

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

8. SIEGER IM 13. RENNEN

DTM
Wittmann nach Eifel-
Sieg auf Titelkurs S. 12



Moto2
Zarco nur noch drei
Punkte Vorsprung S. 22

Formel 1
Wer steckt hinter den
neuen Besitzern? S. 3

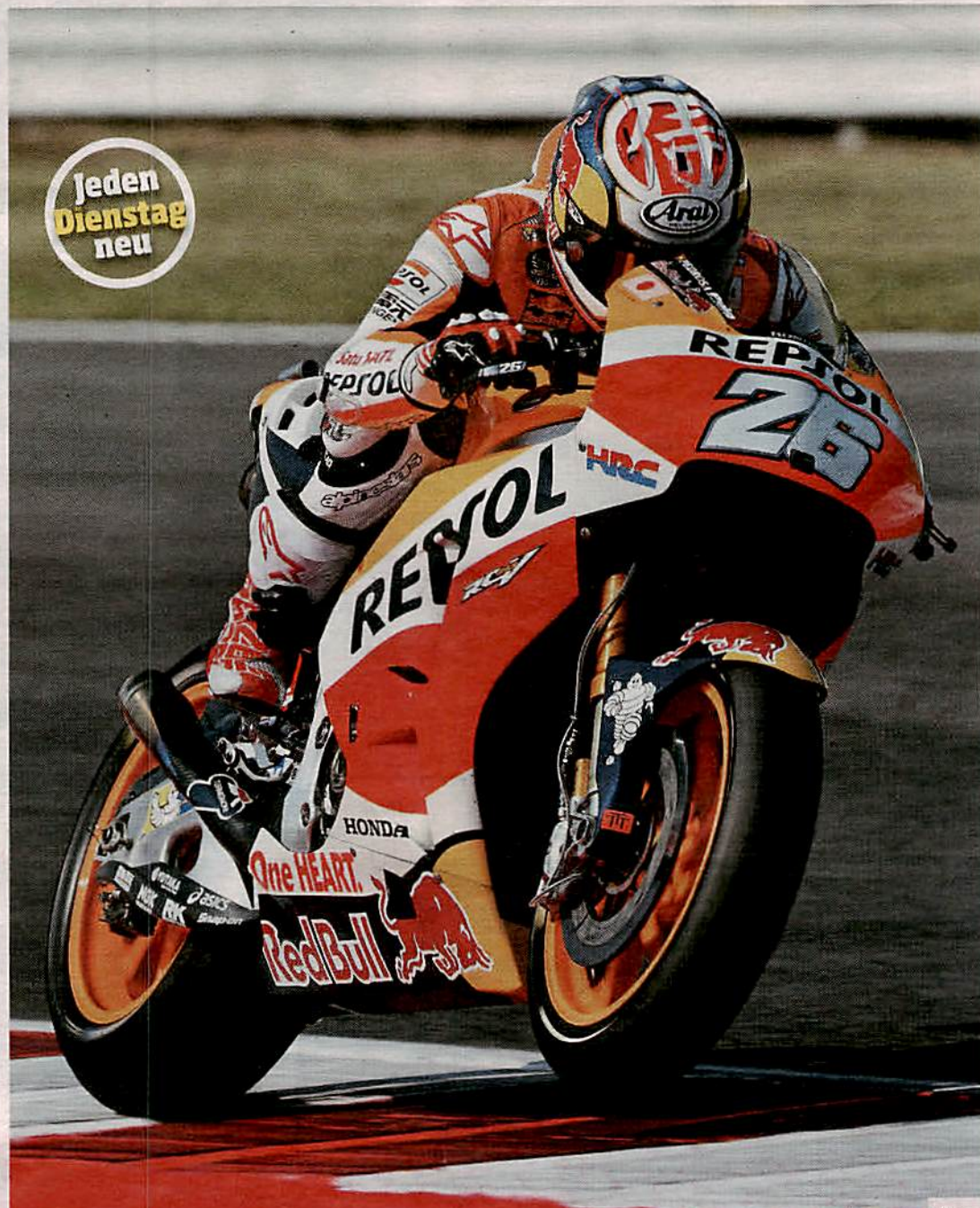
Moto3
Brad Binder fast schon
Weltmeister S. 24

Formel 1
Alesi: Ein Rennfahrer-
Vater im Interview S. 4

Panorama
Mit Opel bei der Rallye-
WM mitgefahren S. 36

**motorsport-
aktuell.com**

Jeden
Dienstag
neu



Verrückte MotoGP! Oder:
Davon kann die Formel 1 nur
träumen. Im 13. Saisonrennen
gab es bereits den achten Sieger.

Diesmal hatte Dani Pedrosa
(Honda) die Nase vorn und
verhagelte mit einem gelun-
genen Griff in die Reifenkiste

die Rossi-Party in Misano. Der
«Doctor» musste sich bei seinem
Heimspiel mit dem zweiten
Rang begnügen. S. 18/19

LIEBE LESER!

Der Verkauf der Formel 1 ist beschlossene Sache. Das US-Unternehmen Liberty Media wird bis März 2017 die Mehrheit übernehmen. Die erste Tranche ist bereits vergangene Woche über den Ladentisch. Welche Auswirkungen der Besitzwechsel hat, ist noch ungewiss. Wir haben die wichtigsten Fragen und Antworten im Zusammenhang mit den neuen Eigentümern zusammengetragen (siehe gegenüberliegende Seite) – und festgestellt: Vorerst wird vieles beim Alten bleiben. Auch Formel-1-Chef Bernie Ecclestone bleibt an Bord. Was unterstreicht, dass der neue Besitzer John Malone (75), auch «Darth Vader» genannt, nicht nur Weitblick beweist, sondern sich bewusst ist, wie wichtig die graue Eminenz auch für die Zukunft ist. Zukunft ist auch das Stichwort unseres Interviews auf Seite 4. Immer mehr ehemalige Rennfahrer erobern mit ihrem Nachwuchs die Formel 1. Jüngstes Beispiel sind die Verstappens. Aber auch Jean Alesi klopft mit seinem Filius an. Und gibt offen zu, dass es nicht immer einfach ist, «wenn der Vater mit dem Sohne...»

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger

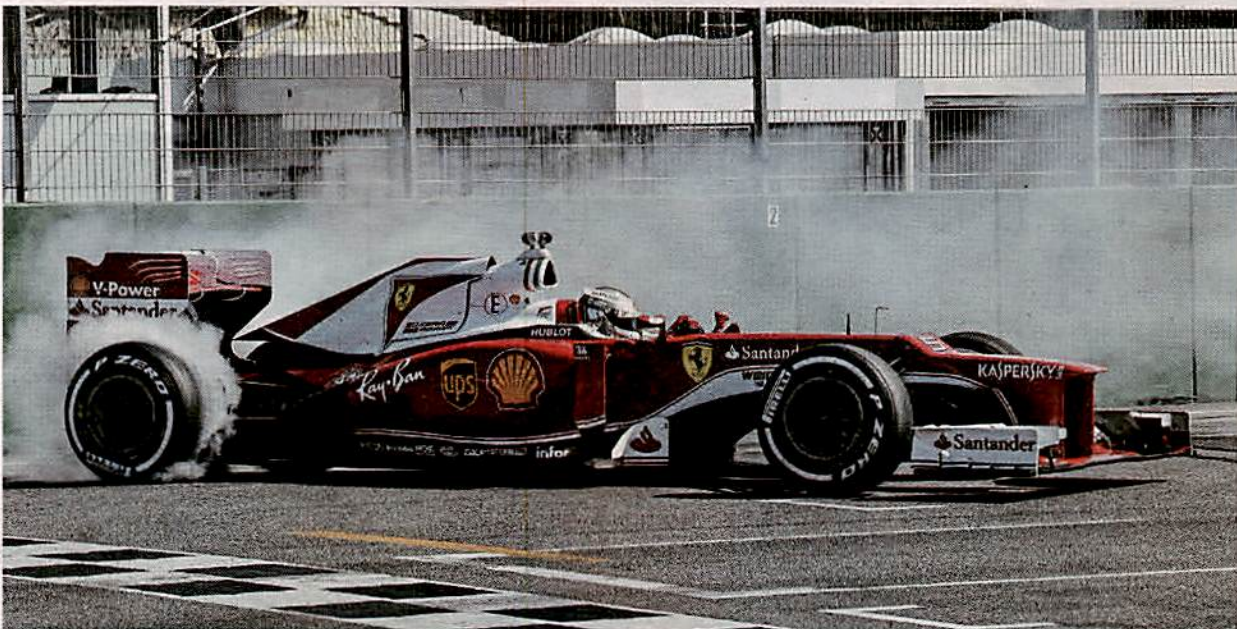


Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



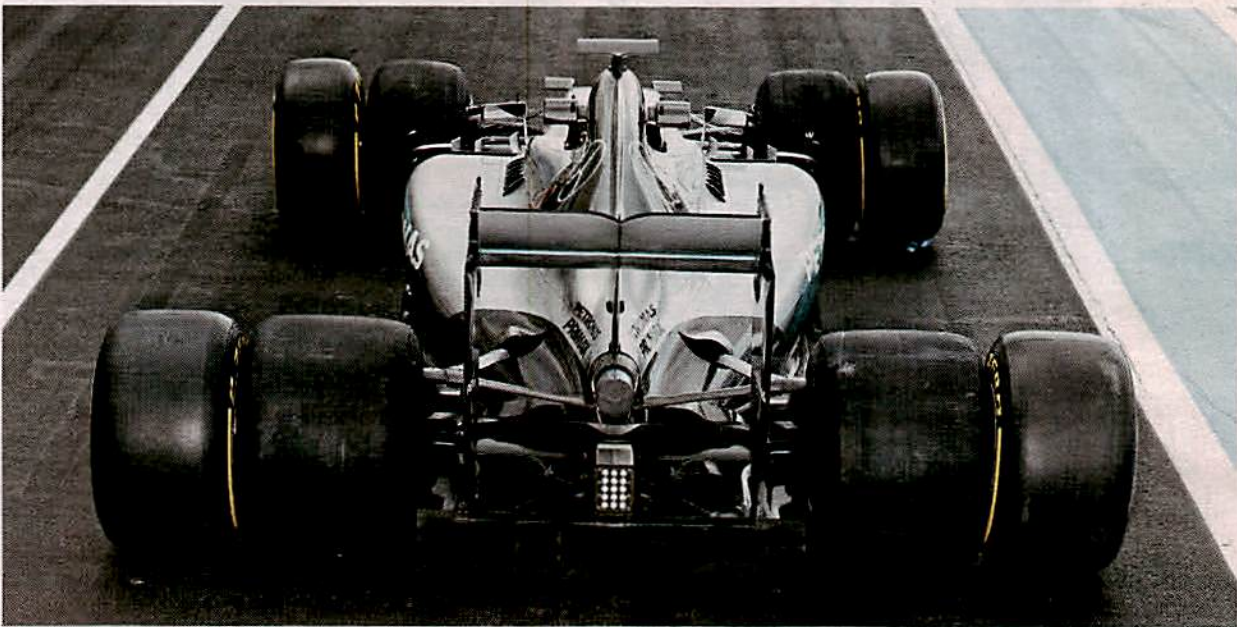
WER? Formel-V-Bolide
WO? Berlin (D)

WAS? Ausstellung «50 Jahre VW» noch bis 30. Oktober



WER? Sebastian Vettel (D)
WO? Hockenheim (D)

WAS? Der Deutsche ließ es bei den Racing Days im Badischen in einem umlackierten Alonso-Ferrari mächtig qualmen



WER? Pascal Wehrlein (D)
WO? Le Castellet (F)

WAS? Der Mercedes-Junior testete in Südfrankreich zum ersten Mal für Mercedes die neuen, breiteren Pirelli-Reifen für 2017

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Was sich mit dem Liberty-Media-Deal ändert; Ecclestone macht weiter **S. 3**
- FORMEL 1** Die Alesi und die Vater-Sohn-Gespanne **S. 4**
- FORMEL 1** Schneller und breiter – die neuen Pirellis **S. 6**
- FORMEL 1** Die Rekordjagd von Weltmeister Mercedes **S. 7**
- FORMEL 3.5** Delétraz immer noch mit Titelchancen **S. 9**
- LANGSTRECKEN-WM**
Schlüsselrennen Texas **S. 10**
- PORSCHE CARRERA CUP**
Ammermüllers Doppel **S. 11**
- DTM** Wie Wittmann seine Führung ausbaute **S. 12**
- RALLYE-WM 2017** ist mehr Abwechslung geplant **S. 16**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: KTM sagt für fünf Jahre zu; Superbike-WM: Neue Klasse im Programm **S. 25**
- MOTOGP** Wie Pedrosa im Rossi-Land gewinnt **S. 18**
- MOTO2** Titelverteidiger Zarco unter Druck **S. 22**
- MOTO2** So führen Deutsche und Schweizer **S. 23**
- MOTO3** Früher Titel-Matchball für Binder **S. 25**
- SUPERBIKE-WM** Große Show in der Lausitz **S. 26**
- MOTOCROSS-WM** So lief das Finale in Amerika **S. 28**

PANORAMA

- MOTORRAD** Die September-Highlights **S. 34**
- AUTOMOBIL** ADAC Opel Rallye Cup hautnah **S. 36**
- BOXENGEFLÜSTER** Was macht eigentlich...?; Namen & Nachrichten; Leserbrief **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 39**
- SERVICE** Termine, TV-Programm, MSA-Tipp **S. 39**

! = Titelthemen

Fotos Titelseite: FREI

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



Formel 1

Was ändert sich?

Von MICHAEL SCHMIDT

Liberty Media hat für 746 Millionen Dollar einen Anteil von 18,7 Prozent an der Formel 1 gekauft. Der erste Schritt der Übernahme ist damit getan. Aber was ändert sich für die F1?

Es ist der Start einer langen Reise. Sie begann am 7. September mit einer Investition von 746 Millionen Dollar und sichert Liberty Media 18,7 Prozent der Anteile des Formel-1-Universums. Wer 100 Prozent vom gesamten Kuchen kaufen wollte, müsste 8,045 Milliarden Dollar investieren. Doch so viel braucht der US-Konzern nicht. Er muss nur die 35,3 Prozent von CVC Capitals und einen bestimmten Prozentsatz der anderen 15 Anteilseigner kaufen, um an 100 Prozent der Stimmrechte zu kommen. Das soll im ersten Quartal 2017 passieren.

Und genau um die geht es. Wer die Stimmrechte hat, bestimmt, wie es kommerziell mit der Königsklasse weitergeht. Im Zusammenhang mit der Übernahme tauchen viele Fragen auf, wie es mit dem GP-Sport weitergeht. Wir haben die wichtigsten zehn zusammengetragen.

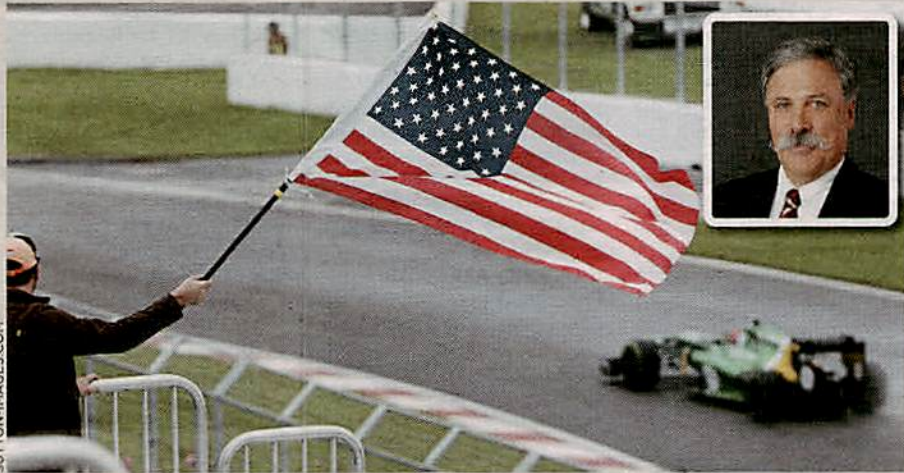
Was hat Liberty gekauft?

Der US-Medienkonzern hat bis vergangenen Mittwoch 18,7 Prozent der Formel-1-Holding Delta Topco gekauft. Es handelt sich hierbei um die Aktien von Mehrheitsanteilseigner CVC Capitals. In einem zweiten Schritt erwirbt Liberty Media weitere Aktien im Gesamtwert von 35,3 Prozent. Das bedeutet 100 Prozent Kontrolle an der Formel-1-Holding Delta Topco.

Gleichzeitig kommt es zu einem Aktientausch. CVC erhält 138 Millionen Aktien von Liberty Media in einem Wert von 2,9 Milliarden Dollar. Das Unternehmen wird dann in Formula One Group umbenannt. Auch die anderen Aktionäre Waddell & Reed, der Lehman Brothers Insolvenzverwaltung, der Norges Bank, der Bambino Trust und Bernie Ecclestone selbst stoßen laut Geschäftsplan von Liberty Anteile ab. Gemäß der Pressemitteilung sinkt Ecclestons Anteil auf 2,1 Prozent.

Was ändert sich?

Zunächst bleibt alles beim Alten. Liberty Media hat von der Formel-1-Holding Delta Topco nur eine Minderheitsbeteiligung gekauft, vom stimmbe-



Wird die Formel 1 jetzt amerikanischer? Was hat der neue Chef Chase Carey (kl. Bild) vor?

rechtigten Mehrheitseigner CVC Capitals allerdings 52,9 Prozent. Der US-Medienkonzern will in einem zweiten Schritt seinen Einfluss ausweiten. Im ersten Quartal 2017 soll die Übernahme perfekt sein. Davor muss die EU-Kommission den Deal noch kartellrechtlich abklopfen und genehmigen. CVC-Chef Donald Mackenzie soll in Monza gegenüber Teamchefs gesagt haben, dass dies sein letzter Rennbesuch gewesen sein soll. Der Zeitrahmen ist also vorgegeben.

Wer ist der neue Kopf der F1?

Liberty Media wird für ihr neues Betätigungsfeld eine Doppelspitze installieren. Die neuen Besitzer haben Chase Carey als Präsidenten und Bernie Ecclestone als Geschäftsführer nominiert (siehe auch rechte Spalte). Der 62-jährige Carey ist TV-Direktor im Liberty-Konzern. Er übernimmt die Rolle von CVC-Chef Donald Mackenzie.

Kann FIA Deal verhindern?

Theoretisch ja. Sogar ohne Angabe von Gründen. Der frühere FIA-Präsident Max Mosley hat in seiner Amtszeit die sogenannte «Don-King-Klausel» im Concorde-Abkommen verankert. Damit wollte sich der Weltverband gegenüber einer Übernahme durch unseriöse Aktienfonds oder dubiose Finanzjongleure absichern.

Bei Liberty Media besteht diese Gefahr nicht. Das 1991 in Colorado gegründete Unternehmen ist eine bekannte und seriöse Größe mit über 25000 Mitarbeitern und mehr als zehn Milliarden Dollar Jahresumsatz. Außerdem profitiert die FIA von einem Verkauf. Der Weltverband hält 1,07 Prozent

der Anteile, die er aufgrund der komplizierten Verkaufskonditionen zum Teil einlösen muss, wenn Liberty die F1 an die Börse bringt. Die FIA hatte für den Anteil 458 000 Dollar bezahlt und würde bei einer kompletten Abtretung 80 Millionen Dollar zurückbekommen.

Und die EU-Kommission?

Sie kann. Theoretisch dürfte die FIA kein kommerzielles Interesse an dem Sport haben. Solange die Aktien ruhen, hat die Brüsseler Behörde den 2013 zwischen Ecclestone und der FIA ausgehandelten Deal offenbar gebilligt. Das könnte sich ändern, wenn tatsächlich Geld an die Pariser Behörde fließen sollte. Die EU-Kommission könnte den Verkauf als Interessenkonflikt werten. Eventuelle Bedenken der Brüsseler Wettbewerbshüter sind auch der Grund dafür, warum Liberty Media nicht in einem Schritt die Kontrolle übernimmt.

Gibt es jetzt neue Regeln?

Nein. An den Regeln wird sich gar nichts ändern. Die macht die FIA in Abstimmung mit den Teams. Die Rechteinhaber haben zwar sechs Stimmen in der Strategiegruppe und der Formel-1-Kommission, doch das ist zu wenig, um selbst Hand ans Reglement anzulegen. Sie können damit nur kurzfristige Entscheidungen blockieren.

Wird es mehr Rennen geben?

Das bestimmt nicht der neue Besitzer. Die maximale Anzahl an Rennen pro Jahr ist im Concorde-Abkommen verankert. Im Moment liegt das Limit bei 22. Die neuen Besitzer werden die Haupteinnahmequelle nach dem Vorbild vieler US-Sportarten auf die Bewegtbildrechte

verlagern und den Veranstaltern Luft zum Atmen geben.

Geht die F1 an die Börse?

Wahrscheinlich ja. Wenn die Übernahme abgeschlossen ist. Bislang waren alle geplanten Börsengänge gescheitert. Zuletzt vor drei Jahren an der Börse von Singapur.

Wird Geld gerechter verteilt?

Bis 2020 ändert sich auch hier gar nichts. Bis dahin gilt das Financial Agreement im Rahmen des Concorde-Abkommens. Das kann auch ein neuer Besitzer nicht aushebeln. Höchstens die EU-Kommission. Doch die hat auf die Beschwerde von Force India und Sauber noch nicht geantwortet.

Nach Ablauf der aktuellen Verträge könnte sich aber tatsächlich etwas ändern. Liberty Media kennt sich bei den US-Sportarten aus. Ein Ableger des Unternehmens ist Besitzer des Baseball-Teams Atlanta Braves. Im American Football (NFL), Baseball (MLB), Basketball (NBA) und Eishockey (NHL) ist es üblich, dass die Teams bei der Ausschüttung der Einnahmen ungefähr gleich behandelt werden, um zu verhindern, dass immer die gleichen Clubs gewinnen. Das dürfte auch das Konzept der Formel 1 werden.

Was passiert mit den Teams?

Liberty Media hat den Teams Anteile zum Kauf angeboten. Sie könnten dann nicht nur über die Ausschüttung der Einnahmen durch die TV-Rechte, Antrittsgelder, des Paddock Clubs und der Werbepartner mitverdienen. Die Teams sind den neuen Besitzern offenbar wichtig. Außerdem: Drei Teams werden in den neuen Vorstand berufen. ♦

Formel 1

Weiter mit Bernie

Trotz der anstehenden Machtübernahme durch den US-Medienkonzern Liberty Media bleibt Bernie Ecclestone der F1 erhalten.

Bernie Ecclestone ist nicht kaputt zu kriegen. Viele Experten hatten in Monza bereits den Abgang auf den umtriebigen Formel-1-Zampano angestimmt. Doch nun erklärte der klein gewachsene Brite, dass die Rente noch ein wenig warten muss: «Sie wollen, dass ich noch drei weitere Jahre bleibe», verriet der 86-jährige Ecclestone über die Pläne von Liberty Media.

Ecclestone wird sich die Macht mit dem neuen Chef Chase Carey teilen müssen. Keine einfache Aufgabe für einen, der ungern mit anderen Köchen in der Küche steht. Erst recht, wenn das Gerüchte stimmen sollte, dass Carey sich aktiver in das Geschäft einmischen soll als Vorgänger Donald Mackenzie.

Carey wird sich nach Ecclestons Meinung um die TV-Rechte und die Digitalstrategie kümmern – eine Stärke der Amerikaner. Doch der neue Besitzer wird mit Sicherheit auch in die prinzipielle Formel-1-Ordnung eingreifen wollen.

Liberty-Media-Gründer John Malone wird nur im Vorstand der F1-Holding auftauchen. Der 75-Jährige ersetzt Peter Brabeck-Letmathe. Der 62-jährige Carey war zuletzt Vizepräsident der Filmstudios 21st Century Fox. Bis November 2014 war der Harvard-Absolvent als Aufsichtsratschef von Sky Deutschland tätig. Er kennt das TV-Geschäft besser als Ecclestone. Auch bei der Entwicklung einer neuen Internet- und Social-Media-Strategie hält Carey die Trümpfe in der Hand.

Ecclestone hat seine Stärken dagegen in den Verhandlungen mit Rennställen und Rennstrecken. Und er kennt natürlich auch all die kleinen Deals mit den vielen Firmen, die an der Formel 1 mitverdienen wollen. Man darf gespannt sein, wie die beiden harmonisieren. Oder eben nicht. ♦ TG/CE



Macht weiter: Ecclestone

Vater/Sohn-Gespanne

Jean und Giuliano: Wenn der

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Jean Alesi (52) war einer der furchtlosesten Formel-1-Rennfahrer der Neuzeit. Heute hat er Angst, wenn sein Sohn Giuliano (16) ins Cockpit steigt. Wir haben mit beiden gesprochen.

Wer von euch hat in Monza mehr Autogramme geben müssen?

JEAN ALESI: (Lacht.) Das ist nicht fair. Natürlich ich. Aber es geht hier nicht um einen Wettbewerb zwischen Vater und Sohn. Ich bin so stolz, wenn ich meinen Sohn anderen Leuten vorstellen darf.

GIULIANO ALESI: Bei meinem Vater bildet sich da schnell eine Menschenmenge. Besonders in Italien. Aber die Leute fangen an, mich zu erkennen. Vor allem, wenn ich mit ihm unterwegs bin. An der Rennstrecke trage ich außerdem immer ein Shirt von der Ferrari-Academy. Daran erkennen mich die Leute inzwischen auch. Und die Ähnlichkeit ist auch nicht gerade von der Hand zu weisen.

Was weißt du über die Karriere deines Vaters?

GIULIANO ALESI: Ich habe jedes seiner Rennen auf Youtube gesehen. Und er hat mir natür-

lich auch erzählt, wie er damals angefangen hat. Erst spät mit 16 im Kart. Wir haben auch viel über seine Fehler geredet, die er gemacht hat. Das hilft mir selbstverständlich auch.

Was denkst du, wenn du solche Bilder von ihm siehst?

GIULIANO ALESI: Diese Zeit muss spannend gewesen sein. Da war alles noch etwas anders. Aus heutiger Sicht hätte ich mir damals aber schon ein paar Sorgen mehr gemacht. Die Sicherheit ließ zu wünschen übrig. Die Fahrer waren bis zu den Schultern im Freien. Heute ist Racing viel sicherer geworden. **Ist das ein Grund, weshalb dich deine Eltern diesen Sport auch ausüben lassen?**

GIULIANO ALESI: Nein, mein Vater hat mich nie gepusht. Er hat immer gesagt: «Wenn du das machen möchtest, stehe ich dir zur Seite. Wenn ich aber den Verdacht habe, dass du nicht zu hundert Prozent dahinterstehst, höre ich auf. Ich vergeude nicht meine Zeit.»

JEAN ALESI: Das stimmt. Ich wäre der schlechteste Vater, wenn ich meinen Sohn in eine solche Welt einführen würde, nur weil ich es so gewollt hätte. Wenn die anderen Jungs in seinem Alter am Montag in der Schule erzählen, was sie am

Wochenende gemacht haben, und sich Giuliano dann fragen müsste, warum tue ich mir diese Rennfahrerei an, dann würde ich mir Vorwürfe machen. Diese Disziplin – das muss von einem selber kommen. Da kannst du, darfst du nicht pushen.

Hat dein Vater Angst, wenn du einsteigst?

GIULIANO ALESI: Als ich in Österreich geradeaus in die Abschränkungen gefahren bin, weil die Bremsen versagten, hatte er Schiss. Weil er natürlich als Rennfahrer genau weiß, wie sich das anfühlt. Aber er hat sich dann wieder eingekriegt, als er mitbekommen hat, dass ich okay bin. Ich muss dazu auch sagen, dass das mein bisher schlimmster Unfall war. Einmal habe ich mich überschlagen. Aber das war noch im Kart.

JEAN ALESI: Als Vater erlebe ich das heute ganz anders. Zu meiner Zeit kannte ich keine Angst. Die kenne ich erst, seit Giuliano fährt.

Machst du etwas gegen diese Angst? Giuliano spürt das ja auch. Und das könnte seine Leistung beeinträchtigen.

JEAN ALESI: Dagegen kann man nichts tun. Und ja, es stimmt: Das könnte ihn beeinträchtigen. Deshalb halte ich mich so gut es geht zurück. Es

gibt Tage an der Rennstrecke, da sehe ich ihn vielleicht einmal. Beim Rennen gehe ich mit in die Startaufstellung. Aber dann verschwinde ich wieder. **Wann warst du zum ersten Mal live bei einem Rennen deines Vaters dabei?**

GIULIANO ALESI: Das war bei einem DTM-Rennen. Ich war fünf oder sechs. Von der Formel 1 weiß ich nichts mehr. Mein Vater hat Ende

«Ich habe erst Angst, seit mein Sohn fährt.»



JEAN ALESI

2001 damit aufgehört. Da war ich zwei Jahre alt.

JEAN ALESI: Ich hatte ihn 2000 zu einem F1-Test nach Estoril mitgenommen. Es gibt davon sogar ein Foto, wie er in meinem Cockpit steht und kaum über den Rand hinausschaut. Da war er einjährig.

Hat dir die Atmosphäre gefallen?
GIULIANO ALESI: Damals bei der DTM? Ja, und wie! Ich war

die ganze Zeit in der Box. Hab alles aufgesaugt. Wenn ich Hunger oder Durst hatte, bin ich ins Motorhome gerannt – und sofort wieder zurück. Ich wollte ja nichts verpassen.

Hast du damals entschieden, dass du eines Tages dasselbe machen wirst wie dein Vater?

GIULIANO ALESI: Das weiß ich gar nicht mehr so genau. Dieses Umfeld war für mich einfach ganz normal. Ich wuchs da mittendrin auf und machte mir keine Gedanken. Im Alter von fünf Jahren kaufte mir mein Vater dann ein «Buggy». Mit dem ich bin ich durch den Garten gepflegt. Und habe so einige üble Crashes gebaut.

JEAN ALESI: (Hält sich die Hände vors Gesicht.) Ja, da gab es ein paar brenzlige Momente. Alles, was ich ihm an fahrbaren Untersätzen kaufte, musste eine Sicherheitsgurte haben. Sonst wäre das irgendwann ins Auge gegangen.

Ab wann wurde es ernst?

GIULIANO ALESI: Mit 13. Da fing ich dann mit Kart an. **Aber das war dein Wille, deine freie Entscheidung?**

GIULIANO ALESI: Ja, absolut. **Was für Ratschläge gibt dir dein Vater?**

GIULIANO ALESI: Er schaut sich das alles sehr genau an. Auf



Vater und Sohn Alesi beim GP3-Rennen in Monza: Das Helmdesign hat der Filius vom Papa übernommen – der wiederum von seinem Vorbild Elio de Angelis

Vater mit dem Sohne...

den TV-Schirmen und an der Strecke. Und er sagt mir dann schon, wo ich Zeit verliere. Er gibt auch Tipps, wie ich mich verhalten soll. Mit wem ich besonders nett umzugehen habe. **JEAN ALESI:** Wenn es um Car-Control geht, kann ich ihn unterstützen. Die Physik hat sich schließlich nicht verändert. Das Gefühl für den Fahrstil muss er selber finden.

Dein Vater war bekannt für einen sehr spektakulären Fahrstil. Deiner ist eher der Zeit angepasst.

GIULIANO ALESI: Mit den heutigen Reifen kannst du dir einen solch wilden Fahrstil gar nicht mehr leisten. In der Zweiliter-Renault wäre es noch denkbar. Dort vertragen die Reifen mehr. Aber nicht in der GP3. Und schon gar nicht in der Formel 1.

Wäre dein Dad in der heutigen Zeit mit seinem Fahrstil verloren? **GIULIANO ALESI:** Nicht unbedingt. Er hätte seinen Fahrstil angepasst. Würde ich mit einem seiner Autos fahren, käme ich mit meinem Fahrstil auch nicht weit. Als Fahrer musst du dich immer anpassen.

JEAN ALESI: Das Reglement bestimmt den Fahrstil. Hätte ich Reifen gehabt wie Giuliano, hätte ich auch anders fahren müssen. Aber zu meiner Zeit waren die Reifen nicht das Zünglein an der Waage.

Ab welchem Zeitpunkt bist du im Kart schneller gewesen als Jean? **GIULIANO ALESI:** Wir sind nur einmal gegeneinander gefahren. Im Elektro-Kart. Und da war Dad schneller.

JEAN ALESI: Daran kann ich mich gar nicht erinnern. Weil wir uns nie verglichen haben. Ich wollte auch nicht, dass mein Sohn zu früh im Kart sitzt.

Warum? **JEAN ALESI:** Ich wollte nicht, dass er auf der Kartstrecke aufwächst. Es sind ja nicht nur Wochenende für Wochenende die Rennen. Es wird unter der Woche ja auch getestet. Dann, wenn er eigentlich die Schule besuchen müsste. Ich wollte ihm nicht die Kindheit stehlen. **Du hast selber auch sehr spät angefangen.**

JEAN ALESI: Ja, wobei das zu meiner Zeit noch etwas anders war. Ohne Führerschein konntest du gar nicht an Rennen teilnehmen. Ich war 18, als ich im Renault-5-Pokal anfing. Und 16, als ich mit Kart begann. Vor 18 hat sich damals niemand ernsthaft Gedanken über die Formel 1 gemacht. Nicht so wie heute.

Bereust du es, dass du ihn lange von den Kartstrecken dieser Welt ferngehalten hast?

Zur Person

Jean Alesi

Geburtstag 11. Juni 1964
Geburtsort Montfavet (F)
Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

1980-1983 Karting
1984/1985 Renault 5
1986/1987 Frz. Formel 3 (Meister 1987)
1988/1989 Formel 3000 (Meister 1989)
1989/1990 Formel 1 mit Tyrrell (4. beim Debüt in Le Castellet)
1991-1995 Formel 1 mit Ferrari (1 Sieg, Kanada 1995, total 16 Podestplätze)
1996/1997 Formel 1 mit Benetton (13 Podestplätze)
1998/1999 Formel 1 mit Sauber (1 Pod.)
2000-2001 Formel 1 mit Prost/Jordan
2002-2006 DTM mit Mercedes (5 Siege)
2008/2009 Speedcar Series (4 Siege)
2010 Le Mans Series mit Ferrari
2012 Start beim Indy 500 mit Lotus
seit 2013 Botschafter für Pirelli

HOBBYS

Eigener Wein (Clos de l'Hermitage)

Zur Person

Giuliano Alesi

Geburtstag 20. September 1999
Geburtsort Avignon (F)
Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

2013-2014 Karting
2015 Frz. Formel 4 (4., 3 Siege)
2016 GP3 (zurzeit 21.)

HOBBYS

Karting, Sport allgemein

JEAN ALESI: Manchmal ja. Er hat heute nicht dieselbe Erfahrung wie andere 16-Jährige. Vergiss nicht: Er ist nur zwei Jahre Kart gefahren. Und die GP3 ist auch erst sein zweites Jahr im Automobilrennsport.

Hattet ihr deswegen schon Streit? **GIULIANO ALESI:** Nein, wir haben wirklich ein ausgezeichnetes Verhältnis. Und wenn es passieren sollte, dann ist es mein Verschulden. Wenn er mir einen Tipp gibt, dessen Sinn ich vielleicht im ersten Moment nicht erkenne, dann frage ich mich zweimal, warum sagt er das? Er will mir ja nur helfen.

JEAN ALESI: Ich weiß noch, wie mein Vater mich unterstützt hat. Er hat mich auch nie gepusht, sondern einfach versucht, mich beizustehen. So will ich es auch bei Giuliano tun.

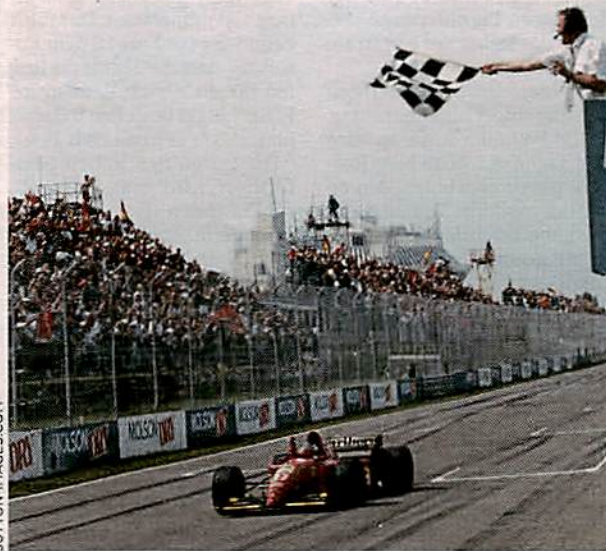
Ist die F1 euer ultimatives Ziel? **JEAN ALESI:** In diesem Punkt unterstütze ich ihn sehr. Dabei



Verblüffend ähnlich: Giuliano...



... und Vater Jean Alesi



Sein einziger Formel-1-Sieg: Alesi sr. gewinnt 1995 in Montreal

geht es nicht darum, einen Plan auszuarbeiten, wie die nächsten vier Jahre aussehen. Das kann man im Rennsport nie genau wissen. Es geht vielmehr darum, ein Ziel vor Augen zu haben. Und daran erinnere ich ihn immer wieder.

Wäre er ohne deine Hilfe ein Mitglied der Ferrari-Academy? **JEAN ALESI:** (Überlegt lange.) Vielleicht ja, vielleicht nein. **Aber dein Legenden-Status in Italien hat sicher geholfen?**

JEAN ALESI: Sagen wir so: Er hat nicht geschadet. **Du hast noch zwei andere Geschwister. Sind die auch auf den Spuren deines Papas?**

GIULIANO ALESI: Nein, Helena ist 19. Sie träumt von einer Karriere im Filmbusiness. John ist neun und glaubt noch an Superman. Er ist ganz anders als ich. Er weiß, dass man sich wehtun kann. Wohingegen ich 100 Mal im Hof gerast bin.

Welche Rolle spielt eigentlich die Mutter?

GIULIANO ALESI: Sie ist im Hintergrund. Eine sehr wichtige Person - für uns alle.

JEAN ALESI: Ja, sie ist sehr wichtig für Giuliano. Ein großer Rückhalt für ihn. Vor allem abseits der Rennstrecke. **Aber für sie ist das sicher nicht einfach. Zuerst ihr Mann, jetzt der Sohn. Als du aufgehört hast, war sie sicher erleichtert.**

JEAN ALESI: Da kommt mir ein Zitat von Mama Rosberg in den Sinn. Sie hat einmal gesagt: «Den Ehemann kann ich ersetzen. Den Sohn nicht.»

Habt ihr Pläne für ein gemeinsames Rennen? Ich denke da zum Beispiel an Le Mans. **GIULIANO ALESI:** Im Moment haben wir andere Pläne. Aber hört sich gut an - warum nicht? **JEAN ALESI:** (Grinst.) Das wäre eine nette Geschichte. So wie die Andrettis. ♦

ZUM THEMA

Väter und Söhne in der Formel 1

» **Magnussen** Kevin Magnussen ist einer von fünf Rennfahrer-Söhnen in der Formel 1. Vater Jan hat 25 Grands Prix bestritten. Und einen Punkt geholt. Der Filius hat diesen dänischen «Rekord» schon in seinem ersten Rennen mit Platz 2 ausradirt. Jan Magnussen ist selten Gast im Formel-1-Paddock. Er fährt noch immer selber - in der USCC. Und das sehr erfolgreich.

» **Palmer** Jonathan Palmer ist als Vater von Renault-Pilot Jolyon Palmer omnipräsent. Er hat wahrscheinlich noch keinen Test seines Sohnes verpasst. Schon in der GP2 lag er mit der Kamera auf der Lauer. Das Familienalbum muss gigantisch sein. In 82 GP für Williams, RAM, Zakspeed und Tyrrell hat der Doktor (ein echter Zahnarzt, nicht so wie Dr. Rossi) 14 WM-Punkte abgestaubt.

» **Rosberg** Zu Papa Rosberg muss man nicht viel sagen. Weltmeister 1982 und diskret im Hintergrund. Das war in der Anfangszeit aber auch nicht immer so ...

» **Sainz** Sainz sr., der zweimalige Rallye-Weltmeister (1990/1992), begleitet seinen Sohn seit Jahren zu den Rennen, hält sich aber meist vornehm zurück. Auch mit Tipps ist «El Matador» sparsam: «Erst wenn mein Sohn Rallye fährt, kriegt er welche.»

» **Verstappen** Als Teamkollege von Michael Schumacher startete Jos Verstappen 1994 durch. Doch die große Karriere blieb ihm versagt. Sohn Max hat alle Anlagen, um nachzuholen, was der Papa nicht geschafft hat. Keiner der Väter hat die Karriere seines Sohnes so konsequent vorbereitet wie Jos. Selbst Landsmann Jan Lammers sagte kürzlich: «Wäre mein Sohn ähnlich talentiert wie Max, ich hätte ihn auch zu Jos in die Kart-Schule geschickt.» ♦ CE



Jos und Max Verstappen

Pirelli

2,5 Sekunden schneller

Von TOBIAS GRÜNER und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Mercedes hat auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet erstmals mit den breiten Pirelli-Reifen für die Saison 2017 getestet. Um auch die zu erwartenden Abtriebswerte der kommenden Saison zu simulieren, wurde der Silberpfeil an vielen Stellen umgebaut.

Nach Ferrari und Red Bull hat nun auch Mercedes am Dienstag nach dem Grand Prix von Italien in Monza mit den Reifentests für 2017 begonnen. Auf dem Circuit Paul Ricard in der Nähe von Le Castellet drehte Junior-Pilot Pascal Wehrlein die ersten Runden mit den neuen Gummis. Die breiteren Pirellis geben dem Silberpfeil einen deutlich aggressiveren Look. Sie wachsen an der Hinterachse um satte acht Zentimeter nach außen – von 325 auf 405 Millimeter. Vorne sind es immerhin sechs Zentimeter mehr – 305 statt 245 Millimeter.

Um den Unterschied deutlich zu machen, hat Pirelli extra die aktuellen Reifen und die, die 2017 zum Einsatz kommen sollen, nebeneinandergestellt. Das Bild gibt es auf Seite 2.

Mercedes aufgerüstet

Damit die gesammelten Testdaten auch einigermaßen aussagekräftig sind, wurde der 2015er-Mercedes mit einigen Aerodynamik-Tricks aufgerüstet. Am Unterboden vor den Hinterreifen sind breite Schürzen zu erkennen, mit denen das

Heck auf den Asphalt gesaugt wird. Auch die Enden des Frontflügels wurden künstlich näher an den Boden gebracht.

Das erlaubt es den Ingenieuren, das Auto nach vorne stärker anzustellen. Dazu gibt es noch ein zusätzliches Flügelement über dem Diffusor («Beam Wing»). So sollen die rund 20 Prozent höheren Abtriebswerte der 2017er-Rennwagen und die höheren Belastungen auf die Reifen simuliert werden.

Parallel zu Mercedes ist auch Ferrari für Pirelli im Testeinsatz. Nachdem Sebastian Vettel und Esteban Gutiérrez bereits im August auf der Hausstrecke in Fiorano erstmals mit den breiten Walzen unterwegs waren, bekam nun auch Kimi Räikkönen auf der Grand-Prix-Strecke von Barcelona ein erstes Gefühl für die 2017er-Gummidimensionen. Der Finne war den ganzen Tag unterwegs. Vettel hat das Steuer des Ferrari am Mittwoch übernommen.

Der Mercedes-Test dauerte einen Tag länger bis Donnerstag. Pascal Wehrlein durfte an allen drei Tagen ran. Auch Nico Rosberg wurde angeboten, den einen oder anderen Testtag zu absolvieren. Doch der Stammpilot lehnte genau wie Teamkollege Lewis Hamilton ab. «Ich sehe da keinen Vorteil, jetzt schon zu fahren», erklärte der Deutsche.

Eine Einstellung, die Haas-Pilot und Ferrari-Protegé Gutiérrez nicht nachvollziehen kann. Er meinte gegenüber MSA: «Sicher hat Pirelli noch viel Arbeit vor sich. Und die Reifen, die dann 2017 zum Einsatz kommen, werden sich bestimmt noch von

den Prototypen, die wir jetzt testen, unterscheiden. Dennoch sehe ich einen Vorteil darin, sich jetzt schon an die neuen Mischungen und Konstruktionen zu gewöhnen. Als Fahrer lernt man nie aus. Vor allem nicht auf dem Gebiet der Reifen.»

Bestellung ins Blaue hinein

Für Pirelli sind die Test immens wichtig. Gummi-Chef Marco Tronchetti Provera rechnete unlängst vor, dass die Autos im kommenden Jahr (je nach Strecke) um rund 4,5 Sekunden schneller seien als noch 2016. Mehr als die Hälfte davon gehe auf die Kappe der Reifen. Der Rest sei der Aerodynamik gutzuschreiben. Wie in dieser Saison stehen auch 2016 pro GP drei Mischungen im Angebot. 14 Wochen im Voraus müssen sich die Teams entscheiden, wie viele von jeder Sorte sie zu einem GP mitnehmen. Das führt beim Saisonauftakt zu dem Kuriosum, dass die Teams die Reifen für die ersten Rennen ins Blaue hinein bestellen müssen, ohne davor getestet zu haben.

Die endgültige Reifenspezifikation wird erst beim abschließenden Test Ende November in Abu Dhabi eingesetzt. Nach dem Saisonfinale ist auf dem Wüsten-Kurs der letzte Testtag angesetzt, bei dem dann auch die Stammpiloten von Ferrari, Red Bull und Mercedes ihr abschließendes Urteil abgeben sollen. Schon im Dezember muss Pirelli mit der Produktion der Reifen für die Wintertests Ende Februar und die ersten Rennen der Saison 2017 im März beginnen. ♦

Force India

In Singapur an Williams vorbei



Kopf-an-Kopf-Rennen: Williams gegen Force India bleibt spannend

Force India hat mit Sergio Pérez einen neuen Deal für 2017 abgeschlossen. Nachdem die Personalbaustelle beseitigt ist, kann sich das Team ganz auf den Kampf mit Williams um Platz 4 konzentrieren. Schon in Singapur will man die Weiß-Blauen wieder überholen.

Sergio Pérez war in Monza die heißeste Personalie des Transfermarktes. Jetzt steht fest: Der Mexikaner bleibt in Diensten von Force India. «Der neue Vertrag ist unterschrieben. Er bleibt auch nächstes Jahr bei uns», bestätigte Sportdirektor Otmar Szafnauer im Rahmen des italienischen Grand Prix.

Über die genauen Konditionen schweigt man sich natürlich aus. Da Pérez aber 2018 mit einem Wechsel zu Ferrari liebäugelt, ist davon auszugehen, dass sich der Mexikaner nicht länger als ein Jahr binden will. Weil Renault Pérez und seinen Sponsoren ein verlockendes Angebot gemacht hatte, dürfte sich sein Gehalt etwas erhöht haben.

Force India kann sich die Investition in zwei gute Fahrer leisten. Platz 5 im Konstrukteurspokal ist dem indisch-britischen Team mit Sitz in Silverstone schon so gut wie sicher. McLaren konnte sich zwar zuletzt etwas steigern, liegt aber bereits 60 Punkte entfernt.

Jetzt können sich Nico Hülkenberg und Sergio Pérez ganz auf das Duell mit Williams um Platz 4 konzentrieren. In Belgien hatte sich Force India erstmals dieses Jahr am Rivalen aus Grove vorbeigeschoben. In Monza drehte sich das Duell der beiden Mercedes-Kunden wieder. Sieben Rennen vor Schluss beträgt der Abstand nur drei Punkte.

«Wir haben erwartet, dass Williams hier stark ist», so Szafnauer nach dem Rennen. Der

Amerikaner am Force-India-Kommando gibt sich aber weiterhin selbstbewusst: «Die kommenden Strecken dürften uns wieder besser passen. Ich denke, wir werden schon in Singapur wieder vor ihnen liegen.»

Den Grund für das verlorene Duell sieht er im Freitagstraining: «Da hat die Pace noch nicht gepasst. Wenn man eine ganze Session damit verliert, die Probleme zu erkennen, dann ist das schwer wieder aufzuholen. Im Laufe des Wochenendes wurden wir aber immer besser. Mit mehr Zeit hätten wir noch weiter vorne landen können.»

Pérez: Bald Best of the Rest?

Mit der Leistung im Rennen konnte Szafnauer aber leben: «Von der Longrun-Pace am Freitag hatten wir gedacht, dass Bottas deutlich schneller sein wird als wir. Am Ende waren es aber nur zwei Zehntel pro Runde. Wir haben immerhin beide Autos in die Punkte gebracht. Wenn uns das in jedem der verbleibenden Rennen gelingt, werden wir auch Vierter. Davon bin ich überzeugt.»

Force India hat nach einem mäßigen Start in die Saison mächtig zugelegt. Seit Monaco kamen 94 Punkte dazu. Williams hat in derselben Zeit nur 46 Zähler geholt. Szafnauer rechnet fest damit, dass Force India im Duell mit Williams schon in den nächsten Rennen Klarheit schaffen kann: «Ich denke, der Abstand wird bis zum letzten Rennen stetig zu unseren Gunsten anwachsen. 43 Punkte werden wir vor Abu Dhabi aber kaum wegziehen können. Mathematisch bleibt es also bis zum Finale offen.»

Bei den Fahrern liegt Pérez nur acht Punkte hinter Bottas. Den Finnen zu überholen, wäre reizvoll. «Dann wäre ich Best of the Rest», so der Mann aus Guadalupe. ♦ TG



Ferrari: Auch Vettel testete



Mercedes: Erkennbar breiter



Silberpfeil mit fetteren Reifen: Wehrlein im umgebauten Mercedes

Mercedes

Auf allen Strecken top

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Mercedes liegt nach dem überlegenen Sieg von Monza auf Rekordkurs. Die Silbernen haben in diesem Jahr erst eine Niederlage einstecken müssen. Grund dafür ist ein Auto, das auf allen Strecken und bei allen Konditionen schnell ist. Selbst für Singapur, wo man 2015 überraschend chancenlos war, ist man zuversichtlich.

In der MotoGP gab es in diesem Jahr in bisher 13 Rennen acht(!) verschiedene Sieger. Außer Aprilia hat jeder Hersteller, der an der Motorrad-Weltmeisterschaft teilnimmt, schon mindestens ein Rennen gewonnen. Davon träumt die Formel 1. In 14 Grands Prix gab es drei verschiedene Sieger. Mercedes gewann 13 der 14 bisherigen Rennen. Nur Red Bull vermochte den Dominatoren der Formel 1 in Barcelona in die Suppe spucken. Doch wenn man ehrlich ist, war das ein geschenkter Sieg. Ohne die Kollision der beiden in Führung liegenden Silberpfeile hätte die britisch-deutsche Seilschaft auch den GP von Spanien gewonnen.

Woran das liegt? Mercedes hat nicht nur die beste Antriebseinheit, die Silbernen haben auch ein Auto, das bei allen Konditionen absolut top ist. Teamchef Toto Wolff sagte in Monza nicht

ohne Grund: «Unser Auto ist der beste Kompromiss. Wir sind auf allen Strecken schnell.»

So schnell, dass die Konkurrenz fürchten muss, dass die Silbernen auch die verbleibenden sieben Rennen für sich entscheiden. Und damit mit 20 Siegen (aus 21 Rennen) eine neue Bestmarke aufstellen. Selbst für Singapur gilt Mercedes als Favorit. Auch wenn dort im Vorjahr einiges schiefgelaufen ist und

«Unser Auto ist der beste Kompromiss. Wir sind überall stark.»

TOTO WOLFF

Nico Rosberg noch heute rätselt, wie man 1,8 Sekunden «off the Pace» sein konnte.

Gesamtpaket entscheidend

Um wie viel stärker Mercedes in diesem Jahr ist, hat auch Monza gezeigt. Die Überlegenheit war so groß, dass Nico Rosberg und Lewis Hamilton mit jeder Taktik gewonnen hätten. Wahrscheinlich auch mit drei Stöps. Deshalb wurden sie gegen den Trend mit nur einem Reifenwechsel über die Distanz geschickt. Weil die Mercedes-

Fahrer die Einzigen waren, die das Q2 mit den Soft-Reifen überstehen konnten und auch die Einzigen, die den Medium-Reifen zum Arbeiten brachten. Für Ferrari und Red Bull stellte sich die Frage nach einem Stopp gar nicht.

Klar, Monza ist eine Motorenstrecke. Baku war das auch. Und auf beiden Kursen fuhr Mercedes in einer anderen Welt. Das lässt den Schluss zu, dass der Motorvorteil die Antwort auf alle Fragen ist. Doch Williams und Force India haben auch einen Mercedes V6-Turbo. Und sie waren im Training um 1,253 respektive 1,679 Sekunden langsamer. Dass sie eine ältere Motorenspezifikation fahren, fällt maximal mit 0,15 Sekunden ins Gewicht.

Es muss also zum Großteil doch am Gesamtpaket liegen. Und dabei spielen Chassis, Fahrwerk und die Aerodynamik die größere Rolle. Nochmals Wolff: «Es gibt Teams, die haben Autos, die gut auf Strecken mit hohem Abtriebslevel wie Singapur funktionieren, die eine Anstellung nach vorne fahren wie bei einem Handstand. Aber sie sind auf anderen Strecken wie Monza nicht konkurrenzfähig. Wir sind überall stark.»

Der größte Gegner der Silberpfeile dürfte beim Nachtrennen am Äquator wieder Red Bull, und nicht wie zuletzt Ferrari sein. Das Konzept des RB12 ist

für Strecken mit maximalem Abtrieb maßgeschneidert. Zum Teil aus der Not heraus. Red Bull ging in dem Glauben in die Saison, wieder einem PS-Nachteil hinterherzulaufen. Dass er nach der Generalmobilmachung bei Renault geringer ausfallen würde als gedacht, konnte keiner ahnen. Jetzt ist an der Philosophie des RB12 nichts mehr zu ändern.

Fahrwerk ein weiteres Plus

Der Red Bull erreicht das perfekte Verhältnis von Abtrieb und Luftwiderstand auf Strecken, bei denen die Flügel maximal in den Wind gestellt werden. Weicht die Strecke davon in die andere Richtung ab, können die Red-Bull-Ingenieure wählen, was sie opfern. Luftwiderstand oder Anpressdruck. Spa ließ Red Bull noch die Wahl. Weil es dort zwei Erfolg versprechende Set-up-Optionen gibt. In Monza und Baku kommt nur eine Abstimmung infrage. Und die hat Red Bull nicht im Programm.

Doch Mercedes hat noch einen weiteren Vorteil: das Fahrwerk. Es hält die Silberpfeile bei Lastwechseln und über Randsteine fast wie bei einer aktiven Aufhängung vorne wie hinten in einer aerodynamisch günstigen und stabilen Position. Red Bull versucht das System zu kopieren, ist aber noch nicht so weit. Ferrari hinkt da noch einen großen Schritt hinterher. ♦



NACHRICHTEN

Weitere Kritik am Cockpitschutz

Halo Die Kritik am Cockpitschutz «Halo» reißt nicht ab. Und so langsam muss man sich fragen, ob diese auf 108 verschobene Einführung überhaupt noch Sinn macht. In Monza äußerte sich Sergio Pérez nach einer Runde kritisch über den Käfig. «Am meisten Sorgen macht mir das Aussteigen. Ich brauche fünf Sekunden länger, wenn das Auto auf den Rädern steht. Wie soll das erst sein, wenn es auf dem Dach liegt?» Selbst McLarens Jenson Button, ein Halo-Fan, monierte: «Es wird schwierig, die Startampel zu sehen.»

Neuer Besitzer = FI in der Schweiz?

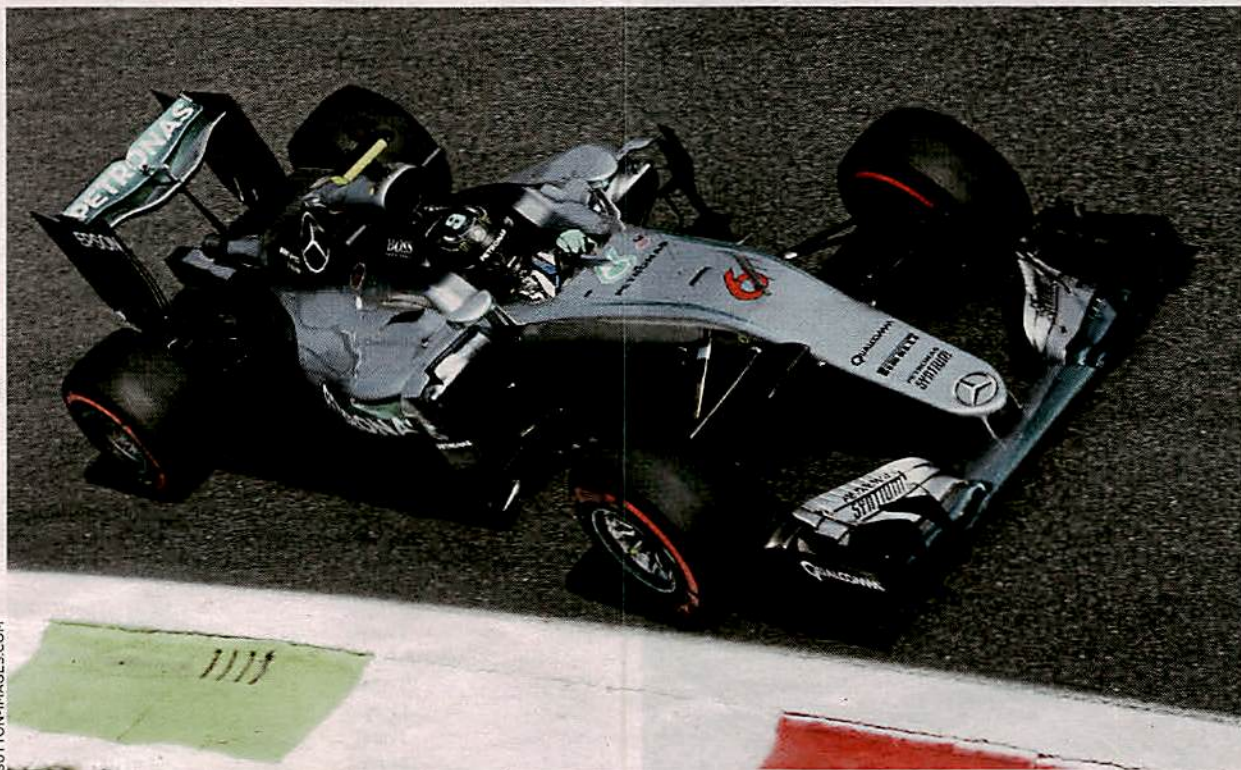
Verkauf Der Verkauf der Formel 1 (siehe Seite 3) hat in der Schweiz die Frage aufgeworfen, ob die Formel 1 aufgrund der neuen Besitzverhältnisse nicht doch einmal ein Gastspiel geben könnte. Die Antwort ist ein klares Nein! Rundstreckenrennen sind in der Schweiz seit dem schweren Le-Mans-Unfall 1955 verboten. Und dieses Verbot wurde bis heute nicht aufgehoben. Der Grund für die Spekulation ist simpel: Liberty Global, eine Schwesterfirma von Liberty Media, ist 2015 in die Formel E eingestiegen. Seither laufen Bemühungen, die Elektroserie in die Schweiz zu holen. ♦ MS/CE

KOMPAKT

»» **Ferrari** Die Zukunft von Ex-Ferrari-Technikchef James Allison ist weiter unklar. Der Brite, dessen Frau Rebecca im Frühjahr unerwartet gestorben ist, hat noch bis April 2017 eine Arbeitssperre. McLaren und Williams sind an ihm interessiert.

»» **Williams** Wie MSA schon aus Monza berichtet hat, steht F3-EM-Leader Lance Stroll (17) auf der Pole-Position für das zweite Cockpit neben Valtteri Bottas 2017. Das würde bedeuten, dass die Briten Platz für einen Testfahrer bekämen. Im Gespräch: der Russe Artem Markelov aus der GP2.

»» **Verstappen** Der Red-Bull-Pilot hat auf die Lauda-Kritik, er möge doch zum Psychiater gehen, cool reagiert: «Ja, wenn Lauda mich begleitet.» ♦ CE



Ein Auto, das inzwischen auf allen Rennstrecken schnell ist: Der Mercedes siegt in Monte Carlo genauso wie zuletzt in Monza

SUTTON-IMAGES.COM

Formel 3.5 Spielberg

Delétraz in Schlagdistanz

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Die Formel 3.5 hat in Spielberg die Läufe 11 und 12 absolviert. Noch hat sich Tom Dillmann als Leader nicht entscheidend von Louis Delétraz absetzen können.

40 Zähler beträgt der Vorsprung von Tom Dillmann auf seinen schärfsten Verfolger Louis Delétraz. Und das sechs Läufe vor Schluss. Am Red Bull Ring hat der Elsässer mit zwei Podestplätzen seine Führungsposition ausgebaut. Doch Delétraz bleibt ihm auf den Fersen. Im ersten Heat kam der Genfer nach seiner ersten Pole-Position sogar vor Dillmann ins Ziel. Der Sieg ging an den Franzosen

Matthieu Vaxivière, womit auf dem Podest ausschließlich Französisch gesprochen wurde.

Auch im zweiten Lauf konnten sich der Sieger und der Zweitplatzierte Dillmann in ihrer Landessprache unterhalten. Für Aurélien Panis war es der zweite Sieg nach dem Auftakttriumph in Aragón. Delétraz wurde Vierter – und ärgerte sich hinterher über einen verpatzten Boxenstopp. «Wir haben da zwei Sekunden liegen gelassen. Das klingt nach wenig, hat aber gereicht, dass ich auf P6 zurückgefallen bin. Immerhin habe ich dann noch Orudzhev und Vaxivière überholt.»

Vom Speed her, glaubt Delétraz, wäre ein Sieg möglich gewesen. Zum ersten Mal stand er in beiden Rennen in der ersten

Reihe. «Ich hätte auch sonntags die Pole geholt; hatte «Purple» in Sektor 1. Doch dann ist mir einer im Weg gestanden.»

Kein Glück hatte René Binder bei seinem Heimspiel. Im ersten Durchgang schied er nach einem Ausflug in die Botanik mit verstopften Kühlern aus. Lauf 2 beendete er außerhalb

der Punkte als Zwölfter, nachdem ihm ein Vogel am Helm getroffen hatte.

Wie ausgeglichen die neue 3.5 ist, zeigt ein Blick auf die Teamwertung. Da führt Lotus mit 241 Zählern – nur zwei Punkte vor den punktgleichen Arden und AVF. Die letzten Rennen versprechen also viel Spannung. ♦

FORMEL 3.5 V8 / Resultate

Spielberg/A, 4,318 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 31 Rdn (= 133,858 km); 15 Fahrer gestartet, 13 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 30 Rdn (= 129,54 km); 15 gestartet, 13 gewertet; Wetter Sa/So: leicht bewölkt/trocken.

1. Lauf: 1. Matthieu Vaxivière (F/SMP Racing) in 42:26,793 min (= 189,214 km/h); 2. Louis Delétraz (CH/Fortec) +0,977; 3. Tom Dillmann (F/AVF) +4,527; 4. Alfonso Celis jr. (MEX/AVF) +8,836; 5. Aurélien Panis (F/Arden) +10,268; 6. Roy Nissany (ISR/Lotus) +10,504; 7. Yu Kanamaru (J/Teo Martin Motorsport) +11,060; 8. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +13,800; 9. Marco Bonanomi (I/RP Motorsport) +15,874; 10. Vitor Baptista (BRA/RP Motorsport) +16,412; – out: René Binder (A/Lotus)

2. Lauf: 1. Aurélien Panis (F/Arden) in 41:26,486 min (= 187,552 km/h); 2. Tom Dillmann (F/AVF) +0,676; 3. Matevos Isaakyan (RUS/SMP Racing) +4,051; 4. Louis Delétraz (CH/Fortec) +5,771; 5. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +6,137; 6. Matthieu Vaxivière (F/SMP Racing) +8,820; 7. Alfonso Celis jr. (MEX/AVF) +12,055; 8. Vitor Baptista (BRA/RP Motorsport) +14,185; 9. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +19,894; 10. Marco Bonanomi (I/RP Motorsport) +21,118; – ferner: 12. René Binder (A/Lotus) +32,800

Stand nach 12 von 18 Läufen: 1. Dillmann 189 Punkte; 2. Delétraz 149; 3. Panis 147; 4. Nissany 132; 5. Vaxivière 130; 6. Binder 109; 7. Orudzhev 92; 8. Kanamura 53; 9. Celis 50; 10. Cecotto jr. 43; – Teams: 1. Lotus 241; 2. Arden 239; 3. AVF 239; 4. Fortec 173; 5. SMP 147; 6. RP Motorsport 86; 7. Teo Martin Motorsport 78; 8. Durango 6

Nächstes Rennen: 1./2. Oktober, Monza (I)
Internet: www.formulav8.com



Delétraz: Zweiter am Samstag



Panis: Sieger am Sonntag

Formel 3 Nürburgring

Stroll-Sieg nach Stallorder?

Lance Stroll hat auf dem Nürburgring einen weiteren Schritt in Richtung Titel gemacht. Nur Maxi Günther konnte mit dem F1-Piloten in spe halbwegs mithalten.

Lance Stroll gewann den ersten Heat mit einem Start-Ziel-Sieg, im zweiten musste er den führenden Maxi Günther erst überholen, um sich den größten Pokal abzuholen. In Umlauf 17 war es so weit: «Ich beschleunigte nicht optimal auf die Gerade, was Lance zu einem Angriff nutzte und an mir vorbeizog», so die offizielle Version von Maxi Günther. Doch die Tatsache, dass Günther nicht einmal versuchte, die Spitze zu verteidigen, ließ die Zuschauer vermuten, dass der Positionstausch nicht ganz freiwillig geschah – was bei Prema in der diesjährigen F3-EM nicht zum ersten Mal der Fall gewesen wäre.

Im dritten Heat hatte Günther sich am Start wieder die Führung geholt und behielt diese

bis zur Ziellinie. «Ich bin an diesem Wochenende meine ersten Formel-3-Rennen auf dem Nürburgring gefahren und bin stolz, eines davon gewonnen zu haben», freute sich der in Bayern lebende Prema-Pilot, dem zum Thema Stallorder kein Kommentar zu entlocken war.

David Beckmann, zweiter Deutscher im Feld, war weniger zum Feiern zumute. «Im ersten Quali war ich zu früh auf der Strecke, im zweiten hatte ich keine freie Runde. Da das Qualifying aber mehr als die halbe Miete ist, hatte ich kaum noch Chancen auf gute Platzierungen.» Mit einem tollen Start im zweiten Heat, (von P11 auf P7), zeigte der 16-Jährige immerhin eine Kostprobe seines Talents.

In der Fahrerwertung läuft es sechs Rennen vor Schluss auf einen Zweikampf zwischen Stroll und Günther hinaus. Der Kanadier reiste mit einem Vorsprung von 61 Zählern in die Eifel. Drei Tage später waren es 68 Punkte. ♦ AL



Maxi Günther

FORMEL-3-EM / Resultate

Nürburgring/D; 3,629 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken.

1. Lauf (26 Runden = 94,354 km, 17 Fahrer gestartet, 17 gewertet).

1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 35:40,320 min (= 158,703 km/h); 2. Maximilian Günther (D/Prema) +6,648; 3. George Russell (GB/Hitech) +9,470; 4. Nick Cassidy (NZ/Prema) +12,013; 5. Callum Iott (GB/Van Amersfoort) +12,523; 6. Ralf Aron (EST/Prema) +15,797; 7. Joel Eriksson (S/Motopark) +17,614; 8. Niko Kari (FIN/Motopark) +18,533; 9. Ben Barnicoat (GB/Hitech) +21,162; 10. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +21,809; – ferner: David Beckmann (D/Mücke) +24,787

2. Lauf (24 Runden = 87,096 km, 17 Fahrer gestartet, 14 gewertet).

1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 35:00,191 min (= 149,294 km/h); 2. Maximilian Günther (D/Prema) +3,727; 3. Joel Eriksson (S/Motopark) +5,855; 4. Ralf Aron (EST/Prema) +8,600; 5. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +8,928; 6. David Beckmann (D/Mücke) +11,375; 7. Callum Iott (GB/Van Amersfoort) +11,919; 8. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +14,024; 9. Pedro Piquet (BRA/Van Amersfoort) +17,303; 10. Niko Kari (FIN/Motopark) +19,975

3. Lauf (26 Runden = 94,354 km, 17 Fahrer gestartet, 17 gewertet).

1. Maximilian Günther (D/Prema) in 35:37,136 min (= 158,939 km/h); 2. Lance Stroll (CDN/Prema) +3,025; 3. Niko Kari (FIN/Motopark) +3,967; 4. Callum Iott (GB/Van Amersfoort) +8,730; 5. Nick Cassidy (NZ/Prema) +11,353; 6. Joel Eriksson (S/Motopark) +17,647; 7. George Russell (GB/Hitech) +18,432; 8. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +22,968; 9. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +24,876; 10. Ben Barnicoat (GB/Hitech) +25,483; – ferner: 13. David Beckmann (D/Mücke) +29,661

Stand nach 24 von 30 Läufen: 1. Stroll 364 Punkte; 2. Günther 296; 3. Cassidy 216; 4. Russell 215; 5. Iott 211; 6. Eriksson 165; 7. Hubert 124; 8. Barnicoat 120; 9. Aron 118; 10. Kari 102; 11. Jensen 100; 12. Câmara 97; – ferner: 15. Beckmann 50; – Teams: 1. Prema PowerTeam 690; 2. Hitech 444; 3. Van Amersfoort 368; 4. Motopark 353; 5. Mücke 275; 6. Carlin 238; 7. ThreeBond 23

Nächstes Rennen: 1./2. Oktober, Imola (I)
Internet: www.fiaf3europe.com

NACHRICHTEN

Power erhält grünes Licht für das Finale

IndyCar Am Wochenende steigt in Sonoma das Finale der IndyCar-Serie. Die gute Nachricht vorweg: Will Power, der Einzige, der dem Führenden Simon Pagenaud noch den Titel wegschnappen kann, hat von den Ärzten nach seinem Unfall in Watkins Glen grünes Licht gekriegt. Damit steht einem spannenden Finale nichts im Weg. Wobei Pagenaud die besseren Karten hat. Er liegt 43 Punkte vor Power. Allerdings gibt es beim Finale doppelte Punkte. Das heißt für einen Sieg 100 Zähler. Beim abschließenden Test in Sonoma (mit neuen Reifen) standen 20 Fahrer im Einsatz. Schnellster war Ryan Hunter-Reay.

Erster Triumph für Vandoorne in Japan

Super Formula Die Beförderung zum McLaren-Stammfahrer scheint Stoffel Vandoorne gutgetan zu haben. Beim Doubleheader in Okayama sicherte sich der Belgier seinen ersten Sieg im Land der aufgehenden Sonne. Im zweiten Lauf wurde er Siebter. André Lotterer belegte die Ränge 12 und 4. Es führt Yuji Kunimoto. Lotterer ist Dritter, Vandoorne Fünfter.

Sohn von Herta siegt am Red Bull Ring

Formel 3 Colton Herta, der Sohn von IndyCar-Teamchef Bryan Herta, hat in Spielberg beide Läufe zur Euroformula Open gewonnen. Der Österreicher Ferdinand Habsburg wurde im ersten Durchgang Zweiter. In Lauf 2 schied der Blaublüter aus. Mit auf dem Podium war im ersten Heat auch Tatiana Calderón. Die Kolumbianerin hat die Rennen in Österreich als Trainingsläufe mitgenommen. Sie startet für gewöhnlich in der GP3 Series.

Schumi jr. dreimal auf dem Podium

Formel 4 Wäre die italienische F4 eine olympische Disziplin, Mick Schumacher hätte in Vallelunga einen kompletten Medaillensatz abgestaubt. Dritter, Erster und Zweiter – damit hat Schumi jr. seinen zweiten Platz in der Gesamtwertung gefestigt. Vorne liegt immer noch Jenzler-Pilot Marcos Siebert. ♦ CE

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

WEC-COCKPIT LIVE



Von
Timo Bernhard
Porsche Team

Nach dem eher zähen Saisonbeginn inklusive der 24 Stunden von Le Mans scheint der Knoten auch für uns in der Startnummer 1 geplatzt zu sein. Bei der WEC-Premiere in Mexiko konnten wir mit unserem Porsche 919 Hybrid den zweiten Sieg in Folge einfahren – trotz einer kleinen Schrecksekunde, die ich als Fahrer, aber auch die gesamte Crew, bei einsetzendem Regen auf Slicks kurz vor Schluss noch erleben musste. Aber wie heißt es so schön: Ende gut, alles gut.

Es gibt noch eine weitere Redewendung, die ich gerne nach dem Rennen in Austin am kommenden Wochenende wahrheitsgemäß sagen würde: Aller guten Dinge sind drei. Denn mit dem dritten Sieg in Folge würden wir – Brendon Hartley, Mark Webber und ich – uns zumindest noch eine Minimalchance auf die Titelverteidigung in der Fahrer-WM erhalten. Davor steht aber eines der härtesten Rennen im Kalender. Nachdem die Höhenluft uns in Mexiko wider Erwarten prak-

tisch gar keine Probleme bereitet, ist das Wetter in Texas eigentlich immer extrem. Eine hohe Luftfeuchtigkeit und zu erwartende Temperaturen von über 30 Grad zu Rennbeginn sorgen fast für Sauna-Feeling.

Da das Rennen in der Dunkelheit bei unter 20 Grad endet, ist es wichtig, über die gesamte Rennstrecke die perfekte Balance im Auto zu haben. Denn mit abnehmender Streckentemperatur ändert sich das Gripniveau und so auch das Arbeitsfenster der Reifen. Ein zweiter Schlüsselfaktor ist der Überwindungsverkehr. Durch die speziell im ersten Abschnitt sehr kurvige Strecke wird es schwierig, am Limit fahrend immer sauber an den anderen Autos vorbeizukommen.

Ansonsten freue ich mich einfach auf die USA. Nicht nur wegen meiner vielen aktiven Jahre und der Erfolge dort, an die ich gern zurückdenke. Sondern auch wegen der tollen Sportwagenkultur. Der perfekte Rahmen also für Saisonsieg Nummer drei?



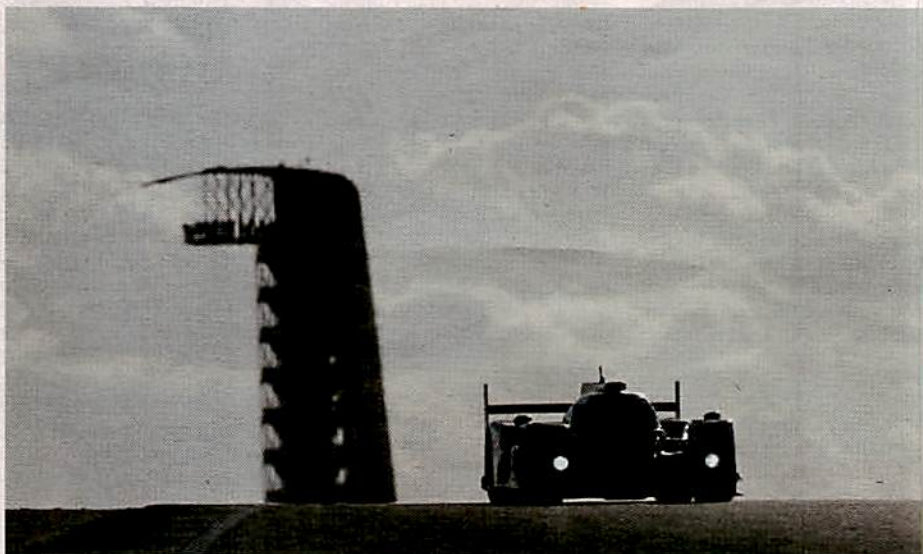
Nun Cowboyhut statt Sombrero: Hartley/Bernhard/Webber

SCHAEFFLER-NEWS

Schaeffler begleitet die Automobilindustrie als Entwicklungspartner mit zukunftsweisenden Technologien. Im Motorsport ist die Formel E zu einem wichtigen Testfeld geworden. Schaeffler ist seit Beginn in der ersten rein elektrisch betriebenen Rennserie aktiv, die nun mit einer spektakulären Aktion – genannt #ProjectIce – ein wichtiges Zeichen setzt.

Austin - Vorschau

Titelrennen geht weiter



Bis es dunkel ist: Am Fuße des markanten Aussichtsturms wird in Austin bis in die Nacht gefahren

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit 31 Fahrzeugen beendet die WEC am Wochenende bereits ihre kurze Amerika-Tour. Das Rennen im texanischen Austin könnte auch im Titelkampf zum Schlüsselerennen werden.

Mit dem US-Auftritt und somit dem zweiten Amerika-Rennen innerhalb von zwei Wochen endet gleichzeitig das zweite Saisondrittel. Sollten die WM-Leader Neel Jani, Marc Lieb und Romain Dumas (Porsche) ihren Vorsprung von derzeit 41 Punkten in etwa konservieren oder gar ausbauen können, dürfte die Vorentscheidung in der Fahrer-WM bereits gefallen sein.

Die seit Mexiko ersten Verfolger aus dem Toyota-Lager – Stéphane Sarrazin, Mike Conway und Kamui Kobayashi – wollen ihrem Arbeitgeber den längst überfälligen ersten Saisonsieg

bescheren und damit natürlich auch im WM-Rennen wichtige Punkte aufholen.

Bei Audi freut man sich auf die nun tatsächliche Rückkehr von Benoît Tréluyer ins Cockpit des 7er-R18, wo er Marcel Fässler und André Lotterer wieder unterstützen wird. Womöglich werden diese drei aber dem in der WM besser platzierten Schwesterauto von Lucas di Grassi, Loïc Duval und Oliver Jarvis Schützenhilfe geben.

Heimspiele in den Klassen

Im vergangenen Jahr dominierte Porsche beim US-Rennen fast nach Belieben. «Damit ist diesmal nicht zu rechnen», weiß Porsche-LMP1-Teamchef Andreas Seidl nur zu gut um den engen Wettkampf, den sich die drei Werksteams in diesem Jahr liefern. «Wir haben bei den jüngsten Läufen tolle Werbung für den Langstreckensport in der FIA WEC gesehen», pflich-

tet Audis Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich bei.

Speziell in den Klassen LMP2 und GTE-Pro treten die Lokalmatadore an. Bei den kleinen Prototypen ist es die Mannschaft von Extreme Speed Motorsport, die heuer im Rahmen der IMSA-Sportwagenserie schon die 24h von Daytona und die 12h von Sebring gewinnen konnte. Nach zuletzt zwei Podiums-Finishes – trotz Michelin-Bereifung – wird man beim Heimspiel die mittlere Stufe des Podests anpeilen. Gleiches hat Ford in der GTE-Pro im Sinn, die sowohl in der ISCC als auch beim WEC-Lauf je zwei GT einsetzen. In der GTE-Am-Kategorie wird wie gewohnt die Larbre-Corvette eingesetzt, welche also ihr «Heimspiel» feiert.

Die Rennaction ist diesmal sogar im Free-TV zu verfolgen: Eurosport überträgt das Rennen in der Nacht von Samstag auf Sonntag ab 0 Uhr live. ♦



Toyota: Klappt es in Austin mit dem ersten Saisonsieg?



Rückkehrer: Benoît Tréluyer

Porsche Carrera Cup Nürburgring

Ammermüllers Doppel

Von ANNETTE LAQUA

Michael Ammermüller war beim Porsche Carrera Cup auf dem Nürburgring zweimal nicht zu bezwingen, während Tabellenführer Sven Müller sich mit den Positionen 8 und 6 zufriedengeben musste.

Nach dem Qualifying eröffnete sich für Christian Engelhart plötzlich die unerwartete Chance, den Rückstand auf Müller zu reduzieren. Der eroberte zwar beide Poles, verlor sie später aber, weil sein Renner zu leicht war. «Wir gewinnen zusammen, und wir verlieren zusammen», so Sven, der seiner Konrad-Mannschaft keinen Vorwurf machte. «Auch ich mache Fehler, zum Beispiel auf dem Red Bull Ring, als ich falsch in meiner Startbox stand.»

Einstand mit Doppelsieg

Von hinten machte Porsche-Junior Müller sich also in beiden Rennen auf den Weg durch das Feld, um Schadensbegrenzung zu betreiben. «Es war nicht so einfach, denn ich musste mir die Reifen sehr gut einteilen», so Müller. «Mein Auto war su-



Ammermüller: Beim Debüt im Team 75 Bernhard zweimal das komplette Feld hinter sich gelassen

perschnell, aber mehr als P8 und P6 waren nicht möglich.»

Engelhart konnte seine Chance nur zur Hälfte nutzen. «Im ersten Heat lief es sehr gut, ich konnte als Zweiter zehn Punkte auf Sven gutmachen. Im zweiten hatten wir leider Probleme, wissen aber noch nicht, was der Grund dafür war», erklärte der diplomierte Ingenieur der Fahrzeug- und Motorentechnik nach der Zieldurchfahrt. Mit Mühe

rettete der Bayer Rang 5 gegen Müller und erhielt dafür zwei Zähler mehr als der Tabellenführer. Der reist mit einem Vorsprung von zwölf Punkten zum Finale nach Hockenheim.

Strahlender Doppelsieger in der Eifel wurde Michael Ammermüller, der bei seinem ersten Start mit dem Team 75 die optimale Ausbeute einfuhr. «Ohne Testfahrten bei einem neuen Team einzusteigen, war

nicht einfach. Aber wir haben uns schnell aneinander gewöhnt, und ich bin superhappy über die beiden Siege. Dass ich vorne mitfahren würde, damit hätte ich schon gerechnet, aber einen Doppelsieg kann man natürlich nicht planen.»

Freude herrschte am Nürburgring auch bei Dennis Olsen: Der Norweger sicherte sich mit zweimal P7 vorzeitig die Rookie-Wertung. ♦

BGTS Endurance Cup

Showdown in der Eifel



Die Gejagten im Titelrennen (v.l.): van Gisbergen, Bell, Ledogar

Am kommenden Wochenende dient der Nürburgring als Bühne für den Titelshowdown im Endurance Cup der Blancpain GT Series. Auch Deutschsprachige mit Chancen.

Die Favoriten sind klar: Come Ledogar, Rob Bell und Shane van Gisbergen (McLaren) haben nach zwei Saisonsiegen mit 68 Punkten die Tabellenführung inne. Doch die Vorentscheidung fiel bei den 24h Spa nicht, weil das Garage-59-Team dort das Pech nicht loswurde.

Ganz im Gegensatz zu den 24h-Siegern Philipp Eng, Alexander Sims und Maxime Martin,

die 43 (!) ihrer 55 Punkte in den Ardennen holten und nun mit intakten Meisterschaftschancen in die Eifel reisen.

Zwischen dem Rowe-BMW-Duo Eng/Sims/Martin – wobei Martin nicht startet – liegen noch die «Bentley Boys» Andy Soucek, Wolfgang Reip und Maxime Soulet mit 59 Zählern.

Punktgleich mit Eng haben mit den HTP-Mercedes-Teamkollegen Maximilian Buhk und Dominik Baumann weitere deutschsprachige Piloten noch realistische Aussichten auf den Titelgewinn. Sie spannen beim vorerst letzten 3h-Rennen in der Eifel wie üblich mit Jazeman Jaafar zusammen. ♦ MBR

Berg-EM/-DM

Heimerfolg für Brenner

Norbert Brenner im Opel Vectra V8 DTM gewann als Einheimischer den vorletzten Berg-DM-Lauf in Eichenbühl. Nach dem Ausschneiden von Top-Favorit Uwe Lang mit Motorschaden am Osella BMW war der Weg für den zehnfachen Bergmeister frei. Auf Rang 2 profitierte mit einem 2-Liter-Klassensieg Formel-3-Pilot Frank Debruyne von Langs Malheur.

Diese beiden sind vor dem Finale in Mickhausen nun punktgleich im DMSB-Cup. Sein bestes Saisonresultat markierte Thomas Conrad im CRS-Prototypen auf P3. Den KW-Berg-Cup-Gesamtsieg sicherte sich vorzeitig André Wiebe. ♦ TBU



Guter Zweiter: Debruyne

Berg-SM

Berguerand schon durch

Beim sechsten von sieben Läufen der diesjährigen Schweizer Automobil-Bergmeisterschaft für Rennsportwagen gewann Eric Berguerand auf der schon 1910 erstmals genutzten Gurnigel-Strecke vorzeitig die Titel. Der Walliser F3000-Lola-Pilot verwies bei seinem vierten Sieg in Folge im Berner Oberland den einheimischen Marcel Steiner (LobArt-Mugen) auf Platz 2. Rang 3 belegte Thomas Amweg (F3-Dallara-Mercedes) vor Christan Balmer (Formula-Master-Tatuus-Honda). Mit einem neuen Steckenrekord triumphierte Reto Meisel (Mercedes Benz SLK) bei den EL-«Produktionswagen». ♦ MG



Schon Meister: Berguerand

NACHRICHTEN

Langeveld wieder an der Tabellenspitze

Seat Leon Eurocup Niels Langeveld und Julien Briché hießen die Sieger bei den heißen Rennen am Red Bull Ring. Langeveld übernimmt damit auch wieder die Führung in der Gesamtwertung.

Titelentscheidung fällt am Nürburgring

Cup- & Tourenwagen-Trophy Beim ADAC Noordzee Cup in Zandvoort holte sich Fabian Erle (Seat) in beiden Rennen die Siege. Im ersten Lauf komplettierten Jesco Kaczmarek (Audi) und Jochen Thissen (Opel) das Podest. Im zweiten Durchgang landeten mit Marlon Mendgen und Frank Schröder zwei weitere Seat-Piloten auf dem Treppchen. Die Titelentscheidung zwischen Erle und Michael Heide (Mini), der zwei Klassensiege holte, fällt nun beim RGB-Saisonfinale am Nürburgring.

Perfekter Auftritt für Teo-Martin-BMW

Int. GT Open In Spielberg gingen die Siege an Miguel Ramos/Pieter Schothorst sowie Fernando Monje/Gustavo Yacamán. Damit sorgten diese beiden Fahrerduos für ein perfektes Wochenende des Teo-Martin-BMW-Teams. Gesamtleader bleiben Thomas Biagi/Fabrizio Crestani (Lamborghini).

Leimer gewinnt bei Ferrari Racing Days

Ferrari Challenge Bei den Rennen im Rahmen der Ferrari Racing Days gab es in beiden Rennen der Trofeo Pirelli ein rein deutschsprachiges Podium. Im ersten Durchgang setzte sich der Schweizer Fabio Leimer vor dem Deutschen Björn Grossmann und dem Österreicher Philipp Baron durch. Im zweiten Lauf gewann Grossmann vor Leimer und Baron. In der Coppa Shell siegte zweimal Rick Lovat vor Thomas Löfflad.

Most statt Zolder bei der Truck-EM

Korrektur In der letzten Ausgabe ist uns ein kleiner Fehler unterlaufen: Die Truck-EM gastierte im tschechischen Most und nicht wie fälschlicherweise geschrieben im belgischen Zolder. Dort starten die Trucks erst kommenden Wochenende. ♦ MBR

Nürburgring

Näher am Titel

Dem Ziel wieder näher: Nach dem dritten Saisonsieg kann Marco Wittmann bereits am Hungaroring Meister werden. KI. Foto: Gesprächsthema und Sonntagsieger Mortara

Von ARNO WESTER

Spitzenreiter Marco Wittmann (BMW) hat mit einem Sieg und Platz 3 einen großen Schritt in Richtung Titelgewinn gemacht. Ob sich Audi tatsächlich über den Erfolg von Edoardo Mortara freuen kann, wird sich noch zeigen.

Nach dem Rennen ist vor dem Rennen: Das dachte sich offenbar auch Mercedes-AMG-DTM-Teamchef Ulrich Fritz, als er eine «böse» Mail an den Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) geschrieben hat. Der Inhalt ist äußerst brisant und macht zudem – sehr zum Unmut von Mercedes-Benz Motorsport – momentan die Runde. Auch MSA durfte mithilfe der DTM-Kommission einen Blick darauf werfen. Stein des Anstoßes ist Martin Tomczyk, der angeblich mehrere Sternfahrer beim zweiten DTM-Rennen in Moskau eingebremst haben soll.

Der Bayer, der sich am Ende der Saison aus der DTM verabschiedet (siehe rechts), ist das Feindbild schlechthin bei den Stuttgartern. Deshalb durfte in der «Aufstellung» seiner bösen Taten auch nicht jene Aktion

fehlen, die Mercedes-Pilot Gary Paffett 2012 in Zandvoort angeblich den Titel gekostet hat. «Ich bin ja nicht der Einzige, der eine Kollision mit ihm hatte», ätzt Paffett noch heute und bricht dabei auch eine Lanze für seinen Markenkollegen Wikens: «Solche Aktionen wie in Moskau können Robert die Meisterschaft kosten.»

Mortara: 2017 zu Mercedes?

Der Fall Tomczyk, der angeblich sogar auf einer Geraden gebremst hat, wurde vom DMSB in Augenschein genommen. Auch der Versuch von Mercedes, mit den offen gelegten Daten, die der ARD ebenso zur Verfügung gestellt wurden wie die Incident Cameras, änderte nichts an dem Untersuchungsergebnis des DMSB: Tomczyk wurde ausdrücklich von allen Vorwürfen freigesprochen.

Mehr noch: Der DMSB sieht kritisch, «dass augenscheinlich versucht werden soll, über diesen Weg auf die unabhängigen Gremien der Sportkommissare und das Sportgericht Einfluss zu nehmen», sagte DMSB-Presprespacher Michael Kramp: «Wir gehen davon aus, dass in Zukunft in solchen Fällen zunächst Fakten gesammelt werden und anschließend – sofern

erforderlich – der offizielle Weg über die zuständigen Sportkommissare gewählt wird.» Fritz kann die Aufregung nicht nachvollziehen. «Uns lagen die Daten und die Auswertung der Incident Cameras nicht vor. Und einen Protest wollten wir auch nicht schreiben. Wir haben den DMSB lediglich um eine Klarstellung gebeten!»

Auch der zweite Aufreger des Wochenendes betraf Mercedes. Wie MSA aus gleich mehreren zuverlässigen Quellen des Volkswagen-Konzerns erfahren hat, wechselt der aktuelle Tabellenzweite Edoardo Mortara zur kommenden Saison von Audi zu Mercedes! Von allen drei Parteien gab es natürlich keine Bestätigung, aber auch kein Dementi! Fritz verwies darauf, dass über den Mercedes-Fahrerkader 2017 erst nach Saisonende diskutiert wird. Die Ingolstädter und auch Mortara wollten sich an den angeblichen Spekulationen nicht beteiligen.

Fakt ist: Mortara ist momentan trotz sportlichem Erfolg (dritter Saisonsieg vor Geburtstagskind Lucas Auer (22) und Titelrivale Wittmann) unzufrieden – das belegen auch Stimmen aus dem Audi-Lager. Die Gründe liegen auf der Hand: Der Genfer wurde in Zandvoort

von der Rennleitung mit einer Durchfahrtsstrafe belegt, weil er angeblich in einer Slow-Zone zu schnell gefahren ist – was nachweislich nicht stimmt. Die dadurch verlorenen Meisterschaftspunkte (mindestens acht) sorgten u.a. dafür, dass sich die Verantwortlichen bei Audi Sport in zwei Fällen für Jamie Green als den Fahrer entschieden, der per Teamorder unterstützt werden sollte, was Mortara in Moskau als «Witz» bezeichnete.

Und in Spielberg brachte sich der temperamentvolle Italiener, der neuerdings auch einen Schweizer Pass besitzt, selbst um die Früchte seiner Arbeit, als er an BMW-Fahrer António Félix da Costa ein Revanche-foul verübte und nach einer Strafe punktlos blieb. Dabei hatte die Rennleitung bereits einen Platztausch angeordnet!

Wittmann klar auf Titelkurs

Summa summarum fehlen Mortara mindestens 28 Punkte auf seinem Konto – zu viel für den äußerst ehrgeizigen Audi-Fahrer, der nach seinem Wechsel vom Audi Sport Team Rosberg zum Audi Sport Team Abt

Sportsline die Gesamtränge 5 und 4 belegte und dem wohl auch heuer der ganz große Erfolg verwehrt bleibt. Insofern macht der noch nicht offiziell bestätigte Wechsel von Mortara, der seit 2007 von den VW-Konzernmarken Volkswagen und Audi gefördert und unterstützt wurde, Sinn.

Auch BMW könnte von dem Wechselspiel, das für Unruhe bei den Rivalen sorgen dürfte, profitieren. Dabei braucht Wittmann, der im ersten Rennen vor Markenkollege Tom Blomqvist sowie Green und Mortara seinen zweiten Sieg in Folge und den dritten insgesamt feierte, bei den nächsten beiden Rennen in Budapest nur 18 Zähler mehr zu holen als Mortara, dann hätte er sich den zweiten Titel nach 2014 – erneut vorzeitig – gesichert. ♦





Die Titelrivalen zusammen auf dem Podest: Mortara (l.)/Wittmann



Rückschlag: Robert Wickens



P3 und bestraft: Jamie Green



In der Eifel wurde auch ausgeteilt - wie hier mit Scheider/Paffett

Martin Tomczyk

Leises «Servus»

Von ARNO WESTER

DTM-Urgestein Martin Tomczyk hat am vergangenen Freitag seinen Rücktritt aus der DTM bekannt gegeben. Weitere Änderungen werden sich ergeben (siehe links).

Tomczyk verlässt die DTM auf eigenen Wunsch, wie der Bayer im MSA-Gespräch (siehe «Nachgehakt») betont. Der 34-Jährige, für den die DTM seit 2001 durchgängig seine sportliche Heimat war, trat am 22. April 2001 in Hockenheim als damals 19-Jähriger und damit jüngster DTM-Fahrer zum ersten Mal in der populären Rennserie an.

Mit 19 fast auf dem Podest

Bereits in seinem zweiten DTM-Rennen verfehlte Tomczyk auf dem Nürburgring als Vierter im Abt-Audi TT-R seinen ersten Podestplatz nur um 0,507 Sekunden. Es dauerte immerhin drei Jahre, bis der Abt-Pilot in Estoril auf dem Siegerpodium (P3) stand. Seinen ersten DTM-Sieg feierte Tomczyk 2006, ebenfalls in einem Abt-Audi, in Barcelona. Sechs weitere folgten. 2011 sicherte er sich in seiner erfolgreichsten DTM-Saison den Fahrertitel als bis



Sagt der DTM nach 16 aktiven Jahren «Servus»: Martin Tomczyk

heute einziger Fahrer in einem «Jahreswagen» des Audi Sport Teams Phoenix.

Mit dem Wechsel zu BMW und zu anderen Teams (RMG und Schnitzer) suchte Tomczyk neue sportliche Herausforderungen. «Als er 2012 für unser DTM-Comeback zu BMW Motorsport kam, hat er das gesamte Projekt mit seiner unglaublichen Erfahrung erheblich vorangebracht», sagt BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt: «Mit seiner sehr lockeren Art – und das bei maxi-

maler Professionalität – ist er ein Sympathieträger. Umso mehr freue ich mich, dass er langfristig bei uns bleibt und ein wichtiger Teil unseres zukünftigen Motorsportprogramms wird.»

In seinen bisherigen 172 DTM-Rennen erzielte Martin Tomczyk zudem 28 Podestplätze, acht Pole-Positions und auch acht schnellste Rennrunden. Nach den beiden letzten Saisonstationen in Budapest und Hockenheim sagt der Bayer wohl eher leise «Servus». ♦

NACHGEHAKT BEI Martin Tomczyk

(34/D) Der Fahrer beim BMW Team Schnitzer spricht über seine Vergangenheit und Zukunft.



Von ARNO WESTER

? Wann hast du den Rücktritt aus der DTM beschlossen? Die endgültige Entscheidung ist am Norisring in Absprache mit BMW und meiner Familie gefallen.

? Was sind die Gründe? Die DTM hat sich in den vergangenen Jahren weiterentwickelt. Dabei habe ich die sportlichen Ziele, die ich mir selbst gesetzt hatte, nicht erreicht. Zudem habe ich die Leidenschaft für die DTM nicht mehr gespürt.

? Wem hast du in 16 Jahren DTM was zu verdanken? Ein großer Dank gilt Hans-Jürgen Abt und seinem Team, wo ich zehn Jahre lang das Handwerkszeug als Profi-Rennfahrer gelernt habe. Auch Dr. Wolfgang Ullrich und Audi haben mir damals den nötigen Rückhalt gege-

ben. Ernst Moser und Phoenix Racing waren 2011 der Schlüssel, um gemeinsam den DTM-Titel einzufahren. Sicher das Highlight meiner bisherigen Karriere.

? Warum hast du deinen Entschluss schon sechs Rennen vor dem Saisonende bekannt gegeben? Weil ich mit dem Nürburgring viele Emotionen verbinde.

? Was ist dein Wunsch für die letzten Rennen? Am liebsten möchte ich mich mit einem Podestplatz aus der DTM verabschieden. Und BMW helfen, den einen oder anderen Titel zu gewinnen.

? Wie sehen deine Zukunftspläne aus? BMW möchte sich im internationalen GT-Sport breiter aufstellen. Ich glaube, dass ich mich dort als Fahrer noch mehr weiterentwickeln und einbringen kann.

KOMPAKT

»» **Hans Werner Aufrecht** Der DTM-Chef hat am Nürburgring ein Jubiläum gefeiert. Vor etwas mehr als 30 Jahren (11. Juni 1986) wurde im ehemaligen Sporthotel «Tribüne» die ITR (Internationale Tourenwagen-Rennen) als DTM-Rechteinhaber und -vermarkter gegründet. Seither ist «HWA» der erste Vorsitzende.

»» **Masaaki Bandoh**, Aufrechts japanisches Pendant als Vorsitzender des japanischen Super-GT-Dachverbandes GTA, war mit einer Delegation und zu einem weiteren Informationsaustausch an den Nürburgring gereist. Über Inhalte der Gespräche, an denen angeblich keine Herstellervertreter teilgenommen haben, wurde nichts bekannt. Seit 2014 fährt die Super GT mit technischen Regularien, die an die DTM angelehnt sind.

»» **Edoardo Mortara** Ein weiteres Jubiläum feierte das

Audi Sport Team Abt Sportline: Der Sonntagsieger am Nürburgring bescherte der erfolgreichen Mannschaft aus Kempten im Allgäu den 50. DTM-Triumph seit 2000. Für Mortara war es heuer bereits der dritte Sieg. Für genauso viele Erfolge hat der 29-Jährige zuvor fünf Jahre (2011–2015) benötigt.

»» **Falsche Flagge** Einen peinlichen Flaggenfehler gab es bei der Siegerehrung nach dem ersten Rennen. Als die Hymne für Sieger Marco Wittmann ertönte, wechselte der drittplatzierte Audi-Kutscher Jamie Green das Podium und stellte sich neben den BMW-Piloten und seinen britischen Landsmann Tom Blomqvist (P2). Wegen des Platzaustausches in der letzten Runde war Green vor Mortara Dritter geworden. Statt der britischen wurde aber die italienische Flagge für den vermeintlich designierten Drittplatzierten Mortara gehisst. ♦ AW

2017

6 oder 7 Autos?

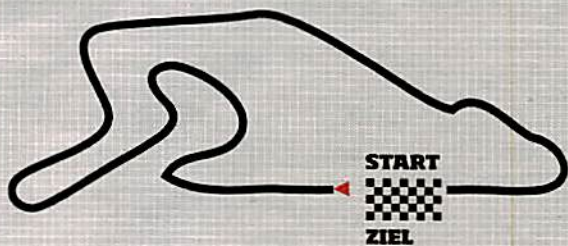
Die Frage, wie viele Fahrzeuge in der DTM-Saison 2017 zum Einsatz kommen, ist nach wie vor offen. Es sei noch keine endgültige Entscheidung gefallen, versicherten die drei Motorsportchefs von Audi, BMW und Mercedes-Benz nach einem Treffen am vergangenen Freitag am Nürburgring. Nach MSA-Informationen haben die Verantwortlichen der drei Hersteller beschlossen, jeweils rund sechs Millionen Euro einsparen zu wollen. Deshalb steht ein achttes Auto auch nicht zur Debatte. Wohl aber ein mögliches siebtes Cockpit, das beispielsweise mit einem hoffnungsvollen Nachwuchstalent besetzt wird.

Die guten Leistungen der Ersatzfahrer René Rast (Audi) und Felix Rosenqvist (Mercedes) zeigen, dass dies grundsätzlich sinnvoll ist. Für beide Piloten besteht durchaus die Chance, dass sie in einer der beiden letzten Veranstaltungen erneut zum Einsatz kommen. ♦ AW

DTM

STRECKE

Nürburgring / Kurzanbindung



Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

Start: Wittmann münzt seine geerbte Pole-Position in die Führung um.

9. Runde: Glock überholt Auer und ist jetzt Siebter. Tambay kollidiert mit Farfus und muss aufgeben.

12. Runde: Platztausch zwischen Green und Mortara, der jetzt Dritter ist.

13. Runde: Martin überholt Wickens: Platz 10.

15. Runde: Juncadella überholt Green für P4, Blomqvist und Mortara kollidieren leicht.

16. Runde: P2 bis P5 im harten Kampf. Spengler dreht Juncadella herum, Scheider mit der gleichen Aktion gegen Paffett.

Spengler und Scheider müssen zur Drive-Through.

21. Runde: Kollision zwischen Götz und Ekström im Kampf um P10.

23. Runde: Nach der Kollision mit Götz muss Ekström sein Auto abstellen.

30. Runde (Ziel): Wittmann gewinnt souverän vor Blomqvist und Green, der den dritten Platz in der letzten Runde von Mortara zurückbekommt. Glock komplettiert die Top 5.

Stand Fahrer

Stand Fahrer	
1. Wittmann	170
2. Mortara	137
3. Wickens	120
4. Green	119
5. Di Resta	100
6. Blomqvist	93
7. Ekström	82
8. Müller	78
9. Martin	76
10. Paffett	73
11. Auer	68
12. Glock	58
13. Spengler	51
14. Farfus	44
15. Vitoris	42
16. Molina	26

Stand Hersteller	
1. BMW	521
2. Audi	464
3. Mercedes-Benz	429

Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

Start: Auer bleibt in Kurve 1 vorn. Wittmann dahinter. Glock wird herumgedreht.

1. Runde: Di Resta muss nach einigen Kollisionen in der Startphase aufgeben.

5. Runde: Wittmann liegt nur 0,4 sek hinter Auer.

14. Runde: Die ersten Reifentopps: Farfus, Blomqvist, Molina und Wickens kommen zur Box.

17. Runde: Leader Auer und Verfolger Wittmann beim Pflichtstopp. Farfus bekommt eine Strafe für einen «Unsafe Release».

24. Runde: Green dreht im innerbritischen Duell Paffett herum: Es gibt eine Durchfahrtsstrafe.

29. Runde: Müller, Scheider, Vitoris und Tambay sind die Letzten beim Stopp.

33. Runde: Müller bezwingt Paffett im Kampf um P6.

35. Runde: Mortara setzt den erfolgreichen Angriff auf den Führenden Auer.

37. Runde: Ekström übernimmt P4 von Spengler.

39. Runde: Auch Müller schnappt sich Spengler.

43. Runde (Ziel): Mortara siegt vor Pole-Mann Auer und Wittmann.



Auer: Zwei «Poles», ein Podest

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

Nürburgring (D): 10. September 2016; 13. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 30 Runden à 3,629 km; 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+5,0 kg	RMG	30	42:47,780	-	1:24,505	1	25
2. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	+5,0 kg	RBM	30	+07,136	-	1:24,528	2	18
3. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	-5,0 kg	Rosberg	30	+09,031	-	1:24,468	3	15
4. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	30	+09,783	-	1:24,502	4	12
5. Timo Glock (D)	BMW M4	+5,0 kg	RMG	30	+11,768	-	1:24,844	8	10
6. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	30	+15,256	-	1:24,976	10	8
7. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	Mücke	30	+16,086	-	1:24,683	6	6
8. Maxime Martin (B)	BMW M4	+5,0 kg	RBM	30	+23,232	-	1:25,181	11	4
9. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	30	+32,197	-	1:25,405	13	2
10. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	30	+34,656	-	1:25,229	12	1
11. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	30	+35,080	-	1:25,383	20	0
12. Felix Rosenqvist (S)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	ART	30	+35,474	-	1:25,342	7	0
13. Christian Vitoris (D)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	Mücke	30	+36,626	-	1:25,291	16	0
14. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	-5,0 kg	Phoenix	30	+39,610	-	1:25,455	22	0
15. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	30	+42,009	-	1:25,376	18	0
16. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	+5,0 kg	Schnitzer	30	+43,445	-	1:25,234	17	0
17. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	30	+43,974	-	1:24,638	5	0
18. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+5,0 kg	MTEK	30	+45,506	-	1:24,662	9	0
19. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	ART	30	+47,271	-	1:25,147	14	0
20. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	+5,0 kg	Schnitzer	30	+49,613	-	1:25,404	21	0
21. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	-5,0 kg	Phoenix	30	+53,224	-	1:25,217	15	0
22. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	+5,0 kg	MTEK	30	+54,631	-	1:25,685	24	0
Nicht gewertet:									
Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	9		Kollision	1:25,598	19	0
Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	-5,0 kg	Rosberg	23		Kollision	1:24,925	23	0

¹ Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg); ² Startplatz

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.

Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.

Durchschnittstempo des Siegers: 152,635 km/h

Schnellste Runde: Green, 6. Runde, in 1:24,468 min (= 154,667 km/h)

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

Nürburgring (D): 11. September 2016; 14. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 43 Runden à 3,629 km; 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	-10 kg	Abt	43	1:01:31,597	-	1:24,470	6	25
2. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+15 kg	Mücke	43	+03,726	-	1:24,608	1	18
3. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+5,0 kg	RMG	43	+07,526	-	1:24,750	2	15
4. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	-10 kg	Abt	43	+07,849	-	1:24,274	10	12
5. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	-10 kg	Abt	43	+09,182	-	1:24,103	14	10
6. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+5,0 kg	MTEK	43	+11,812	-	1:24,844	3	8
7. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+15 kg	ART	43	+18,973	-	1:24,497	11	6
8. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	+5,0 kg	RBM	43	+20,895	-	1:24,914	4	4
9. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+15 kg	HWA	43	+21,826	-	1:24,731	9	2
10. Maxime Martin (B)	BMW M4	+5,0 kg	RBM	43	+27,220	-	1:24,811	19	1
11. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	-10 kg	Phoenix	43	+27,931	-	1:25,074	16	0
12. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	+5,0 kg	Schnitzer	43	+31,430	-	1:25,072	22	0
13. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+15 kg	HWA	43	+32,446	-	1:25,094	17	0
14. Timo Glock (D)	BMW M4	+5,0 kg	RMG	43	+34,178	-	1:25,089	13	0
15. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	-10 kg	Rosberg	43	+37,429	-	1:24,705	24	0
16. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	-10 kg	Rosberg	43	+40,173	-	1:24,845	7	0
17. Christian Vitoris (D)	Mercedes-AMG C63	+15 kg	Mücke	43	+40,957	-	1:24,951	18	0
18. Felix Rosenqvist (S)	Mercedes-AMG C63	+15 kg	ART	43	+45,546	-	1:24,930	12	0
19. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	+5,0 kg	Schnitzer	43	+54,822	-	1:25,196	21	0
20. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	-10 kg	Abt	43	+24,909	-	1:24,644	8	0
21. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	+5,0 kg	MTEK	43	+1:00,006	-	1:24,908	5	0
22. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	-10 kg	Phoenix	43	+1:00,571	-	1:25,192	20	0
23. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+15 kg	HWA	43	+1:13,880	-	1:25,382	23	0
Nicht gewertet:									
Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+15 kg	HWA	1		Kollision	00,000	15	0

¹ Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg); ² Startplatz

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.

Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben.

Am Nürburgring durfte im zweiten Rennen pro Fahrzeug ein Slick-Reifensatz maximal 30 Runden am Stück benutzt werden.

Durchschnittstempo des Siegers: 152,175 km/h

Schnellste Runde: Müller, 33. Runde, in 1:24,103 min (= 155,338 km/h)

Nächste Rennen: 24./25. September, Budapest (H)

Internet: www.dtm.com

Tourenwagen-WM

Die Rüpel gerügt

von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nicht zum ersten Mal in dieser Saison gibt es Kritik am Umgangston der Fahrer untereinander und an den entsprechenden (Nicht-)Strafen. Unterdessen stehen bei Volvo und Honda Entscheidungen ins Haus.

Schon nach den Rennen am Hungaroring sowie nicht nachvollziehbaren oder gar nicht vergebenen Strafen gab es Kritik am Mit- respektive Gegen-einander in der WTCC. Schon damals standen die Renn-Stewards, speziell bei Honda-Werksfahrer Rob Huff, im Verdacht, keine klare Linie zu fahren. Der Brite forderte, dass ein Ex-Rennfahrer ständiges Mitglied der Rennleitung sein solle.

Seitdem ist jedoch nichts passiert. Nun teilte Nick Catsburg (Lada) aus. Der Niederländer, dem in Motegi wie berichtet über Funk gepflegt die Hut-schnur platzte, sagte den Kollegen von «Touring Car Times»: «Man wird hier ja fast eingeleiten, andere Fahrer von der Strecke zu rammen, weil es sowieso



Gerieten in Motegi aneinander: Catsburg (vorn) und López

keine Strafen gibt». Dabei war er selbst es, der sich für unsportliches Verhalten (er fuhr José María López, der ihn seiner Meinung nach von der Strecke schob, als vermeintliches Revanchefoul ins Auto) eine Verwarnung einfiel.

Honda: Gehen oder bleiben?

Catsburg wetterte auch gegen Huff und die Volvo-Piloten, welche ihn jeweils von der Strecke gedrängt hätten. Lob gab es dagegen für Münnich-Pilot James Thompson, mit dem man

fair fighten könne. «Aber einige andere, inklusive López, schieben dich einfach raus.»

Bei Volvo steht die Entscheidung, wer den zweiten S60 neben Thed Björk in Shanghai (259.) pilotieren wird, unmittelbar bevor. Eine weitaus größere Entscheidung, die über den Verbleib in der WTCC, wird in Kürze von Honda erwartet. «Das Licht sollte bald noch grüner werden», ließ Hondas Europa-Motorsportmanager William de Braekeleer jedoch letzte Woche schon verlautbaren. ♦

Audi Sport TT Cup Nürburgring

Lachender Dritter

von MICHAEL BRÄUTIGAM

Joonas Lappalainen konnte am Nürburgring mit einem Doppelsieg die Tabellenspitze übernehmen – auch, weil sich die Überflieger Dennis Marschall und Sheldon van der Linde selbst einige Beinchen stellten.

Die Akteure des Audi-Markenpokals ließen es am Wochenende in der Eifel so richtig krachen. Nach eher verhaltenem

Start ins Samstagsrennen kollidierten erst Gosia Rdest und Max Hofer im Zweikampf. Weil Hofer dabei strandete, musste das Safety Car herauskommen.

Kaum war das wieder eingeschert, gaben sich die Akteure richtig Saures – allen voran Leader Sheldon van der Linde und Tabellenführer Dennis Marschall, die sich so oft ins Auto fuhren, bis beide Cup-Renner krumm waren und noch auf die Plätze 6 (Marschall) und 8 (Van der Linde) zurückfielen.

Lachender Dritter wurde Joonas Lappalainen, dem in der Anfangsphase das Heck von beiden Seiten onduliert wurde und der dadurch scheinbar schon chancenlos war. Aber wenn zwei sich streiten ... gewinnt Lappalainen vor Emil Lindholm und Rdest.

Lappalainen als Titelfavorit

Am Sonntag trieben es die Akteure noch weiter. Eine Massenkarambolage, ausgelöst vom quer stehenden Marschall an der Spitze, ließ gleich eine Handvoll Autos ausscheiden. Am spektakulärsten erwischte es dabei Van der Linde, dessen TT cup in Flammen aufging.

Auch Marschall, der als punktgleicher Tabellenführer mit Lappalainen ins Sonntagsrennen ging, nahm mit waidwundem Auto keine Punkte mit, sodass plötzlich Lappalainen, der also auch Sonntag gewann, der Titelfavorit ist.

Das Podium am Sonntag komplettierten der Schwede Nicklas Nielsen und Philip Ellis. Der Deutsch-Brite stand damit zum ersten Mal auf dem Podest. ♦



Das Sonntags-Podium: (v.l.): Nielsen, Lappalainen und Ellis

NASCAR Darlington & Richmond

13 Rennsieger gegen 3 Hamster

Das Feld für den diesjährigen «Chase» um den Sprint-Cup-Titel steht. Bei den letzten beiden Rennen der Regular Season in Darlington und Richmond gab es dabei keine großen Überraschungen mehr.

Die Sonntagnacht in Darlington gehörte eigentlich Kevin Harvick, der in 214 der 367 Runden die Zielinie als Führender überquerte. Aber in der Schlussphase nutzte Martin Truex Jr. einen von an diesem Abend vielen verpatzten Boxenstopps beim Dominator, um die Führung zu übernehmen und sie im Finish nicht mehr abzugeben – Saisonsieg Nummer zwei!

Da Truex zuvor schon gewonnen hatte, machte dieser Sieg in Sachen Chase-Einzug keinen Unterschied. Und auch

beim letzten Rennen der Regular Season stand mit Denny Hamlin ein alter Bekannter in der Victory Lane. Für den Gibbs-Piloten war es der bereits dritte Saisonserfolg.

Newman verpasst Chase

Neben den 13 verschiedenen Saisonsiegern galt es also, drei weitere Plätze für den ersten

Teil des Chase, die «Round of 16», über die Punkteausbeute herauszufahren. Hier hatte Chase Elliott in seiner starken Rookie-Saison letztlich keine Mühe, sich den ersten dieser Plätze zu sichern.

Dahinter kämpfte der Vizemeister von 2014, Ryan Newman, um seinen insgesamt achten Chase-Einzug, doch dieser blieb ihm verwehrt. Stattdessen lösten Austin Dillon und Jamie McMurray ihr Ticket für die «Playoff-Phase». ♦ MBR



D. Hamlin

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Darlington/So., Carolina (USA): 367 Rdn. à 2,198 km; 39 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.

1. Martin Truex Jr. (Toyota); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Kyle Larson (Chevrolet); 4. Denny Hamlin (Toyota); 5. Joey Logano (Ford); 6. Matt Kenseth (Toyota); 7. Kasey Kahne (Chevrolet); 8. Ryan Newman (Chevrolet); 9. Brad Keselowski (Ford); 10. Chase Elliott (Chevrolet); 11. Kyle Busch (Toyota); 12. Austin Dillon (Chevrolet); 13. Ryan Blaney (Ford); 14. Jeff Gordon (Chevrolet); 15. Jamie McMurray (Chevrolet); 16. Paul Menard (Chevrolet); 17. Chris Buescher (Ford); 18. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 19. Carl Edwards (Toyota); 20. Regan Smith (Chevrolet); 21. David Ragan (Toyota); 22. Clint Bowyer (Chevrolet); 23. A. J. Allmendinger; 24. Danica Patrick (Chevrolet); 25. Casey Mears (Chevrolet); 26. Matt DiBenedetto (Toyota); 27. Michael McDowell (Chevrolet); 28. Michael Annett (Chevrolet); 29. Josh Wise (Chevrolet); 30. Landon Cassill (Ford); 31. Reed Sorenson (Chevrolet); 32. Aric Almirola (Ford/DNF); 33. Jimmie Johnson (Chevrolet); 34. Kurt Busch (Chevrolet/DNF); 35. Tony Stewart (Chevrolet/DNF); 36. Greg Biffle (Ford/DNF).

Aktuell für Chase qualifiziert (nach 25 von 26 Rennen/Regular Season): 1. Keselowski (4 Siege/797 Punkte); 2. Kyle Busch (4/727); 3. Harvick (2/840); 4. Edwards (2/746); 5. Hamlin (2/729); 6. Truex Jr. (2/696); 7. Kenseth (2/669); 8. Johnson (2/656); 9. Logano (1/752); 10. Kurt Busch (1/728); 11. Larson (1/606); 12. Stewart (1/426); 13. Buescher (1/358); 14. Elliott 659 Punkte; 15. Dillon 651; 16. McMurray 648

Internet: www.nascar.com

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Richmond/Virginia (USA): 407 Rdn. à 1,207 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.

1. Denny Hamlin (Toyota); 2. Kyle Larson (Chevrolet); 3. Martin Truex Jr. (Toyota); 4. Brad Keselowski (Ford); 5. Kevin Harvick (Chevrolet); 6. Kasey Kahne (Chevrolet); 7. Jamie McMurray (Chevrolet); 8. Kurt Busch (Chevrolet); 9. Kyle Busch (Toyota); 10. Joey Logano (Ford); 11. Jimmie Johnson (Chevrolet); 12. Michael McDowell (Chevrolet); 13. Austin Dillon (Chevrolet); 14. Trevor Bayne (Ford); 15. Danica Patrick (Chevrolet); 16. Jeff Gordon (Chevrolet); 17. Aric Almirola (Ford); 18. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 19. Chase Elliott (Chevrolet); 20. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 21. Casey Mears (Chevrolet); 22. Clint Bowyer (Chevrolet); 23. Greg Biffle (Ford); 24. Chris Buescher (Ford); 25. Dylan Lupton (Toyota); 26. Reed Sorenson (Chevrolet); 27. Jeffrey Earnhardt (Ford); 28. Ryan Newman (Chevrolet); 29. Regan Smith (Chevrolet/DNF); 30. Josh Wise (Chevrolet); 31. Michael Annett (Chevrolet); 32. Carl Edwards (Toyota/DNF); 33. Tony Stewart (Chevrolet/DNF); 34. David Ragan (Toyota/DNF); 35. Brian Scott (Ford/DNF); 36. Landon Cassill (Ford/DNF)

Stand vor Chase-Beginn (nach 26 von 36 Saisonrennen): 1. Kyle Busch 2012 Punkte; 2. Keselowski 2012; 3. Hamlin 2009; 4. Harvick 2006; 5. Edwards 2006; 6. Truex Jr. 2006; 7. Kenseth 2006; 8. Johnson 2006; 9. Logano 2003; 10. Larson 2003; 11. Stewart 2003; 12. Kurt Busch 2003; 13. Buescher 2003; 14. Elliott 2000; 15. Dillon 2000; 16. McMurray 2000

Nächstes Rennen: 18. September, Joliet/Illinois (USA)

Internet: www.nascar.com

Rallye-WM

Besserer Mix soll's richten

Von REINER KUHN

Die Vorbereitungen für 2017 sind in vollem Gange. FIA und Vermarkter planen mit 14 WM-Läufen. Ein besserer Mix könnte die Problematik der Startreihenfolge verbessern.

In knapp vier Monaten beginnt nicht nur die Saison 2017, sondern mit den World Rally Cars der dritten Generation eine neue Ära. Nicht nur die Werksteams von Toyota, Volkswagen, Ford (M-Sport), Hyundai und Citroën arbeiten an einer erfolgreichen Zukunft. Auch die FIA und der WM-Vermarkter wollen die Rallye-WM weiterentwickeln. «In nahezu allen Bereichen hat die WM zugelegt», sagt Oliver Ciesla, Geschäftsführer

der WRC Promoter GmbH. «Diesen Weg werden wir weiter gehen, auch wenn es Rückschläge gibt wie die wegen Unwettern abgesagte Rallye China.»

Planungsdetails will Ciesla (noch) keine verraten, nur so viel: «Alle Beteiligten haben ein Interesse an einer WM-Rallye in China. Schon deshalb wird unser Kalendervorschlag erneut 14

WM-Läufe umfassen.» Neue Bewerber aus Chile, Kanada, Abu Dhabi müssen wohl ebenso auf 2018 warten wie eine wesentlich einfacher machbare Rückkehr in die Türkei. Deshalb scheinen die FIA und ihr WM-Promoter vor allem auf eine geänderte Reihenfolge zu setzen – auch um die vor allem von den Weltmeistern und Tabellenführern aus Wolfsburg

befeuerten Diskussionen um die Startreihenfolge abzuschwächen. So soll ein Asphalt-Lauf in den April rücken. Damit würde man gleich drei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Erstens hätte man die mit sechs Wochen unnötig lange Pause nach dem Saisonbeginn eliminiert, zweitens die mit Mexiko, Argentinien, Portugal, Sardinien, Polen und Finnland sechs aufeinanderfolgenden Schotter-Rallyes entzerrt. Und zu guter Letzt würde dem auf Grund der aktuellen Startreihenfolge auf unbefestigtem Geläuf benachteiligten Tabellenführer entgegenkommen.

Der Rallye-WM-Kalender 2017 dürfte frühestens im Spätherbst vorliegen. Das Auftakt-Trio mit der Rallye Monte Carlo, Schweden und Mexiko ist schon bestätigt. ♦



VW wird es begrüßen: Ein Asphalt-Lauf ist 2017 früher geplant

NACHRICHTEN

Meyer macht in Belgien alles klar

Rallycross-DM Das Finale der Deutschen Rallycross Meisterschaft im belgischen Maasmechelen hatte kaum begonnen, da war die Entscheidung bereits gefallen. Zwar lagen Mattias Meyer (Skoda Fabia) und Gerhard Völzer (Opel Manta) vor dem fünften und letzten Saisonrennen punktgleich an der Tabellenspitze, doch schon im ersten Qualifikationslauf kam das Aus für Völzer. Die erste Runde hatte der dreifache Ex-Meister noch nicht beendet, da musste er mit Getriebeschaden aufgeben. Passender Ersatz war nicht aufzutreiben und so fuhr Meyer mit Platz 2 im Finale schließlich den Titel ein. Der Rallycross-Pokal geht erwartungsgemäß an Dietmar Brandt (Audi). ♦ SK

DRM/Rallye Masters Niedersachsen

Kreim legt den Grundstein zum Titel

Von MICHAEL HEIMRICH

Fabian Kreim hat seinen ersten Titel zum Greifen nah. Bei der Rallye Niedersachsen war kein Kraut gegen den Skoda-Piloten gewachsen. Selbst WM-Star Mads Östberg hatte das Nachsehen. Der kämpfte allerdings mit stumpfen Waffen.

Das Ergebnis der Rallye Niedersachsen fiel deutlicher aus als von vielen im Vorfeld erwartet. Auch die Reihenfolge passte nicht. An der Spitze stand nicht etwa M-Sport-Werkspilot Mads Östberg, sondern Fabian Kreim. Der Skoda-Deutschland-Junior war während des vorletzten Laufs der Deutschen Rallye

Meisterschaft der dominierende Fahrer und feierte zusammen mit Beifahrer Frank Christian einen überlegenen Sieg. Beim Saisonfinale Ende Oktober reicht Kreim Platz 6, um sich zum ersten Mal zum Meister zu küren. Angesichts seiner bestechenden Form eine durchaus lösbare Aufgabe. «Natürlich ist so ein Vorsprung beruhigend. Aber auch bei der 3-Städte-Rallye müssen wir erst einmal ankommen, wenn wir jetzt auch nicht mehr zwingend gewinnen müssen», so Kreim.

Ernüchterung wegen Östberg

Nach den ersten Prüfungen machte sich angesichts der mageren Vorstellung von Östberg leichte Ernüchterung im Servicepark breit. Die einfache Er-

klärung: Der Norweger hatte nicht etwa das Fahren verlernt, sondern besitzt schlichtweg das falsche Getriebe für die Charakteristik einer deutschen Asphalt-Rallye. «Es ist zu kurz übersetzt. Uns fehlen bei der Höchstgeschwindigkeit über 15 km/h auf die Gegner», erklärte Östberg.

In den Reihen des familien-eigenen Adapta-Teams nahm man die Sache dennoch gelassen. Obwohl man keine passende Übersetzung besitzt, hatte man die Rallye Niedersachsen bewusst als Trainingslauf ausgewählt, schließlich bot sie vor dem WM-Lauf auf Korsika eine willkommene Möglichkeit, um die Fähigkeiten auf Asphalt zu schulen. Mit lediglich zwei Mechanikern war Östberg ange-

reist, und trotz der Niederlage war er keinesfalls betrübt, sondern freute sich, dass die eigenen Ziele erreicht wurden und gegen Ende der Rallye immer öfter die Bremspunkte saßen.

Für Christian Riedemann endete die Rallye Niedersachsen dagegen mit der Erkenntnis, dass er aus eigener Kraft seinen Titelrivalen Kreim nicht mehr besiegen kann. Mit fast einer Minute Rückstand landete der Peugeot-Pilot auf Rang 3. Zu Beginn hatte er sich bei den Reifen vergriffen, den finalen Angriff auf den zweitplatzierten Östberg verhaselte ein Getriebe-

Dritter Sieg und Leaderwechsel

Zum Führungswechsel kam es dagegen in der 2WD-Meister-

schaft. Philipp Knof holte sich den dritten Sieg in Folge und setzte sich an die Spitze der Wertung. Carsten Mohe verspielte den Sieg durch einen Fehler in einer Schikane. Als ihm beim Herausbeschleunigen das Lenkrad entglitt, touchierte er mit seinem Renault Clio einen Strohballen, und dieses Vergehen wird mit 30 Strafskunden geahndet. Noch härter erwischte es Hermann Gassner jr., der mit seinem Toyota GT86 zweimal von der Strecke abkam. Der zweite Abflug endete mit einem Überschlag und dem vorzeitigen Aus. Grund zur Freude gab es bei der Familie Gassner dennoch: Vater Hermann reichte Platz 4, um sich vorzeitig den Titel im ADAC Rallye Masters zu sichern. ♦



Eilt zum Titel: Kreim war bei der Rallye Niedersachsen überlegen



Podium: Östberg, Riedemann



Neuer 2WD-Leader: Knof

DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT/RALLYE MASTERS / Resultate

Rallye Niedersachsen, Osterrode: 8. von 9 Läufen; 386,84 Gesamtkilometer mit 13 WPs über 126 km, 43 Teams am Start, 29 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5) in 1:06:45,4 h; 2. Östberg/Floene (N/Ford Fiesta R5) +34,5 sec; 3. Riedemann/Vanneste (D/L/Peugeot 208 T16) +52,7; 4. Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8) +2:38,3 min; 5. Corazza/Limbach (D/Mitsubishi Evo 9) +3:44,7; 6. Knof/Stein (D/Citroën DS3 R3T) +4:51,3; 7. Mohe/Hirsch (D/Renault Clio R3T) +5:18,8; 8. Kranenburg/Van Teunenbroek (NL/Mitsubishi Evo 8) +5:53,3; 9. Schütte/David (D/Mitsubishi Evo 7) +6:17,3; 10. Johansen/Johannsen (DK/Renault Clio Maxi) +6:56,2

Leader: Kreim (WP 1-13/Ziel)

WP-Bestzeiten: Kreim 11; Östberg 2

Divisionssieger: Div. 1: Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5); Div. 2: Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8); Div. 3: Kölle/Zornig (D/Porsche 911); Div. 4: Knof/Stein (D/Citroën DS3 R3T); Div. 5: Keil/Hosse (D/Skoda Fabia); Div. 6: Rinke/Föhner (D/Suzuki Swift)

DRM-Stand: 1. Kreim, 160 Punkte; 2. Riedemann 139; 3. Dinkel 86; 4. Corazza 54; 5. Knof 42; 6. Neuville 38; 7. Leschhorn 38; 8. Mohe 27; 9. Gassner jr. 26; 10. Kremer 25

Nächster Lauf: 21./22. Oktober, 3-Städte-Rallye (D)

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

MotoGP

Die Letzten werden die Ersten sein

Von IMRE PAULOVITS

KTM hat als Erster die neue Vereinbarung zwischen den Herstellern und der Dorna unterschrieben. Damit haben sich die Österreicher für mindestens fünf Jahre in der MotoGP verpflichtet.

Der neue Vertrag, der die Rechte und Pflichten zwischen der Dorna und den Herstellern in der MotoGP regelt, steht für sich schon für eine neue Ära. Als Abschluss seines Plans zur Abrüstung, Regelkonsolidierung und Zukunftsstabilisierung hat Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta zunächst eine grundlegende Finanzierung präsentiert, bei der die Dorna den unabhängigen Teams de facto die Materialkosten zur Teilnahme an der MotoGP-WM erstattet. Als allerletzten Schritt hat er nun den neuen Vertrag mit den Herstellern aufgesetzt, der diese wiederum finanziell entschädigt, wenn sie das Material an die Teams zu den von der Dorna vorgeschriebenen Konditionen liefern, und der die Teilnahme an der MotoGP-WM auch in anderer Weise lukrativ macht.

Bekanntnis zur MotoGP

KTM-Rennleiter Pit Beirer, der zuvor für das andere Riesenprojekt der Mattighofener im US-Motocross in Amerika war und so eine anstrengende Woche hinter sich hatte, traf sich in Misano mit Dorna-Chef Ezpeleta, um die letzten Details zum zukünftigen MotoGP-Einsatz von KTM zu klären, und dabei hatte er gleich den neu aufgesetzten Herstellervertrag



Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta (links) und KTM-Rennleiter Pit Beirer: Handshake auf die Zukunft

unterzeichnet. Damit sind die Österreicher die Ersten, die mit der Dorna die neue Zeit einläuten. «Wir haben uns mit dem Vertrag, den uns die Dorna vorgelegt hat, rasch und intensiv beschäftigt und ihn am Freitag dann mit Stolz und Freude unterschrieben», erzählt Beirer. «Damit haben wir uns aber auch für fünf Jahre für die MotoGP verpflichtet. Dass wir die Ersten waren, hat uns dann selbst überrascht, wir freuen uns aber sehr darüber. Seit wir

den Vertrag vorliegen hatten, habe ich ihn mit dem Vorstand besprochen, auch, ob wir diese Verpflichtung von fünf Jahren eingehen können. Jetzt ist es schriftlich besiegelt, dass wir nicht nur probieren wollen, ob wir dabei sein können, sondern dass es ein langfristiges Projekt ist. Das war für uns aber sowieso klar.»

Beirer lobt dabei die Arbeit des MotoGP-Vermarkters. «Die Dorna hat in den letzten Jahren absolut die richtigen

Schritte eingeleitet, um diesen Sport attraktiv zu machen. Sie haben die Reglements so beeinflusst, dass es spannende Rennen gibt. Dazu haben sie Rahmenbedingungen geschaffen, die die Teilnahme für die Hersteller attraktiv machen. Die Art der Fernsehübertragung mit Highspeed-Kameras, attraktive Grands Prix, also die ganze Arbeit, mit der Ezpeleta und sein Team die MotoGP aufgewertet haben, macht sie zur besten Serie, die sich für

die Hersteller lohnt, dabei zu sein. Ich denke, da kann ich auch für die anderen Hersteller reden, dass all dies eine große Motivation ist, dabei zu sein.»

Im Fahrplan für Valencia

Für den KTM-Wildcard-Einsatz beim WM-Finale in Valencia geht die Arbeit auf Hochtouren weiter. «Beim letzten Test hatten wir den ersten Sturz mit einem Totalschaden, bei dem das Team herausfinden konnte, wie montagefreundlich das Bike im Ernstfall ist und wie schnell sich das Motorrad wieder aufbauen lässt», verrät Beirer. «Wir hatten Regen, trocken, Asphalttemperaturen von zehn bis 50 Grad, wir haben so ziemlich alles durchgespielt und fühlen uns ordentlich vorbereitet für Valencia», so Beirer. «Das einzige Manko für Mika Kallio wird sein, dass die anderen noch mit den Flügeln antreten, was nächstes Jahr verboten sein wird und wir so keine entwickelt haben, während die anderen noch damit fahren. Unsere Ausrichtung ist ja Katar 2017, da ist Valencia nur ein kleiner Schritt auf dem Weg.»

Der große Schritt folgt aber schon bald danach für KTM. Sie werden mit einem Schlag vom Hersteller, der bislang in der Motorrad-WM nur in der Moto3 dabei war, zum einzigen Werksteam, der alle drei Klassen beschickt. Damit hat sich der mittlerweile größte Motorradhersteller Europas klar zu seiner Zukunft bekannt. Den Vorzeichen nach für eine rosige Zukunft, sowohl für KTM als Global Player des Motorradgeschäfts als auch für die Motorrad-WM als ein Teil dieses Geschäfts. ♦

Superbike-WM

Mit neuer Klasse in die Zukunft

Ab 2017 wird die Super-sport 300 an allen europäischen Superbike-WM-Läufen das Programm bereichern.

«Derzeit verstehen noch die wenigsten Leute, was wir mit dieser Klasse vorhaben», weiß Dorna-Superbike-WM-Manager Javier Alonso. «Aber bislang hat der Superbike-WM eine Nachwuchsklasse gefehlt, in der Jugendliche einsteigen können und aus der sie sich bis zu den Superbikes entwickeln können.»

Bislang gab es in unseren Breiten tatsächlich noch keine

Serie, die sich mit der zukünftigen Klasse vergleichen lässt. «Aber in Italien fahren diese Bikes in der Junior-Trophy bereits gegeneinander, und diese hat sich als sehr ausgeglichen erwiesen», verweist Alonso. «Da gibt es Einzylinder von KTM, die Honda 300, die Kawasaki 300 und die Yamaha 300. Deshalb nutzen wir auch diese Erfahrung und unterhalten uns intensiv mit den Veranstaltern der Italienischen Meisterschaft, damit wir Synergien mit ihnen schaffen können. Wir reden auch mit den Herstellern. Da haben wir bereits unterschied-

liche Antworten darauf, was mit dieser Klasse geschehen soll. Derzeit kommt sie noch etwas zögerlich rüber, aber das Gleiche hatten wir ja bereits in der Motorrad-WM, als wir von den 250ern auf die Moto2 umgestellt haben. Heute weiß jeder, wie gut Moto2 ist. Wir wollen junge Menschen in den Motorsport einbinden, und Super-sport 300 bietet dafür die beste Möglichkeit.»

Das genaue Reglement soll noch im Laufe des Herbstes fertig ausgearbeitet sein, damit es die FIM für die Saisonvorbereitungen verabschieden kann. ♦ IP



300er in der Italienischen Meisterschaft: Ausgeglichene Rennen

Grand Prix von San Marino - MotoGP

Wie Phoenix aus



Der Überraschungsmann: Dani Pedrosa hat wieder zu seiner alten Form gefunden. Mit der richtigen Reifenwahl war er in Misano für alle eine Nummer zu schnell

der Asche

Von IMRE PAULOVITS

Nicht Valentino Rossi, sondern Dani Pedrosa gewann im Hexenkessel von Misano. Der kleine Spanier hat sich wieder gefunden und eine goldrichtige Reifenwahl getroffen.

Plötzlich war es in Misano ganz still. Während die Menge jedes Mal laut aufschrie, wenn Valentino Rossi in Führung liegend vorbei kam, und man so aus dem infernalischen Getöse der MotoGP-Geschosse genau heraus hören konnte, wo er sich gerade befindet, machte Dani Pedrosa einen Platz nach dem anderen gut. Als er Jorge Lorenzo überholte und innerhalb von einer Runde Rossis 1,2-Sekunden-Vorsprung auf die Hälfte reduzierte, wurde plötzlich allen klar, dass nicht der Mann, der die Massen hierher gelockt hat die besten Chancen auf den Sieg hat. Und als Dani Pedrosa trotz aller Anstrengungen von Rossi, an ihm dranzubleiben müheles wegzog, wurde dies zur Gewissheit.

Trotz alledem: Rossi hatte gekämpft, und die Art, wie er nach dem Rennen von seinen Fans gefeiert wurde, sprach Bände. Dani Pedrosa war längst bei seinem Team angekommen, die die ihn einer nach dem anderen umarmte, doch draussen wollten die Umarmungen bei Rossi einfach kein Ende nehmen. Und die Show, die er eigentlich für den Sieg vorbereitet hatte, liess er sich auch auf dem zweiten Platz

nicht nehmen. Ganz zum Schluss zog er seinen Hut auf, der den der Blues Brothers gleich, zog seinen Stiefel aus, um wie zuvor Jack Miller in Assen, den Siegersekt daraus zu trinken. Sweet Home Misano, die Party konnte auch so stattfinden.

Wieder zur Form gefunden

Es war einer der typischen Pedrosa-Siege, aber einer, mit dem man noch vor zwei Rennen niemals gerechnet hätte. Schon am Samstag fiel auf, dass der Honda-Werkspilot plötzlich in FP4 eine schnellste Runde nach der nächsten absputzte. Wenn Valentino Rossi zum Schluss auch die schnellste Runde dieser Sitzung fuhr, hatte Pedrosa in aller Stille den ersten Warnschuss abgefeuert. Dann wuchs er im Rennen über sich hinaus. Dabei hatte wie schon in Brunn und in Silverstone die die richtige Reifenwahl entschieden. Und diesmal hatte Dani Pedrosa damit völlig richtig gelegen.

«Ich hatte mich im Warm-up mit dem weichen Vorderreifen einfach wohl gefühlt, und deshalb habe ich mich für diesen entschieden», gab Pedrosa zu. «Er hat sich dann auch genau als der richtige erwiesen. Ich hatte beim Einlenken einen sehr guten Grip gehabt und konnte mir dort die Vorteile herausfahren.»

Aber wie konnte er sich plötzlich über all die Probleme, die ihn mit den Michelin-Reifen und der Einheitselektronik über die ganze erste Saisonhälfte ge-

plagt hatten, so hinwegsetzen? «Es sind keine neuen Teile», sagt Pedrosa. «Wir hatten bei den Tests in Brunn eine Richtung bei der Abstimmung eingeschlagen, die wir in Silverstone dann weiterverfolgt haben. Ich hatte mich dann gezwungen, so viel wie möglich mit dieser unverändert zu fahren, und dabei habe ich gelernt, die Michelin-Reifen zu verstehen.»

Jeder hat es ihm gegönnt, denn der kleine Spanier hat nach all den Rückschlägen nach Unfällen sich wieder hochgearbeitet, und als er am Ende letzten Jahres wieder bei der Form angekommen war, nach der er all die Zeit strebte, warf ihn der neue Einheitsreifen so weit zurück, dass es schon gar kein Licht mehr am Ende des Tunnels zu sehen war. Umso mehr hat Pedrosa nun bewiesen, wo sein wirklicher Wert liegt.

Und der der MotoGP. Denn nun haben wir aus 13 Rennen acht verschiedene Sieger. Dazu haben wir sie wieder, die großen Vier der letzten Jahre. Ergänzt mit den jungen, die jetzt noch kommen.

Qual der Wahl

Im Bestreben nach maximaler Sicherheit und damit sie nach der vielen Kritik, speziell über die Vorderreifen, sie auch wirklich jeden zufriedenstellen, hatte Michelin wieder drei Vorderreifen zur Auswahl gestellt. Wenn auch die meisten Fahrer die mittlere Härte wählten, die dazu noch eine andere Karkas-

Stefan Bradl

Motor, Chassis falsch

Zwar gab es mit Platz 12 wieder Punkte für Stefan Bradl, glücklich wurde er damit aber nicht.

«Eigentlich sind wir den schlechten Motor im schlechten Chassis im Rennen gefahren - mit dem ganzen hin und her war es aber auch nicht leicht, die Dinge auszusortieren», resümierte ein frustrierter Stefan Bradl. Was war passiert?

Im FP4 ist an Bradls Motorrad, das mit der neuesten Entwicklungsstufe des Aprilia-Rahmens ausgerüstet war der dritte Gang kaputtgegangen, so musste der deutsche Aprilia-Werksfahrer das Qualifying mit dem alten Rahmen fahren. «Nichts desto Trotz habe ich meine beste Qualifikation in diesem Jahr erreicht», konnte er der Situa-

on etwas Gutes entnehmen. Zeitweilig war Bradl gar auf dem zweiten Platz von Q1, den ersten Einzug in die Q2 mit der Aprilia verpasste er um drei Zehntelsekunden gegenüber Héctor Barberá.

Schwerer wog aber, dass wegen der zwei Fahrwerke die Daten fehlten, um ein optimales Paket für das Rennen zusammenzustellen. «Im Warm-up wollten wir eigentlich einen Vergleichstest zwischen dem alten und dem neuen Rahmen machen. Dafür war es aber noch zu kalt. Und wir kamen wir nicht wirklich weiter», knirschte Bradl. «So habe ich mich für das Chassis entschieden, mit dem ich das Quali gefahren bin. Doch dem fehlte die Bremsstabilität, und ich habe während des Rennens Armpump bekommen.» ♦ IP



Bradl: Getriebedefekt brachte Wochenende durcheinander

se aufwies, musste Valentino Rossi hinterher feststellen: «Michelin hat eine Palette, von der mehrere Reifen funktionieren. So gibt es nicht mehr so etwas wie den richtigen Reifen für ein Rennen. Jeder der Reifen kann bei den unterschiedlichen Abstimmungen und Fahrstilen der richtige sein. Der Reifen, den Dani hatte, hätte bei mir nie und nimmer funktioniert.»

Wie schon in Silverstone hatte Marc Márquez von den beiden Honda-Werkspiloten die schlechtere Wahl getroffen. «Ich habe früh gemerkt, dass ich den falschen Vorderreifen gewählt habe, denn das Vorderklappte immer ein», gab der WM-Leader zu. «Als mich Dani überholt hat, habe ich versucht, ihm hinterher zu fahren. Ich musste mir aber schnell eingestehen, dass ich höchstens stürzen werde, wenn ich nicht nachgebe.»

Auch Maverick Viñales, der große Sieger von Silverstone, der am Samstag mit dem drittschnellsten Trainingszeit seine Form zu untermauern schien, schaffte es diesmal nicht zu brillieren. «Diese Strecke und die Hitze passten einfach nicht zu unserer Maschine. Wenn es so

heiß war, hatten wir auch in den letzten Rennen immer Probleme», gab der Suzuki-Werkspilot zu. «So geht der fünfte Platz hier in Ordnung. Mit der Front war ich zufrieden, aber hinten hatte ich überhaupt keinen Grip, und meinen Fahrstil auf dieser Strecke darauf einzustellen, war wirklich nicht leicht. Zu Beginn konnte ich noch in der Führungsgruppe mithalten, aber dann musste ich zurückstecken.»

Die Nerven liegen blank

Pole-Sitter Jorge Lorenzo konnte sich auch nur zu Beginn an der Spitze halten, gegen Rossi und Pedrosa hatte er diesmal keine Chance. Doch der richtige Knaller kam eine Stunde nach dem Rennen in der Pressekonzferenz. Lorenzo musste bei dem Manöver, als ihn Valentino Rossi überholt hat, sein Bike aufrichten. Darauf angesprochen behauptete er, dieses Manöver sei zu hart gewesen. Als Rossi ihn dann entgegnete, dass er anderer Meinung ist, legte Lorenzo noch nach, und es kam zu einer heftigen verbalen Auseinandersetzung. Für die letzten fünf WM-Läufe ist für Zündstoff gesorgt. ♦



Party nicht verderben lassen: Rossi feierte auch den zweiten Platz mit Hut und Sekt aus dem Stiefel

MotoGP

Sicherheit kann auch Verwirrung stiften

Die Umbauarbeiten in Misano, die den Sicherheitsstandard der Adriastrecke auf den neuesten Stand gehoben haben, sorgten auch für Verwirrung und einer zurückgenommenen Jury-Entscheidung.

Eigentlich haben die Umbauarbeiten schon letztes Jahr stattgefunden, als die Firma Studiopro, die auch für die Neuasphaltierung und den Umbau in Sepang zuständig war, der 1972 erbauten Strecke an der Adriaküste nicht nur einen komplett neuen Asphaltbelag aufgezogen, sondern auch die Curbs und die Auslaufzonen kräftig überarbeitet hat. Dabei wurden die Randsteine ganz flach gewählt und hinter ihnen großzügige Asphaltflächen angelegt, die bei Bremsern oder Herausstragen aus der Kurve für zusätzliche Sicherheit sorgen. Für dieses Jahr wurden einige Stellen neu bemalt, und die Rennleitung gab vor dem



Cal Crutchlow: Bestraft und dann wieder zurückgenommen

Wochenende ein Rundschreiben aus, in dem sie darauf aufmerksam machte, an welchen Stellen das Überfahren welcher Farbfläche als Verlassen der Strecke gesehen und deshalb mit der Streichung der Trainingsrunde oder mit einem Platz Zurückfallenlassen im Rennen geahndet wird. Die Sache las sich recht kompliziert. Im Qualifying traf es gerade Lokalheld Valentino Rossi, doch die Fahrer

sagten einhellig, dass sie das für ihre Sicherheit in Kauf nehmen.

Cal Crutchlow hatte im Rennen ein angelaufenes Visier, sah so in Turn 1 die Begrenzung nicht, und so wurde er mit 1,5 Sekunden Zeitstrafe belegt, womit er hinter Pol Espargaró zurückfiel. Da sein Data-Recording aber bewies, dass er in den betreffenden Runden langsamer war, wurde die Strafe wieder aufgehoben. ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** Jorge Lorenzo löschte im Qualifying seinen eigenen, im letzten Jahr auf Bridgestone-Reifen aufgestellten Rekord aus. Damals fuhr er 1:32,146. Bereits mit dem ersten Reifensatz verbesserte der

amtierende Weltmeister die Marke auf 1:32,076, bevor er zum Schluss 1:31,868 fuhr. «Ich wollte einfach die 1:32-er-Mauer knacken. Deshalb habe ich in meiner letzten Runde überall mehr riskiert, aber es hat sich ausgezahlt», so Lorenzo.

»» **MotoGP** Einige Teams haben am Montag (nach Redaktionschluss) in Misano getestet. Die Honda-Werkspiloten Marc Márquez und Dani Pedrosa probierten einen möglichen neuen Motor für 2017 aus. ♦ IP

GASTKOMMENTAR

Misano ist das Land von Valentino Rossi



(68/1) Der legendäre Grand-Prix-Manager über die Gründe, warum Misano immer eine ganz besondere Party in der Motorrad-WM ist.

Von CARLO PERNAT

Misano ist einfach Italien, Sonne und Meer, und deshalb ist dieser Grand Prix auch etwas ganz Besonderes. Mugello ist vom technischen Gesichtspunkt her sicher die bessere Strecke, und Misano mögen auch nicht alle Fahrer. Aber so viel Spaß wie hier haben sie trotzdem selten, schon allein wegen der Adriaküste. Misano umgibt auch ein besonderes Flair, weil die wichtigsten Fahrer Italiens aus seiner direkten Umgebung stammen: Valentino Rossi, Loris Capirossi, Andrea Dovizioso und Marco Simoncelli. So ist jeder italienische Fahrer, der in den letzten Jahren in der MotoGP gewonnen hat, in dieser Gegend geboren. Dazu ist die Strecke heute nach Marco Simoncelli benannt, und sein Name gibt ihr noch mehr Bedeutung. Die Leute lieben Marco bis heute, und an diesem Wochenende hat die Simoncelli-Stiftung zwei Millionen Euro für ein Jugendzentrum bereitgestellt. Misano war auch schon immer ein Zuschauer magnet. Die Älteren verbinden Motoren und Benzindampf mit dieser

Strecke, die Jüngeren sehen sie einfach als das Land von Valentino Rossi. Er ist nur 20 Kilometer von hier geboren, und so ist es kein Wunder, dass die Strecke jedes Jahr gelb wird und der Grand Prix seit Jahren ausverkauft ist. Sie kommen einfach für Valentino. Derzeit hat die MotoGP richtig gute Fahrer. Was ihr guttäte, wären wieder Top-Piloten aus Amerika. Früher waren sie eine mächtige Schule. Kenny Roberts, Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey und Randy Mamola haben eine Ära geprägt. Es war eine ähnliche Schule wie die der Australier, die mit Wayne Gardner, Mick Doohan, Kevin Magee oder Casey Stoner viele große Fahrer hervorgebracht hat. Heute haben wir die Schule von Valentino Rossi. Der Motorsport ist Valentinos Disneyland, er liebt Motorräder und wird nie von ihnen ablassen. Er hat seine Schule gegründet, um eines Tages auch in anderer Form in der MotoGP zuhause sein zu können. Racing ist sein Leben. Und auch die Dorna und Yamaha tun alles, um ihn auf ewig hier zu halten.

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Misano hat in den letzten Jahren mit dem zweiten Frühling von Valentino Rossi immer wieder neue Zuschauerrekorde verzeichnet. Für dieses Jahr wurde deshalb auf der Zielgeraden eine neue Tribüne errichtet. Aber auch so war die Strecke erneut so von Fans umlagert, dass man keine Stecknadel hätte fallen lassen können. Nach dem Zieleinlauf gab es wieder die übliche Stürmung der Strecke, und die letzten Fans harrten bis zum Einbruch der Dunkelheit im Fahrerlager und an

dessen Ausgang aus, in der Hoffnung, einen Blick auf ihr Idol zu erhaschen – oder dem gewaltigen Verkehrsstau zu entgehen, der auf den Zufahrtsstraßen herrschte.

♦♦♦ Für sein Heimrennen ließ sich Valentino Rossi von seinem Leib-Designer Aldo Drudi wieder einen besonderen Helm lackieren. Diesmal zierte das kultige Blues-Brothers-Motiv inklusive Polizei-Auto seinen Helm. Aber die Köpfe waren nicht die von Dan Aykroyd und John Belushi, sondern die von Rossi und seinem Kumpel Alessio «Uccio» Salucci. Für die passende Verfolgungsjagd sorgte im Rennen ja dann Dani Pedrosa.

♦♦♦ Motorrad-WM-Sicherheitsexperte Franco Uncini wurde in Misano in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Dorna-

CEO Carmelo Ezpeleta überreichte dem 500er-Weltmeister von 1982 die entsprechende Medaille. «Franco war nicht nur ein großer Held bei den 250ern und den 500ern, er nimmt mit seiner Arbeit bis heute eine wichtige Rolle in der Motorrad-Weltmeisterschaft ein», sagte Ezpeleta nach der Übergabe.

♦♦♦ Von den frühen MotoGP-Legenden wurden die berühmten Kontrahenten Giacomo Agostini und Phil Read von Yamaha zum Misano-GP eingeladen. Dass sie sich bis heute nicht viel zu

sagen haben, ist bekannt. Als sie gemeinsam in der Yamaha-Box das MotoGP-Rennen anschauten, kehrten sie einander auch demonstrativ den Rücken zu.

♦♦♦ Motorenguru Marcus Eschenbacher, der seit diesem Jahr im Team von Stefan Bradl bei Aprilia arbeitet, brachte erstmals seine dreijährige Tochter Lucia zu einem Motorrad-Grand Prix. Die junge Dame machte einen sehr interessierten Eindruck.

♦♦♦ Ex-Superbike-Weltmeister und MotoGP-Sieger Ben Spies stattete erstmals seit seinem Rücktritt 2013 einem europäischen Grand Prix einen Besuch ab. Auch Spies kam mit seiner kleinen Tochter, Layla, ist allerdings erst fünf Monate alt. «Die Eltern meiner Frau

Patricia wohnen in Norditalien. Wir sind gerade einen Monat bei ihnen, da traf sich der GP in Misano genau richtig», so der 32-jährige Amerikaner. Spies macht heute nichts mehr im Motorsport. Er leitet nach wie vor sein Rennradteam und fährt auch selbst gerne Rennrad. «Aber hauptsächlich bin ich im Restaurantgewerbe tätig», verrät der Texaner. ♦



Blues Brothers Valentino und Uccio



Marcus und Lucia Eschenbacher



Familie Spies

Höhepunkte des Rennens

Start: Lorenzo kommt gut weg, vor Rossi, Viñales, Dovizioso und Márquez.

1. Runde: Lorenzo, Rossi, Viñales, Dovizioso, Márquez, Pedrosa, Crutchlow, Aleix Espargaró, Pirro und Pol Espargaró sind die Top 10. Bradl P12. Rabat stürzt, fährt nach Boxenstopp weiter.

2. Runde: Rossi knallhart an Lorenzo vorbei auf P1.

4. Runde: Márquez an Viñales vorbei auf P3. Auch Dovizioso und Pedrosa an Viñales vorbei. Bradl P12.

5. Runde: Rossi 0,9 sec vor Lorenzo und Márquez.

6. Runde: Pedrosa an Dovizioso vorbei auf P4.

7. Runde: A. Lowes stürzt.

8. Runde: Rossi 1,2 sec voraus, Márquez greift Lorenzo an.

11. Runde: Viñales an Dovizioso vorbei auf P5.

13. Runde: Pedrosa ist schnellster Mann und holt Márquez ein. Bradl P13.

14. Runde: Pedrosa auf P3 vor Márquez.

15. Runde: Rossi immer noch 1 sec vor Lorenzo, Pedrosa und Márquez.

17. Runde: Pedrosa an Lorenzo vorbei auf P2.

18. Runde: Aleix Espargaró stürzt auf P10. Bradl P12.

20. Runde: Pedrosa holt Rossi ein! Lorenzo auf P3 liegt 1 sec zurück. Forés (P18) mit Armpump out.

22. Runde: Pedrosa presst sich an Rossi vorbei auf P1!

23.-26. Runde: Pedrosa kann Rossi Zehntel um Zehntel abschütteln.

27. Runde: Pedrosa 1 sec vor Rossi. Lorenzo 2,5 sec hinter Rossi.

28. Runde: Pedrosa siegt klar vor Rossi, Lorenzo, Márquez und Viñales. Bradl hält P12. ♦ ML

GRAND PRIX VON SAN MARINO – MOTOGP / Resultate

Misano (I): 11. September 2016; 13. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 118,328 km über 28 Runden à 4,226 km; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 28 Grad, Asphalt: 43 Grad.

28°



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	28	43:43,524 min		1:32,979	s/m	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	28	+2,837 sec		1:33,025	m/m	20
3. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	28	+4,359		1:33,260	m/m	16
4. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	28	+9,569		1:33,319	h/m	13
5. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	28	+15,467		1:33,493	h/m	11
6. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	28	+19,676		1:33,696	m/m	10
7. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP16	28	+22,936		1:33,822	s/m	9
8. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	28	+25,702		1:33,689	m/m	8
9. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	28	+27,155		1:33,911	m/m	7
10. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	28	+33,968		1:34,008	m/m	6
11. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	28	+39,206		1:34,090	m/m	5
12. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	28	+39,967		1:34,286	m/m	4
13. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	28	+42,997		1:34,437	m/m	3
14. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	28	+49,450		1:34,733	m/m	2
15. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	28	+54,879		1:34,604	m/m	1
16. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	28	+1:05,072 min		1:35,200	m/m	-
17. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	23	+5 Rdn.	Sturz	1:34,896	m/m	-
Nicht klassiert:							
Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	17	+11 Rdn.	Sturz	1:34,094	h/m	-
Javier Forés (E)	Yamaha YZR-M1	15	+13 Rdn.	Armpump	1:36,455	m/m	-
Alex Lowes (GB)	Yamaha YZR-M1	7	+21 Rdn.	Sturz	1:34,706	m/m	-

Durchschnittstempo des Siegers: 162,3 km/h
Schnellste Runde: Pedrosa, Runde 15 in 1:32,979 min (= 163,6 km/h; Rekord)
Führung: Lorenzo (Runde 1); Rossi (2-21); Pedrosa (23-28/Ziel)

Nächstes Rennen: 25. September, Alcañiz/Motorland Aragón (E)
Internet: www.motogp.com



Runde für Runde	Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
1	Jorge Lorenzo	99	46	25	4	93	26	35	41	51	44	9	6	19	45	50	53	22	8	68	12	53								
2	Valentino Rossi	46	99	25	93	4	26	35	41	51	44	9	6	19	45	50	22	8	68	12	53									
3	Maverick Viñales	46	99	25	93	4	26	35	41	51	44	9	6	19	45	50	22	8	68	12	53									
4	Marc Márquez	46	99	93	4	25	26	35	51	41	44	9	6	19	45	50	22	8	68	12	53									
5	Michele Pirro	46	99	93	4	26	25	35	51	41	44	9	6	19	45	50	22	8	68	12	53									
6	Andrea Dovizioso	46	99	93	4	26	25	35	51	41	44	9	6	19	45	50	22	8	68	12	53									
7	Cal Crutchlow	46	99	93	26	4	25	35	51	41	44	9	6	19	45	50	22	8	68	12	53									
8	Dani Pedrosa	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
9	Aleix Espargaró	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
10	Pol Espargaró	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
11	Héctor Barberá	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
12	Álvaro Bautista	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
13	Stefan Bradl	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
14	Alex Lowes	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
15	Daniilo Petrucci	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
16	Eugene Laverty	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
17	Jack Miller	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
18	Scott Redding	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
19	Tito Rabat	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
20	Yonny Hernández	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										
21	Xavier Forés	46	99	93	26	4	25	35	51	44	41	9	6	19	50	45	8	68	12	53										

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

Qualifying

1. Lorenzo	1:31,868
2. Rossi	1:32,216
3. Viñales	1:32,381
4. Márquez	1:32,443
5. Pirro	1:32,467
6. Dovizioso	1:32,677
7. Crutchlow	1:32,743
8. Pedrosa	1:32,859
9. A. Espargaró	1:32,918
10. P. Espargaró	1:33,002
11. Barberá	1:33,301
12. Bautista	1:33,929
13. Bradl	1:33,399
14. Lowes	1:33,635
15. Petrucci	1:33,716
16. Laverty	1:33,772
17. Miller	1:33,847
18. Redding	1:33,989
19. Rabat	1:34,302
20. Hernández	1:34,465
21. Forés	1:35,161

XX = Q2 (Top 12)
XX = Q1 (übrige Fahrer)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von San Marino.



Michele Pirro (7.)

«Ich habe beim Start etwas verloren, habe drei, vier Sekunden liegen gelassen. Es ist eben nicht einfach, wenn man wie ich ab und zu in der MotoGP mitfährt.»



Cal Crutchlow (8.)

«Heute habe ich gemacht, was möglich war. Ich hatte ein paar Probleme. Ab Runde 8 hatte ich Schweiß-tropfen auf dem Helmvisier. Der Vorderreifen baute auch ab.»



Pol Espargaró (9.)

«Die Entscheidung der Renndirektion ist enttäuschend. In ähnlichen Fällen wurden Fahrer bestraft. Crutchlow fuhr vier, fünf Mal neben die Strecke. Mich fragte man dazu nicht.»

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	223
2. Rossi	180
3. Lorenzo	162
4. Pedrosa	145
5. Viñales	136
6. Dovizioso	99
7. Iannone	96
8. Crutchlow	94
9. P. Espargaró	88
10. Barberá	81
11. Laverty	69
12. A. Espargaró	60
13. Redding	55
14. Petrucci	50
15. Bautista	47
16. Bradl	43
17. Miller	42
18. Smith	42

WM-Stand Marken

1. Honda	266
2. Yamaha	258
3. Ducati	182
4. Suzuki	142
5. Aprilia	65

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	368
2. Movistar Yamaha MotoGP	342
3. Ducati Team	204
4. Team Suzuki Ecstar	196
5. Monster Yamaha Tech3	133
6. Octo Pramac Yakhnich	117
7. Avintia Racing	106
8. LCR Honda	94
9. Aprilia Racing Team Gresini	90

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Zarco kommt vor Baldassarri am besten weg, Nakagami drängt Lüthi neben die Strecke, der Schweizer kommt aber auf P3 zurück.

1. Runde: Zarco, Baldassarri, Lüthi, Morbidelli, Lowes, Nakagami, Rins, Pasini, Marini, Simón sind die Top 10. Folger P11, Cortese P12, Lecuona P18, Raffin P20, Schrötter P22.

2. Runde: Corsi, Simón und Pasini stürzen.

3. Runde: Zarco vor Baldassarri, Morbidelli, Lüthi, Rins, Lowes.

4. Runde: Zarco zurück auf P5. Morbidelli führt, Lüthi P4, Folger P8, Cortese P10, Lecuona P16, Schrötter P19, Raffin P21.

5. Runde: Rins auf P2, Zarco P6.

6. Runde: Rins geht in Führung und will sofort wegziehen.

7. Runde: Rins 1,5 sec vor Baldassarri, Morbidelli und Lüthi.

8. Runde: Kent stürzt auf P18.

9. Runde: Rins 2 sec voraus. Zarco hinter Nakagami auf P7, Baldassarri allein auf P2.

10. Runde: Lüthi zurück auf P6.

13. Runde: Nakagami vor auf P3, Lowes stürzt auf P4 in Turn 15.

14. Runde: Baldassarri holt zu Leader Rins auf! Nakagami allein auf P3, Zarco wieder vor auf P4, Folger und Syahrin an Lüthi dran. Oliveira stürzt. Folger verbrremst sich, fällt auf P8 zurück. Lecuona stürzt auf P14.

19. Runde: Cortese vor auf P9, Schrötter P11, Raffin P16.

25. Runde: Baldassarri greift Rins an und geht in Führung.

26. Runde: Baldassarri holt seinen ersten GP-Sieg. Rins Konter scheitert, aber er holt P2 und liegt nur noch drei WM-Punkte hinter Zarco zurück! ◆ML

GRAND PRIX VON SAN MARINO – MOTO2 / Resultate

Misano/RSM: 11. September 2016; 13. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 109,876 km über 26 Rdn. à 4,226 km; 29 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: schön, trocken; Luft: 27 Grad, Asphalt: 34 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	26	42:45,885	1:37,991	25
2. Alex Rins (E)	Kalex	26	+2,523	1:37,892	20
3. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	26	+6,199	1:37,972	16
4. Johann Zarco (F)	Kalex	26	+8,942	1:38,235	13
5. Franco Morbidelli (I)	Kalex	26	+10,016	1:38,370	11
6. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	26	+11,095	1:38,480	10
7. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	26	+13,048	1:38,479	9
8. Jonas Folger (D)	Kalex	26	+14,604	1:38,372	8
9. Sandro Cortese (D)	Kalex	26	+15,647	1:38,447	7
10. Alex Márquez (E)	Kalex	26	+20,720	1:38,724	6
11. Marcel Schrötter (D)	Kalex	26	+22,195	1:38,670	5
12. Xavi Vierge (E)	Tech3	26	+33,627	1:39,055	4
13. Luca Marini (I)	Kalex	26	+40,136	1:39,272	3
14. Rattthapark Wilairot (THA)	Kalex	26	+41,752	1:39,171	2
15. Jesko Raffin (CH)	Kalex	26	+42,502	1:39,477	1
16. Mattia Pasini (I)	Kalex	26	+49,745	1:38,896	-
17. Miguel Oliveira (P)	Kalex	26	+1:02,222	1:38,531	-
18. Federico Fuligni	Kalex	26	+1:03,931	1:39,767	-
19. Remy Gardner (AUS)	Kalex	26	+1:04,010	1:39,250	-
20. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	26	+1:07,383	1:40,488	-
21. Iker Lecuona (E)	Kalex	26	+1:20,046	1:38,855	-

Nicht klassiert:

- Edgar Pons (E)	Kalex	23	+3 Rdn	1:38,994	-
- Julian Simón (E)	Speed-up	21	+5 Rdn	1:39,010	-
- Sam Lowes (GB)	Kalex	12	+14 Rdn	1:38,385	-
- Danny Kent (GB)	Kalex	7	+19 Rdn	1:39,409	-
- Isaac Viñales (E)	Tech3	3	+23 Rdn	1:40,222	-
- Simone Corsi (I)	Speed-up	1	+25 Rdn	-	-
- Axel Pons (E)	Kalex	-	+26 Rdn	-	-
- Xavier Siméon (B)	Speed-up	-	+26 Rdn	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 154,1 km/h

Schnellste Runde: Alex Rins (E), 9. Runde, 1:37,892 min (= 155,4 km/h)

Nächstes Rennen: 25. September, Aragón (E)

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Zarco	1:37,436
2. Nakagami	1:37,509
3. Baldassarri	1:37,550
4. Lowes	1:37,777
5. Morbidelli	1:37,861
6. Lüthi	1:37,916
7. Cortese	1:37,933
8. Rins	1:37,935
9. Pasini	1:37,990
10. Syahrin	1:38,035
11. Folger	1:38,044
12. A. Márquez	1:38,051
13. Schrötter	1:38,105
14. Simón	1:38,243
15. Kent	1:38,308
16. A. Pons	1:38,339
17. Corsi	1:38,345
18. Wilairot	1:38,655
19. Siméon	1:38,706
20. E. Pons	1:38,808
21. Marini	1:38,857
22. Oliveira	1:38,885
23. Raffin	1:38,912
24. Lecuona	1:38,983
25. Vierge	1:39,006
26. Viñales	1:39,160
27. Fuligni	1:39,240
28. Gardner	1:39,267
29. Mulhauser	1:39,555

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	194	13. A. Pons	47
2. Rins	191	14. Schrötter	43
3. Lüthi	141	15. A. Márquez	40
4. Lowes	137	Ferner:	
5. Folger	127	19. Cortese	31
6. Morbidelli	125	24. Raffin	11
7. Nakagami	124	29. Mulhauser	4
8. Syahrin	101		
9. Baldassarri	90		
10. Aegerter	71		
11. Corsi	67		
12. Pasini	50		

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	325
2. Speed-up	100
3. Tech3	24
4. Suter	6



Folger (#94) und Cortese (#11) schafften die Ränge 8 und 9

Grand Prix von San Marino - Moto2

Zarco kommt unter Druck



Baldassarri (#7) siegte vor Rins (#40), Lüthi (#12) landete auf P6



Baldassarri (19): Erster Moto2-Sieg



Zarco: Noch drei Punkte vor Rins

Von MARKUS LEHNER

Der 19 Jahre junge Lorenzo Baldassarri gewann in Misano seinen ersten Moto2-GP. Der Vorsprung von WM-Leader Johann Zarco auf Alex Rins ist auf drei Punkte zusammengeschmolzen.

Im Training hatte alles nach einem Zarco-Solo ausgesehen. Kein Gegner konnte bei den hochsommerlichen Temperaturen auch nur annähernd eine so hohe Rennpace gehen wie der Weltmeister. Doch im Rennen kam der Franzose zwar gut vom Start weg, wurde aber dann Rang um Rang nach hinten gerückt. Zarco kam trotz starkem Finish nur als Vierter ins Ziel.

Zarco: «Das war bitter»

«Das war bitter», ärgerte sich der Franzose. «Ich wollte heute um den Sieg kämpfen, doch es ging einfach nicht schneller. Zudem habe ich in den Kämpfen mit Morbidelli und Lüthi zu viel Zeit verloren. Ich blieb zwar ruhig, weil ich auf mein starkes Finish vertraute, aber es reichte bei Weitem nicht. Ich muss zugeben, Rins ist wieder enorm stark. Wir müssen bis Aragón alle Daten analysieren und unbedingt Fortschritte machen.»

Rins, der mit Schmerzmitteln wegen seines vor zwei Wochen

operierten Schlüsselbeins fuhr und dennoch auf Platz 2 ins Ziel rauschte, liegt jetzt nur noch drei Punkte hinter Zarco zurück. «Ich hoffte nach der langen Führung auf den Sieg, zumal ich die Schmerzen gut aushalten konnte. Doch Baldassarri überholte mich und fuhr vor seinem Heimpublikum wie entfesselt. In der letzten Runde griff ich ihn in Turn 11 an, doch er bremste extrem hart, und wir wären beinahe kollidiert. Für die WM ist der zweite Platz aber top!»

Baldassarri: «Musste siegen»

Sieger Baldassarri war überglücklich: «Nach dem zweiten Platz in Mugello musste ich hier unbedingt gewinnen. Ich habe von Anfang bis Ende gepusht und keine Fehler gemacht. Aber Rins fuhr sehr stark.»

Der große Verlierer des Rennens war aber nicht Zarco, sondern der Brite Sam Lowes, der seine Titelhoffnungen nach einem Sturz bei Rennmitte wohl begraben muss. Lowes fiel im WM-Klassement sogar hinter Tom Lüthi auf Platz 4 zurück. Doch auch Lüthi fehlen bereits 53 Punkte auf Leader Zarco und 50 Punkte auf Rins. Und nur fünf Moto2-Grands-Prix sind noch zu fahren. ◆

Moto2

Fünf in den Top 15

Von MARKUS LEHNER

Drei Deutsche und zwei Schweizer sicherten sich beim Moto2-GP in Misano WM-Punkte. Nur Dominique-Aegerter-Ersatz Iker Lecuona und Robin Mulhauser gingen leer aus.

Tom Lüthi (6.)

«Ich war vom ersten Training an am Limit, das hat sich auch im Rennen nicht geändert. Ich war vor dem Start nervös, weil ich wusste, dass ich keine Fehler machen durfte, wenn ich den hohen Rhythmus vorne mitgehen wollte. Der Start war gut, auch wenn ich wegen Nakagami neben die Strecke musste. Danach lief es nicht schlecht, dann ging der Reifengrip zur Neige. Als Rins von hinten angerauscht kam, versuchte ich, Morbidelli loszuwerden und dem Spanier zu folgen, aber es gelang mir nicht. Es ging wild zu und her, wir haben uns mehrmals berührt.»

Jonas Folger (8.)

«Das Bike funktioniert gut mit neuen Reifen. Aber sobald das Motorrad zu heiß wird, weniger Sprit im Tank ist und die Reifen nachlassen, verliere ich die Balance, mache Fehler und verliere so den Anschluss. So wie heute. Uns fehlen generell zwei, drei Zehntel. Ich kann zwar meine Position irgendwie halten, aber nur mit Gewalt und viel Risiko. Eventuell muss ich den Fahrstil ändern. Aber das ist einfacher gesagt als getan.»

Sandro Cortese (9.)

«Ich hatte kein gutes Gefühl in den ersten Runden und fiel auf Platz 12 zurück. Dann sind vor mir Pasini und Oliveira gestürzt. Wenn man selber mit dem Vorderrad zu kämpfen hat und zwei Fahrer vor sich stür-



Moto2-Start: Nakagami (#30), Baldassarri (#7), Zarco (#5), Lüthi (#12), Morbidelli (#21), Lowes (#22), Folger (verdeckt), Syahrin (#55)

zen sieht, brauchte es Zeit, bis das Vertrauen zurückkehrt. Runde für Runde habe ich mich verbessert und bin gegen Ende meine schnellste Zeit gefahren. Natürlich war das kein Top-5-Resultat, aber es tut uns allen gut, dass wir hier ein starkes Wochenende zeigen konnten.»

Marcel Schrötter (11.)

«In Turn 4 der zweiten Runde kriegte ich von hinten gleich mehrere Schläge. Immerhin

konnte ich den Crash knapp verhindern, war aber mit Rückstand Letzter. Ich habe gepusht bis zum Ende und dabei Fahrer um Fahrer überholt. Aber ich hatte vorn und hinten nicht genug Grip und konnte nicht ganz so aggressiv fahren wie gewünscht.»

Jesko Raffin (15.)

«Der Start war sehr gut, dann aber, in Runde 2, habe ich wegen einer Berührung wieder

vier Plätze verloren. Den WM-Punkt nehme ich zwar gerne mit, aber Rang 12 wäre ohne den Zwischenfall möglich gewesen. Das ist ein bisschen frustrierend, zumal wir dieses Weekend gut bei der Musik waren.»

Robin Mulhauser (20.)

«Ich habe mich nie auf dem Motorrad wohlgefühlt, habe zwar alles gegeben, aber es hat wenig genützt. Jetzt kommt Aragón, wo ich meinen ersten GP be-

stritten habe. Ich liebe diese Strecke und hoffe, dass es dort endlich vorwärtsgeht.»

Iker Lecuona (Sturz, 21.)

«Ich war in einer schnellen Gruppe drin und habe begonnen, Gegner zu überholen. Ich war nah an Schrötter und Vierge dran, als das Vorderrad weggerutscht ist. Die Streckenposten ließen mich nicht sofort gehen, weil das Motorrad voller Kieselsteine war.» ♦



Lüthi: «Immer am Limit»



Folger: «Zwei, drei Zehntel fehlen»



Cortese: «Starkes Weekend»



Schrötter: «Crash verhindert»



Raffin: «P12 war möglich»

Moto2

KTM im Anmarsch



KTM-Moto2-Prototyp: Fahrerfrage für 2017 bald entschieden

Das von WP geleitete KTM-Moto2-Projekt macht in aller Stille seine Fortschritte. «Sie waren mit unseren MotoGP-Testteams in Aragón dabei», verrät KTM-Rennleiter Pit Beirer. «Julián Simón und Ricky Cardus sind gefahren. Dass wir zwei völlig autarke Gruppen haben, die an den einzelnen Projekten arbeiten, bringt uns wirklich viel an Effizienz. Da muss keiner auf den anderen warten, jeder kann die Testzeit auf seine eigene Weise maximal nutzen. Sehr erfreulich ist noch, dass es bei keinem der Projekte Zeitverzögerungen wegen unvorhergesehener Dinge gegeben

hat. Wir liegen mit beiden im Zeitplan. Da reden wir nicht von Euphorie, wir arbeiten einfach unser Programm ab.»

Die Fahrerpaarung wird weiterhin nicht bekannt gegeben. Aber man kann davon ausgehen, dass es der aktuelle Moto3-WM-Leader Brad Binder und der letztjährige Moto3-Vizeweltmeister Miguel Oliveira werden. «Die Verhandlungen liegen in den letzten Zügen», so Beirer. «Ich hatte gehofft, dass wir das in Misano über die Bühne bringen. Lange dürfte es jetzt nicht mehr dauern, bis wir unsere beiden Fahrerverträge unter Dach und Fach haben.» ♦ IP

NACHRICHTEN

Aegerter in Aragón wieder dabei?

Moto2 Dominique Aegerter musste nach seinem Motocross-Unfall auch in Misano tatenlos zuschauen, sein Motorrad wurde vom 16-jährigen Spanier Iker Lecuona gefahren. Teamchef Fred Corninboeuf hatte am Wochenende mit Suter Racing Technology über die mögliche Lieferung von Material für Aegerter für 2017 gesprochen. «Aber es ist noch viel zu früh für eine Entscheidung», so Corninboeuf. Wir müssen noch viele Details klären, bis Aragón wissen wir hoffentlich mehr.» Aegerter selbst hofft, dass er bei der nächsten WM-Runde in zwei Wochen so weit wieder fit ist, dass er fahren kann. «Für Aragón ist es noch nicht sicher, für die Überseerennen sehe ich kein Problem, dass ich wieder fahren kann», so Aegerter. Lecuona schlug sich für sein Alter in der knallharten Moto2-WM erstaunlich gut. In FP2 war er 25., in FP3 und in der Quali 24. Im Rennen wurde er 13 Sekunden hinter seinem Teamkollegen Robin Mulhauser 21. ♦ IP

KONPAKT

Moto2 Das Wunder, auf das Jesko Raffins Mäzen Marco Rodrigo gehofft hatte, ist bislang noch nicht eingetreten. Der 20-jährige Schweizer steht nach wie vor ohne Teamplatz für 2017 da. «Die regulären Verhandlungen sind alle gescheitert. Es sieht so aus, dass alle Plätze, die für uns infrage gekommen wären, besetzt sind», so Rodrigo. «Jetzt kann Jesko nur dann weitermachen, wenn irgendwo jemand ausfällt. Aber ich gebe nicht auf und versuche es weiter», so Rodrigo.

Moto2/Moto3 Auch nach dem Misano-Wochenende gab es keine Klarheit darüber, wie die Fahrerstruktur des Leopard Racing Teams 2017 aussehen wird. In der Moto3 wird das Team nach einem Jahr auf KTM wieder zu Honda zurückkehren.

Moto2 Isaac Viñales, Cousin von MotoGP-Sieger Maverick Viñales, wechselt für 2017 und 2018 von Tech3 zu SAG, wo derzeit Jesko Raffin fährt. ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Bastianini kommt besser weg als Pole-Mann und WM-Leader Brad Binder. Der WM-Zweite Navarro gewinnt von Startposition 5 aus einen Platz. Öttl fällt gleich zurück.

1. Runde: Bastianini führt vor Binder, Kornfeil, Navarro und Canet. Öttl liegt auf Rang 14, hat vom Start weg sieben Positionen verloren!

2. Runde: Binder hat die Führung übernommen.

3. Runde: Wieder Bastianini vorne.

4. Runde: Binder wieder auf Rang 1.

5. Runde: Bastianini erneut in Front.

6. Runde: Binder holt sich Rang 1 zurück.

8. Runde: Die beiden führenden Binder und Bastianini ziehen der Konkurrenz davon (+1,0 sec).

WM-Co-Leader Navarro fliegt in Kurve 13 und auf Rang 3 liegend raus. Öttl nun in den Top 10.

11. Runde: Auch die um Platz 3 kämpfenden Bulega und Mir haben die Konkurrenz distanziert (+1,0 sec).

15. Runde: Öttl arbeitet sich auf Rang 8 vor.

19. Runde: Bastianini greift Binder an und ist vorne.

20. Runde: Mir muss Platz 3 an Bulega zurückgeben, weil er die Curbs überfahren hat.

21. Runde: Öttl gewinnt wieder eine Position, liegt auf Platz 7.

23. Runde: Binder kämpft Bastianini im Endspurt noch nieder, holt sich die Führung und den Sieg. Mir rettet Platz 3 ins Ziel. Öttl verliert Rang 7 noch an Canet. ♦ WHJ

Qualifying

1. B. Binder	1:42,398
2. Bastianini	1:42,548
3. Bulega	1:42,631
4. Kornfeil	1:42,659
5. Navarro	1:42,710
6. Canet	1:42,842
7. Öttl	1:42,955
8. Ono	1:42,962
9. Guevara	1:42,985
10. Di Giannantonio	1:43,033
11. Rodrigo	1:43,080
12. Martin	1:43,112
13. Locatelli	1:43,120
14. Antonelli	1:43,133
15. Danilo	1:43,222
16. Mir	1:43,291
17. Dalla Porta	1:43,345
18. Loi	1:43,348
19. Quartararo	1:43,490
20. Manzi	1:43,684
21. Bendsneyder	1:43,761
22. Migno	1:43,768
23. Herrera	1:43,793
24. Norroddin	1:43,981
25. Bagnaia	1:43,991
26. Arenas	1:44,020
27. Pawi	1:44,205
28. Ramirez	1:44,211
29. McPhee	1:44,292
30. Suzuki	1:44,314
31. Valtulini*	1:44,713
32. Petrarca**	1:44,740
33. D. Binder	1:44,901
34. Spiranelli	1:45,687
35. Fabbri	1:46,133

Grid-Strafen: *+5 Pos.; **+3 Pos.

GRAND PRIX VON SAN MARINO – Moto3 / Resultate

Misano (I): 11. September 2016; 13. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 97,198 km über 23 Runden à 4,226 km; 34 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 25 Grad, Asphalt: 29 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte
1. Brad Binder (RSA)	KTM	23	39:37,556	1:42,778	25
2. Enea Bastianini (I)	Honda	23	+0,262	1:42,790	20
3. Joan Mir (E)	KTM	23	+1,416	1:42,657	16
4. Nicolò Bulega (I)	KTM	23	+1,534	1:42,832	13
5. Jakub Kornfeil (CZ)	Honda	23	+4,278	1:42,878	11
6. Andrea Locatelli (I)	KTM	23	+4,387	1:42,627	10
7. Aron Canet (E)	Honda	23	+4,811	1:42,819	9
8. Philipp Öttl (D)	KTM	23	+5,582	1:42,888	8
9. Hiroki Ono (J)	Honda	23	+6,259	1:42,916	7
10. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	23	+10,896	1:42,976	6
11. Niccolò Antonelli (I)	Honda	13	+13,939	1:43,034	5
12. Juanfran Guevara (E)	KTM	23	+14,091	1:43,150	4
13. Livio Loi (B)	Honda	23	+14,103	1:42,993	3
14. Jules Danilo (F)	Honda	23	+14,810	1:43,019	2
15. Andrea Migno (I)	KTM	23	+14,868	1:43,023	1
16. Stefano Manzi (I)	Mahindra	23	+23,292	1:43,125	–
17. Lorenzo Dalla Porta (I)	KTM	23	+23,349	1:43,574	–
18. Fabio Quartararo (F)	KTM	23	+23,523	1:43,342	–
19. Albert Arenas (E)	Peugeot	23	+31,140	1:43,022	–
20. John McPhee (GB)	Peugeot	23	+35,145	1:44,079	–
21. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	23	+35,170	1:43,165	–
22. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	23	+35,409	1:43,982	–
23. Adam Norroddin (MAL)	Honda	23	+35,467	1:43,811	–
24. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	23	+48,285	1:43,812	–
25. Fabio Spiranelli (I)	Mahindra	23	+56,451	1:44,262	–
26. Stefano Valtulini (I)	Mahindra	23	+56,486	1:44,128	–
Nicht klassiert:					
Darryn Binder (RSA)	Mahindra	19	+4 Rdn.	1:43,098	–
Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	15	+8 Rdn.	1:44,054	–
Marcos Ramirez (E)	Mahindra	13	+10 Rdn.	1:43,923	–
Jorge Navarro (E)	Honda	7	+16 Rdn.	1:43,060	–
Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	6	+17 Rdn.	1:43,209	–
María Herrera (E)	KTM	1	+22 Rdn.	–	–
Bo Bendsneyder (NL)	KTM	0	+23 Rdn.	–	–
Alex Fabbri (RSM)	Mahindra	0	+23 Rdn.	–	–
Jorge Martín (E)	Mahindra	0	Startverzicht	–	–

Durchschnittstempo des Siegers: 147,1 km/h

Schnellste Runde: Locatelli, Runde 4 in 1:42,627 min (= 148,2 km/h; Rekord)

Nächster Grand Prix: 25. September, Alcañiz/Motorland Aragón (E)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. B. Binder	220
2. Bastianini	123
3. Navarro	118
4. Bulega	113
5. Bagnaia	110
6. Mir	106
7. Di Giannantonio	98
8. Fenati	93
9. Kornfeil	80
10. Antonelli	79
11. Locatelli	65
12. Öttl	56
13. Pawi	54
14. Bendsneyder	52
15. Quartararo	52

16. Canet	51
17. Danilo	51
18. Martin	46
19. McPhee	45
20. Migno	42
21. Loi	35
22. Guevara	33
23. Ono	28
24. Rodrigo	14
25. Manzi	13

WM-Stand Konstrukteure

1. KTM	276
2. Honda	251
3. Mahindra	147
4. Peugeot	45



Unglücklicher 100. Mahindra-GP: Manzi war auf Platz 16 bester Pilot

Grand Prix von San Marino - Moto3

Früher Matchball für Brad Binder

Brad Binder steht kurz vor seinem Karrierehöhepunkt. Der Südafrikaner kann nach seinem eindrucksvollen Sieg beim Grand Prix von San Marino schon beim nächsten Moto3-Lauf Weltmeister werden. Auch, weil die Konkurrenz einmal mehr patzte...

Eigentlich wollte Jorge Navarro angreifen, als ob nichts passiert wäre. Als ob der Titelkampf mit Binder noch völlig offen sei. Obwohl er beim vorletzten WM-Lauf in Silverstone (GB) unglücklich von Mitkonkurrent Stefano Manzi ins Elend gestürzt wurde. Der Spanier zog aber auch am vergangenen Wochenende in Misano den Kürzeren. Auf der Jagd nach Binder verabschiedete er sich auf Rang 3 liegend nach bereits einem Renndrittel. Nach dem dritten Nuller in den vier letzten Rennen muss Navarro im Titelkampf die Segel streichen. Rein rechnerisch hat er zwar noch eine Chance – aber 111 Punkte Rückstand bei noch fünf Rennen (maximal je 25 Punkte für einen Sieg = 125 Punkte total) sind einfach zu viel.

Sehr viel leichter hat es auch Binders neuer erster Verfolger im Gesamtklassement der Moto3-WM nicht. Enea Bastianini liegt nach seinem zweiten Platz beim Heim-GP in Misano auch schon 106 Zähler hinter Binder zurück. «Brad war das ganze Rennen konstant schnell unter-

wegs, und das hat vermutlich heute den entscheidenden Unterschied ausgemacht», erklärte Bastianini, der nach drei dritten Plätzen in Barcelona, auf dem Sachsenring und in Spielberg sein bisher bestes Saisonresultat feierte. «Ich bin jetzt WM-Zweiter, das will ich bleiben. Klar werde ich Brad jagen. Aber ehrlich, der ist sehr weit voraus», meinte der 18-jährige Italiener aus Rimini.

Sehr clever gefahren

Brad Binder hat es nach seinem fünften Saisonsieg in der Hand: Schon beim kommenden WM-Lauf im Motorland Aragón bei Alcañiz kann er sich zum Weltmeister krönen lassen. «Das war wirklich ein großartiger Tag! Am Ende des Rennens ließ ich mich hinter Bastianini zurückfallen. Ich wollte wissen, was er tut – und am Ende habe ich meinen Zug gemacht», schilderte Binder seine eindrucksvolle Siegesfahrt.

Sein Teamchef Aki Ajo zweifelt kaum noch am nächsten Titel für seine Weltmeisterschmiede (u. a. Johann Zarco/Moto2 2015, Sandro Cortese/Moto3 2012 und Marc Márquez/Moto3 2010): «Brad ist sehr intelligent gefahren. Er hat zugehört, dass nur maximal zwei Gegner vor ihm sind. Er hat richtig entschieden, als er Bastianini am Ende gefolgt ist. Und er hat ohne viel Risiko zu nehmen, clever den Sieg geholt.» Der Größte folgt noch. ♦ WHJ

Moto3

Start verhaufen



Tolle Aufholjagd: Öttl kämpfte sich nach Startproblemen auf P7

Einem guten Resultat stehe eigentlich nichts mehr im Wege, sagte Philipp Öttl, nachdem er sich in der Qualifikation Platz 7 geholt hatte. Aber im Moto3-Rennen zum GP von San Marino verlor der 20-jährige Deutsche trotzdem eine Position.

«Den Start habe ich komplett verhaufen. Die Außenlinie war nicht so gut», erklärte Öttl den Fehler, der ihn gleich zu Beginn des Rennens weit zurückwarf. Gestartet war er von Position 7, seiner besten und aussichtsreichsten seit der Pole Position beim WM-Lauf in Austin/Texas Mitte April – aber in Misano lag er nach der ersten Runde nur noch auf 14! Der Deutsche nahm es sichtlich mit Humor und sagte lächelnd: «Ich kann gut starten. Aber der Start war einfach schlecht. Punkt. Ich denke, das war mein schlechtestes Start, seit ich WM fahre.» Aber der KTM-Pilot zeigte einmal mehr eine starke Aufholjagd.

In der Tat: Nach 8 von 23 Runden tauchte Öttl wieder in den Top 10 auf. Im weiteren Verlauf ging es darum, Anschluss an die Spitze zu finden. «Aber die Lücke zu schließen, war enorm schwierig und sehr kraftraubend», erklärte Öttl dazu. Fast das ganze Rennen über lag sein Rückstand bei 3,5 Sekunden. Dass der Hinterreifen seiner KTM bei der Hatz kaum Grip hatte, trug einen Teil dazu bei.

Philipp Öttl hatte sich in der vorletzten Runde bis auf seine Startposition 7 zurückgearbeitet. «Aber auf der Gegengeraden habe ich nicht so viel Schwung mitgenommen. Schade!», erklärte er seinen Verlust einer Position auf der Schlussrunde. Grundsätzlich sei sein Speed aber mittlerweile konstant gut.

Trotzdem sei das Wochenende in Misano okay gewesen: «Ich habe ein Top-10-Resultat geholt, und in der WM-Tabelle habe ich auch einen Sprung nach vorne gemacht.» – Von 16 auf 12! ♦ WHJ/IP

NACHRICHTEN

Saxoprint-Peugeot: völliger Neuanfang

Moto3 Nächstes Jahr wird es bei Saxoprint-Peugeot zwei neue Fahrer geben. Dies ist aber nur die Spitze eines völligen Umbauprozesses. Der neue Eigner des Teams, Ingo Prüstel, der in Callenberg, in der Nähe des Sachsenrings, eine internationale Spedition betreibt, hat seinen Sohn Florian als Teamchef und Geschäftsführer eingesetzt. Terrell Thien leitet weiterhin die fachliche Seite des Teams. «Wir waren schon Sponsor des Racing Team Germany. Als wir mitbekommen haben, dass das Team in finanzielle Schwierigkeiten geraten ist, habe ich beschlossen, es zu übernehmen, aber nur als einziger Gesellschafter, sodass ich alle Entscheidungen in der Familie treffen kann», so Ingo Prüstel. «Wir betreiben eine internationale Spedition. Wir wollen für unseren Kunden die Möglichkeiten nutzen, die uns ein Rennteam gibt.» 2017 wird John McPhee nicht mehr dabei sein, derzeit wird mit mehreren von Mahindra unterstützten Fahrern verhandelt. Albert Arenas, der in Misano seinen Teamkollegen John McPhee besiegte, ist unter ihnen. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Moto3** Wie es Estrella-Galicia-Marc-VDS-Teamchef Michael Bartholemy in Silverstone angekündigt hatte, sind vor dem Misano-GP auch die beiden Moto3-Plätze des Teams besetzt worden. 2017 fahren dort der aktuelle WM-Tabellenzweite Enea Bastianini – derzeit fährt er bei Gresini-Racing – und Aron Canet, der ein weiteres Jahr bei Galicia bleibt.

»»» **Moto3/MotoGP** In der kleinsten Klasse hagelte es im Training wieder Strafen. Tatsuki Suzuki wurde in der Startaufstellung drei Positionen zurückversetzt, weil er in drei Sektoren zu langsam unterwegs war. Fabio Spiranelli verlor als Wiederholungstäter vier Grid-Positionen. Das Gleiche passierte auch mit Gabriel Rodrigo. Aber nicht nur die Nachwuchsleute wurden als Übeltäter entlarvt. Der fünffache Weltmeister Jorge Lorenzo bekam 500 Euro Strafe aufgebürdet, weil er eine Minute vor dem Ende von FP3 auf der Strecke stehen blieb. ♦ IP



Weltmeisterlich: Binder vor Bastianini auf der Strecke...



... und später auf dem Podest



Am Boden zerstört: Navarro

MotoGP Rookies Cup

Wieder Sasaki

Der Rookies Cup von Misano war ein wilder 22-Runden-Kampf um die Führung, der mit einer Überraschung endete. In den letzten zehn Runden pressten sich sechs Piloten gemeinsam in die Kurven. Schließlich stürmte der 16-jährige Spanier Aleix Viu mit Zentimeter-Abstand vor Kaito Toba als Erster über die Ziellinie. Doch dann stand Cup-Leader Ayumu Sasaki auf der obersten Stufe des Siegerpodests, dann erst die Schnellsten aus dem Ziel, Aleix Viu und Kaito Toba. Was war passiert? Vio und Toba waren mit einer Zeitstrafe belegt worden, weil sie in den Kurven mehrfach die Pistenbegrenzung verlassen hatten. So wurden sie um zwei Plätze zurückversetzt.

Sasaki hat nun 31 Punkte Vorsprung an der Tabellenspitze. Cup-Neuling Kevin Orgis aus Sachsen freute sich über Platz 10. Mathias Meggle verbremste sich in der letzten Runde und fiel auf Platz 15 zurück. ♦ PP



Zeitstrafe: Viu (#81) und Toba

Superbike-WM

Die große Show in der Lausitz

Von IMRE PAULOVITS

Nach dreijähriger Pause kehrt die Superbike-WM wieder auf deutschen Boden zurück. Am nächsten Wochenende auf dem Lausitzring feiert auch Markus Reiterberger sein Comeback, und auch Kevin Wahr wird dabei sein.

Die lange Sommerpause der Superbike-WM-Stars ist vorbei, am Wochenende werden sie auf dem Lausitzring wieder gegeneinander antreten. Die Titelverteidigung von Jonathan Rea geht in ihre entscheidende Phase, doch Kawasaki-Teamkollege Tom Sykes will den Nordiren noch abfangen. Nach den Tests in der Pause muss sich zeigen, ob Ducatis Toppilot Chaz Davies wieder auf die Werks-Kawasaki aufholen kann und ob die neuen Werks-Yamaha weiter an die Spitze vorrücken können.

Eines steht zumindest fest: Die beiden in Misano gebrochenen Rückenwirbel von Markus Reiterberger sind verheilt, der 22-jährige Bayer hat von seinen



Markus Reiterberger: Wirbel verheilt, Starterlaubnis bekommen

Ärzten grünes Licht zur Rückkehr bekommen. Die Fans haben schon reges Interesse gepostet, so kann mit richtig Stimmung auf dem Lausitzring gerechnet werden.

Dorna-Superbike-WM-Manager Javier Alonso jedenfalls schwärmt schon von der Rückkehr der Superbike-WM nach

Deutschland: «Markus Reiterberger und BMW haben uns in Deutschland sehr viel Auftrieb gebracht», so der Spanier. «Dazu hatten wir ein Pre-Event in Frankfurt an der Oder. Wie dort das Publikum reagiert hat, war unglaublich. Es war ein wichtiger Gradmesser für uns für den deutschen WM-Lauf, jetzt kön-

nen wir das Rennwochenende kaum erwarten.»

Auch Kevin Wahr dabei

Auch Kevin Wahr, IDM-Super-Sport-Meister von 2013, wird am Lausitzring in der WM dabei sein. Der 27-Jährige aus Nagold hatte einen vielversprechenden Saisonbeginn mit dem Lorini-Honda-Team gehabt, musste sich aber im Verlauf der Rennsaison von den Italienern trennen. Nun hat er für sein Heimrennen auf dem Lausitzring doch ein Motorrad bekommen. «Glenn Scott ist mit seinem Schien- und Wadenbeinbruch noch immer verletzt», so Wahr über die Hintergründe. «So hat mich Lorini gefragt, ob ich für dieses Rennen bereitstehe würde.»

Testen konnte Wahr vorher nicht mehr, aber er hat sich mit dem Motocross-Motorrad intensiv vorbereitet, damit er mit seiner gewohnten Fitness in diesen WM-Lauf gehen kann.

Auf der Lausitz gibt es aber noch mehr zu sehen: Neben den WM-Läufen findet auch die Superbike-IDM statt, so bekommt man für sein Eintrittsgeld gleich zwei Veranstaltungen. ♦

IDM Superbike

Matteo Baiocco für Halbich

Von ANKE WIECZOREK

Jan Halbich ist seit Assen verletzt. HRP-Honda-Teamchef Jens Holzauer kündigte schon damals an, die IDM-Fireblade im Rahmen der Superbike-WM in der Lausitz aber nicht unbesetzt zu lassen.

Mit seinen 32 Jahren ist der verpflichtete Matteo Baiocco im besten Alter. Aktuell führt er die heimische Italienische Meisterschaft an und ersetzt in der laufenden Superbike-WM seinen verletzten Landsmann Fabio Menghi. Nur in der Lausitz ist das gerade nicht der Fall.

Holzauer konnte dadurch von Glück reden, noch eine Koryphäe wie Baiocco zu finden,

die für das kommende Wochenende nicht ausgebucht war. Denn neben der IDM laufen drei weitere Meisterschaften zeitgleich: Superbike-WM, BSB und Endurance-WM.

Halbich-Einsatz zu riskant

Die schlechte Nachricht: Jan Halbich wird in dieser Saison nicht mehr auf der HRP-Honda Platz nehmen. Die Ärzte rieten dringend davon ab. Der Tscheche hatte nach dem Riss des Bizeps den absoluten Schongang einlegen müssen, und das Risiko einer nochmaligen Verletzung ist zu groß. Abstriche an der Zusammenarbeit in der Zukunft gibt es trotz langer Genesungspause nicht. Halbich soll im nächsten Jahr die lang ersehnte neue Fireblade fahren. ♦

IDM Superbike

Fritz will mit Sieg zum Titel

Von ANKE WIECZOREK

Gewinnt Marvin Fritz am Wochenende auf dem Lausitzring einen IDM-Superbike-Lauf, holt er vorzeitig den Titel. Die Chancen sind hervorragend.

Der 22-Jährige, der mit 79 Punkten Vorsprung die Wertung anführt, testete am vergangenen Wochenende noch einmal auf dem Salzburgring. Fritz war nach der letzten IDM-Runde in Assen vor fünf Wochen zwar auch im Dauereinsatz bei der Langstrecken-WM in Oschersleben gewesen, doch das reichte ihm nicht. «Ich wollte einfach im Fluss drinbleiben.»

Trotz seiner Überlegenheit in der Gesamtwertung und der greifbaren Nähe des Titels, will Fritz in der Lausitz nicht auf Sicherheit fahren. Er will um jeden Preis gewinnen. «Am liebsten gleich das erste Rennen.»

Groß gefeiert werden soll aber erst eine Woche später beim IDM-Finale in Hockenheim. «Ich habe schon knapp 300 Eintrittstickets an die Familie, Freunde und Sponsoren verkauft. Das Bikerbox-Team will eine große Hospitality aufbauen. Wie es danach weitergeht,

weiß Fritz nicht. «Mal sehen, was von Yamaha kommt», wartet der Badener ab. «Ich würde schon gerne mit dem Hersteller und der R1-M weitermachen. Ihm ist auch nicht entgangen, dass um seine Person doch mehr Rummel als bisher gemacht wird. «Bei der Langstrecken-WM ist der englische Kommentator voll darauf abgefahren, dass ich schon sechs Rennen in Folge gefahren bin.» Auch Paul Denning, dem Yamaha-Teamchef in der Superbike-WM, ist Fritz ein Begriff. Dieser ist jedenfalls Optimist: «Wenn Alex Lowes nicht in Brünn getestet hätte, wäre ich eventuell am vergangenen Wochenende an seiner Stelle als Ersatzfahrer für Bradley Smith in der Moto GP engagiert worden.» ♦



Fritz: Keine halben Sachen

NACHRICHTEN

Neukirchner: Comeback vor WM-Kulisse

IDM Superbike Im Mai brach sich Max Neukirchner bei Tests in Südfrankreich den Oberschenkel. Noch Tage später bangte er um sein schon so oft lädiertes rechtes Bein und stellte seine Karriere infrage. Doch mit der Heilung verschwanden die Sorgen. Auf dem Lausitzring, auf dem die IDM am kommenden Wochenende im Rahmen der Superbike-WM fährt, ist das Zugpferd des Teams Yamaha MGM nach drei Monaten Abstinenz im Sattel der R1M zurück. Der Sachse hofft, noch im Vorfeld der Rennen einige Runden drehen zu können, um auch seine angegriffene Schulter zu testen. Teamkollege Lukas Trautmann darf übrigens in der Superbike-Klasse verbleiben. Der Österreicher hatte Neukirchners Bike nach dessen Unfall übernommen und war von der Klasse Superstock 1000 zu den Superbikes gewechselt.

Gines muss warten: Kein Okay vom Arzt

IDM Superbike Die Verletztenliste war in dieser Saison sehr hoch, vor allem, was die Titelfavoriten anbelangt. Der bis Schleich noch aussichtsreiche Kandidat Mathieu Gines, der sich in Thüringen beide Unterarme brach, muss noch auf seine Rückkehr warten. Für einen Einsatz im Lausitzring ist der Franzose vom Team Van Zon-Remeha-BMW noch nicht fit genug. Für Hockenheim sieht es besser aus.

Cudlin: Das Beste kommt zum Schluss

IDM Superbike Jetzt klappt es doch noch, dass Damien Cudlin wieder in der IDM auftaucht. Nach erfolglosen Verhandlungen schien der Weg für den Australier zu Ende. Doch nun wird er als Ersatzfahrer beim Hockenheim-Finale der HRP-Honda von Jan Halbich lenken.

Ex-Meister will es noch einmal wissen

IDM Sidecar André Kretzer, 2013 mit Jens Lehnertz Deutscher Meister und danach pausierend, plant 2017 eine komplette Saison und hat Manfred «Yeti» Wechselberger als Beifahrer auf der Wunschliste. ♦ AWI



Ein eingefleischter Ducati-Fahrer geht auf Honda fremd: Baiocco

**MOTOR
SPORT**
aktuell

POLE POSITION

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

Carrera GO!!! Set „Speed Run“

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95792.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509386
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, das **CARRERA GO!!! Set "Speed Run"**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19____
Straße, Nr. _____
PLZ _____ Wohnort _____
Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

In Kalifornien den Sack zugemacht:
Max Nagl hat WM-Bronze



Motocross-GP Glen Helen

Rang drei Max-imal

Von ALEX HODGKINSON

Max Nagl ist MXGP-WM-Dritter! Der Oberbayer machte im ersten Lauf beim WM-Finale in Glen Helen/Kalifornien den Sack zu. Jeffrey Herlings beendete seine MX2-Laufbahn mit dem 61. Sieg seiner GP-Karriere.

Nagl ging in den WM-Endlauf mit einem Polster von 16 Punkten auf den entthronten Weltmeister Romain Febvre in den Kampf um WM-Rang 3.

Dem Deutschen fehlte die letzte Sekunde im Training, aber seine Starts waren der Schlüssel: «Ich konnte während der Woche zweimal auf Christophe Pourcel's Bike trainieren und war nicht beunruhigt. Die Strecke ist brutal schnell und die anderen Jungs führen volles Risiko. Schon in der Qualifikation

konnten Romain und ich die Gegner beim Renntempo stehen lassen.»

Das Fernduell der Beiden war am Renntag von kurzer Dauer: Während Nagl nach einem Bombenstart unter den ersten Drei mitmischen konnte, verschwand Febvre nach drei Runden mit stotterndem Motor in den Boxenanlage.

Nagl musste nur unter den ersten Zehn ins Ziel zu kommen, aber er fuhr bis ins Ziel konstante Rundenzeiten und wehrte sich erfolgreich gegen die Attacken von Tim Gajser, um als Dritter das Finish zu überqueren: «Toll. Top Drei war unser Ziel in diesem Jahr und wir haben es erreicht!»

Vorne kämpften Toni Cairoli und Eli Tomac um den Sieg. Der Italiener, der sich wegen eines Sturzes gleich nach dem Start in der Qualifikation nur Platz 11 sichern konnte, ging schnell an

KTM-Teamkollege Glenn Coldenhoff vorbei und wollte die Verfolger abschütteln. Nur einer konnte dem achtfachen Weltmeister folgen... und nicht nur folgen. Auch Eli Tomac hatte den Start in der Qualifikation verhaun, nachdem er ein Shortshift vom 2. in den 4. Gang versucht hatte.

Abschied mit Doppelsieg

Der Doppelsieger von Charlotte machte keinen Fehler, als es um WM-Punkte ging. Mitte des ersten Laufes senkte er seine Rundenzeiten um zwei Sekunden; Cairoli war machtlos, seine dritten Durchmarsch in Folge zu verhindern. Nagl verpasste knapp das Tagespodium mit Rang 4 im zweiten Lauf, während Tomac sein Tribut an die Opfer des «9/11»-Anschlages mit einem weiteren überwältigenden Sieg - trotz Sturzes in der Startrunde - zollte.

Die ersten beiden Plätze in der MX2-WM waren schon an Jeffrey Herlings und Jeremy Seewer vergeben, aber WM-Rang 3 war noch offen. 12 Punkte trennten Benoit Paturel und Max Anstie. Der Franzose kam in Lauf 1 als Sechster ins Ziel und ging 14 Punkte vor dem Briten in den Endlauf. Es war ein enttäuschendes Rennen für den Husqvarna-Fahrer, der in den ersten Runden Herlings Paroli bieten wollte. Er musste schon nach sechs Runden der Hitze bei 38 Grad Tribut zollen. Seine Rundenzeiten gingen in den Keller und im Ziel fiel er von Platz 2 auf 8 zurück. Mit dem 9. Platz in Lauf 2 sicherte sich Paturel WM-Rang 3, nachdem der schnell startende Anstie erneut die Pace nicht halten konnte.

Bei seinem Abschied aus der MX2-WM wollte Herlings, nach seiner Niederlage gegen Cooper Webb in Charlotte, unbedingt

die Amerikaner schlagen. «Ich will meinen MX2-Abschied mit einem Sieg feiern», erklärte der Holländer, der zum ersten Mal in seiner GP-Karriere die Nummer 1, statt seiner Nummer 84, trug.

Schon in der Qualifikation spielte er mit seinen Gegnern und konnte auf Anhieb drei Sekunden schneller als seine Verfolger fahren. Die Statistik seiner MX2-Karriere: 61 GP-Siege bei 97 Starts in sieben Jahren. Er hat in allen 20 Ländern, wo er gefahren ist, gewonnen.

Der «Bullet» übernahm schon in der Startrunde die Führung in beiden Läufen und fuhr nur so schnell wie notwendig, um die Gegner auf Distanz zu halten. Er kam zehn Sekunden vor dem zweifachen US-Meister Jeremy Martin in Lauf 1 ins Ziel und im zweiten Lauf distanzierte er Martin und Jeremy Seewer, der in Rennen 1 gestürzt war. ♦



Letzter MXGP-Start der Saison: (v.l.) Bobryshev, Cairoli, Gajser, Stribbos, Febvre, Nagl, Coldenhoff



Abschied mit Doppelsieg: Herlings' letzter MX2-Lauf

MOTOCROSS-GP DER USA / Resultate MXGP

Glen Helen (USA): 11. September, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig/ 39 Grad

1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 16 Runden à 1,721 km (= 27,536 km)
 1. Eli Tomac (USA/Kawasaki), 16 Runden in 36:36,218 min (= 45,137 km/h)
 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 15,622 sec zurück
 3. Max Nagl (D/Husqvarna), 28,537 sec zurück
 4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 7. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 8. Dean Wilson (GB/KTM); 9. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 10. Gautier Paulin (F/Honda); 11. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 12. Shaun Simpson (GB/KTM); 13. Arnaud Tonus (CH/Kawasaki); 14. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 15. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 16. Jose Butron (E/KTM); 17. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 18. Alessandro Lupino (I/Honda); 19. Arminas Jasikonis (LT/Suzuki); 1. Runde zurück;
 20. Kei Yamamoto (JAP/Honda); 21. Marco Madii (I/Husqvarna)
Schnellste Runde: Eli Tomac, Kawasaki, in 2:07,621 min (= 48,547 km/h)

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 15 Runden à 1,721 km (= 25,815 km)
 1. Eli Tomac (USA/Kawasaki), 15 Runden in 34:58,974 min (= 45,788 km/h)
 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 16,031 sec zurück
 3. Tim Gajser (SLO/Honda), 19,041 sec zurück
 4. Max Nagl (D/Husqvarna); 5. Gautier Paulin (F/Honda); 6. Romain Febvre (F/Yamaha); 7. Arnaud Tonus (CH/Kawasaki); 8. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 9. Shaun Simpson (GB/KTM); 10. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 11. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 12. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 13. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 14. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 15. Dean Wilson (GB/KTM); 16. Alessandro Lupino (I/Honda); 17. Jose Butron (E/KTM); 18. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 1. Runde zurück; 19. Arminas Jasikonis (LT/Suzuki); 20. Kei Yamamoto (JAP/Honda)
Schnellste Runde: Eli Tomac, Kawasaki, in 2:08,662 min (= 47,995 km/h)

Nächstes Rennen: 25. September, Motocross der Nationen, Maggiora (I)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Endstand Fahrer MXGP		
1. Gajser	731	
2. Cairoli	647	
3. Nagl (D)	603	
4. Febvre	564	
5. Bobryshev	545	
6. Van Horebeek	536	
7. Coldenhoff	406	
8. Desalle	372	
9. Guillod (CH)	352	
10. Simpson	332	

26. Ullrich (D)	41
32. Tonus (CH)	22

WM-Endstand Hersteller MXGP		
1. Honda	767	
2. Yamaha	697	
3. KTM	696	
4. Husqvarna	618	
5. Kawasaki	553	
6. Suzuki	377	

MOTOCROSS-GP DER USA / Resultate MX2

Glen Helen (USA): 11. September, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig/38 Grad

1. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 15 Runden à 1,721 km (= 25,815 km)
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 15 Runden in 34:43,854 min (= 44,597 km/h)
 2. Jeremy Martin (USA/Honda), 10,160 sec zurück
 3. Austin Forkner (USA/Kawasaki), 16,613 sec zurück
 4. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 5. Mitchell Harrison (USA/Yamaha); 6. Benoit Paturel (F/Yamaha); 7. Chris Allredge (USA/Kawasaki); 8. Max Anstie (GB/Husqvarna); 9. Brian Bogers (NL/KTM); 10. Darian Sanayei (USA/Kawasaki); 11. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 12. Justin Hoelt (USA/KTM); 13. Samuele Bernadini (I/TM); 14. Calvin Vlanderen (NL/KTM); 15. Caleb Ward (AUS/KTM); 16. Jorge Prado Garcia (ESP/KTM); 17. Alvin Östlund (S/Yamaha); 18. Brent van Doninck (B/Yamaha); 1. Runde zurück; 19. Mitch Oldenburg (USA/KTM); 20. Blake Lilly (USA/KTM); 21. Vann Martin (USA/Honda)
Schnellste Runde: Jeffrey Herlings, KTM, in 2:10,436 min (= 47,498 km/h)

2. Lauf: 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; 15 Runden à 1,721 km (= 25,815 km)
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 15 Runden in 35:33,376 min (= 43,526 km/h)
 2. Jeremy Martin (USA/Honda), 7,571 sec zurück
 3. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 11,139 sec zurück
 4. Max Anstie (GB/Husqvarna); 5. Mitchell Harrison (USA/Yamaha); 6. Brent van Doninck (B/Yamaha); 7. Brian Bogers (NL/KTM); 8. Justin Hoelt (USA/KTM); 9. Benoit Paturel (F/Yamaha); 10. Samuele Bernadini (I/TM); 11. Chris Allredge (USA/Kawasaki); 12. Alvin Östlund (S/Yamaha); 13. Bas Vaessen (NL/Suzuki); 14. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 1. Runde zurück; 15. Blake Lilly (USA/KTM); 16. Jorge Prado Garcia (ESP/KTM); 17. Darian Sanayei (USA/Kawasaki); 6 Runden zurück; 18. Austin Forkner (USA/Kawasaki); 19. Vann Martin (USA/Honda); 20. Caleb Ward (AUS/KTM)
Schnellste Runde: Jeffrey Herlings, KTM, in 2:13,226 min (= 46,504 km/h)

Nächstes Rennen: 25. September, Motocross der Nationen, Maggiora (I)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Endstand Fahrer MX2		
1. Herlings	739	
2. Seewer (CH)	625	
3. Paturel	512	
4. Anstie	504	
5. Jonass	403	
6. Bogers	398	
7. Ferrandis	378	
8. Bernadini	377	
9. Petrov	351	
10. Tonkov	320	

23. Jacobi (D)	94
37. Hsu (D)	43
43. Rauchenecker (A)	24

WM-Endstand Hersteller MX2		
1. KTM	835	
2. Kawasaki	641	
3. Suzuki	636	
4. Yamaha	631	
5. Husqvarna	621	
6. TM	377	

NACHRICHTEN

Letzter Start von Tonus für Kawasaki

MXGP Arnaud Tonus meldete im letzten Moment für die MXGP-Klasse in Glen Helen. Der Westschweizer fuhr die 450-ccm-ProCircuit-Kawasaki, die er beim Nationencross in Maggiora/I für die Schweiz steuern wird. Nach Platz 5 im vergangenen Jahr gelten die Eidgenossen mit Tonus' Teamkollegen Valentin Guillod und Jeremy Seewer als Geheimtipps. Die Team-WM wird der Tonus' Abschied bei ProCircuit sein: «Ich suche nach einem Teamplatz in den USA oder der WM.» Sein ehemaliger WM-Boss Steve Dixon hat den EMX250-Zweiten Darian Sanayei verpflichtet.

Suzuki World pusht Jugendprogramm

MXGP Suzuki-World stockt 2017 sein MX2-Jugendprogramm weiter auf. Neben Jeremy Seewer werden der Niederländer Bas Vaessen sowie der australische Teenager Hunter Lawrence die WM fahren, während Jet Lawrence und Zach Pichon, der Sohn des zweifachen 250-ccm-Weltmeisters Mickael den EMX250-Titel in Angriff nimmt. ♦ AH

Speedway-GP Teterow

Grosse Premiere in der Bergring-Arena

Von GEORG DOBES

Eine gelungene GP-Premiere im mecklenburgischen Teterow. Jason Doyle triumphierte im deutschen GP und meldet seine Titelambitionen an. Greg Hancock wurde Dritter und liegt in der WM weiter an der Spitze. Martin Smolinski wurde mit guter Leistung Siebter.

Nach einer langen siebenjährigen Pause wurde in Deutschland wieder ein GP-Rennen ausgetragen. Zum ersten Mal empfing Teterow die Speedwayelite und die Veranstaltung war ein Erfolg. Zirka 12.500 Fans strömten bei herrlichem Herbstetter in die Bergring Arena.

Jason Doyle befindet sich momentan in der Form seines Lebens. Der Australier triumphierte vor zwei Wochen in Polen und setzte in Teterow seine Siegesserie fort. Doyle sah schon in der Qualifikation wie der Sieger aus. Nach vier Durchgängen war der 30-jährige

ge noch ungeschlagen, kam jedoch in Lauf 18 überraschend als Letzter ins Ziel. Im Semifinale rang der Australier in der 2. Runde Woffinden nieder und kreuzte hinter Iversen als Zweiter die Ziellinie. Im Endlauf startete Doyle schlecht, rollte aber das Feld von hinten auf und ging schon in der 2. Runde in Führung. Der Aussie holte mit deutlichem Abstand seinen dritten GP-Sieg in dieser Saison. Der Triumphator erzielte in der Bergring Arena insgesamt 17 Punkte und verkürzte in der WM-Wertung seinen Rück-

stand auf Hancock um 2 Punkte. «Das war ein schweres Rennen, denn wegen eines kleinen Fehlers konnte man als Letzter ins Ziel kommen. Greg führt die WM an und ich habe 5 Punkte weniger. Hängt mir bitte noch keine Medaille um den Hals. Es gibt noch drei GP-Runden zu fahren», sagte Doyle.

Bartosz Zmarzlik wurde in Teterow Tageszweiter, obwohl der Pole keinen einzigen Heat gewinnen konnte. Er ist WM-Vierter. Greg Hancock belegte den dritten Rang. «Ich wollte das Finale gewinnen, aber Jason

ist in dieser Saison unheimlich schnell. Er siegte verdient und ich freue mich über den dritten Platz», so der 46-jährige US-Amerikaner. Niels-Kristian Iversen musste sich mit dem unbeliebten vierten Rang begnügen.

Smolinski im Semifinale

Martin Smolinski erzielte in der Bergring-Arena zwei Siege und qualifizierte sich für das Semifinale. In Rennen 22 wurde der 31-jährige Dritter und belegte am Ende Platz 7. «Es konnte heute noch besser laufen, aber

die Startplatzauslosung war für mich nicht gut. Ich bin kein guter Starter und fuhr immer gleich nach dem Bahndienst; da war der Belag frisch und ich konnte meine Geschwindigkeit nicht aufbauen», sagte der Olchinger, der auf eine permanente Wildcard im kommenden Jahr hofft. «Da müssen wir jedoch wieder einen GP-Runde in Deutschland haben.»

Tai Woffinden schied im Semifinale aus und verlor an das führende Duo den Anschluss. Er ist WM-Dritter, hat aber 8 Punkte Rückstand auf Doyle. ♦



Sternstunde: Smolinski gewinnt Auftakt zum Deutschland-GP

SPEEDWAY-GP / Resultate

Teterow (D): 10. September, Bahnlänge: 314 m, Wetter: sonnig, 22 Grad
 1. Jason Doyle (AUS), 17 Punkte; 2. Bartosz Zmarzlik (PL), 13; 3. Greg Hancock (USA), 15; 4. Niels-Kristian Iversen (DK), 11; 5. Piotr Pawlicki (PL), 11; 6. Tai Woffinden (GB), 10; 7. Martin Smolinski (D), 8; 8. Chris Holder (AUS), 8; 9. Michael Jepsen Jensen (DK), 7; 10. Nicki Pedersen (DK), 7; 11. Antonio Lindbäck (S), 6; 12. Peter Kildemand (DK), 6; 13. Chris Harris (GB), 6; 14. Fredrik Lindgren (S), 6; 15. Matej Zagar (SLO), 3; 16. Tobias Kroner (D), 2.
WM-Stand nach 8 von 11 Läufen: 1. Hancock, 109 Punkte; 2. Doyle, 104; 3. Woffinden, 96; 4. Zmarzlik, 88; 5. Holder, 85; 6. Janowski, 72; 7. Pawlicki, 71; 8. Lindbäck, 70; 9. Pedersen, 62; 10. Lindgren, 59; 11. Iversen, 57; 12. Kildemand, 56; 13. Zagar, 49; 14. A. Jonsson (S), 39.

Nächster Lauf: 24. September, Stockholm (S)
 Internet: www.speedwaygp.com

Enduro-WM Cahors

Titel nach Tasmanien

Von THOMAS SCHIFFNER

Bereits am vorletzten Fahrtag der Saison sicherte sich der Brite Steve Holcombe den E3-Titel. Der Australier Matthew Phillips holte in Cahors keinen Tagessieg, doch er krönte sich auf Sherco zum E2-Weltmeister und zum «Meister aller Klassen» im EnduroGP.

Bei krasser Hitze und auf staubigem Gelände wurde das Enduro-WM-Finale 2016 in Frankreich zum Überlebenskampf. Mit dem Tagessieg in der E3 sicherte sich Beta-Pilot Steve Holcombe bereits am Samstag die E3-WM.

Am 2. Tag wiederholte er seinen Sieg vor KTM-Mann Basset, der an der Schulter verletzte Johnny Aubert biss die Zähne zusammen und verteidigte WM-Platz 2 vor Manuel Monni.

Vize-Titel für Maria Franke

Der Amerikaner Taylor Robert war schnellster Fahrer des 2. Tages. Der KTM-Pilot hielt am Sonntag in der E2 Loic Larrieu und den neuen EnduroGP-Champion Matthew Phillips in Schach. Der Tasmanier (Zweiter hinter Mathias Bellino) konzentrierte sich auf die Sicherung des greifbar nahen Königstitels und gewann am Sonntag zwei Prüfungen.

Der Finne Eero Remes komplettierte in der E1 die Liste der männlichen Weltmeister. Laia Sanz (KTM) gewann den

Damen-Titel, Maria Franke wurde mit 7 Punkten Rückstand auf Anhieb Vizeweltmeisterin. ♦

ENDURO-WM / Resultate

Cahors (F): 15. und 16. WM-Lauf; Wetter/Strecke: sonnig, 29 Grad/trocken.
Klasse E1, 1. Tag (17 Fahrer gestartet, 16 gewertet): 1. Nathan Watson (GB/KTM), in 42:35,63 min; 2. Eero Remes (FIN/TM), +10,13 sec; 3. Jamie Mc Canney (GB/Yamaha), +346,43 sec; 4. Oscar Balletti (I/Honda). – Ferner: 6. Pascal Rauchenecker (A/Husqvarna)
2. Tag (17 Fahrer gestartet, 13 gewertet): 1. Watson, in 42:24,76 min; 2. Daniel Mc Canney (GB/Husqvarna), +28,15 sec; 3. Remes, +47,85 sec; 4. Rauchenecker
WM-Endstand nach 16 Tagen: 1. Remes, 284 Punkte; 2. Watson 275; 3. D. McCanney 192; 4. Cervantes 158; 5. Rauchenecker 153. – Ferner: 11. Hübner 67
Klasse E2, 1. Tag (16 Fahrer gestartet, 14 gewertet): 1. Mathias Bellino (F/Husqvarna), in 42:13,60 min; 2. Taylor Robert (USA/KTM), +4,06 sec; 3. Loic Larrieu (F/Yamaha), +7,78 sec; 4. Matthew Phillips (AUS/Sherco). – Ferner: 13. Martin Kradorf (D/KTM)
2. Tag (16 Fahrer gestartet, 14 gewertet): 1. Robert, in 42:10,26 min; 2. Larrieu, +7,40 sec; 3. Phillips, +19,79 sec; 4. Bellino; 5. Davide Guarneri (I/Honda). – Ferner: 13. Kradorf
WM-Endstand: 1. Phillips, 262 Punkte; 2. Bellino 259; 3. Larrieu 230; 4. Robert 225
Klasse E3, 1. Tag (13 Fahrer gestartet, 13 gewertet): 1. Steve Holcombe (GB/Beta), in 42:50,71 min; 2. Manuel Monni (I/TM), +9,00 sec; 3. Johnny Aubert (F/Beta), +17,00 sec; 4. Antoine Basset (F/KTM); 5. Jeremy Joly (F/KTM); 6. Romain Dumontier (F/Yamaha)
2. Tag (13 Fahrer gestartet, 12 gewertet): 1. Holcombe, in 42:38,18 min; 2. Basset, +38,02 sec; 3. Joly, +46,02 sec; 4. Manuel Monni (I/TM); 5. Thomas Oldrati (I/Husqvarna).
WM-Endstand: 1. Holcombe, 284 Punkte; 2. Aubert 242; 3. Monni 225; 4. Basset 221
Klasse EnduroGP, 1. Tag (46 Fahrer gestartet, 43 gewertet): 1. Bellino, in 42:13,60 min; 2. Robert, +4,06 sec; 3. Larrieu, +7,78 sec; 4. Watson; 5. Phillips. – Ferner: 17. Rauchenecker
2. Tag (46 Fahrer gestartet, 39 gewertet): 1. Robert, in 42:10,26 min; 2. Larrieu, +7,40 sec; 3. Watson, +14,50 sec; 4. Phillips; 5. Bellino; 6. Holcombe. – Ferner: 12. Rauchenecker
WM-Endstand: 1. Phillips, 222 Punkte; 2. Bellino 203; 3. Holcombe 202; 4. Remes 197; 5. Watson 179; 6. Larrieu 167; 7. Robert 160. – Ferner: 18. Rauchenecker 22

Internet: www.endurogp.org



In Richtung EnduroGP-Titel unterwegs: Aussie Matt Phillips

Supermoto-WM Melk

Schmidt bleibt dran

Noch keine Entscheidung brachten die zwei Läufe auf dem Wachauring. In der WM ist Thomas Chareyre weiterhin Führender vor Marc-Reiner Schmidt. Die neue Punktedifferenz beträgt 20 Zähler. Im Prinzip war bereits ab dem Training (Chareyre vor Schmidt, Höllbacher, Kejmar) viel einzementiert. Doch mit diesem Zement schienen alle zufrieden. Chareyre gewann zweimal, Schmidt kreuzte zweimal als Zweiter die Ziellinie und Höllbacher hielt zweimal Kejmar auf Distanz.

Nadelstiche gegen Chareyre

Für Husqvarna-Fahrer Höllbacher bedeutete dies, dass er sich

vom punktgleichen Tschechen um vier Zähler absetzen konnte. Bei hochsommerlichen Temperaturen setzte Schmidt in Lauf 2 Nadelstiche gegen den vierfachen Weltmeister.

Die einzige Championatsentscheidung fiel in der ÖM. Nach fünf Vizetiteln sicherte sich Rudi Bauer im letzten Lauf erstmals den Titel. ♦ AD



In Richtung Vize: M. R. Schmidt

SUPERMOTO-WM / Resultate

Melk (A): 11. September 2016, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 27 Grad.
1. Lauf: 1. Thomas Chareyre (F/TM); 2. Marc Reiner Schmidt (D/TM); 3. Lukas Höllbacher (A/Husqvarna); 4. Pavel Kejmar (CZ/KTM); 5. Andreas Buschberger (A/Husqvarna)
2. Lauf: 1. Chareyre; 2. Schmidt; 3. Höllbacher; 4. Kejmar; 5. David Gimenez (E/Suzuki); 6. Buschberger; 7. Manuel Stehrer (A/Husqvarna); 8. Bernhard Hitzberger (A/Yamaha)
WM-Stand nach 5 von 6 Läufen: 1. Chareyre, 238 Punkte; 2. Schmidt 218; 3. Höllbacher 198; 4. Kejmar 194; 5. Gimenez 155; 6. Jose Luis Hernandez (E), 12

Nächster Lauf: 18. September, Castelletto (I)
 Internet: www.supermotos1.com

Grasbahn-EM Swingfield

Krimi-Sieger Shanes

Die Grasbahn-EM im britischen Swingfield wurde erstmals vom jungen Engländer James Shanes gewonnen. Nach mäßigen Qualifikationsrennen musste sich der Local Hero via B-Finale für das A-Finale qualifizieren. Shanes hatte einen Ausfall und einen Sturz. Er ist nun der erste Fahrer, der eine EM mit lediglich 9 Punkten gewinnt!

Jannick de Jong disqualifiziert

Das A-Finale war ein richtiger Krimi. Im ersten Versuch stürzte Jannick de Jong, als der Titelverteidiger durch Mathieu Tresarrieu im Staub zu Boden gebracht wurde, doch der der Holländer wurde disqualifiziert.

Beim 2. Start war Shanes von Beginn an der Beste, und der 19-Jährige gewann das Rennen vor Mathieu Tresarrieu und Andrew Appleton. Dirk Fabrick fiel in der letzten Runde aus. Nach der Verletzung von Stephan Katt wurde Christian Hülshorst als einziger Deutscher im B-Finale Siebter. ♦ JV



Neuer Europameister Shanes

GRASBAHN-EM / Resultate

Swingfield (GB): 11. September 2016, Bahnlänge: 550 m, Wetter: sonnig, 19 Grad.
1. James Shanes (GB), 9 Punkte; 2. Mathieu Tresarrieu (F), 19; 3. Andrew Appleton (GB), 15; 4. Josef Franc (CZ), 12; 5. Dirk Fabrick (NL), 17; 6. Jannick de Jong (NL), 17; 7. Christian Hülshorst 9; 8. Hynek Stichauer (CZ), 12; 9. Romano Hummel (NL), 13; 10. Paul Cooper (GB), 12; 11. Chris Harris (GB), 8; 12. Martin Malek (CZ), 6; 13. Mark Helmhout (NL), 9; 14. Henry van der Steen (NL), 9; 15. Lars Zandvliet (NL), 4; 16. M. Godden (GB), 3; 17. C. Walker (GB), 2

Internet: www.speedway.org

NACHRICHTEN

Erster französischer U21-Meister

Speedway-U21-EM Als erster Franzose gewann Dmitri Bergé einen Speedway-(U21) Europameistertitel. Der 19-Jährige siegte in Lamothe im Stechen gegen Eduard Krcmar (CZ). Dritter wurde Sergej Logatchev (RUS). Erik Riss wurde mit drei Laufsiegen Fünfter. Michael Härtel kam nicht zum Einsatz.

Titel Nummer 13 in Folge für Spanien

Nationen-Trial Das Trio mit Toni Bou, Adam Raga und Albert Cabestany unterstrich Spaniens Dominanz im Welt-Trial auch im französischen Isola: Zum 13. Mal in Folge und insgesamt zum 20. Mal gewannen die Iberer die Nationen-WM. Zweiter wurde Japan vor Großbritannien. Deutschland gewann die Trophy-Klasse, und die Damen gewannen Bronze. ♦ TS



Unschlagbar: Team Spanien

KOMPAKT

»» **Langbahn Seitenwagen** Die Gebrüder Martin und Herrmann Brandl gewannen sensationell in Pfarrkirchen die erste DMSB-Langbahn-Seitenwagenmeisterschaft. Die Titelverteidiger Venus/Heiss (2.) hatten einen Motorschaden. Markus Brandhofer (3.) fiel in der letzten Kurve des Finales aus.

»» **Speedway** Russland überrollte am Freitagabend das deutsche Team bei einem Ländervergleich in Wittstock mit 85:36 Punkten. Klar bester Deutscher war Michael Härtel (11 Punkte). Europameister Emil Saifutdinov kam auf 17+1 Zähler.

»» **Speedway Team Cup** Diedenbergen (43 Punkte) gewann den vorletzten Lauf der 2. Bundesliga in Güstrow. Zweiter wurde Berghaupten (37, Dilger Maximum) vor Gastgeber Güstrow (22). ♦ TS

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



A1 Attraktion, EZ 6/2011, 67000 km, 86 PS, rot, Stoff, Navi, Klima, Xenon, NR-Fzg., VB 9850,-. Tel. 0151/50998854, roessler923@gmail.com

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34810

Z1, EZ 12.90, urgrün/Leder, 136000 km, tech. u. opt. gut, TÜV 4.18, ausschließl. BMW gewartet, seit 12 J. im 3. Besitz, 32.000,- €. Tel. 0157/79423467



BMW M5 Top Zustand und Ausstattung, EZ 2012, 65000 km, scheckheftgepflegt bei BMW, e. NP 131.000,-, NightVision, Sitzbelüftung, AHK u.v.m., unfallfrei, VB 62.500,- €. Tel. 0160/1505652, jens.ambrosius@iqs.eu

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

Cadillac



Escalade Premium EU MY16, 0 km, 313 kW (425 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, SD, SHZ, AHK, Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 10,3 l/100 km, innerorts: 18 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,1 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 302 g/km, CO2 Effizienzklasse E, 95.900,- € (MwSt. abw.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str 6-8, 81677 München, Tel. 089-427164-13, www.geigercars.de

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34886

Mercedes



Dachspoiler "VP Spirit" für Mercedes-Benz Vito (BM447) - nur für Fahrzeuge mit Heckklappe. Angebotspreis: 1080,- € inkl. Lackierung, Montage, MwSt. und TÜV. VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

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

www.mariani.de



(Klappen-) Auspuffanlagen für alle S- und RS Modelle zum Aktionspreis ab 1.190,- €. Wir beraten kundenorientiert! m700 Black-Series Neuvorstellung auf www.mariani.de @: info@mariani.de, Tel: +49 (0) 5264 / 8601

BMW Alpina



B3 Biturbo Allrad, EZ 10/2014, 54000 km, 300 kW (408 PS), alpinagrün, Leder, Head-Up, ACC, AHK, VB 54.900,- EUR (MwSt. abw.) S-M-A-R-T GmbH, 76048 Villingen-Schwenningen, Tel. 0170/3224217, dieter.schaper@kmcg.de

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34811

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

Cobra

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

Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

Jaguar

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

Lamborghini



Lamborghini Urraco P300, Bj. 7.75, 1. Lack mit Patina, 1. Innenausstattung, Motor und Verschleißteile umfassend überholt, € 122.000,-. Tel. 0173/8287597

Maserati

www.MODENA.de, Tel. 06327/97700

Bentley



Supersports, EZ 11, 59000 km, top Ausst. u. Zustand, KD neu, 157.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-9494110, f1-automobile.de

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34924

BMW

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

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

Bugatti

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



Auf der Suche nach etwas Besonderem? Der Maßschneider für alle, die kein 08/15 wollen. m700 Black-Series Neuvorstellung auf www.mariani.de. Tel.: +49 (0) 5264 / 8601



Alu-Sportfelgen "VEYKKA 2", 8,5J x 19 Zoll ET48, für Mercedes-Benz Vito u. V-Klasse (BM447). Angebotspreis für 4 Stück: 1.520,- € (ohne Bereifung) inkl. MwSt. und TÜV Telegutachten. VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

RENNSITZE

OMP
RECARO



Beratung • Verkauf • Service

ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de

VW



Die Käferfarm - Ihr Spezialist für VW-Klassiker bietet eine große Auswahl an originalen top-gepflegten VW-Käfer-Cabrios mit Vollgarantie! Neben An- und Verkauf können Sie Ihr Wunschfahrzeug konfigurieren und unsere Dienstleistungen wie Restauration, Reparatur, Abholservice und Oldtimerleasing nutzen. In unseren Onlineshops können Sie über 10.000 Ersatzteile bestellen. Tel. 02153/9108137 www.die-kaeferfarm.de H

Literatur

Suche Automobil-Revue, Auto Jahr, Motor Revue und ams. Tel. 02254/4735

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

Verschiedenes

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €, + 20-25% Leistung und Drehmoment. www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

LOGO in Garn
Aufnäher, Direktbestückung, ab 1 Stck., Lieferrn von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Tel. 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. www.autoleder-service.de, Tel. 0221/9712233 H

Geschäftsverbindungen

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-25 50

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Jetzt online abonnieren!

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

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Veranstaltungen

Versicherungen

Rolls-Royce



Rolls-Royce Motor Cars Berlin

Rolls-Royce DAWN jetzt 349.900,- € EZ 04/2016, 6100 km, 419 kW (570 PS), schwarz-met., Leder seashell in moderner Kombination; ehem. UPE 388.700,- jetzt für 349.900,- € (MwSt. awb.) Rolls Royce Motor Cars Berlin - Riller & Schnauck GmbH, Hindenburgdamm 68, 12203 Berlin, Tel. 030/790095-606, www.rolls-roycemotorcars-berlin.de H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34813

SBK MOTUL
2016 SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP
SUPER SPORT 1000 SUPER STOCK 1000

SUPERBIKE WM LAUSITZRING

PIRELLI German Round

16.-18. September 2016



Wochenendticket im Vorverkauf 59 €

www.lausitzring.de WORLD SBK.COM

TOP SPONSORS: ENVILO, TRISOT, PROLECO DOC, FRANKI, MULLER, NATIONAL PARTNERS: stahlfm

RENNKASKO.DE

RENNSPORT clickvers.de
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

sportvers.de

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

Zubehör

Turboprobleme? STK Turbo Technik, 02682/26299-0, www.turbolader.net, mail@turbolader.net H

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung
Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

Motorradmarkt

Zubehör

Race Events, Driverdays, Einzeltraining, DMSB Lizenz, Lehrgänge Infos: RTS, 0171/4222466, www.speed-club.de H

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

wilbers.de

MOTOR SPORT aktuell **Jetzt online abonnieren!**

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

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

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die September-Highlights

IMRE PAULOVITS

... vor 20 Jahren



Barcelona 1996: Checa (#24), Crivillé (#4), Cadalora, Doohan (#1)

Motorrad-WM Beim 250ccm-GP in Montmelo/Barcelona, dem drittletzten Rennen der Saison, baute Aprilia-Star Max Biaggi mit einem klaren Sieg zehn Sekunden vor Olivier Jacque (Honda) und 13 Sekunden vor Ralf Waldmann (Honda) den Vorsprung in der WM auf den Deutschen auf 21 Punkte aus. Waldmann hatte bereits im Training keine Chance gegen Biaggi, plagte sich mit Defekten herum und musste am Ende froh sein, seinen Teamkollegen Jürgen Fuchs noch hinter sich halten zu können. Fuchs wurde in der letzten Runde von einer Wespe gestochen und musste seinen zuvor eroberten dritten Rang wieder an Waldi abtreten. In der 500er-Klasse sicherte sich Michael Doohan im drittletzten GP bereits vorzeitig den dritten WM-Titel (von später fünf) in Folge. Doch nicht Doohan, sondern Markenkollege Carlos Checa (Spanien) gewann das

Rennen vor Doohan, Alex Crivillé und Luca Cadalora. König Juan Carlos I war von Checas eindrücklicher fahrerischer Vorstellung derart fasziniert, dass er seinen Landsmann auf dem Siegerpodest innig in die Arme schloss. Auf den ersten acht Plätzen waren nur Honda-Piloten klassiert! Doohan blieb cool: «Normalerweise genieße ich nur Siege, aber heute habe ich an den Titel gedacht. Ich ließ Checa absichtlich entweichen und konzentrierte mich darauf, Crivillé in Schach zu halten. Diesen Titel widme ich Grand-Prix-Arzt Claudio Costa, ohne den ich nach dem schweren Unfall in Assen nie mehr hätte fahren können.» Bei den 125ern siegte Tomi Manako (Honda) vor den Aprilia-Reitern Garry McCoy und Kazuto Sakata, Dirk Raudies (Honda) holte Platz 10. Vize-Weltmeister Rolf Biland holte sich mit Kurz Waltisperg im Boot den bereits 81. GP-Sieg.

Motocross-WM Vor dem 250er-WM-Finale in Roggenburg lag Titelverteidiger Stefan Everts (Honda) nur 8 Punkte vor Marniq Bervoets (Suzuki). Den Start gewann Pit Beirer (4.), Everts konnte Bervoets auf Platz 2 verweisen. Im 2. Lauf hätte Everts Platz 7 genügt, doch Bervoets stürzte gleich zu Beginn bei einer Massenkarambolage. Obwohl Bervoets noch hinter Frederic Bolley Zweiter wurde, gewann Everts als Drittplatzierter den Titel – unbestätigt. Denn Everts hatte vom FIM-Schiedsgericht die Punkte für seinen Doppelsieg in Foxhill zurückbekommen, Bervoets' Team jedoch Widerspruch eingelegt. **Langbahn-WM** Auf seiner Heimbahn in Herxheim holte Gerd Riss den ersten Langbahn-WM-Titel eines Deutschen seit fünf Jahren. Mit den Platzierten Bernd Diener und Robert Barth war das Podium sogar rein deutsch besetzt.

... vor 40 Jahren



Victor Palomo: Kein Einzelsieg, aber zwei Gesamtsiege und der Titel

Formel 750 In Assen gewann Phil Read den ersten, verregneten, Giacomo Agostini den zweiten, trockenen Lauf. Dabei hatte Ago beide Male auf Slicks gesetzt, was sich im zweiten Rennen, das unter ebenfalls dunklem Himmel gestartet wurde, bewährte. Johnny Cecotto zerstörte in der ersten Runde seine Yamaha in der Schikane vollständig, als sich diese beim Sturz entzündete und ausbrannte. Der Gesamtsieg ging an Victor Palomo auf der von Yamaha France geliehenen Maschine des verletzten Patrick Pons.

Beim FIM-Cup-Finale in Hockenheim gewannen John Newbold und Gary Nixon je einen Lauf, Palomo wurde wieder Gesamtsieger und überholte so noch Nixon in der Cupwertung. Nach Protesten von Nixon und Kawasaki wurde sein Meistertitel beim FIM-Kongress bestätigt. **Straßensport** Bei der vorletzten Runde der Österreichischen Meisterschaft in Großraming wurden Max Wiener (350ccm),

Karl Auer (500ccm) und Josef Schopf (über 500ccm) vorzeitig Meister. Beim Finallauf in Schwanenstadt sicherten sich Hans Hummel (50ccm), Harald Bartol (125ccm), Edi Stöllinger (250ccm) und Herbert Prügl (Serienmaschinen) die verbleibenden Titel.

Beim Schweizer Meisterschaftsfinale in Hockenheim siegten Rolf Blatter (125ccm), Franz Kunz (250 und 350ccm), Philippe Coulon (500ccm), Eric Mooser (1000ccm) und Schüpbach/Stäger (Gespanne). Die Titel gingen an Marc-Antoine Constantin (125ccm), Urs Knüsel (250ccm), Jean-Paul Chaubert (350ccm), Roland Freymond (500ccm), Eric Mooser (1000ccm) und Schmid/Matile (Gespanne).

Endurance Den Bol d'Or in Le Mans gewann die Werks-Honda mit Jean-Claude Chemarin und Alex George, der den verletzten Christian Léon ersetzte, vor den beiden Kawasaki mit Christian Sarron/Denis Boulom und Yvon Duhamel/Jean-Francois Baldé.

Den EM-Titel hatte sich Honda (45 Punkte) schon zuvor gesichert, Kawasaki (27) wurde Zweiter, vor Ducati (23), Japauto (22) und BMW (8).

Motocross-WM Schwerer als erwartet tat sich das belgische Siegerteam bei der «Trophée der Nationen» in Wohlen/CH. Mit nur 14 Punkten Vorsprung auf die UdSSR gewannen die Belgier mit den Weltmeistern Roger de Coster, Gaston Rahier, Harry Everts sowie Jaak van Velthoven. Deutschland, dessen Topfahrer Hans Maisch sich im Training verletzt hatte, wurde mit Adolf Weil, Herbert Schmitz und Willy Bauer Siebter.

Speedway-WM Peter Collins gewann das Speedway-Weltfinale im schlesischen Slaski-Stadion in Kattowitz. Der Mann aus Manchester holte den ersten WM-Titel eines Briten seit 14 Jahren und das vor Landsmann Malcolm Simmons. Jason Crumps Vater Phil gewann Bronze. Egon Müller als einziger Deutscher wurde Achter.

des Motorradsports

... vor 30 Jahren



1986 war Eddie Lawson in der 500er-Klasse das Maß der Dinge



Ende der Saison 1986 in Misano vorgestellt: V4-Suzuki XR71

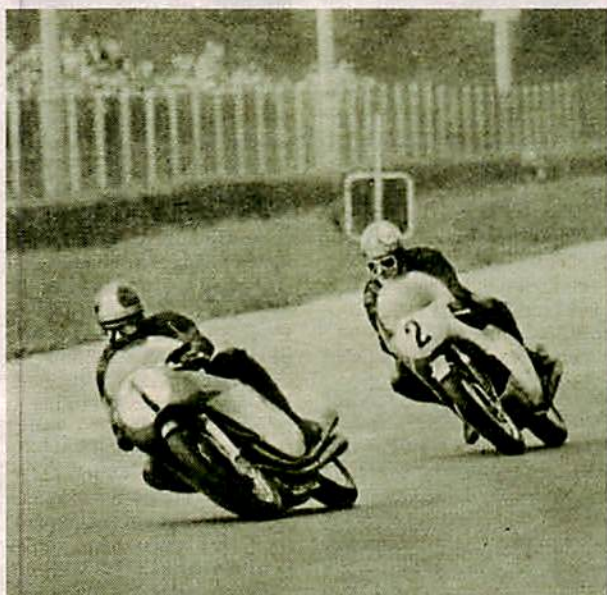
Motorrad-WM Vor dem Saisonschluss-Grand Prix von San Marino in Misano standen bereits zwei Weltmeister fest: Der Amerikaner Eddie Lawson hatte sich und dem Team von Multi-Champion Giacomo Agostini mit der Zweitakt-Yamaha den Titel der 500er-Königsklasse 1986 bereits in Anderstorp gesichert. Bei den 250ern hatte es ihm der neue Champion Carlos Lavado (Yamaha) aus Venezuela in Schweden gleichgetan. Volle Konzentration lag daher in Misano auf der 80ccm- und der 125ccm-Klasse. Bei den 80ern gewann der Einheimische Pier-Paolo Bianchi überlegen, aber richtig gefeiert wurde beim damals 23 Jahre jungen Jorge «Aspar» Martínez, der sich mit Platz 2 den ersten und Derby den fünften 80er-WM-Titel bescherte. Martínez beendete damit die Vorherrschaft des Schweizer Stefan Dörflinger mit der Krauser, der nur den

sechsten Rennrang und den dritten WM-Endrang erreichte. Das Rennsport-Zwergenland Österreich jubelte über den 125ccm-Triumph von Gustl Auinger (heute Manager des Red Bull Rookies Cup) auf einer LCR. Auinger besiegte große Namen wie die beiden Garelli-Piloten Luca Cadalora und Fausto Gresini. Bei den 500ern siegte Weltmeister Eddie Lawson (Yamaha) vor Wayne Gardner (Honda) und Randy Mamola (Yamaha). Lawson zog die ganz große Show, weil er beim Start schlecht wegkam und sich durchs ganze Mittelfeld kämpfen musste. Gardner lag zeitweise sechs Sekunden voraus, doch Lawson machte den Rückstand wett, ging sofort vorbei und siegte nach strammen 35 Runden überlegen. Für fast noch mehr Aufruhr sorgte die Präsentation der neuen V4-Suzuki XR71 durch den italienischen Teamchef Roberto Gallina.

Bei den 250ern holte sich Tadahiko Taira (Yamaha) seinen ersten GP-Sieg. Weltmeister Carlos Lavado stürzte in Führung liegend, Toni Mang (Honda) verpasste das Podest als Vierter nur knapp, und Martin Wimmer (Yamaha) verpatzte den Schiebestart und kam trotz schneller Rundenzeiten nur noch auf Rang 6 nach vorne.

Enduro-WM Beim internationalen Sixdays-Enduro im italienischen San Pellegrino gaben die Gastgeber in der Trophy wie in der Junior-Trophy die Führung vom ersten bis zum letzten Tag nicht ab. Mit Abstand zu Italien folgten auf den Plätzen dicht auf Schweden, die CSSR und die Bundesrepublik Deutschland. Richard Spitznagel (500ccm VT), Joachim Sauer (125ccm), Harald Strössenreuther (500ccm) und Bernd Theuring (250ccm), alle KTM, schafften den Prestigeerfolg vor der DDR-Mannschaft zu landen.

... vor 50 Jahren



Giacomo Agostini (#1): Mit Sieg in Monza erstmals Weltmeister

Motorrad-WM Beim Großen Preis der Nationen lockte der letzte Lauf der 500er-WM wegen des Showdowns zwischen Giacomo Agostini und Mike Hailwood so viele Zuschauer in den Königlichen Park von Monza wie schon seit der goldenen Ära in den 1950er Jahren nicht mehr. Hailwood musste gewinnen, wenn er seinen Weltmeistertitel, den er zuvor noch auf der MV Agusta errungen hatte, verteidigen wollte. Er ging auch umgehend in Führung, doch Agostini holte ihn ein und überholte ihn in der dritten Runde. Der Schlagabtausch war eröffnet, doch schon bald wurde Hailwood langsamer und musste mit Ventilschaden an der Honda aufgeben. Agostini überholte hiernach das gesamte Feld zweimal, bevor er als Sieger und Weltmeister abgewunken wurde.

Bei den 250ern gewann Hailwood vor dem furios fahrenden Heinz Rosner auf der MZ. Bei

den 350ern trat Hailwood nicht an, um sich auf den 500er-Lauf zu konzentrieren. So wurde dieses Rennen zu einer Soloparade von Giacomo Agostini, der mit einer Runde Vorsprung vor den beiden Aermacchi-Werksfahrern Renzo Pasolini und Alberto Pagani gewann.

Luigi Taveri war von einer Lebensmittelvergiftung geschwächt, trotzdem gewann er das 125er-Rennen überlegen und konnte sich so vorzeitig als Weltmeister küren. Das Gleiche hätte er auch bei den 500ern tun können, doch hier wurde er nur Dritter hinter Suzuki-Werksfahrer Hans-Georg Anscheidt auf und Ralph Bryans auf der zweiten Honda. Taveri führte weiterhin die 50er-WM-Tabelle an, doch Honda hatte angekündigt, seine Werksfahrer beim WM-Finale nicht fahren zu lassen – aus Protest gegen dessen Verlegung von Suzuka nach Fuji. **Straßensport** Beim vorletzten Lauf zum Junior-Pokal, dem Eifelpokal auf der Nürburg-

ring-Südschleife gewann bei den 250ern Bultaco-Fahrer Rolf Wintermeyer vor seinem Markenkollegen Adolf Ohligschläger und Honda-Pilot Hans-Joachim Duttberger. Bei den 350ern siegte Ewald Hüttlin und stand damit vorzeitig als Junior-Pokalsieger fest. Bei den 125ern gewann Siegfried Möhringer mit einer Ex-Degner-MZ, bei den 500ern Ferdinand Kaczor auf seiner Eigenbau-BMW, bei den Gespannen Wegener/Göderzer, ebenfalls BMW.

Motocross Beim letzten Lauf der Deutschen Meisterschaft in Erbach gewann bei den 250ern Maico-Werksfahrer Adolf Weil, den Meistertitel sicherte sich Erwin Schmider (CZ). Bei den 500ern stand Christoph Specht schon als Meister fest, wegen eines Fingerbruchs war er zum Zuschauen verurteilt, so gewann hier Schmider. Erstmals waren die Motocross-Gespanne am Start, es gewannen Ritz/Bischoff (BSA).

ADAC Opel Rallye Cup

Nachwuchsauslese



Stressige Wochenendausfahrt: MSA-Rallye-Experte Reiner Kuhn und Co Jan Enderle mischen bei der Rallye Deutschland im ADAC Opel Rallye Cup mit

Von REINER KUHN

Mehr geht nicht. Im ADAC Opel Rallye Cup können Talente und jene, die sich dafür halten, gar beim heimischen WM-Lauf mit-toben. Dumm nur, dass die engen Weinbergpisten beim Saisonhighlight zu den schwierigsten der Welt zählen. Ein Adrenalinritt auch für den Gaststarter.

Helm und HANS runter, Kopfhörer rauf. Wir auf dem Rückweg zum ersten Service. Klatschnass, aber zufrieden, sitze ich am Steuer unseres Opel Adam Cup und lausche den Anweisungen meines Copiloten. «Da vorne links. Achtung, 30er-Zone! Am Ortsende rechts abbiegen, Richtung Trier», hat Beifahrer Jan Enderle auch auf der Verbindungsetappe das Sagen. Gut so. Denn hinter uns liegt die erste Schleife der Rallye Deutschland und damit zwei der wohl anspruchsvollsten Wertungsprüfungen der Rallye-WM. Schon zu Beginn der ersten von 18 WPs hat sich ein gutes Dutzend Teilnehmer mal frontal, mal seitwärts oder rücklings, mal mit reichlich Tem-

poüberschuss, mal weniger spektakulär «verabschiedet» – neben Werks-, WRC2-, Junior-WM- und Privatteams auch die ersten Cup-Opelner.

Die Weltelite hat eine klare Meinung zu den verwinkelten Wirtschaftswegen mit ihren nur selten einsehbaren Kurven in den Weinbergen entlang der Mosel. «Es gibt nichts Schwierigeres und kaum etwas Befriedigeres als da sauber durchzukommen», sagt Thierry Neuville, der hier 2014 seinen ersten WM-Sieg feierte und dessen Bruder im Vorjahr noch im ADAC Opel Rallye Cup mit-tobte. Schon die Streckenbesichtigung, bei der man die WPs zweimal abfahren und Notizen machen darf, verlangt hier höchste Konzentration, wie sich später zeigen sollte. Der Sitzprobe und dem kurzen Test am

Mittwoch folgten am Donnerstag drei Shakedown-Runden inklusive Aha-Moment. Also zusammenreißen, konzentrieren und die Rallye gut einteilen. Am Gefährt sollte es kaum scheitern.

Kleiner Rallye-Riese

Selten bin ich in einem besser zu handhabenden Fronttriebler gessen. Mit fester Hand und strengem Gasfuß lässt sich der Rüsselsheimer Bonaibolidem unaufgeregt und zielsicher auf dem rechten Weg halten. Kein Wunder: Statt einem seriennahen und filigranen Einsteigerauto der «R1» bietet Opel mit dem Adam Cup faktisch einen R2 mit 140 PS starkem Serienmotor. Ein höhenverstellbares Reiger-Fahrwerk, Sperrdifferenzial, Bremskraftverteilung und als Highlight, ein sequenzielles Fünfganggetriebe von Sadev, sind Rallye-

technik State of the Art. So hat die Einscheiben-Kupplung nach dem Anfahren Ruhe. Geschaltet wird sequenziell unter Volllast. Noch besser: Dank kontinuierlicher Weiterentwicklung sind im vierten Dienstjahr nahezu alle Kinderkrankheiten von einer zu langen Übersetzung über schwächelnden Antriebswellen bis hin zur müden hydraulischen Handbremse Geschichte.

Geblieben ist der preiswerteste und wertstabilste Einstiegsrenner auf dem Markt. Neu für 25000 Euro plus Mehrwertsteuer zu haben, wechseln Cup-Autos auch nach zwei aktiven Rallyejahren nur selten für weniger als 20000 Euro den Besitzer. Für Nachwuchskräfte und ihre Gönner mindestens ebenso wichtig sind die laufenden Kosten: Top-teams verlangen für eine Cup-Saison rund 50000 Euro. Darin

enthalten sind alle Einsatzkosten sowie eine komplette Revision zur Saisonhalbezeit, ergo vor der «Deutschland», inklusive Getriebeüberholung, Kupplungswechsel und Tausch der beiden Antriebswellen. So gerüstet steht dem Fahrspaß nichts und dem Aufstieg schneller Jungstürmer nur wenig im Wege. Außer der ebenbürtig motorisierten Konkurrenz oder man sich selbst. Beides konnten wir beim Blick auf das fliegende Klassenzimmer der gelb-schwarz-gelbweißen Rallyeschule beim Saisonhighlight aus der letzten Reihe erleben. Cup-Wertungslauf Nummer 5 hieß eine WM-Etappe, fünf Prüfungen, 98,97 WP-Kilometer, Hunderte Kurven und ebenso viele Gelegenheiten für einen Fehler. Aber auch Abertausende Adrenalin-schübe und unbezahlbare Glücksgefühle. 18 Cup-Teams standen auf der Nennungsliste. Nach zwei Prüfungen lagen wir auf Rang 6. Dabei mussten sich Kuhn/Enderle nicht nur an den – ich muss es nochmals erwähnen – toll abgestimmten und erstaunlich gutmütigen Einsatzwagen gewöhnen, auf die von der Weltelite vorgefrästen Fahrspuren einstellen, vor uns gestartete Konkur-



Vorab: Konzentrierte Streckenbesichtigung



Kurve gekriegt: Kuhn prügelt den «Bonaibolidem»



Breitensport professionell: Der Servicepark der Aufsteigerserie



Volles Rohr: Cockpitsicht beim Opel Adam Cup



Eines von 18 Cup-Teams überholt: Kuhn lag zwischenzeitlich auf P6

renten überholen und wie einige Kollegen wahrscheinlich auch nach verpatzten Kehren den Rückwärtsgang einlegen.

Anders beim zweiten Durchgang der WP Mittelmosel (WP3): Einen ungleich schnelleren, weil blitzsauberen Ritt mussten wir knapp fünf Kilometer vor dem Ziel abbrechen, weil ein weiterer Cup-Teilnehmer verunfallte und wir über die gelbe Warnlampe im Cockpit zur Schrittgeschwindigkeit wegen WP-Abbruchs aufgefordert wurden. Mehr als schade – auch für uns. blieb doch nur noch die Wiederholung der WP Moselland (WP4) und der abschließende Rundkurs Ollmuth (WP5), um mit schnellen Zeiten womöglich Richtung Podium zu stürmen.

Vergeblich gehofft

Ergo konzentrieren, durchladen und den Jungspunden zeigen, was – getreu dem Motto auf unserem Auto – «in uns steckt». Schnelle Ecken, gerade bergab, an denen mich zuvor noch weiche Knie und Herzrasen hinderen, Jans Ansagen 1:1 umzusetzen, wurden jetzt artgerecht und wie befohlen geentert. Dumm nur, dass ich am Ende ei-

ner äußerst schnellen Passage aus «Links 5 lang» in «Rechts voll» in «Links voll kurz» den fünften Gang einlegte und zeitgleich «40 Links 3 minus über Kante» hörte. Also voll in die Eisen. Im weißen Bremsnebel hurtig einige Gänge zurückschalten. Runter vom Bremspedal, lenken und hoffen – vergeblich! Auch wir waren vorzeitig raus. In meinem Aufschrieb fehlte ein «Achtung» vor der letzten Vollgassecke. So war der folgende Linksknick nicht zu schaffen.

Diese Analyse kommt zu spät. Kaum waren die Tränen der Wut (auf alle, jeden, den Rallyegott und mich selbst) und der Trauer aus den Augen gewischt, unser Dienstwagen mithilfe einiger Streckenposten und eines Allradlers aus der misslichen Lage befreit, fuhren wir mit dem Cup-Adam zurück in den Servicepark. Er hatte nicht einen Kratzer! Anders meine Seele: Dort klafft noch heute eine tiefe Wunde. Denn schon vor dem Start war klar: Wenn auf dem Truppenübungsplatz Baumholder und der Panzerplatte die harte Auslese weitergeht, sitze ich im Pressezentrum statt im Rallycockpit. ♦

Opel Adam Cup – Technische Daten

MOTOR

Bauart: 1.6-l-Vierzylinder-Reihenmotor; System: Saugmotor mit zwei Nockenwellen und variabler Verstellung; vier Ventile pro Zylinder; Hubraum: 1598 ccm; Leistung: ca. 140 PS bei 6500/min; Drehmoment: ca. 2160 Nm bei 4700/min; Motormanagement: Bosch-Motorsport-Steuergerät

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Frontantrieb; Kupplung: Einscheiben-Sintermetall; Differenzial: mechanisch mit verstellbarer Lamellensperre; Getriebe: Sequenzielles Sadev-Fünfganggetriebe

FAHRWERK/LENKUNG/BREMSE

Aufhängung vorne: McPherson-Federbeine; Aufhängung hinten: Verbundlenker-Hinterachse mit Stabilisator und höhenverstellbaren Reiger-Federbeinen
Räder/Reifen: Asphalt 6,5x16/19/60-16 (Michelin-Rallyreifen)
Lenkung: elektrohydraulische Servolenkung
Bremsen: hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit einstellbarem Bremsdruckregler hinten; vorne Scheiben, Ø 305 mm, belüftet mit Vierkolben-Bremssätteln, hinten Scheiben, Ø-278 mm, mit Zweikolben-Bremssätteln, hydraulische «Fly-off»-Handbremse

CHASSIS/KAROSSERIE

Aufbau: verstärkte Leichtbau-Rohkarosserie mit eingeschweißter Stahl-Sicherheitszelle; Maße: Länge 3698 mm, Breite 1720 mm, Höhe 1442 mm, Radstand 2310 mm
Tank: Serientank 45 Liter Inhalt
Mindestgewicht: 1090 kg

FAHRLEISTUNGEN

0-100 km/h: ca. 7,1 sec (je nach Übersetzung)
Höchstgeschwindigkeit: ca. 168 km/h (je nach Übersetzung)

NACHGEHAKT BEI Julius Tannert

(26/D) Der Opel-Werksfahrer über seinen Aufstieg und die Rallye Deutschland als Höhepunkt der Cup-Saison.



Von REINER KUHN

? Mit Opel-Teamkollege Marijan Griebel, Skoda-Junior Fabian Kreim und dir sitzen schon drei Fahrer in einem Werkscockpit. Was macht den ADAC Opel Rallye Cup zum Sprungbrett? Die klassischen Eckpfeiler: Man kämpft zu überschaubaren Kosten mit einem Einheitsauto gegen internationale Konkurrenz. So einen Cup zu gewinnen, ist also etwas wert. Mir ist das im zweiten Anlauf gelungen, und ich bin dank der Förderung von Opel und dem ADAC jetzt mit einem Adam R2 in der Junior-EM aktiv. Auch hier ist die Luft dünn. Trotzdem komme ich in meiner ersten internationalen Saison den erfahrenen Teamkollegen immer näher und hoffe 2017 den nächsten Schritt zu machen.

? Was unterscheidet dein Werksauto vom Adam Cup? Zum vollwertigen R2 ist es schon ein Unterschied. Aber der Adam Cup hat – anders als ein seriennaher R1 – alle Gene, die ein richtiges Rallyeauto ausmachen. Angefangen beim Fahrwerk über die Bremskraftverstellung, eine Differenzialsperre und natürlich das sequenzielle Getriebe.

? Im Vorjahr hast du noch beide Cup-Wertungsläufe bei der Rallye Deutschland gewonnen. Dein Saisonhighlight? Auf alle Fälle! Der WM-Lauf war und ist mit Abstand das anspruchsvollste Rallyewochenende im Jahr. Es gilt bei der Streckenbesichtigung über 300 WP-Kilometer so genau zu notieren, dass man nachher auch richtig schnell ist. Allerdings sehen die Pisten nach den Topautos mitunter völlig anders aus, auch und gerade in den Weinbergen. Man darf sich keinen Fehler erlauben und muss bei kniffligen Passagen oder langen Prüfungen auch mal taktisch fahren. Keine Frage: Mehr kann man bei einer Rallye nicht lernen.

? Nächstes Jahr wird ein Cup-Cockpit mit einem Neueinsteiger aus der ADAC Opel Rallye Academy besetzt. Eine gute Idee? Eine sehr gute! Noch besser ist, wie viele junge Deutsche sich für den Rallyesport interessieren. Das Potenzial von denen, die für die nächste Sichtungsrunde ausgewählt wurden, ist ziemlich hoch. Ich hoffe, so ein Nachwuchsteam hat Erfolg.

Zum Thema

Eine Chance für 2017

Zum zweiten Mal in vier Jahren kommt der Cup-Gewinner aus Skandinavien. Auch deshalb suchen Opel und der ADAC talentierte Neueinsteiger. Es winkt ein Cup-Cockpit 2017.

Zwei Wertungsläufe, zwei Siege – Jari Huttunen zeigte der Konkurrenz beim WM-Gastspiel des ADAC Opel Rallye Cups einmal mehr, wo Barthel den Most holt. Und hätte der 23-jährige Finne bei der Rallye Thüringen keine Zeitstrafe wegen einer verpatzten Bremschikane kassiert, der langjährige Kartpilot und finnische R2-Champion von 2015 hätte alle Cup-Läufe gewonnen.

Schlimmer noch: Hinter dem Überflieger Jari Huttunen folgen in der Tabelle des ADAC Opel Rallye Cups die beiden Schweden Pontus Ahmann und Tom Kristensson. Schon deshalb dürfte nach der obligatorischen Sichtung bei der Drei-Städte-Rallye nach Emil Bergkvist (Cup-Sieg 2014) wohl erneut ein Skandinavier ein R2-Werkscockpit entern. Der Jahrgang 2016 lässt kaum eine andere Entscheidung zu. Zu stark waren die top vorbereiteten Cup-Teams aus dem Ausland, zu schwach die Leistungen der deutschen Fraktion.

Erste Sichtung gelaufen

Das soll und könnte sich ändern. Nicht nur der ein oder andere Nachwuchsfahrer, der in der kleinen R1-Kategorie der Citroën Racing Trophy Erfahrung sammelte, will um- und aufsteigen. Ein Fördercockpit ist für das Top Talent aus der ADAC Opel Rallye Academy reserviert. Die erste Sichtung ist gelaufen, und aus 156 Teilnehmern wurden je 28 Fahrer und Beifahrer ausgewählt. Es folgen zwei Lehrgänge zum Erwerb einer A-Lizenz. Beim Toplehrgang Ende Oktober gehen dann jeweils acht Fahrer und Beifahrer in den «Shoot-out» für das Fördercockpit. ♦ RK



Spaß: «High Five» mit Latvala

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?



1992

MIKA
HÄKKINEN

2016

Wenn Mika Häkkinen gefragt wird, was er heute macht, dann weiss der Weltmeister von 1998 und 1999 gar nicht so recht, wo er anfangen soll. Botschafter, nennt er sich. In erster Linie von Mercedes und AMG.

«Ich bin stolz, ein Teil dieser Familie zu sein. Die Silbernen siegen zu sehen, ist immer noch ein sehr gutes Gefühl.» Doch Häkkinen vertritt nicht nur die Marke mit dem Stern. Er ist auch «Ambassador» für Johnny Walker und deren Kampagne «Never drink and drive!». Vier Millionen Unterschriften habe man schon gesammelt, erzählt Häkkinen, in 50 Ländern sei man aktiv. Auch die Schweizer Großbank UBS zählt zu den Brötchengebern des Finnen. Genauso (wie seit 2015) das finnische Reifenunternehmen Nokian.

Damit aber nicht genug. Häkkinen ist zusammen mit Didier Cottin und Toto Wolff immer noch für das Management von Formel-1-Pilot Valtteri Bottas verantwortlich. Auch wenn der sein Schicksal seit diesem Jahr mehr und mehr in die eigenen Hände nehmen will.

Selber greift Häkkinen nur noch ganz, ganz selten ins Lenkrad. Vor drei Jahren siegte er mit Matthew Solomon bei der GT3-Premiere des SLS AMG GT3 in Zhuhai. «Das hat Spass gemacht», sagt der Blondschof, der seit einiger Zeit eine Brille trägt. «Und ich hätte nichts dagegen, wieder öfter zu fahren. Irgendwie juckt es mich da unten im Fuss.»

Häkkinen hat zwei Kinder aus erster Ehe (mit Erja Honkanen): Hugo (15) und Aina Julia (11). Und drei weitere mit seiner zweiten

Partnerin Marketa Kromotova: Ella Emilia (5) sowie die Zwillinge Lynn Maria und Daniel Pauli (2). Auf Hugo, den ältesten, ist er besonders stolz. Obwohl dieser den Helm inzwischen an den Nagel gehängt hat und sich aufs Fussballspielen konzentriert. «Er ist wirklich gut», sagt Mika. «In Hockenheim hat er mit Mick Schumacher in einem Team gespielt.»

Seinen ehemaligen Weggefährten hat Häkkinen nicht vergessen. «Ich hoffe immer noch auf ein Wunder», sagt der bald 48-jährige. «Wir hatten gute Fights auf der Strecke. Aber ich glaube, wir haben uns immer respektiert.» Seine größten Erfolge waren natürlich die beiden WM-Titel mit McLaren. Mit 20 Siegen liegt er auf Rang 15 der ewigen Bestenliste. Gleichauf mit Kimi Räikkönen – einen Sieg hinter «Halb-Landsmann» Nico Rosberg.

Das Ticket für die Formel 1 sicherte sich Häkkinen 1990 mit dem Gewinn der britischen Formel-3-Meisterschaft. Über Lotus (bestes Ergebnis: zwei vierte Plätze 1992) stiess er 1993 zu McLaren. Wie heute hatte der Traditionsrennstall auch damals drei Fahrer unter Vertrag. Häkkinen kam erst zum Zug, als man Michael Andretti zurück in die USA schickte. Bis 2001 blieb er dem Rennstall und der F1 treu. Noch im zweitletzten Rennen siegte er. 2005 wechselte er dann in die DTM. Auch dort gewann er: drei Mal – natürlich für Mercedes. Noch heute schwärmt er für die deutschen Fans. «Die haben mich immer unterstützt!»

CHRISTIAN EICHENBERGER

Namen & Nachrichten

Air-Race-Sieger verunglückt

»» **Fritz Enzinger** Der Leiter des Porsche-LMPT-Programms wird morgen Mittwoch (14. September) 60 Jahre alt. Der Österreicher begann 2011 damit, die erfolgreiche Rückkehr der Zuffenhausener in die Top-Sportwagenliga aufzugleisen. Zuvor war er seit 1981 bei BMW tätig und ab 1986 für ein Vierteljahrhundert in verschiedenen Bereichen in die Motorsportaktivitäten der Münchner involviert – bis hinein in die Formel 1.

»» **Thomas Voss** Der aktuelle Geschäftsführer der etropolis Motorsport Arena Oschersleben wird spätestens zum 1. Dezember neuer Leiter Motorsport und Klassik des ADAC e.V. Damit wird der 51-jährige Diplom-Sportlehrer Nachfolger von Lars Soutschka, der diesen Posten seit 2011 bekleidete. Der 37-jährige Soutschka rückt in die Geschäftsführung des ADAC e.V. auf.

»» **Hannes Arch** Mit nur 48 Jahren starb der Extremsportler und Weltmeister im Red Bull Air Race von 2008 vergangenen Donnerstag bei einem Hubschrauberabsturz

in Kärnten. Mit an Bord war ein deutscher Hüttenwirt, den Arch als Pilot seiner eigenen Lufttransportfirma zuvor beliefert hatte. Der Wirt überlebte mit schwersten Verletzungen. Arch war noch am Wochenende zuvor beim Red Bull Air Race am Lausitzring gestartet.

»» **Brian Henton** Der ehemalige britische Rennfahrer feiert am kommenden Montag (19. September) seinen 70. Geburtstag. Henton nahm zwischen 1975 und 1982 an 19 Grands Prix teil, blieb punktelos, fuhr aber in seinem letzten F1-Jahr beim britischen Grand Prix die schnellste Rennrunde. Kurios: Während seiner F1-Pause 1980 wurde Henton Formel-2-Europameister.

»» **Dirk Heidolf** Der sächsische Ex-GP-Fahrer und -Teamchef wird am Mittwoch, 14. September 40 Jahre alt. Heidolf fuhr von 1997 bis 2007 in der Motorrad-WM und wurde 2002 und 2007 WM-20. bei den 250ern. Beim GP von Spanien in Jerez 2007 fuhr er auf P10. Nach seiner Karriere leitete er bis 2015 das Racing Team Germany. ♦ MBR/CE/IP



Fritz Enzinger



Hannes Arch



Dirk Heidolf

LESERBRIEFE

Wie ein Tiger
Zum Fahrstil von Max Verstappen in der Formel 1

Wenn Kartrennen mehr Beachtung fänden, wäre alles klar. Hier kämpfen selbst die 9-jährigen mit dem Messer zwischen den Zähnen. Da macht zuschauen mehr Spass als Formel 1. Ich habe meinen Sohn in Holland zwei Rennen fahren lassen, jetzt kämpft er wie ein Tiger. Aber immer fair bleiben! Auch in Holland werden Fahrer disqualifiziert, wenn sie Verwarnungen nicht ernst nehmen.

Armin Bender
D-79110 FreiburgDie «offene Tür»
Zu «Wunder von Silverstone», MSA 38/2016

Ich kenne Markus Lehner als sachlichen und versierten Journalisten, dessen Beiträge ich schätze. Bei der Bewertung von Johann Zarcos Aktion im Zweikampf mit Sam Lowes in Silverstone liegt er aber aus

meiner Sicht stark daneben. Johann - wohl wirklich nicht als «Streckenrowdy» bekannt - hat nur das getan, was wohl jeder Rennfahrer tun würde - er ist in die «offene Tür», die ihm Sam angeboten hat, hineingefahren. Sam ist dann plötzlich nach innen «gestoßen», und so kam es zur Kollision.

Meine Bewertung: Eine Szene, die in jedem Rennen vorkommen kann. Die Zeitstrafe von 30 Sekunden ist demnach vollkommen unangemessen, da Johann nichts Unfares getan hat. Man denke vergleichsweise nur an das Duell Rossi-Marquez in Sepang 2015. Das war ein wirklich unfairer Kampf, an dessen Ausgang man Rossi die Schuld in Form der Rückversetzung auf den letzten Startplatz in Valencia gab. An seinem 3. Platz in Sepang wurde aber nicht «gerüttelt» - damals eindeutig im Sinne der Aufrechterhaltung der WM-Spannung, also auch aus kommerzieller Sicht. Sollten Zarco am Ende der Saison eben die 10 Punkte von

Silverstone zum Titelgewinn fehlen, so wäre das mehr als fatal.

Frank Bischoff
D-09337 Hohenstein-ErnstthalParkes war Zweiter
Zu «Im Rückspiegel», MSA 33/2016

Ludovico Scarfiotti siegte 1966 beim Heim-GP in Monza nicht vor Denis Hulme, sondern vor seinem Ferrari-Teamgefährten Mike Parkes, der damit sein bestes GP-Resultat nach einem zweiten Platz in Reims in derselben Saison egalisierte. «Denny The Bear» kam hinter den beiden Ferrari auf Rang 3 ins Ziel.

Arnold Napp
D-41460 Neuss

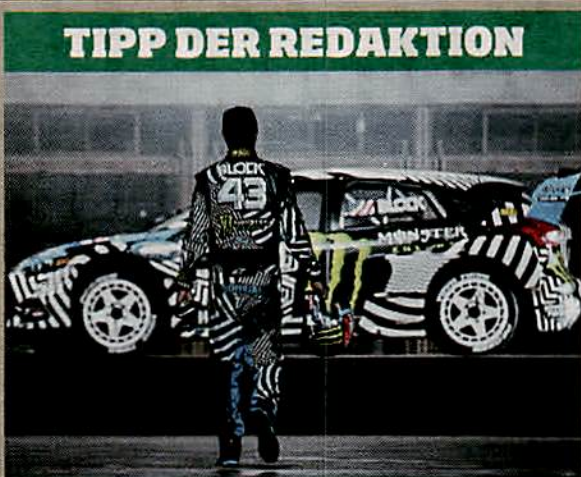
KONTAKT

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



WM-Titel Nr. 1: Häkkinen auf der Auslaufrunde 1998 in Suzuka

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Inre Paulovits, Thomas Schifferer
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Döbes, Martin Grahler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Pröllner,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessel, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, IAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Wesse,
 Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller
Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de
VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Rammis, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonnentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488



Platz nehmen: US-Driftstar Block und sein Ford Focus RS RX

Drift-Spaß Nummer 9 steht an Gymkhana, die Drift-Gaudi von Ken Block, geht in die bereits neunte Runde. Heute ist der Startschuss, kündigte der US-Amerikaner vergangene Woche an. Auf Facebook und Instagram veröffentlichte er bereits einen Teaser, in welchem Block schon ordentlich die Reifen qualmen lässt, und ein Zug spielt dabei auch eine Rolle. Die Szenerie für die Gymkhana 9 ist das Bahnhofsgebäude in Buffalo/New York. Blocks «Spielzeug» ist ein 600 PS starker Ford Focus RS RX – ausgehend von seinem Fahrzeug in der Rallycross-WM. Das Design hat dem Ford Focus der Graffiti-Künstler Felipe Pantone verpasst.

Facebook.com KenBlockRacing; hooniganracing.com

TERMINE

AUTOMOBIL

17.9.	Endurance/WEC, 6h Austin/Texas	WM	USA
17./18.9.	Rallye/ERC, Rallye Liepaja	EM	LV
17.9.	IMSA Sports Car Championship, Austin/Texas		USA
18.9.	Formel 1, Singapur	WM	SGP
18.9.	Rallycross, Barcelona	WM	E
18.9.	IndyCar, Sonoma/Kalifornien		USA
18.9.	NASCAR, Chicago/Illinois		USA
18.9.	Biancapin GT/Endurance Series, Nürburgring		D
18.9.	Formel Renault 2.0 NEC, Nürburgring		D
18.9.	TCR International Series, Singapur		SGP

MOTORRAD

16.9.	Speedway/U21, Pardubice	WM	CZ
16.9.	Speedway, Cloppenburg		D
17./18.9.	Superbike, Lausitz	WM	D
17./18.9.	Endurance, 24h Le Castellet	WM	F
17.9.	Langbahn, Vechta	WM	D
17.9.	Speedway, Rybnik	EM	PL
17.9.	Speedway, Stralsund	DM	D
17./18.9.	Enduro, Tuchheim	DM	D
18.9.	Supersport, Lausitz	WM	D
18.9.	Seitenwagen, Donington	WM	GB
18.9.	Motocross/Gespanne, Rudersberg	WM	D
18.9.	Supermoto, Castelletto di Branduzzo	WM/EM	I
18.9.	Superbike/IDM, Lausitz	DM	D
18.9.	Motocross/ADAC Masters, Holzgerlingen	DM	D
18.9.	Supermoto, Cheb	DM	CZ
18.9.	Motocross, Cossonay	SM	CH
18.9.	Supermoto, Villars-sous-Écot	SM	F

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 17. September, Rundstrecken-Challenge Nürburgring (RCN); 24. September, VLN MSC Sinzig e.V. ADAC. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 13.9.
 23.05 Formel-3-EM, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1
MITTWOCH, 14.9.
 9.30 Formel-3-EM, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 15.00 Rallycross-WM, Lohéac (F), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

DONNERSTAG, 15.9.
 21.50 European Le Mans Series/ELMS, Le Castellet (F), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

FREITAG, 16.9.
 11.55 Formel 1, Singapur (SGP), 1. Freies Training (live) SKY SPORT 1
 15.00 PS – Formel 1 Inside: Magazin zum aktuellen WM-Lauf N-TV
 15.25 Formel 1, Singapur (SGP), 2. Freies Training (live) SKY SPORT 1, ORF 1, N-TV
 17.15 Formel 1, Singapur (SGP), 1. und 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1
 20.30 Formel 1, Singapur (SGP), 1. und 2. Freies Training (W) SKY SPORT 2

SAMSTAG, 17.9.
 9.30 PS – Formel 1 Inside: Magazin zum aktuellen WM-Lauf N-TV
 11.55 Formel 1, Singapur (SGP), 3. Freies Training (live) SKY SPORT 1
 12.30 Formel V8 3.5, Spielberg (A), Rennen (Zus.) SPORT 1
 13.00 Porsche Carrera Cup, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) SPORT 1
 13.30 Rallye/DRM, Rallye Niedersachsen (D), Rennen (Zus.) SPORT 1
 13.45 Formel 1, Singapur (SGP), 3. Freies Training (W) SKY SPORT 1
 14.00 Formel 1, Singapur (SGP), 3. Freies Training (Zus.) RTL
 14.45 Formel 1, Singapur (SGP), Qualifikation (live) RTL, ORF 1
 14.50 Formel 1, Singapur (SGP), Qualifikation (live) SKY SPORT 1
 14.55 Formel 1, Singapur (SGP), Qualifikation (live) SRF 2
 20.30, 22.30 Formel 1, Singapur (SGP), Qualifikation (W) SKY SPORT 1
 23.30 Rallye-EM, Rallye Liepaja (LV), Rennen/1. Tag (Zus.) EUROSPORT 1
 23.50 Langstrecken-WM, 6h Austin/Texas (USA), Rennen (live) ORF SPORT+

SONNTAG, 18.9.
 0.00 Langstrecken-WM, 6h Austin/Texas (USA), Rennen (live) EUROSPORT 1
 3.00 Langstrecken-WM, 6h Austin/Texas (USA), Rennen (live) EUROSPORT 1
 13.00 Formel 1, Singapur (SGP), Vorberichte und Rennen (live) SKY SPORT 1, RTL, ORF 1
 13.30 Formel 1, Singapur (SGP), Vorberichte und Rennen (live) SRF 2
 16.30 Formel 1, Singapur (SGP), Rennen (W) SKY SPORT 1
 18.45 Formel 1, Singapur (SGP), Rennen (Zus.) N-TV

20.00 NASCAR, Chicago/Illinois (USA), Rennen (live) MOTORVISION TV
 21.00 Formel 1, Singapur (SGP), Rennen (W) SKY SPORT 1
 22.25 Rallye-EM, Rallye Liepaja (LV), Rennen/2. Tag (Zus.) EUROSPORT 1

MONTAG, 19.9.
 0.30 IndyCar, Sonoma/Kalifornien (USA), Rennen (live) SPORT 1 US
 3.45 Formel 1, Singapur (SGP), Rennen (W) ORF 1

MOTORRAD

DIENSTAG, 13.9.
 19.00 Motocross-WM/MX2, Glen Helen/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 19.30 Motocross-WM/MXGP, Glen Helen/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 20.00 Motocross-WM/MX2, Glen Helen/Kalifornien (USA), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 20.45 Motocross-WM/MXGP, Glen Helen/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

DONNERSTAG, 15.9.
 11.30, 17.30 Motocross-WM, Glen Helen/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

FREITAG, 16.9.
 11.00, 21.30 Superbike-WM, Monterey/Kalifornien (USA), 1./2. Rennen (W) EUROSPORT 1
 17.00, 21.15 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), Rennen (W) EUROSPORT 1
 20.30 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), Rennen (W) EUROSPORT 1

SAMSTAG, 17.9.
 10.30 Superbike-WM, Lausitz (D), Superpole-Qualifikation (live) EUROSPORT 1
 12.30 Superbike-WM, Lausitz (D), Superpole-Qualifikation (W) EUROSPORT 1
 13.00 Superbike-WM, Lausitz (D), 1. Rennen (live) EUROSPORT 1
 14.45, 20.00 Langstrecken-WM, 24h Le Castellet (F), Rennen (live) EUROSPORT 2
 18.00 Langstrecken-WM, 24h Le Castellet (F), Rennen (live) EUROSPORT 1
 18.00 Superbike-WM, Lausitz (D), 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
 22.00 Superbike-WM, Lausitz (D), 1. Rennen (W) EUROSPORT 1

SONNTAG, 18.9.
 7.00 Langstrecken-WM, 24h Le Castellet (F), Rennen (live) EUROSPORT 2
 11.15 Supersport-WM, Lausitz (D), Rennen (live) EUROSPORT 1
 12.15 Superbike-WM, Lausitz (D), 1. Rennen (W) EUROSPORT 1
 13.00 Superbike-WM, Lausitz (D), 2. Rennen (live) EUROSPORT 1
 15.15 Superstock, Lausitz (D), Rennen (live) EUROSPORT 2
 19.00, 20.15 Superbike-WM, Lausitz (D), 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
 19.45 Supersport-WM, Lausitz (D), Rennen (W) EUROSPORT 2

IM NÄCHSTEN HEFT/20.09.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Grand Prix Singapur
 Langstrecken-WM: Austin
MOTORRAD
 MotoGP: Vor WM-Lauf Aragon

MOTORSPORT
aktuell

RUMSCHRAUBEN

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

GRATIS



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

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

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart, HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belierung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorwall 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95792.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509387
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, den **BOSCH-Akkuschauber "IXO V"**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorwall 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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