

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

# Rallye-WM Deutschland M-Sport auf Titelkurs

NR.36 / 23. AUGUST 2017



FI: Mercedes vs. Ferrari  
**Psycho-Krieg  
im WM-Duell**

VLN: 6h-Rennen  
**Manthey-Sieg  
im Regen**

Deutschland € 2,20

A € 2,40 · CH sfr 3,50 · I € 2,90

B, NL, LUX € 2,60 · E € 2,90



Superbike-WM am Lausitzring  
**Davies dominiert die  
Abschiedsrennen**



MotoGP-Interview  
**So hat Dovizioso  
Márquez ausgetrickst**



DTM in Zandvoort  
**BMW-Fehler lässt  
Rockenfeller jubeln**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Wie Ängste das große WM-Duell beeinflussen S. 4
- Formel 1** Kommentar zu Schumis erstem Sieg vor 25 Jahren S. 6
- Formel 1** Pirelli-Wünsche, Fahrer-notstand und News S. 7
- Formel 1** Interview mit Force-India-Pilot Estéban Ocon S. 8
- Formelsport** Formel-3-EM in Zandvoort, IndyCar Pocono S. 10
- Sportwagen** Manthey siegt beim VLN-Saisonhöhepunkt S. 12
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenwelt S. 14
- Rallye-WM** Tänak holt Sieg bei Deutschland-Rallye S. 16
- Rallyesport** Mehr Hintergründe zum deutschen WM-Lauf S. 20
- Rallyesport** Weitere WM-News und Vorschau Rallye-EM S. 22
- Tourenwagen** DTM: Glock und „Rocky“ Zandvoort-Sieger S. 24
- Tourenwagen-WM** Wer kann Monteiro noch stoppen? S. 27
- Tourenwagen** Supercars-Rekord, NASCAR und TCR-News S. 28

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Spielberg-Sieger Andrea Dovizioso S. 30
- Motorrad-WM** Hintergründe und Vorschau Silverstone S. 32
- Superbike-WM** Chaz Davies holt Doppelsieg in der Lausitz S. 34
- Superbike-WM** Statistik zu den Rennen am Lausitzring S. 36
- Straßensport** Superbike-WM, Endurance-WM und mehr S. 37
- Straßensport** Reiterberger ist Meister der IDM Superbike S. 38
- Motocross-WM** Cairoli fast durch, Seewer bleibt dran S. 40
- Offroad** Langbahn, Speedway, Motocross und mehr S. 42

## Leserservice:

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



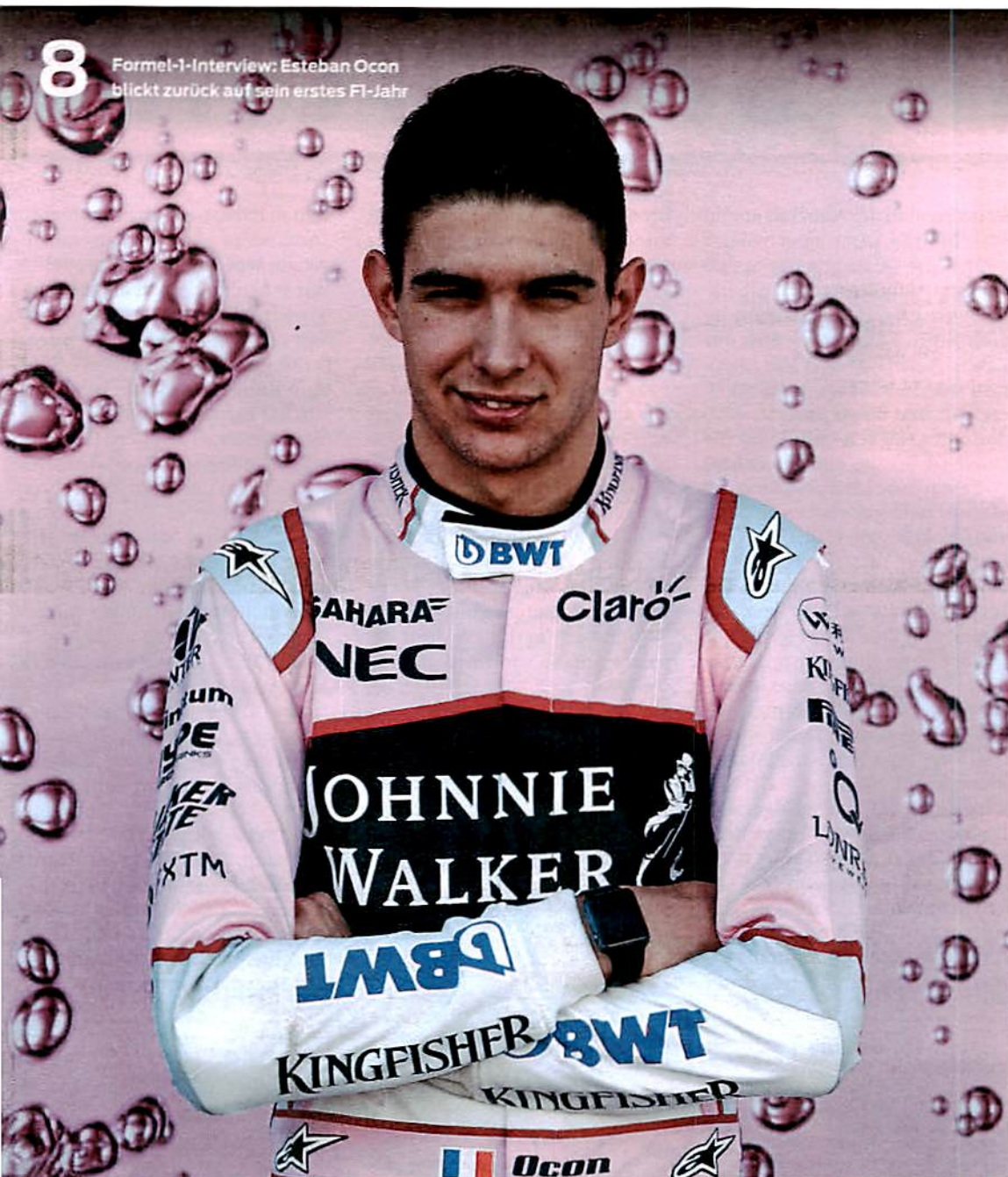
**12** VLN-6h-Rennen: Saisonhöhepunkt bei typischem Eifelwetter



**10** Formel-3-EM Zandvoort: Junoren sorgen für Action in den Dünen



**11** IndyCar Pocono 500: Dramatisches Finale im „Tricky Triangle“

**SCHUMILÄUM**

In Spa-Francorchamps jährt sich Ende August der erste F1-Sieg von Michael Schumacher zum 25. Mal. Wir blicken zurück auf einen Erfolg, der ein ganzes Land ins Formel-1-Fieber versetzte.

Seite 6

**VLN-PLÄNE**

Kommt die Zweiteilung des Starterfelds in der VLN? Sportchef Michael Bork beantwortet die dringenden Fragen zur Zukunft der Langstreckenmeisterschaft auf der Nordschleife.

Seite 15

**WRC2-TITEL VERGEBEN**

In der WRC2 ist die Entscheidung in puncto WM-Titel bereits gefallen. Skoda-Pilot Pontus Tide-  
mand machte die Sache bei der Rallye Deutschland allerdings spannender als geplant.

Seite 20



# Die Angst fährt mit

Angst ist ein ziemlich schlechter Ratgeber. Aber Angst ist auch ein Zustand, der den Ehrgeiz weckt. Der Umgang mit der Angst wird die WM entscheiden: Bei Mercedes ist es die Angst, nach der Dominanz zumindest einen der beiden Titel zu verlieren. Bei Ferrari die Angst, es wieder nicht zu schaffen.

Von: **Elmar Brümmer**

**M**aurizio Arrivabene, dem jeder Sieg noch ein paar Furchen mehr ins Gesicht zu treiben scheint, murmelt gern seinen Respekt vor der großen Aufgabe und dem großen Gegner. Der Teamchef von Ferrari gibt sich bescheiden, aber wenn er jemandem huldigt, dann ist es nicht unbedingt Sebastian Vettel, sondern immer der großen Tradition von Ferrari, dem großen Erbe und dem großen

Vorsitzenden der Neuzeit, Sergio Marchionne. „Das zeigt wieder einmal die Charakterstärke von Ferrari“, fabulierte Arrivabene nach der erneuten Entmannung von Kimi Räikkönen auf der Rennstrecke. Fiat-Boss Marchionne durfte in Budapest tatsächlich endlich mal einen Sieg der Scuderia live erleben – und was für einen. Ob ihn das erleichtert hat?

Es war eine Interpretation des Mannschaftsgeistes, zwar ganz anders als bei Mercedes, aber immerhin. Die Verschworenheit ist das größte Erfolgsgeheimnis des Ferrari-Jahrgangs 2017, manchmal erinnert die Schweigepflicht fast schon an einen mittelalterlichen Geheimbund. Umso mysteriöser muten da Stimmungsmeldungen aus dem Innenleben der Gestione Sportiva an. Mattia Binotto, der zweite stolze Italiener in der Teamrangfolge, soll ein hartes Regiment führen, dem gerade der offenbar äußerst talentierte Motorenmann Lorenzo Sassi zum Opfer gefallen ist. Unruhe wird natürlich dementiert, respektive nicht kommentiert, was allerdings nicht unbedingt

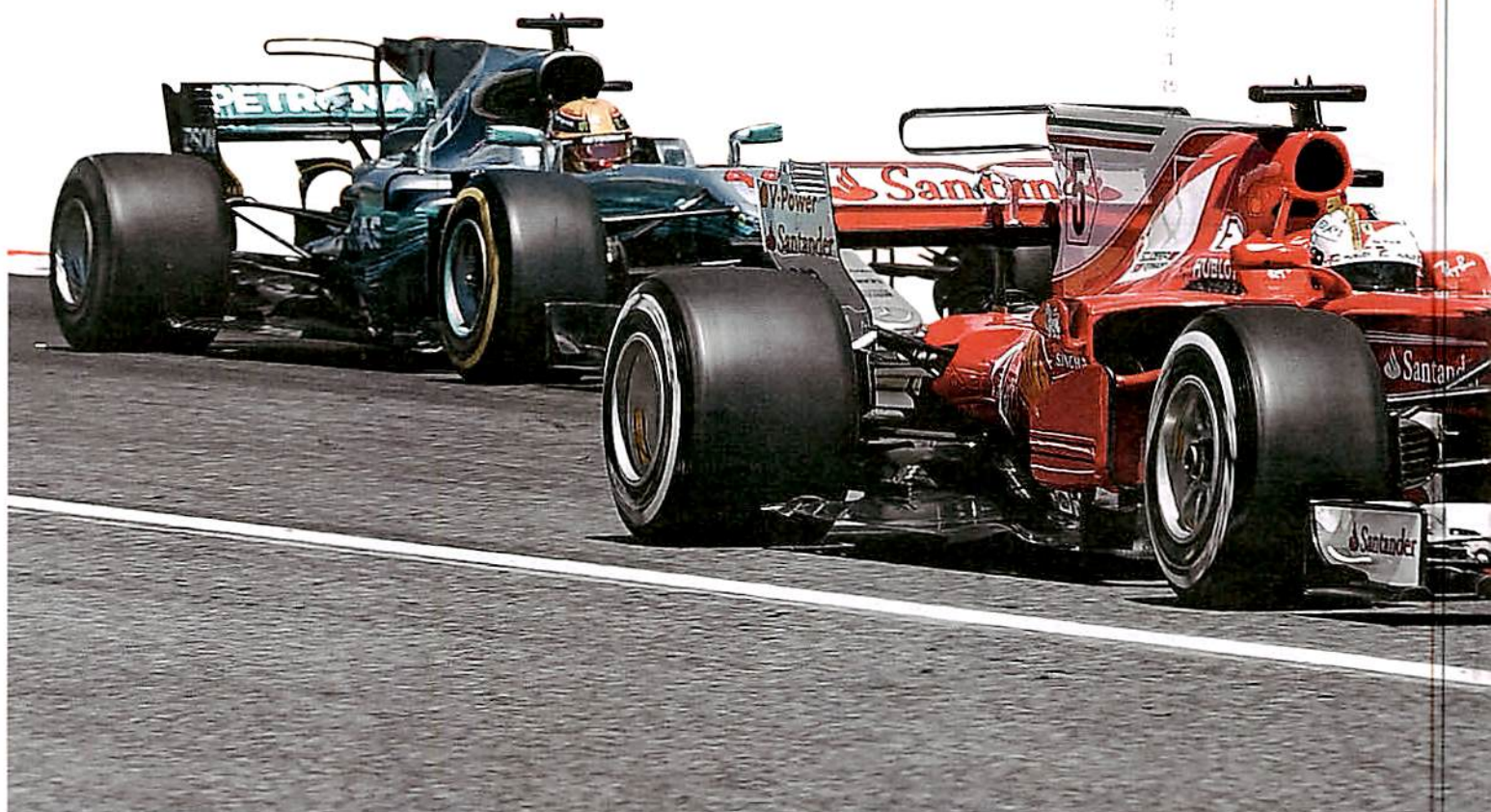
etwas über den Wahrheitsgehalt aussagen muss. Aber Arrivabene weiß, dass er angesichts der aggressiven Vorgehensweise auf der Rennstrecke jetzt unbedingt konzentrierte Gelassenheit im eigenen Laden braucht. Schon ein paar Mal soll die FIA die Roten aus der Grauzone des Reglements zurückgepfiffen haben. Das letzte Drittel des Rennjahres bricht an, die Sitten werden rauer. Es geht in die Phase, in der Ruhm und Ehre winken – oder das Scheitern droht. Vettel führt mit 14 Punkten auf Hamilton, das ist kein beruhigendes Polster.

Sebastian Vettel verweist bei jedem Anflug von Kritik darauf, dass man doch bitte schön zu be-

achten habe, wo man herkomme. „Außerdem wissen wir ziemlich genau, was unser Auto braucht. Wir sehen uns genau an, wo und wie wir uns verbessern können“, sagt der WM-Spitzenreiter. Auch für ihn wäre es eine massive Enttäuschung, das vierte Vertragsjahr bei Ferrari nicht als Champion antreten zu können. Deshalb redet er alle Zweifel von dannen, auch die am massiven Verbrauch von Motorenteilen. Das, und seine ewige Meuterei über den Boxenfunk, klingt ein bisschen nach dem berühmten Pfeifen im Wald – denn natürlich ist bei allem Ferrari-Aufschwung auch Angst mit im Spiel: die vor dem langen Atem von Mercedes.

Lewis Hamilton ist der Champion der Selbstmotivation, er kann eine ganze Rennmannschaft kalibrieren, und er hält sogar Valtteri Bottas bei Laune, obwohl der ihm plötzlich gefährlich werden kann. Aber Mercedes ist im Comeback-Modus, seit man die launische Diva Silberpfeil besser versteht. Das gibt die Hoffnung auf einen starken Herbst, und bei aller Nervosität von Toto Wolff an

**EIN KLARER TREND IST ZWISCHEN DEN TOP-TEAMS IMMER NOCH NICHT ZU ERKENNEN.**



## MERCEDES HAT BEREITS VOR WOCHEN IN DEN COMEBACK-MODUS GESCHALTET.

seinem Stammplatz in der Box ist es die Souveränität und die Expertise der ganzen Mannschaft, die den Titelverteidigern Hoffnung auf eine Kehrtwende gibt. Nico Rosberg, der Mann mit dem längsten Atem im Vorjahr, ist absolut von dieser Team-Kondition überzeugt, auch für diese Saison.

### Allison ahnt, was fehlt

„Es war hilfreich, dass die Strecke von Monaco unsere technischen Schwächen schonungslos aufgedeckt hat“, sagt Technikdirektor James Allison, „denn von da an haben wir uns anders mit dem Auto auseinandergesetzt und konnten uns auf die Fehlerbehebung konzentrieren.“ Ein schneller Rennwagen allein, das ahnen die Mercedes-Strategen, ist angesichts der scheinbar unbeirrbar form von Ferrari zu wenig. Seither versucht Mercedes vor allem den Reifennachteil zu kompensieren. Dass Ferraris guter Umgang mit den Gummis allein an Vettels Pirelli-Überstunden liegt, glaubt man bei den Silbernen nicht. Aber natürlich sorgen die extensiven bis exzessiven Bemühungen der Italiener durchaus für ein Unwohlsein bei Mercedes. Aber diese Angst wird verdrängt. Man erinnert sich an das Missgeschick vor zwei Jahren in Singapur, als



Kopf an Kopf: Geht der Schlagabtausch zwischen Vettel und Hamilton bis zum Saisonende weiter?

alle Welt schon das Star-Wars-Imperium wanken sah, dabei war es nur ein warnendes Zwischentief, aus dem die Truppe erstarbt zurückkehrte. Das ist sicher eines der großen Verdienste von Toto Wolff, seiner Mannschaft das nötige Vertrauen in die eigene Kompetenz eingepflegt zu haben. Niki Laudas gezielte Poltereien tun ein

Übriges. Denn wer denkt, dass die Formel-1-Weltmeisterschaft allein über Pferdestärken und Rundenzeiten entschieden wird, der irrt gewaltig. In diesem Zustand der Weltmeisterschaft, vor dem entscheidenden letzten Drittel, mit ihren wechselseitigen Vor- und Nachteilen zwischen den Teams nicht nur von Tag zu Tag, kann die mentale Form das Zünglein an der Waage sein. „Ich kann keinen klaren Trend erkennen, tatsächlich ist in diesem Jahr jedes Rennwo-

chenende anders“, weiß auch Mattia Binotto.

Und was meinen die Gladiatoren? „Ich glaube, dass wir das beste Auto haben“, sagte Lewis Hamilton beim Abschied in die Sommerpause selbstbewusst. Sebastian Vettel gab in Budapest wortwörtlich zurück: „Ich denke, dass wir das beste Auto haben.“ Das Entwicklungsrennen in den nächsten drei Monaten wird Aufschluss darüber geben, wessen Aussage stimmt – recht haben kann schließlich nur einer der beiden. ■



SUTTON IMAGES

WILHELM

# Deutschland entdeckt die Formel 1



Vor 25 Jahren feierte ein 23-jähriges Talent namens Michael Schumacher seinen ersten Sieg in der Formel 1. Elmar Brümmer erinnert sich an das Rennen in Belgien und den Effekt auf die neue Rennsportnation Deutschland.

Von: **Elmar Brümmer**

Reporter-Alltag vor einem Vierteljahrhundert bei einer angesehenen deutschen Tageszeitung. Wer Anfang der Neunziger mit Dienstreiseanträgen zum Chefredakteur marschiert, in denen das Wort „Motorsport“ auftaucht, der wird am nächsten Tag in großer Konferenzrunde von jedem Ressort belehrt. Die Politik vehement: „Das ist doch bestenfalls Umweltverschmutzung!“ Die Wirtschaft sachlich: „Verherrlichung von Raserei ist nicht unser Stil.“ Das Feuilleton schwärmerisch: „Todessehnsucht! Deckt doch schon James Dean ab.“ Das Vermischte hält sich raus, Boxenluder waren ja noch nicht erfunden. Immerhin, das Lokale springt bei: „Aber Stuttgart ist doch eine Autostadt...“ Reisen nach Monza, Monte Carlo, Suzuka sind schwer zu bekommen. Bis zu jenem Augustsonntag 1992 in den Ardennen. Der Tag, der nicht nur den Chefredakteur eines Besseren belehrt, sondern ein ganzes Land in einen sportlichen Taumel treibt, den es zuvor nur bei Boris Becker gegeben hatte. Nach Bum-Bum-Boris nun also Brumm-Brumm-Schumi.

Der erste deutsche Formel-1-Sieg nach 17 Jahren machte den Motorsport selbst für die Tageschau attraktiv, bis heute ist das so. Die großen Quoten hatte der damalige Sportkoordinator, nur ein Fan von einem PS, großzügig dem Luxemburger Garagensender RTL überlassen. Michael Schumacher setzte beim verregneten Großen Preis von Belgien zum Sprung in die Weltspitze an, damit begann der Boom in Deutschland. Selbst heute noch beschreibt „Der Spie-

gel“, generell der Verherrlichung des Sports völlig unverdächtig, die drei mobilen Qualitätsmerkmale von „made in Germany“ so: „Der Verbrennungsmotor wurde in Deutschland erfunden, die Autobahn ist deutsch, Michael Schumacher ist deutsch.“

## DER SIEG ZEIGT PARALLELEN ZU BORIS BECKER: SPA WIRD ZUM WOHNZIMMER EINER GANZEN NATION.

Aus der Formel 1 wird die Formel Schumi. Da mag, ähnlich wie bei den sogenannten „Sommer-, Herbst- oder Wintermärchen“ von Fußballern, Handballern oder sogar Biathleten ein generelles Wir-Gefühl mit Siegern mitspielen. Aber im Motorsport ist es noch einmal etwas anderes. Der Kronprinz der Königsklasse, vor dem die etablierten Fahrer schon ein Jahr zuvor bei seinem Debüt an gleicher Stelle Respekt hatten,

emanzipiert eine vom öffentlichen Interesse sträflich vernachlässigte Disziplin. Popularität entsteht häufig dank eines Protagonisten, mit dem man sich identifizieren kann. Und dieser ehrgeizige, erst 23 Jahre alte Pilot im bunten Benetton-Rennwagen verkörpert bei seinem ersten Sieg das, was sich jeder deutsche Autofahrer insgeheim an Fähigkeiten auf die Fahne schreibt: Souveränität, Talent, Risikobewusstsein, Instinkt und Taktik. Nur eben, dass Eau Rouge nicht die Mittelspur der A5 ist.

### Mick dreht Ehrenrunden

Allen in Spa ist klar, dass das kein One-Hit-Wonder sein wird. Sondern dass da jemand zielstrebig Kapital aus seinen Fähigkeiten schlagen wird, von Rennen zu Rennen Routine und irgendwann dann auch den Weltmeistertitel gewinnen wird. Diesen ersten Erfolg von Spa nimmt Michael Schumacher vermeintlich nüchtern, weil er sich schon früh einen Schutzpanzer für seine Gefühle zugelegt hat. Deshalb kann nur spekuliert werden, wie sehr ihn dieses frühe Erreichen seines Ziels

emotional mitgenommen hat. Es hat ihm auf jeden Fall die Bestätigung gegeben, dass alles möglich sein könnte in dieser Formel 1, dass er noch ganz am Anfang steht, seinen Lebenstraum zu verwirklichen. Es ist von diesem Zeitpunkt an nicht mehr sein großer Traum allein. Dem ersten von 91 Siegen folgen plötzlich die Fans, die Sponsoren, die Journalisten – und andere deutsche Rennfahrer. Es ist die Initialzündung der Formel 1 in Deutschland. Aus dem Jugendzimmer Spa wird Schumachers Wohnzimmer, ganz wie Wimbledon das von Boris Becker geworden ist. Dass sein Sohn Mick dieses Jahr im Weltmeister-Benetton von 1994 Ehrenrunden drehen wird, ist eine großartige Hommage. Es dürfte diesmal ein Leichtes sein, die Genehmigung für eine Dienstreise nach Spa zu bekommen. Die Formel 1 boomt immer noch. Schumi sei Dank. ■

### RETURN TO SENDER

Thema: „Schumachers erster Sieg“

Ist der Formel-1-Boom schon wieder vorbei? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

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



Da ist das Ding: Mit seinem ersten Sieg löste Michael Schumacher einen riesigen Formel-1-Boom in Deutschland aus

Formel 1

# Pirellis Wünsche für die Zukunft

Paul Hembery kennt sich aus mit der Formel 1. Pirellis ehemaliger Sportdirektor ist inzwischen Chef der Reifenmarke in Lateinamerika. Mit etwas Abstand zum Tagesgeschäft formuliert Hembery Pirellis Wünsche für die Zukunft.

Von: **Michael Schmidt**

**P**irellis Exklusiv-Vertrag als Reifenausrüster der Formel 1 läuft noch bis 2019. Gerne würden die Italiener darüber hinaus in der Königsklasse mitmischen.

Wie viele andere Parteien beobachtet Pirelli derzeit, wie Liberty Media die Formel 1 umstrukturiert. Die Besitzer fassen neue Rennorte ins Auge. New York und Las Vegas wurden genannt. Pirelli macht einen Vorschlag, sollte der Kalender wachsen. „Wenn wir die Anzahl



Mario Isola (l.) hat die Arbeit von Paul Hembery an der Strecke übernommen

der Rennen vergrößern, sollten wir sie regionalisieren. Also einen Block in Europa, einen in Amerika, einen in Asien. Das reduziert den Reisestress. Und bringt die Formel 1 der entsprechenden Region näher, weil sie dann eine Saison in der Saison über ein paar Monate in ihrem Umfeld erleben“, sagt Paul Hembery, Pirellis ehemaliger Sportdirektor, der jetzt als Chef

von Pirelli Lateinamerika tätig ist. Liberty Media erörtert auch Änderungen bei der TV-Übertragung. Hembery warnt davor, die Formel 1 ausschließlich im Bezahlfernsehen zu zeigen. „Das würde uns Fans kosten. Wir brauchen eine gesunde Balance zwischen Free-TV und Pay-TV. Und gute Ideen, wie wir die Formel 1 auf Smartphones verfügbar machen.“ ■

Formel 1

# Neue F1-Piloten gesucht

Die Formel 1 hat einen Notstand an Fahrern mit Superlizenz. Die meisten Piloten, die eine besitzen, kommen als Formel-1-Pilot nicht infrage.

Von: **Michael Schmidt**

**A**ls Williams Ersatz für Felipe Massa suchte, da war die einzige Lösung Paul di Resta. Ein Pilot, der 1344 Tage lang nicht mehr Formel 1 gefahren war. Die Notlage von Williams hat dem GP-Zirkus ein ernstes Problem aufgezeigt. Es gibt im Augenblick nicht genügend Nachwuchspiloten mit einer Superlizenz und den nötigen Formel-1-Kilometern. Schuld ist das strenge FIA-System, das 2015 eingeführt wurde. Es vergibt je nach Rennserie und Platzierung Punkte an die Fahrer. Die magische Grenze liegt bei 40. Nur 38 Piloten liegen darüber. Doch da-

von kommen momentan nur sieben für die Formel 1 infrage: Antonio Giovinazzi (76 Punkte), Sergey Sirotkin (70), Pierre Gasly (69), Oliver Rowland (53), Charles Leclerc (47), Nyck de Vries (45) und Felix Rosenqvist (43).

2018 wird sich die Lage aber etwas entspannen. Dann rutschen nach den derzeitigen Meisterschaftsständen neun junge

Piloten nach: Lando Norris (77 Punkte) Maxi Günther (63), George Russell (59), Josef Newgarden (54), Egor Orudzhev (50), Jack Aitken (47), Matevos Isaakyan (45), Luca Ghiotto (44) und Artem Markelov (42). Die meisten Punkte hat aktuell übrigens Sébastien Buemi auf dem Konto. Dank WEC und Formel E bringt es der Schweizer auf satte 181 Zähler. ■



Charles Leclerc und Artem Markelov liegen schon über der 40-Punkte-Marke

## NACHRICHTEN

### ROSBERG IM MUSEUM

Mercedes hat das Meister-Auto von Nico Rosberg ins Firmenmuseum gestellt. Zur feierlichen Zeremonie war der amtierende Champion selbst nach Stuttgart gereist, um mit den anwesenden Fans noch einmal in seinen schönsten Erinnerungen an die vergangene Saison zu schwelgen.

### FORMEL 1 AM COMPUTER

Die Formel 1 startet eine offizielle Meisterschaft für Computer-Rennfahrer. Gespielt wird mit der 2017er-Ausgabe des F1-Games von Codemasters (ab 25. August im Handel). Start der sogenannten „E-Sport-Serie“ ist im September. In mehreren Qualifikationen sollen zunächst die schnellsten 40 Gamer ermittelt werden, die dann im Oktober bei einem großen Event in London das Halbfinale ausfahren. Die Entscheidung der virtuellen Meisterschaft fällt dann im Rahmen des echten Finales der Formel-1-Saison in Abu Dhabi. In mehreren Endläufen suchen die Top-20-Fahrer den Besten der Besten, der sich Formel-1-E-Sport-Weltmeister nennen darf.

### BOXENSTOPP-KÖNIGE

Auf der Rennstrecke zeigt die Formkurve nach unten, bei den Boxenstopps ist Williams weiter top. Nach Platz 1 im Vorjahr sieht es nach einer erfolgreichen Titelverteidigung aus. Die Truppe unter der Leitung von Cheffingieur Rob Smedley stellte nach Berechnungen von DHL bei sieben der elf Rennen die schnellste Crew. Die anderen Tagessiege räumten zwei Mal Red Bull und je ein Mal Mercedes und Ferrari ab. Durch die breiten Reifen sind die Boxenstopps 2017 drei Zehntel langsamer geworden. Die Bestmarke hält auch hier Williams: Felipe Massa wurde in Silverstone in 2,02 Sekunden abgefertigt. Auch die zweit-, dritt-, und viertschnellsten Stopps gehen auf das Konto von Williams. Erst dann folgen Mercedes (2,23 s) und Red Bull (2,33 s).



Force Indias Entscheidung pro Esteban Ocon hat sich ausgezahlt. Der Franzose punktet praktisch bei jedem Grand Prix. Im Interview spricht er über seinen Werdegang und sein erstes Jahr in der Formel 1.

Von: **Andreas Haupt**

**In Spa fuhren Sie 2016 Ihren ersten Grand Prix. Ein Jahr Formel 1: Wie fühlt es sich an, und wie fällt das Zwischenfazit aus?**

Die Zeit ist so unglaublich schnell verfliegen. Ich erinnere mich noch gut daran, wie ich für Renault 2016 in Ungarn das erste Training bestritt. Das fühlt sich an wie gestern. Ich genieße mein Leben und den Moment. Das ist das Wichtigste. Wirklich überrascht hat mich nichts.

**Was war Ihr persönliches Highlight?**

Aus fahrerischer Sicht vermutlich das Rennen in Kanada in diesem Jahr.

**Nicht das Brasilien-Rennen im Vorjahr mit Manor, als Sie lange in den Punkterängen lagen?**

Oh ja, stimmt. Ich dachte, Sie beziehen Ihre Frage nur auf diese Saison. Das Regenrennen in Brasilien war super. Ich habe das Auto unglaublich gespürt und konnte deshalb großes Selbstvertrauen aufbauen.



**Esteban Ocon**

**Geburtstag:** 17. September 1996

**Geburtsort:** Évreux (F)

**Team:** Force India

**KARRIERE**

2006–2011: Kartsport  
2012: Alpine Formel Renault (7.) + Formel Renault 2.0 Eurocup (14.)  
2013: Alpine Formel Renault (12.) + Formel Renault 2.0 Eurocup (3.)  
2014: Formel 3 (1.)  
2015: GP3 (1.)  
2016: DTM + Formel 1 (Manor)

**HOBBYS**

Kino, Radfahren

XPB

# „Ich will so oft es geht mit dem Team zusammen sein“

**Wohlfühlen war im Manor nicht immer der Fall. Weil Sie zu groß für das Cockpit waren und verkrümmt im Auto saßen.**

Das war wirklich schwierig. Ich habe nicht richtig ins Auto gepasst. Bis Singapur kämpfte ich stark mit der Sitzposition. Erst danach besserte sich die Lage. Aber selbst am Ende des Jahres war es nicht optimal. Ich wusste allerdings, was mich erwartet. Ich bin mitten in der Saison eingestiegen. Es gab keine Zeit für große Anpassungen. Dafür fühle ich mich in meinem Force India jetzt so wohl wie zu Formel-3-Zeiten.

**Andere Fahrer hätten sich in Ihrer Situation beschwert. Von Ihnen kam nie eine Klage oder auch nur ein böses Wort.**

Es ist mein Problem, wenn ich nicht ins Auto passe. Dann muss ich eben mit dem Team daran arbeiten. Wenn ich in meinem Privatleben ein Problem habe, renne ich ja auch nicht zum nächsten Typen und sage: Ich habe ein Problem. Das interessiert ihn nicht. Das Ergebnis zählt. Es hätte meine Situation auch nicht verbessert, wenn ich mich in den Medien beschwert oder gejamert hätte.

**Jetzt fahren Sie für Force India. In elf Rennen haben Sie zehnmal gepunktet. Warum passt diese Kombination so gut?**

Ich bin sehr zufrieden mit meiner Position im Team, fühle mich aufgehoben. Ich sehe mich immer noch als Rookie. Trotzdem bekomme ich die Chance, in jedem Rennen zu punkten. Ich kann mit Force India um große Ergebnisse fahren.

**Was mit Manor praktisch unmöglich war.**

Ressourcen bedeuten Wissen in der Formel 1. Force India ist ein großartiges Team. Manor war es aber auch. Es ist eine Schande, was mit dem Team passiert ist. Sie haben so viel aus so wenig Geld gemacht.

**Wie oft sind Sie in der Fabrik in Silverstone?**

Fast immer. Entweder vor oder nach einem Rennen. Ich spreche mit den Ingenieuren und übe im Simulator. Ich will sooft es geht mit dem Team zusammen sein.

**Was machen Sie sonst, um sich zu verbessern?**

Ich schaue mir Ausschnitte aus allen meinen Rennen an. Die Schlüsselmomente wie Qualifikationsrunden, Starts und Überholmanöver. Das ist sehr wichtig. Man muss als Fahrer an jedem Detail arbeiten.

**Kennen Sie alle Teammitglieder beim Namen?**

Leider nein. Ich kenne die meisten. Aber es ist leider nicht möglich, die Namen von etwa 400 Mitarbeitern zu kennen. Obwohl ich mein Bestes dafür gebe.

**»DU MUSST OPFER BRINGEN. ABER ICH WUSSTE, DASS ICH SPÄTER SPASS HABEN WERDE.«**

Esteban Ocon

**Sie haben mit Sergio Pérez einen erfahrenen Teamkollegen. Wie viel Einfluss können Sie da auf die Entwicklung des Teams nehmen?**

Mein Einfluss ist groß. Sergio und ich arbeiten in dieselbe Richtung. Unser Feedback ist entscheidend für die Ingenieure, was die Entwicklung neuer Teile anbetrifft und den Weg, den wir einschlagen sollten.

**Was lernen Sie von Pérez? Und ist er der zähste Teamkollege in Ihrer Karriere?**

Zu Beginn des Jahres habe ich sehr viel von ihm gelernt in Bezug auf den Fahrstil. Zum Beispiel wo ich besonders stark pushen muss, wo ich mich zurückhalten sollte und wie ich mit den Reifen umgehen muss. Was



Ocon folgt Pérez: Das teaminterne Duell gehört zu den Highlights der Saison

er angestellt hat, um sie aufzuwärmen oder abzukühlen. Viele Kleinigkeiten, die am Ende einen gewaltigen Unterschied ausmachen. Jetzt ebbt es etwas ab. Das ist aber normal. Sergio ist ein harter Brocken. Aber andere Teamkollegen waren auch stark. Zum Beispiel Antonio Fuoco, Marvin Kirchhöfer, Pascal Wehrlein oder Daniil Kvyat.

**Ihre Karriere war ein steiniger Weg. Sie wohnen mit Ihrer Familie in einem Wohnwagen. Haben Sie da auch mal Freunde eingeladen?**

Ich hatte keine Freunde. Meine Konzentration galt nur dem Rennfahren. Wenn ich mal Playstation spielte, dann halt alleine.

**Wo haben Sie gelernt, sich so auf eine Sache zu stürzen?**

Irgendwann bemerkst du, dass du das Talent hast, deine Träume zu verwirklichen. Du musst eine Entscheidung treffen: Jetzt oder nie. Du musst Opfer bringen. Dafür waren meine Familie und ich bereit. Es waren schwere Zeiten. Aber ich wusste, dass ich später Spaß haben werde, sobald ich meinen Platz in der Szene gefunden habe. Wenn von nun an alles nach Plan läuft, sollte ich den Rest meines Lebens genießen können.

**Wann war der Punkt?**

Sehr früh. Mit zehn oder elf Jahren. Mit zwölf kam zum Glück die Gravity Academy, die mich in

ihr Förderprogramm integrierte. Von da an verlief meine Karriere professioneller.

**Haben Sie einen Karriereplan?**

In der Formel 1 kannst du nichts planen. Es macht deshalb keinen Sinn, zu sagen, in diesem Alter will ich dies und jenes erreicht haben. Eines ist klar: Ich will Weltmeister werden.

**Die meisten Sportler kaufen sich große Häuser und fahren dicke Autos, sobald Sie Geld haben. Wie sieht es bei Ihnen aus?**

So viel Geld verdiene ich ja noch nicht. Aber mal ehrlich: Zuerst muss ich denjenigen etwas zurückgeben, die alles für mich gegeben haben. Das ist meine Familie. Da bin ich gerade dabei. Danach kann ich anfangen, mich selbst mit coolen Sachen zu beschenken. Aber ich werde mein Geld nicht für sinnloses Zeug verschwenden. Ich gebe nichts auf Statussymbole.

**Es wurde viel über Ihren Beinahe-Job bei McDonald's geschrieben, als die Kasse leer war.**

Die Geschichte hat sich rasend schnell im Internet verbreitet. Ich würde heute bestimmt nicht bei McDonald's arbeiten, wenn ich nicht durch Mercedes in die Formel 1 gekommen wäre. Ich wäre dann wahrscheinlich Mechaniker geworden wie mein Vater. ■

# Norris übernimmt Spitze

Lando Norris dominierte das Rennwochenende in Zandvoort. Nur ein kleiner Fehler verhinderte das perfekte Ergebnis.

Von: Tobias Grüner

## F3-EM ZANDVOORT 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Lando Norris	34:40,756 min
2. Joel Eriksson	+8,974 s
3. Maximilian Günther	+11,653 s
4. Ferdinand Habsburg	+12,493 s
5. Callum Ilott	+13,002 s
6. Mick Schumacher	+20,000s
7. Pedro Piquet	+21,066 s
8. Jake Hughes	+21,761 s
9. Jehan Daruvala	+22,989 s
10. Harrison Newey	+24,258 s

## F3-EM ZANDVOORT 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Callum Ilott	34:52,414 min
2. Jake Hughes	+7,371 s
3. Lando Norris	+8,742 s
4. Harrison Newey	+14,993 s
5. David Beckmann	+15,650 s
6. Ferdinand Habsburg	+20,059 s
7. Maximilian Günther	+20,756 s
8. Guanyu Zhou	+21,837 s
9. Mick Schumacher	+22,405 s
10. Ralf Aron	+23,367 s

## F3-EM ZANDVOORT 3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Lando Norris	35:44,299 min
2. Ferdinand Habsburg	+6,646 s
3. Maximilian Günther	+11,530 s
4. Guanyu Zhou	+15,058 s
5. Jake Hughes	+31,078 s
6. Pedro Piquet	+31,541 s
7. Harrison Newey	+31,936 s
8. Ralf Aron	+32,461 s
9. Joey Mawson	+32,817 s
10. Nikita Mazepin	+32,976 s

## FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Lando Norris	313
2. Maximilian Günther	302
3. Joel Eriksson	258
4. Callum Ilott	221
5. Jehan Daruvala	140
6. Jake Hughes	132
7. Ferdinand Habsburg	131
8. Guanyu Zhou	115
9. Harrison Newey	94
10. Ralf Aron	85

Nach seinem sensationellen Formel-1-Test für McLaren in Budapest Anfang August war Lando Norris mit viel Rückenwind nach Zandvoort gereist. Und das britische Supertalent enttäuschte die hohen Erwartungen nicht. Im ersten Qualifying schnappte sich der 17-Jährige mit zwölf Tausendstel Vorsprung vor Ferdinand Habsburg die Pole-Position. Im Rennen machte es Norris dann nicht ganz so spannend. Souverän fuhr der Youngster Saisonsieg Nummer 6 nach Hause. Auch im zweiten Qualifying sah es nach dem perfekten Durchmarsch aus. Doch dann kam Norris der Unfall von Jehan Daruvala dazwischen. Der Inder leistete sich einen heftigen Abflug und schlug in die Bande ein. Weil Norris das Tempo an der Unfallstelle nicht ausreichend verlangsamte, setzte es eine Startplatzstrafe – wie auch für acht weitere Fahrer. Statt von der Pole-Position ging es im zweiten Rennen nur von Rang 3 los. Auf der überholfeindlichen Strecke von Zandvoort war

der Sieg damit außer Reichweite. Norris musste Callum Ilott und Jake Hughes auf dem rein britischen Podium den Vortritt lassen. Im dritten Rennen lief dann wieder alles nach Plan: Pole-Position und Saisonsieg Nummer 7.

### Günther nicht gut genug

Als Bonus gab es für Norris auch noch die Meisterschaftsführung obendrauf. Maxi Günther, der mit 18 Punkten Vorsprung nach Holland gereist war, erwischte kein optimales Wochenende. Genau wie Norris wurde der Deutsche im zweiten Lauf nach hinten versetzt, was zu einem siebten Platz führte. Dazu noch zweimal Rang 3 – das war zu wenig, um mit einem Norris in Bestform zu konkurrieren. Auch Joel Eriksson, der dritte Meisterschaftskandidat, konnte das Tempo nicht mitgehen. Mehr als ein zweiter Platz im ersten Rennen sprang nicht heraus. Damit scheint sich der Schwede aus dem Titelkampf verabschiedet zu haben. Besser lief es für Ferdinand Habsburg. Nach dem Pre-

miersieg einen Monat zuvor in Spa sammelte der Österreicher in Zandvoort die zweitmeisten Punkte (38) aller Fahrer. Damit schob er sich auf Rang sieben in der Gesamtwertung. Bei den deutschen Piloten gab es Licht und Schatten. David Beckmann erlebte schon früh eine Schrecksekunde. Nach einer von Guanyu Zhou ausgelösten Kettenreaktion am Start von Rennen 1 krachte Ralf Aron in den Motopark-Renner des Hageners, der sich im Kiesbett überschlug und auf dem Überrollbügel liegen blieb. Beckmann stieg unverletzt aus und ließ nur wenig später sein Talent mit den Startplätzen 4 und 6 für die beiden Sonntagsrennen aufblitzen. Nach Rang 5 im zweiten Rennen warf ihn aber ein verpatzter Start in Rennen 3 schnell aus den Punkten. Mick Schumacher mühte sich meist im Mittelfeld. 10 Punkte in drei Rennen sind zu wenig für die hohen Ansprüche des Prema-Piloten. Noch schlechter lief es für Keyvan Andres, der nach wie vor auf die ersten Punkte der Saison wartet. ■



Lando Norris kommt zum Saisonendspurt richtig in Fahrt. Mit zwei Siegen in Zandvoort überholte er Maxi Günther

# Power-Sieg mit Pannen



Das Pocono 500 war ein Krimi mit zehn Autos in 6,9 Sekunden. Sieger Will Power gewann dank kluger Strategie ein Rennen, bei dem er wegen unplanmäßiger Boxenstopps schon eine Runde zurücklag.

Von: **Michael Schmidt**

Viele hatten Will Power schon abgeschrieben. In der 66. Runde warf ein Frontflügelwechsel den Australier eine Runde zurück. Später musste auch noch die komplette Heckverkleidung getauscht werden. Diesmal ohne Zeitverlust in einer Gelbphase. Eine alternative Tankstopp-Sequenz und eine weitere Gelbphase brachten Power zurück ins Geschäft. Nachdem sich der Penske-Pilot eine Zeit lang im Mittelfeld versteckt hatte, tauchte er in der 158. von 200 Runden plötzlich an der Spitze auf. Und Power blieb auch dann noch in Führung, als er nach Boxenstopps mit seinen Gegnern wieder gleichgezogen hatte. Mehr noch. Er führte 4,3 Sekunden vor Tony Kanaan.

Dann begann das große Finale eines Rennens mit 590 Überholmanövern. Der Sprung aus dem Nichts an die Spitze gelang, weil Power in einer Phase, in der Tony

Kanaan und Graham Rahl mit 15 Führungswechseln in 17 Runden viel Zeit verloren. Power konnte ohne Verkehr 10 Runden lang Rekordrunden fahren.

Eine ähnliche Auferstehung feierte der Zweitplatzierte Josef Newgarden. In Runde 130 lag der Meisterschaftsführende noch auf Rang 13. Am Ende machten Newgarden, Rossi und Kanaan Jagd auf Power. Der verteidigte sich nach allen Regeln der Kunst, indem er vor Turn 3 die Innenspur abdeckte: „Ich wusste, dass es Josef nur dort probieren konnte“, meinte ein erschöpfter Sieger.

## Crash, Krankenhaus, Achter

Der Showdown war ein Thriller. Die ersten 10 Autos lagen innerhalb von 6,9 Sekunden. Power wiederholte seinen Vorjahressieg, weil Newgarden seinen Punktevorsprung im Titelrennen nicht riskieren wollte, Rossis Honda-Motor Leistung verlor und Kanaan von einem gebrochenen Frontflügel gebremst wurde.

Das Tricky Triangle von Pocono forderte schon im Training seine Opfer. Ed Carpenter crashte in Turn 3, Helio Castroneves in Turn 1. Eine Windböe warf Ryan Hunter-Reay in der Zielkurve aus der Bahn. Dem ersten Aufprall mit 138 g in die äußere Begrenzungsmauer folgte ein zweiter Einschlag in die Boxenmauer. Hunter-Reay klagte über Schmerzen im linken Knie und der Hüft-

te. Nach einem Check im Krankenhaus gaben die Ärzte grünes Licht. Der 36-jährige Amerikaner biss die Zähne zusammen und wurde Achter. Bei Halbzeit hatte er das Rennen sogar angeführt.

Im Fahrerfeld kam es zu zwei Umbesetzungen. Das Schmidt-Peterson-Team trennte sich von Mikhail Aleshin. Der Kolumbianer Sebastián Saavedra ersetzte ihn. In den letzten beiden Rennen in Watkins Glen und Sears Point soll DTM-Pilot Robert Wickens in diesem Auto seine IndyCar-Premiere feiern. Bei Coyne saß Ex-Formel-1-Pilot Esteban Gutiérrez im zweiten Auto. Stammfahrer Sébastien Bourdais hatte zwar in der Woche zuvor von den Ärzten die Rennfreigabe erhalten, wollte aber nach seinem Indy-Crash nicht auf einem Superspeedway sein Comeback geben. ■

## INDYCAR POCONO 500

1.	Will Power	2:43.16.6005 h
2.	Josef Newgarden	+ 0.5268 s
3.	Alexander Rossi	+ 0.7112 s
4.	Simon Pagenaud	+ 0.8770 s
5.	Tony Kanaan	+ 2.9056 s
6.	Scott Dixon	+ 3.3544 s
7.	Hélio Castroneves	+ 3.7273 s
8.	Ryan Hunter-Reay	+ 4.0833 s
9.	Graham Rahal	+ 4.6884 s
10.	Carlos Muñoz	+ 6.9330 s
11.	Marco Andretti	+ 9.4607 s
12.	Ed Carpenter	+ 10.4499 s

### Pole-Position:

Takuma Sato, 353,495 km/h

### Meiste Führungsrunden:

Scott Dixon, 51

## FAHRER-WERTUNG

1.	Newgarden	494 Punkte
2.	Dixon	476
3.	Castroneves	472
4.	Pagenaud	468
5.	Power	452



Enge Duelle: J.R. Hildebrand, Marco Andretti und James Hinchcliffe Rad an Rad

# Manthey schwimmt vorn



Wohlfühlwetter für den Elfer:  
Manthey-Racing nutzte die Chance

Die Reifenwahl war beim von wechselhaften Wetterbedingungen geprägten VLN-6h-Rennen entscheidend. Manthey-Racing machte keinen Fehler und fuhr mit Kévin Estre, Mathieu Jaminet und Romain Dumas den Sieg ein. Bei Falken und Phoenix auf Rang zwei und drei griff man ab und zu daneben.

Von: **Bianca Leppert**

**E**in Rennen mit echtem Schietwetter fehlte in dieser VLN-Saison bisher

noch. Offenbar sparte sich die Eifel das Wolkendeutungsrätsel eigens für das Saisonhighlight, das 6h-Rennen, auf. Macht über die längere Distanz ja schließlich noch mehr Spaß, die Teams in die Irre zu führen. Und das mit vollem Erfolg. Insgesamt elf Mal wechselte die Führung.

Die finale Entscheidung um den Sieg fiel, als man bei Falken-Motorsport, eine Stunde vor Schluss härtester Verfolger des führenden Manthey-Porsche, geschliffene Slickreifen auf den Elfer aufziehen ließ. Drei Runden später und mit Schreck in den Knochen stand Klaus Bachler wieder an der Box, um sich Regenreifen geben zu lassen. „Ich habe mir heute fast in die Hosen gemacht“, sagte der Österreicher.

„Da fliegst du mit über 200 km/h am Schwedenkreuz mit Slicks an, und dann kommt es zum Wolkbruch. Ich hatte nur noch Aquaplaning und bin dann durchs Gras.“ Immerhin konnte man weiterfahren, doch der Sieg war außer Reichweite. „Es war einfach, viel falsch zu machen.“

Manthey-Racing war hingegen stets bestens über das Eifelwetter informiert. Insgesamt nutzte man vier verschiedene Wetterradar. „Wir hatten zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Reifen drauf“, erklärte Teamchef Nicki Raeder das Erfolgsgeheimnis. Vom Start weg fuhr man mit Michelin-Slicks. Knapp nach der Rennhälfte, ab dem Stopp in Runde 21, den man etwas früher als die Konkurrenz einlegte, nur

noch mit Regenreifen. „Es gab in den letzten drei Rennstunden nicht einen Zeitpunkt, an dem die Slicks für mehr als eine Runde gut gewesen wären“, meinte Kévin Estre.

Nach dem Patzer von Falken nutzte man das Geschenk der Konkurrenz, um in Ruhe noch einen Tankstopp einzulegen. Der war eigentlich etwas später geplant. „Es gab wohl ein Problem mit einem Sensor, weshalb der Spritalarm zwei bis drei Runden früher anging als erwartet“, sagte Estre, der für den letzten Stint im Auto saß. So oder so wäre man aber mit dem Benzin am Limit gewesen und hätte auf jeden Fall noch einmal nachtanken müssen. Mit einem Respektabstand von 3.18 Minuten liefen

Estre, Mathieu Jaminet und Romain Dumas im Ziel vor dem Falken-Porsche und dem Phoenix-Audi R8 LMS ein. Für die beiden Franzosen Estre und Jaminet war es der jeweils erste VLN-Sieg. Für Porsche der insgesamt 13. beim 6h-Rennen.

Falken-Pilot Ragginger ist sich sicher, dass man auch ohne den Fauxpas in der Schlussphase keine Chance mehr gegen den „Grello“ gehabt hätte. Schon zuvor wuchs der Vorsprung von wenigen Zehntelsekunden auf über eine halbe Minute an. Dass man sich überhaupt erst so ranrobbte, machten die geschnittenen Slicks möglich. Die große Lücke, die danach aufging, war den Regenreifen geschuldet. „Wir hatten die falschen Reifen drauf. Das Regenradar meldete Regen in den nächsten zwei Minuten, er kam aber erst nach 40 Minuten“, sagte Ragginger.

### Sprint bei Phoenix knapp

Damit war man in bester Gesellschaft. Denn auch bei Phoenix verzockte man sich mit dem schwarzen Gummi von Dunlop. Im Gegensatz zu Michelin oder Falken hatte man Intermediates im Programm. Der Audi von Frank Stippler und Peter Terting lag zwischenzeitlich in Führung, verlor aber vor allem in dem Stint wertvolle Zeit, in dem man auf Intermediates rollte, obwohl die Strecke dafür zu trocken war. In Folge zog der Manthey-Porsche vorbei. „Der Wetterfrosch ist irgendwie immer in die falsche Richtung gehüpft“, meinte Stippler. „Wir haben am Ende noch Glück gehabt, dass wir überhaupt auf dem Podium gelandet sind. Der Sprit wurde knapp, ich musste Tempo rausnehmen und trotzdem den Mercedes hinter mir halten. Insgesamt haben wir zu viele Fehlentscheidungen bei der Reifenwahl getroffen.“

Auch Haribo gehörte zu den Gehörnten, die beim vermeintlich finalen Boxenstopp Slick-Reifen wählten, aber kurz darauf wieder auf Regen umbauen mussten. Zuvor hatte man bereits Zeit liegen lassen, weil man eine Runde zu lange auf Slicks draußen geblieben war, eine Gelbphase ungünstig erwischte und eine Stop-and-Go wegen eines zu kurzen Stopps kassierte. Mehr als Platz vier war für Renger van der Zande, Luca Stolz und Edward Sandström nicht drin. Die Top 5 komplettierte der Frikadelli-Porsche, den sich Norbert Siedler erstmals mit Alex Müller teilte.



Neue Tabellenführer: Kranz/Owega/Schula im Porsche Cayman aus Cup 3



Rang 16 für den Mercedes AMG GT4 von Alzen, Ausfall bei Black Falcon



Der Falken-Porsche holte die Pole und war härtester Verfolger von Manthey

»ICH HABE MIR FAST IN DIE HOSEN GEMACHT. MIT ÜBER 200 AM SCHWEDENKREUZ AUF SLICKS UND AQUAPLANING.«

Klaus Bachler

### Favoriten-Aus zu Beginn

Schon in der ersten Phase des Rennens fielen gleich zwei Gesamtsieg-Anwärter aus. Zunächst erwischte es den Rowe-BMW M6 GT3 in Führung liegend nach nur sechs Runden. Philipp Eng hatte sich noch in der ersten Runde die Führung vom Haribo-Mercedes erobert und die Anfangsphase dominiert. Doch dann kollidierte er mit einem KTM-X-Bow, der den BMW-Piloten beim Überholvorgang mit über 220 km/h in einem Linksknick nach dem Flugplatz offenbar nicht wahrgenommen hatte. Eng schlug mehrmals in die Leitplanke ein und blieb am rechten Fahrbahnrand stehen. „Ich habe sicher schon 500 Autos so überholt“, meinte Eng kopfschüttelnd nach dem Rennen. Der Österreicher wurde im Medical Center durchgecheckt, blieb aber glücklicherweise trotz Hochgeschwindigkeits-Crash unverletzt.

Der Land-Audi von Connor de Phillippi und Christopher Mies kam kurz darauf an die Box gehumpelt. Nach einer Kollision – ebenfalls mit einem kleineren Auto – war der R8 LMS vorne rechts so stark beschädigt, dass man eine Reparatur nicht mehr in Betracht zog. Zumal die Mechaniker nach einem schweren Unfall beim Test am Freitag eine Nachtschicht eingelegt hatten. ■

## VLN, 5. LAUF, ROWE 6 STUNDEN ADAC RUHR-POKAL-RENNEN (6 STUNDEN)

### Pole-Position

#4 Klaus Bachler (Falken Motorsports, Porsche 911 GT3 R, SP9) 8:10.110 min

### Schnellste Runde

#12 Klohs/Renauer/Jaminet (Manthey-Racing, Porsche 911 GT3 R, SP9) 8:10.958 min

1.	#911	Dumas/Jaminet/Estre	Manthey-Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	38 Runden
2.	#4	Ragginger/Bachler	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 3.18.233 min
3.	#15	Stippler/Terting	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+ 4.14.673 min
4.	#8	Van der Zande/Sandström/Stolz	Haribo Racing	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 4.26.121 min
5.	#31	Siedler/Müller	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 7.54.573 min
6.	#7	Haupt/Christodoulou/Metzger	Black Falcon	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 1 Runde
7.	#3	Imperator/Müller	Falken Motorsports	BMW M6 GT3	SP9	+ 1 Runde
8.	#20	Hürtgen/Laser/Nymark	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 1 Runde
9.	#101	Shoffner/Hill/Klasen	GetSpeed Performance	Porsche 911 GT3 Cup	Cup2	+ 2 Runden
10.	#588	Schall/Gerhard	Tam-Racing	Porsche 911 GT3 Cup	H4	+ 2 Runden

IMSA-Serie

# Montoya fährt DPi-Renner

2017 fährt Juan Pablo Montoya in der IndyCar-Serie nur als Teilzeitkraft für Penske. Im kommenden Jahr wird der Kolumbianer aktiver. Dann aber in der IMSA-Serie. Dort setzt er sich ans Steuer des Acura ARX-05.

entwickeln“, sagt Montoya. Die Fahrer für das zweite Cockpit gibt Penske zu einem späteren Zeitpunkt bekannt.

Der ARX-05 basiert auf einem Oreca-Chassis. Die Aerodynamik entwickelte Honda im Windkanal. Als Antrieb dient ein doppelt aufgeladener 3,5-Liter-V6. Als Rennvorbereitung für seinen IMSA-Vollzeiteinsatz dürfte Mon-

toya beim Petit Le Mans im Oktober antreten. Noch hat Penske die Teilnahme nicht bestätigt. Sollte das Team dort aber wie erwartet fahren, wird es mit einem Oreca-Chassis nach europäischer Spezifikation sein – inklusive Gibson-Motor.

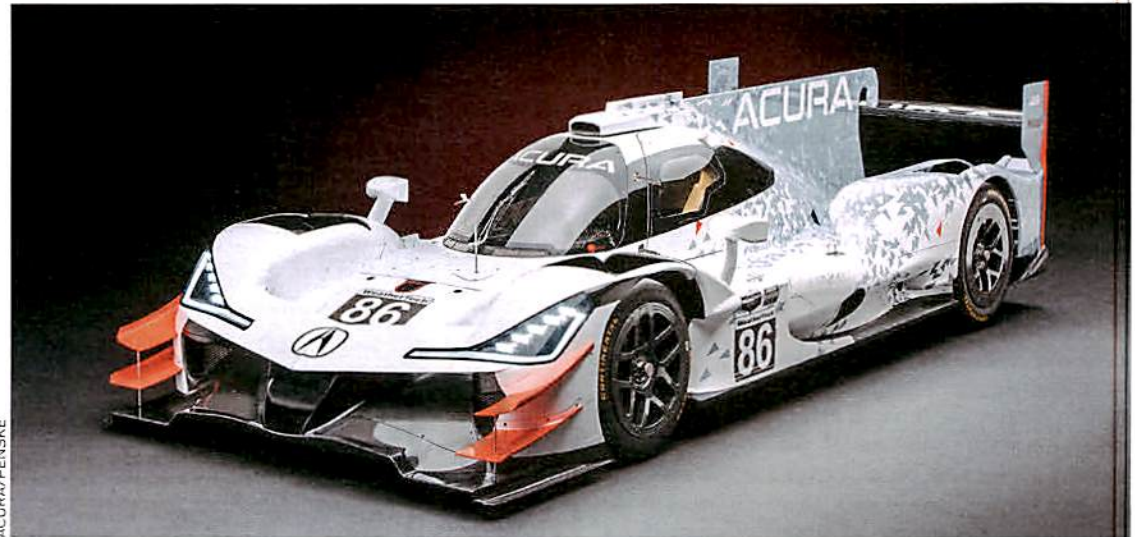
Montoya hat zwar bereits den Porsche 919 Hybrid getestet, seine größten Errungenschaften in

Langstreckenrennen waren jedoch die Siege beim 24-Stunden-Rennen in Daytona 2007, 2008 und 2013. Der frühere Formel-1-Fahrer fährt seit 2014 für Penske. 2015 gewann er zum zweiten Mal das Indy500.

Die zweite IMSA-Personalmeldung: Pipo Derani wird weiter für Tequila Patron ESM in einem Ligier-Nissan fahren. ■

Von: **Andrew Cotton**

**E**s hatte sich angedeutet, inzwischen ist es offiziell: Juan Pablo Montoya fährt 2018 in der amerikanischen IMSA-Rennserie für Penske. Das amerikanische Team wird dort in Zusammenarbeit mit Honda zwei neu entwickelte Prototypen nach DPi-Reglement einsetzen. Den ersten Acura ARX-05 teilen sich der Kolumbianer und der US-Amerikaner Dane Cameron. „Als mich Roger Penske fragte, lag die Antwort auf der Hand. Ich liebe es, Sportwagen zu fahren. Es wird sicher eine Herausforderung für mich. Es wird mir aber viel Freude bereiten, das Auto zu



Acura ARX-05 auf Oreca-07-Chassis, mit eigener Aerodynamik und 3,5-Liter-V6-Biturbo

ADAC GT Masters

# ADAC feilt an GT4-Details

Derzeit besprechen ADAC und SRO die Feinheiten zu einer deutschen GT4-Serie. Ein möglicher Nebeneffekt der Kooperation: Die GT3 könnte das Balance-of-Performance-System der SRO übernehmen. Mitte September soll das Ergebnis vorliegen.

Von: **Bianca Leppert**

**B**eim 24h-Rennen in Spa kündigte SRO-Chef Stéphane Ratel an, es werde 2018 sehr wahrscheinlich eine deutsche GT4-Serie geben. Die logische Plattform: das ADAC GT Masters. Beim ADAC bestätigte man nun, dass man sich schon

relativ einig sei, in welche Richtung es gehen soll. „Wir sind schon lange im Gespräch mit der SRO, mussten aber noch abwarten, wie sich der Markt entwickelt“, sagt ADAC-Motorsportchef Thomas Voss. „Wir sehen die GT4 nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung zur GT3. Es ist eine Chance, noch mehr Amateure dafür zu begeistern, in den GT-Sport einzusteigen.“

Die Feinheiten, um die es noch geht, betreffen beispielsweise die Industriepartner, mit denen Ratel international zusammenarbeitet. Sie müssen zu den bestehenden Partnern des ADAC passen. Auch das Format der Rennen ist noch offen. Während die SRO sich offenbar am Beispiel GT3 mit einstündigen Rennen orientiert, denkt man beim ADAC darüber nach, den Ama-

**IM ZUG DER GESPRÄCHE MIT DER SRO ÜBER DIE GT4 KÖNNTE DAS GT MASTERS DIE SRO-BOP BEKOMMEN.**

teuren mehr Fahrzeit zu geben – beispielsweise mit einem dreistündigen Rennen am Samstagabend. Das wäre allerdings von Nachteil für eine mögliche TV-Übertragung. Momentan ist man mit TV-Sendern für das GT Masters in Verhandlung, die GT4 ist dabei ein zusätzliches Thema.

„Das Interesse der Teams an der GT4 ist groß“, sagt Voss. „Das gilt für GT3-Teams, für TCR-Teams als auch für GT4-Teams.“

Wir haben auch mit den deutschen Herstellern gesprochen, für die der interne Aufwand mit unserer Plattform geringer ausfallen würde als woanders.“

Ein weiterer interessanter Teil der Verhandlungen mit Ratel: die Übernahme der SRO-Balance of Performance für den GT3-Sport. „Das ist noch nicht endgültig entschieden“, sagt Voss. „Aber wir wollen uns den Wünschen der Hersteller und Teams nicht verschließen. Wir sind sehr zufrieden mit dem aktuellen System. Die Frage ist aber, wie lange die FIA und der DMSB diesen Service noch leisten können.“

Zum Saisonfinale am 16./17. September in Hockenheim sollen sowohl Kalender, Reifenpartner und TV-Partner für das ADAC GT Masters und die Ausschreibung zur GT4 stehen. ■

## Zusätzlicher Le-Mans-Startplatz zu vergeben

Die Asian Le Mans Series hat bekannt gegeben, dass die Sieger einer neuen GT-Unterkategorie einen Startplatz für das 24-Stunden-Rennen Le Mans erhalten werden.

**B**islang vergibt der ACO automatisch drei Startplätze an die Siegerteams in der LMP2 und LMP3 – in Le Mans wird dann mit LMP2-Autos gefahren – und die Gewinner der GT-Klasse für die GTE-AM. Der vierte Startplatz soll in einer neu geschaffenen Privatfahrer-Klasse für GT-Fahrzeuge vergeben werden und der Serie noch mehr Bedeutung geben. Vorausgesetzt, es schreiben sich genügend

Teams ein. Die Regeln wurden noch nicht veröffentlicht. Andernfalls geht die Nennung auf das zweitplatzierte Team in der GT-Klasse über.

In Le Mans wurde in diesem Jahr mit neuen LMP2-Autos gefahren. In Asien dagegen hält man an der Vorgängergeneration fest. Die neuen Autos sind für 2019 vorgesehen. Die älteren Rennwagen sollen in einer Bronze-Gentleman-Trophy in der Rennserie verbleiben können. Zudem nehmen die Veranstalter für 2017/2018 ein 6h-Rennen in Buriram (Thailand) am 13. Januar 2018 in den Kalender auf. Er umfasst insgesamt vier Läufe. „Die Serie entwickelt sich sehr schnell durch die Unterstützung des ACO“, freut sich Geschäftsführer Cyrille Taesch-Wahlen. ■ AC

## LMP1-Auto von Nicolas Perrin gescheitert

Der Traum von Nicolas Perrin, ein LMP1-Auto für 2018 aufzubauen, ist vorerst ausgeträumt. Weil die Geldgeber nicht wie vereinbart bezahlen.

**I**ch hatte einen Vertrag. Alles war vorbereitet. Aber der Kunde ist nicht zuverlässig und macht nicht das, was er versprochen hat. Es ist eine schwierige Situation, aber ich kann daran nichts ändern“, klagt der ehemalige Williams-F1-Ingenieur.

Es bestanden bereits die Zeichnungen und das finale Design des Autos. Perrins Mannschaft wollte gerade mit dem Aufbau beginnen, als Mitte Juli kein Geld mehr floss. Daraufhin wurde das LMP1-Projekt endgültig verwor-

fen. „Es gibt zwar viele Interessenten, aber für uns ist es jetzt zu spät. Nach Wochen des Wartens mussten wir die Reißleine ziehen.“ Perrin glaubt, dass sein eigentlicher Kunde sich einem neuen LMP1-Privatprojekt anschließen wird. Der Franzose seinerseits hat schon eine neue Aufgabe im Auge. Er will über die „Garage 56“ für innovative Vorhaben ein vollelektrisches Auto in Le Mans fahren lassen. Der Elektrowagen soll über drei Runden so schnell wie ein LMP1-Auto sein. „Für elektrische Autos ist die Finanzierung einfacher als für klassischen Motorsport. Nach den drei Runden müssten wir zum Aufladen in die Box kommen. Ich finde die Idee cool, dass ein Elektroauto so schnell wie ein LMP1 ist.“ ■ AC

# „Zweiteilung ist abgelehnt“

Michael Bork ist seit dem 1. Juli als Leiter Sport in der VLN im Einsatz. Der Nachfolger von Peter Bröcher, der ab 2018 auch Renndirektor sein wird, hat einige Visionen für die Zukunft der Langstreckenserie.

Von: **Bianca Leppert**

**Es gab Gerüchte um eine Zweiteilung der VLN. Wie ist der aktuelle Stand?**

Diese Idee ist vom Tisch. Die VLN-Gesellschafter haben sich Mitte Juli 8:1 dagegen ausgesprochen. Wir werden auch alles dafür tun, um sowohl die schnellen als auch die kleineren Autos in der VLN zu erhalten – das ist seit 40 Jahren die DNA der Serie. Es gibt noch Denkmodelle, ob man VLN und 24h-Rennen mit einer gemeinsamen Punkvergabe verbinden kann. Aber auch bei diesen Überlegungen steht für uns die DNA der VLN an erster Stelle.

**Was sind Ihre Aufgaben als VLN-Leiter Sport?**

Ich bin für die Bearbeitung und Umsetzung des sportlichen und



technischen Reglements zuständig. Ich kenne die VLN durch meine Arbeit im Beirat seit zwei Jahren sehr gut. Zudem hilft mir meine Erfahrung als Sportkommissar seit den 80er-Jahren und meine Arbeit als Mitglied im Sportausschuss des ADAC Westfalen. Derzeit kümmere ich mich um die Vorbereitungen für 2018.

**Was läuft gut und wo gibt es Verbesserungsbedarf?**

Positiv ist, dass wir keine Rennabbrüche mehr haben und weniger Unfälle. Das sollte so weiter-

gehen. Damit das auch so bleibt, ist es wichtig, eine konsequente und harte Linie bei den Strafen zu verfolgen, um abzuschrecken. Auch die Arbeit in der Race Control wollen wir weiter verbessern. Indem man Arbeitsweisen und Techniken nutzt, die auch in anderen Serien wie dem ADAC GT Masters zum Einsatz kommen. Im Bereich Technik gilt dasselbe. Hier sind besonders die GT3-Teams aus anderen Serien ein höheres Überwachungslevel gewohnt. Zudem ist das Ziel, bei den Regularien enger mit dem

**»ES IST WICHTIG, EINE KONSEQUENTE UND HARTE LINIE BEI DEN STRAFEN ZU VERFOLGEN, UM ABZUSCHRECKEN.«**

Michael Bork

ADAC Nordrhein zusammenzuarbeiten. Im Idealfall haben wir in Zukunft für VLN und 24h-Rennen ein einheitliches Regelwerk in Form einer Broschüre, was den Überblick für die Teilnehmer erleichtern würde.

**Zuletzt mischte ja der DMSB kräftig mit.**

Der DMSB hat Vorgaben gemacht und wir mussten reagieren. Wir wollen aktiver werden und agieren. Der DMSB ist ja so etwas wie das Bauamt, dessen Aufgabe es ist, Bauanträge zu prüfen und zu bewerten. Es ist ungewöhnlich, dass das Bauamt die Pläne ausarbeitet. Ich werde auch die Langstrecke zukünftig im Rennsportausschuss des DMSB vertreten. Das gab es noch nicht. ■

# Der stille Aufstand

Es ist schwer, beim deutschen WM-Lauf das einzelne zentrale Thema zu finden. Da wäre die gefällene Vorentscheidung in der Marken-WM oder auch die Wiederauf-ersterung von Citroën, und schließlich Überraschungssieger Ott Tänak, der aus dem Titelduell nun wieder einen Dreikampf machen will.

Von: Markus Stier

Es ist der Super-GAU für jeden Dramaturgen. Entgegen der vollmundigen Ansage des Veranstalters liegt das Ziel der letzten Prüfung nicht direkt am Servicepark, wo zweitausend Fans und Teammitglieder den Einzug der Gladiatoren erwarten, sondern ein paar Kilometer entfernt, sodass alle locker zehn Minuten haben, um ihr Mütchen zu kühlen.

Dann heißt der Gewinner auch noch Ott Tänak. Der Este neigt ungefähr so stark zu Emotionsausbrüchen wie unsere Kanzlerin. Er hat die Fahrt seines Lebens hingelegt. Bei einer dank des hohen Tempos und des Wetters vielleicht schwersten Rallye des Jahres lag er vom ersten Kilometer an nie schlechter als

Platz zwei, untermauerte mit fünf Bestzeiten seinen Führungsanspruch. Er hing zwar kurz im Graben, schlug aber in kein Gehölz und gegen keinen Hinkelstein. Lässig hat er seinen Vorsprung von 21 Sekunden am Sonntag verwaltet. Der 29-Jährige aus Kärla ist ohnehin nicht der Typ, der schlecht schläft.

Sein zweiter WM-Erfolg katalpultiert ihn vom Nachwuchsstar zum Titelaspiranten, den nicht nur M-Sport gern behalten, sondern auch Toyota gern einkaufen würde. Immerhin, er lächelt, früher eine fast akrobatische Übung für den langen Blondschoopf. Tänak klettert aufs Dach seines Ford Fiesta, hebt immerhin einen Arm zum Jubel und hüpfte gar ein bisschen auf dem Dach.

Wirklich emotional wird es erst, als Beifahrer Martin Järveoja ihm da oben um den Hals fällt. Er bekommt den Sieg zum 30. Geburtstag, der erst zwei Tage vorbei ist. Beim TV-Interview ist Tänak dann wieder beherrscht und sachlich. Er ist nicht der große Redenschwinger, da stört es auch kaum, dass die Menge zu seinen Füßen keinen Ton hört, denn der ist ausgefallen. Dann bricht die estnische Nationalhymne die feierliche Stille. Außer Tänaks großem Sieg feiert die junge Nation im Baltikum an diesem Tag ihre Unabhängigkeit von der Sowjetunion.

Nebenan auf dem Dach des Red-Bull-Busses klatscht einer Beifall, der weiß, wie Tänaks Leistung einzuschätzen ist. Armin

Kremer hat das Abenteuer seines Lebens hinter sich. Er hat den großen Coup gelandet und als einziger Privatier ein aktuelles World Rally Car gemeldet. Er hat sich gewissenhaft vorbereitet, im Saarland getestet, um dann buchstäblich im Regen zu stehen. Als erfahrener WRC-Bändiger hätte er sich trotz der Schmierseife aus Wasser und Lehm gut durch den ersten Tag retten können, aber nicht wenn der Renningenieur hinten einen Dämpfer hart und einen weich einstellt. „Das Heck ist gerutscht und gesprungen, wir haben geflucht und gehardert,“ bekennt der Mecklenburger, der sich am tückischen Freitag mehr als einmal seinen gewohnten Fabia R5 zurückwünscht, zumal die schnellsten



Mit seinem zweiten Saison-sieg und dem vierten für M-Sport-Ford bringt sich Ott Tänak in der Fahrer-Wertung zumindest als Außenseiter wieder ins Spiel

WRC2-Vertreter zuweilen schneller sind.

Das Verhältnis zu Teamchef Wilson sackt kurz in den Keller, dann spucken alle in die Hände und machen das Beste aus dem Wochenende, das der Deutschland-Sieger von 1999 auf einem versöhnlichen neunten Rang mit zwei WM-Punkten beendet. „In der Summe ist es ganz gut gelaufen“, sagt Kremer im Ziel.

### Komische Geräusche

Unter Wert geschlagen wird auch das Toyota-Team. Die aerodynamischen Qualitäten des Yaris und der neue Motor helfen auch auf deutschem Asphalt. Aber wie in Finnland gibt es bei Latvala ein Problem im Motorraum. „Komische Geräusche“, vermeldet der

WM-Vierte am Freitag. Eine defekte Zündkerze ist die Ursache. Das Problem ist lösbar, aber bis zum ersten Service sind über anderthalb Minuten verloren und damit auch der Anschluss zur Spitze. Es reichte nur zu Rang sieben. Finnland-Sieger Esapekka Lappi brauchte einen Morgen, um sich bei seinem Asphalt-Debüt im WRC einzuschließen. Als es gerade zu laufen scheint, schießt er sich ins Aus. Mit 14 Strafminuten auf dem Buckel reicht es nach dem Restart am Samstag nur noch für Platz 21.

Ausgerechnet der fast schon ausgemusterte Juho Hänninen bietet die beste Leistung. Auch ein gebrochener Stoßdämpfer am Samstag kann ihn nicht aufhalten, der 36-jährige fährt zwei

Bestzeiten und holt nach seinem zweiten Rang in Finnland mit Rang vier abermals ein starkes Resultat. Zusammen gelingen den Toyota-Männern fünf Bestzeiten, was nicht nur das Potenzial des Yaris belegt, sondern auch die Ausgeglichenheit des Feldes auf Festbelägen. M-Sport und Hyundai holen je sechs Bestmarken, Citroën immerhin drei.

Es hätten deutlich mehr sein können, denn Kris Meeke galt trotz seiner Suspendierung in Polen und des schwachen Auftritts in Finnland als einer der Favoriten. Niemand hatte vergessen, wie er mit dem auf Schotter so heiklen C3 auf korsischem Asphalt an die Spitze gestürzt war. Schwer zu sagen, ob es der wieder an die Tür klopfende Sé-

bastien Loeb ist, der den Nordiren nervös macht, der zur Verstärkung gerufene Andreas Mikkelsen oder wie so oft der selbst erzeugte Druck: In jedem Fall hielt Meeke selbigem wie schon so oft nicht stand.

Einen Hinkelsteintreffer am Samstagnachmittag in Baumholder hätte Teamchef Yves Matton bei einer bis dahin guten Leistung wohl verziehen, selbst einen Ausrutscher im tückischen Regen des Freitags, aber nicht das Aus in der ersten Minute der ersten Prüfung. Zugegeben, die Zuschauerbelustigung am Donnerstagabend in der Saarbrücker Innenstadt war mit Betonbarrieren so eng gesteckt, dass Junior Julius Tannert mit seinem frontgetriebenen Ford Fiesta Sorge

hatte, zurücksetzen zu müssen, um die engste Ecke zu meistern.

Meeke dagegen schafft es, auf den zwei Auftaktkilometern, auf denen es nichts zu gewinnen gibt, alles zu verlieren. An einem spitzen Rechtsabzweig schlägt der C3 vorn rechts in eine Absperrung, die Lenkung ist zertrümmert. Versteinerte Mienen im Citroën-Kommando-Truck, nur Meekes Renningenieur tobt vor Zorn. „Was soll ich sagen?“, fragt der Unglücksrabe.

Halbherzig schickt ihn das Team am Freitagmorgen mit zehn Strafminuten zurück in eine Rallye. Ein Aufflackern von Engagement gibt es beim ersten Mittagsservice. Ein schwerer Schauer geht am Bostalsee nieder, aber die Wetterdienste prognostizierten nachlassenden Regen. Die Mehrheit des Feldes geht mit weichen Trockenreifen in den Nachmittag und nimmt allenfalls Regengummis als Ersatz mit. Meeke rückt mit sechs Regentreifen aus und hätte bei schwerem Wetter Minuten gutmachen können, aber ohne weitere Wolkenbrüche schwimmen die letzten Felle davon.

Die leuchtende Warnlampe für die Wassertemperatur am Samstag und der folgende Rückzug ist eine Erlösung für alle Beteiligten. Die einzige gute Nachricht für die Startnummer sieben ist der Anruf aus einem englischen Krankenhaus: Beifahrer Paul Nagle ist Vater geworden und fliegt umgehend zu Frau und Kind. Es ist fraglich, ob er zum Citroën-Team zurückkehren wird. Die Bestandsgarantie, die Teamchef Yves Matton Meeke vor der Finnland-Rallye bis zum Saisonende gegeben hat, zieht er nun wieder zurück. Vor dem Nennschluss in Spanien will sich der Belgier bei der Fahrerwahl für den nächsten Lauf Anfang Oktober nicht festlegen. Was die Sache nicht einfacher macht, ist ein Craig Breen, der auf der Stelle tritt und im Saarland zum sechsten Mal in diesem Jahr auf Rang fünf einläuft.

Nach dem Deutschland-Wochenende ist klar, dass die erste Wahl für Matton vorerst Andreas Mikkelsen heißt. Auf sardischem und polnischem Schotter konnte der frühere VW-Pilot mit dem zickigen Citroën nicht überzeugen, sobald der Norweger aber ein konkurrenzfähiges Auto hat, zeigt er, dass er zur ersten Garde der Werksfahrer gehört.

Ab der dritten Prüfung liegt er unter den Top Drei, von WP vier



Paul Nagle und Kris Meeke: Ende einer Dienstfahrt



Das Hyundai-Desaster: Neuville kaputt, Sordo raus, Paddon platt

**!** Neuilles Pech, Sordos Fehler und Paddons Formschwäche besiegeln schon fast Hyundais Schicksal. M-Sport-Ford hat in der Marken-Wertung 64 Punkte Vorsprung.

bis sechs führt er gar das Feld an. Ab der siebten Prüfung zementiert er sich auf Rang zwei ein. Dass ihm der Weltmeister zeitweilig bis auf 4,5 Sekunden auf die Pelle rückt, kratzt den Sonnyboy aus Oslo kein Stück. Er zieht einfach langsam aber sicher davon. „Wenn mich einer wirklich

beeindruckt hat, dann Mikkelsen“, sagt in tiefer Anerkennung Kollege Armin Kremer. Andreas Mikkelsen machte da weiter, wo er bei VW aufgehört hatte: Er schlägt fair und nervenstark den viermaligen Champion Sébastien Ogier.

### Der heimliche Sieger

Auch wenn die unteren Podiumsränge sonst nicht seinem Beuteschema entsprechen, mochte sich der Geschlagene nicht grämen. Erstens war er glücklich, dass Copilot Julien Ingrassia von seiner Gehirnerschütterung in Finnland genesen ist, zweitens lief alles für den Champion. Dank Rang drei im Klassement und Platz vier in der abschließenden Powerstage sammelte das Eichhörnchen aus Gap 17 Zähler.

Das sind 17 mehr, als sein Titelkonkurrent nach dem zehnten WM-Lauf in den Händen hält. Thierry Neuville kassiert erst-

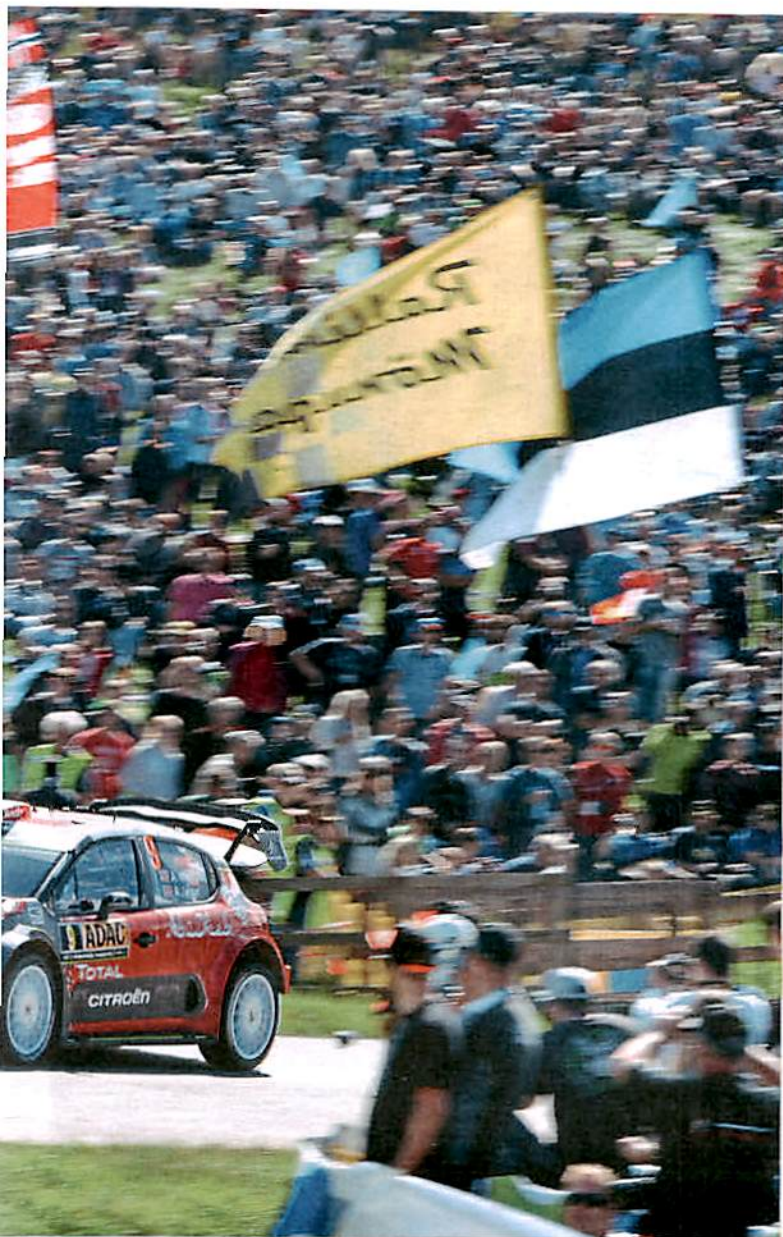


Andreas Mikkelsen holte das Citroën-Team aus der Tatsole

mals in dieser Saison eine Nullrunde, denn selbst in der Powerstage bleibt ihm nur Platz sechs. Breiten wir den Mantel des Schweigens über Hayden Paddon, der sich früh zwei Plattfüße einfängt, wie so oft in diesem Jahr mit wenig Selbstvertrauen agiert und farbloser Achter wird.

Ein Zeichen, wie stark Hyundai auf deutschem Asphalt sein konnte, zeigt Dani Sordo, der anfangs führt und insgesamt sechs Bestzeiten hinknallt. Vor allem auf der Panzerplatte langt der spanische Routinier hin: Drei Bestzeiten in Folge am Samstagnachmittag. Nur ist der Fisch da längst geputzt. Sordo hat seinen i20 schon auf der vierten von 21 Prüfungen einen tiefen Abhang hinunter ins Unterholz gestürzt. Die Bestzeiten sind nur Ehrentreffer in einem verlorenen Spiel. Das Resultat: Platz 34.

Neuville dagegen tut sich von Anfang an schwer, den Anschluss



! Mikkelsens Bestzeiten beenden für Citroën eine Durststrecke von drei Rallies oder 68 Prüfungen. Ein Podium gab es zuletzt bei Meeke's Sieg vor sieben Läufen in Mexiko.

zu halten, hat nach der ersten Etappe schon fast eine halbe Minute Rückstand auf der Uhr. Augenzeugen wissen zu berichten, der Belgier sei schon auf den ersten Metern der ersten langen Panzerplatten-Prüfung mit größtem Einsatz zu Werke gegangen, sein Ausscheiden bleibt trotzdem

ein Rätsel. Ein innen etwas ausgewaschener Linksabzweig mit einer allenfalls zehn Zentimeter aus dem Boden lugenden Kantstein-Reihe reißt den hinteren linken Querlenker aus dem Radträger und die Antriebswelle aus dem Differenzialgehäuse. „Ich bin diese Kurve die letzten vier Jahre immer genauso gefahren. Wir werden wohl nie erfahren, was dieses Mal passiert ist“, sagte der Mann aus Sankt Vith ohne allzu große Zerknirschtheit: „Ich gebe noch lange nicht auf, bei Seb kann auch noch mal was sein“, hofft der WM-Zweite.

Tatsächlich sind in der unbe-rechenbarsten Rallye-Weltmeisterschaft aller Zeiten an drei ausstehenden Wochenenden noch maximal 90 Punkte zu vergeben. Und so fragt der frisch gebackene Deutschland-Sieger Ott Tänak im Ziel ein bisschen beleidigt: „Wie-so soll ich eigentlich keine Chance mehr haben?“ ■



ROESELER

Armin Kremer wurde mit zwei WM-Zählern versöhnt



ROESELER

M-Sport-Ford: Nur mit viel Pech ist der Markentitel noch zu verlieren

## RALLYE DEUTSCHLAND (17.– 20.8.2017)

10. von 13 Läufen, 21 Wertungsprüfungen über 311,22 km

1. Tänak/Järveoja (EST/EST) Ford Fiesta WRC	2:57,31,7 h
2. Mikkelsen/Jaeger (NOR/NOR) Citroën C3 WRC	+16,4 s
3. Ogier/Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC	+30,4 s
4. Hänninen/Lindström (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+1,49,2 min
5. Breen/Martin (IRL/GB) Citroën C3 WRC	+2,01,5 min
6. Evans/Barritt (GB/GB) Ford Fiesta WRC	+2,03,4 min
7. Latvala/Anttila (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+3,58,2 min
8. Paddon/Marshall (AUS/GB) Hyundai i20 WRC	+4,32,4 min
9. Kremer/Winkelhofer (GER/GER) Ford Fiesta WRC	+10,19,4 min
10. Camilli/Veillas (F/F) Ford Fiesta R5	+10,44,3 min

Bestzeiten: Sordo 5, Tänak 5, Mikkelsen 2, Latvala 2, Hänninen 2, Kopecky 1, Neuville 1, Ogier 1, Lappi 1, Breen 1

### WM-STAND FAHRER

1. Sébastien Ogier	177
2. Thierry Neuville	160
3. Ott Tänak	144
4. Jari-Matti Latvala	123
5. Daniel Sordo	89
6. Elfyn Evans	87
7. Craig Breen	64
8. Juho Hänninen	58
9. Hayden Paddon	55
10. Esapekka Lappi	49



### WM-STAND MARKEN

1. M-Sport-Ford	325
2. Hyundai	261
3. Toyota	213
4. Citroën	163



Wie 2016 feiert das Skoda-Werksteam den WRC2-Titel, dieses Mal nur fast drei Monate früher  
Red Bull

# Camilli siegt, Tidemand triumphiert

Platz drei hinter Sieger Eric Camilli und Skoda-Werkkollege Jan Kopecký genügte Pontus Tidemand zum vorzeitigen Titelgewinn. Marijan Griebel musste sich nach einem zeitraubenden Ausrutscher mit Rang acht begnügen.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**er Plan war klar: Ein Podiumsplatz würde Tabellenführer Pontus Tidemand genügen, um sich früher als alle WRC2-Fahrer vor ihm den WM-Titel zu sichern. Gesagt, getan. Während sein Skoda-Werkkollege Jan Kopecký aufdrehte und bei der Auftaktprüfung gar die Gesamtbestzeit vor der versammelten Weltelite markierte, konzentrierte sich der Schwede darauf, den Anschluss an den führenden Kollegen nicht zu verlieren.

Nach der ersten Etappe trennten die beiden an der Spitze nur 5,8 Sekunden. Dahinter lauerten die M-Sport-Piloten Eric Camilli (+19,6 s) und Teemu Suninen (28,8 s) sowie als Best of the Rest WRC2-Debütant Marijan Griebel. Trotz konservativer Reifenwahl konnte der Pfälzer die etablierten Jungstürmer Pierre-Louis Loubet, Gus Greensmith (beide Ford),

Quentin Gilbert (Skoda) und Yoann Bonato (Citroën) in Schach halten. Doch bei Halbzeit wendete sich das Blatt – nicht nur für den Deutschen.

Während Camilli beim ersten Durchgang über die 42 Kilometer lange WP Panzerplatte die Bestzeit markierte, kostete Tidemand ein schleichender Plattfuß 30 Sekunden und Platz zwei. Suninen musste ein Rad wechseln und rutschte auf Platz sieben ab. Griebel segelte wegen eines Reifenschadens gar von der Strecke, steckte kurz fest und fand sich auf Zwischenrang zehn wieder. Beim zweiten Durchgang erwischte es Leader Kopecký: In nur eineinhalb Minuten wechselte der Tscheche zwar ein Rad, doch Camilli drehte erneut groß auf, holte sich seine zweite von drei Bestzeiten und übernahm mit über einer Minute Vorsprung die Spitze. Damit war die Messe gelesen.

Tidemand konzentrierte sich beim sonntäglichen Schlusspurt darauf, mit Rang 3 vorzeitig den WM-Titel zu gewinnen. „Nach unserem Reifenschaden am Samstag fuhren wir praktisch im luftleeren Raum“, bekannte der Schwede. Teamkollege Kopecký, mit zwölf von 21 Bestzeiten der schnellste Mann in der zweiten WM-Liga, musste sich – trotz Reifenwechsels in Rekordzeit – mit Platz zwei begnügen. Besser Eric Camilli: Nach einer

fehlerfreien Fahrt beendete der Franzose eine lange Durststrecke und feierte den verdienten Sieg. Marijan Griebel fuhr auf der abschließenden Wertungsprüfung zwar noch eine fünftschnellste Zeit. Der große Sprung nach vorne blieb dem Pfälzer beim WRC2-Debüt aber verwehrt. Der Junior-Europameister musste sich mit Rang 8 hinter Jungstar Teemu Suninen zufriedengeben. ■



Mit dem Sieg von Ford-Pilot Eric Camilli geht eine Erfolgsserie zu Ende. Seit Oktober 2016 gewannen in der WRC2 nur Skoda-Piloten. Neben den Werksfahrern Esepékka Lappi, Pontus Tidemand, Jan Kopecký und Andreas Mikkelsen waren auch die Privatfahrer „OC“ Veiby und Jari Huttunen erfolgreich.



Jan Kopecký flog auf Platz zwei



Eric Camilli: Endlich wieder ein Sieg

## WRC2 DEUTSCHLAND

1.	Camilli/Veillas (F)	3:08.16,0 h
2.	Kopecký/Dresler (CZ)	+ 48,1 sec
3.	Tidemand/Andersson (S)	+1.50,7 min

## PUNKTESTAND NACH ZEHN LÄUFEN

1.	Pontus Tidemand (S)	133 Punkte
2.	Eric Camilli (F)	77 Punkte
3.	Ole Christian Veiby (N)	68 Punkte
4.	Jan Kopecký (CZ)	67 Punkte
5.	Teemu Suninen (FIN)	60 Punkte

ADAC Rallye Deutschland

# Strohballen top, Stadt-Prüfung flop

Der Umzug der Rallye Deutschland ins Saarland brachte nicht nur für die Zuschauer Neuerungen mit sich. Bei den Top-Piloten ernteten vor allem die zur Streckenbegrenzung zahlreich aufgestellten Strohballen viel Lob.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach elf Jahren kehrte das Rallyezentrum der Rallye Deutschland an den Bostalsee zurück. Bedingt durch den Umzug in den Süden veränderten sich auch die Route, die Zusammenstellung und das Layout einzelner Prüfungen, vor allem in der neuen Heimat Saarland.

„Auch wenn ich die einzigartigen Weinbergprüfungen sehr mag, haben mir die neuen Prüfungen bis auf zwei Ausnahmen gut gefallen. Die WP ‚Losheim am See‘ am Sonntagvormittag und vor allem die Auftaktprüfung in Saarbrücken sind sicher nicht das, was man in der Rallye-WM anbieten sollte“, zieht Weltmeister Sébastien Ogier im Ziel

kurz Bilanz – und spricht in Sachen der engen und einfalllosen Innenstadtprüfung seinen WM-Kollegen aus dem Herzen. „Besonders gut fand ich dagegen die Strohballen, mit denen der Veranstalter das extreme Kurvenschneiden reduzierte und dadurch die Fahrer nahezu gleiche Bedingungen vorfinden“, lobt der Franzose jene Hindernisse, von denen alleine auf der finalen Power-Stage rund 50 die Streckenführung deutlicher definieren.

„Diese Lösung ist die bisher beste“, stimmen ihm Andreas Mikkelsen und Hayden Paddon zu. Jari-Matti Latvala geht sogar noch weiter: „In dieser Hinsicht

können sogar meine finnischen Landleute von euch etwas lernen.“

Zudem gefallen dem Finnen die kurzen Verbindungsetappen der neuen und kompakteren Streckenführung. „Auch die Zielrampe am Servicepark finde ich super. Allerdings sollte man dringend den Boden besser befestigen, auch wenn man gegen schlechtes Wetter nur wenig machen kann.“

Sieger Ott Tänak sieht es pragmatisch: „Wir müssen jene Strecken fahren, die man uns anbietet. Solange ich ganz vorne dabei bin, ist es mir egal, ob diese in den Weinbergen, in Baumholder oder im Saarland sind.“ ■



Der Stadtkurs in Saarbrücken war den Stars zu eng

Die deutschen Teilnehmer

## Zwei Klassensiege bleiben im Land

Elf der 16 heimischen Teams kamen ins Ziel. Hinter Armin Kremer (WRC) und Marijan Griebel (WRC2) überraschte Hermann Gassner junior, der als drittbester Deutscher im heckgetriebenen Toyota GT86 die R3-Klasse gewann.

Von: **Reiner Kuhn**

Neben zwei WM-Punkten durch Armin Kremer und dem Junior-WM-Erfolg von Julius Tannert (31.) feierten die 16 deutschen Teams auch zwei Klassensiege.

Hermann Gassner jun. hielt im heckgetriebenen Toyota GT86 als Gesamt-28. die frontgetriebene R3-Konkurrenz in Schach.

Christian Bächtle fuhr über einhalb Stunden nach Sieger Ott Tänak als 53. und Zweitletzte über die Zielrampe. Es reichte dennoch zum Klassensieg: Im seriennahen DS3 R1 war er der einzige Starter. Neben dem Deutschen Meister Fabian Kreim, der nach starker Fahrt auf Rang 15 lag, als ihm bei voller Fahrt ein Reh ins Auto lief und den Auftritt

jäh beendete, erwischte es zwei andere Teams noch heftiger. Der 18-jährige Roman Schwedt rollte seinen Opel Adam R2 am Freitagmittag aufs Dach. Mitsubishi-Pilot Sebastian Schwinn segelte so vehement von der Piste, dass er wegen möglicher Rückenverletzungen ins Krankenhaus eingeliefert wurde. Beifahrer Felix Griebel brach sich die Hand. ■



Hermann Gassner junior hängte im Toyota die Fronttriebler ab

### KOMMENTAR

#### KEIN FEIND, KEINE EHR

Das soll einer verstehen. Anders als Privatfahrer und Junior-Europameister Marijan Griebel, der beim Heimspiel erstmals gegen die WRC2-Elite antrat, suchte man den vom selben Team betreuten Landesmeister und DRM-Tabellenführer Fabian Kreim diesmal vergeblich auf der WRC2-Nennliste. Skoda Auto Deutschland verzichtete anders als in den Vorjahren auf den medienwirksamen Gastauftritt seines Werksjuniors und ließ ihn sich stattdessen wenige Startplätze hinter dem WRC2-Feld bei jenen Amateuren einreihen, die nahezu unter Ausschluss der Öffentlichkeit die selben Wertungsprüfungen unter die Räder nehmen wie die Rallye-Asse.

Sportlich und technisch – Auto, Reifen oder auch das Rennbenzin sind identisch – macht dies keinen Unterschied, wohl aber in der öffentlichen Wahrnehmung. Knapp 4000 Euro hätte der Auftritt in der offiziellen FIA Serie mehr gekostet. Nichts im Vergleich zu jenen Beträgen die eine piekfeine Hospitality, ein Eventprogramm auf der Panzerplatte mit Mitfahrten beim deutschen Rekordmeister Matthias Kahle plus Betreuung oder Shuttle-Service sowie ein spezieller Testtag in Österreich im Vorfeld des WM-Starts verschlingen. Ob Print-, Radio oder TV-Berichterstattung: Wäre Kreims Auftritt über den WM-Promoter in die weltweite Kommunikation eingebunden worden, hätten wohl nicht nur ein paar Insider über die Pressemitteilung erfahren, dass der 24-jährige Youngster auf der dritten Prüfung noch vor der versammelten, werksunterstützten WRC2-Konkurrenz die Klassenbestzeit in den Asphalt brannte. Gleiches gilt für das vorzeitige Aus. So schien es, als wäre der deutsche Meister nicht dabei gewesen.



Reiner Kuhn  
Redakteur

Junior-WM

# Tannert triumphiert beim Heimspiel

In der Rallye-WM erklingt wieder einmal die deutsche Nationalhymne. Julius Tannert siegt vor dem dreimaligen Saisonsieger Nil Solans.

Von: **Reiner Kuhn**

**H**och motiviert reiste Julius Tannert in Deutschlands Südwesten. Doch der Druck vor heimischer Kulisse schien groß. Auf der Auftaktprüfung in Saarbrücken drehten er und Co Jürgen Heigl sich mit ihrem Ford Fiesta R2 und verloren 20,1 Sekunden. Auf der dritten WP „Mittelmosel“ war das deutsch-österreichische Duo gar über eine halbe Minute langsamer als ihre Konkurrenten. „Wir mussten in den Weinberg-Kehren

zweimal zurücksetzen, weil die Handbremse nicht richtig funktionierte, und hatten zudem die falschen Reifen gewählt“, gesteht Tannert, der die erste Etappe mit 1:28,6 Minuten Rückstand auf Rang drei beendete. Titelfavorit Nil Solans dagegen ging schon am Freitag die Straße aus, er musste seine Ambitionen früh begraben.

Tannert dagegen wusste um die noch folgenden Herausforderungen. „Mir war klar, dass die beiden langen Panzerplatten-Prüfungen alles entscheiden können“, so der Sachse. Und siehe da, während er den ersten Durchgang der knapp 42 Kilometer schnell und fehlerfrei absolvierte, übertrieben es die Kontrahenten. Terry Folb warf seinen Dienstwagen so vehement in die Botanik, dass er abreisen konnte. Der bis dahin führende Nicolas Chamin touchierte wenig später



Julius Tannert und Jürgen Heigl: Ohne Bestzeit, aber mit viel Grips

einen Baum, Tannert übernahm die Führung.

Beim zweiten Ritt über die Panzerplatte schenkte Tannert 26,1 Sekunden ab, lag er doch mittlerweile mit rund zwölf Minuten vorn. Auch beim sonntäglichen Schlussspurt hielt sich Tannert zurück und siegte, ohne

eine Bestzeit gefahren zu sein, mit 12:32,2 Minuten Vorsprung vor Solans und Chamin (+14:09,0 min) und rückte in der Junior-WM auf den dritten Gesamtrang. Tannert glücklich: „Einfach fantastisch! Ein echter Schub für unsere Saison, und es bedeutet viel für meine Sponsoren.“ ■

## AUS DEM SERVICEPARK

### ZAHLTAG

Vor allem am Freitag und Samstag klingelte bei der FIA die Kasse. Elf Fahrer waren auf den Verbindungsetappen zu schnell. Am meisten bezahlten die M-Sport-Piloten Teemu Suninen (700 Euro) sowie Sieger Ott Tänak (550 Euro), die jeweils in einer 30er-Zone geblitzt wurden. Marijan Griebel war mit 275 Euro dabei. „Nach einer Pinkelpause habe ich nicht aufgepasst und war in einer 50er-Zone elf Sachen zu flott“, gestand der pfälzische Polizeikommissar seinen Fauxpas wenige Kilometer hinter der saarländischen Landesgrenze.

### EDELFANS

Nicht nur Ex-Renn- und Porsche-Testfahrer Timo Kluck ist glühender Rallyefan. Anders als dessen Kumpel Christian Menzel, der wegen des Langstreckenpokals auf der Nürburgring-Nordschleife auf den gemeinsamen Rallyebesuch verzichtete, düste Romain Dumas noch am Samstagabend gegen Süden. Der Sieger des Sechsstunden-Rennens

besuchte am nächsten Morgen zunächst zwei Prüfungen und danach den Zieleinlauf am Bostalsee.

### WAHLKAMPF

Beim zeremoniellen Start vor dem Staatstheater in Saarbrücken schaute neben Landesinnenminister Klaus Bouillon auch Bundesjustizminister Heiko Maas vorbei, schließlich ist Wahlkampf. Der saarländische SPD-Politiker bewies bei seinem Tipp nicht nur Lokalpatriotismus, sondern auch ein gutes Näschen: „Ich drücke Ford die Daumen. Die haben hier im Saarland schließlich ein großes Werk.“

### AUF WIEDERSEHEN

Toyota-Teammanager Jarmo Lehtinen verabschiedet sich nach zwei Jahren bei Toyota und will sich erst einmal auf das Familienleben konzentrieren. Anders Marek Nawarrecki: Nach knapp 20 Jahren im Konzern nimmt auch der Teammanager von Citroën Racing seinen Hut. Nach eigenem Bekunden wird er dem Motorsport aber treu bleiben. ■ RK

Rallye-EM

## Volles Haus im Osten

Beim Saisonhöhepunkt der Rallye-EM in Tschechien trifft die kontinentale Elite erneut auf Lokalheld Jan Kopecký im Werks-Skoda.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie Barum Czech Rally Zlín zählt seit Jahrzehnten zu den bestbesetzten Rallyes in Europa. In diesem Jahr bildet der sechste von acht Läufen zur Europameisterschaft auch den EM-Saisonhöhepunkt. Mit 37 Turbo-Allradlern stellt die Topkategorie R5 über die Hälfte der 51 in die FIA-Serie eingeschriebenen Teilnehmer und knapp ein

Drittel aller 96 Starter. Die versammelte EM-Elite, darunter Europameister und Tabellenführer Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) sowie der EM-Dritte und U28-Leader Marijan Griebel (Skoda Fabia R5) treffen auf zahlreiche Lokalmatadoren, angeführt von Skoda-Werkspilot Jan Kopecký. Der fünfmalige Barum-Sieger und Ex-Europameister aus Tschechien erwartet die internationale Konkurrenz bestens vorbereitet. Wie Griebel war Kopecký vergangenes Wochenende beim deutschen WM-Lauf im Einsatz. Kopecký hat den Landestitel schon in der Tasche, für ihn geht es nur noch ums Prestige. Griebel könnte mit einem weiteren Erfolg vorzeitig einen WM-Start im WRC sichern. ■



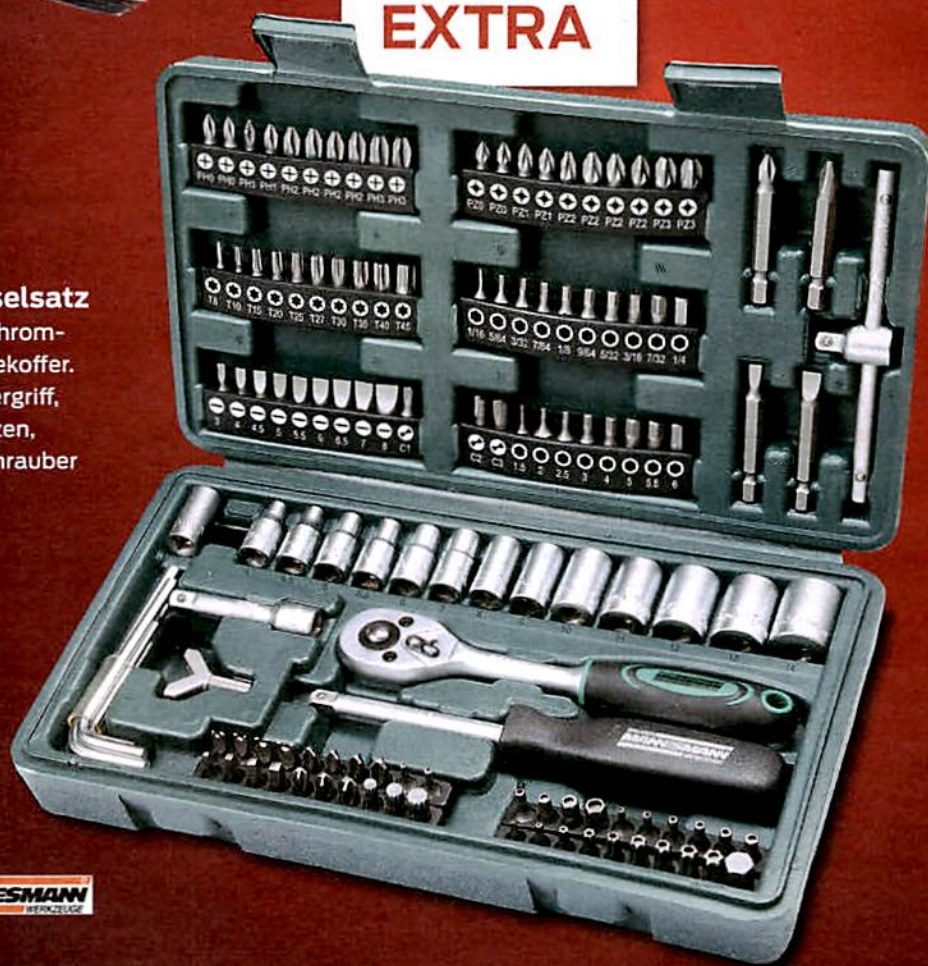
Marijan Griebel hofft auf den U28-Titel und einen WRC-Start als Lohn

# Alleskönner

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

**TOP  
EXTRA**

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



BRUNNEN  
**MANNESMANN**  
Werkzeuge

## Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

# Perverse Regeln



BMW - und dann lange nichts. Am Samstag feierten die Münchner einen Dreifachsieg. Auch weil die M4 wegen der Handicap-Gewichtsregeln leichter waren als die Konkurrenz. Doch das Perverse: Für das Sonntag-Rennen mussten die siegreichen BMW nicht etwa Gewicht zuladen – sie bekamen sogar erneut eine Marsch-Erleichterung zugebilligt. Es entwickelte sich trotzdem ein munteres Spektakel.

Von: **Claus Mühlberger**

Ich hasse die Zusatzgewichte.“ Gerhard Berger redet seit jeher nicht um den heißen Brei herum. Doch am Donnerstag vor dem DTM-Ausflug an die holländische Nordseeküste musste der DTM-Chef (wieder einmal) leidvoll erfahren, dass seine Macht

beschränkt ist. Denn bei der Sitzung der DTM-Kommission gelang es erneut nicht, die unselige Gewichtsregel abzuschaffen.

## BMW siegt und lädt aus

Der Widerstand kam von BMW. Im (möglicherweise auch nur gefühlten) Wissen, dass der M4 im direkten Vergleich mit dem Audi RS 5 ein paar Hundertstelsekunden hinterherhinkt, machte BMW seine Zustimmung davon abhängig, dass einige spezielle, Audi betreffende Kleinigkeiten im Aero-Reglement in ihrem Sinne verändert werden.

Dieser Kuhhandel gelang nicht. „Leider ist in der DTM-Kommission bei solchen Fragen Einstimmigkeit erforderlich“, seufzte Gerhard Berger. „Damit hat sich schon die Formel 1 lange gelähmt.“

Zwei Tage später bekam die DTM die Quittung. Die Meisterschaft machte sich so lächerlich wie selten zuvor in ihrer bis 1984 zurückreichenden Geschichte. Trotz des Dreifachsiegs durften die BMW nämlich erneut fünf

**»MAN KANN DIE GEWICHTE NICHT ABSCHAFFEN, WEIL EINSTIMMIGKEIT ERFORDERLICH IST.«**

Gerhard Berger

Kilogramm Ballast ausladen, wohingegen die unterlegenen Audi weitere fünf Kilo zuladen mussten. Die M4 waren somit am Sonntag um stattliche 15 Kilo leichter als die Erzrivalen aus Ingolstadt. Dies entspricht einem Zeitgewinn von drei Zehntelsekunden pro Runde.

„Es ist doch keine Logik, dass derjenige, der einen schlechten Tag hatte, beim nächsten Rennen mehr Gewicht mitschleppen muss statt weniger“, moserte Audi-Fahrer Mattias Ekström mit gequältem Lachen, das auch als Zähnefletschen interpretiert werden könnte.

Der Modus für die Verteilung der Gewichte ist sehr kompliziert. Statt der Platzierungen im Rennen werden nämlich die Rundenzeiten zugrunde gelegt, und zwar das Mittel aus den 28 schnellsten Rennrunden der beiden bestplatzierten Fahrer jeder Marke.

Ein untaugliches Instrument. Denn während das BMW-Trio an der Spitze, Timo Glock, Marco Wittmann und Maxime Martin, am Samstag seinem ungefährdeten Dreifach-Sieg entgegentrödelte, nahmen die Audi-Piloten das Messer zwischen die Zähne und legten schnelle Zeiten auf die Achterbahn in den Dünen.

Anders als beim dritten Meeting der Saison in Ungarn im Juni, als einige Fahrer von ihren Teams durch codierte Botschaften auf den Boxentafeln dazu aufgefordert worden waren, nicht allzu schnelle „Zielzeiten“ zu fahren um Zusatzgewichte zu vermeiden, ging diesmal alles mit rechten Dingen zu.

Aber warum, bitteschön, sollten die BMW-Fahrer schneller



Was für eine Strecke!  
Zandvoort ist ein Kurs  
alter Schule, mit hohen  
Randsteinen. Hier turnt  
Mike Rockenfeller

HOCH 2



Mercedes-Titelaspirant Lucas Auer schrieb zwei Nullrunden in Holland



Frust für Wittmann am Sonntag



BMW-Dreierpack am Samstag: Timo Glock siegt vor Marco Wittmann und Maxime Martin

fahren als unbedingt nötig? Und dabei einen Reifenschaden oder einen Abflug riskieren? Eben. Der Fehler liegt eindeutig im System, also im Reglement.

### „Rocky“ erbt den Sieg

Trotz des Gewichtsvorteils pro BMW entwickelte sich am Sonntag ein munteres Rennen. Das lag auch daran, dass die aussichtsreiche BMW-Armada schon vor dem Start um 50 Prozent geschrumpft war: Timo Glock wurde wegen Abdrängens von Edo Mortara im Qualifying ans Ende der Startaufstellung expediert, Tom Blomqvist kam in der Formationsrunde vom rechten Weg ab, und Maxime Martin, der Dritte des Trainings, würgte beim Start den Motor ab. BMW-Sportchef Jens Marquardt wertete all dies als „suboptimal“.

Doch zunächst konnte sich die BMW-Befehlszentrale damit trösten, dass Marco Wittmann alle Attacken von Mike Rockenfeller clever abwehrte und dem Sieg entgegenfuhr. Das böse Erwachen folgte eine halbe

Stunde später: Der Titelverteidi-ger wurde qualifiziert, weil sich im Tank nicht die geforderte Restbenzinmenge von einem Kilogramm befand.

Für die DTM gibt es aber auch gute Nachrichten: Mike Rockenfeller, dessen Mittelfußbruch vom Norisring inzwischen so weit ausgeheilt ist, dass er diese Woche wieder Fahrradfahren kann, ist bereits der neunte Fahrer, der in diesem Jahr einen Sieg feiern konnte. Nach zwölf von 18 Rennen haben noch mindestens acht Piloten realistische Titelchancen. Zwischen Tabellenführer Mattias Ekström und Marco Wittmann, dem Achten, liegen nur 35 Punkte. Maximal sind noch 168 Zähler zu vergeben.

Beim nächsten Meeting auf dem Sprintkurs des Nürburgrings ist BMW gewichtsmäßig noch weiter im Vorteil: Dann starten die M4 mit 25 Kilo weniger als die Audi RS 5. Diese Gewichtsverteilung hätte übrigens auch gegolten, wenn Wittmann nicht disqualifiziert worden wäre. Was für eine Perversion! ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

### DAS PHANTOM FIA-CLASS 1

Ein Gespenst geht um im DTM-Fahrerlager. Es nennt sich „FIA-Class 1“. 2020 will die neue Tourenwagen-WM als Nachfolgeserie für die wenig erfolgreiche WTCC durchstarten. Mit dem US-Sender „Discovery“, dem Mehrheitsgesellschafter bei Formel 1 und Formel E, ist der Promoter bereits gefunden: FIA-Präsident Jean Todt und Ex-DTM-Chef Hans Werner Aufrecht gehören zu den Initiatoren. An alle infrage kommenden Hersteller wurden bereits Exposés verschickt. Volvo gilt als gesetzt, auch Toyota und Nissan sind angeblich stark interessiert, genauso wie zwei deutsche Hersteller, offenbar Audi und BMW. Selbst eine Mercedes-Rückkehr in den Tourenwagensport, allerdings unter der Flagge von HWA, erscheint nicht unmöglich. „Es

wäre fahrlässig, wenn ich mich nicht mit allen möglichen Betätigungsfeldern für unsere Firma beschäftigen würde“, sagt HWA-Chef Uli Fritz. Klare Dementis klingen anders.

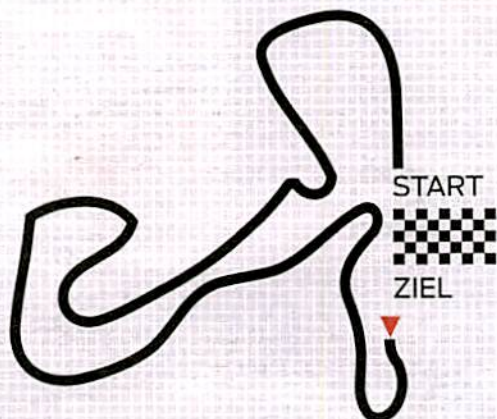
### WAS MACHT TOYOTA?

DTM-Boss Gerhard Berger arbeitet mit Hochdruck daran, die durch den Mercedes-Ausstieg Ende 2018 entstandene Lücke zu füllen. „Die Idee, 2019 eine Art GT3 plus-Reglement einzuführen, ist vom Tisch“, sagt er. „Sonst müssten wir uns ja wieder mit Balance of Performance herumschlagen.“ Viele Hoffnungen der DTM-Szene ruhen auf Toyota. Das Kölner Team steht in der WEC vor dem Trümmerhaufen der grandios gescheiterten LMP1-Klasse. Es stellt sich die Frage: Fährt Toyota in Le Mans ohne Gegner weiter, oder wäre die „neue“ DTM ab 2019 nicht doch eine attraktive Alternative? ■

DTM 2017 RESULTATE

ZANDVOORT (NL) 4,306 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Zandvoort (NL): 19. August 2017; 11. von 18 Läufen; 159,359 km über 38 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 20 Grad, leicht bewölkt

Pole-Position:

#16 Timo Glock (BMW Team RMR) 1:27,823 min

Schnellste Runde:

#33 René Rast (Audi Sport Team Rosberg) 1:30,160 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Timo Glock (D)	BMW/RMR	37	57:18,491 min	1:30,726	25+3
2. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	37	+ 0,770 s	1:30,905	18+1
3. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	37	+ 3,899 s	1:30,688	15
4. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	37	+ 6,098 s	1:30,680	12
5. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	37	+ 9,498 s	1:30,280	10
6. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	37	+ 14,663 s	1:31,132	8+2
7. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	37	+ 17,696 s	1:31,135	6
8. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	37	+ 17,795 s	1:31,160	4
9. René Rast (D)	Audi/Rosberg	37	+ 24,310 s	1:30,160	2
10. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	37	+ 25,329 s	1:31,117	1
11. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	37	+ 25,876 s	1:30,818	0
12. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	37	+ 27,607 s	1:30,630	0
13. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	37	+ 29,359 s	1:30,367	0
14. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	37	+ 29,384 s	1:31,730	0
15. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	37	+ 29,727 s	1:30,985	0
16. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	37	+ 30,201 s	1:31,669	0
17. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	34	+ 3 Rdn.	1:31,111	0
- Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	17	+ 20 Rdn.	1:30,637	0

Performance-Gewichte: Audi +2,5 kg (1122,5), BMW -7,5 kg (1117,5), Mercedes +2,5 kg (1127,5)  
Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

QUALIFYING RENNEN 1

1. Timo Glock	1:27,823 min
2. Augusto Farfus	1:27,907 min
3. Marco Wittmann	1:28,065 min
4. Maxime Martin	1:28,155 min
5. René Rast	1:28,287 min
6. Loic Duval	1:28,331 min
7. Tom Blomqvist	1:28,351 min
8. Gary Paffett	1:28,375 min
9. Mike Rockenfeller	1:28,468 min
10. Mattias Ekström	1:28,547 min
11. Paul di Resta	1:28,567 min
12. Robert Wickens	1:28,652 min
13. Maro Engel	1:28,656 min
14. Nico Müller	1:28,751 min
15. Jamie Green	1:28,819 min
16. Lucas Auer	1:28,861 min
17. Bruno Spengler	1:28,875 min
18. Edoardo Mortara	1:28,983 min

QUALIFYING RENNEN 2

1. Augusto Farfus	1:27,475 min
2. Marco Wittmann	1:27,616 min
3. Maxime Martin	1:27,642 min
4. Jamie Green	1:27,673 min
5. René Rast	1:27,832 min
6. Mike Rockenfeller	1:27,892 min
7. Bruno Spengler	1:27,991 min
8. Maro Engel	1:28,004 min
9. Robert Wickens	1:28,037 min
10. Mattias Ekström	1:28,089 min
11. Lucas Auer	1:28,260 min
12. Tom Blomqvist	1:28,292 min
13. Loic Duval	1:28,302 min
14. Nico Müller	1:28,439 min
15. Paul di Resta	keine Zeit
16. Edoardo Mortara	1:28,775 min*
17. Gary Paffett	disqualifiziert
18. Timo Glock	disqualifiziert

\*\* 5 Plätze (Blocken)

ERGEBNIS RENNEN 2

Zandvoort (NL): 20. August 2017; 12. von 18 Läufen; 141,516 km über 36 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 17 Grad, leicht bewölkt

Pole-Position:

#15 (BMW Team RMG) 1:27,475 min

Schnellste Runde:

#77 Loic Duval (Audi Sport Team Phoenix) 1:29,168 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	37	56:33,404 h	1:29,713	25
2. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	37	+ 16,581 s	1:29,168	18
3. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	37	+ 58,073 s	1:30,092	15
4. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	37	+ 58,620 s	1:30,258	12
5. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	37	+ 58,848 s	1:30,887	10
6. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	37	+ 59,390 s	1:30,118	8+1
7. Timo Glock (D)	BMW/RMR	37	+ 59,928 s	1:30,177	6
8. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	37	+ 1:00,069 min	1:30,696	4+3
9. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	37	+ 1:02,405 min	1:30,010	2
10. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	37	+ 1:12,009 min*	1:30,655	1
11. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	37	+ 1:30,127 min	1:30,417	0
12. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	37	+ 1:30,761 min	1:30,686	0
13. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	37	+ 1:31,278 min	1:31,027	0
14. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	36	+ 1 Rd.	1:30,425	0
15. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	33	+ 3 Rdn.	1:31,302	0
- Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	12	+ 25 Rdn.	1:30,928	0
- René Rast (D)	Audi/Rosberg	10	+ 27 Rdn.	1:30,418	0
DQ Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	-	-	1:29,692	0+2

Performance-Gewichte: Audi +2,5 kg (1127,5), BMW -12,5 kg (1112,5), Mercedes +2,5 kg (1127,5)  
Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)

\* inkl. Strafen



Den dritten DTM-Titel weiter fest im Blick: Tabellenführer Mattias Ekström

STAND FAHRER

1. Ekström	128 Punkte
2. Rast	114
3. Rockenfeller	110
4. Glock	104
5. Martin	102
6. Auer	99
7. Green	99
8. Wittmann	93
9. Paffett	75
10. Spengler	62
11. Di Resta	59
12. Wickens	58
13. Müller	49
14. Mortara	41
15. Engel	29

STAND HERSTELLER

1. Audi	518 Punkte
2. BMW	405
3. Mercedes-Benz	361

STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	213 Punkte
2. Audi Sport Team Abt Sp.	177
3. BMW Team RBM	164
4. Mercedes-AMG BWT	140
5. Merc.-AMG Mercedes me	133
6. Audi Sport Team Phoenix	128
7. BMW Team RBR	125
8. BMW Team RMG	116
9. Mercedes-AMG Silberpfeil	88

Halbzeitbilanz Tourenwagen-WM

# Monteiro noch zu stoppen?

Aktuell befindet sich die Tourenwagen-WM im Dornröschenschlaf. Erst Mitte Oktober geht es mit den Rennen in Ningbo (China) weiter. Zeit für eine Zwischenbilanz kurz nach Saisonhalbjahr.

Von: **Michael Bräutigam**

**W**ir haben noch acht Rennen und vier Wochenenden, da kann eine ganze Menge schiefgehen“, beschwichtigt Tiago Monteiro im Hinblick auf den WM-Stand. Der bilanziert für den portugiesischen Honda-Werkspiloten aktuell 200 Punkte und damit die Führung in der Fahrerwertung. Nimmt man einmal die Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife heraus, hat Monteiro jedoch keinen Grund zum Tiefstapeln. An fünf der bisherigen sechs Rennwochenenden war er nie schlechter als P6 und holte mindestens einen Podestplatz. Dazu gesellen sich Laufsiege in Marrakesch sowie am Hungaroring.

Konkurrenz kommt unter anderem aus dem eigenen Lager. Norbert Michelisz hat ebenfalls zwei Siege, die aber drei Nullrunden gegenüberstehen. Erst mit der ersten Saison-Pole am Nürburgring platzte beim Ungarn der Knoten. Noch beträgt sein Defizit zur Spitze 29 Punkte.

## Citroën-Schreck Bennani

Dazwischen hat sich mit Thed Björk vielleicht die Überraschung der Saison eingeknistet. Obwohl er mit Néstor Girolami und Nick Catsburg nun wirklich keine Amateure als Teamkollegen im Volvo-Werksteam Polestar Cyan Racing an seiner Seite hat, konnte er sich als Speerspitze der schwedischen Werksmannschaft durchsetzen. Zwölf Punkte sind ein überschaubarer Rückstand bei den von Monteiro angesprochenen noch vier Rennevents.

Apropos Speerspitze: Unter den Fahrern, die in den vier privat eingesetzten Citroën C-Elysée am Lenkrad kurbeln, hat mit ebenfalls bereits zwei Saison-siegen Mehdi Bannani die Ober-



Monteiro führt das Feld an: Nach sechs von zehn Rennen ist der Honda-Werkfahrer der Gejagte in der WTCC



Erster Verfolger: Jubelt Volvo-Pilot Thed Björk am Ende als Weltmeister?



Citroën-Speerspitze: Bannani ist nicht nur schnell, sondern auch konstant

hand. Der Marokkaner, der bislang zwar zeitweise durch Speed, aber wenig durch Konstanz aufblüht, hat sich zu einem echten Frontrunner entwickelt, der sich auf Tabellenrang 4 zudem noch

(berechtigte) WM-Hoffnungen macht. Markenkollege Rob Huff, von vielen vorab zum Titelfavoriten heraufbeschworen, tut sich dagegen noch schwer. Ohne Laufsieg rangiert er mit 65 Punkten

Rückstand auf Tabellenrang 7, führt aber im von Münnich Motorsport eingesetzten Doppelwinkler aktuell zumindest die Privatfahrerwertung an.

Am Ende werden im Dreikampf an der Spitze Kleinigkeiten entscheidend sein. Auch jene, die den Honda Civic und den Volvo S60 treffen. Die bisherige Saison zeigt: Keines der Autos hat mehr so große Vor- oder Nachteile auf bestimmten Strecken wie in der Vergangenheit. Der Honda-Topspeed ist dem des Volvo ebenbürtig. Im Gegenzug hat man bei Volvo den mechanischen Grip gefunden, den man im Vorjahr noch vermisste.

Deshalb sind Prognosen für die letzten vier Saisonstationen schwierig. Klar ist: Drei der vier Strecken sind bekannt, einzig Ningbo ist neu im Kalender. Dort geht es deutlich weniger geradeaus als in Shanghai, wo Volvo im Vorjahr den ersten Sieg einfuhr.

Um bestens gerüstet zu sein, hat Honda in der Sommerpause bereits ein Testprogramm absolviert, wo im Hinblick auf die verbleibenden Strecken auch am Setup gefeilt wurde. Nur in Macau, wo die WTCC nach zwei Jahren Abstinenz wieder fährt, ist es immer eine Lotterie. So wird die Entscheidung wohl erst beim Finale in Katar (1.12.) fallen. ■

Supercars Australien

# Der Rekordjäger

Jamie Whincup (Holden) hat bei den Rennen in Sydney einen neuen Rekord aufgestellt. Sein 106. Laufsieg bringt ihn außerdem nah an die Tabellenspitze.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**inen besseren Zeitpunkt für den Rekord hätte sich Whincup kaum aussuchen können. Sein 106. (!) Laufsieg, der ihn an die Spitze der ewigen Bestenliste setzt, kam für den Rekord-Meister der Serie (6 Titel) genau vor den nun anstehenden Langstreckenrennen in Sandown, Bathurst und Surfers Paradise. Zuvor hatte er mit 105 Siegen den gleichen Bestwert wie sein noch aktiver Teamkollege Craig Lowndes. „Er ist einer der Größten im australischen Motorsport überhaupt“, zollte Lowndes dem erfolgreichen Rekordjäger tiefen Respekt.

Parallel erwischte sein härtester Rivale, Tabellenführer Scott McLaughlin (Ford), ein schlechteres Wochenende. Nach Kollision am Samstag mit Titelverteidiger Shane van Gisbergen (Holden) wurde der Youngster mit einer Strafe belegt und so nur auf Platz 21 gewertet. Teamkollege Fabian Coulthard holte den Sieg.

Beim Rekord-Sieg am Sonntag lief McLaughlin auf P4 ein, womit seine Führung auf zwölf Punkte

vor Whincup (2058 zu 2046) schrumpft, ehe in rund vier Wochen die Enduro-Rennen mit den 500 km von Sandown beginnen.

Da bekommt es McLaughlin mit einem alten Bekannten zu tun: Ex-DTM-Pilot Alexandre Prémat wird den Ford-Piloten in Sandown, beim Saisonhighlight in Bathurst sowie auch in Surfers Paradise unterstützen. Verfolger Whincup wird wie üblich von Paul Dumbrell verstärkt. ■



Rekord-Champ jetzt auch Rekord-Sieger: Supercars-Star Jamie Whincup

## NACHRICHTEN

### TCR: BMW NICHT DABEI

Nach der Ankündigung eines privaten MINI-TCR-Projekts (siehe letzte MSA) ließ BMW klarstellen: „Das Thema steht aktuell nicht auf unserer Agenda.“ Damit bleibt das Engagement des US-Teams LAP Motorsport ein lokal von MINI USA unterstütztes Projekt. Bei BMW selbst ist man mit der Neuausrichtung des Motorsport-Programms (neu dabei: WEC, Formel E und GT4) ohnehin gut ausgelastet.

### TCR: GEWICHTE SIND FIX

Ende kommender Woche endet mit den Rennen in Buriram/Thailand die Sommerpause für die TCR International Series. Mittlerweile sind die Träger des Erfolgsballasts bestätigt: Nach seinem Oschersleben-Doppelsieg muss Gianni Morbidelli (VW) 30 kg mitschleppen. Daniel Lloyd (Seat) hat deren 20 an Bord. Mat'ò Homola (Opel) erhält 10 kg Zusatzgewicht.

NASCAR

# Busch schafft Triple-Sieg im Oval von Bristol

Kyle Busch (Toyota) dominierte das Rennwochenende in Bristol. Nach Siegen im Xfinity- sowie Truck-Rennen entschied er auch den Cup-Lauf für sich. Derweil läuft die heiße Phase vor den Playoffs.

**N**och zwei Rennen, dann wird zum einen der Meister der Regular Season gekürt, zum anderen der Cut gemacht, wer in den Playoffs um den großen Meisterpokal am Ende der vollen Saison fährt.

Im Nudeltopf von Bristol wurde es im drittletzten Rennen vor dem Reset also entsprechend spannend, wer denn den Einzugs vielleicht schon dort fix machen kann. Fest steht: 13 der 14 Saison-sieger (also alle bis auf Joey Logano) zählen sicher zu den 16 Playoff-Piloten. In Bristol hätte mit Erik Jones (Toyota) beinahe sogar ein Rookie mit seinem ersten Cup-Sieg den Einzugs perfekt ge-

macht. Über weite Strecken des Rennens war er nämlich der einzige ernstzunehmende Gegner Buschs im Kampf um den prestigeträchtigen Triumph.

### Jubel mit Kehrbesen

Doch der für Joe Gibbs Racing fahrende Champ von 2015 dachte gar nicht daran, eine Art Chase-Allianz zugunsten des Gibbs-Kundenteams Furniture Row Racing zu gründen. Mit dem „Clean Sweep“ im Hinterkopf, also Siegen in allen drei nationalen Serien am Wochenende, hielt er den Markenkollegen im Finish hinter sich und durfte den Fans passenderweise mit Besen in der Hand vom Autodach zujubeln.

Jones' Teamkollege Martin Truex Jr., dem sowohl der Titel in der Regular Season als auch die Tabellenführung zum Playoff-Start nicht mehr zu nehmen ist, erlebte eine durchwachsene Renn-Nacht. Der klare Tabellenführer landete nach diversen Problemen (loses Rad, Boxenvergehen) auf Platz 20. ■ MBR



Das Triple ist perfekt: Kyle Busch gewinnt auch den Cup-Lauf in Bristol

## NASCAR CUP SERIES

### Bristol/Tennessee (USA)

24. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Erik Jones (USA)	Toyota
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Matt Kenseth (USA)	Toyota
5.	Kurt Busch (USA)	Ford
6.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
7.	Trevor Bayne (USA)	Ford
8.	Kevin Harvick (USA)	Ford
9.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
10.	Ryan Blaney (USA)	Ford

### Gesamtwertung

nach 24 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	951 Punkte
2.	Kyle Busch (Toyota)	850
3.	Larson (Chevrolet)	845
4.	Harvick (Ford)	824
5.	Hamlin (Toyota)	753
6.	Keselowski (Ford)	728
7.	Elliott (Chevrolet)	711
8.	Kenseth (Toyota)	703
9.	McMurray (Chevrolet)	700
10.	Bowyer (Ford)	642





Mit seinem Sieg auf dem Red Bull Ring hat sich Andrea Dovizioso wieder in den Kreis der MotoGP-Titelanwärter zurückgemeldet. Im MSA-Interview erklärt der 31-jährige Italiener, wie er Marc Márquez besiegen konnte.

Von: **Imre Paulovits**

**Wie siehst du dein Rennen auf dem Red Bull Ring im Nachhinein?**

Es war sicherlich eines der besten Rennen meiner Karriere. Es war ein sehr schwieriges Rennen, die Reifenwahl war sehr wichtig und der Kampf mit Marc Márquez bis zur letzten Kurve hat sehr viel Kraft gekostet, aber auch sehr viel Spaß gemacht. Es war nicht leicht, sich auf dieses Rennen einzustellen, denn die Verhältnisse und die Temperatur war jeden Tag anders. Für mich stand schon früh fest, dass nur Marc Márquez und ich für den Sieg infrage kamen, denn unsere Pace war etwas besser als die der anderen, und so konnten wir Reifen schonen, dies hat uns zum Schluss von den anderen abgesetzt. Ich bin sehr zufrieden mit dem, wie ich mein Rennen gemanagt habe. Ich habe schnell gesehen, dass ich mich von Marc nicht absetzen kann, so habe ich versucht zu verstehen, wo die Stärken von ihm und wo



Andrea Dovizioso

**Geburtstag:** 23. März 1986

**Geburtsort:** Forlimpopoli (I)

**Herkunftsland:** Italien

**WM-KARRIERE**

- 2002: 125GP, Honda (16.)
- 2003: 125GP, Honda (5.)
- 2004: 125GP, Honda (1.)
- 2005: 250GP, Honda (3.)
- 2006: 250GP, Honda (2.)
- 2007: 250GP, Honda (2.)
- 2008: MotoGP, Honda (5.)
- 2009: MotoGP, Honda (6.)
- 2010: MotoGP, Honda (5.)
- 2011: MotoGP, Honda (3.)
- 2012: MotoGP, Yamaha (4.)
- 2013: MotoGP, Ducati (8.)
- 2014: MotoGP, Ducati (5.)
- 2015: MotoGP, Ducati (7.)
- 2016: MotoGP, Ducati (5.)
- 2017: MotoGP, Ducati, z. Zt. 2.

**HOBBYS**

Motocross, Töchterchen Sara

# „Ich habe ihm die Türe extra offen gelassen“

die von mir sind. Dann habe ich dort, wo er besser war, in der letzten Runde die Türen zugemacht. In der vorletzten Kurve habe ich gehört, dass er das Gas vor mir öffnet. So wusste ich, dass er es in der letzten Kurve versuchen wird. So habe ich die Tür absichtlich offen gelassen und mich dann darauf konzentriert, dass ich besser aus der Kurve herauskomme. Das hat dann auch funktioniert. Hätte ich die Tür zugemacht, hätte er mich vielleicht berührt, und ich wäre nicht optimal herausgekommen. So war dies die richtige Entscheidung, um dieses Rennen zu gewinnen, und ich bin sehr glücklich, dass ich es richtig gemacht habe. Es ist fast unmöglich, Marc Márquez in der letzten Runde zu besiegen, und dass ich es geschafft habe, hat mir sehr viel gegeben.

## Was ist dir in dieser letzten Runde durch den Kopf gegangen?

Da ging alles so schnell, in diesen Situationen denkt man nicht an viel anderes, als was gerade geschieht. Dazu hatte ich den schlimmsten nur denkbaren Gegner hinter mir, den man sich denken kann. Wie gesagt, ich habe seinen Motor gehört, und ich wusste, dass er es in der letzten Kurve versuchen wird. Dort hat es eigentlich keinen Platz, aber Marc ist ein Fahrer, der auch schon in der Vergangenheit Lücken fand, die eigentlich nicht existiert haben. Dass ich die Lücke offen gelassen habe, war der Schlüssel.

## War es nicht ein Risiko, mit dem weichen Reifen in das Rennen zu gehen, wo es doch am Renntag wärmer war als die Tage zuvor?

Wir haben das ganze Wochenende mit dem weichen Reifen gearbeitet und versucht, ihn zum Arbeiten zu bekommen. Die Entscheidung haben wir schon am Freitag getroffen. Michelin hat uns auch versichert, dass er bei höheren Temperaturen gut funktionieren wird. Ich musste den Reifen aber auch managen, so

konnte ich zu Beginn nicht pushen. Auch Marc hat seine Reifen zu Beginn geschont, und das gab uns die Möglichkeit, die letzten zehn Runden zu pushen. Sonst hätten wir zum Ende des Rennens nicht diese Rundenzeiten fahren können.

## Dieses Rennen muss dir und Ducati nun viel Selbstvertrauen im WM-Kampf geben.

Viele Leute haben von uns erwartet, dass wir auf dem Red Bull Ring mit Leichtigkeit gewinnen,

»DIE MOTOGP IST EINE SEHR KOMPLEXE KLASSE, DORT MUSS ALLES STIMMEN, WENN MAN GEWINNEN WILL.«

Andrea Dovizioso

aber die Realität sah anders aus. Seit letztem Jahr hat sich die Situation grundlegend geändert. Die Flügel, die wir letztes Jahr hatten, waren auf dieser Strecke viel besser, und wir wussten das. Wir haben aber sehr gut gearbeitet, denn Honda hat sich seit letztem Jahr sehr stark verbessert, und mein Motorrad hat anders funktioniert als damals. Unsere Reifen haben unterschiedlich gearbeitet, wir mussten alles genau verstehen und analysieren. Man hat an einem Wochenende die Möglichkeit, seine Situation wesentlich zu verbessern, man kann aber auch falsche Entscheidungen fällen und seine Situation verschlechtern. Wir waren sehr glücklich mit dem, wie wir gearbeitet haben, dazu hat die neue Verkleidung wirklich gut funktioniert, wir müssen jetzt sehen, ob wir sie in Zukunft auch woanders verwenden werden.

## Mit Silverstone folgt wieder eine schnelle Strecke.

Silverstone ist sicherlich eine

schnelle Strecke, es ist aber auch eine sehr schwierige Strecke. Weil es dort sehr wellig ist, ist es sowohl physisch als auch für die Reifen sehr belastend. Dazu kommt das englische Wetter. Honda wird dort sicher wieder sehr konkurrenzfähig sein, aber ich denke, wir werden es auch sein. Bei den letzten sechs Rennen waren wir immer konkurrenzfähig, wenn wir auch weiterhin noch etwas finden müssen, wenn wir überall um den Sieg mitkämpfen wollen und bis zum Schluss um den Titel kämpfen wollen. Das trifft aber für fünf Fahrer zu, ich denke, es sind derzeit fünf Piloten, die ernsthaft um den Titel mitkämpfen können.

## Hat dir der Sieg in Mugello oder der in Spielberg mehr bedeutet?

Mugello war ein überraschender und vor dem Heimpublikum ein ganz besonderer Sieg und hat sehr viele Emotionen erweckt. Aber in der letzten Kurve zu gewinnen, ist immer etwas ganz Besonderes, und Marc Márquez ist bekannt als ein ganz besonderer Kämpfer. So hat es einen sehr hohen Stellenwert, ihn in der letzten Kurve geschlagen zu haben. Ich war dabei aber zunächst mehr verärgert als glücklich, denn es war schon ganz schön frech, es so zu versuchen. Deshalb habe ich auch instinktiv eine Geste in seine Richtung gezeigt. Aber ich hatte die Situation gut unter Kontrolle und war hinterher sehr glücklich.

## Hat dir dieser Sieg nun die Befriedigung für den entgangenen aus dem Vorjahr gegeben?

Sicherlich war ich letztes Jahr sehr enttäuscht. Ich hatte damals das Gefühl, dass der erste Sieg von Ducati nach der langen Dürreperiode mir zustehen sollte, weil ich die meiste Arbeit gemacht habe. So wie die diesjährige Saison verläuft, habe ich die Vergangenheit schon längst vergessen, und ich genieße die positiven Dinge, die wir jetzt haben.

## Welchen Unterschied hat die neue Verkleidung genau ausgemacht?

Es ist unmöglich, das genau zu sagen, wir haben ja an dem Wochenende keine Vergleiche gemacht. Und jede Verkleidung hat Vor- und Nachteile. Aber wir haben gedacht, dass auf dem Red Bull Ring die Flügel letztes Jahr viel geholfen haben, so haben wir auch von Beginn an mit der Aero-Verkleidung gearbeitet.

## Es scheint, du hast derzeit die beste Phase deiner bisherigen Karriere.

Ich bin jetzt 31 Jahre alt, habe sehr viel Erfahrung und in den letzten Jahren habe ich sehr viel mit der Technik gearbeitet. Die MotoGP ist eine sehr komplexe Klasse, dort muss alles stimmen, wenn man gewinnen will. Ich denke, ich bin jetzt reif für diese Aufgabe. ■



Andrea Dovizioso über Marc Márquez (#93): „Fast unmöglich zu besiegen.“

MotoGP

# Takaaki Nakagami: 2018 MotoGP bei LCR-Honda

Was die Spatzen im Fahrerlager von den Dächern pfffen, wurde nun offiziell bestätigt: Der Japaner Takaaki Nakagami wird nächstes Jahr eine zweite Honda bei LCR fahren.

Von: Imre Paulovits

Sein Talent war schon seit Jahren unbestritten. Takaaki Nakagami war mit 14 Jahren der jüngste 125er-Meister Japans, und als er ein Jahr später, 2007, in der Spanischen 125er-Meisterschaft antrat, führte sein Weg gleich in die WM weiter, wo er in seinem ersten Jahr in Donington unter die Top 10 fuhr. Auch nach zwei Jahren in der japanischen 600er-Meisterschaft, die er gewann, kam er in der Moto2-WM gleich gut zu recht und verpasste 2013 den

Sieg mehrfach nur um Haarsbreite. Doch als Nakagami als Honda-Zögling 2014 in das Team von Tadayuki Okada transferiert und durch einen falschen Luftfilter beim Katar-GP disqualifiziert wurde, bekam seine Karriere einen tiefen Durchhänger. Doch Nakagami kämpfte sich wieder hoch, gewann letztes Jahr den Moto2-GP in Assen und beendete die Moto2-WM mit insgesamt vier Podestplätzen auf dem sechsten Platz. Auch dieses Jahr hat er bereits drei Podestplätze eingefahren (jeweils Dritter in Katar, Austin und Assen) und liegt derzeit an siebter Stelle der Moto2-Tabelle. Bei den Acht Stunden von Suzuka fuhr er dieses Jahr mit Takuma Takahashi und Jack Miller im stärksten Honda-Team, allerdings unterlief gerade ihm ein kleiner Ausrutscher, der sie aus dem Kampf um den Sieg warf.

Aber ungeachtet dessen geht nun ein lang gehegter Traum des



Takaaki Nakagami: Nach sechs Moto2-Jahren Traum von MotoGP erfüllt

25-jährigen Japaners in Erfüllung, und ein lang bereitliegender Plan von Honda wird in die Tat umgesetzt. Honda stellt bei LCR, wo bereits Cal Crutchlow mit Werksmaterial beliefert wird, Material für einen zweiten Fahrer. Somit geht auch die Ankündigung von Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta in Erfüllung, dass

der MotoGP-Grid 2018 24 Piloten umfassen wird, und der letzte Platz der zweite des Teams von Lucio Cecchinello sein wird.

HRC-Präsident Yoshishige Nomura war persönlich bei der Vertragsunterzeichnung seines in Chiba geborenen Landsmanns dabei, er hat einen Vertrag direkt mit HRC. ■

Moto2/Moto3

## Ausgiebiger Testtag auf dem Red Bull Ring

Viele Teams blieben nach dem Österreich-GP am Red Bull Ring und absolvierten einen eintägigen Test.

Von: Imre Paulovits

Bei schönem Wetter gab es einiges zu testen, Öhlins brachte neue Teile mit, und auch Dunlop kam mit einem neuen Hinterreifen. Von den Top-Moto2-Teams waren Estrella-Galicia-Marc-VDS, carXpert-Interwetten, Forward, Gresini und das KTM-Moto2-Team von Aki Ajo vor Ort. Ajo ließ auch seine Moto3-Fahrer testen, Philipp Öttl arbeitete nach seinem zweiten Platz am Vortag weiter an seiner KTM – wie auch das Sky-VR46-Team, RBA BOE Racing und Platinum Bay Real Estate. Lüthi probierte

den neuen Dunlop-Reifen genauso wie WM-Leader Franco Morbidelli, sie Bescheinigten der Mischung viel Potenzial. Während Morbidelli zwei Motorräder zur Verfügung hatte, um die neuen Öhlins-Komponenten mit den

alten zu vergleichen, probierte Xavi Viège bei Tech3 eine neue Kayaba-Gabel, Nissin-Bremszangen und eine neue Auspuffanlage. Sein Teamkollege Remy Gardner versuchte des Chatterings Herr zu werden, das er über das

Rennwochenende hatte. Bei Forward probierte Luca Marini eine Daumenbremse. Einige Kalex-Teams arbeiteten auch an der Geometrie, Isaac Viñales wollte das Kurvenverhalten genauso verbessern wie Rookie Jorge Navarro und Hafizh Syahrin, Tetsuya Nagashima arbeitete an der Ergonomie. Bei KTM versuchte sich Miguel Oliveira, der den bösen Sturz vom Vortag weggesteckt hatte, an der Stabilität beim Bremsen.

Auch in der Moto3 brachte Dunlop zwei neue vordere Mischungen und drei neue Hinterreifen, die einen größeren Außendurchmesser haben. Während das Ajo-Team viel am Setup arbeitete, konzentrierte sich das Moto3-Team von Valentino Rossi auf ein Spezialprogramm für Nicolò Bulega, um das Startproblem des groß gewachsenen Italieners zu lösen. ■



Tom Lüthi: An Basisabstimmung gearbeitet und neuen Reifen probiert

# Starkes Testergebnis von Lukas Tulovic

Bei den Moto2-Tests auf dem Red Bull Ring überraschte der 17-jährige Deutsche Lukas Tulovic auf der Forward-Kalex.

**D**a sich Lorenzo Baldassarri verletzt hatte, bekam Lukas Tulovic, der für Forward in der Moto2-EM fährt und dort derzeit Neunter ist, mit der besten Platzierung als Vierter in Estoril die Chance, gemeinsam mit den WM-Stars zu testen. Der 17-Jährige ergriff die Gelegenheit beim Schopf und überraschte mit einer Bestzeit von 1:32,0, was nur

2,3 Sekunden langsamer war als die schnellste Rennrunde von Álex Márquez.

„Ich muss dem Team wirklich für diese Chance danken“, freute sich Tulovic. „Diese Erfahrung, von den WM-Fahrern gelernt zu haben, wird mir sicher auch in der EM helfen. Ich bin seit vier Jahren nicht mehr auf dem Red Bull Ring gefahren, aber ich habe mir viele Onboard-Videos angeschaut, um schnell wieder reinzukommen. Wir sind dann gut in den Test reingekommen, konnten viel probieren, und ich denke, wir sind alle zufrieden mit dem, was rausgekommen ist.“ ■ RK



Lukas Tulovic: Nur 2,3 Sekunden langsamer als Márquez im Rennen

## NACHRICHTEN

**MOTO2: INTACT GP** hat für den Silverstone-GP als Ersatzfahrer für des verletzten Marcel Schrötter den 21-jährigen Briten Jake Dixon nominiert. Dixon ist zwar kein Moto2-Pilot, aber in der harten Britischen Superbike-Meisterschaft hat er sich 2017 gleich in seiner Rookie-Saison eine Pole-Position gesichert und im berühmten Knockhill einen Doppelsieg herausgefahren. Sein Kawasaki Team stellte ihn für das Abenteuer frei, auf das sich Dixon besonders freut. „Ich kenne Silverstone sehr gut“, macht er sich Mut. „Sicher wird die Moto2 ein bisschen anders sein als die Superbike, aber ich denke auch, dass viele Dinge ganz ähnlich sein werden.“

**MOTOGP: KAREL ABRAHAM** hat sich mit dem Aspar-Team geeinigt. Nachdem der Tscheche sich zweimal für die Q2 qua-

lifizieren konnte, in Argentinien von Stratplatz 2 losfuhr und in Assen Siebter wurde, hat er seinen Vertrag mit Jorge Martínez um ein Jahr verlängert. „Es war von beiden Seiten eine logische Entscheidung“, kommentierte Martínez trocken. „Wir sind mit ihm zufrieden, er mit uns.“

**MOTORRAD-WM2: DER TWIN RING MOTEGI** wird bis mindestens 2023 der Schauplatz des Japan-GP bleiben. Susumu Yamashita, Präsident der Mobilityland Corporation, die die Strecke verwaltet, und Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta haben letzte Woche den Vertrag für die Jahre 2019–2023 unterschrieben. Auch dieses Jahr wird der Grand Prix in Motegi ein besonderes Fest. Die aus einem Oval und einem Straßenkurs bestehende Strecke feiert 20-jähriges Jubiläum.

# Vorschau GP Silverstone

## ZEITPLAN

GP Großbritannien/Silverstone (alle Zeitangaben in MEZ)

### Freitag, 7. April 2017

10.00–10.40 Moto3 1. freies Training  
10.55–11.40 MotoGP 1. freies Training  
11.55–12.40 Moto2 1. freies Training  
14.10–14.50 Moto3 2. freies Training  
15.05–15.50 MotoGP 2. freies Training  
16.05–16.50 Moto2 2. freies Training

### Samstag, 8. April 2017

10.00–10.40 Moto3 3. freies Training  
10.55–11.40 MotoGP 3. freies Training  
11.55–12.40 Moto2 3. freies Training  
13.35–14.15 Moto3 Qualifying  
14.30–15.00 MotoGP 4. freies Training  
15.10–15.25 MotoGP Qualifying 1  
15.35–15.50 MotoGP Qualifying 2  
16.05–16.50 Moto2 Qualifying

### Sonntag, 9. April 2017

11.00–11.20 Moto3 Warm-up  
11.30–11.50 Moto2 Warm-up  
12.00–12.20 MotoGP Warm-up  
13.40 Moto3 Rennen, 17 Rd.  
15.00 Moto2 Rennen, 18 Rd.  
16.30 MotoGP Rennen, 20 Rd.

## STATISTIK

GP Großbritannien/Silverstone

### Sieger 2016

Moto3: Brad Binder (SA), KTM  
Moto2: Thomas Lütthi (CH), Kalex  
MotoGP: Maverick Viñales (E), Suzuki

### Pole-Position 2016

Moto3: Francesco Bagnaia (I), Mahindra,  
2:33,642 (= 138,2 km/h)

Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex,  
2:26,740 (= 144,7 km/h)

MotoGP: Cal Crutchlow (GB), Honda,  
2:19,265 (= 152,5 km/h)

### Schnellste Runden 2016

Moto3: Nicolò Bulega (I), KTM,  
2:15,336 (= 156,9 km/h)

Moto2: Thomas Lütthi (CH), Kalex,  
2:08,365 (= 165,4 km/h)

MotoGP: Maverick Viñales (E), Suzuki,  
2:02,339 (= 173,6 km/h)

### Rundenrekorde

Moto3: Jakub Kornfeil (CZ), KTM,  
2:13,664 (= 158,9 km/h) (2014)

Moto2: Tito Rabat (E), Kalex,  
2:07,186 (= 166,9 km/h) (2013)

MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda,  
2:01,941 (= 174,1 km/h) (2013)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2017

### MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	174
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati Di16 GP17	158
3. Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	150
4. Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	141
5. Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	139
6. Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	99
7. Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati Di16 GP17	79
8. Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	77
9. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda	Honda RC 213 V	76
10. Danilo Petrucci (I)	Octo Pramac Ducati	Ducati Di16 GP17	75

### Moto2

1. Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	207
2. Thomas Lütthi (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	181
3. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	153
4. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	133
5. Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	100
6. Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	84
9. Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter	57
14. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	44
18. Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	18
27. Jesko Raffin (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex	5

### Moto3

1. Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda	215
2. Romano Fenati (I)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda	151
3. Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	137
4. Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	105
5. Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	95
6. John McPhee (GB)	British Talent Team	Honda	93
7. Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate	KTM	92
8. Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	83
9. Juanfran Guevara (E)	RBA BOE Racing Team	KTM	71
11. Philipp Öttl (D)	Südmittel Schedl GP Racing	KTM	6



Chaz Davies auf dem Lausitzring: Eins mit dem Motorrad und spektakulär schnell

# Abschiedsgeschenke

Beim wohl letzten großen internationalen Rennen auf dem Lausitzring beschenkte Chaz Davies Ducati mit zwei lupenreinen Siegen.

Von: Imre Paulovits

Er erinnerte etwas an einen Schlafwandler: Wie Chaz Davies in den letzten Runden des zweiten Rennens, als Jonathan Rea noch einmal versuchte, Druck zu machen, über die Bodenwellen des mittlerweile völlig ausgefahrenen Lausitzringes polterte und sich Meter für Meter absetzte, war die perfekte Demonstration dessen, wie es aussieht, wenn ein wirklicher Top-Pilot völlig eins mit seinem Motorrad ist. „Mein zweiter Platz war hier das absolute Maximum, das möglich war, hier hat heute einfach der stärkere Fahrer gewonnen“, zollte Jonathan Rea seinem Rivalen Respekt. „Wir haben zwar seit Freitag große Fortschritte gemacht, aber diese Harmonie zwischen Motorrad und Fahrer, die Chaz hier vorgeführt hat, konnten wir diesmal nicht erreichen.“ Ein größeres Lob konnte der Ducati-Werkspilot, der die Anzahl seiner Superbike-WM-Siege damit auf 26 erhöht hat und nur noch einen

weniger als Doug Polen aufzuweisen hat, nicht bekommen.

Auch Marco Melandri, der an diesem Wochenende einen vierten und einen dritten Platz einfuhr, musste eingestehen: „Wie spät Chaz bremsen kann und wie schnell er auf der Bremse einbiegen kann, das habe ich noch bei keinem anderen Piloten in irgendeiner Serie gesehen. Da ist Chaz einmalig.“ Doch bei aller Euphorie weiß Davies auch, dass der WM-Zug für ihn wohl längst abgefahren ist. Er hat 105 Punkte Rückstand auf Jonathan Rea, da würde selbst eine Siegesserie, wie er sie letztes Jahr nach der Sommerpause vorlegte, nicht mehr reichen. Dazu gesteht er ein: „Wir haben zwar bei dem Test im Sommer auf dem Lausitzring kleine Schritte machen können, aber ein Vorsprung wie wir ihn letztes Jahr in der Sommerpause ausgearbeitet haben, ist nicht mehr möglich. Dafür sind die Kawasakis zu stark.“ So ist auch das Ziel, zumindest den zweiten WM-Rang noch zu holen, eine harte Nuss, denn auch Tom Sykes liegt noch 35 Punkte vor dem Ducati-Werkspiloten.

Sykes haderte nach dem Wochenende mit dem Schicksal. Am Freitag war er noch Schnellster, fuhr die Pole-Position heraus, und im ersten Rennen reichte es noch immer fürs Podest. Doch nachdem Marco Melandri mit seiner

Crew die Abstimmung der Gabel verbessern konnte, dazu noch als Vierter des ersten Rennens von der Pole-Position aus losfahren konnte, hatte Sykes keine Chance, den Italiener einzuholen. „Ich hatte vorne keine wirklich optimale Abstimmung fürs Überholen und

habe zu viel Zeit am Anfang des Rennens eingebüßt“, gestand Sykes ein. „Aber wir werden noch gute Wochenenden haben.“

Rea kann sich aber vorerst zurücklehnen: Bei noch acht ausstehenden Rennen hat er gesunde 70 Punkte Vorsprung. ■



Tom Sykes (#66) konnte sich im zweiten Rennen nur schwer vorarbeiten



Die drei Besten am Sonntag: Jonathan Rea, Chaz Davies und Marco Melandri

# Sheridan Morais im Glück

Nach einem hektischen Rennen mit roter Flagge gab es einen glücklichen Sieger Sheridan Morais auf Yamaha und einen frustrierten anderen Sheridan Morais.

Von: Imre Paulovits

**D**ie Siegesserie, die Kenan Sofuoglu vor der Sommerpause hingelegt hat, ist auf dem Lausitzring zu Ende gegangen. Trotzdem fehlt dem Titelverteidiger nur noch ein Punkt bis an die Tabellenspitze.

Die Piloten vom Team Kallio hatten erstmals wie das Werks-team die 2017er-Yamaha R6 zur Verfügung, und prompt mischte der kleine Südafrikaner Sheridan Morais damit an der Spitze mit, wo

er sich mit den beiden Werks-R6 von WM-Leader Lucas Mahias und Federico Caricasulo sowie Jules Cluzel um die Spitze stritt. Sofuoglu war zunächst Fünfter, holte die Gruppe aber ein. Dann fuhr Mahias durchs Kies und musste sich hinter Sofuoglu einreihen, und als dieser sich durch die Gruppe hindurcharbeitete, ging er mit. Als Sofuoglu an Caricasulo vorbei an die Spitze ging, versuchte der junge Italiener zu kontern, stürzte aber, und Mahias konnte nicht ausweichen. Weil sein Motorrad Caricasulo hart traf und dieser behandelt werden musste, wurde das Rennen mit der roten Flagge gestoppt – es zählte das Resultat der vorangegangenen Runden. Weil Caricasulo, der dort geführt hatte, nicht innerhalb von fünf Minuten zur Box konnte, wurde nicht er, sondern Morais als Sieger gewertet, Sofuoglu als Zweiter und Mahias



Morais: Neues Bike, gleich gewonnen

als Dritter, womit keiner der drei glücklich war. „Ich hätte gerne regulär gewonnen“, gab Morais zu. Sofuoglu und Mahias waren sich auch sicher, dass sie gewonnen hätten, wäre das Rennen über die Distanz gegangen. Sofuoglu merkte an: „Zum Glück wurde Caricasulo nicht wirklich schwer verletzt. Man sollte ihn vor sich selbst schützen, denn er fährt völlig außer Kontrolle – und nicht nur hier.“ ■

Superbike-WM

# Reiterberger: Mit eigenem Team einsame Spitze

Mit Wildcard und einem selbst gebauten Motorrad startete Markus Reiterberger auf dem Lausitzring und heizte den etablierten Teams richtig ein.

Von: Imre Paulovits

**E**s war wie der Kampf David gegen Goliath. Kannte man die Mittel, mit denen die Superbike-Top-Teams ihr Material vorbereiteten, wirkte das enthusiastische Unterfangen von Markus Reiterberger und dem Team von Werner Daemen fast ärmlich. Doch das alle Technik nur so viel wert ist, wie die Abstimmung stimmt, und dass ein erfahrenes Team in diesem Bereich Wunder bewirken kann, zeigte sich schnell. Und der Fahrer muss alles in Rundenzeiten umsetzen können.

Markus Reiterberger legte gleich im ersten Freien Training mächtig los und sorgte mit der sechstschnellsten Zeit für Staunen. Auch in FP2 konnte er dieses

Ergebnis bestätigen und war damit für die Superpole2 qualifiziert. „Auch dort hatte ich zunächst die sechste Zeit, doch mit dem Qualifyer habe ich leider keine perfekte Runde zusammengekriegt“, gab Reiterberger zu. Es reichte so nur für Startplatz 10.

Im ersten Rennen hielt sich Reiterberger lange auf dem achten Platz, doch als ihn Eugene Laverty eingeholt hatte, verschaltete er sich, musste ins Kies und wurde 13. „Das war nicht, was ich mir erhofft hatte, und es hat mir

auch die Ausgangsbasis für das zweite Rennen kaputt gemacht“, musste Reiterberger eingestehen.

Das Team machte bei der Abstimmung für das zweite Rennen noch einmal einen Schritt nach vorn, und vom 13. Startplatz aus fuhr Reiterberger auf Platz 9 vor. „Ich habe mich richtig wohl auf dem Motorrad gefühlt. Schade, ich habe die Gruppe um P5 herum vor mir gesehen, aber um die einzuholen, dafür hatte ich die Reifen bei der Aufholjagd am Anfang zu sehr kaputt gemacht.“ ■



Hochgefühl: Markus Reiterberger hat bewiesen, dass er in die WM gehört

**SUPERSPORT-300-WM:**

**ALFONSO COPPOLA** gewann den Sprint zum Zielstrich. In der letzten Runde blieben die beiden Yamaha-Piloten Coppola und Marc García sowie Honda-Pilot Mika Perez übrig. García bog als Erster auf die Zielgerade ein, Perez und Coppola scherten links und rechts aus dem Windschatten und Letzterer war der Glückliche, der auf dem Zielstrich um 13 Tausendstel vorne war. Gabriel Noderer brillierte bei seinem Heimrennen mit dem sechsten Startplatz, doch im Rennen wurde er bis Platz 15 durchgereicht. „Beim Beschleunigen fahren mir die Yamahas davon, dann geben sie sich gegenseitig Windschatten. Die Honda hat am Ende der Geraden mehr Top-speed, dafür war ich aber zu kurz übersetzt.“ Dafür schafften die Wildcard-Piloten Tim Georgi und Maximilian Kappeler die Plätze 8 und 9.

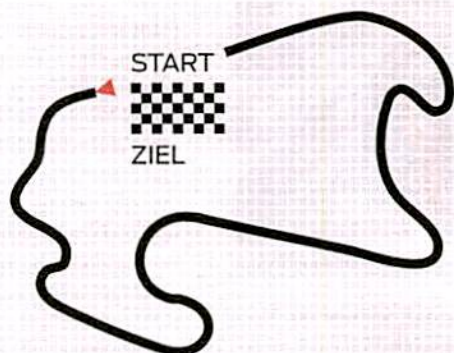
**SUPERSTOCK-1000-EM:**

**MICHAEL RUBEN RINALDI** gewann vor seinem Ducati-Teamkollegen Mike Jones, nachdem Toprak Razgatlioglu zuerst Federico Sandi ins Kies geschickt hatte und dann hinter Rinaldi stürzte. Der Schweizer BMW-Pilot Sébastien Suchet wurde einsamer Achter vor Julian Puffe und Marvin Fritz. Fritz hatte bereits auf dem sechsten Platz gelegen, als ihm Marco Faccani beim Anbremsen gegen den Hinterreifen fuhr und den IDM-Meister in die Wiese schickte. Von P15 arbeitete er sich auf den zehnten Platz vor. „Schade, diesmal wäre Platz 5 drin gewesen“, ärgerte sich Fritz. „Ich war selber überrascht, welche gute Pace ich gehen konnte.“ Puffe freute sich über sein bisher bestes EM-Ergebnis. „Am Anfang mit vollem Tank konnte ich nur schwer pushen, aber als der Tank leer wurde, ging es richtig gut.“ Toni Finsterbusch wurde 13: „Nachdem wir unsere Probleme mit der Kupplung gelöst hatten, konnte ich richtig gut pushen.“

**SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE**

**EUROSPEEDWAY LAUSITZ (D) 4,265 KM**

**STRECKE**



**ERGEBNIS 1. RENNEN**

Lausitzring (D): 20. August 2017; 17. WM-Lauf; 89,565 km über 21 Rdn. à 4,265 km; 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 32 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	34.08,073	1.36,919	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1,834	1.37,012	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+3,250	1.36,918	16
4. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	21	+16,005	1.37,168	13
5. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	21	+16,597	1.37,600	11
6. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	21	+16,783	1.37,603	10
7. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+24,898	1.37,807	9
8. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	21	+31,137	1.38,266	8
9. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	21	+31,373	1.38,028	7
10. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	21	+40,593	1.37,642	6
11. Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	21	+47,796	1.39,049	5
12. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	21	+48,509	1.38,905	4
13. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	21	+50,795	1.38,184	3
14. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1:00,282	1.38,932	2
15. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+1:04,118	1.38,381	1
16. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1:35,425	1.39,812	-

**SUPERSPORT-WM**

Lausitzring (D): 20. August 2017; 8. WM-Lauf; 68,240 km ü. 16 Rdn. à 4,265 km; 32 Fahrer gestartet, 26 gew.; Wetter/Piste: trocken, 21 Grad; Asphalt: 35 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Sheridan Morais (ZA)	Yamaha YZF-R6	27:11,624
2. Kenan Sofuoglu (TR)	Kawasaki ZX-6R	+0,354
3. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+0,600
4. Jules Cluzel (F)	Honda CBR 600 RR	+1,010
5. Niki Tuuli (FIN)	Yamaha YZF-R6	+9,463
6. Lorenzo Zanetti (I)	MV Agusta F3 675	+11,834
7. Kyle Smith (GB)	Honda CBR 600 RR	+14,175
8. Antony West (AUS)	Yamaha YZF-R6	+15,761
9. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+21,846
10. Luke Stapleford (GB)	Triumph Daytona 675	+26,955

**WM-STAND FAHRER**

1. Mahias	121 Punkte
2. Sofuoglu	120
3. Morais	101
4. Cluzel	88
5. Jacobsen	68
30. Gradinger	7
32. Mulhauser	6

**SUPERSPORT-300-WM**

Lausitzring (D): 20. August 2017; 6. WM-Lauf; 51,180 km ü. 12 Rdn. à 4,265 km; 36 Fahrer gestartet, 26 gew.; Wetter/Piste: trocken, 21 Grad; Asphalt: 35 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Alfonso Coppola (I)	Yamaha YZF-R3	23:29,698
2. Marc García (E)	Yamaha YZF-R3	+0,018
3. Mika Perez (E)	Honda CBR 500 R	+0,076
4. Robert Schotman (NL)	Yamaha YZF-R3	+1,221
5. Daniel Valle (E)	Yamaha YZF-R3	+1,539
6. Borja Sánchez (E)	Yamaha YZF-R3	+1,687
7. Mykyta Kalinin (UA)	Yamaha YZF-R3	+1,739
8. Tim Georgl (D)	Yamaha YZF-R3	+5,554
9. Maximilian Kappler (D)	Yamaha YZF-R3	+12,655
15. Gabriel Noderer (D)	Honda CBR 500 R	+18,975

**WM-STAND FAHRER**

1. Perez	88 Punkte
2. García	85
3. Coppola	82
4. Deroue	75
21. Georgl	8
22. Kappler	7
29. Noderer	3

**SUPERPOLE (2 LÄUFE)**

1. Sykes	1:36,121
2. Rea	1:36,334
3. Savadori	1:36,463
4. Melandri	1:36,700
5. Torres	1:36,739
6. Davies	1:36,761
7. Lowes	1:36,774
8. Laverty	1:36,796
9. Camier	1:36,931
10. Reiterberger	1:37,243
11. Van der Mark	1:37,532
12. Forés	1:37,834
13. De Rosa	1:38,194
14. Mercado	1:38,456
15. Bradl	1:38,498
16. Badovini	1:38,603
17. Giugliano	1:39,223
18. Jezek	1:39,252
19. Krummenacher	1:39,319
20. Ramos	1:39,388

**WM-STAND FAHRER**

1. Rea	381 Punkte
2. Sykes	311
3. Davies	276
4. Melandri	218
5. Lowes	169
6. Van der Mark	146
7. Forés	135
8. Camier	120
9. Torres	109
12. Bradl	67
15. Krummenacher	50
19. Reiterberger	29

**WM-STAND HERSTELLER**

1. Kawasaki	415 Punkte
2. Ducati	359
3. Yamaha	204
4. BMW	133
5. Aprilia	132

**ERGEBNIS 2. RENNEN**

Lausitzring (D): 20. August 2017; 18. WM-Lauf; 89,565 km über 21 Rdn. à 4,265 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 32 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	34.05,220	1.36,634	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+2,290	1.36,868	20
3. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	21	+4,388	1.36,892	16
4. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+14,167	1.37,390	13
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	21	+15,786	1.37,241	11
6. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	21	+16,023	1.37,424	10
7. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+16,138	1.37,495	9
8. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	21	+16,900	1.37,359	8
9. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	21	+20,355	1.37,640	7
10. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	21	+24,066	1.37,661	6
11. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+24,885	1.37,810	5
12. Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	21	+35,566	1.38,225	4
13. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP	21	+36,772	1.38,238	3
14. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+38,508	1.37,958	2
15. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	21	+39,613	1.37,844	1
16. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1:00,744	1.39,167	-
17. Davide Giugliano (I)	Honda CBR 1000 RR SP	21	+1:01,401	1.38,814	-

**SUPERSTOCK-1000-EM**

Lausitzring (D): 20. August 2017; 6. WM-Lauf; 59,710 km ü. 14 Rdn. à 4,265 km; 28 Fahrer gestartet, 24 gew.; Wetter/Piste: trocken, 21 Grad; Asphalt: 33 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	23:12,784
2. Mike Jones (AUS)	Ducati Panigale R	+2,162
3. Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	+10,407
4. Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+11,050
5. Federico Sandi (I)	BMW S 1000 RR	+11,091
8. Sébastien Suchet (CH)	BMW S 1000 RR	+24,027
9. Julian Puffe (D)	BMW S 1000 RR	+27,848
10. Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	+27,848
13. Toni Finsterbusch (D)	Kawasaki ZX-10RR	+36,396
19. Marc Moser (D)	Kawasaki ZX-10RR	+52,837

**EM-STAND FAHRER**

1. Rinaldi	115 Punkte
2. Razgatlioglu	89
11. Suchet	37
14. Fritz	17
15. Puffe	15
23. Vionnet	5
31. Moser	1

Superbike-WM

# Ölspur vermiest das Wochenende

Stefan Bradl stürzte über die Ölspur von Alex Lowes, schlug sich den Ellenbogen an und musste das erste Rennen auslassen. Im zweiten wurde er 13.

Von: Imre Paulovits

**E**s war nicht das Wochenende, das sich Stefan Bradl für seinen Heim-WM-Lauf gewünscht hatte. Er musste den Lausitzring erst kennenlernen, aber nachdem er in FP1 mit der 11. Zeit bereits seine eigenen Vorgaben übertroffen hatte, machte er sich in FP2 daran, sich weiter zu steigern, bis ihm der geplatze Motor von Alex Lowes zum Verhängnis wurde. Er schlug sich beim Sturz den linken Ellenbogen an, der Bluterguss schränkte die Bewegungsfreiheit stark ein. Bradl konnte sich zwar als 15. qualifizieren, doch weil er viel



Stefan Bradl: Schlechte Traktionskontrolle schmerzte mehr als Bluterguss

Schmerzen und wenig Kontrolle hatte, entschied er, das Rennen am Samstag nicht zu fahren. Für Sonntag schafften es die Physiotherapeuten, die Schwellung etwas zu reduzieren, und Bradl biss sich durch und wurde 13. „Mehr war nicht drin“, gab er offen zu. „Die Verletzung hat mich gar nicht so behindert, aber unsere Traktionskontrolle funktioniert auf diesen Bodenwellen einfach

nicht. Das tat mir mehr weh als mein Arm.“

Randy Krummenacher hatte Glück, dass er in FP3 einen bösen Highsider unverletzt überstand. Im ersten Rennen fuhr er einen sauberen Platz 12 ein. Im zweiten begann sein Hinterreifen immer mehr zu vibrieren, doch der Jungvater versuchte, seinen Rhythmus beizubehalten, bevor er in der 15. Runde stürzte. ■

Endurance-WM

# Deutschsprachige Teams greifen an

YART hat für die nächste Saison aufgerüstet und will um den Titel kämpfen – und Max Neukirchner beginnt eine Karriere als BMW-Teamchef.

Von: Imre Paulovits

**B**ereits am 15. September beginnt beim Bol d'Or die Endurance-WM 2017/18. So bleibt den Teams, die das Finale der diesjährigen Weltmeisterschaft in Suzuka gefahren sind, nicht viel Zeit zur Vorbereitung. Letzte Woche kamen die Transportkisten aus Japan zurück, für YART-Teamchef Mandy Kainz war einiges Material darin, das seine Augen strahlen ließ.

Die Truppe mit Stammsitz im österreichischen Heimschuh hat volle Werksunterstützung von Yamaha, und da in Suzuka festgestellt wurde, dass bei gleichem Motor das Werksmotorrad von Nakasuga, Lowes und Van der Mark auf den Geraden 10 km/h schneller war, wurde Kainz die Verkleidung und der Kühler des

Suzuka-Prototyps mitgegeben. Dazu baut seine Truppe aus Werksteilen die Motoren für den Bol d'Or auf. „Ob wir die Verkleidung einsetzen können, ist noch unklar, wir müssen es schaffen, sie bis dahin zu kopieren, und sie hat eine sehr komplexe Kohlefaser-Struktur.“ Aber das Ziel von Kainz ist klar: „Wir wollen den Titel.“

Ganz so hoch hat Max Neukirchner, bis zuletzt Reservefahrer von YART, seine Ziele nicht gesteckt. Doch der ehemalige Su-

perbike-WM-Laufsieger beginnt beim Bol d'Or einen neuen Karriereabschnitt als Teamchef. Er übernimmt die Leitung des NRT 48-BMW-Teams, das für die nächste Saison von der Superstock zu den Superbikes in der Endurance-WM aufsteigt. „Ingo Nowaczyk wird sich weiterhin um die Technik kümmern, ich werde ihm die Aufgaben als Teamchef abnehmen“, verrät Neukirchner. Als Fahrertrio werden beim Bol d'Or Lucy Glöckner, Stefan Kerschbaumer und Jan Bühn am Start sein. ■



YART: Durch neue Werksteile weiter gestärkt. Wird die Verkleidung fertig?

## KOMMENTAR

**ES WAR EIN ABSCHIED NACH MASS.** Der Lausitzring, einst als Motorsport-Vision errichtet, lockte bei schönem Wetter noch einmal 31 400 Zuschauer an, bevor er nun zur DEKRA-Versuchsanlage umgebaut wird. Sie bekamen auch wirklich etwas zu sehen, und man kann nur hoffen, dass die Superbike-WM auf einer anderen deutschen Rennstrecke ein neues Zuhause findet. Denn nicht nur die WM-Spitze zeigte Motorsport vom Feinsten, auch die deutschen Talente offenbarten viel Potenzial und machten Hoffnung für die Zukunft. Vor allem Markus Reiterberger hätte es wirklich verdient, dass er die Unterstützung für die Fortsetzung seiner WM-Karriere fände.



Imre Paulovits  
Ressortleiter  
Motorradspport

## NACHRICHTEN

**SUPERSPORT-WM: THOMAS GRADINGER,** derzeit Meisterschaftsleader der IDM Supersport, hatte einen tollen Wildcard-Einsatz auf dem Lausitzring. Der 21-jährige Österreicher brachte seine Yamaha R6 im WM-Feld als Neunter ins Ziel. „Das hat meine Erwartungen übertroffen und Lust auf mehr gemacht“, strahlte er hinterher.

**BRITISH SUPERBIKE: LEON HASLAM UND JAMES ELLISON** teilten sich die Siege in den beiden Rennen in Cadwell Park. Die Meisterschaft ist spannend, mit Ellison gab es den siebten verschiedenen Sieger in diesem Jahr. Und mit Lee Jackson, der im zweiten Rennen Zweiter wurde, kam ein neues Gesicht aufs Podium. Meisterschaftsleader Shayne Byrne wurde im ersten Lauf Dritter, im zweiten fiel er in Führung liegend aus. Er führt noch mit 219 Punkte, Haslam ist aber bis auf zehn Punkte herangerückt.



# Sieg + Sieg = Meistertitel

Markus Reiterberger lieferte in den IDM Superbike-1000-Rennen im Rahmen der Superbike-WM ein Paradedstück ab. In der IDM holte er sich vorzeitig den Meistertitel. Wobei ihm die Abwesenheit von Teamkollege Danny de Boer nicht ungelegen kam.

Von: **Anke Wiczorek**

**D**ass Markus „Reiti“ Reiterberger in diesem Jahr zum dritten Mal Meister in der Klasse werden würde, daran ging kein Weg vorbei. Es stellte sich nur die Frage, wann es passiert. Jetzt war es so weit, und es gab keinen Hinderungsgrund. Sein VanZon-BMW-Teamkollege Danny de Boer, der ihn zum Saisonauftakt auf dem Nürburgring im Regen als Einziger in diesem Jahr am Siegen gehindert hatte und die Titelfestsetzung hätte hinausschieben können, war längst

abgereist. Der Niederländer hatte einen eingeklemmten Nerv im Rücken und schon im freien Training gemerkt, dass nichts ging. Frustriert packte er seine Sachen. Reiti gewann das erste Rennen mit 11,632 Sekunden vor Privatier Stefan Kerschbaumer, der auf dem Podium wieder einmal die BMW-Armada aufbrach. Er hatte bis zum Schluss fast im Heck von Jan Bühns BMW gesessen. Diesem war schon klar, was noch passieren würde, aber Bühn fuhr voll auf Anschlag und hatte keine Chance, Kerschbaumers Angriff auch nur im Geringsten abzuwehren. Nach dem zweiten Lauf gab es zum ersten Mal in dieser Saison eine Siegerehrung mit drei Marken auf dem Podium. Dank Jan Halbich auf der Fireblade SP2 war Honda mit dabei.

## Harter Schlag für Glöckner

Wegen Kawasaki-Lady Lucy Glöckner musste das zweite Rennen in der ersten Runde abgebrochen und neu gestartet werden. Lucy war noch vor der ersten Kurve von Startplatz 10 auf Position 5 nach

**»ICH BIN BESSER UND SCHNELLER ALS JE ZUVOR, DAS VERDANKE ICH NUR MEINEM TEAM.«**

Markus Reiterberger

vorn geschossen, flog dann aber in hohem Bogen von der ZX-10R. Das war nicht das Ergebnis übertriebener Angriffslust, sondern ein Fehler in der Technik. Der Gang war rausgesprungen, Lucy griff in die Kuppelung, just im gleichen Augenblick war der Gang wieder drin. Es gab einen gewaltigen Ruck und Lucys Highsider sah übel aus: Glöckner landete auf dem Rücken und bekam keine Luft. Aus dem Medical Center kam später Entwarnung. Bis zu ihrem Sturz hatte sich für die 27-jährige alles fantastisch angefühlt. Der Lauf hätte ihr Ding werden können, zumal sie im ersten Lauf schon als Siebte direkt hinter Florian Alt auf der Yamaha war. Reiti hatte zu diesem Zeit-

punkt schon einen Gang zurückgeschaltet, „denn ich wollte das Material schonen, damit auf keinen Fall mehr etwas kaputtgeht. Mittlere 1:39er-Zeiten sollten für den Sieg reichen.“ Doch nachher wunderte sich der 23-jährige Bayer, „dass es so einfach gegangen ist. Aber wahrscheinlich liegt es daran, dass ich so viele Runden hier gefahren bin an dem einen Wochenende.“ Als Doppelstarter in der IDM und Wildcard-Pilot in der Superbike-WM war Reiti permanent auf Achse gewesen. „Aber ich bin froh, dass es in der IDM nicht so stressig zugeht. Die WM-Teilnahme hat mir schon gereicht.“ Ob sein Paradedstück reicht, und ob es einen Weg gibt, gemeinsam mit seinem jetzigen Team in die WM aufzusteigen, wird sich in den nächsten Wochen zeigen. Auf jeden Fall ist Reiti wieder der Alte, der er nach seinem WM-Ausstieg nicht mehr war.

## Neue Kräfteverhältnisse

Das Fehlen von Danny de Boer hatte auch für Yamaha Auswirkungen. Florian Alt rückte in der Gesamtwertung vom vierten auf



DINO EISELE



DINO EISELE



DINO EISELE

Der Preis ist heiß: Florian Alt ist momentan Vize und feilt an der Technik

Das Glück im Gesicht: „Reiti“



DINO EISELE

Hinter „Reiti“ stept der Bär, und in der Tabelle rappelt es gewaltig. Zehn Fahrer haben Podiums Chancen

den zweiten Rang nach vorn. Nach dem ersten Rennen hatte er noch angeschlagen gewirkt und war trotz P6 nicht in Fahrt gekommen. Ein Dunlop-Problem, wie gemunkelt wird? Der 21-jährige äußert sich nicht, verweist auf den Teamchef und seinen Berater, den er sich seit einem Jahr leistet.

Für das Wilbers-BMW-Team, ebenfalls auf Dunlop unterwegs, sind die schwarzen Räder nicht das Problem, sondern vielmehr die fehlenden Runden, die der seit Assen gekommene Neuzugang Marco Nekvasil noch nicht abgespult hat. „Er braucht viel mehr Vertrauen zum Motorrad“, sieht Teamchef Benny Wilbers. Im Vergleich zu den verletzten Stammfahrern Patryk Kosiniak und Irek Sikora fährt Nekvasil die S1000 R insgesamt softer. „Er haut in den Kurven nicht so rein, obwohl die Bremsleistung die Gleiche ist. Wir mussten das Motorrad für ihn völlig neu abstimmen, Geometrie und Fahrwerk anpassen.“ Im ersten Rennen holte Nekvasil sieben Punkte

## »WAS MARKUS GEZEIGT HAT, WAR NICHT IDM-NIVEAU, SONDERN DAS WAR WELTKLASSE.«

Teamchef Werner Daemen

– mehr, als das Team bisher in der ganzen Saison erreicht hat.

Ganz knapp am Podium vorbei schrappte Suzuki mit Luca Grünwald. Suzuki Mayer hatte in der Lausitz wieder Riding Coach Tatu Lauslehto aus Finnland einfliegen lassen.

Bei HPC Suzuki mit Dominic Schmitter und Vittorio Iannuzzo lief alles gegen den Strich. Die Reparatur der zerstörten Motorräder von Assen hatte zu viel Zeit gekostet. „Gleich am Montag hatten wir die Verkleidungen zum Lackierer geschafft, am Donnerstag abgeholt, und Freitag war hier auf dem Lausitzring schon Trainingsbeginn. Und jetzt haben wir auch noch in die falsche Rich-

tung entwickelt“, erklärte Teamchef Denis Hertrampf nüchtern. Die Motorräder ließen sich in der Lausitz nur schwer fahren und vermittelten nur wenig Gefühl an der Front. „Auch bei der Übersetzung konnten wir nicht simulieren, weil wir einfach keine Zeit hatten. In Assen war Vito Viertelschnellster, in der Lausitz Viertletzter. Da lagen nur fünf Tage dazwischen.“ Da war der erste Podiumsplatz von Jan Halbich

auf der Fireblade-Honda dagegen richtig Balsam für die Seele von HRP-Boss Jens Holzhauser. Endlich hat es geklappt. Der Firmenslogan „We are family“ ist nämlich weit weg – Holzhauser ist auf sich alleine gestellt. Halbich hat in diesem Jahr trotzdem schon auf drei Strecken den eigenen Rundenrekord gebrochen. Und er war neben Reiterberger der einzige Fahrer, der im Rennen 1:39er-Zeiten fuhr. ■

### ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Lausitzring: 19. August 2017; 9. IDM-Lauf; 68,24 km über 16 Rdn.; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Markus Reiterberger (D)	BMW	26:43,991
2. Stefan Kerschbaumer (A)	Yamaha	+11,632
3. Jan Böhn (D)	Yamaha	+12,593
4. Jan Halbich (CZ)	Honda	+12,742
5. Dominik Vincon (D)	BMW	+12,930

Lausitzring: 20. August; 10. IDM-Lauf; 59,71 km über 14 Rdn.; 25 Fahrer gestartet, 20 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Markus Reiterberger (D)	BMW	23:25,277
2. Florian Alt (D)	Yamaha	+9,534
3. Jan Halbich (CZ)	Honda	+10,336
4. Luca Grünwald (D)	Suzuki	+10,788
5. Bastien Mackels (B)	Yamaha	+23,043

### IDM-STAND

1. Reiterberger	245 Pkt.
2. Alt	125
3. Böhn	121
4. De Boer	108
5. Kerschbaumer	105
6. Vincon	103
7. Halbich	99
8. Bijsterbosch	82
9. Grünwald	82
10. Lonbois	29
11. Mackels	54
12. Schmitter	42
13. Neumann	39
14. Glöckner	34
15. Friedrich	28

Wieder in der Erfolgsspur:  
Tim Gajser's GP-Sieg in Schweden  
hilft ihm in der WM-Tabelle  
jedoch nur wenig

# Aussichtslose Aufholjagd

Tim Gajser feierte in Uddevalla seinen ersten MXGP-Sieg seit April. Jeremy Seewer holte seinen fünften GP-Sieg des Jahres in der MX2-Klasse, aber dem Schweizer fehlen noch 45 Punkte auf WM-Leader Pauls Jonass.

Von: **Alex Hodgkinson**

**N**ach seinen Siegen in Belgien und der Schweiz war Jeffrey Herlings heiß auf den ersten Hattrick seit seinem Aufstieg in die MXGP-WM und dominierte die Qualifikation in Schweden nach Belieben, um ein Zeichen zu setzen. Am Renntag war er erneut Schnellster – aber die skandinavischen Götter wollten ihm den Sieg nicht gönnen.

Es herrschte April-Wetter an der skandinavischen Westküste, und man musste im Freien auf alles Mögliche gefasst sein, da sich das Wetter im Fünf-Minuten-Takt änderte.

Herlings gilt sowieso nicht als Blitzstarter, aber seine Reaktion

im ersten Lauf war zu schnell: Er war gerade dabei, seine Maschine zurückzuheben, als das Startgatter fiel. So musste er sich aus dem Mittelfeld vorkämpfen, während der wiedererstarkte Gajser schnell von Romain Febvre die Führung übernahm und sich einen Vorsprung von mehr als zehn Sekunden aufbaute.

Besonders Kampfstier Clement Desalle hielt den schnelleren Herlings mit kluger Spurwahl rundenlang hinter sich. Bis Herlings Gautier Paulin fünf Runden vor Schluss den zweiten Platz abgenommen hatte, erkannte sogar der „Bullet“, dass die Jagd sinnlos gewesen wäre.

## Cairol dreimal gestürzt

Im zweiten Lauf setzten Febvre, Gajser und Herlings sich sofort an die Spitze. In Runde 4 nutzte Herlings einen kleinen Fahrfehler von Gajser, um Platz 2 zu übernehmen. Aber seine Freude war von kurzer Dauer – nur ein paar Sekunden! Denn genau so wie bei Cairol vor einigen Jahren auf der Glimmingebahn sprang Herlings die Kette ab und er musste zu Fuß ins Fahrerlager zurückstapfen.

Mit dem Tagessieg schon in der Tasche schien Gajser rundenlang mit Rang 2 zufrieden zu sein. Doch als das Rennen in die Schlussphase ging, fand er einen neuen Impuls und setzte Febvre gewaltig unter Druck – bis der überrundete Stefan Ekerold für Febvre zur Seite fuhr, aber unbeabsichtigt Gajser in der Schikane hinter der Boxenanlage behinderte.

Und Cairol? „Ich stürzte im ersten Lauf gleich dreimal und fuhr im zweiten zu vorsichtig. Mit einem WM-Vorsprung von 101 Punkten bei nur noch drei GP ist ein Titelgewinn am 3. September in den USA schon möglich“, sagt der Italiener dazu, bleibt aber cool: „Mir ist egal, ob ich den Titel beim drittletzten GP oder erst beim WM-Finale hole.“

Max Nagl erlebte einen rabenschwarzen Tag: „Im ersten Lauf fuhr der kurz zuvor gestürzte Febvre los, als ich an ihm vorbeifuhr, und er demolierte meine Hinterradbremse. Und dann im zweiten Lauf sprang mir jemand in der dritten Kurve in den Rücken.“

Max hat immer noch keinen Vertrag für 2018, aber es sieht nun rosiger aus: „Ich habe jetzt ein Teamangebot mit Bonus und

Spesen, und ich kann eigene Sponsoren mit Logos auf Kleidung und Motorrad mit an Bord bringen.“ Die sympathische deutsche Nummer 1 war auch tief beeindruckt von der Hilfsbereitschaft so vieler Fans, die seine weiteren WM-Ambitionen auch in relativ geringer Form unterstützen wollen: „Ich habe so viele Mails bekommen. Das gibt mir Mut und hat mich am Herz gerührt.“

Im Zweikampf um den MX2-Titel hätte Jeremy Seewer eigentlich viele Punkte gutmachen können, aber am Ende des Tages sicherte er sich nur vier Punkte

**!** Obwohl Tony Cairoli nur als Neunter und Siebter in Schweden ins Ziel kam, baute er seine Führung in der MXGP-WM aus und kann in zehn Tagen in den USA seinen 9. WM-Titel gewinnen.

mehr als Pauls Jonass. In Runde 6 des ersten Laufes legte er sich kurz hin, als er zum ersten Mal Julien Lieber Rang 2 streitig machen wollte. Und dem Schweizer fehlten 13 Sekunden zum führenden Jorge Prado, als er endgültig in der zehnten Runde Platz 2 übernahm. Im Ziel betrug der Abstand knapp zwei Sekunden.

Seewer hatte Gesellschaft von Hunter Lawrence, als die beiden Suzukis Prado schnell hinter sich ließen. Doch der Australier stürzte fünf Runden vor Schluss und schenkte damit Seewers Titelvivale Jonass 2 Punkte. Auf den letzten Metern des Rennens musste der Schweizer den Lauf-

sieg an Thomas Covington abgeben: „Er war ungeheuer schnell in den letzten Runden, aber ich hätte nie erwartet, dass er so weit springen würde.“ Der GP-Sieg war gesichert, doch ein potenzieller Punktegewinn von zwölf Punkten war am Ende des Tages auf magerer vier Zähler geschrumpft. Jonass war zufrieden: „So wie letzte Woche in der Schweiz bin ich nicht besonders gut gefahren, habe aber immerhin wieder 40 Punkte geholt.“

Die Sensationsnews der Woche betreffen HRC. Seitdem die Roten bekannt gegeben haben, dass Evgeny Bobryshevs Vertrag 2018 nicht verlängert wird, inte-

ressiert jeden im Fahrerlager, wer nächstes Jahr als Teamkollege von Tim Gajser in der MXGP antreten wird. Noch ist nichts offiziell bestätigt, aber es steht fest, dass Brian Bogers der neue Mann in Rot wird! Der 20-jährige Niederländer hat als MX2-WM-Achter mit nur zwei Top-3-Ergebnissen keine aufregende Saison hinter sich, aber die Promotion soll in Verbindung mit einem geschäftlichen Abkommen von HRC mit dem prominenten HSF-Logistics-Vorstand zustande kommen. Zu den geplanten Rennaktivitäten 2018 hielt sich Simon Fredericks von HSF bedeckt: „Bitte haben Sie

Verständnis dafür, dass ich keine Einzelheiten preisgeben kann. Aber es ist schon alles geregelt und wird in ungefähr zwei Wochen bekannt gegeben.“

HSF, zurzeit KTM's Factory-Support-Team in der MX2-WM, soll eigene Teamaktivitäten einstellen und als Titelsponsor des HRC-MXGP-Setups von Giacomo Gariboldi antreten.

KTM hat bereits auf den Verlust von HSF reagiert: Das britische Hitachi-Team wird Werksunterstützung erhalten – mit Conrad Mewse und Adam Sterry in der MX2-WM sowie 85-ccm-Juniorenweltmeister Eddie Wade in der 125-ccm-EM. ■



Schwierige Bodenverhältnisse: Laufsieg für KTM-Youngster Prado Garcia (#61) im ersten MX2-Lauf



Pyrrhussieg? Jeremy Seewer

### MOTOCROSS-GP SCHWEDEN / MXGP

Uddevalla (S): 20. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig, Schauer/18 Grad. 1. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 17 Runden à 1,530 km (= 26,010 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	17	34:57,413 min = 44,644 km/h
2. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	+ 9,286 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	17	+ 12,301 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	17	+ 17,530 s
5. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	17	+ 19,141 s
6. Romain Febvre (F)	Yamaha	17	+ 20,596 s
7. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	17	+ 22,919 s
8. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	17	+ 25,946 s
22. Stefan Ekerold (D)	Suzuki	17	+ 2:02,440 min
30. Max Nagl (D)	Husqvarna	1	+ 16 Runden

### MOTOCROSS-GP SCHWEDEN / MXGP

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 18 Runden à 1,530 km (= 27,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	35:40,541 min = 46,317 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 4,402 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 13,010 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 16,251 s
5. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 18,148 s
6. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 21,519 s
7. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 35,840 s
8. Max Anstie (GB)	Husqvarna	18	+ 38,986 s
15. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	+ 1:12,513
28. Stefan Ekerold (D)	Suzuki	15	+ 3 Runden

### MOTOCROSS-GP SCHWEDEN / MX2

Uddevalla (S): 20. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig, Schauer/18 Grad. 1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 17 Runden à 1,530 km (= 26,010 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	17	34:43,460 min = 44,943 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	17	+ 1,823 s
3. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+ 28,793 s
4. Conrad Mewse (GB)	Husqvarna	17	+ 30,835 s
5. Brian Bogers (NL)	KTM	17	+ 38,535 s
6. Darian Sanayel (USA)	Kawasaki	17	+ 39,396 s
7. Benoit Paturel (F)	Yamaha	17	+ 40,303 s
8. Ben Watson (GB)	KTM	17	+ 42,035 s
19. Brian Hsu (D)	Husqvarna	17	+ 1:12,559 min
21. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	17	+ 1:15,274 min

### MOTOCROSS-GP SCHWEDEN / MX2

2. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 17 Runden à 1,530 km (= 26,010 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	34:06,609 min = 45,752 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	17	+ 0,055 s
3. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+ 21,635 s
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 22,772 s
5. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	17	+ 24,457 s
6. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	17	+ 24,811 s
7. Benoit Paturel (F)	Yamaha	17	+ 25,192 s
8. Conrad Mewse (GB)	Husqvarna	17	+ 35,912 s
15. Brian Hsu (D)	Husqvarna	17	+ 1:01,422 min
20. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	0	+ 1:17,907 min

### WM-STAND MXGP

1. Antonio Cairoli (I)	631 Punkte
2. Jeffrey Herlings (NL)	530
3. Gautier Paulin (F)	526
4. Clement Desalle (F)	519
5. Tim Gajser (SLO)	453
6. Romain Febvre (F)	441
8. Max Nagl (D)	364
11. Arnaud Tonus (CH)	328
21. Valentin Guillod (CH)	61
45. Dennis Ullrich (D)	3

1. KTM	692 Punkte
2. Husqvarna	582
3. Yamaha	558

### WM-STAND MX2

1. Pauls Jonass (LV)	669 Punkte
2. Jeremy Seewer (CH)	624
3. Benoit Paturel (F)	504
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	497
5. Julien Lieber (B)	436
6. Thomas Covington (USA)	417
7. Juan Prado Garcia (E)	392
8. Brian Bogers (NL)	331
21. Brian Hsu (D)	97
22. Henry Jacobi (D)	88

1. KTM	732 Punkte
2. Suzuki	639
3. Husqvarna	601

Langbahn-GP Eenrum

# Zwei Deutsche weiter auf Medaillenkurs

Obwohl Michael Härtel das Finale in Eenrum knapp verfehlte, liegt er vor dem WM-Endlauf nur vier Punkte hinter Mathieu Tresarrieu.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**er Langbahn-GP der Niederlande stand wie in den letzten Jahren kurz vor dem Abbruch. Heftigster Regen hatte die Bahn wieder in eine Schlammwüste verwandelt. Der professionelle Bahndienst in Groningen machte die Bahn befahrbar, sodass mit 45 Minuten Verspätung gestartet wurde.

Der Grasbahn-Europameister James Shanes war bei diesen Verhältnissen eine Klasse für sich und gewann außer Semifinale 1 alle Rennen. Josef Franc fuhr ebenfalls zu Hochform auf und wurde vor dem 18-jährigen niederländischen Wildcard-Fahrer Romano Hummel Zweiter.

Der WM-Zweite, Michael Härtel, tat sich schwer auf der schwierigen Grasbahn: „Es war die erste Grasbahn nach meinem Sturz in Marmande. Ich bin sehr verkrampft gefahren und konnte

am Schluss kaum noch den Lenker halten.“ Zwar konnte Härtel keinen Laufsieg erringen, aber immerhin im Semifinale Romano Hummel überholen und war mit 16 Punkten Lauf-Zweiter.

## Tresarrieu Final-Vierter

WM-Leader Mathieu Tresarrieu hatte ebenfalls 16 Punkte, rückte aber wegen eines Laufsieges als letzter Fahrer ins Finale. Im Endlauf war der Franzose anfangs Dritter, wurde aber von Hummel kassiert, sodass Tresarrieu vor dem WM-Showdown am 02.09. in Morizes nur vier Punkte vor Härtel liegt. Auch Stephan Katt hatte Probleme mit der schweren Bahn und wurde diesmal nur Achter. Der neue Deutsche Meister liegt aber weiterhin

## LANGBAHN-WM

Eenrum (NL), 20. August  
4. WM-Lauf

1.	James Shanes (GB)	24 Punkte
2.	Josef Franc (CZ)	27
3.	Romano Hummel (NL)	20
4.	Mathieu Tresarrieu (F)	17
5.	Chris Harris (GB)	17
6.	Michael Härtel (D)	16
7.	Jesse Mustonen (FIN)	14
8.	Stephan Katt (D)	9
9.	Theo Pijper (NL)	8
12.	Jörg Tebbe (D)	5



GP-Sieger James Shanes, dahinter die WM-Leader Tresarrieu und Härtel

auf WM-Rang 3, einen Punkt vor Shanes und Franc. Jörg Tebbe konnte in Eenrum ebenfalls keine Rolle spielen und wurde

Zwölfter. Er muss beim WM-Challenge am Sonntag in Berg-haupten punkten, um 2018 wieder dabei zu sein. ■

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand (nach 4 Rennen)

1.	Mathieu Tresarrieu	86 Punkte
2.	Michael Härtel	82
3.	Stephan Katt	65
4.	Josef Franc	64
5.	James Shanes	64
6.	Theo Pijper	54
7.	Richard Hall (GB)	34
8.	Romano Hummel	33
11.	Jörg Tebbe	26
13.	Martin Smolinski (D)	24

## NACHRICHTEN

### MX2-WM: BRYLYAKOV ZU YAMAHA

Seva Brylyakov wechselt 2018 zu Kemea-Yamaha. Der 22-jährige Russe besitzt einen Einjahresvertrag mit Option für ein weiteres Jahr mit Yamaha-Europa bei seinem Aufstieg in die MXGP-Klasse. Zurzeit liegt sein linker Arm in einer orthopädischen Schlinge nach einer Schulter-OP.

### MX2-WM: OHNE HRC

Yamaha-Europa will den britischen Meister Ben Watson als Teamkollege von Brylyakov bei Kemea verpflichten, während HRC seine offizielle Beteiligung an der MX2-WM beendet. Gariboldi-Honda wird ein Team mit der neuen CRF250 aufstellen, wahrscheinlich mit Bas Vaessen und Jed Beaton als Fahrer und einem ehemaligen Weltmeister als Teamchef.

### SPEEDWAY BEST PAIRS

Den dritten und letzten Lauf in Gniezno (PL) gewann „Monster Energy“ mit Chris Holder (9+2 Punkte)/Tai Woffinden (17+1) vor „Fogo“ (Bartosz Zmarzlik 12/Przemyslaw Pawlicki 12). Martin Smolinski (3)/Leon Madsen (11) wurden Sechste, Kai Huckenbeck (9) und Erik Riss (0) Letzte.

Speedway-GP-Challenge Togliatti

# Ein Pole, ein Russe, ein Brite

Die beiden Deutschen Kai Huckenbeck und Martin Smolinski blieben beim SGP-Challenge wie zu erwarten ohne Chance.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**er Grand Prix Challenge, erstmals in Togliatti in Russland ausgetragen, gilt als härtestes Rennen des Jahres, da nur die ersten Drei Tickets für den Grand Prix des nächsten Jahres erhalten. Jedenfalls theoretisch. In Togliatti gewann der Pole Przemyslaw Pawlicki. In einem Stechen um den Sieg war Pawlickis Gegner Artjom Laguta gestürzt. Pawlicki ist neben seinem jüngeren Bruder Piotr damit 2018 erstmals im SGP, Laguta gibt nach 2011 sein Comeback.

Dritter wurde Patryk Dudek, der jedoch als WM-Dritter seinen Verbleib im GP schon fast sicher hat. Damit wird wohl der viertplatzierte Craig Cook 2018 aufrücken, sodass neben Woffinden ein zweiter Engländer dabei ist.

Martin Smolinski brachte GM- und GTR-Motoren mit an die Wolga und fuhr auf Fahrwerken von Renat Gafurov. Anfangs konnte er mithalten, in den beiden letzten Läufen holte er keine Punkte mehr – Platz 14.



Gutes Debüt: Kai Huckenbeck

Kai Huckenbeck, erstmals im GP-Challenge dabei, holte drei Punkte aus seinen ersten drei Heats, dann folgte ein Sieg vor Michael Jepsen Jensen, Leon Madsen und Vaclav Milik.

In Heat 20 fiel der 24-jährige Werlter aus, doch selbst ein weiterer Sieg hätte ihn nur auf Platz 5 gehievt. Der Wildcard-Pilot in Teterow gab aber als Neunter ein respektables Debüt. GP-Fahrer Matej Zagar wurde lediglich Elfter. ■

## SPEEDWAY-WM

1.	Przemyslaw Pawlicki (PL)	13+3 Punkte
2.	Artjom Laguta (RUS)	13+d
3.	Patryk Dudek (PL)	12
4.	Craig Cook (GB)	11
5.	Michael Jepsen Jensen (DK)	9
6.	Piotr Pawlicki (PL)	9
9.	Kai Huckenbeck (D)	6
14.	Martin Smolinski (D)	5

## Am Ende Stephan Katt

Fünf Fahrer hatten im Finallauf in Bad Hersfeld die Chance auf den Deutschen Meistertitel. Stephan Katt nutzte sie.

Von: **Thomas Schiffner**

Auf einer durch vorangegangenen Regen sehr schwierig gewordenen Graspiste sahen die Zuschauer ein DM-Finale mit höchstem Unterhaltungswert. Zunächst schockte B-Lizenz-Fahrer Marcel Sebastian die 13 I-Lizenzler: Der Bänder gewann alle Vorläufe, im Finale und der Gesamtwertung wurde er

Vierter. Bernd Diener verbaute seine Chancen mit einem überflüssigen Ausrutscher im dritten Vorlauf. Im Finale wurde der 58-jährige Zweite und damit Vizemeister. Christian Hülshorst war der Konkurrenz um Welten überlegen. Doch in Durchgang 2 fiel er weit in Führung liegend mit einem abgeschossenen Kerzenstecker aus. Im Halbfinale setzte der Lüdinghausener alles auf eine Karte, stürzte und musste mit Prellungen ins Krankenhaus.

Max Dilger überraschte als Dritter bei seinem Langbahn-DM-Debüt. Stephan Katt holte sich mit dem Finallauf mit deutlichem Vorsprung seinen dritten DM-Titel. ■

### LANGBAHN-DM

Bad Hersfeld (D), 19. August

1. Stephan Katt	18 Punkte
2. Bernd Diener	15+4
3. Max Dilger	15+3
4. Marcel Sebastian	14
5. Jörg Tebbe	12
6. Henry van der Steen* (NL)	9
7. Christian Hülshorst	8
* keine DM-Wertung	



INGOLF SCHMIDT

Cool geblieben: „Catman“ Katt

Atacama-Rallye Chile

## Quintanilla rückt näher

Im Hochland von Chile gaben die Südamerikaner den Ton an. KTM-Leader Sunderland gerät in Bedrängnis.

Von: **Thomas Schiffner**

WM-Titelverteidiger Pablo Quintanilla übernahm bei seiner heimatlichen Cross-Country-Rallye schon am ersten der fünf Tage die Führung

und behielt sie auch nach Tag 2, als er mit seiner Husqvarna 1:03 min. hinter Tagessieger Kevin Benavides nur Vierter wurde. Trotz einer Zwei-Minuten-Zeitstrafe gewann Quintanilla im chilenischen Winter auch Etappe 3. Die vierte und längste Etappe mit der 800 Meter tiefen Los-Verdes-Abfahrt schien die Wende zu bringen, da Honda-Pilot Kevin Benavides dem Chilenen fast 3 Minuten abnahm. Der Argentinier startete mit zwei (!) Sekunden Vorsprung auf Special Stage 5 am

### RALLYE-WM

Atacama-Rallye (RCH)  
12.-18. August

1. Pablo Quintanilla (RCH)	Husqvarna
2. Kevin Benavides (RA)	Honda
3. Paulo Gonçalves (P)	Honda
4. Sam Sunderland (GB)	KTM
5. Xavier Desoultra (F)	Yamaha
6. Matthias Walkner (A)	KTM
7. Ignacio Cornejo (RCH)	KTM
8. Adrien van Beveren (F)	Yamaha
9. Franco Calmi (RA)	Yamaha
10. Daniel Gouet (RCH)	KTM



RALLYE ZONE

Heimsieg in Chile: Pablo Quintanilla

Motocross US-Nationals Budds Creek

## Tomac bleibt Favorit

Vor dem Finale der US-Nationals am Samstag in Crawfordsville führt Eli Tomac weiter mit 28 Punkten Vorsprung.

Von: **Thomas Schiffner**

Weder der Kawasaki-Star noch KTM-Marin Musquin konnte das vorletzte Rennen in Budds Creek gewinnen. Tomac gewann in Maryland den zweiten Lauf, während er in Moto 1 nur Siebter wurde. Da aber Musquin nach einer Siegesserie diesmal nur die Plätze 2 bis 4 erreichte, kam der Franzose dem Tabellenführer Tomac nur um einen Punkt näher und liegt vor dem Showdown am kommenden Samstag in Crawfordsville noch immer zwei Punkte hinter dem Semi-Privatier Blake Baggett auf Rang 3.

Tagessieger wurde in Budds Creek Justin Bogle mit einem Laufsieg und Platz 3 – der erste Tagessieger für den Suzuki-Piloten überhaupt. Bogle hinderte Mus-

quin in Rennen 1 knapp an seinem siebten Laufsieg in Folge. Tomac will im Finale nicht mehr im „Sicherheitsmodus“ fahren.

Zach Osborne sicherte sich und Husqvarna vorzeitig den Titel in der 250er-Klasse vor Honda-Pilot Jeremy Martin. ■

### US-MOTOCROSS

Budds Creek (USA), 19. August

1. Justin Bogle, Suzuki	3-1
2. Marvin Musquin (F), KTM	2-4
3. Eli Tomac, Kawasaki	7-1
4. Blake Baggett, KTM	5-2
5. Cole Seely, Honda	4-8
<b>Stand nach 11 Läufen:</b>	
1. Eli Tomac	439
2. Blake Baggett	411
3. Marvin Musquin	409
4. Dean Wilson (GB), Husqvarna	320

### NACHRICHTEN

#### SPEEDWAY-U21-TEAM-EM ABGESAGT

Das Finale der Speedway-U21-Team-EM in Krosno (PL) musste vergangenen Samstag wegen Dauerregens abgesagt werden. Als neuer Termin wurde der 23. September angesetzt. Wegen der Überschneidung mit dem Langbahn-GP in Eenum war das deutsche Team ohne Michael Härtel angereist. Am Wochenende des 23.09. muss Härtel aber voraussichtlich bei der Langbahn-Team-WM in Roden (NL) starten.

#### MOTOCROSS-ÖM: PETR SMITKA FÜHRT

ÖM-Leader Günter Schmidinger katapultierte sich durch einen Sturz im Training in Seitenstetten aus dem Titelrennen. Husqvarna-Fahrer Manuel Obermair feierte daraufhin zwei lupenreine Laufsiege, und der Tscheche Petr Smitka übernahm nach zwei dritten Plätzen die Führung in der Open-Klasse. Roland Edelbacher zog seine Show ab, sammelte ebenso viele Punkte wie Smitka in der großen Klasse und baute mit zwei Siegen seine MX2-Führung vor Alexander Banzirsch aus.

### MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 5 Läufen

1. Sam Sunderland	74 Punkte
2. Pablo Quintanilla	68
3. Paulo Gonçalves	55
4. Matthias Walkner	49
5. Kevin Benavides	41
6. Pela Renet	28
7. Antoine Meo	25
8. Mohammed Al Balooshi	23
9. Adam Tomiczek	20
10. Maciej Giermza	17

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo

Suche Alfa Romeo Giuliette T1, Serie 3, wenn mögl. mit Knüppelschaltung, guter Zustand. Tel. 0041/796300731



C 4 - neu, letzter deutscher Neuwagen! 0 km, Vollausstattung, 20 % / 15.000,- € unter UPE, nur 58.900,- €. 02651-491659

Sie suchen eine traumhaft schöne Alfa Romeo Berlina 2000 im Sammlerzustand? Berlina 2000, 2. Hand, 4/1973, 131 PS, Außenfarbe silber-grau, innen: cognac braun, 64000 km, garantiert rostfrei (!), alles original, unverbastelt, Service neu, Reifen neu, Orig. Radio mit el. Antenne, engl. Fächerkrümmer, TÜV neu, von priv., 29.800,- €. Tel. 0171/8477905

mehr: motor-klassik.de Nr. 40176

## 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

## Audi

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

RS 4, scheckheftgepfll., hervorragender Gesamtzustand, unverbastelt, dtsh. Auslieferung, 381 PS, 87300 km, Bj. 1/2001, schwarz/Leder schwarz, viele Extras (SSD, Tempomat), gr. KD neu, Bereifung neu, TÜV neu, Zahnriemen erl., von privat, 45.900,- €. Tel. 0171/8477905

mehr: motor-klassik.de Nr. 40174

## BMW

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

## Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

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

F40, Bj. 91, 7000 km, neu von Eberlein wieder in Betrieb genommen, zu verkaufen. Tel. 06227/53010

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

## Jaguar

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

XKR Cabrio Celebration, Bj. 09/2009, 56000 km, schwarz, 4,2 Ltr., 416 PS, Sommerfzg., 1. Hd., Service durch Jaguar, unfallfrei, Topzustand, VP 45.500,-. Tel. 0163/3599538

2 Katzen zu verkaufen aus Altersgründen: E Type Serie 1 Coupé, Bj. 64, RHD, ferrarirot und XK 120 Roadster, Bj. 52, elfenbeinfarbig, beide Fzg. Zustand 2. Tel. 0171/4830537 od. 05862/5222

## Lamborghini

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

## Lotus

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

## Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

## Mercedes

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS, schw./ Leder sw., 28000 km, NP 184.000,- €, VB 112.900,- €. Tel. 0171/3491847



E55 AMG, EZ 1/2003, 350 kW (476 PS), schwarz, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fahrzeug, Sammlerstück, Höchstgebot. domke.bbv@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40218

A45 AMG, EZ April 17, 2500 km, silber, Vollausst., AMG Driver, NP 67.800,- €, VK 49.500,- €. Tel. 0171/6908595

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 39000 km, NP: 160.000,-, VB 79.800,-. T. 0171/3491847

DB W 116, 280 S, Bj. 1976, 140000 km, weiß, TÜV 2019, VB 8000,- €. Tel. 0781/91939912

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

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

CLK 63 AMG Black Series, EZ 2013, orig. 13000 km, unfallfr., silber-met., neuw. Zust., v. priv. Tel. 0172/6307900

## Mini

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

## Porsche

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

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

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

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

## Renn/Rallye

**DUNLOP**  
MOTORSPORT  
Sport- & Rallyereifen

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

www.Rennsportshop.com



REDAKTION  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefax: +49 (0)711 182 1958  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de  
 Chefredaktion: Marcus Schurig  
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,  
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
 Markus Stier, Anke Wiczorek  
 Fotografen: sutton-images.com, XPB  
 Grafik und Produktion: Michael Heinz  
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer  
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1  
 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 1820  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur  
 auto motor und sport-Gruppe  
 Geschäftsführung:  
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
 Andrea Rometsch  
 Telefon: +49 (0)711 182 0  
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Elberger  
 Anzeigenleitung:  
 Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1641  
 Telefax: +49 (0)711 182 1699  
 Werbeverkauf Online:  
 Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1346  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig  
 ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1613  
 Carmen Brix  
 cbrix@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1522  
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379  
 Druck:  
 Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180  
 78467 Konstanz  
 Vertrieb:  
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
 Am Sandtorkal 74  
 20457 Hamburg  
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:  
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
 Einzelheft:  
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)  
 Jahresabonnement:  
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10  
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90  
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten  
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-  
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
 von 40 % gegenüber dem Kioskauf von  
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:  
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,  
 Telefax +49 (0)711 182 2550,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2017 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine  
 Haftung.

# Leserbriefe

## Sommer-Traum Zum Thema F1-Historie MSa 34 & MSa 35/2017

Ich blättere, wie bei jeder neuen MSa, zuerst den Formel-1-Teil durch. Diesmal ist zurzeit Sommerpause. Das Fahrerkarussell 2018 beginnt sich zu drehen. Ich sehe Abbildungen von allen aktuellen Formel-1-Wagen der Saison 2017. Alle Autos sehen gleich aus: Stummelnasen, Haifischflossen und Kleiderbügel. Bin ziemlich frustriert, dies als F1-Fan durch und durch sehen zu müssen. Nächste Seite: Formel E. Ein Auto ohne Klang, ohne Emotion, ohne alles! Aber mit Fan-Boost! Toll! Solche Autos gehören auf den Rummelplatz, aber auf keine Rennstrecke. Quo vadis, Racing?! Aber dann zwei Seiten später: Ich halte die Luft an. Meine Augen glauben kaum, was sie da sehen. Einen atemberaubenden Formel-1-Boliden, den McLaren M7A. Ein Auto für richtige Männer, nicht für einen Max (der Holländer)! Ein Fahrzeug, das nur Ausnahmefahrer am absoluten Limit bewegen konnten. Ein Fahrzeug für Augen und Ohren gleichermaßen. Was für ein Sound! Wie gerne würde ich dieses Auto auf der Nordschleife, in Spa oder in Monza fahren sehen. Wie schade, es ist ja nur ein Traum. Es ist halt Formel-1-Sommerpause.

Andreas Ringel,  
 D-53819 Neunkirchen

Vielen Dank für Ihren außerordentlich interessanten Artikel über den ehemaligen Formel-1-Parcours in Reims-Gueux. Zwar nenne ich bereits ein Druckwerk über frühere Pisten („Vergessene Rennstrecken“, Autoren: S.S Collins & Gavin D. Ireland) mein Eigen, doch widmet sich dieses Buch vorrangig den verwaisten Automobilsport-Stätten auf dem amerikanischen Kontinent. Daher

würde es meinen großen Gefallen finden, wenn Sie (in loser Folge) eine Historien-Serie mit Schwerpunkt „Rennstrecken“ in MSa aufnehmen, zu Kursen wie etwa Montjuich-Park, Zandvoort, Nivelles-Baulers oder Rouen-les-Essarts. Ich freue mich schon auf weitere Beiträge aus der Rubrik „Rennsport-Historie“.

Lutz Denesiuk,  
 D-52388 Nörvenich-Binsfeld

**Anmerkung der Redaktion:**  
 Dem Thema Historie werden wir uns in Zukunft noch verstärkt widmen. Auch die alten Strecken haben dabei einen festen Platz.

## Hybrid-Antrieb gehört in die DTM Zum Thema: Veränderung im Motorsport MSa 35/2017

Leben heißt verändern. Klar, jeder Mensch verändert sich im Laufe seines Lebens. Jedoch gibt es auch Unveränderliches. Der Mann zieht zum Beispiel seit Hunderten von Jahren eine Hose an und niemand kommt auf die Idee, dieses zu ändern. Sollte die Autoindustrie aus Wiedergutmachung gegenüber der Politik voll auf E-Antrieb umsteigen, so ist die Formel 1 tot. Sie ist ja jetzt schon auf dem absteigenden Ast. Dass Porsche in die Formel E gehen möchte, ist meiner Einschätzung nach nur einer Beweispflicht geschuldet – nach dem Motto: Das können wir auch. Die Formel E kann auch weiterhin bestehen, obwohl der Strom zum Aufladen der Batterien aus der Kohlekraftgespeisten Steckdose kommt. Für das Stadtvolk, vor dem sie auftritt, ist das eine willkommene Sonntagnachmittagsveranstaltung mit hässlich geformten Autos auf schmalen Fahrradreifen, die aufgrund ihres enormen Gewichtes von fast einer

Tonne (Batterie) träge um die Ecken gehen. Sei's drum. Hier kann man sehen, dass der E-Antrieb eben noch in den Kinderschuhen steckt. Der Hybrid-Antrieb der Formel 1 gehört in die DTM, denn dort hat er als PKW-Antrieb noch die größte Berechtigung. In die Formel 1 gehört auf absehbare Zeit ein konventioneller Motor mit zwei bis drei Litern Hubraum, mit Turbo und 1200 bis 1500 echten PS, der die höchste Form von Autofahrkönnen fordert, um den Weltmeister zu krönen. Und dort ohne Strategieabteilungen und ohne Reifenwechsel. Michael Günther,  
 D-40667 Meerbusch

Wenn Führungsköpfe, die eigentlich ein Ohr am Fan haben sollten, solch optisch einschneidende Änderung wie den Halo gegen den Willen der Rennställe und der Mehrzahl der Fans einführen, dann sollten sie sich auch überlegen, wo die sinkenden Zuschauerzahlen herkommen. Der Halo wird zwangseingeführt. Mercedes steigt aus der DTM aus. Motorsport wird mit surrenden Motoren betrieben. Der Sound und die Optik haben für mich den Motorsport ausgemacht. Viele Jahre lang. Teilweise auch live. Kevin Magnussen machte in Heft 33 im Kommentar eine sehr treffende Aussage ... Wenn keine MotoGP im Fernsehen kommt, werde ich den Sonntag gerne anders verbringen. Sehr schade! Aber Halo. Robert Stocker,  
 per E-Mail

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 2. Sep. 2017: VLN-Lauf: 40. RCM DMV Grenzlandrennen
- 08.–09. Sep. 2017: ADAC Rallye Niedersachsen
- 08.–10. Sep. 2017: 50. Int. AvD/GAMSC Bergrennen Unterfranken
- 22.–24. Sep. 2017: ADAC Masters Weekend „Großer Preis von Weingarten“
- 23. Sep. 2017: VLN-Lauf: 57. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Mittwoch, 23. August

20.00 DTM Zandvoort, die Rennen (Zus.) ORF Sport+  
 20.05 IndyCar Series, Pocono (Aufz.) Sport 1 US

#### Donnerstag, 24. August

15.45 Rallye-WM Deutschland, 3. Tag (Wh.) motorsport.tv

#### Freitag, 25. August

09.55 F1 Spa, FP1 **LIVE** (Wh. u.a. 12.15/17.30) Sky Sport 1  
 13.55 F1 Spa, FP2 **LIVE** (Wh. 19.00) Sky Sport 1  
 13.55 F1 Spa, FP2 **LIVE** N-TV/ORF1  
 21.10 Rallye-WM, Deutschland (Zus.) motorsport.tv

#### Samstag, 26. August

10.55 F1 Spa, FP3 **LIVE** (Wh. 12.45) Sky Sport 1  
 ca. 13.45 F1 Spa, Qualifying **LIVE** (Wh. 20.30 Sky) RTL/Sky Sp. 1  
 13.55 F1 Spa, Qualifying **LIVE** ORF1/SRF2  
 15.55 Formel 2 Spa, 1. Rennen **LIVE** (Wh. 19.30) Sky Sport 1  
 18.30 Porsche Supercup Spa, 1. Rennen **LIVE** Sky Sport 1  
 18.40 Porsche Supercup Spa, 1. Rennen **LIVE** Eurosport 2  
 13.50 Truck-EM Hungaroring, 1. Rennen **LIVE** motorsport.tv  
 15.30 BGTS Hungaroring, Quali-Rennen **LIVE** motorsport.tv  
 17.10 Truck-EM Hungaroring, 2. Rennen **LIVE** motorsport.tv  
 22.00 Rallye-EM Barum, 1. & 2. Tag (Zus.) Eurosport 1

#### Sonntag, 27. August

03.00 IndyCar, Madison **LIVE** (Wh. 09.35/17.00) Sport 1 US  
 10.10 Formel 2 Spa, 2. Rennen **LIVE** (Wh. 12.15) Sky Sport 1  
 11.10 Porsche Supercup Spa, 2. Rennen **LIVE** Sky Sport 1  
 11.15 Porsche Supercup Spa, 2. Rennen **LIVE** Eurosport 1  
 11.45 ELMS Le Castellet, Rennen **LIVE** motorsport.tv  
 ca. 13.00 F1 Spa, Vorberichte & Rennen **LIVE** RTL/ORF1/Sky  
 14.15 BGTS Hungaroring, Hauptrennen **LIVE** Eurosport 2  
 ab 18.00 Truck-EM Hungaroring, 3. & 4. Rennen (Aufz.) motorsport.tv  
 22.00 Rallye-EM Barum, 3. Tag (Zus.) Eurosport 1

### Motorrad

#### Donnerstag, 24. August

17.00 Supermoto-WM, Chachagüí (Zus.) motorsport.tv  
 20.45 Seitenwagen-Cross-WM, Stelpe (Zus.) motorsport.tv

#### Freitag, 25. August

ab 01.20 MXGP-WM Uddevalla, die Rennen (Aufz.) motorsport.tv

#### Samstag, 26. August

14.45 Seitenwagen-Cross-WM, Kivioli (Zus.) motorsport.tv

#### Sonntag, 27. August

13.15 Moto3-WM Silverstone, Rennen **LIVE** DMAX  
 14.40 Moto2-WM Silverstone, Rennen **LIVE** DMAX  
 16.30 MotoGP-WM Silverstone, Rennen **LIVE** DMAX  
 23.15 Superbike-WM, Lausitzring (Zus.) motorsport.tv

#### Montag, 28. August

ab 09.45 Mot.-WM Silverstone, die Rennen (Aufz.) Eurosport 1  
 13.40 Motocross-WM, Behind the Gate motorsport.tv

### Livestreams/Internet

#### Samstag, 26. August

ca. 14.30 24h Series, 24h Portimão **LIVE**  
[www.24series.com](http://www.24series.com)  
 ca. 15.30 BGTS Hungaroring, Quali-Rennen **LIVE**  
[www.blancpaintseries.com](http://www.blancpaintseries.com)

#### Sonntag, 27. August

ca. 14.15 BGTS Hungaroring, Hauptrennen **LIVE**  
[www.blancpaintseries.com](http://www.blancpaintseries.com)  
 ca. 19.00 IMSA-Sportwagen, Virginia **LIVE**  
[www.imsa.com](http://www.imsa.com)



Formel-1-GP Belgien: Die Königsklasse meldet sich aus den Ferien zurück



MotoGP Silverstone: Nächster Angriff auf WM-Spitzenreiter Marc Márquez



DTM-Interview: Tabellenführer Mattias Ekström zur Lage in der DTM

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

25.-27.8. Rallye-EM, Barum Rallye Zlín CZ  
 26.8. IndyCar Series, Madison/Illinois USA  
 26./27.8. Truck-EM, Budapest H  
 26./27.8. Blancpain GT Sprint, Budapest H  
 26./27.8. 24h Series, 24h Portimão P  
 27.8. Formel 1, Spa-Francorchamps (+ Formel 2) B  
 27.8. European Le Mans Series, Le Castellet F  
 27.8. IMSA-Sportwagen, Alton/Virginia USA  
 3.9. Formel 1, Monza (+ Formel 2) I

### Motorrad

26.8. Speedway-GP, Gorzow PL  
 26./27.8. Langbahn-WM, Berghaupten D  
 27.8. Motorrad-WM, Silverstone GB  
 27.8. ADAC MX Masters, Gaildorf D  
 27.8. IRRF/Road Racing, Horice CZ

WILHELM

HONDA

WILHELM

