

MOTOR SPORT

aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

MotoGP

**Bradl im Interview: SBK
statt MotoGP 2017** S. 26



Formel 1

**Klares Nein zum GP am
Sachsenring?** S. 7

MotoGP

**Große Vorschau auf den
Grand Prix Spielberg** S. 21

Tourenwagen-WM

**So liefen die Rennen
in Argentinien** S. 14

Motocross-WM

**Lokalmatador verpasst
Sensation nur knapp** S. 30

Panorama

**Ex-Formel-1-Pilot im
Turbo-Vergleich** S. 34

**motorsport-
aktuell.com**

DUELL DER GENERATIONEN

Jeden
Dienstag
neu



Max Verstappen (18) gegen Kimi Räikkönen (36). Die Formel 1 im Generationenkonflikt. Oder ist es schon eine

Wachablösung? Hier der junge Verstappen, der keine Berührungängste kennt. Da der ins fortgeschrittene Rennfahrer-

Alter gekommene Räikkönen, der seinen Platz noch lange nicht räumt. Ein Duell, das elektrisierend wirkt. S. 4/5



LIEBE LESER!

Die Formel 1 macht Sommerpause. Grund genug, sich zu fragen, welcher Halbzeitmeister später auch Weltmeister wurde. Die Antwort ist verblüffend. Nur in 17 Fällen hat sich das Blatt nochmals gewendet. Schlechte Karten also für den WM-Zweiten Nico Rosberg (ab Seite 8)? Schlechte Aussichten gibt es auch für den deutschen Formel-1-GP. Hockenheim hat erneut ein Minus geschrieben. Die Frage, wer richtet 2017 den Deutschland-GP aus, ist offener denn je. Das als Rettungsballon aufgestiegene Gerücht, der Sachsenring könnte einspringen, ist ziemlich haltlos. Warum? Das sagt Ihnen unser Motorrad-Experte auf Seite 7. Und apropos Motorrad: Am Wochenende steigt in Spielberg die große MotoGP-Party. Fast 20 Jahre mussten sich die Fans in der Alpenrepublik gedulden, ehe die Zweirad-Artisten wieder um Siege und WM-Punkte fahren. Jetzt ist es wieder so weit (ab Seite 21). Selbst Superstar Valentino Rossi freut sich auf das Comeback. Seine Frage «Wie viele Zuschauer kommen wohl am Renntag?» beantworten wir mal optimistisch: Es wird voll sein, lieber Valentino!

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Lewis Hamilton (GB)
WO? St. George's (Grenada)

WAS? Der WM-Führende
genießt seinen Sommerurlaub



WER? Jordi Oriola (E)
WO? Nürburgring (D)

WAS? Erster Auftritt von Opel in der TCR – und gleich ein Doppelpodest. So kann es für die Rüsselsheimer weitergehen



WER? Fabian Kreim (D, oben) und Gaurav Gill (RI)
WO? Zhangye (RC)

WAS? Der Zweit- und Drittplatzierte beim dritten Lauf zur Asien-Pazifik-Meisterschaft am Rande der Wüste Gobi

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

Formel 1: Pirelli testet XXL-Walzen; Formel 1: Newey wieder stärker involviert; GT Masters: Diskussionen und Betrug um BoP S. 3
 ⚡ FORMEL 1 Kimi gegen Max – Generationenfight S. 4
 FORMEL 1 Chris Amon – mit 73 an Krebs gestorben S. 6
 ⚡ FORMEL 1 Sachsenring kein Ersatz für Hockenheim S. 7
 FORMEL 1 Halbzeitmeister – und wie geht's weiter? S. 8
 GP3 Interview mit Montoya-Fan Tatiana Calderón S. 10
 LANGSTRECKEN-WM LMP1-Feld wird kleiner S. 12
 GT MASTERS Tabellenführer mit Kollision S. 13
 ⚡ WTCC So liefen die Rennen in Argentinien S. 14
 RALLYE-WM Thierry Neuville Kandidat bei Toyota? S. 18

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

⚡ MotoGP: Vorfreude auf Spielberg; SBK-WM: Bradl fix bei Ten Kate S. 21
 ⚡ MOTOGP Große Vorschau auf den Spielberg-GP S. 22
 MOTO2 So will sich Intact für 2017 aufstellen S. 24
 ⚡ MOTOGP/SBK Interview mit Stefan Bradl S. 26
 ⚡ MOTOCROSS-WM Lokal Hero verpasst Sensation S. 30

PANORAMA

⚡ AUTOMOBIL Arrows 86 gegen Mercedes 2014 S. 34
 MOTORRAD August-Highlights im Rückspiegel S. 36
 BOXENGEFLÜSTER Fanshop; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
 IMPRESSUM S. 39
 SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

⚡ = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
XPB

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Pirellis XXL-Gummi

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Von wegen Sommerpause! Reifenhersteller Pirelli bat in den Tagen nach dem Hockenheim-GP zu Reifentests in Italien. Mit umgebauten Fahrzeugen von Ferrari und Red Bull testeten die Mailänder die neue Reifengeneration für 2017.

Sebastian Vettel konnte erst mit Verspätung anfangen. Am Montag nach dem Heim-GP musste der viermalige Weltmeister noch eine Sonder-schicht einlegen. Pirelli bat auf der Ferrari-Hausstrecke in Fiorano zum Reifentest. Vettel nahm in einem umgebauten Modell, das die Abtriebswerte von 2017 simulieren sollte, Platz und spulte rund 120 Runden ab.

Der Deutsche absolvierte am Morgen zunächst einige Runden auf Slicks im neuen Format. Nach der Mittagspause wurde die Strecke künstlich gewässert, um auch Regenreifen und Intermediates mit unterschiedlichen Profilen und Gummimischungen auszuprobieren.

Am zweiten Tag übernahm Esteban Gutiérrez das Steuer. Auch der Mexikaner durfte zunächst einige schnelle Runden mit den profillosen Gummis drehen, bevor die Regenreifen aufgezogen wurden. Am Ende des Tages hatte der noch punktlose Haas-F1-Pilot 165 Runden auf der Uhr.



Formel 1 mit XXL-Gummis: Sebastian Vettel und Sébastien Buemi (kleines Bild) beim Pirelli-Test

Am Mittwoch übernahm dann Red Bull im 130 Kilometer südlicher gelegenen Mugello das Zepter. Als Testpilot wurde der Schweizer Sébastien Buemi reaktiviert. Der Formel-E-Meister kam am ersten Tag auf 82, am zweiten Tag auf ?? Runden.

Damit die Daten verwertbar sind, modifizierten beide Teams ihre 2015er-Autos mit größeren Flügeln, Schürzen, einem profilierten Unterboden und einem größeren Diffusor, um so nah wie möglich an den für 2017 erwarteten Abtriebswerten zu sein. Die Ingenieure erwarten zwischen 15 und 25 Prozent mehr Anpressdruck.

Besonders die Regenreifen stellen für Pirelli eine große Herausforderung dar. Der aktu-

elle «Full-Wet» verdrängt bei 300 km/h pro Sekunde 65 Liter Wasser. Der neue deutlich mehr. Das erhöht die Gefahr von Aquaplaning.

Pirelli muss deshalb bei der Entwicklung besonderes Gewicht auf die Gummimischung und das Profil legen. In der Diskussion ist auch eine Vergrößerung des Durchmessers, damit das Chassis bei Nässe ein Stück höher liegt und nicht so leicht auf dem Unterboden aufschwimmt.

Nächster Test auf GP-Strecke

Pirelli wird die Testreihe nächsten Monat fortsetzen. Am 6./7. September proben die Italiener (wieder mit Ferrari) zum ersten Mal auf einer GP-Strecke (Bar-

celona). Gleichzeitig wird Mercedes sein umgebautes Auto in Le Castellet zum ersten Mal aus der Garage schieben. Wer die Tests absolviert, steht noch nicht fest.

Weiter geht es dann am 21./22. September – wieder mit Mercedes, wieder in Le Castellet. Danach stehen die Silbernen am 12./13. Oktober in Barcelona nochmals im Einsatz, ehe Red Bull vom 14. bis 16. Oktober und am 2./3. November in Abu Dhabi Runden im Auftrag des Reifenherstellers absolviert. Vor dem WM-Finale ist dann nochmals die Scuderia vom 14. bis 16. November gefragt. Am Dienstag nach dem GP Abu Dhabi schließen die drei Teams die Tests gemeinsam ab. ♦

Formel 1

Newey ist angefixt

Auch wenn Ferrari-Präsident Sergio Marchionne weiterhin davon spricht, Mercedes in Bedrängnis zu bringen, so sieht die Realität nach zwölf von 21 Rennen doch anders aus. Red Bull hat Ferrari überholt. Die Italiener sind nur noch dritte Kraft. Der GP in Hockenheim war keine Eintagsfliege. Es war schon das vierte Rennen «en suite», in dem die Bullen schneller sind als die Roten aus Maranello.

Hockenheim-Sieger Lewis Hamilton ließ zwar durchblicken, dass er bei Bedarf noch etwas in der Hinterhand hatte, doch auch die Mercedes-Ingenieure sind besorgt: «Red Bull ist in den letzten Rennen immer besser geworden. In Hockenheim hatten sie in bestimmten Phasen des Rennens das schnellere Auto, vor allem am Ende des zweiten Stints.»

Doch damit nicht genug. Die Konkurrenz erhält gleich noch eine weitere Hiobsbotschaft aus Bullen-Kreisen. So soll der Einfluss von Technikgenie Adrian Newey wieder deutlich größer werden. «Wir sind wieder dort, wo wir 2014 waren», sagt Teamchef Christian Horner. «Und das, obwohl sich Adrian beim RBL2 zurückgenommen hat. Ich würde sagen, dass sein Anteil am aktuellen Auto nur 20 Prozent beträgt. Die neuen Regeln haben Adrian nun neu motiviert. Er ist wieder richtig angefixt. Am nächstjährigen Auto ist er wieder zu 50 Prozent dabei.»

Gut für die Formel 1, schlecht für Ferrari. ♦ MS/CE

ADAC GT Masters

Diskussionen um Betrug und BoP

Neben der kontrovers und viel diskutierten Balance of Performance (BoP) sorgt im ADAC GT Masters ein angeblich vorsätzlicher Betrug für viel Wirbel.

Nach dem zweiten Spielberg-Rennen waren die Sieger Florian Stoll und Laurens Vanthoor sowie ihre APR-Teamkollegen Daniel Dobitsch und Edward Sandström (P7) disqualifiziert worden. Hintergrund der Wertungsausschlüsse ist eine technische Manipulation des Ansaugsystems an den beiden Audi R8 LMS, die offenbar so gravierend ist, dass der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) zudem gegen das Team APR Motorsport und die oben ge-

nannten vier Fahrer ein Sportgerichtsverfahren eingeleitet hat. Die Verhandlung geht am kommenden Montag (15.8.) in Frankfurt über die Bühne.

Schon im Vorfeld der beiden Spielberg-Rennen hatte es Stimmen gegeben, die davon sprachen, dass bei APR Motorsport nicht alles mit rechten Dingen zugehen könne. Spätestens als Vanthoor dann im ersten Rennen die schnellste Rundenzeit auf dem Red Bull Ring gefahren war, brannte es im Audi-Lager lichterloh. Teamchef Wolfgang Land, der von einer Manipulation an den APR-Audi felsenfest überzeugt war, drohte sogar mit einem Protest, den die Verantwortlichen von Audi customer racing aber zu verhindern

wussten. Denn auch ohne den Einspruch wurden die Technischen Kommissare des DMSB wie aus dem Nichts fündig. Mit Spannung wird nun auf die Entscheidung des Sportgerichts über eine mögliche weitere Bestrafung der Beteiligten gewartet.

BoP weiter umstritten

Auch die umstrittene BoP sorgt immer wieder für Ärger. Zuletzt vor allem bei den Audi-Teams, die angeblich nicht konkurrenzfähig waren. Prompt gab es für den Nürburgring-Event (siehe Seite 13) eine Gewichtsreduzierung von 20 kg für die R8 LMS – und: den ersten Audi-Saisonsieg im zehnten Rennen des ADAC GT Masters.

Auch für Peter Zakowski ist das angewendete BoP-System nicht nachvollziehbar. Deshalb deponierte der Zakspeed-Teamchef – noch bevor sich am Ring überhaupt ein Rad drehte – einen Einspruch gegen die aktuell festgelegte BoP bei den Sport-

kommissaren, der aber wegen eines Formfehlers nicht angenommen wurde. «Mir ging es nicht um eine Verbesserung der Mercedes-Performance, sondern um mehr Transparenz», erklärte Zakowski auf MSA-Nachfrage. ♦ AW

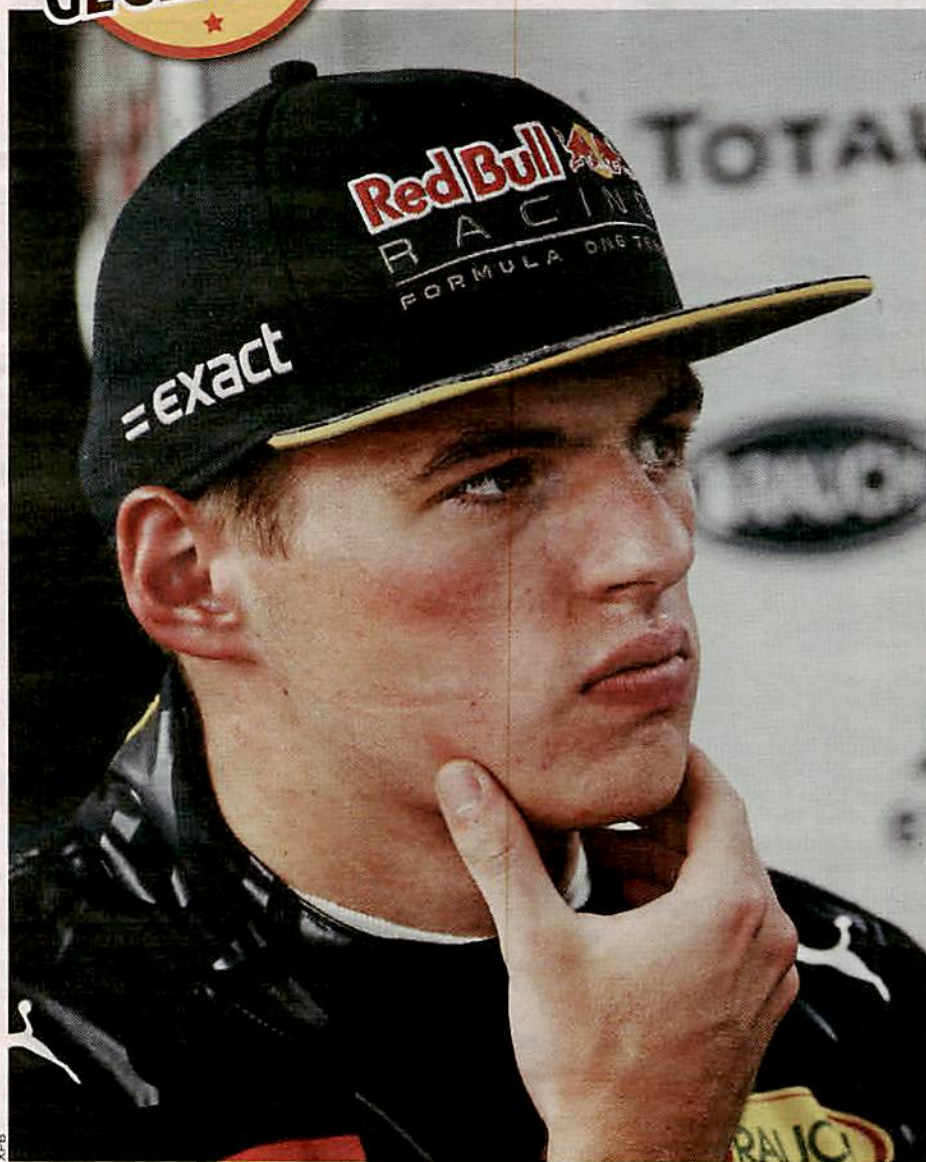


APR Motorsport in Spielberg: Sportgericht verhandelt am 15.8.

SOMMER-SERIE
**FORMEL
 GEGENSATZ**

Verstappen gegen Räikkönen

Erst halb so alt, aber



Max Verstappen in Denkerpose: Jugendliche Unbedarftheit oder gerissene Cleverness?

Von ELMAR BRÜMMER

Mit das Schönste an der Formel 1 sind ihre Gegensätze. Davon gab es in der ersten Hälfte der Saison reichlich, und von ihnen erzählt unsere Sommer-Serie. Diesmal vom Generationenkonflikt – Max Verstappen gegen Kimi Räikkönen.

Es fällt nicht schwer, Max Verstappen als die Entdeckung des Rennjahres zu feiern. Beförderung zu Red Bull, auf Anhieb der erste Sieg, seither immer vorn dabei – und in praktisch jedem Rennen der Troublemaker. Wobei Unruhestifter im Motorsport kein grundsätzlich negativ belegter Begriff ist. Wir erinnern uns, wie Ayrton Senna das Establishment aufgemischt hat, Michael Schumacher und genauso Sebastian Vettel. Und auch Kimi Räikkönen hat, als er die Junior-Hoffnung war, für Furore gesorgt.

Inzwischen könnte man den Finnen als gereift bezeichnen: Zweite Formel-1-Karriere, zweiter Anlauf mit Ferrari, zweite Ehe und das erste Kind. Und scheinbar dauerhaft verstrickt in einen Konflikt mit Verstappen, der – bei allem Talent – noch mitten im Reifeprozess steckt. Etwas besseres als dieser Generationenkonflikt zweier noch dazu so unterschiedlicher Typen hätte der Formel 1 gar nicht passieren können.

Der GP von Ungarn war das beste Beispiel dafür. Noch eine Woche später regte sich Räikkönen über den Niederländer und dessen Spurwechsel auf. Selbst Lewis Hamilton, als Titel-

verteidiger und Experte für harte Zweikämpfe eine Instanz, kam das Geplänkel zu Ohren. Er versuchte sich zunächst herauszureden, dass er die Rennen nur selten nachträglich anschauete. Um dann weise hinzuzufügen: «Kimi hat sich aufgeregt? Er hat mehrere Sätze hintereinander darüber verloren. Nun, wenn Kimi von sich aus spricht, dann lehrt mich die Erfahrung, dass da was dran sein muss.»

Was ist erlaubt? Was nicht?

Verstappen jr. wurde im Fahrermeeting von Hockenheim auf seine Schlangenlinien angesprochen, die die Rennkommissare – ganz im Gegensatz zu Rosbergs Manöver gegen den Red Bull-Piloten auf dem Hockenheimring – übersehen hatten. Die Routiniers baten den Aufsteiger, doch bitte schön auf die gleiche Art wie sie Rennen zu fahren. Verstappen soll schuldlos nach unten geguckt haben, und als das Meeting vorbei war, mit einem Lausbubengrinsen aus dem Saal gegangen sein. Er habe nicht verstanden, was die anderen von ihm wollten. Jugendliche Unbedarftheit oder gerissene Cleverness?

Im Duell mit Rosberg am selben Wochenende funkte er gleich sein Lamento an die Box, wohl wissend, dass Charlie Whiting mithörte. Das deutet darauf hin, dass der Niederländer nicht nur ein harter Racer ist, sondern auch die politischen Tricks der Königsklasse schnell inhaliert hat. Er hatte das Glück, das diesmal nicht Alan Jones der Fahrervertreter im Schnellgericht war, denn der hatte das Grenz-Duell Verstap-



Mit Papa Jos: Max als Kartpilot



Australien 2015: Debüt von Max



Angriffslustig: Verstappen verkörpert eine neue Fahrergeneration

Max Verstappen

Herkunft	Niederlande
Geboren	30. September 1997
Alter	18
GP-Debüt	Australien 2015 (Toro Rosso – Ausfall)
Starts	31
Erster Punkt	Malaysia 2015 (7./zweites Rennen)
Punkte total	164
Erster Sieg	Barcelona 2016 (im 24. Rennen)
Siege total	1
Erste Pole	noch keine
Poles total	0
Erste S.R.	noch keine
S.R. total	0
Podestplätze	4
Führungsrdn.	23 (= 107 Kilometer)
WM-Titel	noch keiner (zurzeit WM-Sechster)
Teams	Toro Rosso (2015/2016), Red Bull (2016)

Karriere vor Formel 1: Max Verstappen nahm Anfang 2014 an der Florida Winter Series teil. Anschließend wechselte er in die Formel-3-EM zu Van Amersfoort Racing. Nach 18 Rennen war Verstappen reif, um 2015 in Australien sein F1-Debüt zu geben.

Schon genauso gerissen

pen/Räikkönen als reinen Fall von harten Bandagen gewertet. Seither fühlt sich der Niederländer bestätigt in seinem Angriffs- und Abwehrverhalten.

Was Räikkönen immer noch aufregt, der in einem GP-Sport groß geworden ist, in dem klare Regeln galten. Sein Geradeausdenken und -fahren passte absolut in diese Zeit. «Das Problem heute ist, dass wir uns nicht darauf verlassen können, was erlaubt ist und was nicht», beschwert sich der Iceman. Der im Übrigen im Gegensatz zu seinem Freund und Teamkollegen Vettel nicht einmal übermäßig über den Ferrari-Druckverlust geklagt hat. Nicht, dass er keinen Ehrgeiz hätte. Im Gegenteil. Er spürt nur, dass zusätzliche Aufregung nichts bringt, jedenfalls nicht neben der Strecke. Der Finne hat in Maranello jene Hausmacht, die sich Verstappen gerade in Milton Keynes zunehmend erobert.

Warum sollte er bei einer derartigen Offensivdenke auch zurückstecken? «Ich habe nichts falsch gemacht. Wir sind hier doch nicht auf einem Sonntagsausflug», diktierte er nach dem Zoff von Budapest. «Mein Spurwechsel war in Ordnung.» Um dann noch übermütig hinzuzufügen: «Schaut euch mal Senna gegen Prost an. Das waren noch ganz andere Bandagen.»

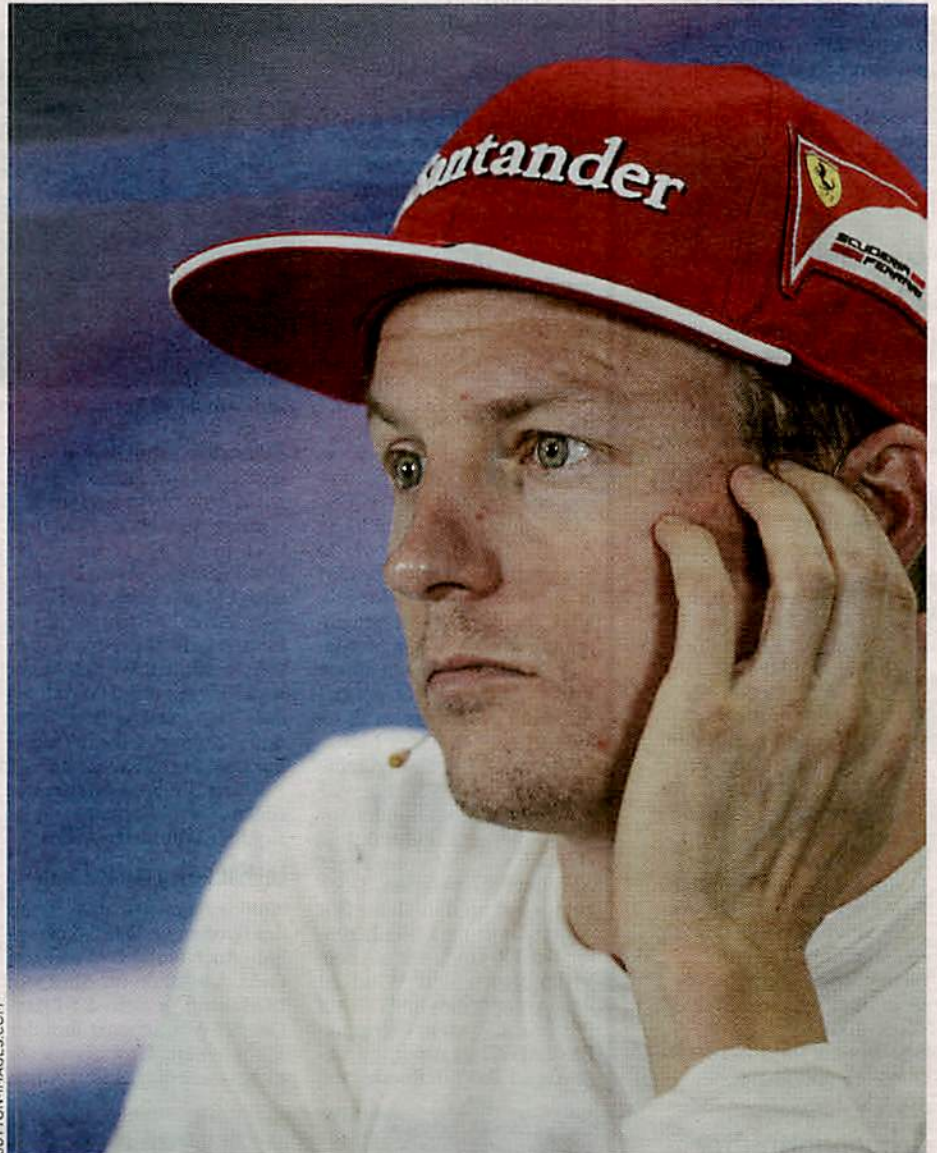
Blockaden wie diese und die Diskussionen hinterher wecken das so politisch korrekt gewordene Fahrerlager auf, die Fans ergreifen Partei wie in dem Dauerzweist Rosberg gegen Hamilton. Wann sieht man schon mal einen 18 Runden währenden Alters-Zweikampf? Räikkö-

nen ist mit seinen 36 doppelt so alt wie Verstappen und er hat etwa acht Mal so viele GP bestritten. Und musste sich dennoch geschlagen geben. So was will man sehen, auch wenn es eine Auseinandersetzung am Limit der Fairness war, von der abgerissenen Frontflügel-Endplatte und dem Ausritt in die Auslaufzone mal abgesehen.

Ein Räikkönen gibt nicht auf

Blöd natürlich für den, der in die Falle gegangen ist. Aber man kann davon ausgehen, dass sich Räikkönen merkt, was da geschehen ist. Verstappen hingegen reitet auf der Welle, dass er ein Sicherheitsrisiko ist – vielleicht in der Hoffnung, dass die anderen vorsichtiger mit ihm umgehen und er durch seine Radikalität dann größere Chancen besitzt, ein Duell für sich zu entscheiden? Bislang galt das ungeschriebene Gesetz, dass jeglicher Spurwechsel bei einem Bremsmanöver unterbleiben sollte, weil der Hintermann keine Chance auf eine Reaktion hat. «Zweimal die Spur zu wechseln, ist eine Sache. Aber abzuwarten, bis sich der andere positioniert, und ihm dann vor die Karre zu fahren, das ist einfach zu viel», tobte auch Ex-F1-Pilot Christian Danner.

Doch in einer Formel 1, die auch an anderer Stelle eine klare Linie vermissen lässt, wird Verstappen mit Ausweichmanövern immer durchkommen. Man kann leicht behaupten, dass ihm die Zukunft gehört. Aber noch hat Räikkönen seine Zukunft, ähnlich wie Jahrgangskollege Jenson Button, längst nicht abgeschrieben. ♦



Fand die Aktion von Max Verstappen in Ungarn gar nicht lustig: Der sonst so stille Kimi Räikkönen

Kimi Räikkönen

Herkunft	Finnland
Geboren	17. Oktober 1979
Alter	36
GP-Debüt	Australien 2001 (Sauber – Sechster)
Starts	243
Erster Punkt	Australien 2001 (6./erstes Rennen)
Punkte total	1296
Erster Sieg	Malaysia 2003 (im 36. Rennen)
Siege total	20
Erste Pole	Europa 2003 (im 43. Rennen)
Poles total	16
Erste S.R.	Australien 2002 (im 18. Rennen)
S.R. total	43
Podestplätze	84
Führungsrdn.	1167 (= 5938 Kilometer)
WM-Titel	1 (2007)
Teams	Sauber (2001), McLaren (2002–2006), Ferrari (2007–2009), Lotus (2012–2013), Ferrari (2014–2016)

Karriere vor Formel 1: Kimi Räikkönen begann seine Karriere im Automobilrennsport 1999 in der britischen Formel Renault 2.0 für Manor Motorsport. Schon im zweiten Jahr holte er den Titel. Und nach nur 23 Rennen gab er sein GP-Debüt für Sauber.



Gehört noch nicht zum alten Eisen: Ferrari-Pilot Kimi Räikkönen



Mit Pokalen: Kimi als 2.0-Pilot



Australien 2001: Kimis Debüt

NACHRICHTEN

Formel 1 2018 wieder in Le Castellet?

Kalender 59 Mal wurde der Große Preis von Frankreich abgehalten. Zuletzt 2008 in Magny-Cours (Sieger Felipe Massa). Seither musste die Grande Nation ohne F1-GP auskommen. Das soll sich nun wieder ändern. F1-Chef Bernie Ecclestone hat Andeutungen gemacht, sein Zirkus kehre 2018 zurück nach Frankreich. Genauer gesagt nach Le Castellet nahe Bandol. Dort wurde zuletzt 1990 gefahren. Seit 1999 ist «Paul Ricard», so der einst offizielle Name der Piste, im Besitz von Excelsis S. A., einer Tochterfirma von APM 1, die zum Firmenimperium Ecclestons gehört.

Williams buhlt öffentlich um Button

Fahrermarkt Claire Williams, die stellvertretende Teamchefin des Traditionsrennstalls, hat die Spekulationen um ein neues Fahrerduo bei Williams für 2017 angeheizt. In einem Interview sagte die 40-Jährige, dass nicht nur Jenson Button, sondern auch Sergio Pérez auf ihrer Einkaufsliste stehe. Fakt ist: Button wird seinen Platz bei McLaren für Testfahrer Stoffel Vandoorne räumen müssen. Genauso sind die Tage von Felipe Massa bei Williams gezählt. Pérez hat noch eine andere Alternative: Renault. Dort soll der spanische Telekommunikationsriese Movistar vor einer Rückkehr stehen (war schon zu Alonsos Zeiten Sponsor bei Renault). Bedingung: ein spanisch sprechender Fahrer muss her.

Schwiegermutter wieder frei

Entführung Bernie Ecclestone und seine Frau Fabiana Flosi können aufatmen. Wie das brasilianische Magazin «Veja» berichtet, soll die 67 Jahre alte Aparecida Schunk Flosi schon am Sonntag vor einer Woche aus den Händen ihrer Kidnapper befreit worden sein. Die Brasilianerin, die am 22. Juli entführt worden war, sei unverletzt, heißt es. Bei der Polizei war nach der Entführung eine Rekord-Lösegeldforderung über 120 Millionen Real (umgerechnet rund 33 Millionen Euro) eingegangen. Die Scheine sollten auf vier Tragetaschen aufgeteilt werden. Doch das Geld können sich die Gangster abschminken. Im Zuge der Befreiung wurden zwei Verdächtige festgenommen. ♦ CE/TG

Chris Amon (1943-2016)

Schnell, aber glücklos

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Am vergangenen Mittwoch ist der ehemalige GP-Pilot und Le-Mans-Sieger Chris Amon in seiner Heimat Neuseeland an Krebs gestorben. Amon hatte alle Anlagen, um Weltmeister zu werden. Doch der «Kiwi» hatte in der Formel 1 kein Glück.

Fünf Pole-Positions, 19-mal erste Startreihe, dreimal Zweiter, achtmal Dritter, drei schnellste Runden und dazu 183 Führungsrunden. Chris Amons Formel-1-Statistik ist beeindruckend. Und trotzdem hat immer etwas gefehlt: ein GP-Sieg.

Oft war der stets freundliche Amon nahe dran. So wie in Spanien 1969. 20 Runden führt er komfortabel vor Jackie Stewart, als plötzlich die Benzinpumpe streikt. Als ein Mechaniker nach dem Rennen eine Sicherung austauscht, springt der Ferrari 312 wieder an, als sei nichts gewesen. Oder Monza 1971: Amon hätte die berühmte Windschattenschlacht gewinnen können. Neun Runden vor Schluss liegt er in Führung und will sich von einem dreckigen Abreissvisier befreien. Doch beim Griff an den Helm fällt Amon das ganze Visier herunter. Bei 300 km/h mit offenem Visier gegen den Wind ist Amon chancenlos und fällt auf P6 zurück. Auch in Clermont-Ferrand 1972 ist Amon auf Siegeskurs. Fährt pro Runde zwei



Chris Amon: 96 Formel-1-Grands-Prix, aber kein einziger GP-Sieg

Sekunden schneller als der spätere Sieger Jackie Stewart. Doch dann platzt der Reifen.

Amon hat aber nicht nur Pech in der F1. Er hat in der Wahl seiner Entscheidungen auch ein unglückliches Händchen. Als er 1969 genug von der Pleitenserie bei Ferrari hat, geht er mit den Worten «Eher hacke ich mir eine Hand ab, als dass ich nochmals für die Scuderia fahre» zu March. Dumm nur, dass Ferrari ausgerechnet 1970 auf die Siegerstraße zurückfindet und beinahe mit Jacky Ickx Weltmeister wird.

Le-Mans-Sieg mit McLaren

Amons Aufstieg in den Olymp der Großen verläuft kometenhaft. Auch mangelt es nicht an Geld. Als Amon im Alter von 18 Jahren einen 1,5-Liter-Cooper will, schenkt ihm der Vater einen. Und als dieser nichts mehr taugt, kauft Amon

einen Maserati 250F. Mit dem fährt er national von Sieg zu Sieg. Bis ihn der damalige F1-Teambesitzer Reg Parnell 1963 nach Europa einlädt.

Noch im selben Jahr gibt er im zarten Alter von 19 Jahren und 324 Tagen sein Grand-Prix-Debüt. Doch Amon fährt nicht nur F1. 1966 gewinnt er mit Bruce McLaren die 24h von Le Mans. Im Jahr darauf siegt er an der Seite von Lorenzo Bandini in Daytona. Und 1969 wird er gar Tasman-Meister.

Selbst zwei Formel-1-Siege verbucht er: 1970 jubelt er bei der «Daily Express Trophy» in Silverstone. 1971 triumphiert er in Argentinien – doch beides Rennen ohne WM-Status.

Nach zwei Jahren bei Matra (1971/72) wechselt Amon 1973 aus der Not geboren zu Tecno. Am Ende der Saison kriegt er die Chance, bei Tyrrell in einem dritten Auto den GP der

USA zu fahren. Doch im Training verunfallt François Cevert tödlich. Tyrrell zieht sich zurück. Er entschließt sich, ein eigenes Team auf die Beine zu stellen. Doch der Amon AF101 ist kein Überflieger. Ein Angebot von Brabham 1974 schlägt er aus, weil er seine Crew nicht im Stich lassen will. Das allein sagt alles über Chris Amon aus.

1976 startet er für Ensign. Der Feuerunfall von Niki Lauda gibt ihm so zu denken, dass er am Nürburgring auf den zweiten Start verzichtet. Noch einmal kehrt er zurück: In Kanada 1976 für Frank Williams. Doch im Training dreht er sich auf kalten Reifen und wird von Harald Ertl torpediert. «Das war's», sagte Amon Jahre später, «ich wollte nur noch heim.»

Bis 2003 arbeitet Amon als Farmer im neuseeländischen Bulls. Dann verkauft er seinen Betrieb. Glücklicherweise, dass er die wildeste Zeit in der Formel 1 überlebt hat, bleibt der Vater von drei Kindern die meiste Zeit in Neuseeland. Nur 1997 kommt er noch einmal nach England – zum Festival of Speed in Goodwood. Dort wird er von den Fans stürmisch empfangen.

Eine Episode bleibt in Erinnerung. Als Amon in seinem spanischen Domizil einen Swimmingpool bauen lässt, verwechselte jemand Meter und Inches – entstanden ist ein olympiareifes Schwimmbad. Typisch Amon: liebenswürdig, charmant und ein bisschen chaotisch. Goodbye, Chris! ♦



Chris Amon 1972 im Matra: Nach Sieghancen bei Ferrari und March hatte er auch beim französischen Flugzeugbauer gutes Material

Grand Prix von Deutschland

Sachsenring kein Thema



Verkehrs-Sicherheitszentrum Sachsenring: Theoretisch für die Formel 1 homologierbar, aber für einen Grand Prix müsste viel investiert werden

Von IMRE PAULOVITS

Der Formel-1-Grand-Prix von Deutschland auf dem Sachsenring? Kaum ein Thema wird seit dem Wochenende in Hockenheim so heiß diskutiert. Doch in die Tat wird sich diese Idee kaum umsetzen lassen.

Es soll angeblich Formel-1-Zampiano Bernie Ecclestone persönlich gewesen sein, der die Idee vom Formel-1-GP auf dem Sachsenring aufgebracht hat. Zu wem und wo er dieses Gedankenspiel laut geäußert haben soll, ist nicht überliefert. Dass der Brite angesichts der knappen Zuschauerzahlen, der Sorgen der Veranstalter in Hockenheim sowie am Nürburgring und der 220.000 Zuschauer am Motorrad-GP-Rennwochenende auf dem Sachsenring auf solche Gedanken kommen könnte, wäre aber nicht verwunderlich. Wie wäre es also, wenn man den Großen Preis von Deutschland in der Formel 1 wirklich auf die Strecke bei Hohenstein-Ernstthal verlegen würde?

Untragbare Investition

Rein theoretisch wäre ein Formel-1-Rennen auf dem Sachsenring machbar. Die Strecke hat eine FIA-Homologation, allerdings müssten für die Standards

eines Formel-1-Grand-Prix die Boxenanlage, das Pressezentrum, das Fahrerlager und die Auslaufzonen geändert werden. Was eine Investition in zweistelliger Millionenhöhe bedeuten würde. Bei den nicht einfachen Eigentumsverhältnissen am Sachsenring (der Start- und Ziel-Bereich, das Fahrerlager und die Nord-Erweiterung gehören den Kommunen Hohenstein-Ernstthal und Oberlungwitz, der süd-östliche Teil der Strecke dem Verkehrs-Sicherheitszentrum) würde sich die Frage stellen, wer dies überhaupt finanziert, wer es überhaupt finanzieren kann, und so richtig Interesse scheint auch niemand zu haben.

Als das Gerücht eines Formel-1-Grand-Prix aufkam, stellte Lars Kluge, Oberbürgermeister von Hohenstein-Ernstthal, gegenüber den lokalen Medien klar: «Der Sachsenring in seiner jetzigen Form und die Formel 1 passen nicht wirklich zusammen. Wir haben uns nie ernsthaft mit dem Thema beschäftigt und sehen uns weiter als Standort für die Motorrad-WM. Das ist historisch gewachsen, dafür gibt es eine riesige Begeisterung. Die Formel 1 gehört eher in unsere Partnerstadt Hockenheim. Ich habe mich amüsiert über die Idee, sie hat aber nichts mit der Realität zu tun.»

Erich Homilius, der Amtsvorgänger von Kluge und mit ihm eine der Haupt-Triebsfedern des Motorrad-GP-Veranstalters, der Sachsenring-Renn-Management GmbH SRM, wird noch konkreter. «Das ist eine Irrsinns-Idee,

«Eine Irrsinns-Idee, die niemals funktionieren würde.»

ERICH HOMILIUS



die niemals funktionieren würde», stellt Homilius klar. «Wir sind ein Motorrad-Land, und die Leute könnten auch keine Formel-1-Preise bezahlen.»

Ortstausch Formel 1/MotoGP?

Die SRM beschäftigt sich derzeit vielmehr mit der Problematik ihres Motorrad-Grand-Prix: Der ADAC hat zwar seinen Vertrag mit MotoGP-Promoter Dorna um weitere fünf Jahre verlängert, sich aber die Freiheit genommen, selbst über den Austragungsort zu bestimmen. Gegenüber der SRM stellt er Auflagen, an denen derzeit gearbeitet wird.

So wurde in der letzten Woche eine Stammkapital-Erhöpfung der GmbH auf 400.000 Euro vorgenommen, durch die die Bankbürgschaft für die Lizenzgebühren längerfristig gesichert werden soll.

Angenommen, der ADAC, der die Verträge sowohl für die Formel 1 als auch für die MotoGP hat, würde sich entschließen, diese abwechselnd an Hockenheim und den Sachsenring zu vergeben. Da sieht Homilius – wie alle, die sich je mit dieser Materie befasst haben – eine Katastrophe hereinbrechen. «Unser Motorrad-Grand-Prix hat eine lange Tradition», so Homilius. «70 Prozent der Zuschauer kommen aus Ostdeutschland, 60 Prozent sogar aus der Region. Die würden niemals nach Hockenheim gehen, schon aus Trotz nicht. Wir stehen ja in engem Kontakt mit den Hockenheimern, und wir haben uns beim Formel-1-Grand-Prix darüber unterhalten. In Hockenheim wiederum müssten Millionen für den Umbau der Südkurve und den Bereich der Sachskurve investiert werden. Die Hockenheimring GmbH hat auch kein Interesse, als Veranstalter aufzutreten. Sie würden die Strecke lediglich vermieten.» Es sollte also alles beim Alten bleiben. ♦

ZUM THEMA Sachsenring

»» **Strecke** Der Sachsenring ist keine permanente Rennstrecke, sondern ein Verkehrs-Übungsplatz mit angeschlossenem Rundkurs. Er wurde 1995 eröffnet. Seine derzeitige Streckenführung, die ihn auf 3,67 km Länge bringt, wurde 2001 fertiggestellt. Für Großveranstaltungen müssen die nicht permanenten Tribünen jedes Mal auf- und wieder abgebaut werden.

»» **Historie** Auf dem alten Sachsenring, einem Straßenkurs von 8,710 km Länge, wurden seit 1927 Motorradrennen veranstaltet. 1934 fand dort das erste Mal der Große Preis von Deutschland für Motorräder statt. Von 1961 bis 1972 war er Austragungsort des Großen Preises der DDR, zu dem bis zu 300.000 Zuschauer kamen.

»» **Motorrad-GP** Seit 1998 findet er auf dem Sachsenring statt und ist die größte Einzel-Sportveranstaltung in Deutschland. ♦ IP



Halbzeitmeister

Schon alles entschieden?

Welcher Mercedes-Pilot steht am Ende mit dem Pokal da? Im Moment deutet alles auf Hamilton hin



Wehrt sich gegen die dritte Niederlage in Folge: Nico Rosberg - hier im Zweikampf mit Verstappen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Lewis Hamilton hat sich in Hockenheim als «Halbzeitmeister» in die Sommerpause verabschiedet. Kaufen kann er sich davon nichts. Und doch ist der Titel des Halbzeitmeisters in der Formel 1 nicht ganz unbedeutend. Schon 49 Mal (in 66 Jahren) wurde der Halbzeitmeister später auch Champion. Kein gutes Omen für Nico Rosberg.

Statistiken sagen nicht die ganze Wahrheit. Aber sie lügen auch nicht. Auch wenn Nico Rosberg das gerne hätte. In 49 von 66 Fällen ist der Halbzeitmeister in der Formel 1 später auch Champion geworden. Nur zehn Mal hat der zur Halbzeit in der WM auf Position 2 liegende Fahrer das Blatt noch wenden können. Und nur sieben Mal wurde ein Fahrer Weltmeister, der zur Halbzeit nicht unter den Top 2 lag.

Die beeindruckendste Aufholjagd gelang 1964 John Surtees. Der Engländer lag bei Halbzeit auf dem siebten Zwischenrang. Mit lediglich zehn Punkten. Leader Jim Clark hatte drei Mal so viel. Und dazwischen lagen auch noch Jack Brabham (26 Zähler), Richie Ginther, Jack Brabham und Peter Arundell (alle 11) sowie der punktgleiche Dan Gurney. Doch der heute 82-Jährige drehte in der zweiten Hälfte auf, profitierte von einer Serie von Clark-Ausfällen und konnte dank sehr viel Schützenhilfe von Teamkollege Lorenzo Bandini im letzten Rennen in Mexiko das Blatt noch wenden.

Rosberg sr. von P5 zum Titel

Surtees' Rekord ist für die Ewigkeit. Beim heutigen Punktesystem und der Zuverlässigkeit der Autos sind solche Aufholjagden undenkbar. Keke Rosberg war der Letzte, dem Ähnliches gelang. Ausgerechnet der Vater des WM-Zweiten war 1982 bei Halbzeit nur Fünfter. Doch der Finne wurde (mit einem Sieg) noch Weltmeister. Die Saison ist allerdings nicht repräsentativ. WM-Kandidat Gilles Villeneuve verunglückte tödlich. Und auch die Karriere von Ferrari-Teamkollege Didier Pironi war nach dessen schwerem Unfall in Hockenheim beendet. Halbzeit-Champion John Watson klebte das Pech an den Füßen. In der zweiten Saisonhälfte schrieb der McLaren-Pilot sechs Nuller in Serie. Rosberg wurde mit 44 Punkten aus 16 Rennen Weltmeister. Das sind 2,75 Zähler pro GP. Das ist der schlechteste Schnitt in 66 Jahren Formel 1!

Juan-Manuel Fangio (1956), James Hunt (1976) sowie Kimi Räikkönen (2007) und zweimal Sebastian Vettel (2010 und 2012) wurden von P3 bei Halbzeit noch Weltmeister. Wobei Hunt

1976 natürlich der Unfall von Lauda am Nürburgring und dessen Zwangspause danach in die Karten spielte. Auch Räikkönen nutzte 2007 den McLaren-Stallkrieg zwischen Lewis Hamilton und Fernando Alonso eiskalt aus. Unerwartet war auch Vettels erster Titel 2010. Der Deutsche war vor dem Finale in Abu Dhabi nur Dritter. Doch die bis dato vor ihm liegenden Fernando Alonso und Mark Webber verzockten sich und blieben im Verkehr hängen.

Indy-Sieger als Halbzeit-Vize

Sechs der zehn Fälle, in denen der auf P2 liegende Halbzeit-Vize das Blatt noch wenden konnte, fanden zwischen 1981 und 1990 statt. Zufall ist das nicht. Die 80er-Jahre lebten von einer nie dagewesenen Konkurrenzdichte an der Spitze bei gleichzeitig hoher Ausfallquote aufgrund der anfälligen Technik. «Du hattest nicht nur Senna, Piquet, Mansell und andere Top-piloten als Gegner, du wusstest bis zur Ziellinie auch nicht, ob das Auto hält», sagt Alain Prost.

Von den 33 Halbzeit-Führenden wurden 26 später auch Weltmeister. Sieben Fahrer hätten nichts dagegen gehabt, wäre die Saison im Sommer zu Ende gewesen: Stirling Moss (zwei Mal), Bruce McLaren, Carlos Reutemann, John Watson, Michele Alboreto, Mark Webber und zuletzt Nico Rosberg (2014).

Sechs Weltmeister hielten es nicht für nötig, bei Halbzeit in Führung zu liegen: Mike Hawthorn, John Surtees, James Hunt, Keke Rosberg, Jacques Villeneuve und Kimi Räikkönen. Jeder von ihnen krönte sich erst im letzten Rennen zum Weltmeister. Und allesamt waren es Eintagsfliegen.

Spannend ist auch ein Blick auf die WM-Zweiten bei Halbzeit. 23 von ihnen wurden nie Weltmeister. Besonders bitter lief's für Mark Webber. Der 2010 zur Halbzeit führende Australier war dreimal auf P2 liegend in Lauerstellung. Doch der Traum vom Titel platzte jedes Mal.

Unvorstellbar aus heutiger Sicht ist auch die Ausgangslage 1957. Der führende Juan-Manuel Fangio war bei Halbzeit (vier von acht Rennen) eigentlich schon fast durch. 25 Punkte hatte der Argentinier damals auf seinem Konto. Denn auf P2 folgte nicht Stirling Moss, Luigi Musso oder Mike Hawthorn, sondern Sam Hanks. Der US-Amerikaner gewann 1957 das Indy 500. Weil dieses zur F1-WM zählte, gab es dafür regulär Punkte. Hanks bekam acht Zähler für seinen Sieg. Das reichte, um bei Halbzeit erster Verfolger von Fangio zu sein!

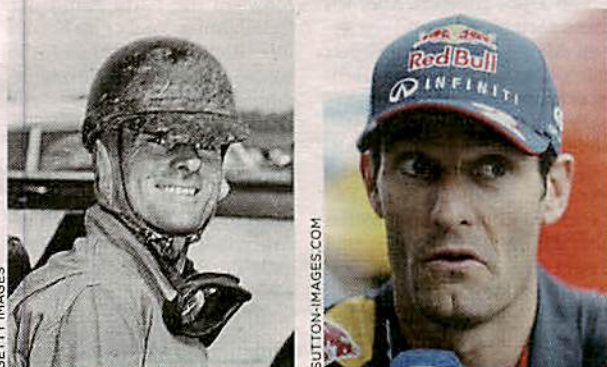
Fazit: Die Statistik spricht eindeutig gegen Rosberg. Hamilton scheint auf dem besten Weg, der 50. Halbzeitweltmeister zu sein, der die Führung nicht mehr abgibt. ♦



Bei Halbzeit nur Fünfter: Rosberg drehte 1982 den Spieß noch um



Senna, Prost, Mansell und Piquet: Hart umkämpfte 80er-Jahre



Hanks: WM-2. hinter Fangio Webber: Bei Halbzeit oft besser



John Surtees 1964: Aus dem Nirgendwo zum Weltmeister-Titel



Hunt gegen Halbzeitweltmeister Lauda: Das große Duell 1976

DIE HALBZEITMEISTER

Jahr	Halbzeitmeister (Punkte)	Zweiter (Punkte)	Späterer Weltmeister
1950	Giuseppe Farina (14)	Luigi Fagioli (12)	Giuseppe Farina
1951	Juan-Manuel Fangio (15)	Giuseppe Farina (14)	Juan-Manuel Fangio
1952	Alberto Ascari (18)	Piero Taruffi (13)	Alberto Ascari
1953	Alberto Ascari (28,5)	Luigi Villorosi (13)	Alberto Ascari
1954	Juan-Manuel Fangio (28,1)	José Froilán González (14,1)	Juan-Manuel Fangio
1955	Juan-Manuel Fangio (19)	Maurice Trintignant (10)	Juan-Manuel Fangio
1956	Stirling Moss (11)	Peter Collins (11)	Juan-Manuel Fangio bei Halbzeit: WM-3. (9)
1957	Juan-Manuel Fangio (25)	Sam Hanks (8)	Juan-Manuel Fangio
1958	Stirling Moss (23)	Mike Hawthorn (23)	Mike Hawthorn
1959	Jack Brabham (27)	Tony Brooks (14)	Jack Brabham
1960	Bruce McLaren (20)	Jack Brabham (16)	Jack Brabham
1961	Phil Hill (19)	Wolfgang Berghe von Trips (18)	Phil Hill
1962	Graham Hill (19)	Jim Clark (18)	Graham Hill
1963	Jim Clark (36)	Richie Ginther (14)	Jim Clark
1964	Jim Clark (30)	Graham Hill (26)	John Surtees bei Halbzeit: WM-7. (10)
1965	Jim Clark (36)	Graham Hill (23)	Jim Clark
1966	Jack Brabham (30)	Graham Hill (14)	Jack Brabham
1967	Denny Hulme (28)	Jim Clark (19)	Denny Hulme
1968	Graham Hill (24)	Jackie Stewart (16)	Graham Hill
1969	Jackie Stewart (45)	Bruce McLaren (17)	Jackie Stewart
1970	Jochen Rindt (36)	Jack Brabham (25)	Jochen Rindt
1971	Jackie Stewart (42)	Jacky Ickx (19)	Jackie Stewart
1972	Emerson Fittipaldi (34)	Jackie Stewart (21)	Emerson Fittipaldi
1973	Jackie Stewart (42)	Emerson Fittipaldi (41)	Jackie Stewart
1974	Emerson Fittipaldi (31)	Niki Lauda (30)	Emerson Fittipaldi
1975	Niki Lauda (32)	Carlos Reutemann (22)	Niki Lauda
1976	Niki Lauda (52)	Patrick Depailler (26)	James Hunt bei Halbzeit: WM-3. (24)
1977	Niki Lauda (33)	Jody Scheckter (33)	Niki Lauda
1978	Mario Andretti (36)	Ronnie Peterson (30)	Mario Andretti
1979	Jody Scheckter (34)	Gilles Villeneuve (26)	Jody Scheckter
1980	Alan Jones (28)	Nelson Piquet (25)	Alan Jones
1981	Carlos Reutemann (37)	Nelson Piquet (26)	Nelson Piquet
1982	John Watson (30)	Didier Pironi (20)	Keke Rosberg bei Halbzeit: WM-5. (17)
1983	Alain Prost (28)	Nelson Piquet (27)	Nelson Piquet
1984	Alain Prost (35,5)	Niki Lauda (24)	Niki Lauda
1985	Michel Alboreto (37)	Alain Prost (36)	Alain Prost
1986	Alain Prost (39)	Nigel Mansell (38)	Alain Prost
1987	Nelson Piquet (39)	Ayrton Senna (35)	Nelson Piquet
1988	Alain Prost (54)	Ayrton Senna (48)	Ayrton Senna
1989	Alain Prost (47)	Ayrton Senna (27)	Alain Prost
1990	Alain Prost (41)	Ayrton Senna (39)	Ayrton Senna
1991	Ayrton Senna (51)	Nigel Mansell (33)	Ayrton Senna
1992	Nigel Mansell (66)	Riccardo Patrese (34)	Nigel Mansell
1993	Alain Prost (57)	Ayrton Senna (47)	Alain Prost
1994	Michael Schumacher (66)	Damon Hill (39)	Michael Schumacher
1995	Michael Schumacher (56)	Damon Hill (35)	Michael Schumacher
1996	Damon Hill (53)	Jacques Villeneuve (32)	Damon Hill
1997	Michael Schumacher (47)	Jacques Villeneuve (43)	Jacques Villeneuve
1998	Mika Häkkinen (50)	Michael Schumacher (44)	Mika Häkkinen
1999	Mika Häkkinen (40)	Michael Schumacher (32)	Mika Häkkinen
2000	Michael Schumacher (56)	David Coulthard (44)	Michael Schumacher
2001	Michael Schumacher (68)	David Coulthard (44)	Michael Schumacher
2002	Michael Schumacher (76)	Ralf Schumacher (30)	Michael Schumacher
2003	Michael Schumacher (54)	Kimi Räikkönen (51)	Michael Schumacher
2004*	Michael Schumacher (110)	Rubens Barrichello (74)	Michael Schumacher
2005	Fernando Alonso (87)	Kimi Räikkönen (61)	Fernando Alonso
2006	Fernando Alonso (100)	Michael Schumacher (90)	Fernando Alonso
2007	Lewis Hamilton (80)	Fernando Alonso (73)	Kimi Räikkönen bei Halbzeit: WM-3. (60)
2008	Lewis Hamilton (62)	Kimi Räikkönen (57)	Lewis Hamilton
2009	Jenson Button (70)	Mark Webber (51,1)	Jenson Button
2010	Mark Webber (161)	Lewis Hamilton (157)	Sebastian Vettel bei Halbzeit: WM-3. (151)
2011	Sebastian Vettel (234)	Mark Webber (149)	Sebastian Vettel
2012	Fernando Alonso (164)	Mark Webber (124)	Sebastian Vettel bei Halbzeit: WM-3. (122)
2013	Sebastian Vettel (172)	Kimi Räikkönen (134)	Sebastian Vettel
2014	Nico Rosberg (202)	Lewis Hamilton (191)	Lewis Hamilton
2015	Lewis Hamilton (202)	Nico Rosberg (181)	Lewis Hamilton
2016	Lewis Hamilton (217)	Nico Rosberg (198)	?

blau = Fahrer, der bei Halbzeit auf Platz 2 lag, hat die WM noch gedreht und wurde Weltmeister
rot = Der spätere Weltmeister lag bei Halbzeit nicht unter den Top 2

* Die Einführung einer offiziellen Sommerpause ab 2004 hat zur Folge, dass die Halbzeitbilanz nicht in jedem Fall mit der Hälfte der absolvierten Rennen identisch ist. Bsp. 2016: Halbzeit wäre nach dem GP Ungarn gewesen (11 von 21 Rennen). Gerechnet wird in dieser Statistik aber erst nach Hockenheim, also bei Beginn der eigentlichen Sommerpause.

Tatiana Calderón

«Bin ein Fan von Montoya»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Tatiana Calderón ist nicht die erste Frau in der GP3. Aber sie ist die erste, die den männlichen Kollegen einheizt. In Hockenheim hat die Kolumbianerin ihren ersten Punkt geholt. MSA hat mit ihr nicht nur darüber gesprochen.

Wie wichtig war dieser Punkt für dich in Hockenheim?

TATIANA CALDERÓN: Es war eine Erleichterung. Ich wusste, dass ich den Speed habe. Aber es hat zuvor nicht immer alles zusammengepasst.

Du hast nach dem Rennen gesagt, es sei dir wichtig, dass du den Punkt aus eigener Kraft geholt hast.

Ja, es ist etwas anderes, wenn man aus eigener Kraft mit guten Überholmanövern in die Punkte fährt. Als wenn einem ein Punkt in den Schoß fällt, weil andere ausfallen.

Du hast drei Jahre Formel-3-Erfahrung gesammelt. Wie hilfreich ist dir das in der GP3?

Sehr wichtig. Ich habe in der F3 viel bezüglich Abstimmungsarbeit gelernt. Auch bin ich viel zum Fahren gekommen. Und das immer mit Vollgas. Weil die Reifen in der Formel 3 nicht so wie in der GP3 problemlos über die Distanz halten.

Wenn du die beiden Serien vergleichst: Wo schließt denn die GP3 besser ab?

Man hat nur eine oder maximal zwei Runden mit den Pirellis. Dadurch ist es schwieriger, es auf den Punkt zu bringen. Die GP3 ist näher an der Formel 1 als die Formel 3.

Hast du nach drei Jahren Formel 3 in die GP3 gewechselt, weil du dir bessere Chancen ausrechnest, auf dem Weg weiterzukommen?

Ja. Und ich wollte noch mehr Erfahrung sammeln.

Das Beispiel von Max Verstappen hat dich also nicht überzeugt -



Ernst zu nehmende Gegnerin: GP3-Dame Tatiana Calderón

direkt von der Formel 3 in die Formel 1 aufzusteigen?

Man kann direkt von der Formel 3 in die Formel 1 aufsteigen. Max hat es bewiesen. Aber er ist ein Ausnahmefahrer.

Arden war mal eine Topadresse im Nachwuchssport. Was fehlt dem Team, dass ihr wieder regelmäßig aufs Podest fahrt?

ART fährt zurzeit in einer anderen Liga. Im Rennen sind wir nicht so weit von ihnen weg. Aber im Quali fehlen uns ein paar Zehntel. Und das Quali ist in der GP3 enorm wichtig. Wir haben keinen Pflichtstopp. Dadurch ist die Strategie bei allen ähnlich. Das macht das Überholen so schwer.

Wie wichtig ist der Aspekt mit Red Bull in Zusammenhang mit Arden für dich?

Der ist nicht unbedeutend. Aber am Ende zählt die Leistung, egal in welchem Team du bist. Dass man bei Red Bull all meine Daten einsehen kann, ist sicher gut. Manchmal stimmen die Ergebnisse nicht, obwohl die Leistung und der Speed passen würden. Das sieht man dann bei den Daten. Und das kann, wenn ein Team wie Red Bull dahintersteht, schon hilfreich sein.

Du bist sehr jung nach Europa gekommen. Wie war das damals für dich so weit weg von daheim?

Ich bin mit 18 von zu Hause ausgezogen. Nach Madrid, wo ich heute noch lebe. Die Familie De Villota, für die ich in der Formel Open gefahren bin, hat dort ihren Sitz und hat mir geholfen. Alles in allem war es keine leichte Zeit. (Lacht.) Außer Spaghetti konnte ich nichts kochen. Und auch die Wäsche machen fiel mir am Anfang nicht leicht.

Du redest sehr gut Deutsch, weil du in Kolumbien eine Schweizer Schule besucht hast. Warum?

Mein Vater spricht auch Deutsch. Und hat mich deshalb auf eine Schweizer Schule geschickt. Ich hatte die Wahl zwischen Deutsch und Französisch.

Wie bist du zum Rennsport gekommen?

Mit neun Jahren saß ich zum ersten Mal im Leihkart. Das gefiel mir. Also bin ich mit meiner Schwester immer öfter gegangen. Bis mir meine Eltern ein richtiges Kart gekauft haben.

War das die Zeit, als Montoya in der Formel 1 fuhr?

Ja, ich bin ein Fan von ihm. Ich habe jedes Rennen geschaut.

Zur Person

Tatiana Calderón

Geburtstag 10. März 1993
Geburtsort Bogotá (CO)
Herkunftsland Kolumbien

KARRIERE

2001-2009 Karting
2009 Radical European Masters
2010/2011 Star Mazda (10. resp. 6.)
2012 Formel 3 Open (9.)
2013 Formel-3-EM (nicht klassiert)
2014 Formel-3-EM (15., 29 Punkte)
2015 Formel-3-EM (nicht klassiert)
2016 GP3 (zurzeit 20., 1 Punkt)

HOBBYS

Fußball, Tennis, Wasserski

Unterstützt er dich auch?

Wir kennen uns. Er hat mir schon Tipps gegeben. Aber ich muss meinen eigenen Weg gehen. Meine Familie unterstützt mich. Und ein paar Sponsoren. Ist es im Windschatten Montoyas einfacher, Sponsoren zu finden? Nein, im Gegenteil. Zurzeit fahren drei bis vier meiner Landsleute in der IndyCar-Serie. Die Leute in Kolumbien schauen eher dahin als Richtung Formel 3 oder GP3.

Würde dich IndyCar reizen?

(Lacht.) Wenn die Ovalrennen nicht wären...

Wie schwer ist es für dich als Frau, in der GP3 zu bestehen? Zuletzt hat dort eine gewisse Carmen Jordá nicht unbedingt das ideale Bild einer ernst zu nehmenden Rennfahrerin abgegeben.

Das ist sicher nicht einfach. Ich muss mir Respekt verschaffen. Und kämpfe dafür, dass ich die Unterstützung kriege. Ich finde, man sollte seinen Beruf ernst nehmen. Und ich stelle mich auch nicht hin und sage: «Ich bin die beste Frau, die je in der GP3 gefahren ist.» Das wäre falsch. Aber ich weiß, dass ich gewinnen kann. Und dafür arbeite ich hart. ♦

Formel 4

Stallorder für Schumi

Auf dem Nürburgring gingen die ersten beiden Siegerpokale der Formel 4 an die Titelrivalen Joey Mawson und Mick Schumacher. In Lauf 3 war Thomas Preining unschlagbar.

Rennen 1 war relativ ereignislos, Mick Schumacher gewann vor Joey Mawson und Mike Ortman. Etwas mehr Action gab es in Heat 2, als Mawson vor Juri Vips und Nicklas Nielsen siegte. Im zweiten Umlauf bereits griff Schumi jr. nach der Führung und attackierte Mawson, touchierte dabei allerdings den Boliden des Australiers. Der geriet leicht ins Schlingern, und Mick zog vorbei. Dieses Manöver wollte die Rennleitung nicht tolerieren und belegte Schumi mit einer Durchfahrtsstrafe.

In Durchgang 3 erlebte dann Mawson die harte Hand der Rennleitung. Weil er im Kampf mit Richard Verschoor die weiße Linie an der Boxeneinfahrt überfuhr, wurde er zur Drive-Through gebeten, während Schumacher Zweiter hinter Preining und vor Vips wurde. «Ich denke, dass die Strafe für Joey zu hart war», so Van-Amersfoort-Manager Rob Niesink, der sich jedoch fair gab: «Wir fanden aber auch die Strafe für Mick in Lauf 2 zu hart.»

Funkspruch an Schumi-Kollege

Doch nicht nur Mawson war nach dem Rennen unglücklich, auch Prema-Pilot Juri Vips war trotz seines dritten Platzes nicht zum Feiern zume. Der Este musste P2 kurz vor dem Ziel an seinen Teamkollegen Mick Schumacher abgeben und machte dies, indem er aus der letzten Kurve merklich weniger beschleunigte. Und auch bei der Siegerehrung sah man dem Blondschof die Verärgerung noch deutlich an. «Der Funkspruch zwei Runden vor Schluss, Mick vorbeizulassen, hat mich überrascht - und ich war nicht gerade begeistert», gab der 15-Jährige zu. ♦ AL

KOMPAKT

»» **IndyCar** Das Team Andretti wird auf der Suche nach neuen Talenten einem weiteren Europäer eine Fahrgelegenheit bieten. Der Brite Dean Stoneman soll noch in dieser Saison für den Rennstall von Michael Andretti testen. Das Team des IndyCar-Champions von 1991 hat bereits mit dem Niederländer Robin Frijns einen erfolgreichen Test absolviert.

»» **Formel E** Laut einem Bericht des Marktforschungsunternehmens Repucom hatte die Formel E in ihrer Premiersaison ein Dreizehntel der Zuschauer der Formel 1. In Zahlen ausgedrückt: Während bei einem Formel-E-Rennen rund sechs Millionen vor den TV-Bildschirmen saßen, kam die Formel 1 im Vergleichsjahr 2015 auf fast 80 Mio pro GP.

»» **Formel 4** Deutschland und Italien haben eine florierende Formel-4-Meisterschaft. Und selbst in Asien boomt die Nachwuchsserie inzwischen. 2017 wird nun auch in Frankreich eine ernst zu nehmende Formel 4 etabliert. Die Chassis sollen von Signatech stammen, die 1,6-Liter-Motoren von Renault. Eine Präsentation findet am 10./11. September in Le Mans statt.

»» **Formel Renault 2.0** Der Brite Lando Norris hat seine Führung im Zweiliter-NEC-Cup mit einem Sieg und Platz 2 in Assen ausgebaut. Sein direkter Verfolger Dorian Boccia wurde im ersten Durchgang Zweiter, in Heat 2 belegte er Rang 4 (Sieger Max Defourny). Der Österreicher Ferdinand Habsburg musste sich mit den Plätzen 6 und 8 begnügen. ♦ CE



Schumi jr. und Joey Mawson

**MOTOR
SPORT
aktuell**

POLE POSITION

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus Carrera-Rennbahn **GRATIS** dazu!

Carrera GO!!! Set „Speed Run“

Ultimativer Formel-1-Fahrspaß: Rennbahn mit Looping, Kreuzung und Fly Over plus 2 Slotcars (Ferrari F14 T u. Mercedes-Benz F1 W05 Hybrid).
Aufbaumaße: ca. 175 x 122 cm,
Streckenlänge: ca. 6,3 m.



GRATIS

**Carrera
GO!!!**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brad, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beilerling, Betreuung und Invasio erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Miss Oßenschlip (Voritz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rütty, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer: Ad Hamburg, WB 93732.

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. 1509386
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, das CARRERA GO!!! Set "Speed Run"**, 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-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihrem Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

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 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.

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

Langstrecken-WM

LMP1-Feld wird kleiner

Von ARNO WESTER
und MICHAEL BRÄUTIGAM

Während die Langstrecken-WM (WEC) sich in der Sommerpause befindet, gibt es trotzdem einige News zu verkünden. Vor allem der mögliche BMW-Einstieg sorgt schon für allerlei Spekulationen: Ist das GT-Programm nur Vorbote für ein LMP1-Engagement?

Kaum hat MSa exklusiv von einer möglichen BMW-Rückkehr (2018) mit einem GT-Sportwagen nach Le Mans berichtet, wird über dieses Engagement hinaus spekuliert, dass die Münchner Anfang der 2020er Jahre auch mit einem LMP1-Prototyp und neuer Technologie zum Langstreckenklassiker zurückkehren könnten.

Hintergrund ist die geplante Einführung der Brennstoffzellen-Technologie, die für BMW offenbar wichtiger ist, als die momentan in der LMP1-«Königsklasse» zum Einsatz kommenden Hybrid-Rennfahrzeuge. Die Einführung einer revolutionären Technologie (Wasserstoff) ist momentan von ACO und FIA frühestens für 2021 geplant. Entsprechende



Für den Rest der Saison der einzige Rebellion-Bolide: R-One von Kralhamer/Tuscher/Beche

Gespräche mit den Verantwortlichen hat BMW jedoch inzwischen bestätigt.

Rebellion lässt ein Auto stehen

Bereits im kommenden Jahr wird die WEC um eine attraktive Rennserie bereichert. Die Formula V8 3.5 (also die frühere Formel Renault 3.5) soll bei mindestens sechs Veranstaltungen die Attraktivität des Rahmenprogramms erhöhen. Die

drei bestplatzierten Piloten der Formula V8 3.5 erhalten die Chance, am Rookie-Test der WEC in Bahrain teilzunehmen.

Auch aus den Reihen der LMP1-Teams gibt es dieser Tage Neuigkeiten. Was offenbar schon seit längerer Zeit geplant ist, wurde nun offiziell verkündet: Rebellion Racing wird die restlichen WEC-Rennen nur noch mit einem statt zwei R-One bestreiten. Damit kommen

in den restlichen fünf Läufen nur noch Alexandre Imperatori, Dominik Kraihamer und Mattheo Tuscher und nicht mehr Mathias Beche, Nick Heidfeld und Nico Prost zum Einsatz. Die Anzahl der Prototypen von Audi (2), Porsche (2), Toyota (2) sowie der Privatteams Kolles (1) und Rebellion (1) in der LMP1-Königsklasse sinkt so auf acht.

Als Begründung nannte die Schweizer Rebellion-Mann-



WEC-Pause: Heidfeld



2017 mit dabei: Formel V8 3.5

schaft, die heuer schon zwei Mal auf das Siegerpodest gefahren ist, den verstärkten Fokus auf das Jahr 2017: «Das Niveau in der LMP1-Kategorie wird durch das Hersteller-Engagement immer höher. Um unsere eigene Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, möchten wir mehr Ressourcen in die Weiterentwicklung des R-One für 2017 stecken», erklärte Rebellion-Teammanager Bart Hayden. ♦

IMSA Sports Car Championship Elkhart Lake

Irres Finish auf Road America

Zum dritten Mal in Folge feierte das Team Action Express Racing einen Doppelsieg. Diesmal waren wieder Duncan Cameron/Eric Curran vorn. Thriller-Finale in der GTLM-Klasse.

Zu Beginn deutete erneut vieles darauf hin, dass Mazda endlich den ersten Sieg schaffen könnte. Aber schon kurz nach Rennbeginn war der zweite LMP2-Bolide mit Motorschaden raus. Das anfangs führende Top-Auto von Tristan Nunez und Jonathan Bomarito fiel bei einem Boxenstopp zurück, als sich der Tankschlauch verhedderte. So war man am Ende mit P5 natürlich nicht happy.

Propos Ende: Dieses wurde zu einem echten Drama in fast allen Klassen. Knapp eine Viertelstunde vor Schluss kamen sich Renger van der Zande und Stephen Simpson ins Gehege, woraufhin beide PC-Boliden von der Strecke kreiselten und ausfielen. Bitter für van der Zan-

de und Alex Popov: Mit dem Ausfall musste man die Tabellenführung in der Klasse an Tom Kimber-Smith und Robert Alon abgeben, welche hier den Sieg und volle Punkte holten.

Aufholjagd von Milner

Durch das Techtelmechtel gab es nochmal eine Gelbphase und im Anschluss an die Aufräumarbeiten einen fünfminütigen Sprint bis zur Zielflagge in allen Klassen. In der Prototype-Klasse waren sich Leader Cameron und Teamkollege Joao Barbosa an der Spitze einig, sodass Jordan Taylor auf P3 keine Angriffsmöglichkeit mehr hatte. Für Corvette gab es also einen Dreifach-Gesamtsieg.

Während dieser nicht unbedingt unerwartet kam, war der in der GTLM-Klasse dann doch sehr überraschend. Beim Restart führte Richard Westbrook im Ford GT, Tommy Milner in der besser platzierten Corvette lag auf P5! Doch die Vorzeichen änderten sich: Toni Vilander im

Risi-Ferrari griff den Leader an. Dabei gingen beide Autos weit und Nick Tandy im Porsche wollte durchschlüpfen. Doch Vilander zog rein, der Ferrari und der Porsche berührten sich, danach rutschte der Porsche noch leicht in den Ford und drehte sich in die Mauer.

Kurz darauf wurde der Risi-Ferrari im Überrendungsverkehr abgeschossen. Und schon lag Milner auf P2. In der letzten Runde gelang der entscheidende Angriff. So ging es von P5 auf P1 in fünf Minuten. Fast lachender, so aber zumindest «normaler» Dritter wurde der BMW von John Edwards/Lucas Luhr.

Ebenfalls eine Aufholjagd legte Jörg Bergmeister in der GTD-Klasse hin. Innerhalb der letzten halbe Stunde fuhr er den Porsche von Park Place Motorsports von P6 auf P2. Gegen die Sieger, Jeroen Bleekemolen und Ben Keating in der Viper, war jedoch kein Kraut gewachsen. Platz 3 ging hier an Nielsen/Balzan im Ferrari. ♦ MBR/W/M



Gesamtsieger: Curran/Cameron



GTLM-Überraschung: Corvette

IMSA SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Elkhart Lake/Wisconsin (USA): 6.515 km; Rennen über 2:40 Stunden; 41 Autos gestartet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Cameron/Curran (Corvette DP) 73 Runden; 2. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) +0,626 sec.; 3. R. Taylor/J. Taylor (Corvette DP) +1,460; 4. Pew/Negri (Ligier JS P2 - Honda) +18,283; 5. Nunez/Bomarito (Mazda Prototype) +22,114; 6. Goosers/Dalziel (Corvette DP) +34,499; 7. Alon/Kimber-Smith (Oreca FLM09) +1 Rd. (1. PC); 8. Bennett/Braun (Oreca FLM09) +2 Rd. (2. PC); 9. French/Marcelli (Oreca FLM09) +1 Rd. (3. PC); 10. Gutierrez/Yacamán (Oreca FLM09) +1 Rd. (4. PC); 11. McMurry/Junqueira (Oreca FLM09) +1 Rd. (5. PC); 12. Legge/Rayhall (DeltaWind DWC13) +1 Rd. (7. P); 13. Gavin/Milner (Chevrolet Corvette C7.R) +3 Rdn. (1. GTLM); 14. Briscoe/Westbrook (Ford GT) +3 Rdn. (2. GTLM); 15. Edwards/Luhr (BMW M6 GTLM) +3 Rdn. (3. GTLM); 16. Bamber/Makowiecki (Porsche 911 RSR) +3 Rdn. (4. GTLM); 17. Fisichella/Vilander (Ferrari 488 GTE) +3 Rdn. (5. GTLM); 18. Garcia/Magnussen (Chevrolet Corvette C7.R) +3 Rdn. (6. GTLM); 19. Pilet/Tandy (Porsche 911 RSR) +3 Rdn. (7. GTLM); 20. Auberlen/Werner (BMW M6 GTLM) +4 Rdn. (8. GTLM); 21. Keating/Bleekemolen (Dodge Viper GT3-R) +4 Rdn. (1. GTD); 24. Lindsey/Bergmeister (Porsche 911 GT3 R) +4 Rdn. (2. GTD); 25. Nielsen/Balzan (Ferrari 488 GT3) +4 Rdn. (3. GTD).

Nächstes Rennen: 28. August, Alton/Virginia (USA)
Internet: www.imsa.com

ADAC GT Masters Nürburgring

Vorsprung schmilzt

Von STEFANIE SZLAPKA

In der Meisterschaft läuft derzeit alles auf einen Zweikampf zwischen den Callaway-Corvette-Piloten und Tabellenführern Daniel Keilwitz/Jules Gounon sowie dem Audi R8-Duo Connor De Phillippi/Christopher Mies hinaus. Letztere gewannen den Sonntagslauf, am Samstag triumphierten Kévin Estre/David Jahn im Team 75 Porsche.

Die amtierenden Meister im Mercedes-AMG GT3, Luca Ludwig/Sebastian Asch, liegen nur noch auf Rang 4 in der Tabelle. Porsche-Pilot Jahn konnte durch einen Sieg und einen dritten Rang an den beiden vorbeiziehen. Mit 39 Punkten Rückstand wird es für ihn jedoch schwer, noch in den Titelkampf eingreifen zu können.

Im Rennen am Samstag war das Rennglück klar auf der Seite der Corvette-Piloten Keilwitz und Gounon. Trotz der 30 Kilogramm Erfolgsballast nach dem Sieg auf dem Red Bull Ring und dem zusätzlichen BoP-Gewicht sicherten sie sich den vierten Rang. Ihre Meisterschaftskonkurrenten hingegen blieben ohne Punkte: Mies/De Phillippi warf ein Reifenschaden zurück, und Ludwig/Asch mussten nach einem gerade einmal um 0,003 Sekunden zu kurzen Boxenstopp eine Durchfahrtsstrafe antreten. «Wir wussten, dass es darum ging, sich aus allem rauszuhalten», sagt Keilwitz, GT Masters-Meister 2013.

«Die vier Safety-Car-Phasen und die Zweikämpfe der ande-



Start ins Samstagsrennen: Am Nürburgring fahren andere Autos als das der Gesamtleader ganz vorne



Sonntag vorn: Mies/De Phillippi



Zweiter Laufsieg: Estre/Jahn

ren haben uns schon geholfen, da wir so unsere Reifen schonen konnten. Um ehrlich zu sein, hatte ich eher mit einem Platz in den Top 10 und nicht in den Top 5 gerechnet. Im zweiten Rennen geht es für uns wieder darum, einfache Punkte zu sammeln.»

Tabellenführer mit Kollision

Auf dem Siegerpodium hingegen freuten sich zwei Porsche-Teams. Nach dem Erfolg auf dem Red Bull Ring jubelten David Jahn und Kévin Estre über ihren zweiten Saisonsieg. Die Markenkollegen Robert Renauer und Martin Ragginger sicherten sich Rang 2 vor den Überraschungsdritten aus dem Hause Zakspeed: Nicolai Sylvest und Nikolaj Rogivue.

Doch schon einen Tag später war es bei Keilwitz/Gounon vorbei mit der guten Laune – und Punkte gab es auch keine. Nach einer Kollision mit Audi-Mann Markus Winkelhock in der ersten Kurve nach dem Start musste Keilwitz die Corvette in der Box abstellen. «Ich bin mittig geblieben, um möglichst niemanden zu treffen. Ich denke, dass Markus mich nicht gesehen hat. Leider hat er mich so unglücklich am Rad getroffen, dass unsere Lenkung total kaputt war», so Keilwitz.

Mies/De Phillippi nutzten ihre Chance, die Meisterschaft wieder enger zu gestalten, zu 100 Prozent aus. Nach dem Start lag Mies hinter den beiden Porsche von Estre und Ragginger, dicht gefolgt von seinem Mar-

kenkollegen Laurens Vanthoor. Doch der Fahrerwechsel brachte auch die Wendung im Kampf um den Sieg. Ragginger kam als Erster der Spitzengruppe an die Box. Doch der Boxenstopp dauerte vier Sekunden zu lange, und Renauer fiel hinter seine drei Konkurrenten zurück.

De Phillippi holt den Sieg

Bereits am Samstag hatte der Fahrerwechsel länger gedauert und Estre die Möglichkeit gegeben, zu attackieren und auch vorbeizuziehen. Vanthoor hingegen blieb am längsten draußen, fuhr einen Vorsprung heraus und ermöglichte damit seinem Teamkollegen Florian Stoll als Führer aus der Box zu kommen. «Es macht Sinn, den ersten Piloten länger fahren zu

lassen», so Stoll. «Er ist im Thema, während sich die anderen erst ins Rennen finden müssen.» Doch schnell hatte er De Phillippi im Nacken, der sofort Druck aufbaute. «Ich wusste, dass ich nicht zu viel riskieren darf», so der US-Amerikaner. «Wir brauchten die Punkte dringend, aber nicht zu gewinnen, hätte bedeutet, sieben Zähler zu vergeben.»

In der 30. Runde fand er schließlich einen Weg vorbei und sicherte Land Motorsport sowie Audi den ersten Saisonsieg. Auch die Porsche waren wieder gut unterwegs: Estre und Jahn überquerten als Dritte die Linie und holten damit die meisten Punkte an diesem Wochenende, gefolgt von Ragginger/Renauer auf Rang 4. ♦

NACHGEHAKT BEI Kévin Estre

(27/F). Der Porsche-Werkspilot, der mit David Jahn die meisten Punkte am Nürburgring sammelte, über einen etwas schwierigeren Sonntag und wie er die Entwicklung im Team 75 Bernhard sieht.



Von STEFANIE SZLAPKA

Glückwunsch zum erfolgreichen Wochenende! Danke, aber Sonntag war es schwieriger. Das Auto war nicht so einfach zu fahren. David ist sehr gut gefahren, und ich glaube nicht, dass noch mehr drin war. Mit Platz 1 und 3 haben wir die meisten Punkte an diesem Wochenende gesammelt – und das ist ein tolles Ergebnis für das Team.

Was war der Unterschied zu Samstag? Zunächst haben

wir 30 Kilo Erfolgsballast. Dann sind beide Porsche Samstag auf neuen Reifen gestartet und die Audi auf alten. Am Sonntag war es umgekehrt.

Wie hat sich das Team in den vergangenen Monaten entwickelt? Ich konnte leider die ersten Rennen nicht fahren – und jetzt klappt alles. Passend zu meinem Einstieg ins Team. Alle haben sich verbessert, und auch die Strecken kommen uns derzeit entgegen. Es war zu Beginn alles neu: das Auto und die

Meisterschaft. Da muss man einfach erst mal lernen. Wir haben viele Leute mit sehr viel Erfahrung im Team, aber trotzdem muss erst einmal alles zusammenpassen. Man braucht ein paar Rennen, bis alles klappt. Jetzt haben wir einen guten Rhythmus und wissen, was wir zu tun haben.

Wie sieht es für Zandvoort aus? Müssen wir mal sehen, denn es ist nicht unbedingt eine Porsche-Strecke. Ich denke aber, dass wir ein gutes Set-up gefunden haben.

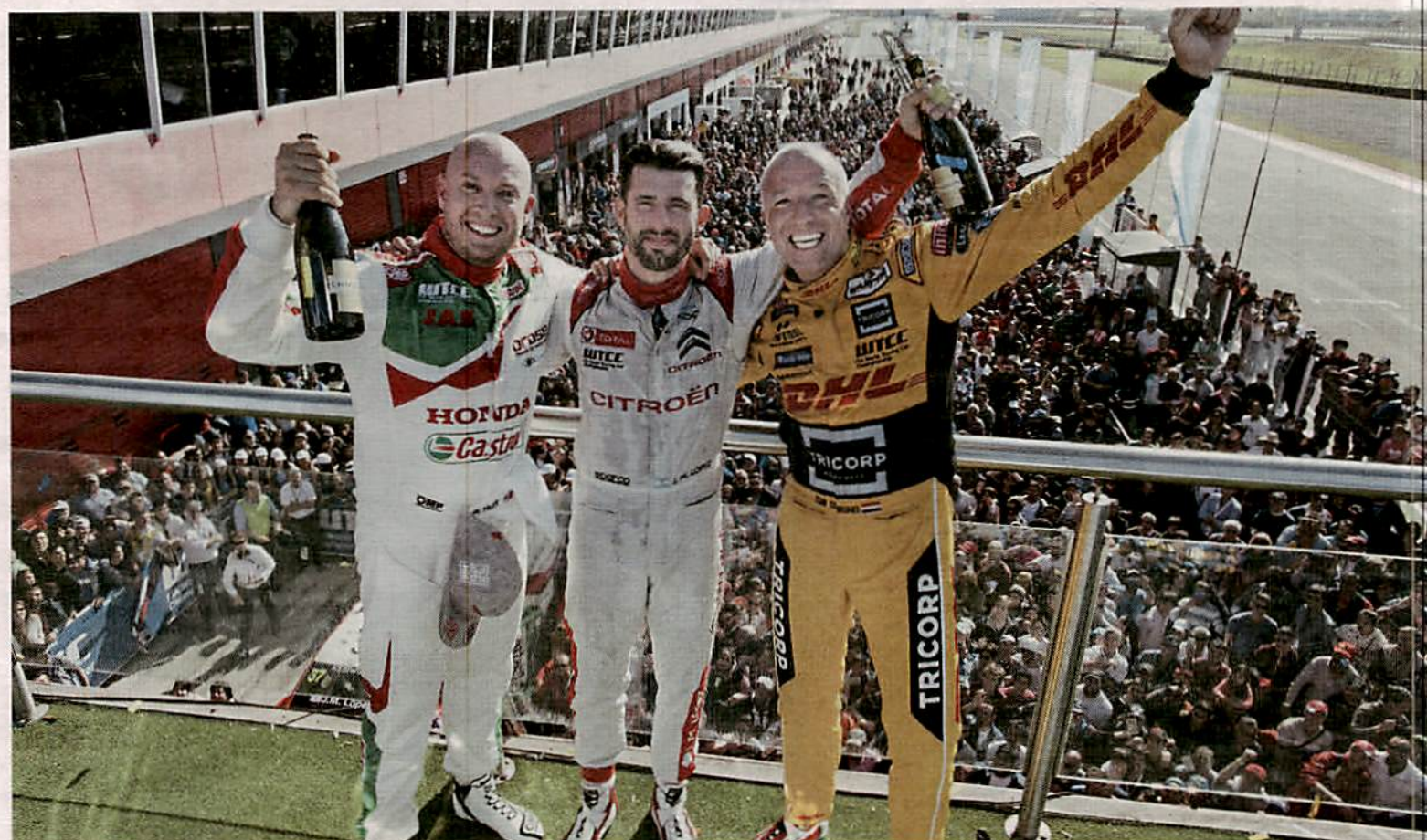
ADAC GT MASTERS / Resultate

- Nürburgring/D: 3.629 km; Wetter/Piste: teils wolkig/trocken;
- 1. Lauf (60 Minuten + 1 Runde, 31 Teams gestartet, 26 gewertet).**
 1. Jahn/Estre (Porsche 911 GT3 R) 38 Runden; 2. Renauer/Ragginger (Porsche 911 GT3 R) +1,639; 3. Sylvest/Rogivue (Mercedes-AMG GT3) +3,203; 4. Pepper/Abt (Bentley Continental GT3) +7,942; 5. Gounon/Keilwitz (Corvette C7 GT3) +8,987; 6. Pommer/Maassen (Audi R8 LMS) +9,429; 7. Siedler/Van Lagen (Lamborghini Huracán GT3) +9,720; 8. Ineichen/Engelhart (Lamborghini Huracán GT3) +9,919; 9. Busch/Haase (Audi R8 LMS) +10,286; 10. Assenheimer/Schwager (Corvette C7 GT3) +10,637
 Schnellste Runde: Haase, Runde 17, 1:28,990 (= 146,8 km/h)
- 2. Lauf (60 Minuten + 1 Runde, 31 Teams gestartet, 28 gewertet).**
 1. De Phillippi/Mies (Audi R8 LMS) 39 Runden; 2. Stoll/Vanthoor (Audi R8 LMS) +2,762; 3. Jahn/Estre (Porsche 911 GT3 R) +4,841; 4. Renauer/Ragginger (Porsche 911 GT3 R) +5,328; 5. Ludwig/Asch (Mercedes-AMG GT3) +5,828; 6. Hovenaars/Verisch (Audi R8 LMS) +7,541; 7. Ineichen/Engelhart (Lamborghini Huracán GT3) +8,392; 8. Dienst/Bachler (Porsche 911 GT3 R) +8,634; 9. Geipel/Frey (Audi R8 LMS) +9,027; 10. Busch/Haase (Audi R8 LMS) +11,354
 Schnellste Runde: Vanthoor, Runde 4, 1:28,992 (= 146,8 km/h)
- Stand (nach 10 von 14 Rennen):** 1. Keilwitz/Gounon 130 Punkte; 3. De Phillippi/Mies 116; 5. Jahn 91; 6. Ludwig/Asch 89; 8. Engelhart/Ineichen 77 – Teams: 1. Callaway 137 Punkte; 2. Land-Motorsport 133; 3. Zakspeed 124, 4. GRT Grasser 105; 5. Team 75 Bernh. 95

Nächste Rennen: 20./21. August, Zandvoort (NL)
 Internet: www.adac-gt-masters.de

Termas de Río Hondo

Perfekter Abschied



José María López verabschiedet sich als Sieger des Hauptrennens, eingerahmt von Rob Huff (1./P3) und Tom Coronel (P2) von den zahlreichen argentinischen Fans

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit einem Sieg im Hauptrennen verabschiedete sich José María López (Citroën) von seinen einheimischen Fans - und baute seine WM-Führung damit auch noch weiter aus.

Wie erwartet nutzte der Argentinier das Heimspiel, um auf dem Weg zum dritten WM-Titel in Folge seinen Vorsprung in der Tabelle weiter auszubauen. Statt 101 stehen nun 117 Punkte Abstand zwischen ihm und dem ersten Verfolger, Tiago Monteiro (Honda) zu Buche. Dabei erlebte «Pechito» das wohl schwerste Heim-Rennwochenende, wenn man sein Debüt-Wochenende im Wiechers-BMW 2013 mal ausklammert.

Ausgerechnet mit einem ebenfalls einheimischen Gaststarter, dem ihm bestens bekannten Esteban Guerrieri (siehe S. 15), musste sich López mehr befassen, als ihm vermutlich lieb war. Der schnappte sich nämlich alle Trainingsbestzeiten inklusive des Qualifyings - bekam die Q3-Zeit aber eben gestrichen

und López so die Pole zugesprochen.

Michelisz wehrte sich

Doch vor dem Hauptrennen steht erst einmal das Eröffnungsrennen. Und das wurde über Nacht noch einmal deutlich schwerer: Weil der Motor des C-Elysée getauscht wurde, musste der Citroën-Werkspilot den ersten Lauf vom 18. und letzten Startplatz aufnehmen. Er tat, was er am besten kann, und gab Gas. Am Ende reichte es zu P5. Bezieht man das Qualifying mit ein, hatte er selbst zu diesem Zeitpunkt schon drei Zähler auf Monteiro

gutgemacht. Soweit die Pflicht, es folgte die Kür.

Aber auch die gestaltete sich schwieriger als gedacht. Den Start gewann Norbert Michelisz, und der Honda-Werkspilot wehrte sich mit Händen und Füßen gegen die Überholversuche des Weltmeisters. Erst als López und Muller im Doppelpack angriffen, konnte der Lokalmatador vorbeiziehen.

Weil Michelisz und Muller sich zwei Kurven später berührten und jeweils einen Ausflug neben die Strecke machten - Michelisz in noch deutlich weiterem Bogen als Muller - war López fast schon durch.

Tatsächlich ließ «Pechito» nichts mehr anbrennen und holte sich Saisonsieg Nummer sieben vor seinem begeisterten Heimpublikum. Der perfekte Abschied von der WTCC-Bühne vor den eigenen Fans. Doch die werden ihn ja schon im Februar bei der Formel E in Buenos Aires wiedersehen.

Lada und Volvo schwach

War der Abstand nicht ohnehin schon groß genug, war dieser Triumph der vermutlich entscheidende auf dem Weg zum dritten WM-Titel. Denn 117 Punkte in acht Rennen würde auch López selbst kaum wett-

machen können. Zumal aus Gegnersicht nicht zu erwarten ist, dass Citroën oder López plötzlich komplett einbrechen.

Aber Honda ist dran. Wie auch die Rennen in Argentinien gezeigt haben, hat man speziell gegenüber dem Vorjahr stark aufgeholt. Bei ähnlichen Gewichtsverhältnissen fuhr man 2015 noch rund eine Sekunde hinterher. Am Sonntag waren es im Renntrimm keine zwei Zehntelsekunden mehr.

Mächtig Hausaufgaben haben dagegen die beiden anderen Werksteams zu erledigen. Lada kämpfte auf der topfebenen Strecke mit zu weichem Auto, zu hohem Gewicht und zu schnellen Chevrolets. Selbst auf den Geraden wurde man diesmal stehen gelassen. Nick Catsburg als jeweils bester Lada-Pilot kam nur auf P13 und P12.

Bei Volvo kämpfte man mit Kühlungsproblemen, wodurch die wertvolle Testzeit in den freien Trainings beinahe komplett abhanden war. Im Qualifying lief es dementsprechend desaströs. Die Rennen nutzte man also als Testfahrten unter Realbedingungen - mit entsprechenden Resultaten. ♦



Weiter erster López-Verfolger: Tiago Monteiro



Fuhren hoffnungslos hinterher: Volvo und Lada

Fahrer

Privatfahrer Termas de Río Hondo

Gauchos kommen

Einer rüttelte am Thron

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

José María López hat längst bewiesen, dass die argentinische Super-TC2000-Serie eine gute Schule speziell für die WTCC ist. Esteban Guerrieri sorgte am vergangenen Wochenende dafür, dass sich mancher ebenso verwundert die Augen rieb wie vor drei Jahren, als «Pechito» wie eine Bombe in der Tourenwagen-WM einschlug.

Sieht man die Begeisterung der argentinischen Fans und die Qualität der Fahrer aus ihrem Land, ist schwer zu glauben, dass 2017 – nach dem Weggang von López – kein «Gauchos» in der WTCC vertreten sein soll. Aber Guerrieri hat seine beeindruckende Visitenkarte ja nun abgegeben. Und noch einer hatte und mindestens einen Fuß in der WM: Nestor Girolami, der 2015 schon sporadische Starts absolvierte – und bald für Volvo testen wird! ♦ MBR



Kennen sich: López/Girolami

Tom Chilton (Citroën) und Tom Coronel (Chevrolet) holten sich die Siege in Argentinien. Der gar nicht so heimliche Star war aber der einheimische Gaststarter Esteban Guerrieri.

Guerrieri, der aktuell seine dritte Saison mit dem Toyota Team Argentina in der Super TC2000 absolviert, legte im ersten freien Training einen Auftakt nach Maß hin: Bestzeit. Und zwar nicht irgendwie, sondern mit einer vollen Sekunde. Wer dachte, dass die anderen nur spielen, war spätestens im Qualifying überzeugt. Nicht nur der Einzugs ins Q3 gelang, nein sogar auch die Pole-Runde!

Die Sensation wurde aber dann doch vereitelt. Wegen Kupplungsproblemen und einem nicht optimalen Timing beim Herausfahren verpasste Guerrieri sein Zeitfenster, um die Box für seine Q3-Runde zu verlassen und die Zeit wurde gestrichen. Dennoch: López' Pole-Thron wackelte!

Doch am Renntag war das Glück nicht an Guerrieris Seite. Nach andauernden Kupplungsproblemen ging es direkt am



Nach dem Start ins Eröffnungsrennen: Chilton liegt vorne und legt den Grundstein zum Sieg

Start zum Eröffnungsrennen einige Plätze zurück, wo gleich Raufereien ausbrachen. Folge: Ein Aufhängungsschaden und das frühe Aus.

Bennani führt weiter

Im Hauptrennen ging es mit notdürftig repariertem Boliden vom fünften Startplatz los und mit weiter spinnender Kupplung direkt wieder etwas zurück. Doch der Argentinier blieb im Rennen und fuhr bei

seinem Debüt noch einen feinen sechsten Rang ein.

Die Siege machten bei derlei Unwägbarkeiten natürlich andere untereinander aus. Tom Chilton, der von P2 im Reversed Grid direkt die Führung im Eröffnungsrennen übernahm, gab diese bis zum Schluss nicht mehr ab und holte sich nicht nur volle Privatiers-Punkte, sondern auch den ersten Laufsieg der Saison.

Im Hauptrennen schlug dann die Stunde von Tom Coronel. Der Roal-Chevy-Pilot fuhr im Qualifying den dritten Startplatz heraus und hielt sich auf P4, ehe sich Michelisz und Muller ins Gehege kamen. Coronel erbeutete damit Platz 2 und damit auch seinen ersten Podiumsplatz der Saison in einem Hauptrennen. In der Gesamtwertung der WTCC Trophy führt weiterhin Mehdi Bennani, der zweimal den dritten Platz der Privatiers einfuhr. ♦



E. Guerrieri

TOURENWAGEN-WM/Resultate

Termas de Río Hondo (RA): 7. August 2016; 15. und 16. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 13/14 Runden à 4,806 km (= 62,478/67,284 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

Eröffnungsrennen (18 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	13	23:08,487	+80 kg
2.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	13	+0,792	+60 kg
3.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	13	+1,384	+80 kg
4.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	13	+2,471	+60 kg
5.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	13	+7,646	+80 kg
6.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	13	+9,897	+60 kg
7.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	13	+11,528	0 kg
8.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	13	+13,150	+80 kg
9.	(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	13	+15,333	0 kg
10.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	13	+17,352	0 kg
11.		Thed Björk (S)	Volvo S60	13	+17,476	0 kg
12.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	13	+17,742	+80 kg
13.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	13	+18,875	+50 kg
14.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	13	+19,024	+50 kg
15.	(P)	Daniel Nagy (H)	Honda Civic	13	+36,180	+60 kg
16.		Robert Dahlgren (S)	Volvo S60	12	+1 Rd.	0 kg

Nicht klassiert

		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	7	Technik	+50 kg
	(P)	Esteban Guerrieri (RA)	Chevrolet Cruze	4	Kollision	0 kg

(P) = Privatfahrer

* Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

Hauptrennen (18 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	14	24:52,898	+80 kg
2.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	14	+2,032	0 kg
3.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	14	+2,583	+60 kg
4.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	14	+3,956	+60 kg
5.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	14	+4,305	+80 kg
6.	(P)	Esteban Guerrieri (RA)	Chevrolet Cruze	14	+8,740	0 kg
7.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	14	+9,126	+80 kg
8.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+11,649	+60 kg
9.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	14	+12,659	+80 kg
10.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	14	+14,693	0 kg
11.	(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	14	+18,103	0 kg
12.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	14	+18,523	+50 kg
13.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	14	+20,205	+50 kg
14.		Thed Björk (S)	Volvo S60	14	+20,827	0 kg
15.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	14	+24,046	+80 kg
16.		Robert Dahlgren (S)	Volvo S60	14	+24,931	0 kg
17.	(P)	Daniel Nagy (H)	Honda Civic	14	+37,987	+60 kg

Nicht klassiert:

		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	7	Reifen	+50 kg
--	--	------------------	------------	---	--------	--------

WM-Stand Fahrer

1.	López	284
2.	Monteiro	167
3.	Muller	160
4.	Huff	158
5.	Bennani	144
6.	Michelisz	143
7.	Catsburg	139
8.	Chilton	130
9.	Tarquini	104
10.	Coronel	102
11.	Valente	70
12.	Björk	41
13.	Eklöf	35
14.	Thompson	24
15.	Demoustier	11

WM-Stand Privatfahrer

1.	Bennani	140
2.	Chilton	117
3.	Coronel	92
4.	Filippi	64
5.	Demoustier	57
6.	Thompson	56

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	702
2.	Honda	506
3.	Lada	406
4.	Polestar (Volvo)	194

WM-Stand Privatteams

1.	Sébastien Loeb Racing	246
2.	Roal Motorsport	89
3.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	80
4.	Campos Racing	76
5.	Zengo Motorsport	35

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 161,9 km/h, 2. Lauf 162,2 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf López in 1:45,994 min (= 163,2 km/h), 2. Lauf López in 1:45,899 min (= 163,3 km/h)

Nächste Rennen: 4. September, Motegi (J)

Internet: www.fiawtcc.com

KOMPAKT

»» **Super GT** Beim fünften Saisonlauf in Fuji feierten Hironobu Yasuda und Joao Paulo de Oliveira (Nissan) ihren ersten Saisonsieg. Komplettiert wurde das Podest von den beiden Honda von Koudai Tsukakoshi und Takashi Kogure sowie Naoki Yamamoto und Takuya Izawa. In der GT300-Klasse feierten Shinichi Takagi und Takashi Kobayashi (BMW M6 GT3) einen denkbar knappen Sieg. Nur 0,1 Sekunden lag man am Zielstrich vor dem Audi von Richard Lyons und Tomonobu Fujii. Dritter wurde der Subaru BRZ von Takuto Iguchi und Hideki Yamauchi. Kein Glück hatten Jörg Müller und Seiji Ara. Müller blieb im Verkehr stecken und kämpfte mit einem überhitzenden Motor am M6 GT3. Dieser schaltete in eine Art «Notlaufprogramm» und wurde damit zur leichten Beute. Ergebnis: P20 mit zwei Runden Rückstand.

»» **RCN** Christopher Gerhard ist nicht zu stoppen: Der Porsche-Pilot wurde auch beim 5. Lauf der klare Gesamtsieger – diesmal mit umgerechnet rund vier Minuten Vorsprung. In Abwesenheit des Tabellenführers Stephan Reuter sicherten sich Ex-Champ Christian Büllesbach und Norbert Fischer (Porsche Cayman) mit einem klaren Sieg in der Klasse V5 die Gesamtführung.

»» **GLP** Mit nur 0,9 Strafpunkten sicherten sich Oliver und Udo von Fragstein (Ford Escort) ihren ersten Saisonsieg. Neue Tabellenführer sind Holger Träger/Alexander Keller (VW Golf), die Platz 2 belegten.

»» **P9-Challenge** Am Salzburgring gewannen Boris Schimanski (Audi R8 LMS) und Fritz «K» (Porsche 911 GT2 RS) je einen Lauf. Im Endurance-Rennen setzte sich Letzterer klar vor Schimanski durch.

»» **Ferrari Challenge** Ein tolles Debüt legte Fabio Leimer in Sotschi hin. In beiden Läufen zur Trofeo Pirelli musste er sich nur Laufsieger Björn Grossmann geschlagen geben. Dritte wurden Aleksey Basov im ersten sowie Philipp Baron im zweiten Lauf. In der Coppa Shell siegten Fons Scheltema und Thomas Löffel je einmal. ♦ MBR/HTS

BGTS - 24h Spa

BMW schaffte Rekord

Von ARNO WESTER

Das bis zur Zielflagge spannende 24h-Rennen in Spa hat ein Nachspiel! Maxime Martin und BMW schreiben Geschichte.

Nach MSA-Informationen beschäftigt sich das GT Committee der FIA mit dem angeblich betrügerischen Vorsatz (siehe letzte MSA) von Mercedes-AMG, der möglicherweise dafür gesorgt hat, dass sechs AMG-GT3 nach der Super-Pole auf den besten sechs Startplätzen standen.

Diesmal Sieg bei Spa-Premiere

Dagegen war für Rekordgewinner BMW (23 Gesamtsiege) der Langstreckenklassiker gleich in mehrfacher Hinsicht ein voller Erfolg: Was den Münchnern im vergangenen Jahr erst beim letzten Spa-Marathon mit dem Z4 GT3 gelang, schafften die Bayern mit ihrem M6 GT3 gleich beim ersten Einsatz in den belgischen Ardennen: Ein Triumph, mit dem BMW nun nach Siegen der erfolgreichste Hersteller bei einem der vier bedeutendsten Langstreckenrennen der Welt (Daytona, Le



Nach der 24h-Schlacht: Der siegreiche Rowe-M6 GT3 mit den Konkurrenzfahrzeugen vereint

Mans, Nürburgring, Spa) ist. Bislang lagen Porsche (22 Gesamtsiege in Daytona) und BMW gleichauf. Mit dem 23. Erfolg in Spa ist BMW nun alleiniger Rekordhalter. Beim «Grand Slam» im Langstrecken-Rennsport führt Porsche weiterhin mit insgesamt 57 Siegen vor BMW (44), Audi (19) und Ford (16). Zudem sind Porsche, BMW und Ford die bisher einzigen Hersteller, die bei dies-

sen vier 24h-Rennen mindestens einen Sieg gefeiert haben.

Neben Philipp Eng und Alexander Sims war besonders Maxime Martin stolz auf seinen ersten Spa-Erfolg im Rowe-M6. Pech hatten hingegen Vorjahressieger Nick Catsburg und sein Teamkollege und Spa-Pechvogel Dirk Werner, die im Schwesterauto zwischenzeitlich ebenfalls in Führung lagen, aber rund 90 Minuten vor

Schluss mit einem Kupplungsschaden aufgeben mussten.

Zu den Pechvögeln, die knapp eine halbe Stunde vor dem Abwinken mit ihren slickbereiften Sportwagen von «Wasserfällen» überrascht und unkontrolliert von der Strecke rutschen, gehörten u.a. Bruno Senna (Garage 59/McLaren), Andreas Simonsen (Black Falcon/Mercedes) und Christopher Zöchling (Konrad/Lamborghini). ♦

DTM

Piloten überzeugten in Spa



Weitere DTM-Fahrer auf dem Spa-Podest: Müller (l.) und Rast (r.)

BMW-Werksfahrer Maxime Martin erfüllte sich mit seinem ersten Triumph beim 24h-Rennen in Spa einen Kindheitstraum. Zwei weitere DTM-Fahrer standen mit auf dem Podium.

«Das ist mein bislang schönster Karriere-Sieg. Als ich meinen Vater umarmt habe, wurden in mir viele Gefühle geweckt. Meine Familie hat ihr «Heimspiel» jetzt sieben Mal gewonnen (Jean-Michel und Philippe Martin 1979 und 1980 gemeinsam in einem Ford Capri III 3.0S, Jean-Michel zudem noch 1987 und 1992, u.a. mit Christian Danner in einem BMW M3, d. Red.) –

das ist unglaublich», war Martin überwältigt.

Nach zwischenzeitlicher Führung verloren Nico Müller und René Rast wegen einer Kollision in der Nacht mit anschließendem Reparaturstopp drei Runden. Trotzdem kämpften sie sich im WRT-Audi noch auf Platz 3 nach vorne. Ebenfalls auf Podestkurs fahrend fiel das Mercedes-Duo Maxi Götz und Gary Paffett wegen einer Durchfahrtsstrafe (Unsafe release) kurz vor Schluss noch auf Rang 5 zurück.

Mit dem Tabellendritten schaffte in Edoardo Mortara (Audi) noch ein DTM-Pilot den Sprung in die Top 10 (P9). ♦ AW

Berg-DM

Merli nur knapp vorn

Der Macher des Osnabrücker Bergrennens, Bernd Stegmann, versammelte ein internationales Spitzenfeld an Renn- und Tourenwagen in der Borgloher Schweiz. Zum ersten Mal gelang es ihm, den aktuellen EM-Zweiten Christian Merli in den deutschen Norden zu holen.

Und der wurde seiner Favoritenrolle dann auch gerecht, wenn auch auf den letzten Drücker mit Streckenrekord. Der Schweizer Joel Volluz (beide Osella FA 30) bot dem Star aus Italien erstaunlich gut Paroli. Im zweiten Lauf war er sogar schneller als Merli. Klarer Tourenwagensieger wurde Ronnie Bratschi im Mitsubishi. ♦ TBU



Die Sieger: Merli (l.)/Bratschi

STT H&R Cup

Frikadellis Doppelsieg

Klaus Abbelen und der Nürburgring – das passt einfach zusammen. Diesmal war «Frikadelli» jedoch nicht im gewohnten GT3-Renner auf der Nordschleife unterwegs, sondern mit einem Porsche 962 auf der Sprintstrecke.

Der Favoritenrolle, die er sich auch dank seines fahrbaren Untersatzes einbrockte, wurde der Unternehmer dann auch prompt gerecht: Sieg in beiden Läufen, jeweils vor dem Schweizer Edy Kamm (Audi A4 DTM).

In Division 2 gab es ebenfalls einen Doppelsieger: In beiden Läufen setzte sich Sven Markert in einem Ex-WTCC-BMW mit M3-Motor durch. ♦ MBR



Zweimal gewonnen: Abbelen

ADAC TCR Germany Nürburgring

Files fliegt davon

von MICHAEL BRÄUTIGAM

Beim ersten Auftritt des Opel Astra TCR in der deutschen Serie gab es gleich ein Doppel-Podium zu bejubeln. Laufsiege für Josh Files (Honda) und Antti Buri (Seat).



Im Samstagsrennen: Files vorne, Oriolas Opel in Schlagdistanz

Statt Files hätte auch Target-Teamkollege Jürgen Schmarl im Samstagsrennen gut und gerne den Sieg bejubeln können. Der Österreicher sicherte sich am Freitag seine erste Pole-Position – jedoch nur vermeintlich: Weil ein Motorschaden diagnostiziert wurde und das Turboantriebswerk zum ersten Rennlauf gewechselt werden musste, wurde «Schmarl» ans Ende der Startaufstellung verbannt.

Files jetzt 50 Punkte vorn

Die Pole-Position erbeute damit Jordi Oriola, der, wie in der letzten MSA angedeutet, tatsächlich der dritte Opel-Pilot wurde. Doch schon am Start zog der Brite am Spanier vorbei – eine Reihenfolge, die sich trotz guten Topspeeds des Astra auch bis zum Schluss nicht mehr umkeh-

ren sollte. Files baute mit diesem Sieg seine Gesamtführung deutlich aus, weil die ersten Verfolger, Steve Kirsch und Hari Proczyk, komplett leer ausgingen. Kirsch lag auf P3 und hätte Punkte für P2 bekommen, als er von Gaststarter Francisco Mora (Seat) herumgedreht wurde. Brisant daran: Gaststarter(!) Mora war wie Files für das Target-Team am Start. «Wir wollen ja nichts unterstellen», meinte Kirsch vielsagend. Platz 3 holte schließlich Pierre-Yves Corthals im zweiten Opel.

Proczyk kam das ganze Wochenende nicht auf Touren. Nach Platz 19 am Samstag reichte es für den ehemaligen Leader am Sonntag nur für P14 und damit erneut nicht für Punkte.

Den Sonntagslauf führte zunächst Reverse-Polemann Mike Halder (Seat) lange an. Doch Markkollege Antti Buri zog dann doch vorbei – zweiter Saisonsieg für den Finnen. Files kämpfte sich mit P3 erneut aufs Podium und ist damit nun klarer Titelfavorit. Sein Vorsprung liegt schon bei 50 Zählern. ♦

Deutscher Tourenwagen Cup Nürburgring

Titelduell offen

von MICHAEL BRÄUTIGAM

Während Milenko Vukovic (Audi) mit seinem ersten Doppelsieg das Titelrennen in der Superproduction-Klasse wieder spannend machte, gab es in den anderen Klassen diesmal je zwei verschiedene Sieger.

Schon in Spielberg platzte der Knoten bei Vukovic Motorsport. Nach Milenko Vukovic holte dort auch Franjo Kovac

seinen ersten Saisonsieg. Und Erstgenannter machte in der Eifel genau dort weiter. Zwar behielt Tabellenführer Heiko Hammel (Ford) im ersten Qualifying noch die Oberhand, im Rennen aber konnte er dem Schweizer nichts entgegensetzen. Und weil es gerade so gut lief, machte Vukovic am Sonntag genauso weiter.

Diesmal von Pole gestartet, sicherte er sich Saisonsieg Nummer drei – wie am Vortag vor Hammel. Und damit wird auch

der Titelkampf wieder richtig spannend. Vukovic, der das aktuell stärkere Paket zu haben scheint, liegt vier Rennen vor Saisonende nur noch zwölf Zähler hinter dem Ford-Piloten.

Lauth noch nicht durch

In den Production-Klassen kann von Dominanz momentan keine Rede sein. Wobei Dirk Lauth (Mini) mit einem perfekten Wochenende den Sack in der Production 1 (1,6 l) theoretisch schon hätte zumachen können. Doch nach Pole, Sieg und schnellster Runde am Samstag sah er sich tags darauf mit geballter Frauenpower konfrontiert. Ausgerechnet Markkollegin Victoria Froß, die als «Schülerin» von Lauth erste Gehversuche im Rennwagen unternahm, schnappte ihm den Sieg weg. Für die schnelle Blondine war es der erste Saisonsieg.

In der Production 2 (2,0 l) beharkten sich die VW-Scirocco-Piloten Matthias Meyer und Pavel Lefterov um die Laufsiege. Am Samstag mit dem besseren Ende für den Deutschen, am Sonntag für den Bulgaren. ♦



Start: Hammel noch vor seinem großen Titelrivalen Vukovic

NASCAR Pocono & Watkins Glen

Schafft Buescher den Chase-Cut?

Beim auf den Montag (nach Redaktionsschluss der letzten MSA) verschobenen Pocono-Rennen gab es mit Chris Buescher einen Überraschungssieger. In Watkins Glen siegte Denny Hamlin.

Nach dem Frühjahrs- musste nun also auch das Sommerrennen in Pocono verschoben werden. Aber auch am Montag spielte das Wetter nicht zu 100 Prozent mit. Wegen Nebels musste das Rennen nach 128 von geplanten 160 Runden unterbrochen werden. Und als nach einer Stunde Pause noch keine Besserung in Sicht war, wurde das Rennen mit dem Stand vorm Abbruch gewertet.

Da führte gerade Cup-Rookie Chris Buescher. Der Ford-Pilot war «off Sequence» unterwegs und konnte draußen bleiben, während fast alle anderen Fahrer vor der Pause zum Service kamen. Trotz des Sieges ist der Front-Row-Fahrer aber nicht

für den Chase qualifiziert – da knapp außerhalb der Top 30 der Tabelle gelegen.

Auch in Watkins Glen schaffte Buescher diesen Sprung noch nicht. Es fehlen aktuell drei Zähler auf David Ragan und damit zu Platz 30.

Das Rennen im Bundesstaat New York hatten die Gibbs-Toyota-Piloten weitgehend im Griff. Die Anfangsphase dominierte Carl Edwards, der nach einem Boxenstopp-



C. Buescher

Vergehen aber eine Strafe kassierte und weit zurückfiel. Nach Führungsrunden für beide Penske-Fahrer (Joey Logano/Brad Keselowski) und sogar zwischendurch für Renn-Amazone Danica

Patrick ging es im Finish zwischen Denny Hamlin und dem Gibbs-Kunden-Toyota von Martin Truex Jr. um den Sieg. Nach dem verpassten Triumph in Sonoma leistete sich Leader Hamlin diesmal keinen Fehler. Truex fiel nach Dreher in der letzten Runde auf P7. ♦ MBR

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Pocono/Pennsylvania (USA): 138 Rdn. à 4,023 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: diesig.

1. Chris Buescher (Ford); 2. Brad Keselowski (Ford); 3. Regan Smith (Chevrolet); 4. Kevin Harvick (Chevrolet); 5. Tony Stewart (Chevrolet); 6. Kyle Larson (Chevrolet); 7. Denny Hamlin (Toyota); 8. Carl Edwards (Toyota); 9. Kyle Busch (Toyota); 10. Kurt Busch (Chevrolet); 11. Ryan Blaney (Ford); 12. Ryan Newman (Chevrolet); 13. Austin Dillon (Chevrolet); 14. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 15. Kasey Kahne (Chevrolet); 16. Jimmie Johnson (Chevrolet); 17. Matt Kenseth (Toyota); 18. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 19. Trevor Bayne (Ford); 20. Jamie McMurray (Chevrolet); 21. Casey Mears (Chevrolet); 22. Danica Patrick (Chevrolet); 23. Michael McDowell (Chevrolet); 24. Brian Scott (Ford); 25. Greg Biffle (Ford); 26. Clint Bowyer (Chevrolet); 27. Jeff Gordon (Chevrolet); 28. Matt DiBenedetto (Toyota); 29. Michael Annett (Chevrolet); 30. Landon Cassill (Ford); 31. Cole Whitt (Chevrolet); 32. David Ragan (Toyota); 33. Chase Elliott (Chevrolet)

Aktuell für Chase qualifiziert (nach 21 von 26 Rennen/Regular Season): 1. Keselowski (4 Siege/687 Punkte); 2. Kyle Busch (4/634); 3. Edwards (2/626); 4. Johnson (2/577); 5. Kenseth (2/569); 6. Harvick (1/709); 7. Kurt Busch (1/658); 8. Logano (1/612); 9. Truex Jr. (1/577); 10. Hamlin (1/576); 11. Stewart (1/353); 12. Dillon 549 Punkte; 13. Newman 537; 14. Elliott 533; 15. McMurray 517; 16. Larson 508

Internet: www.nascar.com

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Watkins Glen/New York (USA): 90 Rdn. à 3,949 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.

1. Denny Hamlin (Toyota); 2. Joey Logano (Ford); 3. Brad Keselowski (Ford); 4. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 5. Tony Stewart (Chevrolet); 6. Kyle Busch (Toyota); 7. Jamie McMurray (Chevrolet); 8. Martin Truex Jr. (Toyota); 9. Trevor Bayne (Ford); 10. Matt Kenseth (Toyota); 11. Kurt Busch (Chevrolet); 12. Casey Mears (Chevrolet); 13. Chase Elliott (Chevrolet); 14. Jeff Gordon (Chevrolet); 15. Ryan Newman (Chevrolet); 16. Carl Edwards (Toyota); 17. Michael McDowell (Chevrolet); 18. Clint Bowyer (Chevrolet); 19. Kasey Kahne (Chevrolet); 20. Ryan Blaney (Ford); 21. Danica Patrick (Chevrolet); 22. Paul Menard (Chevrolet); 23. Landon Cassill (Ford); 24. Boris Said (Ford); 25. Brian Scott (Ford); 26. Josh Wise (Chevrolet); 27. Aric Almirola (Ford); 28. Cole Whitt (Chevrolet); 29. Kyle Larson (Chevrolet); 30. Chris Buescher (Ford); 31. Austin Dillon (Chevrolet)

Aktuell für Chase qualifiziert (nach 22 von 26 Rennen/Regular Season): 1. Keselowski (4 Siege/727 Punkte); 2. Kyle Busch (4/670); 3. Edwards (2/652); 4. Hamlin (2/620); 5. Kenseth (2/600); 6. Johnson (2/578); 7. Harvick (1/718); 8. Kurt Busch (1/689); 9. Logano (1/652); 10. Truex Jr. (1/611); 11. Stewart (1/389); 12. Newman 563 Punkte; 13. Dillon 559; 14. McMurray 551; 15. Larson 520; 16. Bayne 512

Nächstes Rennen: 20. August, Bristol/Tennessee (USA)

Internet: www.nascar.com

Rallye-WM

Neuville zu Toyota?

Von REINER KUHN

Das Fahrerkarussell nimmt Fahrt auf. Denn anders als in den Vorjahren sind noch viele Cockpits unbesetzt. Als bester der verfügbaren Piloten gilt Thierry Neuville.

Es wird ein heißer Sommer – zumindest auf dem Fahrermarkt. «Nach der Rallye Deutschland werden wir wohl eine erste Entscheidung treffen», sagt Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen und weiß um den Druck. Denn anders als die Konkurrenz muss das neue Toyota Gazoo Team noch eine Nummer 1 finden.

Bei VW ist alles klar. Die Weltmeister machen 2017 mit dem Trio Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen weiter. Citroën hat Kris Meeke

ebenso mittelfristig an sich gebunden wie Hyundai Hayden Paddon. M-Sport hat einen langfristigen Deal mit Eric Camilli. Damit sind sechs Werkscockpits besetzt, acht weitere (dreimal Toyota, zweimal Hyundai und je einmal Citroën, M-Sport und DMack) dagegen noch frei.

Es wird gepokert und geblufft. Denn sowohl bei Toyota als auch Citroën sei noch offen, ob man auf Talente oder etablierte und damit teurere WRC-Fahrer setzt. Wohl eine Finte: Denn trotz aller Erfahrung zählt weder der 33-jährige Dani Sordo und schon gar nicht der fünf Jahre jüngere Thierry Neuville zum alten Eisen. Sie passen perfekt in den proklamierten Dreijahresplan. Das weiß auch Hyundai-Teamchef Michel Nandan und hofft, «mindestens einen, am

liebsten beide zu halten.» Letzteres scheint Geschichte. Zu sehr flirtet Neuville mit der potenten Werkskonkurrenz.

Ott Tänak, bei Toyota ebenfalls weit oben auf der Wunschliste, soll sich gerade mit M-Sport geeinigt haben – auch und vor allem zum Leidwesen von WRC2-Tabellenführer Elfyn Evans, der wie die Citroën-Junioren Craig Breen und Stéphane Lefebvre seinerseits hofft, wieder ein Werkscockpit zu entern.

Beste Karten für den Aufstieg aus der zweiten Reihe hat Teemu Suninen. Der Name des 22-jährigen Finnen fällt bei den Teamchefs noch vor Landsmann Esepikka Lappi und dessen Skoda-Werkskollegen Pontus Tidemand. Auf dem Abstellgleis: Mads Östberg – trotz aller Routine und jungen 28 Jahren. ♦

Rallye-WM

M-Sport testet



Chef am Steuer: Wilson sr. beim ersten Test mit dem neuen WRC

Nach den Werksteams von Citroën, Hyundai, VW und Toyota hat nun auch Ford-Entwicklungspartner M-Sport mit der Testarbeit des künftigen WRC begonnen.

Die erste Ausfahrt gönnte sich Malcolm Wilson höchstpersönlich. «Dies ist erst der erste Prototyp, aber das Tempo ist schon beeindruckend», so der M-Sport-Boss, als er nach 150 Testkilometern das Steuer für einmal an WRC-Privatier Martin Prokop übergab. Die deutlich wuchtigere Karosserie des Übergangsautos wurde mit mechanischen Komponenten des neuen Fahrzeugs bestückt. Der Fokus von M-Sport liegt im Moment auf den Aufhängungen, dem Antrieb, der Kraftübertragung und dem Motor. Wie üb-

lich wird Matthew Wilson, Sohn von Firmeneroberhaupt Malcolm, den Großteil der Testarbeiten übernehmen. Unterstützen soll ihn Eric Camilli, der als Werksfahrer für 2017 bestätigt ist.

Start bei der «Monte»

Zwar unterscheidet sich der Testträger äußerlich bereits deutlich vom jetzigen WRC, die endgültige Aerodynamik wird aber erst Ende des Jahres zu sehen sein. Auch, weil der M-Sport Fiesta auf der nächsten Modellgeneration, die erst im März 2017 auf dem Autosalon in Genf vorgestellt wird, basiert wird. «Ford steht hinter uns und ermöglicht es, dass wir damit schon zwei Monate früher bei der Rallye Monte Carlo starten dürfen», freut sich Wilson senior. ♦ RK



Heiß begehrt: Neuville wird von Toyota umworben



Rohdiamant aus Finnland: Teemu Suninen

Rallye-EM

Erster Saisonsieg für Europameister

Von REINER KUHN

Die Durststrecke hat ein Ende. Beim Heimspiel in Polen holt Kajetan Kajetanowicz seinen ersten Saisonsieg und macht einen großen Sprung in Richtung Titelverteidigung.

Die Vorentscheidung fiel bereits am ersten Rallyetag. Bryan Bouffier (Citroën DS3 R5), der einzig nennenswerte Rivale von Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5), leistete sich einen Dreher und büßte über 20 Sekunden ein. Die Messe war damit vorzeitig gelesen. Zur Machtdemonstration knöpfte Kajetanowicz am Finaltag seinem französischen Kontrahenten auf der ersten Prüfung über 18 Sekunden ab. Anschließend brachte der Europameister seine Führung sicher ins Ziel und feierte vor heimischem Publikum den ersten Saisonsieg. «Das Ergebnis ist sehr wichtig für uns», strahlte

Kajetanowicz, der einen großen Schritt in Richtung Titelverteidigung machen konnte, weil sein Gegner Alexej Lukjanuk nicht am Start war. Denn der Tabellenführer hat Budgetprobleme. «Wir haben noch drei Rallyes vor uns, aber das Geld reicht nur noch für zwei.» Bouffier musste unterdessen noch zu ungewöhnlichen

Mitteln greifen, als er im Finale ein Kühlerleck mit einem Kaugummi flichte. «Glück im Unglück», lachte der 37-Jährige, dem zwar etliche Bestzeiten gelangen, der aber den Rückstand von 46 Sekunden auf Kajetanowicz nicht mehr wettmachen konnte. Noch weiter zurück lag das restliche Feld. Mit 3:37 Minu-

ten Rückstand wurde Gregorz Grzyb Dritter. Im Duell um P4 konnte sich Lukasz Habaj auf der letzten Prüfung noch an Jakub Brzezinski (alle Ford Fiesta R5) vorbeischieben. «Eine tolle Aufholjagd», freute sich der Landesmeister, der sich bei einem Ausrutscher in den Graben schon auf der zweiten Prüfung einen Rück-

stand von über zwei Minuten eingefangen hatte. Habaj wird nicht nur beim nächsten EM-Lauf dabei sein. Nach der topbesetzten Barum Rally Zlin (26.–28.8.) hat er kürzlich auch seine Nennung für den dann wieder auf Schotter ausgetragenen EM-Lauf in Lettland (16.–18.9.) abgegeben. ♦



Heimsieg, aber Budgetprobleme: Europameister Kajetanowicz

RALLYE-EUROPEAMEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Polen (PL), 7. von 10 EM-Läufen; 613,95 Gesamtkilometer mit 13 WPs über 214,21 km. 90 Teams am Start, 52 gewertet. Wetter/Piste: meist sonnig/trocken.

1. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) in 2:01:37,1 h; 2. Bouffier/Panseri (F/Citroën DS3 R5) +46,0 sec; 3. Grzyb/Hundla (PL/Ford Fiesta R5) +3:37,6 min;
 4. Habaj/Wos (PL/Ford Fiesta R5) +4:04,1; 5. Brzezinski/Gerber (PL/Ford Fiesta R5) +4:19,4;
 6. Kasperczyk/Syty (PL/Ford Fiesta R5) +5:06,1; 7. Chuchala/Dymurski (PL/Subaru Impreza WRX) +5:19,7 (Sieger ERC3-Kategorie); 8. Koltun/Pleskot (PL/Ford Fiesta R5) +6:22,7; 9. Jeets/Toom (EE/Skoda Fabia R5) +6:42,9; 10. Tlusták/Vybrál (CZ/Skoda Fabia R5) +9:46,0
- Leader: Kajetanowicz (WP 1-13/Ziel)
 WP-Bestzeiten: Kajetanowicz 8, Bouffier 5
 Stand: 1. Kajetanowicz 160 Punkte, 2. Lukjanuk 84; 3. Sirmacis 79; 4. Breen 38; 5. Loix 38; 6. Jeets 38; 7. Koltun 38; 8. Moura 37

Nächster Lauf: 26.–28. August, Barum Czech Rally Zlin (CZ)

Internet: www.fiaerc.com

DRM/Rallye Masters Wartburg

Kremer kam, sah und siegte

Von MICHAEL HEIMRICH

Tabellenführer Fabian Kreim ließ die Rallye Wartburg aus. Verfolger Christian Riedemann konnte jedoch nicht so viel Boden gutmachen wie erhofft.

Eigentlich wollte Ex-Meister Armin Kremer den siebten Lauf der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) nur dazu nutzen, sich auf das bevorstehende WM-Heimspiel vorzubereiten. Nach einer souveränen Vorstellung endete der Asphalttritt rund um Eisenach aber mit einem Start-Ziel-Sieg und der obligatorischen Champagner-Du-

sche. Christian Riedemann (Peugeot) musste sich mit Maximalpunkten auf der Power-Stage und Platz 2 zufriedengeben und konnte nicht wie erhofft zu Tabellenführer Fabian Kreim aufschließen, der die Rallye Wartburg planmäßig ausließ und stattdessen in China (siehe Nachrichten) antrat.

Während die Fronten an der Spitze schnell geklärt waren, blieb es im Kampf um Rang 3 bis zum Ende spannend. Erst im Finale am Sonntagmittag gelang es Dominik Dinkel (Skoda), sich gegen die beiden Wüstensöhne Rashid Alketbi (Ford) und Abdulaziz Al-Kuwari (Skoda) durchzusetzen. Mit dem Podi-

um hatten auch die Publikums- lieblinge Ruben Zeltner (Porsche) und Raphael Ramonat (Mitsubishi) geliebäugelt. Doch während der eine bereits im Shakedown wegen einer defekten Antriebswelle liegen blieb, riss dem anderen auf der ersten Prüfung der Keilriemen.

Volle Punktzahl für Gassner

Auch Hermann Gassner machte es spannend und konnte seine Division 1 des Rallye Masters erst auf den letzten Kilometern klarmachen. Mit erneut voller Punktzahl baute der Mitsubishi-Pilot seine klare Master-Führung weiter aus. Sohn Hermann Gassner jr. (Toyota) verteidigte

zwar die Spitze in der 2WD-Wertung, musste sich in Thüringen aber Philipp Knof (Citroën) und Marijan Griebel (Opel) geschlagen geben. Letzterer nutzte ebenso wie sein Werkskollege Julius Tannert sowie Kremer, Alketbi und Al-Kuwari die Rallye, um sich auf den deutschen WM-Lauf vorzubereiten. Dabei legte Griebel im Adam R2 beachtliche Zeiten vor und führte zwischenzeitlich gar die 2WD-Wertung an.

Die Citroën Racing Trophy wurde in der großen R3-Klasse zur Beute von Charly Beck, in der R1-Kategorie feierte Tobias Just mit einem erneuten Erfolg den vorzeitigen Titelgewinn. ♦



Vom Start weg vorne: Kremer/Winkhofer auf dem Weg zum Sieg



«Nur» Platz 2: Riedemann



Sieg und Titel: Tobias Just

DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT/RALLYE MASTERS / Resultate

Rallye Wartburg, Eisenach: 7. von 10 Läufen; 519 Gesamtkilometer mit 18 WPs über 120 km, 83 Teams am Start, 69 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken

1. Kremer/Winkhofer (D/Skoda Fabia R5) in 1:10:19,7 h; 2. Riedemann/Vanneste (D/L/Peugeot 208 T16) +28,2 sec; 3. Dinkel/Kohl (D/Skoda Fabia S2000) +2:17,9 min; 4. Alketbi/Hepperle (UAE/D/Ford Fiesta R5) +2:23,5; 5. Al-Kuwari/Duffy (QAT/IRL/Skoda Fabia R5) +2:29,9; 6. Gassner/Noll (D/Mitsubishi Evo 8) +3:13,8; 7. Schumann/Weigel (D/Mitsubishi Evo 9) +3:14,4; 8. Corazza/Limbach (D/Mitsubishi Evo 9) +4:01,4; 9. Knof/Stein (D/Citroën DS3 R3) +4:04,3; 10. Griebel/Kopczyk (D/Opel Adam R2) +4:20,6

Leader: Kreim (WP 1-10/Ziel)

WP-Bestzeiten: Kremer 15; Riedemann 3

Divisionssieger: Div. 1: Kremer/Winkhofer (D/Skoda Fabia R5); Div. 2: Gassner/Noll (D/Mitsubishi Evo 8); Div. 3: Karpa/Heß (D/BMW M3); Div. 4: Knof/Stein (D/Citroën DS3 R3); Div. 5: Griebel/Kopczyk (D/Opel Adam R2); Div. 6: Sonntag/Schneider (D/Honda Civic); Div. 8: Hanle/Weyand (D/Opel Adam)

Stand: 1. Kreim 132 Punkte; 2. Riedemann 123; 3. Dinkel 86; 4. Corazza 42; 5. Neuville 38; 6. Leschhorn 38; 7. Knof 32; 8. Gassner jr. 26; 9. Kremer 25; 10. Wiegand 20

Nächster Lauf: 9./10. September, Rallye Niedersachsen (D)

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

NACHRICHTEN

Stohl siegt in China, Kreim wird Dritter

APRC Auf der Abschluss- etappe der Rallye Zhangye, dem dritten Lauf zur Asien-Pazifik-Meisterschaft (APRC) gewann Fabian Kreim alle Prüfungen. Damit enterte der deutsche Skoda-Junior trotz zwischenzeitlichem Aus noch den dritten Podiumsplatz und verteidigte den zweiten Platz in der Gesamtwertung der Asien-Pazifik-Meisterschaft. Tabellenführer Gaurav Gill, Kreims indischer Teamkollege, wurde hinter Sieger Manfred Stohl (Citroën) Zweiter. Stohl strahlte nach seinem Premierentriumph: «Ich habe schon einiges gewonnen, aber noch keinen Asien-Pazifik-Lauf. Ich denke, die österreichische Nationalhymne hört man in China auch nicht so oft.»

DMSB präzisiert das Reglement

DRM Beim leidigen Thema «Schikane» sorgt der DMSB für Klarheit und präzisiert das gültige Rallye-Reglement. Künftig werden «Auslassen, Umwerfen, oder komplettes Verschieben» einer Bremschikane mit 30 Strafsekunden geahndet. Veranstalter müssen deshalb an Ort und Stelle einen Sachrichter einsetzen. ♦ RK/MH

Armin Kremer

«WM-Lauf kann kommen»

Von MICHAEL HEIMRICH

Nach dem gelungenen Test unter Wettbewerbsbedingungen ist WRC2-Pilot Armin Kremer fürs weltmeisterliche Heimspiel in knapp zwei Wochen gerüstet.

Mit der Rallye Wartburg verbindet Armin Kremer gute Erinnerungen. Im Jahr 1990 ging in Eisenach der Stern des damals 20-jährigen Mecklenburgers auf, als er sich beim letzten Lauf zur DDR-Meisterschaft in seiner Trabant-Klasse gegen 40 Gegner durchsetzte. «Eine schöne Erinnerung», freute sich Kremer, als er am Freitag den Serviceplatz betrat, begleitet von Bruder Frank und seinem Vater Arvid, der zwischen 1977 und 1982 ebenfalls bei der Rallye Wartburg startete.

Die Kremers wussten also, was sie in Thüringen erwarteten.



Armin Kremer: Gut vorbereitet

Gezielt hatte man den DRM-Lauf ausgesucht, um sich bestmöglich auf die Rallye Deutschland – das Saisonhighlight – vorzubereiten. «Die Asphaltprüfungen der Wartburg sind sehr selektiv und für uns optimal, um einige Dinge beim Setup und der Reifenwahl auszu-

probieren», erklärte der WRC2-Pilot.

Das hielt ihn jedoch nicht davon ab, kräftig auf das Gaspedal zu steigen. Mit 15 von 18 möglichen Bestzeiten dominierte er das Geschehen nach Belieben. «Das es für uns so gut ausgeht, hätten wir im Vorfeld nicht erwartet. Absolut genial», freute sich der 47-Jährige, der nach 14 Jahren (Eifel-Rallye 2002) wieder einen DRM-Lauf gewinnen konnte.

In knapp zwei Wochen wird es für Kremer ernst. Beim deutschen WM-Lauf will er die Erkenntnisse der Rallye Wartburg nutzen, um sich in der WRC2-Spitze zu behaupten. «Angesichts der großen Konkurrenz die uns dort erwartet, müssen wir uns ganz schön strecken. Aber ich mag solche Herausforderungen. Die «Deutschland kann kommen», meinte Kremer abschließend. ♦

DRX

Enger geht's kaum

Noch haben sieben Fahrer aus drei Klassen in der Deutschen Rallycross Meisterschaft Chancen auf den Titel – mehr oder weniger.

Enger geht es kaum. Matthias Meyer führt die Deutsche Rallycross Meisterschaft (DRX) an. Der Rookie hatte sich im Winter für den Einstieg das aktuelle Meisterauto gekauft und liegt mit dem Skoda Fabia Supercar prompt auf Titelfahrt. Mit ebenfalls 89 Zählern aus der Klasse

SuperNational reist der dreifache Ex-Meister Gerhard Völzer (Opel Manta) punktgleich zum fünften und finalen Rennwochenende nach Belgien. Der hatte sich eigentlich mit seinem Sohn Dustin am Steuer abwechseln wollen. Als der Junior wegen einer Schulterverletzung passen musste, gab er alleine Gas und ist mit zwei Siegen aus vier Rennen ganz vorn dabei. Im Rallycross-Pokal führt Dietmar Brandt (Audi) mit komfortablem Vorsprung. ♦ SK



Führt die Deutsche Rallycross Meisterschaft an: Matthias Meyer

Trois-Rivières

Solberg schlägt zurück

Von SVEN KOPF

Seit drei Rennen führte Mattias Ekström (Audi) die Rallycross-WM mit fünf Pünktchen Vorsprung vor Petter Solberg (Citroën) an. Diese Serie fand in Kanada ein Ende. Überstrahlt wurde das Duell an der Spitze vom ersten Saisonsieg von Timmy Hansen (Peugeot).

Der erste Übersee-Auftritt der Rallycross-WM in dieser Saison führte die Meute nach Kanada. Es war nur ein kleines Feld mit sechzehn Startern zusammengekommen. Nicht dabei war die «British-Bomb» Liam Doran. Nach dessen (vorerst) letztem Rennen in Höljes beendete das Team JRM Racing die Zusammenarbeit. Teamchef James Rumsey: «Die Vereinbarung mit dem Team ist aufgelöst. Dies hat interne Gründe und wird nicht kommentiert.» Offenbar sind Handgreiflichkeiten, in die Doran in Schweden verwickelt gewesen sein soll, der Grund für das abrupte Ende. Fans wollen gesehen haben, wie sich Doran mit schwedischen Sicherheitsleuten gerangelt haben soll.

Zurück nach Kanada: Zum dritten Mal gastierte die WM auf dem von Betonmauern und Fangzäunen flankierten Circuit de Trois-Rivières, Auslaufzonen waren Mangelware. Die Fahrer störten sich nicht daran, Rallycross-Pisten bieten auch sonst kaum Freiräume für weitläufige Ausflüge. «Man fährt am Limit, immer an der Bande ent-

lang und darf keine Fehler machen. Für die lange Gerade hier braucht man ordentlich Pferdestärken, wir werden sehen, wer den stärksten Motor hat», so Timmy Hansen.

Ekströms doppeltes Reifenpech

Hansens Peugeot hatte auf den ersten Blick nicht den meisten Dampf, denn Tagesschnellster nach den ersten beiden Qualiläufen am Samstag wurde Weltmeister Solberg. Tabellenführer Ekström erwischte einen schlechten Start ins Wochenende: Gleich im ersten Qualiläuf wurde er durch einen Plattfuß eingebremst. Er holte aber nach

und nach auf, lag nach dem dritten Qualifikationslauf auf P7 hinter Teamkollege Toomas Heikkinen und dem Norweger Andreas Bakkerud (Ford).

Der vierte und letzte Vorlauf brachte dann Klarheit. Solberg setzte erneut eine Bestzeit und entschied die Qualifikation für sich. Sein Verfolger hieß aber nicht Ekström oder Hansen: Timur Timerzyanov (Ford) vom Team Austria zeigte glanzvolle Rennen und wurde Zweiter vor Johan Kristoffersson (VW). Ekström katapultierte sich immerhin noch auf P4 und hatte zu dem Zeitpunkt die Tabellenführung noch behauptet, allerdings

war sein Vorsprung auf Solberg auf zwei Punkte zusammengeschrumpft – aber die Finalläufe standen ja noch aus.

In den Semifinals trafen Solberg und Ekström nicht aufeinander. Während Solberg sein Semifinale mit viel Vorsprung gewann, verpatzte Timerzyanov den Start, und Ekström raste davon. Doch plötzlich schlug der Defektteufel wieder zu: Erneut stirbt ein Reifen an Ekströms Audi, er wird durchgereicht und verpasst das Finale.

Darin fehlt auch Timerzyanov. Er wurde disqualifiziert. Der Grund: Er habe Heikkinen regelwidrig berührt: «Es gab

keinen Kontakt, sein Stoßfänger hinten war absolut sauber, keine Spuren einer Berührung», schimpfte der Russe. Für ihn rückte Timmy Hansen nach. Solberg versaut den Start im Finale und verlor fünf Plätze. Toomas Heikkinen – als Einziger mit Slicks unterwegs – gelingt ein Superstart, doch er verpasst kurz darauf einen Bremspunkt und muss der Reifenwahl Tribut zollen. Bakkerud schiebt sich nach vorn. Doch nachdem er und Hansen gejkert hatten, findet sich plötzlich Nachrücker Hansen an der Spitze wieder und fährt den Überraschungssieg der Saison ein. ♦



Petter Solberg: Nach Kanada nun vier Punkte vor Mattias Ekström



Nachgerückt und gewonnen: Überraschungssieger Timmy Hansen



Mattias Ekström: Zwei Reifenschäden warfen den Schweden zurück

NACHGEHAKT BEI Toomas Heikkinen

(25/FIN) Der EKS-Teamkollege von Mattias Ekström über die Zusammenarbeit im Team, den bisherigen Saisonverlauf und die ständige Weiterentwicklung am Audi S1 EKS RX quattro.



Von SVEN KOPF

? Im Vorjahr warst du hier in Trois-Rivières Zweiter. Diesmal hast du es erneut ins Finale geschafft und das Rennen angeführt. Ist Platz 4 dann eher eine Enttäuschung? Klar will man lieber gewinnen. Aber nach dem Regenschauer war die Strecke extrem schwer befahrbar. Mein Start war perfekt, aber am Ende der ersten Runde habe ich einen Bremspunkt nicht optimal erwischt und bin zurückgefallen. Schade, dass es dadurch nicht zu meinem dritten Podium in dieser Saison gereicht hat. Aber wir haben wertvolle Punkte gesammelt

und führen in der Team-Wertung immer noch mit 30 Zählern vor Hansen-Peugeot.

? Sowohl in der Fahrer- als auch in der Team-Wertung seid ihr ganz vorne dabei. Wie beurteilst du die Saison bisher? Mattias ist super in die Saison gestartet. Und auch für mich ging es mit den beiden Podiumsplatzierungen in Portugal und in Hockenheim sehr gut los. In Belgien gab es einen herben Dämpfer. Aber ich habe mich davon erholt.

? Wie steht es um die Fahrzeugentwicklung während der Saison. Wurde in der Sommerpause viel getan? Die EKS-

Crew arbeitet kontinuierlich an unseren Audi S1 EKS RX quattro. Das ist ein großartiges Team, und die Jungs finden immer wieder Kleinigkeiten, die uns helfen, schneller zu werden. Vor Kanada hatten wir einen weiteren sehr guten Test.

? Schweden und Finnen gelten nicht nur auf dem Eis als Rivalen. Hand aufs Herz, wie läuft die Zusammenarbeit? Bislang habe ich keinen Grund zur Klage. Mattias ist ein netter Kerl, wir sind ein Herz und eine Seele. Und dass ich Schwedisch lernen muss, steht auch nicht im Vertrag (lacht).

RALLYCROSS-WM / Resultate

Trois-Rivières (CDN), 7. von 12 Läufen zur Rallycross-WM.

Nach vier Qualifikationsläufen (Q1-Q4): 1. Petter Solberg (N), Citroën DS3; 2. Timur Timerzyanov (RUS), Ford Fiesta; 3. Johan Kristoffersson (S), VW Polo; 4. Mattias Ekström (S), Audi S1; 5. Sébastien Loeb (F), Peugeot 208; 6. Andreas Bakkerud (N), Ford Focus RS; 7. Ken Block (USA), Ford Focus RS; 8. Toomas Heikkinen (FIN), Audi S1; 9. Anton Marklund (S), VW Polo; 10. Timmy Hansen (S), Peugeot 208; 11. Niclas Grönholm (FIN), Ford Fiesta ST; 12. Kevin Eriksson (S), Ford Fiesta ST; 13. Reinis Nitlis (LV), Seat Ibiza; 14. René Münnich (D), Seat Ibiza; 15. Janis Baumanis (LV), Ford Fiesta; 16. Robin Larsson (S), Audi A1

Halbfinals: 1. Lauf: 1. Solberg, 6 Punkte; 2. Kristoffersson, 5; 3. Marklund, 4; 4. Loeb, 3; 5. Block, 2; 6. Grönholm, 1. – 2. Lauf: 1. Bakkerud, 6 Punkte; 2. Heikkinen, 5; 3. Hansen, 4; 4. Eriksson, 3; 5. Ekström, 2; 6. Timerzyanov, 0

Finale: 1. Hansen, 8 Punkte; 2. Bakkerud, 5; 3. Kristoffersson, 4; 4. Heikkinen, 3; 5. Solberg, 2; 6. Marklund, 1

WM-Stand: 1. Solberg, 161 Punkte; 2. Ekström, 157; 3. Bakkerud, 132; 4. Kristoffersson, 129; 5. Loeb, 121; 6. Hansen, 105; 7. Heikkinen, 99; 8. Timerzyanov, 67; 9. Larsson, 62; 10. Baumanis, 59

Nächster Lauf: 3./4. September, Lohéac (F)

Internet: www.fiaworldrallycross.com

MotoGP

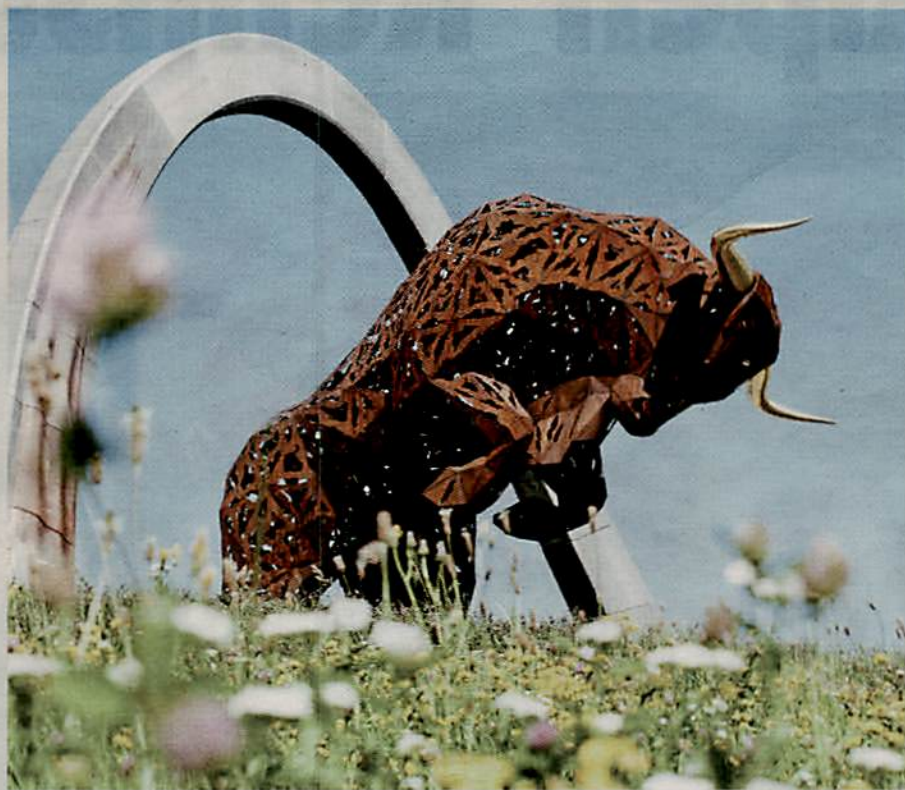
Vermeintliche Ruhe vor dem Sturm

Von IMRE PAULOVITS

Wenn auch die meisten Beteiligten des MotoGP-Zirkus in der Sommerpause waren, brodelte es im Hintergrund. Am Red Bull Ring sollten am Wochenende einige Entscheidungen fallen.

Der Countdown für die Saison 2017 wurde so früh losgetreten wie noch nie zuvor. Rennsport ist nun einmal der Wettlauf mit der Zeit, und das in jeder Beziehung. Der Zeit, in der eine Rennstrecke umrundet wird, aber auch der Zeit, die benötigt wird, um ein Projekt so weit voranzutreiben, dass es für den geplanten Einsatztermin bereitsteht, um sein volles Potenzial zu entfalten. Da der Motorradsport von der Technik und der Logistik her immer komplexer wird, sind auch mehr Arbeitsstunden nötig, um all dies zu bewältigen. Und will man der Konkurrenz einen Schritt voraus sein, hilft nur, früher mit der Vorbereitung zu beginnen.

Das hat jeder begriffen. Und das ist es, was sich schon seit Beginn dieser Saison wie ein roter Faden durch die Teams der MotoGP zieht. Und das für überraschend frühe Entscheidungen gesorgt hat. Die erste Radumdrehung war noch nicht gemacht, da hatte Yamaha bereits den Vertrag mit Valentino Rossi verlängert. Begann sich das Transferkarussell einst in der Sommerpause zu drehen, sind dieses Jahr bereits alle Plätze nicht nur bei den Werksteams, sondern auch den meisten Satelliten-Teams vergeben. Ein Platz bei Avintia, einer bei Aspar und vielleicht einer bei Pramac



Bullenstark mitten im Sommer: Am Red Bull Ring werden einige Entscheidungen erwartet

könnte noch getauscht werden, der Rest des 2017er-Feldes steht.

Aber nicht nur die Fahrer, auch viele Techniker und Spezialisten haben bereits ihre Jobs für das nächste Jahr im Trocknen. So muss es nicht weiter verwundern, wenn hinter den Kulissen auch andere Dinge für 2017 und später bereits jetzt unter Dach und Fach gebracht werden. Das finanzielle Konstrukt der MotoGP, so teamfreudig wie noch nie, steht bereits. Mit Veranstaltern, die sich bewährt haben, gibt es bereits

Verträge für ein Jahrzehnt im Voraus. Und keiner will hinten anstehen. Der Run auf die mittlerweile bestens funktionierende Motorsport-Weltmeisterschaft ist von allen Seiten riesengroß.

Brennpunkt Red Bull Ring

Der Grand Prix von Österreich wird am nächsten Wochenende eine besondere Bedeutung haben. Nicht nur, dass sich in der Sommerpause vieles aufgestaut hat, was nun unterschrieben oder verkündet wird. An diesem Ort laufen

auch viele Drähte des Motorradsports zusammen. Red Bull ist in allen Klassen mit Personal Sponsoring von Fahrern vertreten. Dazu sind sie Hauptsponsor des KTM-Werksteams, das seine Aktivitäten im nächsten Jahr von einer auf drei Klassen ausweiten wird. Um darin noch einmal die Weichen zu stellen, oder ihr gesamtes Programm werbewirksam vor dem Heimpublikum zu präsentieren – das werden sie sich nicht nehmen lassen.

Vor dem MotoGP-Lauf dreht die nächstjährige MotoGP-KTM ihre ersten Runden vor vollem Publikum. Erinnerung man sich an die öffentlichen Auftritte, mit der KTM-Mastermind Stefan Pierer jeden einzelnen Schritt beim Aufbau seines Imperiums vorgestellt hat, kann man sich jetzt schon ausmalen, mit welcher gigantischer Aktion ihr ultimatives Investment im Motorsport dem Publikum nahegebracht wird. KTM ist mittlerweile auf dem internationalen Motorradmarkt eine Macht, und dies wird man daheim auch stolz zur Schau stellen.

Aber auch der Red Bull Ring selbst, der mittlerweile ein Portfolio von hochkarätigen Veranstaltungen sein Eigen nennen kann wie kaum eine andere Rennstrecke, wird die internationale Zusammenkunft von Entscheidungsträgern nicht auslassen. ADAC-Präsident Hermann Tomczyk wird dort genauso erwartet wie FIM-Präsident Vito Ippolito und hochrangige Vertreter mehrerer Verbände.

Die Sommerpause ist um, es wird mit frischer Energie und dem notwendigen Tatendrang weiter an der Zukunft gearbeitet. Die MotoGP hat uns in diesem Jahr schon mit so mancher früher nicht vorstellbaren Neuerung überrascht. In einer Zeit, in der sie finanziell gesund und in einem rasanten Wachstumsprozess ist, könnten wir noch Visionen verwirklicht sehen, die den Motorsport nicht nur dem Zeitgeist des modernen Profisports anpassen, sondern sie auch in dessen Reihen steil nach oben steigen lässt. Freuen wir uns drauf. ♦

Superbike-WM

Bradl fix bei Ten-Kate-Honda

Stefan Bradl hat sich entschieden: Er wird 2017 beim werksunterstützten Ten-Kate-Honda-Team Kollege von Nicky Hayden.

Stefan Bradl hatte angekündigt, dass er seinen Vertrag für 2017 noch in der Sommerpause fix machen wird, und er hat es auch getan. Letzte Woche hat er einen Vertrag bei Ten-Kate-Honda, dem werksunterstützten Team des größten Motorradherstellers der Welt, unterzeichnet. Glaubt man dem, was die Honda-Techniker in letzter Zeit redeten, wird es nächstes

Jahr entweder einen Nachfolger der mittlerweile acht Jahre alten CBR 1000 RR Fireblade geben oder zumindest eine nach dem Superbike-Reglement mögliche, starke Überarbeitung des alten Modells für Rennzwecke.

Mit Stefan Bradl und Nicky Hayden wird die holländische Ten-Kate-Truppe zwei ehemalige MotoGP-Piloten haben, die sich dort viel Erfahrung bei der Weiterentwicklung von Rennmotorrädern erarbeitet haben. Wie viel dies bringt, hat Hayden bereits letzten Winter bei der Testvorbereitung bewiesen. Obwohl sie bei einem Super-

bike bei Weitem nicht die Möglichkeiten haben wie bei einem GP-Prototypen, haben sie doch lernen müssen, wie man die Vielzahl von Möglichkeiten aussortiert.

Deutschland wird mit Bradl und Markus Reiterberger erstmals zwei Top-Piloten mit Werksunterstützung in der Superbike-WM haben. Wo Michael van der Mark hingeht, steht noch nicht fest. Zuerst wurde gemunkelt, Honda wolle ihn in die MotoGP bringen. Er wird aber auch mit dem Yamaha-Werksteam in Zusammenhang gebracht. ♦ IP



Nicky Hayden: Stefan Bradl wird 2017 sein Teamkollege

Vorschau Grand Prix von Österreich

Die Alpen-Rennstrecke



The Heat is on: Valentino Rossi vor Andrea Iannone beim MotoGP-Test. Wie werden sich die reifenschonenden Yamahas gegen die bärenstarken Ducatis halten?

Von IMRE PAULOVITS

Fast 20 Jahre mussten die Österreicher sich gedulden, bis die besten Piloten der Welt wieder in der Alpenrepublik um Siege und WM-Punkte fahren. Dafür können sie sich jetzt umso mehr über eine hochprofessionelle Struktur freuen und spannenden Rennen entgegenfiebert.

Die Alpenrepublik Österreich ist regelrecht ausgehungert - nach Motorsport, nach der Zeit, als die WM-Asse vor der wunderschönen Kulisse des Salzburgrings oder des damals zum AI-Ring umgetauften Österreichs um Sieg und Ehren führen. Legendäre Schlachten, in die sich auch die einheimischen Helden einmischen konnten, werden noch heute voller Sehnsucht erzählt. Und die Strecken der Nachbarländer Tschechien, Deutschland und Italien mussten für diese

fast zwanzigjährige Fastenzeit als Pilgerstätten für Entzug leidende Race-Fans herhalten.

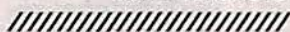
Wie sehr die österreichischen Fans an Entzug litten, zeigte sich bereits beim MotoGP-Test vor drei Wochen und eine Woche danach, als die Moto2- und Moto3-Teams für den Österreich-GP probten. Noch nie waren die Tribünen bei privaten Tests so voll wie an diesen vier Tagen. Da wunderte sich auch Valentino Rossi: «Wenn jetzt schon so viele auf der Tribüne sitzen, wie viele werden es erst am Rennsonntag sein?» Die Antwort ist faszinierend: Dem Kartenvorverkauf nach rechnet der Veranstalter mit etwas über 220.000 Zuschauern. Das sind Zahlen, die bisher nur den besten Traditionsevents in Assen, Brnün und am Sachsenring vorbehalten waren.

Eines ist sicher: Motorsport-Mäzen Dietrich Mateschitz hat der Region einen Riesendienst erwiesen, als er trotz heftigster Intrigen eines besonders motor-

sportphoben Nachbarn - der übrigens auch heute noch weiter alles daran setzt, der Strecke endgültig den Garaus zu machen - einer der schönsten Rennstrecken der Welt wieder Leben eingehaucht hat. Nicht nur, dass sich die Anlage von ihrer Archi-

«Wie viele Zuschauer kommen wohl am Renntag?»

VALENTINO ROSSI



tektur und Infrastruktur mit allem messen kann, was derzeit als State of the Art in der Welt gilt. Der Umsatz, den die Region mit diesem Event macht, entschädigt für viele dürre Jahre. Hotels, Ferienhäuser und Campingplätze sind in einer Umge-

bung von gut 50 Kilometern komplett ausgebucht, das Mega-Events am Red Bull Ring hat alle Prognosen übertroffen.

Überraschung durch Speed?

Über eines können sich die Fans ebenfalls freuen: Die WM-Stars kommen gut ausgeruht und voller Tatendrang aus der Sommerpause zurück, was für spannende Rennen sorgen dürfte. Dazu könnte der einstige Ruf dieser Rennstrecke wieder zurückkehren: Der alte Österreichring, einst etwas über 6 Kilometer lang, war die schnellste Rennstrecke der Welt. Und wenn ihre auf 4,318 Kilometer verkürzte Variante auch nicht mehr die wirklichen Mutkurven der alten Strecke hat, ist es doch ein richtiger Power-Kurs. Dementsprechend waren die Ducatis mit ihrer überragenden Motorleistung beim MotoGP-Test eine Klasse für sich. Andrea Iannone, Andrea Dovizioso und Casey Stoner

hängten die Konkurrenz fast eine Sekunde ab. Doch zeigte sich auch, dass sie deutlich heftiger an den Reifen zehren als die Maschinen der Mitbewerber. Michelin wird zwar für das Rennwochenende gegenüber den Tests weiterentwickelte Reifen bringen, aber ob sich die Tendenz dadurch ändert, muss sich noch zeigen. Wenn nicht, könnten wir die italienischen Brenner bei den Trainings und zu Beginn der Rennen geschlossen vorn sehen, und die anderen Werke werden geschlossen zu einer Aufholjagd im Rennen antreten.

Ansonsten haben sich die Kräfteverhältnisse nicht viel geändert. Wie stark die Hondas sein werden, ist wegen ihres Fernbleibens beim Test schwer zu beantworten. Auch, wie viel die Ingenieure der einzelnen Werke in der Sommerpause weiter erarbeiten konnten. Aber das Yamaha-Werksteam war zum Schluss der Tests am nächsten dran, und Jorge Lorenzo schien

kehrt zurück



Ein Bild von einer Rennstrecke: Schönste Landschaft mit hochwertiger Architektur vereint



Heimspiel 1: KTM in der Moto3



Heimspiel 2: Die MotoGP-KTM wird vor den Fans Runden drehen

wieder einen Weg aus seinem Formtief gefunden zu haben. Wenn der Weltmeister derzeit auch 48 Punkte hinter WM-Leader Marc Márquez zurückliegt, haben wir in den letzten Jahren doch unglaubliche Aufholjagden des Mallorquiners in der zweiten Saisonhälfte gesehen. Und am Red Bull Ring könnten wir den Beginn einer solchen erleben.

Auch Valentino Rossi war auf einem Level mit seinem Teamkollegen, und der 37-jährige lechzt nach den enttäuschenden beiden letzten Rennen wieder nach einem richtig guten Rennwochenende. Marc Márquez und die Werks-Honda sind zuletzt eine konstante Macht gewesen. Wenn er es wegen der diesjährigen Beschleunigungs-Schwäche der RC 213 V in der Steiermark sicherlich nicht leicht haben wird, können wir sicher sein, dass er wieder alles tun wird, um dieses Manko zu überfahren. Die Suzukis zeigten während des Tests ebenfalls starke Leis-

tungen, und Maverick Viñales und Aleix Espargaró wollen endlich wieder in Podestnähe kommen oder gar draufstehen.

In der Moto2 könnte Weltmeister Johann Zarco, der beim Test zusammen mit Tom Lüthi die schnellsten inoffiziellen Zeiten

«Wir können unsere Power hier gut rüberbringen.»»

ANDREA IANNONE

fuhr, eine Vorentscheidung in der Verteidigung seines WM-Titels einleiten. Der erfahrene Franzose war auf schnellen Strecken, auf denen es auch aufs Taktieren ankommt, stets stark. Tom Lüthi wird etwas von seinen zusätzlichen Runden auf der

MotoGP-KTM profitieren, und auch Jonas Folger, Sandro Cortese und die restlichen Deutschsprachigen sollten in Österreich eine gute Figur abgeben.

Wenn Österreich auch keinen einzigen GP-Piloten mehr hat, wird es ein Heimspiel mit großen Siegchancen geben. KTM hat viel auf dieser Strecke getestet, was sich in dem entscheidenden Quäntchen niederschlagen könnte, das bei den Windschattenschlachten der Moto3 hier nötig ist.

Rekorde werden purzeln

Nach 19 Jahren Abstinenz werden wir auf dem Red Bull Ring die technische Entwicklung dieser Zeit trotz aller Restriktionen, die das Reglement seither auferlegt, im direkten Vergleich zur Vergangenheit erleben. Die MotoGP-Bikes waren beim Test fünfzehn Sekunden schneller als der Rundenrekord von Mick Doohan – und sie werden noch schneller werden. ♦



NACHGEHAKT BEI Andreas Meklau

(49/A) Der Superbike-WM-Laufsieger und Rennleiter von Spielberg über den Österreich-GP auf seiner Heimstrecke.



Von IMRE PAULOVITS

? Was bedeutet der Österreich-GP nach 19 Jahren Pause für dich? Als ehemaliger Rennfahrer und Motorradfan kann es für einen, der aus dieser Region kommt, gar nichts Schöneres geben. Seit die Strecke 2011 wieder in Betrieb ging, haben wir alle davon geträumt, wieder die Formel 1 und die MotoGP hier zu haben. Das ist jetzt in Erfüllung gegangen. Es gibt ganz wenige Rennstrecken, die zwei so große Events durchführen können. Ich bin stolz und freue mich. Jetzt kommen die wirklichen Motorrad-Stars.

? Was ist deine Funktion genau beim Österreich-GP? Ich bin der Rennleiter, der Clerk of the Course, des Red Bull Rings. Ich habe meine Superlizenz für die Formel 1 und MotoGP und habe 400 Mitarbeiter, darunter alle Streckenposten, unter meiner Verantwortung. Ich sitze in der Rennleitung neben MotoGP-Rennleiter Mike

Webb, seine Entscheidungen muss ich mit meinem Team umsetzen.

? Wieweit unterscheidet sich die Strecke von dem, wie sie 1997 zuletzt gefahren wurde? Das Layout ist gleich geblieben, aber die Sturzbereiche wurden vergrößert und die Rettungswege wurden verbessert. Dazu sind die Gebäude im Fahrerlager alle größer und moderner geworden. Es sind alle Maßnahmen, die die FIA und die FIM gefordert haben, ausgeführt worden.

? Was sagst du zu den Sicherheitsbedenken der MotoGP-Fahrer? Die sind sicher gerechtfertigt, ein Rennfahrer wird immer versuchen, die größtmögliche Sicherheit durchzusetzen. Was machbar ist, versuchen wir ebenfalls umzusetzen. Die Motorräder sind wirklich Raketen geworden, wir reden hier von über 320 km/h. Aber wenn alle Airfences aufgebaut sind, denke ich, werden die meisten zufriedengestellt sein.

ZUM THEMA

Red Bull Ring

»» Anfahrt Der Red Bull Ring ist von Passau oder von Granz kommend über die Autobahn A9, von Wien aus über die S6, und dann über die S36, Murtal-Schnellstraße, Ausfahrt 24, Zeltweg Ost und dann über die Spielberger Straße zu erreichen. Der Weg zur Strecke und den Parkplätzen ist sehr gut beschildert. Für den Motorrad-GP gibt es außerdem Sonderbusse von nicht weniger als 200 österreichischen Abfahrtsorten. (www.eventbus.eu). Vom Bahnhof Knittelfeld und Judenbuirg gibt es übers Rennwochenende kostenlose Transferbusse zur Strecke.

»» Eintrittskarten Viele Tickets sind bereits ausverkauft. Unter

www.projekt-spielberg.com/de/motogp/tickets lässt sich ersehen, welche Karten noch verfügbar sind. Die Preise für das Rennwochenende liegen zwischen 135 und 165 Euro.

»» Rahmenprogramme Für die Rückkehr des Österreich-GP wird es am Mittwoch, den 10. August, eine Fahrerparade in der Innenstadt der steirischen Landeshauptstadt Graz geben, an der Marc Márquez, Stefan Bradl, Jonas Folger, Sandro Cortese, Brad Binder und Bo Bendsneyder mit ihren Grand-Prix-Maschinen teilnehmen werden. Am Sonntag wird die KTM RC16 vor dem MotoGP-Rennen ihre ersten Runden vor den Fans drehen. ♦ IP

Moto2

Schrötter? Siméon? Doch Cortese?

Von MARKUS LEHNER

Marcel Schrötter, Xavier Siméon und Sandro Cortese stehen in der engeren Auswahl für das Fahrer-Duo des Dynavolt-Intact-Teams für die Saison 2017.

Jürgen Lingg, Teamchef des Dynavolt-Intact-Moto2-GP-Teams mit Jonas Folger und Sandro Cortese, ist seit Jahrzehnten im Grand-Prix-Geschäft dabei und weiß haargenau, dass im Rennsport auf höchster Ebene nur eines wirklich zählt: Resultate. Entsprechend groß war Linggs Erleichterung, als der 2017 zu Tech3 Yamaha in die MotoGP wechselnde Jonas Folger auf dem Sachsenring auf Platz 2 ins Ziel kam und damit eine vier GP andauernde Durststrecke ohne Podestplätze und mit einer ganzen Serie von Stürzen und Ausfällen beendete. «Was Jonas auf dem Sachsenring gezeigt hat, war echt super», blickt Lingg zurück. «Vor allem war toll, dass Jonas die vorgegebene Strategie hundertprozentig umgesetzt hat. Kurz vor dem Rennen habe ich ihm nochmals gesagt, er soll genau seinen Speed fahren und sich nicht aus dem Konzept bringen lassen, wenn die Leute vor ihm schneller fahren. Er solle sie ziehen lassen und abwarten, wie sich die Dinge entwickeln. Er hat mir nachher erzählt, dass er zwei- oder dreimal dran gedacht habe, noch mehr anzuziehen, doch dann habe er sich wieder auf unseren Plan



Folger (hinter Zarco): Auf dem Sachsenring alles richtig gemacht

zurückbesonnen. Und das hat sich nachher beinahe perfekt ausgezahlt, bis zum Sieg fehlte nur eine Motorradlänge.»

Was Lingg an Folgers Leistung zusätzlich beeindruckte, war die Tatsache, dass der Exploit ausgerechnet beim Heim-GP gelang: «Ich rechne Jonas hoch an, dass er die Nerven auch bei diesen Bedingungen und trotz der hohen Erwartungen des Heimpublikums behalten hat.»

«Lüthi ist die Messlatte»

Auch bei den Tests in Spielberg für den GP Österreich am kommenden Wochenende war Folger nur wenige Zehntel von den Topzeiten von Tom Lüthi und Johann Zarco entfernt. «Ja, die Pace von Jonas ist gut, echt gut, er ist bei den Frontleuten dabei. Nur Lüthi scheint klar vor den

andern zu liegen, aber ob er das auf die komplette Renndistanz umsetzen kann, ist eine andere Frage. Auch in Assen war Tom im Training eine Klasse für sich, doch im Rennen hat er es nicht umsetzen können.»

Viele Longruns für Cortese

Dass Sandro Cortese beim Spielberg-Test deutlich hinter Folgers Zeiten zurückblieb, will Lingg nicht überbewerten. «Die Pace von Sandro war vielleicht nicht so hoch, aber wir haben viele Sachen probiert, die vor allem auf die Renndistanz hin nützlich sein können. Wir haben mit Sandro sehr viele Longruns gemacht und uns weniger auf die ganz schnelle Runde konzentriert. Dass Sandro fähig ist, in der Qualifikation eine schnelle Runde abzudrücken,



Cortese (#11): Auch bei den Verhandlungen Siméon (#19) im Nacken

hat er diese Saison und auch zuvor schon genügend bewiesen. Deshalb sind wir schon lange dran, ihn im Training und bei den Tests längere Turns fahren zu lassen. Wie gesagt, man sollte deshalb bei ihm die Zeiten in Spielberg nicht überbewerten.»

Schrötter? Siméon? Cortese?

Wie alle anderen Moto2-Teams muss sich auch Jürgen Lingg bald für ein Fahrer-Duo für die Saison 2017 entscheiden: «Bei den Verhandlungen bei der Fahrerwahl für 2017 sind wir noch nicht wirklich vorwärts gekommen», sagt Lingg. «Wir reden mit Marcel Schrötter, dem Belgier Xavier Siméon und natürlich mit Sandro Cortese. Wir reden aber auch mit anderen Fahrern, dazu möchte ich jedoch im Moment nichts sagen. Doch

Marcel, Xavier und Sandro bilden den engeren Kreis der infrage kommenden Piloten.»

Entscheidung nach Brünn

Lingg will sich nicht festlegen, bis wann er eine Entscheidung fällen wird. «Tatsache ist, dass wir bis Silverstone bei der Dorna die entsprechende Applikation einreichen müssen. Doch bis dahin haben wir noch einen ganzen Monat Zeit. Aber ich hoffe, dass wir nach dem Brünn-GP wissen, wie es 2017 weitergehen wird.»

Für Cortese, der seit 2013 und dem Wechsel als Moto3-Weltmeister in die Moto2-Klasse bei Lingg fährt, ist die Verhandlungsbasis nicht besonders gut: Mit lediglich 15 WM-Punkten liegt er abgeschlagen auf Rang 20 der WM-Tabelle. ♦

Moto3

«Endlich in Ruhe die Zukunft planen»

Beim neuen Prüstel Moto3-GP Team werden bereits die Weichen für 2017 gestellt.

Seit der Transportunternehmer Ingo Prüstel aus Sachsen-Anhalt das alte Racing Team Germany übernommen hat und als Prüstel Grand Prix Team in der Moto3-WM einsetzt, ist Ruhe eingekehrt. «Wir können endlich in Ruhe unseren Job machen. Die finanzielle Lage sieht ordentlich aus, auch wenn zusätzliche Sponsoren immer willkommen sind», freut sich Teammanager Terrell Thien. «Die Querelen, Lügen und Ungereimtheiten sind Vergangenheit.»

Ein Riesenschritt vorwärts

Auch technisch geht es endlich vorwärts, seit die mit der Mahi-

dra baugleiche Peugeot-Moto3 ein neues Getriebe erhalten hat. John McPhee brauste mit der entsprechend aufgerüsteten Maschine auf dem Sachsenring auf Rang 6. «Jetzt können wir endlich so arbeiten, wie wir es immer wollten», ist Thien erleichtert. «Zuvor war es für die Fahrer enorm schwierig, mental frei zu sein, wenn sie immer befürchten mussten, dass ihnen die Gänge rausspringen oder diese nicht richtig reingehen. Das neue Getriebe ist ein Riesenschritt vorwärts, und für 2017 erwarten wir noch ein kleines Motoren-Update. Damit sollten wir wieder konkurrenzfähig sein, denn das Peugeot-Chassis war schon immer sehr gut.»

Wie sieht es mit der Fahrerwahl für 2017 aus? «Alexis Mas-

bou muss die Moto3 altershalber verlassen, da brauchen wir also einen Ersatz», erklärt Thien.

Dalla Porta? Arenas? Manzi?

«Die Verhandlungen sind angefallen. Mit McPhee würden wir gerne weitermachen, er hat sein Potenzial noch nicht vollständig entfaltet. Wir reden mit vielen Fahrern, die intensivsten Gespräche für den freien Platz von Masbou führen wir zurzeit mit den Moto3-Junior-WM-Piloten Lorenzo Dalla Porta, Albert Arenas und Stefano Manzi. Auch an Gabriel Rodrigo sind wir interessiert. Aber da sind eine Menge mehr Leute auf der Liste. Je besser unser technisches Paket für 2017 sein wird, umso besser stehen unsere Chancen bei den Verhandlungen.» ♦ ML



McPhee: Lichtblick für Peugeot auf dem Sachsenring mit Rang 6

Zeitplan und Statistik GP Österreich, Red Bull Ring (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 12. August 2016

09.00-09.40	Moto3	1. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	1. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	1. Freies Training
13.10-13.50	Moto3	2. Freies Training
14.05-14.50	MotoGP	2. Freies Training
15.05-15.50	Moto2	2. Freies Training

Samstag, 13. August 2016

09.00-09.40	Moto3	3. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	3. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	3. Freies Training
12.35-13.15	Moto3	Qualifying
13.30-14.00	MotoGP	4. Freies Training
14.10-14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35-14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05-15.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 14. August 2016

08.40-09.00	Moto3	Warm-up
09.10-09.30	Moto2	Warm-up
09.40-10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Rennen Moto3	23 Rdn. 99,3 km
12.20	Rennen Moto2	25 Rdn. 120,0 km
14.00	Rennen MotoGP	28 Rdn. 120,9 km

Sieger 1997 (alter A1-Ring):

125 ccm:	Noboru Ueda (J), Honda
250 ccm:	Olivier Jacque (F), Honda
500 ccm:	Michael Doohan (AUS), Honda

Pole-Position 1997:

125 ccm:	Noboru Ueda (J), Honda, 1:40,080
250 ccm:	Ralf Waldmann (D), Honda 1:32,607
500 ccm:	Michael Doohan (AUS), Honda-V4, 1:28,803

Schnellste Runde 1997:

125 ccm:	Valentino Rossi (I), Aprilia, 1:39,596 (= 156,114 km/h)
----------	---

250 ccm:	Loris Capirossi (I), Aprilia, 1:32,392 (= 166,287 km/h)
500 ccm:	Michael Doohan (AUS), Honda-V4, 1:28,666 (= 175,359 km/h)

Rundenrekorde (alter A1-Ring):
 Valentino Rossi (I), Aprilia, 1:49,596 (= 156,114 km/h)
 250 ccm: Loris Capirossi (I), Aprilia, 1:32,392 (= 166,287 km/h)
 500 ccm: Michael Doohan (AUS), Honda-V4, 1:28,666 (= 175,359 km/h)

STRECKE

Red Bull Ring Spielberg



	TOTAL	Doha/QAT	20.3.	3.4.	10.4.	24.4.	8.5.	22.5.	5.6.	26.6.	17.7.	14.8.	21.8.	4.9.	11.9.	25.9.	16.10.	23.10.	30.10.	13.11.	
MOTOGP																					
1. Marc Márquez (E), Honda	170	16	25	25	16	3	20	20	20	25	25	1	6	1							
2. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	122	25	-	20	20	25	25	-	6	1											
3. Valentino Rossi (I), Yamaha	111	13	20	-	25	20	-	25	-	8											
4. Dani Pedrosa (E), Honda	96	11	16	-	13	13	13	16	4	10											
5. Maverick Viñales (E), Suzuki	83	10	-	13	10	16	10	13	7	4											
6. Pol Espargaró (E), Yamaha	72	9	10	9	8	11	7	11	13	-											
7. Héctor Barberá (E), Ducati	65	7	11	7	6	8	4	5	10	7											
8. Andrea Iannone (I), Ducati	63	-	-	16	9	-	16	-	11	11											
9. Andrea Dovizioso (I), Ducati	59	20	3	-	-	-	-	11	9	-	16										
10. Eugene Laverty (GB), Ducati	53	4	13	4	7	5	3	3	9	5											
11. Aleix Espargaró (E), Suzuki	51	5	5	11	11	10	1	-	-	2											
12. Scott Redding (GB), Honda	45	6	-	10	-	-	-	-	16	13											
13. Scott Miller (AUS), Honda	42	2	-	-	-	-	-	-	6	25	9										
14. Cal Crutchlow (GB), Honda	40	-	-	-	5	-	5	10	-	20											
15. Stefan Bradl (D), Aprilia	37	-	9	6	2	6	2	4	8	2											
MOTO 2																					
1. Johann Zarco (F), Kalex	151	4	25	16	11	-	25	25	20	25											
2. Alex Rins (E), Kalex	126	8	13	25	16	25	9	20	10	-											
3. Sam Lowes (GB), Kalex	121	7	20	20	25	10	16	10	13	-											
4. Thomas Lüthi (CH), Kalex	93	25	9	9	10	16	13	11	-	-											
5. Takaaki Nakagami (J), Kalex	83	2	7	1	9	11	7	16	25	5											
6. Jonas Folger (D), Kalex	83	-	16	11	20	-	1	9	6	20											
7. Hafiz Syahrin (MAL), Kalex	69	13	10	-	5	8	11	13	-	9											
8. Franco Morbidelli (I), Kalex	66	9	-	2	13	13	8	5	16	-											
9. Dominique Aegerter (CH), Kalex	65	11	11	13	8	3	6	-	7	6											
10. Simone Corsi (I), Speed-up	59	16	-	10	-	20	4	-	9	-											
11. Lorenzo Baldassarri (I), Kalex	47	-	3	-	-	20	2	11	11												
18. Marcel Schrötter (D), Kalex	22	-	5	6	-	2	-	6	3	-											
20. Sandro Cortese (D), Kalex	15	1	-	4	-	-	5	-	4	1											
23. Jesko Raffin (CH), Kalex	10	-	-	-	2	-	-	-	-	8											
26. Robin Mulhauser (CH), Kalex	4	-	-	-	1	-	-	-	-	3											
MOTO 3																					
1. Brad Binder (ZA), KTM	159	20	16	16	25	25	25	20	4	8											
2. Jorge Navarro (E), Honda	112	9	20	20	13	16	-	25	-	9											
3. Romano Fenati (I), KTM	93	13	-	25	9	20	-	13	13	-											
4. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	85	16	-	2	16	4	16	-	25	6											
5. Nicolò Bulega (I), KTM	75	10	-	6	20	11	8	11	9	-											
6. Enea Bastianini (I), Honda	65	11	-	10	8	-	4	16	-	16											
7. Niccolò Antonelli (I), Honda	63	25	6	-	-	8	13	-	11	-											
8. Fabio Di Giannantonio (I), Honda	58	-	-	-	-	-	20	7	20	11											
9. Jakub Kornfeil (CZ), Honda	58	6	7	5	11	7	-	6	3	13											
10. Kairul Ichham Pawi (MAL), Honda	54	-	25	-	2	2	-	-	-	25											
11. Andrea Locatelli (I), KTM	50	-	13	11	-	6	-	-	-	20											
12. Joan Mir (E), KTM	50	4	11	-	10	-	9	8	8	-											
13. Jules Danilo (F), Honda	41	5	-	7	7	-	5	-	10	7											
14. Fabio Quartararo (F), KTM	39	3	3	3	-	10	11	9	-	-											
17. Philipp Öttl (D), KTM	32	7	1	13	6	-	-	-	-	5											

NACHRICHTEN

Lorenzo: Intensives Supermoto-Training

MotoGP Schwören Valentino Rossi und Marc Márquez bei ihrer Trainingsvorbereitung auf Dirt Track, hielt sich Jorge Lorenzo bislang meist an seine Anfänge und übte für die Feinmotorik und seinen runden Fahrstil bislang mit Minibikes. Doch weil er mit den Michelin-Reifen, besonders bei Verhältnissen, bei denen es wenig Grip gibt, ins Hintertreffen geraten ist, hat er in der Sommerpause sein Training umgestellt und fuhr intensiv Supermoto. Die Fotos, die er auf seinen Instagram-Account stellte, zeigen, dass ihm der Drift mittlerweile überhaupt nicht mehr fremd ist.

amüsantes Video mit seinen Bikes am Strand. Zu sehen auf Youtube unter: www.youtube.com/watch?v=OyCkcpbYdPc oder #FunInTheSun.

Jack Miller: Radeln und driften

MotoGP Sein Fußbruch vom Vorsaison-Test hat Jack Miller viel von seiner Kondition gekostet. In der Sommerpause war er deshalb in Andorra und trainierte dort auf der 2700 Meter hoch gelegenen Supermoto-Strecke mit Ex-Pilot Rubén Xaus. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Antony West** Der einstige MotoGP und Moto2-Pilot, der in diesem Jahr bereits als Ersatzfahrer in der Supersport-WM und in der Superbike-WM Top-Platzierungen einfuhr, ist auch in der Asien-Meisterschaft unterwegs. «Dort kann ich wenigstens etwas Geld verdienen»; so der 35-jährige Australier. «Eine WM-Saison kann ich mir nicht mehr leisten.» ♦ DSU

MotoGP-Bikes am Côte-d'Azur-Strand

MotoGP Die Teamzentrale nahe den Urlaubsmetropolen in Südfrankreich, Monster mit seinen Top-Girls als Hauptsponsor und zwei als ausgesprochene Komiker bekannte Fahrer - das Tech3-Team nutzte seine Ressourcen und drehte in der Sommerpause ein

MotoGP

Aus der Reihe tanzen

Am nächsten Wochenende bekommen die Fans die MotoGP-KTM erstmals für einige Demo-Runden zu Gesicht. Ihr markanter Klang, der hochfrequenter klingt als die anderen V4, lässt auf eine andere Zündfolge schließen, als sie Ducati und Honda verwenden.

räumlichen Anordnung des Rohrgeflechts ausgleichen, dazu kann man davon ausgehen, dass Dämpfungsmaterialien in den Rohren verwendet werden, die im Fahrradbau als «Butting» bekannt sind.

KTM hat zwar viele bewährte Dimensionen von bereits existierenden MotoGP-Rennern übernommen, gleichzeitig aber auch ihre eigene DNA eingebracht. So wird die RC16 wie alle Maschinen des Hauses einen Stahl-Gitterrohrrahmen haben. Die Eigendämpfung von Aluminium wollen die österreichischen Ingenieure durch ihre enorme Erfahrung bei der

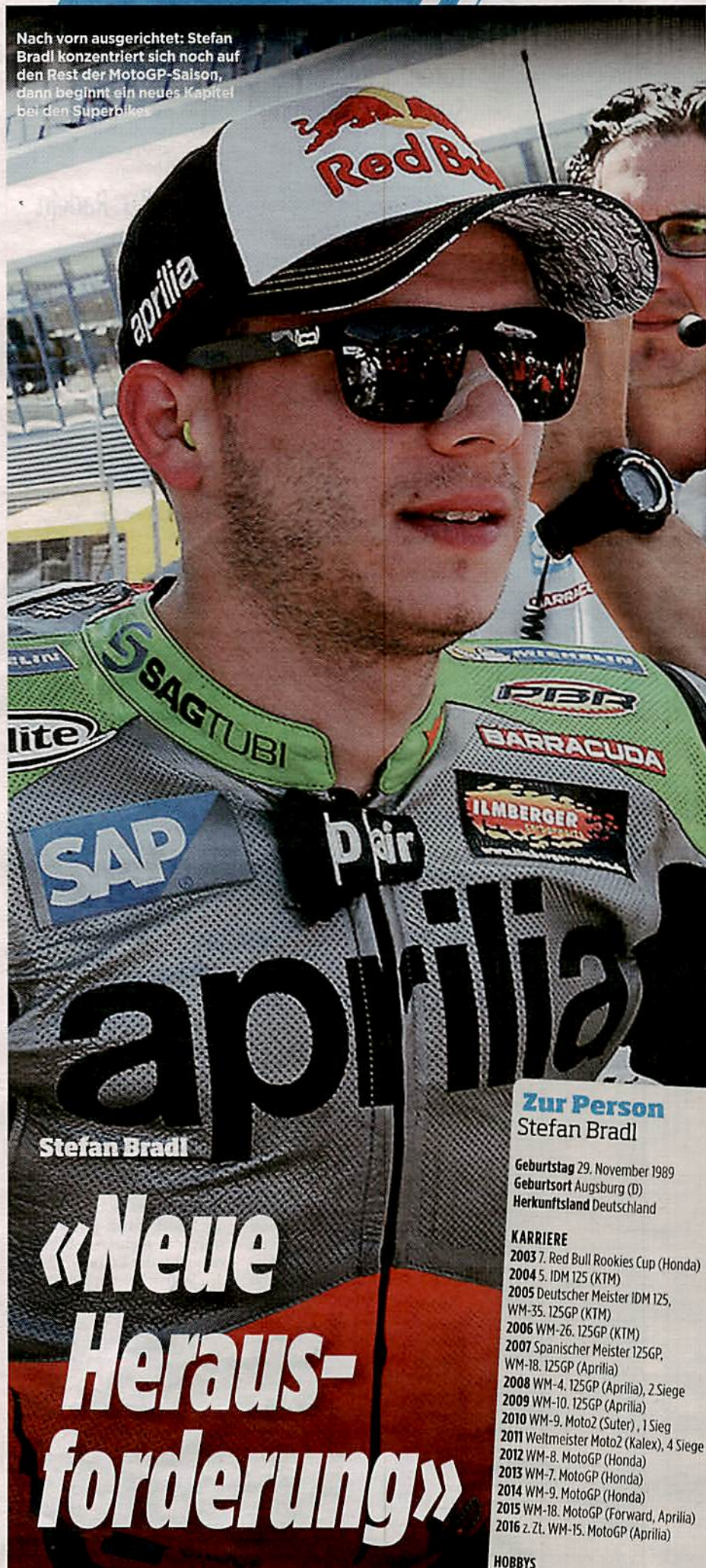
WP liefert die Federelemente; sie stellen eine ganz neue Generation des hauseigenen Herstellers dar. Bei der Gabel fiel beim letzten Test ein eingebauter Sensor am Gabelfuß auf.

Bei den Formen der Kunststoffteile hat sich KTM zunächst an der Honda RC 213 V orientiert, aber mittlerweile wurde in mehreren Schritten versucht, die Ergonomie nach den Wünschen der Fahrer weiter zu verbessern. ♦ NS/IP



KTM RC16: Gitterrohrrahmen, WP-Federelemente, eigene Formen

Nach vorn ausgerichtet: Stefan Bradl konzentriert sich noch auf den Rest der MotoGP-Saison, dann beginnt ein neues Kapitel bei den Superbikes



Stefan Bradl

«Neue Herausforderung»

Zur Person Stefan Bradl

Geburtstag 29. November 1989
Geburtsort Augsburg (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2003 7. Red Bull Rookies Cup (Honda)
2004 5. IDM 125 (KTM)
2005 Deutscher Meister IDM 125, WM-35. 125GP (KTM)
2006 WM-26. 125GP (KTM)
2007 Spanischer Meister 125GP, WM-18. 125GP (Aprilia)
2008 WM-4. 125GP (Aprilia), 2. Siege
2009 WM-10. 125GP (Aprilia)
2010 WM-9. Moto2 (Suter), 1. Sieg
2011 Weltmeister Moto2 (Kalex), 4. Siege
2012 WM-8. MotoGP (Honda)
2013 WM-7. MotoGP (Honda)
2014 WM-9. MotoGP (Honda)
2015 WM-18. MotoGP (Forward, Aprilia)
2016 z. Zt. WM-15. MotoGP (Aprilia)

HOBBYS
Autos, Sport

Von IMRE PAULOVITS

Stefan Bradl wird nächstes Jahr im Ten-Kate-Honda-Team in der Superbike-WM fahren. Im MSA-Interview spricht der 26-jährige Deutsche über seine Gründe und seine Chancen.

Was hat bei dir den Ausschlag für die Superbike-WM und Ten-Kate-Honda gegeben?

STEFAN BRADL: Ich habe mich primär für Honda entschieden, der Vertrag läuft mit Honda und Honda-Motor Europe. Ich habe mich seit dem GP in Barcelona mit diesem Thema befasst, weil dort durchgesickert ist, dass Aleix Espargaró vermutlich den Platz im Aprilia-Werksteam bekommen wird. Da sind mir die Optionen in der MotoGP etwas davongerrannt. So habe ich mit Honda und anderen Superbike-Teams verhandelt. Honda konnte mir einen guten Vertrag anbieten, der reizvoll ist, weil ich mit ihm wieder

«Unser technisches Paket wird sicher sehr gut werden.»

STEFAN BRADL

Chancen auf Erfolg habe. Es ist eine neue Herausforderung, ich bekomme deutlich konkurrenzfähigeres Material, als ich in der MotoGP haben könnte. Seit Barcelona haben wir verhandelt, nach dem Sachsenring konnten wir uns einigen.

Avintia-Ducati hatte Interesse an dir bekundet. Wäre dies keine Option gewesen?

Uninteressant war es auf keinen Fall, denn die Entscheidung, aus der MotoGP zu gehen, war keine leichte. Ich habe mir da schon sehr viele Gedanken gemacht, ich habe aber gemerkt, dass die Erfolgsaussichten, wenn ich in die Superbike-WM gehe, höher sind. Der sportliche Aspekt war somit für mich interessanter. Das Angebot von Avintia war richtig gut, ich habe mich dann aber mehr mit der Sache Superbike angefreundet. Ich bin Ducati sehr dankbar für das Angebot, das sie mir gemacht haben, am Schluss hat es aber nicht ganz so gut gepasst wie bei Honda in der Superbike-WM.

Wird es von Honda für das nächste Jahr ein neues Modell für die Superbike-WM geben, oder wird das bisherige weiterentwickelt?

Ich weiß nicht, ob es ein neues Modell wird oder eine überarbeitete Version. Es wird auf alle Fälle etwas Techni-

sches passieren und eine Weiterentwicklung geben. Ich denke schon, dass Honda sehr stark daran interessiert ist, in der Superbike-WM wieder um den Titel mitzufahren. Das ist ihnen in den letzten Jahren nicht ganz so gut gelungen, und sie wollen da sicherlich wieder etwas erreichen. Die Fahrerpaarung mit Nicky Hayden und mir ist eine sehr gute, weil ich mich mit ihm gut verstehe. Das technische Paket wird sicher ein gutes, wenn man Honda kennt. Wie gut es wird, und wie gut ich mich auf die neue Szene, die neuen Reifen und die vom Reglement her andere Art von Motorrad einstellen kann, muss sich aber noch zeigen.

Nicky Hayden hat viel Erfahrung – sowohl mit MotoGP- als auch Superbikes. Erhoffst du dir da Hilfe bei der Umgewöhnung und der Entwicklung?

Bei der Entwicklung können wir sicher etwas Gutes ausrichten, denn wir sind beide sehr erfahrene Piloten, er noch um einiges mehr als ich. Ich kann aus meiner Erfahrung auch gute Ratschläge für die Weiterentwicklung liefern. Ich denke, dass wir da schon stark aufgestellt

sind. Aber große Erwartungen habe ich für die Hilfe von ihm bei der Fahrtechnik und ähnlichem nicht. Es ist auch nicht notwendig, das muss jeder Fahrer für sich selbst herausfinden und kennenlernen. Da ist jetzt keiner, der mir Unterricht gibt und sagt, du musst das so oder so machen. Schon gar nicht der eigene Teamkollege, der natürlich auch der erste Konkurrent ist. Aber wir kommen super miteinander klar, von daher glaube ich, dass das Honda-Superbike-WM-Team für das nächste Jahr sehr schlagkräftig antreten wird.

Wirst du dich nun in der Superbike-WM anschauen und eventuell zum Lausitzring gehen?
Ich glaube nicht. Unser Zeitplan in der MotoGP wird nach der Sommerpause wieder sehr streng. Jetzt kommt Österreich, dann Brünn, danach haben wir gleich wieder ein paar Tests. Wenn sich Zeit findet, werde ich die Superbike-WM etwas intensiver verfolgen, aber ob es die Zeit erlaubt, dass ich bei einem Rennen vorbeischaue, kann ich jetzt noch nicht sagen.

Erhoffst du dir durch zwei starke Deutsche mehr Aufmerksamkeit in Deutschland für die Superbike-WM?

Für Deutschland ist es sicher gut, wenn zwei gute Fahrer dabei sind. Wir werden sehen, für wie viel Aufsehen wir sorgen können, wenn wir Erfolg haben. Deutschland ist 2017 im Spitzensport mit Jonas Folger in der MotoGP und Markus und mir in der Superbike-WM gut aufgestellt. Aber das Wichtigste ist nicht nur, dabei zu sein, sondern auch ganz vorn. ♦

Sidecar-WM

Bis zur letzten Schikane

Ein Duell bis zum Zielstrich zwischen Reeves/Cluze und Päävärinta/Kainulainen prägte den Seitenwagen-WM-Lauf in Assen.

Nach dem Start der 28 Gespanne sah zuerst alles nach einem deutlichen Sieg von Reeves/Cluze auf ihrer LCR-Yamaha aus. Sie konnten sich rasch etwas von Päävärinta und seiner Passagierin Kirsi Kainulainen lösen. Doch ab Rennmitte holten die Finnen plötzlich auf. «Meine Reifen ließen nach», erzählte Reeves im Ziel, «und ich spürte Päävärinta bereits im Nacken. Also habe ich am Ende nochmals alles rausgeholt. Wir fuhren praktisch nebeneinander auf die letzte Schikane zu, aber ich hatte am Ausgang die bessere Linie zum Beschleunigen.» Reeves Vorsprung betrug lediglich 0,054 Sekunden.

Päävärinta trug die «Niederlage» mit Fassung: «Reeves war zu Beginn schneller, also

ließ ich ihn ziehen. Aber als ich merkte, dass er Probleme bekam, habe ich angegriffen. Es war extrem knapp in der Schikane, und leider hat es für uns nicht ganz gereicht. Aber es war sicher ein enorm spannendes Rennen, sowohl für uns als auch für die Zuschauer.» Das Schweizer Duo Markus Schlosser/Thomas Hofer, die den besten Start erwischten hatten, konnten die Pace von Reeves und Päävärinta nicht ganz mitgehen, wurden aber sichere Dritte. «Mit etwas mehr Training auf dieser Strecke, auf der ich zuvor schon lange nicht mehr gefahren bin, wäre vielleicht mehr dringeliegen», erzählte Schlosser, der auf den zweiten WM-Gesamtrang vorstieß.

WM-Leader Päävärinta liegt nach sechs von neun Rennen bereits 26 Punkte voraus. Nur Delannoy und Reeves haben außer Schlosser und natürlich Päävärinta noch ernsthafte Titelhoffnungen. ♦ ML



Reeves/Cluze (#77): Knapper Sieg vor Päävärinta/Kainulainen

SEITENWAGEN-WM / Resultate

Assen (NL): 7. August 2016.

Gold-Race: 1. Reeves/Cluze (GB/F, LCR-Yamaha); 2. Päävärinta/Kainulainen (FIN/LCR-BMW); 3. Schlosser/Hofer (CH/LCR-Suzuki); 4. Streuer/Koerts (NL/LCR-Suzuki); 5. Delannoy/Rousseau (F/LCR-Suzuki); 6. Roscher/Burkard (D/CH, LCR-BMW); 7. Endevel/Remme (NL/LCR-Kawasaki); – ferner: 14. Ruppert/Wäfler (D/CH, LCR-Yamaha); 16. Rutz/Fries (CH/LCR-Yamaha); 18. Kimeswenger/Billich (A/LCR-BMW)

F2 World Trophy: 1. Birchall/Birchall (GB/LCR-Honda); 2. Guignard/Poux (F/SGR-Honda); 3. Rösinger/Werner (D/Baker-Suzuki); 4. Bachmaier/Wechselberger (A/LCR-Suzuki)

Stand (nach 6 von 9 Läufen): 1. Päävärinta 121; 2. Schlosser 95; 3. Delannoy 94; 4. Reeves 89; 5. Streuer 56; 6. Roscher 51; – 10. Rutz 26; 17. Wyssen 6; 20. Kimeswenger 5

Nächstes Rennen: 28. August 2016, Oschersleben (D)

Internet: www.fim-live.com

NACHRICHTEN

Van Zon-Remeha in Miniaturausgabe

IDM Superbike Das normalerweise vierköpfige Team bei Van Zon-Remeha BMW ist mit Jan Bühn und Pepijn Bisterbosch auf zwei Fahrer in der Klasse Superstock 1000 geschrumpft. Chef Werner Daemen hat am kommenden Wochenende in Assen für den verletzten Superbiker Mathieu Gines sowie den schon in Zolder gestürzten Österreicher Marco Nekvasil keinen Ersatz. «In Frankreich und England finden auch Meisterschaftsläufe statt. Und die WM-Fahrer sind alle im Urlaub. Auf gut Glück will ich niemanden verpflichten. Unter die Top 3 sollte der Kandidat schon fahren können.» Gines rechnet beim IDM-Finale im September mit seiner Rückkehr. ♦ AWI

KOMPAKT

»»» **IDM** In Assen wird diesmal die lange Streckenvariante mit der Einbindung der Ruskenhoek-Schikane über 4,555 Kilometer gefahren. Die schnellere MotoGP-Variante über 4,542 Kilometer wurde nicht genehmigt.

»»» **IDM Superstock 1000** Der Gaststar von Marc Moser auf der Ducati Panigale in Schleiz bleibt der einzige. Der Sieger von Lauf 2 würde auch beim IDM-Finale in Hockenheim fahren, aber die Zeit zwischen seinen pflichtgemäßen Superstock-1000-FIM-Cup-Einsätzen in Magny Cours und Jerez ist zu knapp. ♦ AWI

IDM Superstock 600

In Assen folgt die Fortsetzung



Keine Eintagsfliege: Lahti

Tatu Lauslehto will endgültig keine 600er mehr fahren. Den Job hatte in Schleiz erstmals sein 19-jähriger finnischer Landsmann Eemeli Lahti übernommen.

Tabellen-Spitzenreiter Christian Stange (Kawasaki) fielen fast die Augen aus dem Kopf. «Der neue Finne fährt sauschnell und

bremst wie ein Verrückter.» Eemeli Lahti hat im Team Suzuki Stoneline-Mayer nach dem erfahrenen Tatu Lauslehto als nächster Ersatzfahrer für den verletzten Australier Kane Burns einen fulminanten Einstand gegeben: Platz fünf im ersten Rennen. Im zweiten schnupperte er sogar Führungsluft in einer wilden Truppe,

stürzte dann aber. Lahtis Teilnahme war ein Experiment, eingefädelt durch Lauslehto, der dem Teenager als Mentor Schützenhilfe gibt. Lahti, der schon in der Superstock-600-EM antrat: «Die Mayer-Suzuki ist das beste Motorrad, das ich je fahren durfte.» Achtung: Bei der IDM in Assen am 13./14. August ist er auch dabei. ♦ AWI

IDM Superstock 600

«Will endlich Geld verdienen»

Der Niederländer Bryan Schouten ist 21 Jahre alt und das Salz in der Suppe der 600er-Klasse. Der Niederländer kämpft sich nach Stürzen auf dem Nürburgring und in Zolder gerade wieder nach vorn. Für ihn zählt nur eines: der Titel. Einfach wird das nicht.

Nach zwei Jahren ist Schouten wieder in den sicheren IDM-Häfen zurückgekehrt. Die Moto3-WM-Saison 2014 und die Superstock-EM 600 im folgenden Jahr hätten die Frohnatur beinahe aus der Bahn geworfen.

Als sich das WM-Team nach 13 Rennen von ihm trennte, war Schouten auch mental am Boden. Die Rückkehr in die IDM mit dem Team MVR Racing sind wieder ein Lichtblick. Zugleich ist die Chance auf den Sprung in die Supersport-WM gegeben. Gespräche mit Yamaha laufen.

Er will mit dem IDM-Titel in der Tasche aufsteigen. «Die Stürze haben mich zurückgeworfen. Es war ein Drama. Aber einmal muss es reichen. Ich habe den Kopf frei, dass ich es schaffen kann.» Falls er nicht in die WM kommt, ist der Rück-

tritt ein Thema. Trotz seiner erst 21 Jahre ist Schouten erstaunlich realistisch. «Dann hat meine Karriere viel Zeit und Geld gekostet, aber es waren auch schöne Jahre.» Aber Schouten will nicht immer Geld investieren, sondern auch verdienen. Im Moment jobbt er als Taxifahrer. Er fährt Behinderte und Kranke. «Auch das kostet Kraft.» Die Hauptschule in den Niederlanden hat der IDM-Dritte aus Zevenbergen als Automechaniker abgeschlossen. Es folgte eine Marketing-Lehre. Und vielleicht fährt er doch noch weiter. ♦ AWI



Die Titelrechnung wird nicht ohne ihn gemacht: Bryan Schouten



DEIN MOTORRAD- SOMMER IN XXL

Jetzt im Handel – die XXL-Ausgabe MOTORRAD 17/2016:

Die Alpen haben wieder einen Meister – wir zeigen den Gewinner des Alpen-Masters 2016. Dazu viele weitere spannende Geschichten rund ums Motorrad in der extrastarken Sommerausgabe von Europas größter Motorradzeitschrift.

**EXTRASTARK
MIT 196 SEITEN**



Neu: MOTORRAD gibt es
auch als digitale Ausgabe für
Smartphone, Tablet und PC.

» MOTORRADONLINE.DE/XXL

Speedway-EM Daugavpils

Alles wieder auf Null

Von THOMAS SCHIFFNER

Der in Güstrow fehlende Grigori Laguta gewann in Daugavpils. Güstrow-Sieger Martin Vaculik brach ein. Nach zwei Läufen ist die EM wieder völlig offen.

An der Tabellenspitze rangieren jetzt Przemyslaw Pawlicki und Titelverteidiger Emil Saifutdinov punktgleich, und der junge Tscheche Vaclav Milik liegt nur einen Punkt zurück.

In Lettland sah bis in der Endphase des Finallaufs Joonas Kylmäkorpi wie der Tagessieger aus. Der vierfache Langbahn-Weltmeister führte nach der Vorrunde mit 12 Punkten einen Zähler vor Wildcard-Fahrer Maksims Bogdanovs. Dahinter führte Grigori Laguta die Kandidatenliste für das Last-Chance-Heat an. Fünf Piloten waren nur durch einen Punkt getrennt, und Anders Thomsen verpasste die Vorrundrunde mit ebenfalls 9 Punkten.

Laguta gewann in Heat 21 von Rot den Start, während der von außen gestartete Saifutdinov von ganz außen in Dragster-Manier kurvenausgangs an Pawlicki und Milik vorbeischoß und sich damit als Vierter für das Finale qualifizierte.

Bogdanovs disqualifiziert

Im Endlauf führte Kylmäkorpi, als Saifutdinov kurvenausgangs Bogdanovs passierte, dabei aber dessen Linie kreuzte und den Ligafahrer von Lokomotive

Daugavpils spektakulär zu Sturz brachte. Der britische Referee disqualifizierte aber den Lokalmatador. Im Rerun führte erneut Kylmäkorpi bis Ende der dritten Runde. Dann fuhr Laguta scheinbar leicht mit dem Vorderrad auf dem Gras innen am Finnen vorbei und gewann.

Nicki Pedersen brachte erneut keinen Fuß auf den Boden und fiel nur durch eine Disqualifikation auf, als er den Dänen Peter Ljung zu Fall brachte. ♦



Grigori Laguta kämpfte sich im Finale nach vorn

SPEEDWAY-EM / Resultate

Daugavpils (LV): 2. Finale, Bahnlänge: 373 m; Wetter: bewölkt, 18 Grad
 1. Grigori Laguta (RUS), 13+3 Punkte; 2. Joonas Kylmäkorpi (FIN), 14; 3. Emil Saifutdinov (RUS), 10+2; 4. Maksims Bogdanovs (LV), 11; 5. Przemyslaw Pawlicki (PL), 9+1; 6. Vaclav Milik (CZ), 9+0; 7. Anders Thomsen (DK), 9; 8. Hans Andersen (DK), 8; 9. Leon Madsen (DK), 8; 10. Antonio Lindbäck (S), 7; 11. Andrzej Lebedevs (LV), 7; 12. Nicki Pedersen (DK), 6; 13. Krzysztof Kasprzak (PL), 5; 14. Janusz Kolodziej (PL), 4; 15. Martin Vaculik (SK), 4; 16. Peter Ljung (S), 2
 Stand nach 2 von 4 Rennen: 1. Saifutdinov 18 Punkte; 2. Pawlicki 18; 3. Milik 17; 4. Vaculik 16; 5. Kasprzak 16; 6. Thomsen 15; 7. Andersen 15; 8. Madsen 15; 9. Kylmäkorpi 14; 10. Laguta 13; 11. Kolodziej 13; 12. Pedersen 13; 13. Bogdanovs 11; 14. Kai Huckenbeck (D), 9; 15. Lindbäck 8; 16. Lebedevs 8

Nächster Lauf: 20. August, Togliatti (RUS)
 Internet: www.speedwayeuro.com

Speedway Ludwigslust

After Midnight

Nach Mitternacht wurde das Inter-Rennen in Ludwigslust entschieden. Der junge Ukrainer Viktor Trofimov gewann.

Ein gutes internationales Speedwayrennen veranstaltete der MC Ludwigslust am Samstagabend. 20 Fahrer aus sieben Nationen kämpften um den «Karlheinz-Podeyn-Gedächtnispokal». Der langjährige Vorsitzende und Ehrenpräsident des MC war im April gestorben. Wegen der Ferienstaus kamen einige Fahrer erst spät an und man begann deshalb erst um 21 Uhr. Der Däne Jacob Bukhave schien schon fast wie der souveräne Sieger, da er als Einziger 15 Punkte nach den Vorläufen erkämpft hatte. Es folgten der Ukrainer Viktor Trofimov mit 12 Punkten sowie

Mathias Schultz als bester Deutscher sowie der Däne Jason Jörgensen mit je 11 Punkten.

Hefenbrock erneut im Pech

Weil es mittlerweile schon 0.30 Uhr war, verzichtete man auf die Halbfinals. Im Finale lag Mathias Schultz sehr aussichtsreich an zweiter Stelle, als ihn ein Konkurrent fast gegen den Zaun schob. Dadurch gewann Viktor Trofimov zum ersten Mal die nette Trophäe vor dem Dänen Jacob Bukhave und Mathias Schultz. Pechvogel war wieder einmal Christian Hefenbrock, der nach vier Läufen schon 10 Punkte hatte und in seinem letzten Vorlauf souverän führte, als er plötzlich abrupt gestoppt wurde und in die Airfences flog. Der Motor war festgegangen und «Hefe» verdrehte sich das Knie. ♦ WR



V. Trofimov

SPEEDWAY / Resultate

Ludwigslust: Bahnlänge: 300 m
 1. Viktor Trofimov (UA), 12+3 Punkte; 2. Jacob Bukhave (DK), 15+0; 3. Mathias Schultz (D), 11+2; 4. Jason Jörgensen (DK), 11+1; 5. Christian Hefenbrock (D), 10; 6. Marcel Kajzer (PL), 10; 7. Sandro Wassermann (D), 10; 8. Martin Steen Hansen (DK), 9; 9. Kenny Wennerstam (S), 8; 10. Lasse Fredriksen (N), 8; 11. Wojciech Liesicki (PL), 8; 12. Sebastian Carlsson (S), 7; 13. Arkadiusz Pawlak (PL), 5; 14. Richard Geyer (D), 5; 15. Rafal Konopka (PL), 5

Internet: www.svg-veranstalter.de

Speedway-Bundesliga Stralsund

Brokstedt im Finale

Brokstedt gewann in Stralsund deutlich und trifft in den Bundesliga-Finals auf Landshut.

Von Anfang an übernahmen die Brokstedter Wikinger beim entscheidenden Vorrunden-Match in Stralsund die Regie und holten den nötigen Sieg, um ins Finale einzuziehen, mit 47:37 Punkten. Stralsund hatte mit Rafal Okoniewski und Troy Bat-

chelor die besseren Fahrer auf den Ausländerpositionen, doch für die Holsteiner holten vor allem Kai Huckenbeck, Tobias Kroner und C-Fahrer Lukas Fienhage die nötigen Punkte. Damit verfehlte der amtierende Meister das Finale, und der Meister von 2014, Brokstedt, trifft in den zwei Endläufen auf Rekordmeister Landshut. Die Bayern haben beim 2. Match am 3. Oktober Heimrecht. ♦ TS



In der Startphase konnten die Stralsunder (links) noch mithalten

SPEEDWAY-BUNDESLIGA / Resultate

Stralsund: 9. Lauf, Bahnlänge: 385 m, Wetter: wolkig, 17 Grad
 1. Brokstedt 47 Punkte: Sebastian Ulamek 10, Robert Miskowiak 4, Kai Huckenbeck 12, Tobias Kroner 10, Matthias Kröger 4, Lukas Fienhage 7
 2. Stralsund 37 Punkte: Rafal Okoniewski 12, Troy Batchelor 11, Tobias Busch 5, Kevin Wölbelt 5, Ronny Weiss 3, Dominik Möser 1
 Tabelle nach 9 von 10 Läufen: 1. Landshut 4/6/204; 2. Brokstedt 4/6/186; 3. Stralsund 4/4/168; 4. Wolfslake 3/2/117; 5. DMV White Tigers 3/0/94

Nächster Lauf: 3. September, Berghaupten: DMV White Tigers – Wolfslake

NACHRICHTEN

Steffi Laier doch noch verletzt

WMX Ex-Motocross-Weltmeisterin Steffi Laier war vorletztes Wochenende bei der IMBA-Europameisterschaft am Start und konnte dort auch gewinnen. Doch bei der anschließenden Untersuchung ihres verletzten rechten Arms zeigte sich, dass der Knochen noch nicht zusammengewachsen ist. Daher steht auch der erstmalige Start bei den ISDE in zwei Monaten auf der Kippe.

Zweiter Masters-Sieg an Hübsch/Burger



Weltmeister Jannick de Jong

Langbahn Jannick de Jong (NL) gewann das Grasbahnrennen in Melsungen vor Andrew Appleton (GB) und Romano Hummel (NL). Enrico Janoschka zog sich bei einem Sturz eine schwere Gehirnerschütterung zu. Den zweiten Lauf der B-Gespannmasters entschieden Hübsch/Burger vor Bischoff/Siebert sowie Manuel und Benjamin Maier für sich. Bei den Inter-Sidecars siegte William Matthijssen vor Markus Brandhofer.

3 Enduro-Prädikate 2017 in Deutschland

Enduro Gleich dreimal kommt in 2017 der internationale Endurosport nach Deutschland. Es beginnt am 7. Januar 2017 mit der SuperEnduro-WM in Riesa. Für das Hallenspektakel hat der Vorverkauf bereits begonnen. Dass am 21./22. Oktober 2017 das Finale der Enduro-WM in Zschopau ausgetragen wird, hat MSA schon berichtet. Neu ist, dass vorher bereits die Enduro-Europameisterschaft am 5. und 6. August 2017 in Burg ausgetragen wird. Der DEM-Lauf in Burg kommendes Wochenende ist bereits die Generalprobe für den ADAC Sachsen-Anhalt. ♦ RP/TS

Große Unterstützung: Local Hero Jeremy Seewer wurde in Frauenfeld frenetisch angefeuert



Motocross-GP Frauenfeld

Wem die Glocke schlägt

Von ALEX HODGKINSON

Es war die Stunde von Jeremy Seewer. Nur 30 Kilometer von seinem Heimatort Bülach entfernt verpasste der 22-Jährige den ersten GP-Sieg seiner Karriere vor vollem Haus in Frauenfeld nur äußerst knapp. Ihm fehlen noch 43 Punkte zu WM-Leader Jeffrey Herlings.

Der Niederländer sowie die gesamte KTM-MX2-Factory-Mannschaft fehlten erneut beim ersten GP in der Schweiz seit 16 Jahren. KTM-Fahrerbetreuer Joel Smets: «Wir haben Montag um 9 Uhr morgens einen Termin bei Doktor Claes in Herentals und hoffen, dass das Schlüsselbein ausreichend wieder zusammengewachsen ist, um der eingesetzten Metallplatte genügend Halt zu geben.

Jeffreys Fitness ist okay, aber wir gehen kein Risiko auf den großen Sprüngen ein. Wir haben noch drei Wochen bis zum nächsten GP in Assen.»

Zur grenzenlosen Freude der zahlreichen einheimischen Fans setzte Seewer gleich auf Attacke mit seinem zweiten Qualifikationssieg in Folge. Und er war schon während des Pflichttrainings einen starken Gegner los: Dylan Ferrandis brach sich den Arm und wurde bereits am Abend in Lyon operiert. Er sorgt sich um seine Vorbereitung auf die 2017er US-Supercross-Saison.

Die Entscheidung im ersten Lauf fiel schon in der zweiten Kurve. WEC-Gaststarter Pascal Rauchenecker nahm Seewer die Vorfahrt, während Max Anstie an der Innenseite vorbeigeschlüpft war. Der Brit übernahm schon in Runde 4 die Führung und war bereits außer

Reichweite, bis Seewer in Runde 7 auf Platz 2 vorgefahren war.

Doch die beiden schnellsten MX2-Fahrer konnten sich gleich nach dem Start im zweiten Lauf duellieren. Mehrmals fuhr Seewer in den ersten beiden Runden bis auf Augenhöhe mit dem Engländer, aber erst bei einer Überraschungssattacke mit Blockpass in Runde 9 kam er vorbei. Drei Runden später schlug Anstie in den Wellen zurück und fuhr zu seinem zweiten Doppelsieg in Folge.

Cairolis zurück auf 450er

Der Franzose Benoît Paturel wurde zweimal Dritter und hat damit Rang 3 in der WM übernommen, ihm fehlen bei drei ausstehenden GP aber noch 164 Punkte auf WM-Leader Herlings. Mathematisch ist der WM-Titelkampf nur noch ein Zweikampf. Pascal Rauchenecker nutzte ein freies Wochen-

ende bei seinen WEC-Aktivitäten, um sich Platz 5 im ersten Lauf zu sichern.

Nachdem er die letzten beiden GP erfolglos auf der neuen 350er-KTM gefahren war, packte Toni Cairoli in Frauenfeld wieder seine 450er aus ... und sicherte sich auf Anhieb seinen ersten GP-Sieg seit Mai: «Wir werden in den nächsten Wochen die 350er und die 450er testen und entscheiden, welche Maschine wir nächstes Jahr einsetzen. Wir warten auf Teile für die 350er, aber ich könnte in Assen wieder damit fahren.»

Nach einem Sieg in Lauf 2 führt Tim Gajser die WM mit 99 Punkten Vorsprung an, aber sein Übermut warf ihn im ersten Lauf auf Platz 9 zurück.

Max Nagls Vormarsch in der WM erlebte in der Schweiz einen bitteren Rückschlag. An seinem 29. Geburtstag waren seine Starts katastrophal und

das Tempo reichte auch nicht: «Ich habe mir im Training die Kupplungsfinger gebrochen. Ich schluckte Schmerztabletten, aber die Schmerzen sind fast unerträglich und natürlich leidet auch die Konzentration.»

Dem Bayern fehlen wieder 36 Punkte zu Cairoli, und Romain Febvre ist bis auf 10 Punkte an ihn herangefahren. Der amtierende Weltmeister war schnell, aber ihm fehlt nach seiner Verletzungspause noch die Kondition in den letzten Runden. Er stürzte in Lauf 1, als er mit der Fußraste in einer tiefen Rille stecken geblieben war.

Der erste GP Schweiz seit 16 Jahren war ein toller finanzieller Erfolg mit vollen Tribünen. MXGP-Sieger Cairoli war voll des Lobes: «Ich fahre zum ersten Mal in der Schweiz. Es war eine der besten Strecken des Jahres mit vielen Spuren und toller Organisation.» ♦



Auf Anhieb ganz oben: Toni Cairoli und seine 450er-KTM beim WM-Lauf in Frauenfeld



MX2-Sieger Max Anstie: Einen Hauch schneller als Seewer

MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / Resultate MXGP

Frauenfeld (CH): 7. August 2016, 15. WM-Lauf, Wetter: sonnig/26 Grad.

1. Lauf: 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet; 18 Runden à 1,560 km (= 28,080 km).
 1. Antonio Cairoli (I/KTM), 18 Runden in 35:08,501 min (= 47,943 km/h)
 2. Gautier Paulin (F/Honda), 7,545 sec zurück
 3. Clément Desalle (B/Kawasaki), 10,443 sec zurück
 4. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 5. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 6. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 7. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 8. Romain Febvre (F/Yamaha); 9. Tim Gajser (SLO/Honda); 10. Max Nagl (D/Husqvarna); 11. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 12. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 13. Shaun Simpson (GB/KTM); 14. Tanel Leok (EST/Husqvarna); 15. Alessandro Lupino (I/Honda); 16. José Bultro (E/KTM); 17. Damon Graulus (B/Honda); 18. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 19. David Philippaerts (I/Yamaha); – ferner: 22. Dennis Ullrich (D/KTM); 26. Andy Baumgartner (CH/KTM); 30. Yves Furlato (CH/KTM); 31. Alain Schafer (CH/Honda); 32. Vincent Seiler (CH/Kawasaki); 36. William Kehrl (CH/Yamaha)
 Schnellste Runde: Antonio Cairoli, KTM, in 1:48,438 min (= 51,790 km/h)

2. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet; 18 Runden à 1,560 km (= 28,080 km).

1. Tim Gajser (SLO/Honda), 18 Runden in 34:24,265 min (= 48,970 km/h)
 2. Romain Febvre (F/Yamaha), 11,791 sec zurück
 3. Glenn Coldenhoff (NL/KTM), 20,333 sec zurück
 4. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 5. Antonio Cairoli (I/KTM); 6. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 7. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 8. Shaun Simpson (GB/KTM); 9. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 10. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 11. Gautier Paulin (F/Honda); 12. Tanel Leok (EST/Husqvarna); 13. Max Nagl (D/Husqvarna); 14. Alessandro Lupino (I/Honda); 15. Dennis Ullrich (D/KTM); – ferner: 28. Andy Baumgartner (CH/KTM); 30. William Kehrl (CH/Yamaha); 31. Yves Furlato (CH/KTM); 32. Alain Schafer (CH/Honda); 34. Vincent Seiler (CH/Kawasaki); 37. Valentin Guillod (CH/Yamaha)
 Schnellste Runde: Romain Febvre, Yamaha, in 1:46,928 min (= 52,521 km/h)

Nächstes Rennen: 28. August, Assen (NL)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP		WM-Stand Hersteller MXGP	
1. Gajser	644	1. Honda	667
2. Cairoli	545	2. Yamaha	596
3. Nagl (D)	509	3. KTM	567
4. Febvre	499	4. Husqvarna	524
5. Bobryshev	472	5. Kawasaki	409
6. Van Horebeek	446	6. Suzuki	317
7. Guillod (CH)	308		
8. Coldenhoff	307		
9. Desalle	298		
10. Strijbos	279		
23. Ullrich (D)	41		
34. Heidecke (D)	10		

MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / Resultate MX2

Frauenfeld (CH): 7. August 2016, 15. WM-Lauf, Wetter: sonnig/26 Grad.

1. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 18 Runden à 1,560 km (= 28,080 km).
 1. Max Anstie (GB/Husqvarna), 18 Runden in 36:18,680 min (= 47,713 km/h)
 2. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 10,590 sec zurück
 3. Benoît Paturel (F/Yamaha), 32,037 sec zurück
 4. Samuele Bernadini (I/ITM); 5. Pascal Rauchenecker (A/Husqvarna); 6. Calvin Vlanderen (NL/KTM); 7. Thomas Kjer Olsen (DK/Husqvarna); 8. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 9. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 10. Brian Bogers (NL/KTM); 11. Brent van Donik (B/Yamaha); 12. Ivo Monticelli (I/KTM); 13. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 14. Michele Cervellini (I/Honda); 15. Iker Larranaga (E/KTM); 16. Brian Hsu (D/Suzuki); 17. Henry Jacobi (D/Honda); 18. Davide Bonini (I/Husqvarna); 1. Runde zurück: 19. Erki Kahro (EE/KTM); 20. Simone Furlotti (I/Yamaha); 21. Maykal Grisha Iwanov (BG/KTM); – ferner: 33. Christopher Valente (CH/KTM); 35. Loris Freidig (CH/Husqvarna)
 Schnellste Runde: Max Anstie, Husqvarna, in 1:48,816 min (= 51,610 km/h)

2. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 18 Runden à 1,560 km (= 28,080 km).

1. Max Anstie (GB/Husqvarna), 18 Runden in 34:19,959 min (= 49,073 km/h)
 2. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 1,470 sec zurück
 3. Benoît Paturel (F/Yamaha), 43,141 sec zurück
 4. Brian Bogers (NL/KTM); 5. Calvin Vlanderen (NL/KTM); 6. Samuele Bernadini (I/ITM); 7. Ivo Monticelli (I/KTM); 8. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 9. Michele Cervellini (I/Honda); 10. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 11. Thomas Kjer Olsen (DK/Husqvarna); 12. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 13. Pascal Rauchenecker (A/Husqvarna); 14. Brian Hsu (D/Suzuki); 15. Brent van Donik (B/Yamaha); 16. Henry Jacobi (D/Honda); 1. Runde zurück: 17. Davide Bonini (I/Husqvarna); 18. Simone Furlotti (I/Yamaha); 19. Alvin Östlund (S/Yamaha); – ferner: 29. Christopher Valente (CH/KTM); 30. Loris Freidig (CH/Husqvarna)
 Schnellste Runde: Jeremy Seewer, Suzuki, in 1:46,528 min (= 52,719 km/h)

Nächstes Rennen: 28. August, Assen (NL)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2		WM-Stand Hersteller MX2	
1. Herlings	597	1. KTM	693
2. Seewer (CH)	554	2. Suzuki	554
3. Paturel	433	3. Kawasaki	548
4. Anstie	416	4. Yamaha	524
5. Jonass	403	5. Husqvarna	506
6. Ferrandis	378	6. TM	327
7. Petrov	340		
8. Bernadini	327		
9. Tonkov	320		
10. Bogers	309		
23. Jacobi (D)	90		
28. Hsu (D)	43		
35. Rauchenecker (A)	24		

NACHRICHTEN

Eidgenössischer Patriotismus

MXGP Die neunköpfige Patrouille Suisse legte auf dem Rückflug von einer Airshow in Glarus einen kurzen Zwischenstopp ein, um eine Vorstellung zu Ehren von MX2-WM-Titelkandidat Jeremy Seewer in Frauenfeld zu geben. Gleich im Anschluss leistete der Bülacher sein Dankeschön zur Freude der Fans mit einem deutlichen Sieg in der Qualifikation.

Duncan heimliche Weltmeisterin



Tagessieg: Courtney Duncan

WMX Courtney Duncan zeigte in Frauenfeld, dass sie in diesem Jahr die verdiente Damencross-Weltmeisterin gewesen wäre. Erst vor zwei Wochen ließ sich die 20-Jährige aus Neuseeland den Metallstift aus dem Daumen entfernen, der ihr nach einer Kollision mit einer Hobby-Fotografin beim WM-Lauf in Teutschenthal eingesetzt werden musste. Am nächsten Tag flog sie nach Europa, und nach vier Trainingseinheiten fuhr sie die gesamte WM-Elite mit einem Tagessieg in Grund und Boden. Starke Vorstellung auch von Anne Borchers mit Platz 6; Larissa Papenmeier vergab WM-Rang 3 nach einem Ausfall.

Jeremy Seewer in Nationalfarben

MX2-WM Jeremy Seewer und sein Sponsor iXS dachten sich ein schönes Trikot für den Heim-GP aus. Das Muster seines Rennhemdes und des Ortman-Nackenschutzes in roten Nationalfarben beinhalteteten Hosenträger und Rosen. Das Hemd wird in limitierter Auflage mit Seewers Nummer 91 hergestellt und für einen guten Zweck versteigert. ♦ AH

Speedway Pocking Zur Halbzeit Schluss

Australien gewann den Vierländerkampf in Pocking, doch schon nach zehn der 20 Heats war im Rottalstadion Schluss.

Den eigentlich traditionell an Ostern stattfindenden Länderkampf verlegte der MSC Pocking aus Witterungsgründen in den August, doch auch jetzt spielte der Wettergott nicht mit. Bis zu einem starken Regenschauer sahen die Zuschauer sehr spannende Rennläufe. Die Australier lagen zwar bei Abbruch knapp in Führung, aber auch das gemischte «Team Europa» mit dem überragenden Italiener Nicolas Covatti (zwei Siege und ein Jokersieg) hätte, wenn ausgeglichener, Siegchancen gehabt.

Das junge Dänenteam wurde mit vier Punkten Rückstand nur Dritter. Doch in Heat 8 stürzte Mikkel B. Andersen, und gleich im nächsten Lauf ging Jonas B. Andersen zu Boden. Das deutsche Quartett musste ohne Michael Härtel auskommen, der aus persönlichen Gründen abgesagt hatte. Martin Smolinski ging nur zweimal an den Start und gab in Heat 4 nur einen Zähler an Jonas B. Andersen ab. Max Dilger fiel in Lauf 10 just aus, als der Wolkenbruch begann. Zwölf Punkte reichten nur für Rang 4. Smolinski versuchte alles, damit das Rennen fortgesetzt werde und griff persönlich beim Bahndienst ein. Doch es half nichts – es wurde abgebrochen. ♦ TS

SPEEDWAY / Resultate

Pocking/D: 6. August, Bahnlänge: 400 m, Wetter: regnerisch.
 Nach 10 Läufen abgebrochen: 1. AUSTRALIEN 19 Punkte: Josh Grajczonek 4, Todd Kurtz 4, Brady Kurtz 5, Jack Holder 6; 2. TEAM EUROPA 17 Punkte: Nicolas Covatti 12, Pawel Miesiac 5, Tomas Suchanek 0, Dennis Stoy 0; 3. DÄNEMARK 15 Punkte: Nikolaj B. Jakobsen 5, Jonas B. Andersen 6, Mikkel B. Andersen 0, Andreas Lyager 4; 4. DEUTSCHLAND 12 Punkte: Martin Smolinski 5, Valentin Grobauer 3, Max Dilger 2, Daniel Spiller 2

Internet: www.speedway.org

NACHGEHAKT BEI Jeremy Seewer

(22/CH). Der Bülacher bleibt nach seinem dritten GP-Podium in Folge ein MX2-WM-Titelkandidat.



Von ALEX HODGKINSON

Seit wann bist du wieder in der Schweiz? Ich bin direkt nach dem GP in Lommel mit meinen Eltern in die Schweiz zurückgefahren. Dienstag war der ganze Tag komplett voll. Ich war hier auf der Strecke und konnte einen Teil davon mit Yves Furlato für die Presse fahren. „Blick“ und andere sehr große schweizerische Medien waren da. Das war ziemlich anstrengend, aber die Gelegenheit konnten wir nicht verpassen!

Wie war dein Rennen heute? Bis ich im ersten Lauf auf Platz zwei war, war Anstie schon außer Reichweite, aber wir hatten einen guten Kampf im zweiten Lauf. Ich hatte in den ersten Runden die besseren Spuren, aber ich kam nicht vorbei. Als ich es endlich geschafft hatte, übernahm er meine Spuren und konnte

drei Runden später kontern. Ich hätte vielleicht besser mit meiner Attacke gewartet.

Wie war die Stimmung? Unglaublich, ich habe jeden Moment genossen. So viele Menschen, Fahnen, Chainsaws. Es wäre schön gewesen, sich bei allen mit dem GP-Sieg zu bedanken, aber dreimal hintereinander Zweiter ist nicht schlecht. Ich muss nur noch den letzten Teil des Puzzles finden.

Siehst du das Rennen positiv? Sicherlich wäre es schön, auf einer Naturpiste wie Payerne zu fahren, aber sie ist für die moderne Infrastruktur nicht geeignet.

Es fehlen dir nur noch 43 Punkte zu Herlings. Kannst du Weltmeister werden? Ich will weiterhin jedes Rennen für sich fahren und das Beste geben. Diese Einstellung hat mir bis jetzt gut gedient.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



S8 V 10.5.2 quattro, EZ 7/2007, 134500 km, 331 kW (450 PS), Quarz-grau-met., Klima, Leder schwarz, Bi-Xenon, Bose, voll, Solardach, 20er Schmiedefelgen, TÜV neu, VB 19.400,-, Tel. 0172-2805163, doc-caspar@hotmail.de

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34226

BMW



Sound für alle 50i und M-Technik-Modelle individueller Klang - auch mit elektr. Klappensteuerung
Tel. +49(0)5264/8601, Soundprobe per E-Mail: info@mariani.de

M3 E46 und 850 CSI gesucht, wenig km, unfallfrei und scheckheftgepflegt. Kodytek Classic Cars, Bahnhofstrasse 70, 32584 Löhne, Tel. 0171/8348864, www.kodytek-classic.de

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34180

Cadillac



Cadillac Escalade Premium, 313 kW (425 PS), 22" Alu, Leder, SSD, Bose, 3D Navi, 8" Bildschirm, Entertainment, 360 Grad Kamera, Fahrer-Assistenzpaket, Dreizonen Klima, Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 10,3 l/100 km, innerorts: 18 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,1 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 302 g/km, CO2 Effizienzklasse E, 95.900,- € (MwSt. abw.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34238

Jetzt online abonnieren!

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



Cadillac ATS Coupé Tageszulassung, VOLL-AUSSTATTUNG, 2.0 l Turbo, Premium, Bose Sound, Adapter Tempomat, 3D Navi, Klimaautomatik, Memory usw., für ein kleines Geld eine TOP-Ausstattung, Preis 37.900,- € (MwSt. abw.), Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 6,7 l/100 km, innerorts: 12,3 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 8,8 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 197 g/km, CO2 Effizienzklasse F, GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34239

Chevrolet



Chevrolet Tahoe LTZ 5.3 l EcoTec3, Flex Fuel E85, LTZ Ausstattung, MyLink Radio, Bose Soundsystem, Entertainment, Ledersitze SSD, Alu 20x9 Zoll, Magentic Ride, Preis 69.900,- € (MwSt. abw.) Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 8,3 l/100 km, innerorts: 16,3 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,2 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 262 g/km, CO2 Effizienzklasse E, GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34241

Corvette



Die stärkste Corvette aller Zeiten!!! Corvette Coupé Z06, 6.2 l V8, 8 Gang AT, Navi, Sportsitze, Leder, verschiedene Ausstattungen und Farben sofort lieferbar. Preis 119.000,- € (MwSt. abw.), Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 7,8 l/100 km, innerorts: 19,1 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,0 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 279 g/km, CO2 Effizienzklasse G, GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34242

Arden

XKR ARDEN XKA, EZ 10/2000, 114000 km, 340 kW (462 PS), schwarz, Klima, VB 24.000,-, Chiffre 1121657

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34315

Dodge



Dodge Viper GTS & ACR sofort lieferbar, 8,4 l V10, 6 Gang Schalter, in verschiedenen Farben sofort lieferbar, Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 12,7 l/100 km, innerorts: 18,1 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 15,2 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 380 g/km, CO2 Effizienzklasse G, GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34243

Lexus



LEXUS RACE EVENTS ZANDVOORT (NL)
www.lackas-race-events.de
Testdrive-Events im LEXUS RC F, GS F, TOYOTA GT 86, SUZUKI Swift ab 349,- €, Termin: 29.09.16. Info: 0281/95295-55

Mercedes



63 AMG Heck-Optik mit und ohne Sound, für sämtl. Modelle + Motorisierungen. Tel. +49(0)5264/8601, Soundprobe per E-Mail: info@mariani.de

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Arrows 1986 gegen Mercedes 2014

Von Pfeil zu Pfeil



Danner 1986 im Arrows-BMW beim ersten Rennen in Detroit

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Nicht viele Rennfahrer können von sich behaupten, dass sie Formel-1-Autos aus beiden Turbozeitaltern gefahren sind. Christian Danner ist einer von ihnen. Für MSA macht der heutige TV-Kommentator einen Vergleich zwischen dem Arrows von 1986 und dem ersten Hybrid-Mercedes von 2014.

Von Pfeil zu Pfeil – auf keinen anderen Rennfahrer trifft diese Bezeichnung besser zu als auf Christian Danner. 1986 fuhr der heute 58-jährige Münchner für Arrows (zu deutsch Pfeil), 30 Jahre später durfte er in Hockenheim den ersten Hybrid-Silberpfeil testen. Jenes Auto also, dass man für Pascal Wehrlein bei den Silverstone-Tests für Pirelli-Zwecke eingesetzt und leicht modifiziert hatte.

Welten liegen zwischen den beiden Fahrzeugen von 1986 und 2014. Fast 30 Jahre Entwicklung. Und doch sagt Danner: «Beides hat seinen Reiz. Die brachiale Power von damals. Und der Komfort von heute.»

Doch alles der Reihe nach: Danner kam 1986 wie die Jungfrau zum Kind. Drei Wochen vor dem Saisonstart in Rio testete die Formel 1 im Autódromo Jacarepaguá. Beschränkungen gab es noch keine. Es wurde ge-

fahren, bis die Lichter ausgingen. Bei Arrows waren Marc Surer und Thierry Boutsen fix. Doch der Schweizer fiel aus, weil er krank war. Und Boutsen musste heimreisen, weil sein Vater gestorben war. Danner spulte mehrere GP-Distanzen für das Team von Jackie Oliver ab. Danach musste er sein «lieb gewonnenes» Arrows-Cockpit wieder räumen. Doch die erste Begegnung mit dem A8 sollte nicht die letzte sein. Nach Surers schwerem Rallyeunfall Ende Mai holte ihn Arrows zurück. Zwar musste Danner in Montreal noch einmal den Osella fahren. Doch als im Hintergrund alle Probleme gelöst waren (Bernie Ecclestone lässt grüßen), saß Danner wieder in dem Auto, das er von Rio her bestens kannte. Dennoch war es «ein wildes Erwachen», erinnert sich Danner. «Denn es war schon ein Unterschied, ob du in Rio testest oder in Detroit auf einem Straßenkurs mit Boost und Qualifying-Reifen um einen Startplatz kämpfst.» Denn leicht war der A8 nicht zu fahren, sagt Danner. Die Aerodynamik sei instabil gewesen. Was nicht erstaunlich ist. Der Wagen hat ja auch nie einen Windkanal von innen gesehen.

Aerodynamisch instabil

Boutsen hat sein Auto beinhardt abgestimmt. Damit kompensierte er das nervöse Verhalten

des Arrows, der sich schon in seiner zweiten Saison befand. «Und», so erinnert sich Danner, «schon im ersten Jahr kein Überflieger war.»

Danner ging den anderen Weg – und fuhr auf der Hinterachse «weicher». Damit kam er zwar besser klar, aber die Grundproblematik des A8 blieb dieselbe. «Das Auto war «strong enough, but not stiff enough!» Erschwerend kam hinzu, dass im Heck ein 1,5-Liter-BMW-Turbo

«Das Auto war «strong enough, but not stiff enough!»»

CHRISTIAN DANNER



mehr als 1200 PS freigab, sodass der Fahrer von hinten fast über den Cockpitrand hinausgedrängt wurde. «Du kamst mit Schalten kaum mehr nach», erinnert sich Danner, «so sehr hat das Teil geschoben.»

In Österreich sicherte sich Christian seinen ersten WM-Punkt. Am selben Ort also wie Pascal Wehrlein 30 Jahre später. «Doch», sagt Danner, «ist dessen Manor rund 18 Klassen besser, als wir es je waren.» Außer-

dem reicht heute ein zehnter Platz, um dasselbe Erfolgserlebnis zu haben. «Damals musstest du Sechster werden. Das war ein hartes Stück Arbeit.»

Weil man mit dem Auto eigentlich nur gut geradeaus fahren konnte, lagen dem A8 die langen Geraden und schnellen Passagen am alten Österreich ring. Dazu passte Danners eigensinnige Abstimmung ohne hinteren Stabi, wodurch das Auto zumindest in Zeltweg «nicht aerodynamisch, aber immerhin mechanisch stabil lag».

Alles selber einteilen

Wer glaubt, dass die Fahrer von damals während der Rennen eine ruhige Kugel geschoben haben, der täuscht sich. Auf Straßenkursen wie Monaco wurde viel mit einer Hand gefahren, weil die andere mit Schalten beschäftigt war. Blasen an den Händen waren an der Tagesordnung. Außerdem musste man ständig den Benzinverbrauch im Auge behalten. «Wir hatten da eine Anzeige mit einem Plus und einem Minus», sagt Danner. «Du musstest selber entscheiden, wie du dir die 220 Liter einteilst. Ob du Boost gedrückt oder den Fuß vom Gas genommen hast. Der Keke (Rosberg, d. Red.) ist am Anfang immer mit voller Power gefahren. deshalb ist er so oft stehen geblieben.» Durchfluss-

mengenmesser und Simulationsprogramme waren damals Fremdwörter. Auch die Datenaufzeichnung steckte in den Kinderschuhen. «Über Drosselklappe, Drehzahl, Boost, Temperaturen und Drücke wurden wir informiert», sagt Danner. Beim Rest musste man dem Popometer des Fahrers vertrauen.

Motoren wurden am laufenden Band ins Nirvana geschossen. «Beim Hochschalten ging es ja noch», sagt Danner. «Da fuhrt du im Begrenzer. Allerdings: Wenn du das zu oft gemacht hast, sind die Ventilkappen runtergefallen.» Brenzlig war es vor allem beim Runterschalten. Da wurde einigen Motoren der Garaus gemacht.

Heute kann man den Motor nicht mehr überdrehen. Und dennoch: Einige Problemchen sind dieselben geblieben. Der Platz in den Autos ist nicht größer geworden. Das bekam der 1,86 Meter lange Danner im 2014er-Mercedes zu spüren. Und er muss schmunzeln, wenn er daran denkt, wie die beiden Erstbegegnungen mit seinen beiden F1-Pfeilen verlaufen sind. «Damals in Rio hieß es einfach: Einsteigen und losfahren. Und da ging es wirklich ums Testen. Bei meiner Probefahrt im Mercedes habe ich zwei Tage damit verbracht, Trockenübungen zu machen und die Sitzposition anzupassen. Ich musste dafür zweimal nach Brackley fliegen.»



Danner 2016 im Mercedes W05 beim Test am Hockenheimring

Doch nicht nur der Sitz wurde millimetergenau angepasst, Danner musste auch in den Simulator. Ohne Simulator, heißt es bei Mercedes, gibt es kein Ausfährchen. «Also habe ich mich reingesetzt und alle Abläufe einmal durchgespielt: vom Start über DRS bis zum Prozedere, das ich durchlaufen muss, wenn ich in die Box reinfahre.»

Beim Anpassen des Sitzes wurde Danner klar, mit welcher Präzision heute gearbeitet wird. «Als ich in meinem 80er-Jahre-Verständnis gesagt habe, ihr müsst da ein bisschen was abschneiden, damit ich mehr Platz für meine Oberschenkel habe, hat der extra für den Sitz zuständige Mitarbeiter gesagt: (Ja, können wir machen. Aber das muss zuerst abgeklärt werden.) Eine Stunde später kam dann aus der Engineering-Abteilung eine Grafik mit dem «Go». «Auf ihr war zu erkennen, dass das Teil, das ich gerne weggeschneiden wollte, noch immer genug Gewicht aushält.»

Viel, viel geschmeidiger

Mit etwas Schummeln hat sich Danner dann so zusammengefasst, dass er im maßgeschneiderten und ausgepolsterten Cockpit des Mercedes am Hockenheimring Platz nehmen konnte. 30 Jahre nachdem er dort mit dem A8 fuhr. Das «Yes!», als ihm die Mechaniker die Heizdecken runtergezogen

haben, muss etwa gleich laut gewesen sein wie damals das «Wow!», als der A8 auf die lange Waldgerade eingebogen ist. Auch das Gefühl beim Fahren sei vergleichbar, so Danner. Der Mercedes schiebt und schiebt. Wie damals der BMW. «Nur ist alles viel, viel geschmeidiger.»

Einer In- und Outlap folgen zwei gezeitete Runden. Auf denen lässt Danner den Stempel zumindest auf der Geraden unten. «Aber man versucht schon, risikooptimiert zu fahren», meint er. «Es wäre sehr peinlich, wenn man da ins Motodrom reinschmettert und das Auto ins Kiesbett schmeißt.»

Lenken, Schalten und Bremsen ist laut Testfahrer Danner ein Kinderspiel. Zumindest was die Bedienung betrifft. «Das heißt aber noch lange nicht, dass es einfach ist, mit dem Auto schnell zu fahren.»

Im Vergleich zum A8 hat der Mercedes weniger Power. Aber die kommt dafür umso mehr auf die Straße. «Der Abtrieb hat sich während der Kurve nicht ein einziges Mal verändert», wundert sich Danner. «Davon haben wir vor 30 Jahren nicht einmal zu träumen gewagt.»

Vielleicht erklärt das auch den Spitznamen, den der Arrows A8 trug: «Wobbly Wendy» – wabbelige Wendy. Davon ist beim Mercedes im schlimmsten Fall nur ein «W» übrig geblieben: das W05 für weltmeisterlich. ♦



Zentimeterarbeit: Danners Platz im Mercedes-Cockpit ist begrenzt



Danner 1986 im Arrows-Dress

Arrows-BMW A8		Mercedes W05
Aluminium/Kohlefaser	Chassis	Kohlefaser
Push-rod	Aufhängung vorne	Push-rod
Push-rod	Aufhängung hinten	Pull-rod
4385 mm	Länge	4800 mm
2150 mm	Breite	1800 mm
5-Gang (manuell)	Getriebe	8-Gang (sequenziell, halbautomatisch)
545 kg (ohne Fahrer)	Gewicht	691 kg (inkl. Fahrer)
BMW M12/13	Motor	Mercedes-Benz PU106A Hybrid
4/16	Zylinder/Ventile	6/24
1,5 Liter/10500/min	Hubraum/Drehzahl	1,6 Liter/15 000/min
ca. 1250 PS	Leistung	680 PS + 160 PS (Rückgewinnung)
Goodyear	Reifen	Pirelli
Thierry Boutsen (16 Einsätze 1985, 14 Einsätze 1986)	Fahrer	Lewis Hamilton (19 Einsätze 2014) Nico Rosberg (19 Einsätze 2014)
Gerhard Berger (16 Einsätze 1985)		
Christian Danner (9 Einsätze 1986)		
Marc Surer (5 Einsätze 1986)		
1	WM-Punkte	701
10.	Konstruktors-WM	1.

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die August-Highlights

IMRE PAULOVITS

... vor 20 Jahren



Ralf Waldmann siegte in Imola und hegte wieder Titelhoffnungen

Motorrad-WM Beim 250-ccm-GP von San Marino in Imola besiegte Ralf Waldmann (Honda) den Aprilia-Star Max Biaggi und schloss damit in der Gesamtwertung vier Grands Prix vor Saisonende bis auf zwölf Punkte zum Italiener auf. Biaggi war nach einem schlechten Start aus der Pole-Position beim Überholmanöver zu ungestüm ans Werk gegangen und zum Entsetzen seines Heimpublikums beim Überholmanöver gegen Jürgen Fuchs auf Rang 5 im Kies gestrandet. Waldmann hingegen blieb unantastbar und siegte fünf Sekunden vor dem Franzosen Olivier Jacque und dem Japaner Tohru Ukawa (beide Honda). «Waldi» war nach seinem vierten Saisonsieg begeistert: «Mental bin ich im Moment unheimlich stark, während Biaggi mit Aprilia in Verhandlungen über seine hohen Gehaltsforderungen verstrickt ist und er bis jetzt von Honda für 1997 nur eine

V2-Honda zugesichert bekommen hat. Die WM ist wieder völlig offen!» Doch trotz aller Zuversicht sollte es für Waldmann doch nicht reichen; Biaggi blieb am Ende des Jahres Weltmeister – mit nur sechs Punkten Vorsprung vor dem Deutschen. Honda räumte aber nicht nur bei den 250ern, sondern auch in der Halbliterklasse gleich alle drei Podestplätze ab. Der 500er-Superstar Michael Doohan besiegte seinen Teamkollegen Alex Crivillé um nur 0,104 Sekunden, zwei Sekunden dahinter kam Tadayuki Okada ins Ziel. Mit zehn bzw. zwölf Sekunden Rückstand sahen die besten Yamaha-Piloten Jean-Michel Bayle und Norifumi «Norick» Abe auf den Rängen 4 und 5 die Zielflagge. Bei den 125ern gewann der Japaner Masaki Tokudome (Aprilia) vor dem Marc-Márquez-Entdecker Emilio Alzamora (Honda) und Jorge Martínez (Aprilia). Fünfter wurde ein gewisser Valentino

Rossi auf einer Aprilia RSA. Neunter der Deutsche Manfred «Tex» Geissler (Aprilia).

US-Cross Jeremy McGrath führte nach zehn von 13 Rennen in den US-Nationals, doch Kawasaki-Pilot Jeff Emig rückte dem Honda-Star immer weiter auf den Pelz. In Millville holte Emig einen Doppelsieg und rückte bis auf 23 Punkte an «Big Mc» heran. Noch vor McGrath kam Ryan Hughes mit der zweiten Kawa zweimal auf P2.

CrossCountry-Rallye Bei der Australien-Rallye stürzte Spitzenreiter Heinz Kinigadner schwer. Der KTM-Werksfahrer und Dakar-Teilnehmer fiel in eine 50 Meter tiefe Schlucht. Knochenabsplitterungen im Beckenbereich und am Lendenwirbel waren die Folge.

Bahnsport Gerd Riss gewann in Scheeßel zum zweiten Mal die Langbahn-DM vor Karl Maier und Bernd Diener. Egon Müller blieb nur Rang 5.

... vor 40 Jahren



Giacomo Agostini: Letzter Sieg mit MV Agusta auf dem Nürburgring

Motorrad-WM Mit drei Grands Prix im August hatten die Piloten einen heißen Sommer, doch den vorzeitigen 500er-Weltmeister Barry Sheene ließ dies kalt, und er verzichtete auf die Reise nach Imatra, Bränn und zum Nürburgring. So gewann in Finnland Pat Hennen vor Lokalheld Teuvo Lämsivuori und dem Schweizer Philippe Coulon und holte so den ersten 500er-Sieg eines Amerikaners. In Bränn siegte der Brite John Newbold, Lämsivuori und Coulon wurden erneut Zweiter und Dritter. Auf der Nürburgring-Nordschleife schlug dann die Stunde des Giacomo Agostini. Als es am Sonntag kalt und regnerisch war, entschied er sich für die Viertakt-MV-Agusta, setzte sich gleich vom Start weg in Führung, und als der Regen stärker wurde, hängte er das Feld wie in seinen besten Tagen ab und gewann mit 52 Sekunden Vorsprung vor den Suzuki von Marco Lucchinelli und Pat Hennen. Dieser

122. GP-Sieg sollte Agos letzter werden und gleichzeitig der Schwanengesang der Viertakter und legendären MV Agusta. Bei den 125ern gewann Toni Mang seinen ersten Grand Prix, bei den Gespannen gab es einen deutschen Doppelsieg dank Schwärzel und Steinhausen.

Walter Villa hatte sich den 250er-WM-Titel bereits in Imatra mit einem Sieg gesichert, auf dem Nürburgring tat er das Gleiche bei den 350ern. Ángel Nieto sicherte sich auf der Nordschleife den Titel bei den 50ern.

Formel 750 In Silverstone teilten sich Steve Baker (Yamaha) und Mick Grant (Kawasaki) die Siege, der Spanier Victor Palomo erntete in der Addition der beiden Läufe den Gesamtsieg. Im FIM-Cup führt weiterhin Garry Nixon (Kawasaki), wenn der Amerikaner auch im ersten Rennen wegen eines zerborstenen Kolbens ausfiel und auf das zweite Rennen verzichten musste.

Endurance Beim 24-Stunden-Rennen in Spa siegten die Fran-

zosen Christian Léon/Jean-Claude Chemarin mit der Werks-Honda und holten sich so vorzeitig den EM-Titel.

Motocross-WM Roger DeCoster konnte seinen 500er-WM-Titel beim letzten Lauf im luxemburgischen Ettelbrück verteidigen. Der belgische Suzuki-Pilot sammelte zwar nur acht Punkte, behielt aber einen Sechspunkte-Vorsprung vor seinem niederländischen Markenkollegen Gerrit Wolsink. Wolsink stürzte im ersten Lauf im Angriff auf Leader Jaak van Velthoven und war damit geschlagen. Lauf- und WM-Dritter wurde Maico-Fahrer Adolf Weil.

Bahnsport Egon Müller gewann das Langbahn-WM-Semifinale in Scheeßel vor dem Neuseeländer Ivan Mauger und war damit nach zwei WM-Titeln in Folge für das WM-Finale 1976 in Marienbad qualifiziert. Auch für das Speedway-WM-Finale in Chorow/PL war der Kieler «Komet» bereits mit der Nummer 1 qualifiziert.

les Motorradsports

... vor 30 Jahren



Eddie Lawson: In Anderstorp vorzeitig den 500er-Titel gesichert



Carlos Lavado: Ebenfalls in Schweden zum Weltmeister gekürt

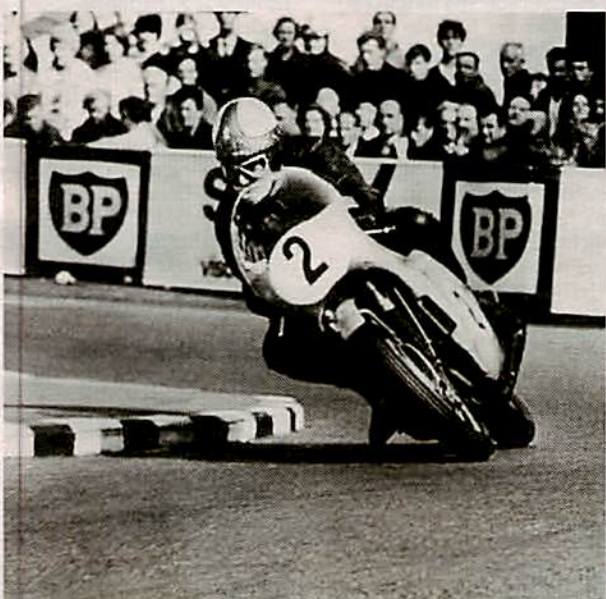
Motorrad-WM Beim Grand Prix von Anderstorp in Schweden wurden zwei Weltmeister gekrönt: Der Amerikaner Eddie Lawson sicherte sich und dem Team von Multi-Champion Giacomo Agostini mit der Zweitakt-Yamaha den Titel in der 500er-Königsklasse 1986. In seiner typischen Zurückhaltung und Bescheidenheit schob Lawson alle Komplimente und Glückwünsche in Richtung Yamaha: «Das Motorrad ist einfach fantastisch, das machte den Unterschied aus...» Frustriert war hingegen der Australier Wayne Gardner, der sich trotz Platz 2 mürrisch darüber beklagte, dass er mit der Honda auf den Geraden keine Chance gegen die leistungsmäßig überlegene Yamaha von Lawson gehabt habe. Trotzdem war Gardner insgesamt nicht unglücklich, denn Anfang der Saison war er nur als Wasserträger für Superstar Freddie Spencer (das Wunder-

kind hatte 1985 die 500er- und die 250er-WM gewonnen) gehandelt worden. Doch nach dem verletzungsbedingten Rückzug Spencers stieg Gardner zur Nummer 1 des Teams auf und ließ auch die Nummer 2 Yamahas, Randy Mamola, hinter sich. Bei den 250ern hieß der neuen Champion Carlos Lavado. Der Venezolaner gewann in Anderstorp das Rennen und damit eine Runde vor Saisonende den Titel. Toni Mang stürzte genauso wie Reinhold Roth, Hans Becker und Harald Eckl. Bester Deutscher wurde Siegfried Minich (Honda) auf Rang 9, während der Schweizer Jacques Cornu (Honda) immerhin auf Platz 7 landete. Für Yamaha-Pilot Martin Wimmer gab es nur einen zwölften Rang. Auch bei den Seitenwagen und den 125ern mussten die Deutschen unten durch: Steinhausen/Hiller verloren nach einer Kollision mit den Schweizer Zurbrüg-

Brüdern und einem dadurch verbogenen Schaltgestänge alle Podestchancen, und Adi Stadler schaffte mit der MBA in der Achttelliterklasse lediglich einen achten Rang. Die Schweizer waren erfolgreicher: Egloff/Egloff wurden Zweite bei den Seitenwagen, Bruno Kneubühler (LCR) und Thierry Feuz (MBA) holten sich bei den 125ern die Ränge 4 und 7.

Motocross-WM Auch 1986 endete die 500er-WM im August in Luxemburg, diesmal in Kohlenberg. Der Brite Dave Thorpe konnte mit den Plätzen 1 und 3 seinen im Vorjahr in Luxemburg gewonnenen Titel verteidigen. Dabei gab es ein erbittertes Duell mit dem belgischen Honda-Kollegen André Malherbe, der im zweiten Lauf hinter Kawasaki-Mann Georges Jobé ins Ziel kam. Nach Verletzungspause war Heinz Kinigadner erstmals wieder dabei und brachte seine KTM nicht ohne Stolz ins Ziel.

... vor 50 Jahren



Mike Hailwood: Sieg bei der Senior-TT, aber kein 500er-WM-Titel

Motorrad-WM Der Große Preis von Finnland in Imatra sorgte für eine Vorentscheidung in der 500er-WM. Zwar führte zunächst Mike Hailwood, doch dann ließ sich das Getriebe der Vierzylinder-Honda immer schwerer schalten – und Giacomo Agostini ließ nicht zweimal bitten. Er übernahm mit der 420er-MV-Dreizylinder die Führung und hängte Hailwood bis ins Ziel um 40 Sekunden ab. Jim Redman war von seiner Verletzung noch nicht genesen, so baute «Ago» seine WM-Führung so gut wie uneinholbar aus. Beim Ulster-GP und bei der nachgeholtten TT gewann zwar Hailwood, aber Agostini wurde jeweils Zweiter, womit er so gut wie Weltmeister war. Bei den 125ern kam es zwischen Phil Read und Luigi Taveri zu einem der legendären Schlagabtausche der Motorradgeschichte. Read drängte Taveri, dessen Fünfzylinder-Honda an dem Tag nicht perfekt lief,

mit der kleinen Zweizylinder-Yamaha mehrfach ab und kam so um gerade eine Zehntelsekunde vor dem Schweizer ins Ziel. Dieser schlug zwei Wochen später in Dundrod mit den gleichen Waffen zurück. Gleich im ersten schnellen Eck drückte er sich innen rein, und Read kam danach ganz aus dem Rhythmus und musste sich auch der zweiten Honda von Ralph Bryans geschlagen geben.

Bei der TT startete Mike Hailwood gleich in vier Klassen, doch auch er konnte die 125er-Fünfzylinder auf diesem Kurs nicht in den Griff bekommen. Bill Ivy machte so den Yamaha-Doppelsieg vor Phil Read klar. Wenn die 250er und die 500er auch zu einer klaren Beute von Mike Hailwood wurden, bei den 350ern blieb seine Honda gleich in der ersten Runde bei Bishopscourt stehen, so ging der Sieg an Agostini.

Straßensport Bei der 15. Auflage des Bremer Fischereihafenrennens gewann in der

125er-Klasse Siegfried Möhringer auf einer Ex-Werks-DKW aus den 1950er-Jahren, bei den 250ern Toni Gruber auf Bultaco, bei den 350ern Wipfler auf Aermacchi, bei den 500ern Ferdinand Kaczor und bei den Gespannen Möller/Buchecker, beide auf BMW.

Offroad Das Finale der 500er-Motocross-WM in Beuern gewann der Russe Victor Arbekow auf CZ. An Adolf Weils Maico machte die Elektrik sorgen, so wurde er nur Vierter. Paul Friedrichs durfte nicht in die BRD, der WM-Titel war ihm aber auch so nicht zu nehmen.

Die Deutsche Geländemeisterschaft ging in Soltau zu Ende, die noch verbliebenen Titel gingen an Siegfried Gienger (100 ccm), Dieter Kramer (125 ccm), Lenz Müller (175 ccm), Kurt Tweesmann (500 ccm) und Hartmann/Hartmann (Gespanne über 500 ccm).

Beim Sandbahn-EM-Finale in Mühlendorf holte sich Manfred Poschenrieder den Titel.

FAN SHOP

Modelle, Bücher, DVDs, Kalender – alles, was das Racer-Herz begehrt

< Zwei Williams-Raritäten

Minichamps hat zwei absolute Raritäten aus der Garage geschoben: Die beiden privaten Williams FW07 von Emilio de Villota (GP Spanien 1980) und Desiré Wilson (GP England 1980). Rund 65 Euro, auf 504 Stück lim., im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de

Doku zu einem Kultauto >

Der Opel GT war ein Kultauto. Dieses Buch liefert erstmalig eine umfassende Dokumentation der Rennsportgeschichte des kultigen Renners zwischen 1968 und 1975. 49 Euro, 300 S., Text engl./deutsch, ISBN: 978-3940306043, bei www.sportfahrer-zentrale.de



< Das Leben des Colin McRae

Dieses Video ist wenige Wochen, bevor ein tragischer Unfall die Leben von Colin, seines Sohnes Johnny und zweier Freunde der Familie kostete, entstanden. Absolut sehenswert! 19,90 Euro, Laufzeit 138 min, Kommentar engl., bei: www.rallyandracing.com



Schürzen-Alarm bei Ligier >

Ligier hat 1982 mit dem JS19 besonders clever sein wollen. Und das Auto vom Seitenkasten bis zum Heck mit Schürzen abgekleidet. Die Idee wurde verboten. Spark hat den Renner in 1:43 nachgebaut. Ca. 58 Euro, 1:43, im Fachhandel, Infos: www.sparkmodel.com



< Alkoholfreier Martini

Weil Alkohol-Werbung in Abu Dhabi verboten ist, hat Williams 2015 bei seinem FW37 einfach die roten Martini-Streifen entfernt. Minichamps hat den Wagen von Bottas und Massa nun in 1:18 auf den Markt gebracht. Rund 190 Euro, im Fachhandel, Adresse: s.o.



Black is beautiful >

ERA (English Racing Automobiles) hat bildhübsche Autos produziert. Dazu zählte auch der R4D, mit dem Raymond Mays vor und nach dem II. Weltkrieg fuhr. 60 Pfund, 320 Seiten, engl. ISBN: 978-1907085406, im Fachhandel oder bei: www.porterpress.co.uk

Namen & Nachrichten

Eine F1-Lady feiert den 70.

»» **Divina Galica** Die ehemalige britische Rennfahrerin feiert am Samstag (13.8.) ihren 70. Geburtstag. Galica war in jungen Jahren eine erfolgreiche Skirennläuferin. Durch Zufall wurde sie zu einem Promi-Autorennen eingeladen. Dort bewies sie großes Talent, sodass sie die Latten zur Seite legte und sich fortan dem Rennsport widmete. 1976 scheiterte sie mit einem Surtees F1 an der Quali beim Heim-GP in

Silverstone. Zwei weitere Versuche 1978 mit Hesketh scheiterten ebenfalls. Später wurde Galica zur Vizepräsidentin der Skip Barber Racing School gewählt.

»» **Kurt Thiim** Warum sich der DTM-Champ von 1986 jahrzehntelang zwei Jahre jünger gemacht hat, als er eigentlich ist, bleibt sein Geheimnis. Fakt ist: Der Däne wurde am vergangenen Mittwoch (3.8.) 60 und nicht 58 Jahre alt! Das bestätigt uns Sohn

Nicki. Wir gratulieren zum runden Geburtstag!

»» **Tom Coronel** Der niederländische WTCC-Pilot hat vor den Rennen in Argentinien sein Hotelzimmer geflutet. Der 44-Jährige ließ sich ein Bad ein, legte sich aufs Bett und schlief ein. Die Wanne lief über und die Überflutung nahm ihren Lauf – bis in die Hotellobby! Coronel war die Sache sichtlich peinlich und er gelobte: «Nächstes Mal gehe ich duschen.» ♦ CE/AW/MBR



Divina Galica 1978 beim Versuch, den Hesketh zu qualifizieren



Hotel geflutet: Tom Coronel

LESERBRIEFE

Asthmatische Mofas

Zu «Volle Dröhnung nur auf der Autobahn», MSA 33/2016

Zur Frage: Sind die deutschen Fans zu satt? Warum waren eine Woche zuvor knapp 60000 Zuschauer am Nürburgring beim WEC-Lauf? Die Fans sind nicht satt, sie wollen nur keine Prozession von Rennwagen sehen, die aus einem Container von einer Strategietruppe gelenkt werden und sich wie asthmatische Mofas anhören.
Ralf Hansjosten
D-54338 Schweich

Alles entschieden

Zum Formel-1-Rennen in Hockenheim, MSA 33/2016

Gut, Rosberg hat schon selbst dazu beigetragen, dass aus seinem 43-Punkte-Vorsprung inzwischen ein 19-Punkte-Rückstand geworden ist, aber Nico ist auch Opfer eines wetterwendisch geänderten und beliebig ausgelegten Strafrelements – den Rest besorgt dann noch sein Team: Eine klemmende Hand-Stoppuhr (!) macht aus einer 5-Sekunden-Zeitstrafe gleich mal gute 8 Sekunden, die Story kann Toto seiner Großmutter erzählen, flankiert von wieder nur mühsam seine Schadenfreude unterdrückenden Niki.

Die WM ist schon zur Sommerpause entschieden. Warum wird Lewis nicht gleich zum alten, neuen und sicher auch Weltmeister 2017 erklärt?
Dr. Franz-Rasso Böck
D-87439 Kempten

Unter aller Kanone

Zum Mercedes-Auftritt bei den 24h Spa, MSA 33/2016

Der Beschiss von Mercedes beim 24h von Spa ist unter aller Kanone. Ich habe überhaupt kein Verständnis für ein solches Verhalten! Meine persönliche Meinung ist, dass Mercedes das Gleiche bei den 24h am Nürburgring gemacht hat. Nur da wurde meiner Meinung nicht genug nachgebohrt! Und nun ist es nicht mehr nachweisbar. In Spa hätten sie auf jeden Fall viel härter bestraft werden müssen. Denn die Endplatzierungen sind in meinen Augen nicht verdient. Und ich frage mich immer noch, warum sie nicht den Originalmotor vom GT fahren. So, wie BMW auch den Motor fährt, der auch in der Serie verbaut ist. Der Slogan von Mercedes, «Das Beste oder nichts», ist gaaaanz weit weg vom Besten!
Werner Roscher
D-56299 Ochtendung

Schon Wahnsinn

Zu «Einmal Hölle und zurück», MSA 32/2016

Vielen Dank für die Story. Sie erweckte bei mir viele Erinnerungen. Ich war als junger Fan im Bereich Brunnchen Zeitzeuge dieser Stunden. Ich habe heute noch die Stimme von Jochen Luck im Ohr: «Im Bereich Bergwerk hat es einen Unfall gegeben, die Nummer 1 Niki Lauda war auch dabei», begleitet von dem hämischen Gejohle der «Ja zum Nürburgring»-Gemeinde. Niki war ja für Hockenheim. Meine Tonband-Aufzeichnungen davon sind leider durch Umzugswirren verloren gegangen. Die samstägliche Rekordrunde in 6:58 war schon Wahnsinn. Was das Heft betrifft, macht weiter so.
Alfred Bläsen
D-51107 Köln

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-70174 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:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffrer
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Babel,
 Georg Döbes, Martin Grühler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, 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: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Frédevalx, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, LAI, surton-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
 70174 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 Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigeneitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbekauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Efrigg
 iefrig@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 ih-
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-52 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

TIPP DER REDAKTION



Aus einer anderen Zeit: BMW M1 Procar beim DRM Revival

Zeitreise in der Eifel Während der moderne Automobilsport
 kommenden Wochenende weitestgehend ruht, findet am Nür-
 burgring mit dem 44. AvD Oldtimer Grand Prix eines der
 absoluten Highlights der deutschen Histo-Rennszene statt.
 Einzigartig ist dabei die Vielfalt der vertretenen Serien und
 Fahrzeuge. Von Formel- über Touren- und GT- bis hin zu rein-
 rassigen Sportwagen ist die ganze Bandbreite vertreten. Zu
 den Publikumsbeliebten zählen vor allem die Fahrzeuge des
 DRM Revival und die FIA Masters Historic Formula One, wo die
 F1-Boliden der 70er- und 80er-Jahre bestaunt werden können.
 Eine optische und akustische Kostprobe gefällig? Gerne:
 Youtube.com Best of AvD Oldtimer Grand Prix at Nürburgring 2015 (Best Sounds)

TERMINE

AUTOMOBIL

12.-14.8.	AvD Oldtimer Grand Prix, Nürburgring	D
14.8.	Tourenwagen/BTCC, Knockhill	GB
14.8.	Tourenwagen/STCC, Knutstorp	S

MOTORRAD

12./13.8.	Langbahn, Hertingen	DM	D
13.8.	Speedway, Mälilla	WM	S
13.8.	Speedway/Paar, Riga	EM	LV
13.8.	Ulster Grand Prix, Belfast	GB	GB
13.8.	Motocross, Unadilla/New York	USA	USA
13./14.8.	Grasbahn, Rastede	D	D
14.8.	MotoGP/Moto2/Moto3, Spielberg	WM	A
14.8.	IDM Superbike, Assen	DM	NL
14.8.	Motocross, Guntersdorf	ÖM	A
14.8.	Red Bull Rookies, Spielberg	A	A
15.8.	Grasbahn, Nandlstadt	DM	D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 9.8.

- 18.00 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 1**
- 18.00 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 1**
- 23.30 Rallye-EM, Rallye Rzeszow (PL), Inside ERC **EUROSPORT 1**

MITTWOCH, 10.8.

- 20.50 Blancpain GT Series Endurance Cup, 24h Spa-Francorchamps (Zus.) **MOTORS TV**
- 23.00 Tourenwagen-WM, Argentinien, WTCC All Access **EUROSPORT 1**

DONNERSTAG, 11.8.

- 17.00 Formel E, Saisonrückblick 2015/2016 (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 19.20 ADAC TCR Germany Nürburgring, Rennen 1 (W) **SPORT 1+**
- 20.00 ADAC GT Masters Nürburgring, Rennen 1 (W) **SPORT 1+**
- 21.10 ADAC Formel 4 Nürburgring, Rennen 1 (W) **SPORT 1+**
- 21.55 ADAC Formel 4 Nürburgring, Rennen 2 (W) **SPORT 1+**
- 22.35 ADAC TCR Germany Nürburgring, Rennen 2 (W) **SPORT 1+**
- 23.15 ADAC GT Masters Nürburgring, Rennen 2 (W) **SPORT 1+**

FREITAG, 12.8.

- 00.25 ADAC Formel 4 Nürburgring, Rennen 3 (W) **SPORT 1+**
- 08.35 Tourenwagen-WM, Argentinien, WTCC All Access **EUROSPORT 1**

SAMSTAG, 13.8.

- 11.30 ADAC GT Masters, Nürburgring, die Highlights (Zus.) **SPORT 1**
- 12.30 Deutsche Rallye Meisterschaft, Rallye Wartburg (Zus.) **SPORT 1**

SONNTAG, 14.8.

- 02.15 ADAC GT Masters, Nürburgring, die Highlights (Zus.) **SPORT 1**
- 14.00 Red Bull Air Race, Ascot (GB), Round of 14 (live) **SPORT 1+**
- 16.00 Red Bull Air Race, Ascot (GB), Round of 8 und Final 4 (live) **SPORT 1+**

MONTAG, 15.8.

- 12.30 Deutsche Rallye Meisterschaft, Rallye Wartburg (Zus.) **SPORT 1+**

MOTORRAD

DIENSTAG, 9.8.

- 10.30 Motocross-WM (MXGP) Frauenfeld, Rennen 1 (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 11.00 Motocross-WM (MXGP) Frauenfeld, Rennen 2 (Zus.) **EUROSPORT 1**

MITTWOCH, 10.8.

- 10.00 Motocross-WM (MX2): Frauenfeld, Rennen 1 (W) **MOTORS TV**
- 11.45 Motocross-WM (MX2) Frauenfeld, Rennen 2 (W) **MOTORS TV**

DONNERSTAG, 11.8.

- 14.05/19.15 Motorrad-WM, Ausblick auf die Rennen in Spielberg (A) **EUROSPORT 1**

FREITAG, 12.8.

- 09.00 Motorrad-WM/Moto3, Spielberg (A), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
- 10.00 Motorrad-WM/MotoGP, Spielberg (A), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
- 11.00 Motorrad-WM/Moto2, Spielberg (A), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
- 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Spielberg (A), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
- 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Spielberg (A), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
- 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Spielberg (A), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**

SAMSTAG, 13.8.

- 09.00 Motorrad-WM/Moto3, Spielberg (A), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
- 09.55 Motorrad-WM/MotoGP, Spielberg (A), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
- 10.55 Motorrad-WM/Moto2, Spielberg (A), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
- 11.45 Motorrad-WM, Spielberg (A), Vorberichte Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**
- 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Spielberg (A), Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**
- 13.15 Motorrad-WM/MotoGP, Spielberg (A), Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**
- 14.45 Motorrad-WM/Moto2, Spielberg (A), Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**

SONNTAG, 14.8.

- 08.30 Motorrad-WM, Spielberg (A), Warm-up (live) **EUROSPORT 1**
- 10.00 Motorrad-WM, Spielberg (A), Vorberichte Rennen (live) **EUROSPORT 1**
- 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Spielberg (A), Rennen (live) **EUROSPORT 1**
- 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Spielberg (A), Rennen (live) **SRF INFO**
- 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Spielberg (A), Rennen (live) **EUROSPORT 1**
- 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Spielberg (A), Rennen (live) **EUROSPORT 1**
- 20.35 Motorrad-WM/MotoGP, Spielberg (A), Rennen (W) **EUROSPORT 1**
- 21.15 Motorrad-WM/Moto2, Spielberg (A), Rennen (W) **EUROSPORT 1**

IM NÄCHSTEN HEFT/16.08.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Hintergrundstorys
MOTORRAD
 MotoGP: Österreich-GP
 IDM: Lauf in Assen (NL)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sport-
 fahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter
 Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.
 Die nächsten Einsätze: 20. August: Rheydter
 Club für Motorsport e.V. DMV; 27./28. August:
 DMV Wedemark-Rallye.
 Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



SBK **MOTUL**



FIM SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP
SUPERSPORT < SUPERSTOCK 1000 <

SUPERBIKE WM LAUSITZRING



German Round

16.-18. September 2016

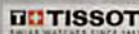


**➤ Wochenendticket
im Vorverkauf 59 €**

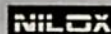
www.lausitzring.de

WORLD SBK.COM

Photo: BMW AG



PROSECCO DOC



TOP SPONSORS

OFFICIAL SPONSORS & ADVERTISERS

PARTNER