

Aboservice, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Engelt bez. ZVZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR.35 / 16. AU

Dovizioso siegt in Spielberg

Duell des Wahnsinns



Moto3-Rennen in Spielberg
**Öttl mit bestem
WM-Ergebnis**

45. AvD Oldtimer GP
**Renn-Zeitreise
in der Eifel**

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



Formel-1-Halbzeitbilanz 2017
**Show, Fahrer, Teams:
Wie gut ist die F1?**



Deutsche Nachwuchstalente
**Schumi jr. und Co.: Die
künftigen Renn-Stars**



Rallye-WM
**Das WRC-Comeback:
Loeb bei Citroën-Test**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Die große Halbzeitbilanz mit allen Teams **S. 4**
- Formelsport** Die größten deutschen Nachwuchstalente **S. 10**
- Historie** Besuch der alten High-speed-Strecke von Reims **S. 12**
- Formelsport** Weitere News aus Formel 1, Formel E und Co. **S. 14**
- Sportwagen** Vorstellung des Mercedes-AMG GT4 **S. 16**
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenwelt **S. 18**
- Rallyesport** Alle Infos zu Loeb's Test im Citroën C3 WRC **S. 20**
- Rallye-WM** Vorschau auf den heißen Ritt in Deutschland **S. 21**
- Rallye Deutschland** Zeitplan, Route und Prüfungen **S. 22**
- Rallyesport** Die Lokalmatadoren der Rallye Deutschland **S. 23**
- Tourenwagen** News aus der TCR und NASCAR in Michigan **S. 24**
- Historischer Sport** AvD-Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring **S. 26**
- Historischer Sport** Weiteres vom OGP und TW-Classics **S. 27**

Motorrad:

- MotoGP** Spielberg: Dovizioso ringt Márquez nieder **S. 28**
- MotoGP** Hintergründe aus Spielberg und Statistiken **S. 30**
- Moto2-WM** Morbidelli siegt, Lüthi auf dem Podest **S. 32**
- Moto3-WM** Joan Mir überragend, Philipp Öttl sensationell **S. 34**
- Superbike** Großes Interview mit Markus Reiterberger **S. 36**
- Straßensport** Die IDM zu Gast im niederländischen Assen **S. 39**
- Motocross-WM** Schweizer Spektakel in Frauenfeld **S. 40**
- Offroad** Speedway-WM, Grasbahn-EM, weitere News **S. 42**

Leserservice:

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



34 Moto3-WM in Spielberg: Philipp Öttl holt mit P2 bestes Ergebnis



16 Neue Waffe aus Affalterbach: Mercedes-AMG GT4 vor Feuertaufe in der VLN



21 Vorschau Rallye Deutschland: Neues Chassis für Champ Ogier



NUR SECHS KURVEN

Gerade einmal sechs Kurven auf acht Kilometern Streckenlänge: In Reims-Gueux war bis 1970 High-speed-Racing angesagt. Bis heute existieren Überreste der Strecke. Eine Reise nach Nordfrankreich.

Seite 12

GT-HARMONISIERUNG 2022

Nach langem Kampf haben sich FIA, ACO, Promoter und Hersteller auf eine Harmonisierung der beiden großen GT-Kategorien geeinigt. Was steckt hinter der Abmachung ab dem Jahr 2022?

Seite 18

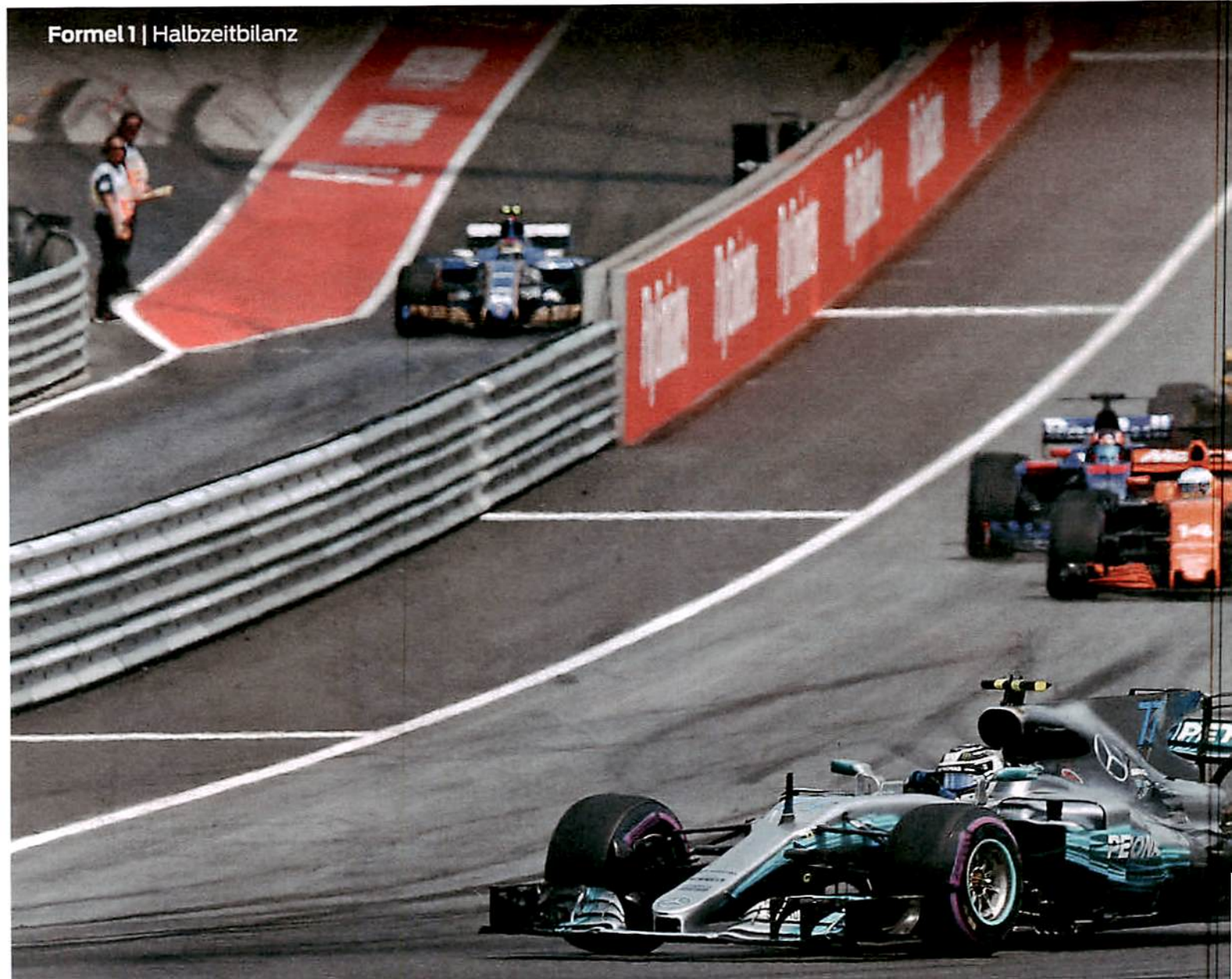
LÜTHI WAHRT WM-CHANCEN

Franco Morbidelli holte sich in Spielberg bereits seinen siebten Saisonsieg. Tom Lüthi verlor den Kampf um Platz 2, bleibt nach einem Podestrang in Österreich aber weiter im WM-Rennen.

Seite 32



Motocross-WM in Frauenfeld: Licht und Schatten für die Lokalhelden



Eine bessere Show

Die Formel 1 macht Ferien. Wir analysieren die ersten elf Rennen und sagen Ihnen, wie es im Duell zwischen Mercedes gegen Ferrari, Hamilton gegen Vettel wirklich steht, wer das Mittelfeld dominiert und was in der Formel 1 besser geworden ist.

Von: **Michael Schmidt**

Halbzeit in der Formel 1. Nach elf von 20 Rennen ist das mathematisch nicht ganz korrekt. Doch wir richten uns nach der Sommerpause, die allen Beteiligten vier

Wochen Zeit gibt, Kraft für die restlichen neun Rennen zu sammeln und auf die erste Saisonhälfte zurückzublicken. Und das führt uns direkt zu den Fragen, die man sich so stellt, wenn man Bilanz zieht. Was ist anders, was ist gleich geblieben, was wurde besser, was schlechter?

Neu ist, dass zum ersten Mal seit 2012 wieder zwei Teams um den WM-Titel fahren. Wir fragen uns nicht mehr nur, welcher Mercedes-Fahrer den Titel holt. In diesem Jahr hat das WM-Duell eine ganz besondere Dynamik. Mercedes gegen Ferrari, Lewis Hamilton gegen Sebastian Vettel – und als Störfaktor zwischen den beiden Alphatieren der große Außenseiter Valtteri Bottas, den man nicht aus den Augen lassen

darf. Red Bull spielt leider keine Rolle. Es wird vielleicht beim ein oder anderen Rennen noch zum Spielverderber reichen, doch der WM-Titel kann für Daniel Ricciardo und Max Verstappen frühestens 2018 kommen.

Um die Rückschau übersichtlicher zu gestalten, haben wir sie in drei Kapitel unterteilt. Die Fahrer, die Teams und die Rennen. Fangen wir mit den Stars der Szene an. Die breiten Autos und breiten Reifen haben die Außergewöhnlichen besser von den Gewöhnlichen getrennt. Weil es in der Formel 1 noch nie so schnelle Autos gab. Ross Brawn, einer der neuen Formel-1-Chefs, heftet sich die Lorbeeren nicht an die eigene Brust: „Die Show auf der Strecke ist besser gewor-

den. Das hat aber nichts mit uns zu tun. Wir waren zur richtigen Zeit am richtigen Ort.“

I. Die Fahrer

Die Saison 2017 lebt von diesem Duell. Der Paradiesvogel Hamilton gegen den Biedermann Vettel. Das gilt natürlich nur für das richtige Leben. Im Rennauto ist Vettel mindestens so exzentrisch und offenherzig wie sein großer Gegner. Man denke nur an seine Funksprüche und den Ausraster von Baku. Der Zweikampf geht hin und her, auch wenn Vettel seit Beginn des Jahres WM-Spitzenreiter ist. Beide haben je vier Rennen gewonnen. Hamilton startete sechsmal von der Pole-Position, hat sechs schnellste Runden und 1364 Führungskilo

Mercedes gegen Ferrari:
Sechsmal siegte Mercedes, viermal Ferrari, einmal Red Bull



meter abgehakt. Vettel bringt es nur auf zwei Pole-Positions, eine schnellste Runde und 1019 Führungskilometer, zeigt aber im Rennen die größere Konstanz. So lässt sich das Aufeinandertreffen der beiden Königsfiguren auch auf den Punkt bringen. Hamilton ist der schnellere, Vettel der beständigere Fahrer.

Ihr Schatten Valtteri Bottas hat nach dem Motorschaden von Barcelona bereits einen Nuller auf dem Konto. „Der blüht uns auch noch“, prophezeit Hamilton düster. „Es ist nicht anzunehmen, dass Sebastian und ich ungeschoren durch diese Saison kommen.“ Behält Hamilton recht, kann Bottas zum „Dark Horse“ im Titelkampf werden. Aktuell hat der Finne 33 Punkte

Rückstand auf Vettel und 19 auf Hamilton. Das ist aufholbar.

Im Vergleich der Mercedes-Piloten fällt auf, dass Bottas immer dann besser abschneidet, wenn es Schwierigkeiten mit dem Reifenmanagement gibt. Läuft alles nach Plan, hat Hamilton zwei bis drei Zehntel auf Bottas in der Tasche. Wenn sich die Umstände gegen ihn verschworen haben, zieht sich Hamilton mental gerne selbst runter. Bottas ist da unempfindlicher. Für Mercedes könnte sich die Ausgeglichenheit im Team als Bumerang erweisen. Der Titelverteidiger muss beide Karten spielen. Die spannende Frage lautet: Wie lange noch?

Schon der GP Ungarn hat Mercedes gezeigt, dass man gegen

diesen Vettel keine Punkte verschenken darf. Der vierfache Weltmeister holt aus dem Ferrari raus, was rauszuholen ist. Und wenn mal die Technik unpässlich ist wie in Ungarn, dann sorgt Ferrari dafür, dass der Richtige gewinnt. Kimi Räikkönen ist die klare Nummer 2 im Team. Vorteil Ferrari. Vettels größte Schwäche ist seine Unbeherrschtheit. Er hat sie auch nicht besser unter Kontrolle, seit ihm die FIA für den Rammstoß von Baku die dunkelgelbe Karte gezeigt hat. Nur ein Rennen später in Spielberg forderte der Ferrari-Pilot partout eine Strafe für einen vermeintlichen Frühstart von Bottas, und in Silverstone fluchte Vettel wieder einmal über Max Verstappens harte Fahrweise.

Red Bull konzentriert sich auf sein internes Duell. Verstappen ist mit 7:4 Trainingssiegen der schnellere Mann, doch er schneidet mit 67:117 Punkten schlechter ab als Ricciardo. Defekte und unverschuldete Kollisionen haben den Holländer fünf Rennen gekostet. Doch Verstappen will den Erfolg erzwingen. Das geht bisweilen schief. Ricciardo beholte sich mit fünf Podestplätzen und einem Sieg für fehlerloses Fahren. Der Australier überholt unspektakulärer, aber effizienter als sein junger Teamkollege. Trotzdem ist er bei Red Bull nur das fünfte Rad am Wagen. Das Team ist auf Verstappen fokussiert, aus Angst, das Supertalent könnte von der Konkurrenz abgeworben werden.

Hinter den sechs Fahrern an der Spitze tut man sich schwer aufzufallen. Manchem ist es dennoch gelungen. Esteban Ocon zum Beispiel, der seit dem siebten Rennen auf Augenhöhe mit Sergio Pérez fährt. Das soll Pérez nicht abwerten. Der Mexikaner ist konstant schnell, einer der besten Überholer, ein Reifenstreichler. Auch Nico Hülkenberg hat seine Klasse gezeigt. Er wird Teamkollege Jolyon Palmer in die Rente schicken. Carlos Sainz ist besser als Kvyat, doch dem Spanier unterlaufen in seinem dritten Formel-1-Jahr immer noch zu viele Fehler. Da fährt auch der Frust mit, den Aufstieg zu einem Topteam noch nicht geschafft zu haben und bei Toro Rosso in der Sackgasse zu stecken.

Fernando Alonso wünscht man ein besseres Auto. Der Spanier ist die Kombination aus Hamilton und Vettel mit noch mehr Rennwitz, noch mehr Rücksichtslosigkeit, noch mehr Erfahrung. Seine Extraklasse zeigt sich bei den Rennen, bei denen er das Unmögliche möglich macht. Stoffel Vandoorne schien daran zu zerbrechen. Doch der Belgier erholt sich langsam. Weil der McLaren-Honda besser wird, weil er von Alonso gelernt hat, weil er an Selbstvertrauen gewinnt.

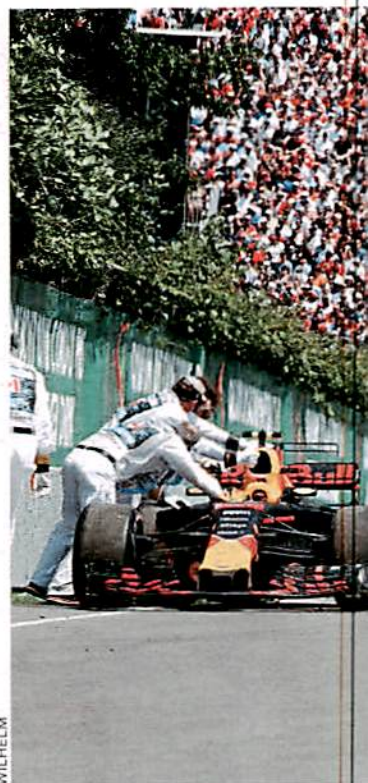
II. Die Teams

Diese WM geht hin und her. Einmal ist Ferrari vorn, dann wieder Mercedes. Red Bull hält Abstand. Mal mehr, mal weniger. Ferrari und Mercedes haben höchst unterschiedliche Autos, die in Summe ihrer Eigenschaften aber gleichwertig sind. Auch in ihren Upgrades neutralisieren sich die beiden WM-Kandidaten. Wohin das Pendel ausschlägt, bestimmen die Rennstrecke, die Reifentypen und die äußeren Bedingungen. Red Bull hat aufgeholt, doch nicht genug. Der Rückstand schwankt zwischen 0,3 und 0,7 Sekunden.

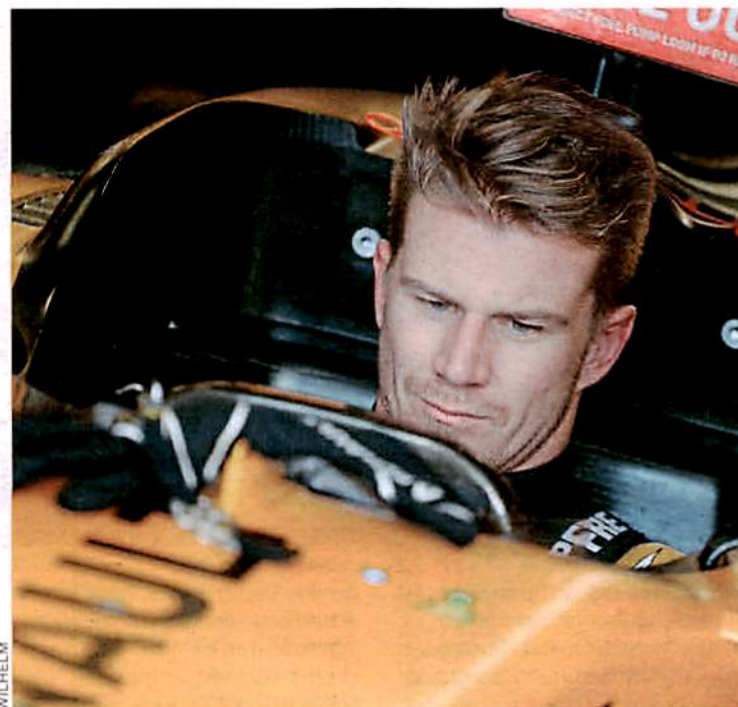
Wie extrem die Ausschläge sein können, zeigen die letzten beiden GP-Wochenenden. Nur 14 Tage nach der Niederlage von Silverstone meldete sich Ferrari in Ungarn zurück. Man könnte es sich einfach machen. Langsame Strecken gehören Ferrari, schnelle Mercedes. Ganz so simpel ist es aber nicht. Da spielen auch noch andere Faktoren wie der Volllastanteil, der Mix der schnellen und langsamen Kurven, die Asphalttemperatur für die Reifen, die Lufttemperatur für die Kühlung und auch die



Australischer Brauch: Ricciardo hatte fünfmal Gelegenheit zum „Shoey“



Freud und Leid: Verstappen fiel fünfmal



Stark im Kommen: Hülkenberg glaubt an Renault



Viel Gedränge: Zum Mittelfeld gehören

Reifensorten im Angebot eine Rolle. Wo maximaler Abtrieb gefragt ist, wo die Zahl der langsamen Kurven überwiegt, wo die Asphalttemperatur über 50 Grad und die Lufttemperatur über 26 Grad liegt, wo die weichen Reifenmischungen eine dominierende Rolle spielen und der Volllastanteil unter 70 Prozent bleibt, ist Ferrari in seinem Element. All diese Eigenschaften trafen auf Monte Carlo und Budapest zu.

Silverstone und Shanghai sind das Gegenteil. Das Abtriebslevel

ist mit acht respektive sieben zwar immer noch ziemlich hoch, doch 74 und 68 Prozent Vollgas zeigen, dass hier der Motor so viel zählt wie auf den Strecken für mittleren Abtrieb. Beide Strecken haben in der Mehrzahl schnelle Kurven. Es war kühl, in der Luft wie auf dem Asphalt, und neben dem Supersoft spielte auch der Soft-Reifen eine entscheidende Rolle. Das ist Mercedes-Land.

An Orten, wo nicht alle Faktoren eintreffen, entscheiden andere Umstände. In Melbourne und

Bahrain half Ferrari, dass Mercedes die Reifen noch nicht verstanden hatte. Beim GP Russland hätte Ferrari gewinnen müssen. Der Kurven-Mix ist mit 10:3 Richtung Kurven unter 150 km/h auf der langsamen Seite. Ferrari verlor das Rennen am Start.

Mercedes dominierte in Baku und Montreal, weil da der geforderte Abtrieb exakt in das Aerodynamikfenster des Silberpfeils fällt. Ferrari hat auf diesen Strecken die Qual der Wahl: Entweder den Anpressdruck erhöhen



Montreal mit defekter Batterie. Ricciardo kam fünfmal aufs Podium



Williams, HaasF1, Force India, Toro Rosso und Renault

und auf den Geraden verlieren oder gleiches Niveau wie Mercedes fahren und in den Kurven büßen. Der Mercedes ist auf eine Runde das schnellere Auto, hat aber im Rennen größere Schwankungen als der Ferrari. Der Ferrari hat einen Anstellwinkel von 1,58 Grad. Der Mercedes liegt bei 0,9 Grad. Dafür ist der Radstand des Ferrari um 14,3 Zentimeter kürzer. Zwei Autos mit so unterschiedlichen Erbanlagen müssen unterschiedliche Qualitäten haben.

Red Bull stieg mit einem Rückstand von 1,5 Sekunden zur Spitze in die Weltmeisterschaft ein. Damit war das Titelrennen praktisch schon verloren. Zu Beginn verteilte sich der Zeitverlust zu gleichen Lasten auf Chassis und Motor. In der zweiten Barcelona-Testwoche begannen die Red-Bull-Ingenieure zu realisieren, dass etwas mit der Korrelation zwischen Windkanal, CFD und Strecke nicht stimmen konnte. In Melbourne wusste man, wo der Fehler lag. Er war aber erst

FAHRER: WER IST DER SCHNELLSTE?

Fahrer	Siege	Pole	Schn. Runde	km in Führung	Podest	Schnitt Startplatz
1. Hamilton	4	6	6	1364	6	3,36
2. Vettel	4	2	1	1019	8	2,18
3. Bottas	2	2	-	650	8	3,09
4. Ricciardo	1	-	-	108	5	7,73
5. Räikkönen	-	-	2	133	4	3,09
6. Verstappen	-	-	-	39	1	6,03
7. Pérez	-	-	1	-	-	9,09
8. Massa	-	-	-	-	-	9,70
9. Hülkenberg	-	-	-	-	-	9,73
10. Ocon	-	-	-	-	-	11,09
11. Sainz	-	-	-	-	-	11,55
12. Kvyat	-	-	-	-	-	12,09
13. Grosjean	-	-	-	-	-	12,27
14. Alonso	-	-	1	-	-	13,00
15. Magnussen	-	-	-	-	-	14,55

FAHRER: AUF WEN IST VERLASS?

Fahrer	Rennkilometer	Punkte	Ausfälle	Schnitt Noten
1. Vettel	3313	11	0	8,45
2. Hamilton	3313	11	0	8,64
3. Ocon	3283	10	0	6,82
4. Pérez	3211	9	1	7,64
5. Bottas	3182	10	1	7,82
6. Ericsson	2986	-	3	5,45
7. Räikkönen	2976	9	2	7,27
8. Hülkenberg	2908	5	3	7,27
9. Stroll	2854	3	4	5,64
10. Magnussen	2773	3	3	5,73
11. Kvyat	2716	2	4	5,55
12. Wehrlein	2586**	2	1	6,56
13. Ricciardo	2562	8	3	7,73
14. Vandoorne	2558	1	3	5,45
15. Grosjean	2530	5	3	6,45
16. Massa	2514*	6	2	7,00
17. Sainz	2327	7	4	6,91
18. Palmer	2188	-	3	4,64
19. Alonso	2129*	2	6	8,40
20. Verstappen	1959	6	5	8,00

*ein Rennen weniger; **zwei Rennen weniger

DIE TEAMS: WER FÄHRT AM LÄNGSTEN?

Team	Rennkilometer	Zielankünfte	Ausfälle	Punkte	Podestplätze
1. Mercedes	6495	21	1	21	14
2. Force India	6493	21	1	19	-
3. Ferrari	6288	20	2	20	12
4. Sauber	5879	17	5	2	-
5. Williams	5631	15	7	9	1
6. HaasF1	5303	16	6	8	-
7. Renault	5096	15	7	5	-
8. Toro Rosso	5043	14	8	9	-
9. McLaren	4877	10	12	3	-
10. Red Bull	4520	14	8	14	6

beim GP Spanien behoben. Dort begannen die Aufräumarbeiten. Teamchef Christian Horner resümiert: „Wir sind mit zwei Monaten Rückstand in die Saison gegangen.“ Die Ingenieure fanden eine Sekunde. Renault feilte mit Verbesserungen am Motor noch einmal zwei Zehntel weg. Dumm nur: Mercedes und Ferrari wurden auch besser.

Die Formel 1 ist eine Zweiklassengesellschaft. Das ist nichts Neues, und doch ist in diesem Jahr der Klassenunterschied so

groß wie lange nicht mehr. Woraan man das merkt? Nur in Baku schaffte es mit Lance Stroll auf Williams einer aus dem Mittelfeld auf das Podium. Bis jetzt haben nur Mercedes, Ferrari und Red Bull Führungsrunden gesammelt. Die Lücke zum Mittelfeld ist bis zum ersten Boxenstopp schon so groß, dass man locker in Führung bleibt.

Der Kampf um Platz 4 im Konstrukteurspokal ist ein Rennen für sich. Für Force India, Williams, Toro Rosso, Renault, HaasF1

und McLaren ist der siebte Startplatz die Pole-Position und der siebte Gesamtrang der Sieg. Weiter vor geht es nur, wenn einer aus dem Kreis der großen drei eine Startplatzstrafe bekommt oder im Rennen durch Unfall oder Defekt zurückgeworfen wird. Die Topteams machen ihren Verfolgern einfach zu wenig Geschenke.

McLaren hat auf den Strecken wenig Chancen, auf denen viel Vollast gefahren wird. Dafür sind sie auf Layouts mit maximalem Abtrieb wie Monte Carlo und Budapest vorne dabei. Force India ist überall dort gut, wo Mercedes stark ist. Auf Strecken, auf denen der beste Kompromiss zwischen Abtrieb und Top-speed zählt. Verwundert das? Nicht wirklich. Ein Teil der DNA des Mercedes steckt auch in dem Mercedes-Kundenauto. Das extrem lange Getriebegehäuse zwang auch Force India zu einem langen Auto, dem zweitlängsten im Feld. Der Toro Rosso mag wie der McLaren Strecken, auf denen maximaler Anpressdruck gefordert ist. Der STR12 hat in seinen Genen viel Abtrieb. Der ist aber ineffizient. Bei Williams und Renault gibt es einen klaren Trend, und der ist unabhängig von der Rennstrecke. Die eine Formkurve zeigt steil nach unten, die andere nach oben. Williams legte furios los, war zu Beginn des Jahres meistens das schnellste Team aus dem Mittelstand. Doch nach Baku folgte ein Bruch. Seit in Spielberg das große Aero-Upgrade ans Auto kam, geht gar nichts mehr.

Umgekehrte Verhältnisse bei Renault. Auf eine Runde war das gelb-schwarze Auto schon immer schnell, doch es fehlte an Konstanz. Die Aerodynamik war so spitz ausgelegt, dass es zu Abtriebsschwankungen kam. Auf eine Runde haben frische Reifen und Nico Hülkenberg im Cockpit das Problem überdeckt. Über die Distanz fraß der Renault R. S. 17 seine Reifen. Die jüngsten Ausbaustufen haben das Problem gelöst. In Silverstone und Budapest war der Renault das schnellste Auto hinter den Top 3 – auf zwei völlig unterschiedlichen Strecken. Hülkenberg bilanzierte zufrieden: „Da zeichnet sich ein Trend ab. Die Ausbaustufen treffen ins Schwarze. Das Auto ist jetzt konstanter in allen Kurvenphasen und berechenbarer. Es zwingt mir nicht mehr den Fahrstil auf. Ich kann jetzt mit dem Auto so fahren, wie ich es gerne hätte.“ Mit dem Entwicklungs-

tempo des Werksrennstalls können Force India, Williams, Toro Rosso und HaasF1 nicht mehr mithalten.

Höchstens noch McLaren. Doch da ist man von Honda abhängig. Wenn die Japaner für die letzten fünf Rennen die Power finden, die sie von ihrer nächsten Ausbaustufe erwarten, dann ist McLaren klar die Nummer 4 im Feld. Der HaasF1 gibt Rätsel auf. Er ist die große Unbekannte in dieser Gruppe. Das US-Auto passt in kein Schema und zeigt alle Ex-

treme. Top in Spielberg, chancenlos am Hungaroring. Prinzipiell ist das Auto in Ordnung, aber die Ingenieure und Fahrer treffen seltener das Reifenfenster als die direkte Konkurrenz. Trotz des Aufwärtstrends wird es für Renault und McLaren nicht mehr reichen, Force India abzufangen. Der WM-Vierte hat den besten Allrounder, die beste Zuverlässigkeit und die beste Fahrerpaa- rung. Das Auto ist nirgendwo so richtig schlecht. Selbst auf Strecken wie dem Hungaroring, die

dem VJM10 nicht so liegen, holen Sergio Pérez und Esteban Ocon noch sechs WM-Punkte.

III. Die Rennen

Die Experten behielten recht. Die 2017er-Autos brechen alle Rekorde. Auf allen elf Strecken wurde nicht nur die Vorjahres-Pole-Position unterboten, sondern auch der jeweils absolute Bestwert. Allerdings sind die Steigerungsraten nicht so hoch wie erwartet. Pirelli hat aus Angst vor zu hohen Belastungen für die Reifen zu harte Gummimischungen geliefert. Der Reifentyp „hart“ wurde bereits ausgemustert.

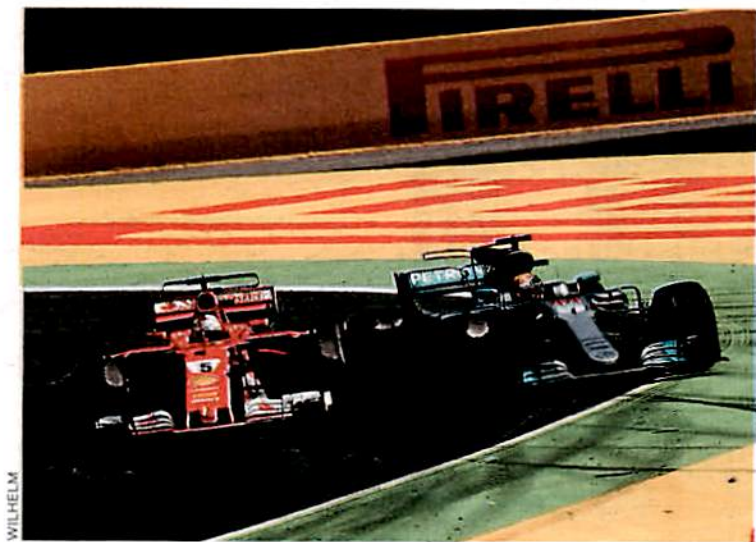
Das war eine Reaktion auf die von den Teams prognostizierten Antriebswerte. Die in Realität offenbar nicht so hoch sind wie vorausgerechnet. Die Rundenzeiten im Training fielen jedenfalls im Schnitt um 2,38 Sekunden. Am meisten in Shanghai (3,724 s), am wenigsten in Bahrain (0,724 s). Pirelli bietet deshalb weichere Mischungen an. Die Topspeeds sanken trotz Leistungssprüngen um 30 PS je nach Strecke um 1,7 bis 15,0 km/h, im Schnitt aber um 6,2 km/h. Dafür kletterten die Kurvengeschwindigkeiten um fünf bis 30 km/h. Am eklatantesten ist die Differenz in den schnellen Kurven.

Die Rennen sind übersichtlicher geworden. Nur vier der elf Grands Prix waren Zweistopp-Rennen, wobei es in Baku für die Teilnehmer dank der Pause eine Gratisgelegenheit zum Reifenwechsel gab. Die Fahrer freut es. Sie können mit diesen Reifen wieder über einen längeren Zeitraum attackieren, ohne Angst haben zu müssen, dass ihnen der Grip einbricht. Mit insgesamt 290 Boxenstopps hat sich die Arbeit der Reifenwechsel-Crews im Vergleich zu 479 im Vorjahr um 40 Prozent reduziert.

Noch eklatanter ist der Vergleich bei den Überholmanövern. Dabei müssten die reduzierten taktischen Möglichkeiten die Fahrer stärker dazu zwingen, auf der Rennstrecke Positionen gutzumachen. 2016 wurden nach elf Rennen 553 Überholmanöver gezählt. In diesem Jahr sind es 244. Der Begeisterung hat es keinen Abbruch getan. Die Zuschauerzahlen sind gestiegen. Auf den Tribünen und am TV-Schirm. Der Reiz, die schnellsten Autos aller Zeiten zu sehen, war größer als der Verlust von Überholmanövern. Die Zweikämpfe haben mehr Qualität. ■



Entspannte Atmosphäre: Hamilton und Bottas fahren um den Titel



Dieses Duell Vettel gegen Hamilton war eines von 244 Überholmanövern

DIE RENNEN: WO WAR DER GRÖSSTE SPEED-GEWINN?

Rennen	Differenz 2016–2017	Überholmanöver	Boxenstopps
1. China	3,724 s	33	34
2. Ungarn	3,689 s	10	21
3. Österreich	3,671 s	12	18
4. Spanien	2,851 s	18	37
5. England	2,687 s	35	28
6. Russland	2,223 s	1	20
7. Aserbaidschan	2,165 s	59	33
8. Australien	1,649 s	4	20
9. Monaco	1,444 s	4	28
10. Bahrain	1,353 s	35	20
11. Kanada	0,724 s	33	31



Top-Ausstattung

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus MANNESMANN Werkzeugbox sichern!



Werkzeugbox, 155-tlg.

- Alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen
- Werkzeugbox aus stabilem Stahlblech
- Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm
- Zuzahlung: 1,- €



**TOP
EXTRA**

MANNESMANN
werkzeuge

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. Best.-Nr. 1625305 verschenken. Best.-Nr. 1625306
 Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen. Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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 Sandtorkai 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.

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

Name, Vorname		Gewünschter Belegungsstart ab:	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu 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
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo

New Kids on the Block

Wer ist das zurzeit größte deutsche Talent im Formel-Rennsport? Manuel Reuter, Le-Mans-Sieger und ITC-Champion, schätzt den Nachwuchs ein und stellt ein als Momentaufnahme zu betrachtendes Ranking auf.

Von: Annette Laqua



WILHELM



FIA F3

DAVID BECKMANN

Alter: 17 Jahre (27.04.2000)
Wohnort: Hagen
Rennserie: FIA Formel 3 EM

David Beckmann stieg 2016 als bester Rookie der ADAC Formel 4 in die FIA Formel 3 EM ein. Aufgrund seines damals noch zu jungen Alters durfte er zu Saisonbeginn jedoch nur zuschauen. Erst nach Vollendung des 16. Lebensjahres erlaubt das Reglement den Einstieg in die Formel 3, sodass er zwei Rennwochenenden verpasste. In seiner ersten vollen Saison in der Formel 3 wollte er eigentlich um die vorderen Positionen kämpfen. Doch diverse Probleme und eine gehö-

rige Portion Pech sorgten dafür, dass der 17-Jährige nach 18 von 30 Saisonrennen nur Tabellenrang 16 belegt. Aber der ehrgeizige, selbstbewusste Hagener lässt den Kopf nicht hängen und arbeitet daran, die Saison mit guten Einzelresultaten versöhnlich zu beenden. Dass der 1,65 Meter große Nachwuchssportler das Zeug dazu hat, bewies er bereits 2016, als er in Zandvoort und Hockenheim jeweils einen zweiten Platz erobern konnte.

Manuel Reuters Einschätzung: „Ich würde David auf Position eins des Nachwuchs-Rankings setzen. Er hat sehr viel Talent und extrem gute Ansätze; vor allem seine Fahrzeugkontrolle ist fantastisch. Allerdings ist er noch sehr jung und ihm fehlt noch viel Erfahrung. Zudem hat sein Teamwechsel von Van Amersfoort zu Motopark mitten in dieser Saison Unruhe reingebracht. Auch wenn er mit seinem neuen Team Motopark bisher noch keine Podestplätze feiern konnte, so hat er im direkten Vergleich mit Teamkollege und Top-Talent Joel Eriksson vom Speed her nicht schlecht abgeschnitten. Wenn David diese schwierige, charakterbildende Saison übersteht, dann wird er glaube ich stärker sein als zuvor.“ ■



FIA F3

MAXIMILIAN GÜNTHER

Alter: 20 Jahre (02.07.1997)
Wohnort: Rettenberg
Rennserie: FIA Formel 3 EM

Maxi Günther ist mit seinen 20 Jahren der älteste Kandidat in dieser Aufstellung. Der Allgäuer absolviert seine dritten Saison in der Formel-3-EM und war zuvor zwei Jahre im ADAC Formel Masters unterwegs. Dabei kristallisierte sich der aktuelle DTM-Test- und Ersatzfahrer von Mercedes als Experte für zweite Plätze heraus; beide Saisons im Formel Masters und das vergangene Jahr in der Formel 3 beendete er auf Tabellenplatz zwei. Allerdings war Maxis Teamkollege 2016

Lance Stroll, und dessen milliardenschwerer Vater, zu diesem Zeitpunkt (Mit-)Besitzer des Prema Powerteams, tat alles für den Titel seines Sohnes. So munkelte man unter anderem, dass Strolls Bolide größere Entwicklungsschritte gemacht habe als die seiner Teamkollegen und dass kampflös Positionen getauscht worden sein. Günther, ein sehr überlegter und kopfgesteuerter Mensch, wagt 2017 einen neuen Angriff auf den EM-Titel.

Manuel Reuters Einschätzung: „Maxi ist meiner Meinung nach die Nummer zwei hinter David Beckmann. Er fährt extrem überlegt, benutzt seinen Kopf, kann Rennen gut lesen und versucht, jedem überflüssigen Risiko aus dem Weg zu gehen. Bisher ist er mit dieser zugegeben unspektakulären Herangehensweise sehr gut gefahren, er ist aktuell immerhin Tabellenführer der Formel-3-EM. Vielleicht könnte es gegen ein Supertalent wie Lando Norris letztendlich noch schwierig werden, denn ich denke, dass der Brite in Sachen Speed und Killerinstinkt Maxi überlegen ist. Allerdings halte ich Maxi für klar besser als Lance Stroll – und wenn der Kanadier Formel 1 fahren kann, warum soll Maxi das dann nicht können?“ ■



MICK SCHUMACHER

Alter: 18 Jahre (22.03.1999)
Wohnort: Gland (CH)
Rennserie: FIA Formel 3 EM

LIRIM ZENDELI

Alter: 17 Jahre (18.10.1999)
Wohnort: Bochum
Rennserie: ADAC Formel 4

JANNES FITTJE

Alter: 18 Jahre (22.07.1999)
Wohnort: Waltershausen
Rennserie: EuroFormula Open

SOPHIA FLÖRSCH

Alter: 16 Jahre (01.12.2000)
Wohnort: Grünwald
Rennserie: ADAC Formel 4

Mick Schumacher stieg 2015 in die ADAC Formel 4 ein und blieb dort im Gegensatz zum ehemaligen Kart-Rivalen Beckmann zwei Jahre. In der zweiten Saison eroberte der 18-Jährige in der deutschen und italienischen Formel 4 jeweils den zweiten Endrang. Nun absolviert er sein erstes Jahr in der FIA Formel 3 EM und muss wieder kleinere Brötchen backen. Rookie-typisch erlebte der in der Schweiz lebende Prema-Pilot Höhen und Tiefen, ein Podestplatz in Monza stellt den Höhepunkt dar. Etwas schwerer tut er sich noch im Qualifying. Der selbstbewusste, eher introvertierte Mick bekommt als Sohn von Formel-1-Rekordweltmeister Michael Schumacher viel Aufmerksamkeit der unterschiedlichsten Medien. Aber er kann diese seit seinem ersten Auftritt in der Formel 4 anhaltende Situation unter anderem auch dank seines Umfeldes gut händeln.

Manuel Reuters Einschätzung: „Ich würde Mick auf Rang drei einsortieren. Bei ihm fällt als erstes auf, dass allem schon aufgrund seines Namens eine gewisse Erwartungshaltung in der Öffentlichkeit und damit auch Druck erzeugt wird. Aber er hat unter anderem mit Managerin Sabine Kehm Begleiter, die den Motorsport sehr gut kennen und ihren Schützling somit auch führen können. Keine Frage, Mick ist ein guter Rennfahrer, aber wie viel Talent er genau hat, kann ich noch nicht richtig einschätzen. Ein Überflieger wie beispielsweise Max Verstappen ist er sicherlich nicht **FIA Formel 3 EM** und auch an seine Landsleute David Beckmann und Maxi Günther kommt er meiner Meinung nach vom Talent nicht ganz ran.“ ■

Der Bochumer Lirim Zendeli ging Anfang des Jahres mit großen Erwartungen in seine zweite Saison in der ADAC Formel 4. Nach einem Rookie-Jahr mit einigen guten Momenten wollte er nun zur Jagd auf den Titel blasen. Doch der Mücke-Pilot, der einen deutschen und einen albanischen Pass besitzt, klagte von Beginn an über fehlende Motorleistung. Immerhin konnte er beim Saisonauftakt in Oschersleben noch das dritte Rennen für sich entscheiden, indem er von der Reversed-Grid-Startaufstellung profitierte. Als Siebter des ersten Laufs durfte er von Startplatz 4 losfahren, machte alles richtig und feierte seinen ersten Sieg in einem Formel-Auto. Erst Anfang August am Nürburgring platzte endgültig der Knoten: Lirim holte sich seine erste Pole-Position und gewann auch ohne die Hilfe des Reversed Grid ein Rennen.

Manuel Reuters Einschätzung: „Als ich Lirim zum ersten Mal sah, dachte ich, er sei extrem bissig, angriffslustig und vielleicht auch etwas wild. Doch dieser äußere Eindruck täuschte; eher das Gegenteil ist der Fall – sowohl auf der Strecke als auch daneben. Er ist sehr gelassen und im Auto kontrolliert. Lirim ist auch talentiert, das hatte er schon im vergangenen Jahr angedeutet. Aber in der Formel 4 ist es manchmal schwierig, dieses Talent regelmäßig in gute Resultate umzumünzen. Es gibt keine Testbeschränkungen, und die Leistung der Turbomotoren ist auch ein permanentes Thema. Lirim hat sich aber durch die schwierige erste Saisonhälfte durchgebissen und scheint nun mit seinen Erfolgen vom Nürburgring auf dem richtigen Weg zu sein.“ ■

Jannes Fittjes Motorsportkarriere begann in der ADAC Formel 4, der er zwei Jahre treu blieb. In dieser Zeit kletterte der 18-Jährige dreimal aufs Treppchen, für einen Sieg reichte es aber nicht. Als Gesamt-Siebter des Vorjahres wollte der in Bremen geborene und nahe Gotha lebende Nachwuchsfahrer in die Formel 3 aufsteigen. Doch sein Budget reichte für die EM nicht aus, sodass er sich letztendlich mit der EuroFormula Open zufriedengeben musste. In dieser Serie, die mit aktuellem Formel-3-Chassis, aber altem Motor gefahren wird, tut sich der einzige Deutsche schwerer als erwartet, zu Saisonhalbezeit wird er mit einem Podestplatz auf Rang 5 der Fahrerwertung notiert. Dabei hält sein Team Fortec Motorsport viel von seinem Schützling, dessen größtes Problem das sehr knapp kalkulierte Budget ist. Deshalb muss Jannes im Gegensatz zu den meisten seiner Rivalen auf private Tests nahezu verzichten.

Manuel Reuters Einschätzung: „Ich sehe Jannes auf Rang 5. Aktuell fährt er in einer Serie, von der man das Niveau nur sehr schlecht einschätzen kann. Dass es aber deutlich unterhalb der FIA Formel 3 EM liegt, steht außer Frage. Ebenfalls nicht optimal ist, dass die EuroFormula Open in Deutschland nur bei absoluten Insidern Beachtung findet, sodass Jannes Gefahr läuft, schnell in Vergessenheit zu geraten. 2016 hatte er in der Formel 4 teils gute Ansätze, teils aber auch Ausschläge nach unten. Zwischen ihm und Lirim Zendeli sehe ich zurzeit keinen wirklich großen Unterschied, das aktuelle Moment spricht aber für Lirim.“ ■

Sophia Flörsch ist das einzige Mädchen in der von Manuel Reuter zusammengestellten Gruppe der talentiertesten deutschen Nachwuchspiloten in einem Formelauto. Außerdem ist sie mit 16 Jahren das Küken des Sextetts. Sophia wechselte schon mit 14 Jahren in den Automobilsport. Weil sie für die ADAC Formel 4 noch zu jung war, entschied sie sich für die britische Ginetta Junior Series. Ein Jahr später durfte sie in der Formel 4 ran und debütierte mit einem Paukenschlag: Beim Saisonauftakt wurde ihr ein Podestplatz nur deshalb verwehrt, weil ihr ein Rivale übermotiviert ins Auto krachte. Mit onduliertem Heckflügel rettete sie damals Rang 5. Doch danach wartete man vergeblich auf weitere Husarenritte der jungen Lady. Auch in dieser Saison hat die ambitionierte Rennfahrerin, die immer wieder auch von Pech und technischen Problemen eingebremst wurde, den Sprung auf das Podest noch nicht geschafft.

Manuel Reuters Einschätzung: „Bei Sophia ist zweifelsfrei Talent vorhanden. Aber ich bin mir nicht ganz sicher, ob sie auch die harte Arbeiterin ist, die man sein muss, um nach oben zu kommen. Außerdem halte ich ihr relativ beratungsresistentes Umfeld für schwierig. Man sollte sich nicht mit nahezu allen, die den Nachwuchs fördern, anlegen und schließlich im Streit auseinandergehen. Diese Nebenkriegsschauplätze nehmen Sophia auch die Chance, sich auf ihren Sport zu konzentrieren. Ähnlich kritisch sehe ich auch ihre Auftritte außerhalb der Rennstrecke. Die sind nice to have, aber erst einmal sollten die Ergebnisse stimmen.“ ■

Reims

Sechs Kurven auf acht Kilometern



Acht Kilometer lang, nur sechs Kurven: Windschattenschlachten waren das Markenzeichen von Reims, einer der schnellsten Rennstrecken ihrer Zeit. Wir haben geschaut, was noch übrig geblieben ist.

Von: **Michael Schmidt**

Ich bin immer mal wieder auf der Fahrt nach Paris hinter Reims die Ausfahrt Soissons rausgefahren. Zuletzt in diesem Jahr. Quasi als Kontrolle. Wie viel ist noch da von der alten Strecke, die sich einst mit Spa-Francorchamps und Monza um die Krone

des schnellsten Formel-1-Kurses stritt? Ich kann Ihnen sagen: Es wird immer weniger. Wenn Sie mal in die Gegend kommen, fahren Sie einfach raus. Noch lohnt es sich. Ungefähr 800 Meter nach der Autobahnausfahrt Reims-Tinqueux steht rechter Hand das „Restaurant de la Garenne“. Ein bisschen renoviert, aber durchaus noch mit dem Charme der 50er- und 60er-Jahre, als es für die Fahrer der Bezugspunkt für die härteste Bremszone der Strecke war.

Kurz vor dem Gasthaus kreuzen sich die R. N. 31 und die D27. Hier führte die von Soissons kommende, 2,495 Kilometer lange bergabführende Vollgaspassage in einem scharfen Haken nach rechts in die Zielgerade. Heute

ersetzt ein Kreisverkehr die Kreuzung. Von dort geht es in Wellenlinien weiter leicht bergab, immer geradeaus, und weil es ein schöner Sommertag ist, kann man das Asphaltband im Flimmern der Luft wie einst während vieler Hitzeschlachten nur unscharf erkennen. Am Horizont tauchen Gebäude auf. Links zwei Tribünen, rechts die Boxengasse, der Kontrollturm, die Garagen, natürlich noch nicht durch eine Leitplanke abgetrennt von der Rennstrecke. Alles in einem unterschiedlichen Verfallsstadium. Manches wirkt jedoch so, als hätte hier vor einem Jahr das letzte Rennen stattgefunden. Tatsächlich ist es 47 Jahre her. Auf den Tribünen und Mauern sind noch die Schriftzüge der alten Zeit zu

lesen: Shell, Total, BP, Coca-Cola, Moteur's, Assurances André Lambert. Der Lack blättert erstaunlich langsam ab. Er mag auch hier und da erneuert worden sein. Immerhin, die Freunde des Circuit de Reims-Gueux, wie er seinerzeit offiziell hieß, halten die Erinnerung wach. Hier leistet sich Rennsportgeschichte ein löbliches Denkmal.

Die ersten Rennen wurden 1925 ausgetragen. Bis 1951 führte die Zielgerade bis in die Ortschaft Gueux und bog dann mitten im Ort scharf nach rechts ab. Ich sanften Kurven vereint sich die Bundesstraße D26 mit der langen Geraden von Soissons. Dieser Teil ist heute noch so erhalten wie früher. Ab dem GP Frankreich 1953 wurde die

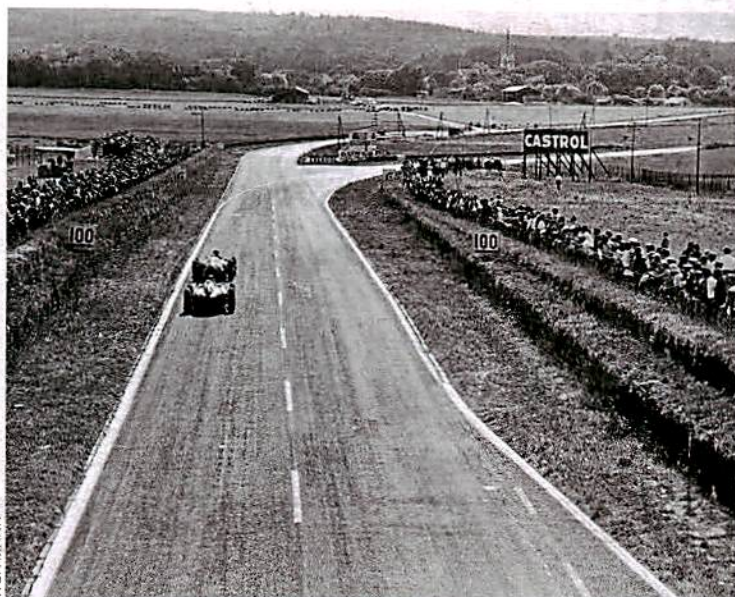


Als wäre es gestern: Boxenanlage und Haupttribüne sind noch gut erhalten

DIE SIEGER

1950	Juan-Manuel Fangio	Alfa Romeo	168,729 km/h
1951	Luigi Fagioli/Juan-Manuel Fangio	Alfa Romeo	178,600 km/h
1953	Mike Hawthorn	Ferrari	182,881 km/h
1954	Juan-Manuel Fangio	Mercedes	186,644 km/h (z. T. Regen)
1956	Peter Collins	Ferrari	196,809 km/h
1958	Mike Hawthorn	Ferrari	201,905 km/h
1959	Tony Brooks	Ferrari	205,086 km/h
1960	Jack Brabham	Cooper-Climax	212,119 km/h
1961	Giancarlo Baghetti	Ferrari	192,880 km/h
1963	Jim Clark	Lotus-Climax	201,676 km/h (z. T. Regen)
1966	Jack Brabham	Brabham-Repco	220,322 km/h

Rekord: 2:10,5 min = 229,013 km/h (Paul Hawkins, Lola-Chevrolet, 1967)



WEITMANN

Die gefürchtete Gueux-Kurve: Hier starb Luigi Musso

STRECKENDATEN

Lage:	5 km westlich von Reims
Länge:	8,302 km (1953–1970)
Breite:	8,0 m
Rechtskurven:	5
Linkskurven:	1
Schnellster Teil:	Route Nationale 31
Langsamster Teil:	Virage Thillois
Streckenvarianten:	7,816 km (1952–1951)



nun wesentlich weiter hinten in die Soissons-Gerade mündete und diese noch um gut 700 Meter verlängerte. Es war ein beliebter Fotopunkt. Man konnte nicht nur Autos und Fahrer bei 50 km/h aus nächster Nähe ablichten, sondern auch von hinten szenische Bilder auf die zunächst ansteigende Gerade mit einem schmalen Dunlop-Bogen auf der Kuppe schießen. Die Anfahrt zu Muizon endet heute abrupt in einem Feld. Sie fiel dem Ausbau der R.N.31 zum Opfer. Diese wurde auf vier Spuren mit Mittelteilplanke erweitert.

Mit insgesamt nur sechs echten Kurven zählte Reims nicht zu den schwierigsten, wohl aber zu den gefährlichsten Rennstrecken ihrer Zeit. Dabei gab es neben der Strecke kaum Hindernisse, die man hätte treffen können. Das Risiko waren die hohen Geschwindigkeiten. Außer Musso starben noch Bill Whitehouse, Herbert MacKay-Fraser und Peter Ryan in Formel-2-Rennen und Frankreichs berühmteste Rennfahrerin Annie Bousquet in einem Sportwagen. Jean-Pierre Beltoise und Peter Arundell hatten ihre schwersten Unfälle in Reims. Der Veranstalter leistete sich viermal den Luxus, die Zwölf Stunden von Reims im Rahmenprogramm des Grand Prix stattfinden zu lassen. Gestartet wurde samstags um Mitternacht. Das Rennen endete am Mittag. Drei Stunden später fiel die Tricolore für den GP Frankreich.

Die Formel 1 trat insgesamt elf Mal in den Feldern der Champagne an und lieferte mehrere hochdramatische Windschattenschlachten ab. 1953, 1954, 1956 und 1961 endete der Grand Prix in einem Fotofinish mit Abständen von jeweils einer Sekunde und weniger. 1966 gastierte die Formel 1 zum letzten Mal auf Frankreichs klassischem GP-Kurs. Und kürte sich endlich auch zur schnellsten Strecke im Kalender. Mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 233,859 km/h im Training, 227,625 km/h für die schnellste Rennrunde und 220,322 km/h für das Rennen setzte sich Reims knapp vor Monza durch, das in jenem Jahr nur 226,725 km/h (Training), 224,026 km/h (schnellste Rennrunde) und 218,748 km/h (Rennschnitt) schaffte. Der absolute Rundenrekord in Reims geht nicht an die Formel 1. Den stellte 1967 Paul Hawkins in einem Lola T70 Mk3-Chevrolet mit 229,013 km/h auf. ■

Ortsdurchfahrt ausgeklammert. Reims strebte nach neuen Geschwindigkeitsrekorden.

Dafür musste 300 Meter nach Start und Ziel eine superschnelle Rechtskurve her, die selbst in den 50er-Jahren von den besten Fahrern voll im Drift genommen wurde. 1958 forderte die Nouvelle Virage de Gueux ihr berühmtestes Todesopfer. Luigi Musso visierte die Kurve falsch an, geriet auf die Grasnarbe und überschlug sich in das angrenzende Feld. Seit 2011 entweicht ein Kreisverkehr die Mutpassage.

Von der Gueux-Kurve führte der Streckenverlauf über weitere Vollgaskurven, die Virage de la Hovette und die Courbe Annie Bousquet, in die Virage de Muizon, eine Bergauf-Haarnadel, die

NACHRICHTEN

BUEMI-ENTSCULDIGUNG

Sébastien Buemi hat sich für seinen Wutausbruch nach dem ersten Samstagsrennen der Formel E in Montreal entschuldigt. Per Twitter-Nachricht bat der Vizemeister die Piloten von Amlin-Andretti, Antonio Félix da Costa und Robin Frijns, um Verzeihung. Wegen einer Kollision in der ersten Kurve hatte Buemi beide vor laufenden Kameras angepöbele. Da Costa war an der Szene allerdings gar nicht beteiligt. Auch bei seinem eigenen Rennstall entschuldigte sich Buemi, was bei Teamboss Jean-Paul Driot gut ankam. Daniel Abt, den Buemi ebenfalls verbal attackiert hatte, wurde übrigens nicht erwähnt.

NORRIS NUR EIN JAHR F3

Lando Norris wird die Formel 3 bereits nach seiner Rookie-Saison verlassen. Nach seinem sensationellen F1-Debüt bei den Testfahrten in Budapest erklärte der McLaren-Junior, dass er 2018 wohl in der Formel 2 oder der japanischen Super Formula an den Start gehen werde. Für den Abschied aus der Formel 3 spiele es auch keine Rolle, ob der 17-Jährige dieses Jahr noch den EM-Titel gewinnt oder nicht. Dass sich eine Chance ergibt, gleich in die Formel 1 einzusteigen, bezweifelt das Supertalent.

F1 IN SPA AUSVERKAUFT

Die Veranstalter des Grand Prix von Belgien haben mitgeteilt, dass alle Tribünen-Tickets in Spa-Francorchamps verkauft sind. Nur für Freitag und Samstag gebe es noch Restkarten für die Stehplatzbereiche. Man rechnet mit mehr als 260 000 Besuchern über das ganze Wochenende. Dank Max Verstappen soll die Hälfte davon aus Holland anreisen. Solch einen Boom haben die Organisatoren lange nicht erlebt. Selbst zu den Glanzzeiten von Michael Schumacher sei das Rennen nie komplett ausverkauft gewesen, meldete er.

Formel 1

Halo-Regeln erst im September

Die Konstrukteure schwitzen. Der Halo hat mehr Einfluss auf das Design der Autos, als man denkt.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes hat auf dem Hungaroring mit einem Cockpitschutz getestet, der dem Halo 4 für 2018 schon nahe kam. Die Teams wissen zwar im Prinzip, was die FIA vorhat, aber es gibt noch kein verbindliches Reglement. Das soll erst im September vorliegen. „Zu spät“, meint Force-India-Technikchef Andy Green. „Uns läuft die Zeit davon, das Monocoque abzusegnen.“ FIA-Rennleiter Charlie Whiting entgegnet, dass bereits genug Informationen vorlägen. Es fehlten nur noch die Details. Der Halo-Versuch von Mercedes zeigt, wo die Reise hingehet. Der vordere Steg soll von 20 auf 16 Millimeter schrumpfen. Dafür

wurde der Ansatz am oberen Bügel verstärkt, was den Fahrerkopf aus bestimmten Perspektiven noch mehr verdeckt. Das Gewicht des Dreibeins aus Titan soll rund 9 Kilo betragen. Durch den Halo verschiebt sich die natürliche Gewichtsverteilung nach vorne. Der Schwerpunkt wandert nach oben. Die Teams müssen das Cockpit an den Seiten verstei-

fen, um die Belastungstests mit Halo zu bestehen. Die Ingenieure befürchten Einbußen bei der Luftzufuhr zur Airbox und bei der Anströmung des Heckflügels. Die FIA gewährt ihnen Spielraum. So darf der Holm des Halos auf der Oberseite mit Verkleidungsteilen in einer Breite von maximal 20 Millimetern geschmückt werden. ■



Mercedes-Nachwuchspilot George Russell testete in Ungarn mit dem Halo

Formel 1

„F1 muss purer Rennsport sein“

Die Motorsportlandschaft verändert sich. Die Hersteller drängen in die Formel E. Red-Bull-Teamchef Christian Horner sieht die Formel 1 am Scheideweg. Der Engländer wünscht sich weniger komplizierte Technik und plädiert für eine Rückkehr zu den Wurzeln.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 1 sucht nach dem passenden Reglement für die Zukunft. Die aktuelle Motorenformel endet 2020. Es läuft darauf hinaus, dass auch danach mit V6-Motoren gefahren wird. Allerdings mit zwei Turboladern und nur noch einer Elektromaschine. Wenn es nach Red Bulls Teamchef Christian Horner geht, sollte die Formel 1 einen ganz anderen Weg einschlagen. Einen altbekannten. „Ich persönlich würde zu einem



Red Bulls Teamchef Christian Horner wünscht sich einen V10 oder V12

hochdrehenden Saugmotor zurückkehren, entweder V10 oder sogar V12.“ Die Begründung liegt für ihn auf der Hand. Die Hersteller drängen in die Formel E, um ihre Elektrotechnik voranzutreiben und zu vermarkten. „Die Formel 1 sollte deshalb das Gegenstück sein. Purer Rennsport, Mann und Maschine, ein Wettbewerb der besten Fahrer der Welt mit Verbrennungsmotoren.“

Porsche verlässt die WEC, Mercedes Ende 2018 die DTM: Horner kann sich vorstellen, dass große Hersteller sich bald nur

noch in der Formel E tummeln. Und in der Formel 1 stattdessen die Sportwagenhersteller fahren. Wie Ferrari, Lamborghini und Aston Martin. Der Engländer plädiert für „eine vernünftige Budgetdeckelung“, die alle Teams zum Sparen zwingt und nicht durch Tricks umschifft werden kann. „Zuerst brauchen wir Regeln, dann eine Kostenkontrolle, die nicht mehr so kompliziert zu überprüfen ist. Wenn wir heute einen Kostendeckel einführen würden, dann wäre die Einhaltung sehr infrage gestellt.“ ■



Zeitvorteil

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!



Für Sie zur Wahl



1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020
Schwarzes Zifferblatt mit Tachymeterskala, Qualitätsquartzwerk und Edelstahlboden, schwarzes Silikonarmband, Sekundenzeiger in grün, Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm, in edlem Filzsetul, Zuzahlung 1,- €.



2. PROSS Sport-Chronograph
Dieser ausdrucksstarke Sport-Chronograph mit flexiblem Kunststoff-Armband ist ein echtes Multitalent. Mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion, Alarm, Datum, Wochentag, Signalton für jede Stunde und Zifferblattbeleuchtung. Gehäuse-Durchmesser ca. 43 mm, wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310, inkl. Markenbatterie, Zuzahlung 1,- €.

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: MOTORSPORT aktuell Abo-service, 70138 Stuttgart

Ihre Abo-Vorteile:

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

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

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

Best.-Nr. 1625307

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020 (1,- € Zuzahlung)
 2. PROSS Sport-Chronograph (1,- € Zuzahlung)

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@dvp.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 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 gesagten 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 Abo-service, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550. E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo

Renn-Debüt in der Hölle



MERCEDES-AMG

Beim VLN 6h-Rennen schickt Mercedes den AMG GT4 zum ersten Mal in den Wettbewerb auf der Rennstrecke. Welche Philosophie steckt hinter dem neuesten Wurf aus Affalterbach?

Von: **Bianca Leppert**

Die GT4 nimmt in Deutschland Fahrt auf. Nach den neuesten Exemplaren von BMW und Audi, die ihre Modelle bereits bei VLN- und 24h-Rennen

im Einsatz hatten, tritt nun auch Mercedes auf den Plan. Am kommenden Wochenende debütieren zwei AMG GT4 beim 6h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife. Black Falcon und das Rennteam von Uwe Alzen setzen jeweils ein Auto ein – sie werden dabei von AMG unterstützt.

„Uns war in der letzten Entwicklungsphase wichtig, die Rückmeldung zu bekommen, wie das Auto in den Händen der Kunden funktioniert“, sagt Thomas Jäger, leitender Test- und Entwicklungsfahrer. Auf jedem der beiden Autos sitzt ein Mercedes-Werksfahrer, dazu kommen Amateure. Auf der Nordschleife

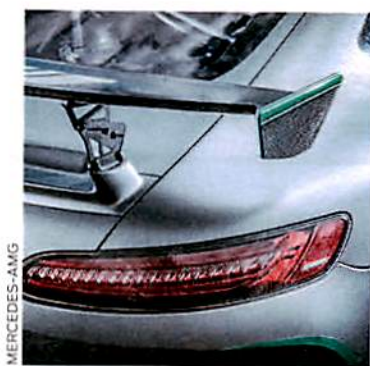
spulte das neue Kundensportmodell erst einen Testtag ab. Dafür hat es aber schon einen 30-stündigen Dauertest im Renntempo auf dem Lausitzring absolviert und soll bis zum Ende der Entwicklungsphase über 30000 Kilometer auf dem Tacho haben.

Keine Updates vorgesehen

Vor dem Debüt der neuen GT4-Modelle von Audi und Mercedes wurde heftig über die Philosophie der neuen Klasse diskutiert, die unterhalb der GT3 angesiedelt ist. Im Gegensatz zu BMW, wo ein M4 als Basis gewählt wurde, oder Porsche, wo der Cayman zum Einsatz kommt, sprangen

Audi und Mercedes mit dem R8 und dem AMG GT auf den Zug der Supersportwagen auf. McLaren machte es vor. 198850 Euro zzgl. Mehrwertsteuer wird der neue Mercedes-AMG GT4 kosten.

„Das Mercedes-AMG C63 Coupé wäre zwar eine Alternative gewesen, aber das haben wir intensiv betrachtet und uns dagegen entschieden“, sagt Jäger. Vor allem die Gewichtsreduzierung und die damit verbundenen Kosten seien ein Thema gewesen. Gleiches galt für die Anpassung des Renngetriebes. „Der AMG GT ist eine hervorragende Basis. Wir nutzen die Synergien zwischen GT3 und GT4. Zum Beispiel den Sicher-



MERCEDES-AMG

Der verstellbare Heckflügel



MERCEDES-AMG

Entwicklungsfahrer Thomas Jäger



MERCEDES-AMG

Die intuitive Bedienung für Kunden stand für den Innenraum im Lastenheft



MERCEDES-AMG

Optisch ähnelt der GT4 dem großen Bruder, dem GT3-Modell. 198 850 Euro zzgl. MwSt. kostet das neue Modell

Erste Vorstellung im Renn-einsatz: der Mercedes-AMG GT4 auf der Nordschleife

heitskäfig, die Rettungsluke oder die Bedienelemente. Die Gewichtsverteilung ist mit 49:51 auch optimal. Der GT4 ist für fünf bis sechs Jahre ausgelegt. Wie beim GT3-Modell wollen wir auch hier keine Updates bringen, die die Kunden wiederum Geld kosten würden.“

Renn-Elektronik an Bord

Weil die Serien-Elektronik oft ein Problem beim Einsatz auf der Rennstrecke darstellt, entschieden sich die Entwickler für die Premium-Variante: eine spezielle Motorsport-Elektronik. „Das ist zwar teurer, aber der Kunde wird es uns danken. Bei Fehlermel-

dungen wäre das sonst beispielsweise im Trackday-Betrieb nicht zu handeln“, meint Jäger.

Insgesamt hat der neue Renner viel mit dem Serienmodell gemeinsam – ganz im Sinne der GT4-Idee. Sowohl der 4,0-Liter-V8-Sauger mit 510 PS als auch das Fahrwerk inklusive Radträgern und Querlenkern entsprechen dem Standard. Bis auf Frontschürze, Splitter und Motorhaube gleicht auch am Bodywork alles dem Serien-Pendant. Hinzu kommt der Heckflügel.

Die verschiedenen Balance-of-Performance-Einstufungen, die über Gewicht und Motorleistung bestimmt werden, sollen über

das Display ausgewählt werden können. Entsprechende Datensätze sind im Steuergerät hinterlegt. Das ermöglicht Käufern, die das Auto auch für Trackdays nutzen wollen, die volle Leistung abzurufen.

Ohnehin sehen viele Experten die Balance of Performance in der GT4 als spannendes Thema – schließlich sind die Fahrzeug-Konzepte durchaus unterschiedlich. Jäger ist aber zuversichtlich: „Die einzigen Einflussfaktoren sind Gewicht und Motorleistung. Die meisten GT4-Serien fahren mit Einheitsreifen, und die SRO begleitet die Serien. Da sollte eine ausgewogene Balance of

Performance machbar sein.“

Der Plan lautet, die ersten Exemplare bis Anfang Dezember auszuliefern. Entscheidend wird sein, welche Teams an den 24h-Rennen von Dubai und Daytona teilnehmen wollen. Bis April kalkuliert man, über 60 Fahrzeuge bei HWA in Affalterbach fertigen zu können. Die Nachfrage ist bereits groß. „Die Running Costs standen bei uns für die Teams im Fokus“, sagt Jäger. „Insgesamt hatten die leichte Fahrbarkeit, das Vertrauen ins Auto und die Ergonomie und Bedienbarkeit wie bereits beim GT3 Priorität. Und da haben wir noch einmal einen Schritt gemacht.“ ■

GT-Rennsport

Elektro-Serie erst ab 2018

Die Formel E boomt. Das Elektro-Pendant mit GT-Autos muss sich erst noch sortieren. Es fehlt noch die Zustimmung der FIA. Immerhin gibt es schon zahlreich interessierte Teams.

Von: **Andrew Cotton**

Eigentlich sollte das erste Rennen der „Electric GT Championship“ schon im November steigen. Doch da waren die Organisatoren um CEO Mark Gemmill ein bisschen übereifrig. Sie müssen den Auftakt auf 2018 verschieben. Bislang hat der FIA-Motorsport-Weltrat nicht zugestimmt. Die Organisatoren hoffen, dass es dazu im September kommt. Die Gespräche laufen. „Wir geben alles, damit die Serie so schnell wie möglich anläuft“, sagt Gemmill. „Die FIA kennt unsere Pläne. Es gab schon ein paar Sitzungen des FIA-Weltrats, in denen es aus dem einen oder anderen Grund nicht mit einer

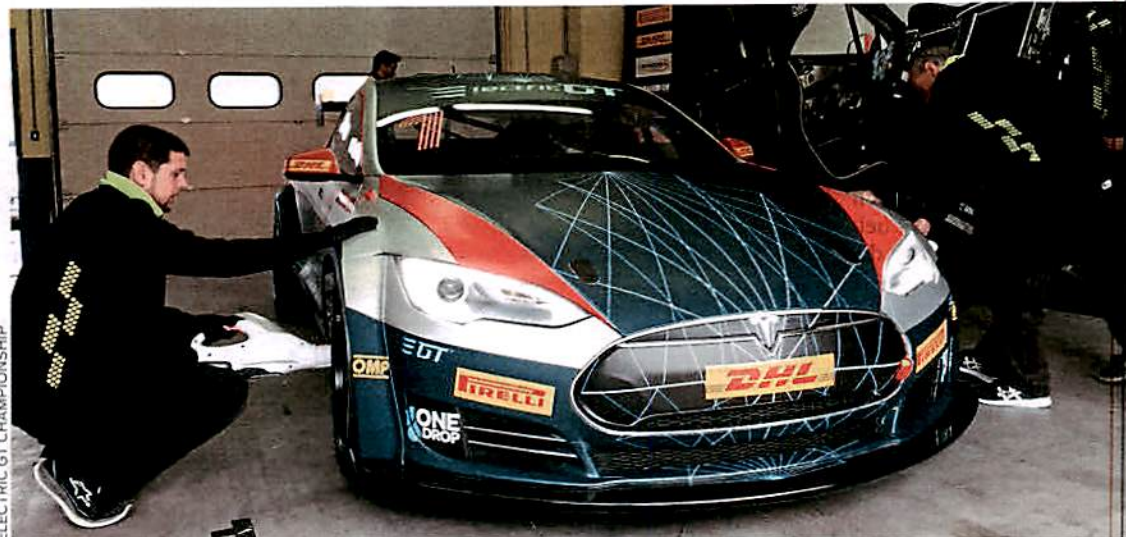
Genehmigung geklappt hat. Im Juni zum Beispiel lag es nur an einer Formalität. Wir müssen ihnen einen Kalender vorstellen, den sie hoffentlich absegnen. Ansonsten müssen wir umdenken.“

Sollte die FIA im September tatsächlich ihre Zustimmung erteilen, braucht es mindestens noch sechs Monate, um die elektrifizierte GT-Rennserie auf die

Beine zu stellen. In der Zwischenzeit will Gemmill die geplante Meisterschaft weiter promoten. Für den November ist ein Show-Event in Paul Ricard angepeilt. Das Interesse sei jedenfalls groß. „Sobald wir die FIA im Boot haben, können wir Verträge abschließen. Wir haben bereits mit mehr als 35 Teams gesprochen. Es wird gerade viel über den Ver-

brennungsmotor diskutiert. Die Teams lässt das nicht kalt. Sie müssen an die Zukunft denken.“

Im Gegensatz zur Formel E will man nicht in Städten, sondern auf bekannten Rennstrecken fahren. Die Autos für das erste Jahr stellt Tesla. „Wir sind zuversichtlich, dass die Auto-Vorbereitung und die Lieferung kein Problem darstellen.“ ■



Lucas di Grassi testete den Tesla-GT-Rennwagen mit 100 kWh großer Batterie bereits in Vallelunga (Italien)

GT-Rennsport: Harmonisierung der Reglements

GT-Harmonisierung 2022

Ganz im Verborgenen haben sich FIA, ACO, Promoter sowie die GT-Hersteller auf gemeinsame Richtlinien für eine Harmonisierung der beiden GT-Klassen ab 2022 geeinigt. Was steckt dahinter?

Von: **Marcus Schurig**

Vor gut drei Jahren scheiterten die ersten GT-Konvergenzgespräche mit einem Knall: Da man keine Einigung zur Frage der Air-Restriktoren in der GTE-Klasse herstellen konnte, wurde gleich das ganze Konvergenz-Paket verworfen. Das Ziel damals: Über eine Plattformstrategie sollten Synergien zwi-

schen der GTE-Kategorie nach Le Mans-Reglement (also Werkssport) und der GT3-Klasse nach FIA-Regelwerk (Kundensport) generiert werden, um Kosten zu sparen.

Ferrari hat als einziger Hersteller eine konkrete Umsetzung der Idee beim 488 vorgenommen: Jetzt kann ein GT3-Auto problemlos auf GTE-Stand umgerüstet werden, es müssen nur Änderungen bei der Aerodynamik und beim Motor vorgenommen werden. GT3-Promoter Stéphane Ratel war bis letztes Jahr ein vehementer Kritiker der Pläne, weil er befürchtete, dass der Zwang zu Synergien zu Kostensteigerungen in der GT3-Klasse führt.

Mittlerweile hat eine Arbeitsgruppe der FIA GT-Kommission die beiden Regelwerke auf mögliche Verknüpfungsmöglichkeiten abgeklopft. Es wurden ers-

AB 2022 KÖNNTEN HERSTELLER IHRE GT-RENNAUTOS ENDLICH AUF EINER PLATTFORM AUFBAUEN.

tens sogenannte No-Gos für Übernahmen vom GTE- ins GT3-Auto definiert, hier zum Beispiel teure Bauteile, die aus exotischen Materialien bestehen.

Zweitens wurden Bauteile definiert, die per Sonderzulassung auch im GT3-Auto verwendet werden dürfen. Und drittens wurden Baugruppen identifiziert, die auf jeden Fall im Sinne einer Gleichteilestrategie in der GT3 verwendet werden können.

Dazu wurden leicht umsetzbare Vereinheitlichungen beschlossen, wie zum Beispiel bei der in den Reglements erlaubten Radstandsverlängerung, die aber in beiden GT-Klassen um 10 mm differiert. Offenbar haben alle involvierten Hersteller sowie GT3-Promoter Ratel den Vorschlägen ihren Segen erteilt. Die müssen jetzt noch von der GT-Kommission und vom FIA-Weltrat abgesegnet werden.

Die Regelungen treten zu Beginn des nächsten Reglementszyklus, der 2022 startet, in Kraft. Somit ist in Zukunft eine Plattformstrategie für GT-Rennautos möglich. Es bleibt aber weiterhin bei zwei Klassen – eine Kategorie ist für den Werkssport (GTE) gedacht, die andere Klasse ist primär auf den Kundensport fokussiert (GT3). ■

Team Rosberg plant mit GT3-Lamborghini

Bisher war man nur in der DTM am Start, nun weitet das Team Rosberg sein Engagement auf den GT3-Sport aus: Mit Lamborghini will man 2018 ins ADAC GT Masters einsteigen.

Der Trend, dass DTM-Teams vom ADAC GT Masters angezogen werden, setzt sich fort: Nach Mücke (Mercedes) und Schnitzer (BMW) wird in der kommenden Saison das Rosberg-Team folgen. Vor zwei Wochen kaufte man einen Lamborghini Huracán GT3 und will sich damit ein zweites Standbein neben der DTM schaffen, hinter der nach dem Ausstieg von Mercedes Ende 2018 ein Fragezeichen steht.

„Die Gespräche mit Lamborghini laufen aber schon etwas länger“, sagt Rosberg-Teammanager Kimmo Liimatainen. „Wir haben bereits Ende des vergangenen Jahres darüber nachgedacht, uns ein zweites Standbein zu schaffen. Uns war es dabei wichtig, beim VW-Konzern zu bleiben.“ Derzeit ist das Team in der DTM mit Audi verbunden.

Im Idealfall will man mit zwei Autos im ADAC GT Masters antreten, über weitere Serien denkt man nach. Im Herbst sollen erste Testfahrten stattfinden. Für das neue Projekt wird sich die Mannschaft auch vergrößern, weil ein paralleles Engagement in DTM und ADAC GT Masters 2018 sonst nicht zu stemmen ist. Wie zum Beispiel beim gemeinsamen Event am Lausitzring. ■ BL

Großes Interesse an GT-Weltfinale in Macau

Am 19. November steigt das GT-Weltfinale in Macau. Alles spricht für ein volles Starterfeld mit internationalen GT3-Cracks.

Schon jetzt gibt es mehr Anfragen als zu vergebenen Startplätze. Die Organisatoren zeigen sich überrascht über das große Interesse, und reiben sich die Hände. Bislang haben über 20 Teams aus Europa und den USA für den FIA GT World Cup in Macau am 19. November gemeldet. Dazu kommen noch nationale Interessenten am großen GT-Rennen im Glücksspielparadies. Die FIA erlaubt maximal 25 Starter auf dem schmalen Straßenkurs – im Vorjahr bestritten 23 Autos das GT-

Saisonfinale. Die Organisatoren müssen daher Absagen erteilen. Eine Vorauswahl will man Ende des Monats treffen. Bis dahin haben weitere Interessenten Zeit, sich für das Rennen zu melden. Die Starterliste inklusive Autos und Fahrer gibt die FIA dann am 15. September bekannt.

Die Startgebühr wurde für Hersteller auf 30 000 Euro angehoben. Ernste Anfragen haben bislang Mercedes, Porsche, Audi, BMW und Honda gestellt. Weitere sollen folgen. Damit sich das Chaos aus dem Vorjahr, als zahlreiche Unfälle das Rennen zerrütteten, nicht wiederholt, werden nur Fahrer mit Gold- und Platin-Lizenz zugelassen. Die Streckenbetreiber kümmern sich um die Sicherheit durch zusätzliche Tecpro-Schutzmauern. ■ AC

BMW überarbeitet M6 GT3 für das nächste Jahr

BMW arbeitet mit Hochdruck am kommenden Jahr. Für den M6 GT3 entwirft man ein neues Paket. Der M8 GTE unterzieht sich weiteren Testfahrten.

2016 führte BMW den M6 GT3 als Nachfolger des Z4 ein. Der größte Erfolg des Rennwagens mit 4,4-Liter-Biturbo-V8 war bislang der Sieg beim 24-Stunden-Rennen Spa 2016. Ein Triumph beim 24-Stunden-Ren-

nen auf dem Nürburgring blieb dem M6 bislang verwehrt. Für die kommende Saison entwickelt BMW nun ein Update. Das Evo-Paket zielt vor allem auf eine bessere Fahrbarkeit und Haltbarkeit ab. Dazu soll das Setup-Fenster vergrößert werden. Die Entwicklungsbereiche betreffen das Hinterachsdifferenzial, die Vorderachse und die Aerodynamik. Speziell für Amateur-Fahrer soll der M6 GT3 damit attraktiver werden. „Dank der Updates ist das Auto wesentlich einfacher

und angenehmer zu fahren. Auch die Konstanz hat sich verbessert“, resümiert Werksfahrer Philipp Eng nach Tests auf dem Lausitzring. Der teilweise Austausch kompletter Fahrzeugkomponenten und die Anpassung weiterer Teile erfordern eine Homologation durch die FIA.

Unterdessen treibt der Hersteller auch die Entwicklung des M8 GTE voran. Den Rennwagen setzt man ab 2018 in der Sportwagen-WM und in der IMSA ein. Bei neuen Tests auf dem Circuit

de Barcelona-Catalunya wechselten sich Martin Tomczyk, Nick Catsburg, Bruno Spengler und Philipp Eng ab. ■ AHA



Lausitzring-Test des M6 GT3 Evo



LAUF 5
19.08.17

www.vln.de

**Der Rest ist
nur Warten ...**

Sébastien Loeb

Zurück im roten Bereich

Erst mühte sich Sébastien Loeb im Regen. Als es im Elsass dann abtrocknete, drehte der neunmalige Weltmeister richtig auf

AURÉLIE VIALATTE



Selten hat ein „privater“ Test mehr Aufmerksamkeit erregt. Vergangene Woche führte Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb im heimischen Elsass den Citroën C3 WRC aus. Es schien, als wäre er nie weg gewesen. Gastfahrer und Team zeigten sich gleichermaßen beeindruckt.

Von: **Reiner Kuhn**

Ein Espresso im Stehen – und schon entert Sébastien Loeb das Cockpit. Knapp zehn Minuten braucht der Rekordweltmeister, um sich am ungewohnten Arbeitsplatz zurechtzufinden. Um 8.56 Uhr verlässt er mit Stamm-Co. Daniel Elena erstmals den Serviceplatz nahe Abreschviller. 78 Kurven – genauso viele wie WM-Siege – warten auf der 8,2 Kilometer langen Asphaltstrecke auf den für Peugeot in der Rallycross-WM und Rallye Dakar aktiven Nationalhelden.

Loeb's Pech: An diesem Augustmorgen regnet es am Rande der Vogesen Bindfäden. Nach zwei Durchgängen lässt der 43-jährige die Dämpfer wechseln. Nach zwei weiteren zusätzlich andere Federn einbauen und das Map-

ping ändern. Immer wieder sitzt er mit Ingenieur Kevin Struyf zusammen. „Es ist eine Freude, mit ihm zusammenzuarbeiten. Loeb weiß genau, wo er hin möchte“, sagt der 28-Jährige, der ansonsten Kris Meeke's C3 WRC betreut. Loeb gibt zu: „Als es regnete, kam ich mit dem nervösen Fahrverhalten nur schwer zu-

recht. Das hat den Beginn etwas verkompliziert.“ Loeb's Resümee nach rund 200 Testkilometern auf nasser und feuchter Piste: „Es wäre gut, wenn die Fahrbarkeit unter anspruchsvollen Bedingungen ein wenig verbessert werden würde. Das würde die Sache vereinfachen.“ Am Nachmittag lichtet sich der Himmel. Ebenso

schnell wie die Strecke abtrocknete, reagierte Loeb mit verschiedenen Setup-Varianten.

Nun ist er in seinem Element. „Im Trockenen war das Fahrgefühl sehr gut. Dann ist der C3 schnell und effizient. Man spürt die Leistung und die Aerodynamik des neuen Autos. Vor allem das Tempo in den schnellen Kurven hat deutlich zugenommen“, schwärmt er von den knapp 100 Testkilometern auf trockener Piste. Und lässt wissen: „Im Moment gibt es keine Pläne für die Zukunft. Der Test war eine gute Möglichkeit für mich, die neuen World Rally Cars kennenzulernen und für Citroën die Chance, meine Eindrücke vom Auto zu erfahren.“

Citroën-Teamchef Yves Matton hofft allerdings, Loeb bald wieder im C3 WRC zu sehen. „Im Moment ist nichts entschieden, aber ich denke, es könnte interessant sein, Séb auch bei einem Schottertest dabeizuhaben“, so der Belgier. Die Antwort kommt prompt: „Eine reine Testfahrer-Rolle wie die von Carlos Sainz oder Marcus Grönholm ist nichts für mich. Wenn ich etwas austeste, dann will ich mich damit auch im Wettbewerb stellen“, macht Loeb klar, bevor er um 18.50 Uhr mit seinem Helikopter in einer nahen Lichtung abhebt. Im Kopf ist der Weltmeister schon zurück im roten Bereich. ■



Auf ein offenes Wort: Loeb im exklusiven Gespräch mit Autor Kuhn



Blick nach vorne: Ein Schottertest wäre der nächste Schritt zur Rückkehr

NACHRICHTEN

Maßarbeit: Nach gelungenem Test erhält Weltmeister Ogier zur Rallye ein neues Chassis



WM-Vorschau Deutschland

Edelauslese

LUKAS AMMAN

Enge Weinbergpisten entlang der Mosel, Panzerplattenwege auf dem Militär-Areal von Baumholder und schnelle Landstraßen im Saarland bilden den anspruchsvollen Mix beim deutschen WM-Lauf. Ein moderner Dreikampf, nicht nur für den Weltmeister und Vorjahressieger Sébastien Ogier.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach fünf Schotterläufen wechselt die Rallye-WM wieder auf Asphalt. Nicht nur der Untergrund ändert sich, sondern auch der Fahrstil und die Dienstwagen der Top-Piloten: Gegenüber den Schottereinsätzen kauern die World Rally Cars rund 100 Millimeter tiefer über der Fahrbahn. Die 215 Millimeter breiten Schotterreifen auf 15-Zoll-Felgen werden durch 18-Zoll-Räder mit 235 mm Lauffläche ersetzt. Zudem kommen strafere Asphaltfahrwerke und größer

dimensionierte Bremscheiben und -zangen zum Einsatz. Dessen nicht genug, ändern die Ingenieure mittels anderem Mitteldifferenzial die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse – beispielsweise beim Citroën C3 WRC von 48 zu 52 Prozent bei Schottereinsätzen auf 28 Prozent vorne und satte 72 hinten für reine Asphaltjagden. Drei unterschiedliche Rallyewelten an drei Tagen – entsprechend akribisch bereiteten sich die Werksteams auf die komplexe Asphalttatz vor.

Testen, testen, testen

Zwischen vier (Toyota) und sechs Testtagen (Citroën) weilten sie in den vergangenen Wochen auf dem Militär-Areal von Baumholder und in den Mosel-Weinbergen. M-Sport kam als letztes Team und nutzte für die abschließenden Testfahrten das bisherige Einsatzauto von Sébastien Ogier.

Denn während die Konkurrenz bei der Rallye Deutschland mit ihren auf Sardinien (Toyota), in Polen (Citroën) und Finnland (Hyundai) genutzten Chassis antreten, baute man bei M-Sport für



FOESELER

Breite Brust: Hyundai-Pilot Neuville

den Weltmeister eigens ein neues Chassis (Nummer neun) auf. Nach der Nullnummer in Finnland ist der Druck auf die Franzosen deutlich gewachsen.

Ausgerechnet der vor Selbstbewusstsein strotzende Thierry Neuville, Deutschland-Sieger von 2014, reist punktgleich zum Prestigeduell. Beide Titelkontrahenten gelten als Präzisionsarbeiter und bevorzugen die engen Weinbergpisten. „Die sind sehr speziell. Ein kleinster Fehler und man ist weg,“ weiß Neuville. Ogier, der die deutsche Edelauslese schon zweimal für sich entscheiden konnte, will sich nicht festlegen: „In Deutschland ist alles schwierig, angefangen bei der Wettervorhersage.“ ■

ÖSTBERG SAGT AB

Mads Östberg wird nicht an der Rallye Deutschland teilnehmen. Probleme mit der Lenkung am privaten Ford Fiesta R5 zwangen ihn zur vorzeitigen Aufgabe bei der Rallye Rzeszow. Offenbar ist der Defekt ohne frische Ersatzteile nicht zu beheben, und der WRC2-Einsatz in Deutschland wurde kurzfristig abgesagt.

TOP-BESETZUNG IN DER ZWEITEN WM-LIGA

Nach der Rallye Portugal ist Deutschland der zweite von drei Pflichtläufen in der WRC2. Den Sieg im 18 Teams zählenden WRC2-Feld dürften einmal mehr Titelfavorit Pontus Tidemand, sein Skoda-Werkskollege Jan Kopecky und die beiden offiziellen M-Sport-Piloten Teemu Suninen und Eric Camilli unter sich ausmachen. Lokalmatador Marijan Griebel hofft bei seinem WRC2-Debüt auf eine Top-5-Platzierung.

LANGE PAUSE FÜR NIKLAS STÖTEFALKE

Niklas Stötefalke ist schwerer verletzt als ursprünglich kommuniziert. Der Opel-Fahrer hat sich bei seinem Unfall im Adam R2 in Thüringen drei Rückenwirbel angebrochen und die Bänder am linken Fuß gerissen. Der Ostwestfale rechnet mit einem Jahr Zwangspause.

DIETER DEPPING IN DER RALLYCROSS-WM

Um sich für seine unermüdlische Testarbeit am Polo-WRC bei Entwicklungsfahrer Dieter Depping zu bedanken, hat VW-Motorsport-Direktor Sven Smeets dem dreimaligen deutschen Rallyemeister einen dritten Werks-Polo für den deutschen Rallycross-WM-Lauf am Estering (29.09. – 01.10.) aufbauen lassen. Rallycross-Novize Depping hat bereits einen Test an Ort und Stelle hinter sich. „Ich freue mich wahnsinnig“, sagt der 51-Jährige und gesteht: „Ich habe jede Menge Respekt – vor allem vor den Starts.“

Rallye Deutschland: Zeitplan, Route,

Im Jahr 2002 gastierte die Königsklasse des Rallyesports erstmals in Deutschland. 15 Jahre später präsentiert sich die spektakulärste Asphalttanz der Rallye-WM in neuem Gewand.

Von: **Reiner Kuhn**

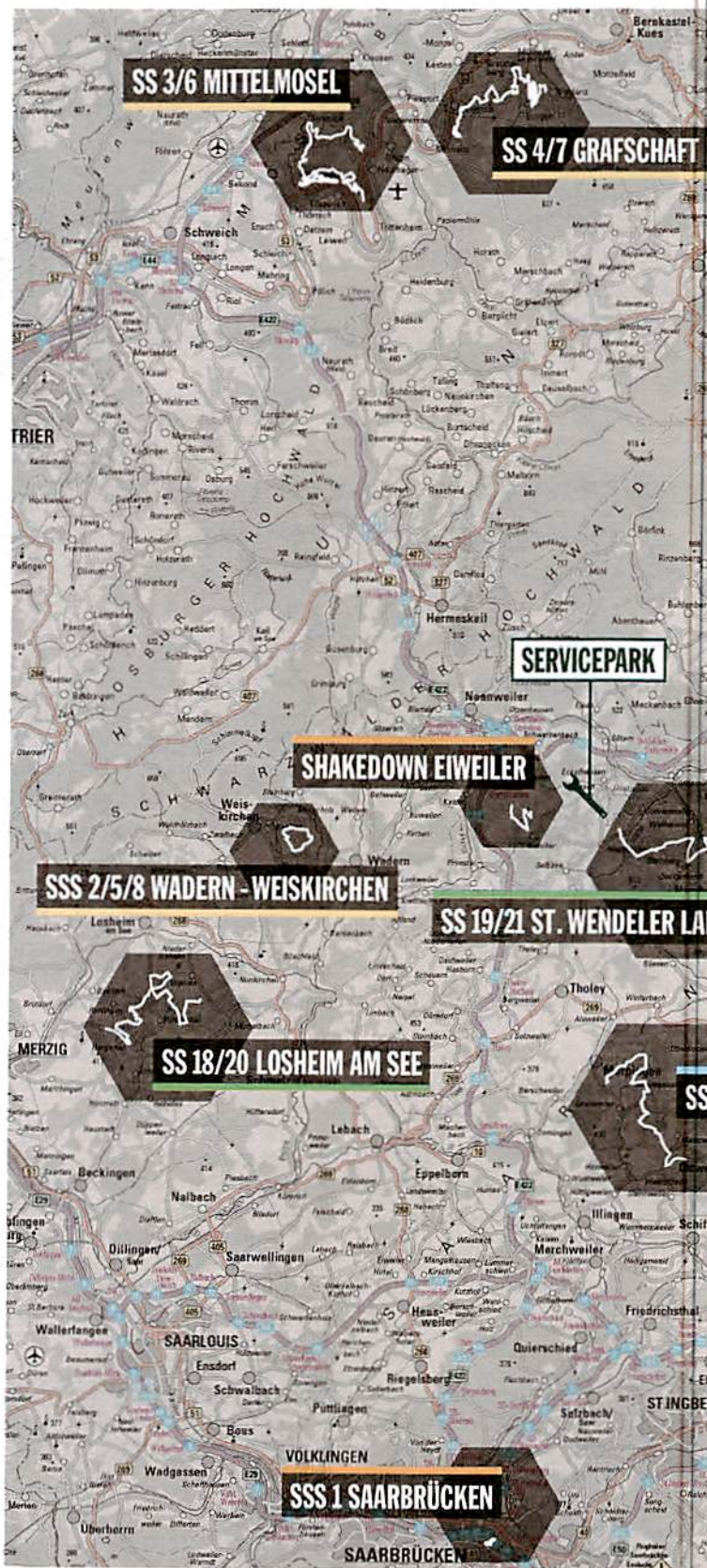
Das Rallye-Zentrum in Trier ist ebenso Geschichte wie der traditionelle Ziel-Einlauf vor der Porta Nigra. Bedingt durch den Umzug ins Saarland wartet die größte nationale Motorsportveranstaltung mit zahlreichen Änderungen auf.

Der Servicepark kehrt wieder an den Bostalsee zurück, bereits

in den Jahren 2003 bis 2006 zentraler Anlaufpunkt. Völlig neu ist der Auftakt in Saarbrücken. Nach dem Showstart am Donnerstag folgt dort abends noch eine Zuschauerprüfung. Der Freitag führt wie gehabt über verwinkelte Wirtschaftswege in den Weinbergen entlang der Mosel. Am Samstag das bekannte Kontrastprogramm: Der längste Rallyetag steht erneut im Zeichen der legendären Panzerplatte mit ihren Betonpisten auf dem Militär-Übungsgelände Baumholder, bevor die weltbesten Rallyepiloten am Sonntag für die vier letzten von insgesamt 21 Wertungsprüfungen ins Saarland zurückkehren. Das finale Highlight: Die abschließende Power Stage endet in unmittelbarer Nähe zum Servicepark, wo auch die Zielrampe wartet. ■

ZEITPLAN

WP	Wertungsprüfung/Ort	WP-Länge	1. Fzg.	Pfeil	Farbe
Donnerstag, 17. August					
SD	Shakedown Eiweiler	4,09 km	08:00		Gelb
Show	Eröffnungszereemonie / Saarbrücken Staatstheater		17:15		
1	Super Special Stage Saarbrücken	2,05 km	19:10		Gelb
Freitag, 18. August					
	Start		09:15		
2	Super Special Stage Wadern-Weiskirchen 1	9,27 km	09:23		Magenta
3	Mittelmosel 1	22,00 km	10:46		Gelb
4	Grafschaft 1	18,35 km	11:31		Grün
5	Super Special Stage Wadern-Weiskirchen 2	9,27 km	13:09		Magenta
	Regrouping, Bostalsee, Servicepark		13:59		Rot
	Service, Bostalsee, Servicepark		14:29		Rot
6	Mittelmosel 2	22,00 km	16:17		Gelb
7	Grafschaft 2	18,35 km	17:02		Grün
8	Super Special Stage Wadern-Weiskirchen 3	9,27 km	18:40		Magenta
	Service, Bostalsee, Servicepark		19:40		Rot
Samstag, 19. August					
	Start		08:00		
9	SSS Arena Panzerplatte 1	2,87 km	09:11		Blau
10	Panzerplatte 1	41,97 km	09:31		Blau
11	Freisen 1	14,78 km	11:10		Grün
12	Römerstraße 1	12,28 km	12:08		Magenta
	Regrouping St. Wendel		12:48		
	Service, Bostalsee, Servicepark		13:50		Rot
13	SSS Arena Panzerplatte 2	2,87 km	15:16		Blau
14	SSS Arena Panzerplatte 3	2,87 km	15:29		Blau
15	Panzerplatte 2	41,97 km	15:49		Blau
16	Freisen 2	14,78 km	17:28		Grün
17	Römerstraße 2	12,28 km	18:26		Magenta
	Service, Bostalsee, Servicepark		19:27		Rot
Sonntag, 20. August					
	Start		06:25		
18	Losheim am See 1	13,02 km	07:25		Gelb
19	St. Wendeler Land 1	12,95 km	08:46		Blau
	Regrouping, Bostalsee		09:13		Rot
20	Losheim am See 2	13,02 km	10:28		Gelb
	Regrouping Losheim		10:51		
21	St. Wendeler Land 2 (Power Stage)	12,95 km	12:18		Blau
Show	Ceremonial Finish Bostalsee		13:00		Rot



STRECKE

Auf dem Programm stehen an vier Tagen 1220,31 Gesamtkilometer mit 21 Wertungsprüfungen über insgesamt 311,22 WP-Kilometer.

TEILNEHMER

13 WRC der neuesten Generation bilden die Spitze des insgesamt 64 Teams zählenden Feldes. Dahinter folgen zwei WRC-Trophy-Teams sowie 18 Teilnehmer der WRC2. Die offizielle FIA-Serie komplettieren sechs WRC3-Teams, darunter vier WM-Junioren mit identischen Ford Fiesta R2. Darüber hinaus haben 26 weitere Teilnehmer, davon zwölf deutsche, für den zehnten WM-Lauf genannt.

Üfungen



Junger Hüpfer: Der 18-jährige Saarländer Roman Schwedt gibt sein WM-Debüt

Die Heimspieler

Insgesamt 16 deutsche Fahrer stellen sich beim heimischen WM-Lauf der Konkurrenz. Ebenso unterschiedlich wie die Piloten sind ihre Einsatzfahrzeuge. Routiniers, Jungtalente und Hobbyfahrer setzen auf Fahrzeuge mit Front-, Heck- und Allradantrieb.

Von: **Reiner Kuhn**

Ganz vorn dabei statt mit-tendrin ist Armin Kremer, dessen M-Sport Ford Fiesta WRC'17 die Startnummer 14 zielt. Als bisher letzter Deutscher gewann er 1999 im Subaru Impreza WRC die damals noch zur Rallye-EM zählenden Asphalttatz. Bei

seinem ersten Auftritt 1992 landete der damals 23-jährige im seriennahen Peugeot 205 GTI auf Gesamt-rang 30. Hermann Gassner senior war gar schon 1988 im Mitsubishi Starion dabei. Knapp 30 Jahre später bleibt der viermalige Landesmeister der Marke treu und rückt im Lancer Evo X aus. Anders der Sohn, Hermann Junior. Der Deutsche Meister von 2009 setzt als Einziger auf Heck-antrieb und startet wie im Vor-jahr im Toyota GT86.

Mehr im Blickpunkt stehen aber andere: So will WM-Junior Julius Tannert an seinen starken Auftritt in Finnland anknüpfen. Deutschlands einziger permanenter WM-Starter peilt im Ford Fiesta R2 den Heimspiel in der weltweit höchsten Nachwuchs-Liga an. Für Junior-Europameister Marijan Griebel wäre schon

ein Podiumsplatz ein Traum. Vor heimischer Kulisse stellt sich der Pfälzer im privaten Skoda Fabia R5 als Einziger der internationalen Topkonkurrenz in der WRC2. Markengefährte Fabian Kreim ist zwar ebenfalls mit von der Partie, anders als in den Vorjahren verzichtete Skoda Deutschland allerdings darauf, den Landesmeister für die WRC2 zu nominieren.

Vielfalt auch im hinteren Feld: Während Sebastian Schwinn und Marius Klein (beide Mitsubishi) auf Allradantrieb setzen, versucht sich Lokalmatador Wolfgang Ehlhard in einem selbst-zündenden Opel Astra CDTi. Kurz ist auch die Anreise auch für den Jüngsten im Feld: Nach fünf DRM-Starts im Opel Adam R2 gibt der 18-jährige Roman Schwedt in seiner Heimatregion sein WM-Debüt. ■

DONNERSTAG

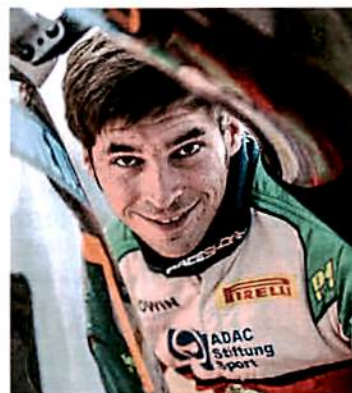
FREITAG

SAMSTAG

SONNTAG



Startet im neuesten WRC: Kremer



Stellt sich der WRC2-Elite: Griebel



Will gewinnen: WM-Junior Tannert

TCR

Toyota vor dem Einstieg

Aus Asien kommt starker Rückenwind für die TCR-Kategorie. Die chinesische Marke Senova hat einen TCR-tauglichen Rennboliden vorgestellt. Und Toyota sendet starke Signale für einen Einstieg.

Von: Michael Bräutigam

Nicht nur Südkorea und Japan (Hyundai und Honda) engagieren sich damit im TCR-Zirkus, sondern auf lange Sicht auch China. Senova, eine Marke des staatlich geführten Unternehmens BAIC Motors, zeigte im Rahmen der CTCC in Shanghai eine TCR-taugliche Version des D50. Laut internen Quellen soll dieser zunächst in der neuen TCR China eingesetzt werden, ähnlich Lada mit dem Vesta TCR. Sollten sich Interessenten finden, ist eine Expansion nicht ausgeschlossen. Unterstützt wird das Projekt von Hexathron Racing Systems aus Italien – deren Gründer Marco Calovolo ist Rob Huff's WTCC-Renningenieur.

Sehr interessant sind auch die Signale, die aktuell aus Japan ge-



TCR-Boom in Fernost: Die TCR Asia (Foto) bietet schon starke Felder – auch in Japan wird das Thema größer

sendet werden. Niemand Geringerer als Weltmarktführer Toyota hat angeblich sehr konkrete Pläne zum Einstieg in der Schublade. So sandte man im Juli einen hochrangigen Mitarbeiter zu den Rennen in Oschersleben, wo mit TCR-Promoter Marcello Lotti offenbar fruchtbare Gespräche stattgefunden haben.

Anders als in einer von Auto-sport Japan vorgestellten Studie

hat die Kölner Toyota Motorsport GmbH (TMG) aber keine Aktien an diesem Projekt, welches vielmehr von der japanischen Zentrale vorangetrieben wird.

Kommt eine TCR Japan?

Auch ein Mazda-Vertreter war übrigens in Oschersleben vor Ort und sprach mit Lotti. „Aber bisher haben sie sich noch nicht wieder gemeldet“, sagt ein TCR-

Sprecher. Eine andere Quelle berichtet, dass Mazda Motorsports aus den USA ein solches Projekt aufgegleist haben soll.

Aber vielleicht beteiligt sich ja auch die Muttermarke selbst, wenn erst einmal eine japanische TCR-Sprintserie in trockenen Tüchern ist. Das soll im September so weit sein. Bislang gibt es die TCR in Japan nur als Klasse innerhalb der Super-Taikyu-Serie. ■

TCR

BMW: Hintertür geöffnet?

BMW ließ sich für die eigenen, nicht vorhandenen TCR-Pläne ein Hintertürchen offen – das nun aufgegangen zu sein scheint.

Von: Michael Bräutigam

Noch im Februar hatte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt gesagt, dass man neben den aktuellen und neuen Projekten (GTE, GT3, GT4, Formel E) die TCR zwar beobachte, jedoch in absehbarer Zeit keine werksseitigen Aktivitäten zu erwarten seien. Aber ein Hintertürchen blieb offen.

Dieses besagt, dass man es höchstwahrscheinlich unterstützen würde, sollte sich ein privates Rennteam für den Bau eines entsprechenden Autos finden.

Wie die gut informierten Kollegen von „sportscar365“ berichten, hat sich das Team LAP Motorsports aus den USA nun ein Konzernfahrzeug geschnappt und werkelt seit rund einem halben Jahr an einem TCR-Ableger der Marke MINI. Unterstützt wird das Projekt von der BMW-Tochter MINI USA. Welches Modell zum Einsatz kommen soll, ist nicht final geklärt. Die gewünschte fünftürige Variante ist eigentlich zu kurz fürs TCR-Regelwerk (mind. 4,2 Meter).

Sollte keine Ausnahmeregelung erfolgen, so könnte man sich auch den Clubman vorstellen. In letzter Zeit zeigten Honda (2014) und Subaru (seit 2016) in der BTCC schließlich, dass man auch

aus einem Kombi einen guten Rennwagen bauen kann.

Wie BMW selbst das Projekt sieht, ist unklar. Auf MSA-Nachfrage lag bis Redaktionsschluss kein Statement vor. ■



Quasi-Werksteam: LAP Motorsports setzt auch MINIs in der CTSC ein

Chevys Neuer ist da

Chevrolet zeigte vergangene Woche sein 2018er Cup-Auto. Der Camaro löst den SS als Modell ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Die aktuell neun permanent eingeschriebenen Chevrolet-Teams bekommen im nächsten Jahr ein neues Auto. Vergangenen Donnerstag wurde das Tuch vom Chevrolet Camaro ZL1 in der „Gen6“-Ausführung gezogen. Bei der Vorstellung waren u. a. Teamchef Rick Hendrick, seine Piloten Jimmie Johnson und Dale Earnhardt Jr. sowie Ganassi-Fahrer Kyle Larson vor Ort.

Für die Fahrerplätze im Camaro, der den seit 2013 eingesetzten SS ersetzt, gibt es bei zwei Top-

teams (Hendrick und Childress) Bewegung. Wie letzte Woche bekannt wurde, setzt Hendrick Motorsports Kasey Kahne vor die Tür – trotz Sieg in Indianapolis. Gemeinsam will man ihm jedoch ein neues Cockpit suchen. „Seinen“ Camaro wird 2018 der

19-jährige William Byron einnehmen, welcher erst vor sechs Jahren mit (virtuellem) Motorsport anfang und seitdem eine steile Karriere hinlegt. Bei Childress ist noch der Platz vakant, den Paul Menard mit seinem Gang zu Wood Brothers hinterlässt. ■



Das neue Chevrolet-Einsatzgerät: Der Camaro löst 2018 den SS ab

ADAC TCR Germany

Nach Crash: Calcum startet Spendenaktion

Dino Calcum war der Pechvogel des Nürburgring-Wochenendes. Sein Opel Astra TCR wurde zerstört – für den Wiederaufbau sucht er Spender.

Das Sonntagsrennen in der Eifel war noch keine zehn Sekunden alt, da war es für Calcum auch schon gelaufen. Am Ende einer Kettenreaktion stehend, krachte er mit seinem weiß-grünen Astra in die Leitplanke, wo der Vorderwagen in tausend Teile zerfetzt wurde.

Mittlerweile ist klar: Allein die Materialkosten betragen rund 30.000 Euro – knapp die Hälfte des knapp kalkulierten Einsatzbudgets, das Privatier Calcum und sein Vater (die alles in Eigenregie vorbereiten) veranschlagt haben. Als Dank für Spenden darf sich jeder, der etwas beigetragen hat, auf dem wiederaufgebauten Rennauto verewigen.

Auf der Internetseite von Calcum (www.dino-calcum.de) findet man die diversen Spendenmöglichkeiten. Zu Redaktionsschluss waren bereits rund 4500 Euro zusammengekommen. ■ MBR

NASCAR

Larson schafft den Michigan-Hattrick

Zum dritten Mal in Folge sicherte sich Kyle Larson (Chevrolet) den Sieg auf dem ultraschnellen Michigan International Speedway. Dabei sah es lange nicht danach aus.

Larson hatte schon zu Rennstart ein echtes Mammutprogramm hinter sich: Tags zuvor war er im rund 800 km entfernten Knoxville/Iowa bei den berühmten Knoxville Nationals an den Start gegangen. Bei diesem größten Sprintcar-Rennen des Jahres belegte er gegen stärkste Konkurrenz Platz 2.

Ob es an diesen Strapazen lag, dass er im Rennen lange Zeit nicht auf Touren kam? Am Ende ist es egal: In einem ebenso frechen wie starken Finish schob er sich erst zwischen, und dann vor die beiden Furniture-Row-Toyotas von Martin Truex Jr. und Erik Jones, die zuvor den Sieg unter sich auszumachen schienen.

„Heute dachte ich zeitweise, wir hätten nicht mal ein Top-

WTCC: DE SOUZA ZURÜCK

Filipe de Souza kehrt in die Tourenwagen-WM zurück. Der 20-fache WTCC-Starter, der zuletzt 2014 für das Engstler-Team antrat, besetzt für die Rennen in China und Japan den dritten Lada von RC Motorsport. Bei seinem Heimspiel in Macau ist er jedoch nicht am Start. Wer das Auto in Macau pilotiert, soll in Kürze bekanntgegeben werden.

TCR: GETRENNTE WEGE

Gosia Rdest und das Team Target Competition gehen nun getrennte Wege. Bei der ADAC TCR Germany am Nürburgring war bereits vor den Rennen ein Motorschaden aufgetreten. Nachdem man sich nicht einig wurde, wer die Rechnung für den Ersatzmotor bezahlt, ging man auseinander.



Spektakulär und teuer: Calcums Crash im Sonntagsrennen am Nürburgring

NASCAR CUP SERIES

Brooklyn/Michigan (USA)

23. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Erik Jones (USA)	Toyota
4.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
5.	Trevor Bayne (USA)	Ford
6.	Chris Buescher (USA)	Chevrolet
7.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
8.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
9.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
10.	Kyle Busch (USA)	Toyota

Raritäten im Renneinsatz

Am Wochenende fand bereits zum 45. Mal der AvD-Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring statt. Trotz schlechten Wetters kamen die Fans beim Oldie-Fest voll auf ihre Kosten.

Von: **Michael Bräutigam**

Zwölf Grad und Regen. Was sich wie Oktober anhört (und -fühlt!), war der wettertechnische Rahmen für das wohl stimmungsvollste Rennen des Wochenendes: den 65-minütigen Samstagabendlauf der zweisitzigen Rennwagen und GT bis 1961. Rund 40 entsprechende Rennboliden stellten sich dem Eifelwetter, das das bisherige Wochenende begleitet – und auch noch erstaunlich viele widerstandsfähige Fans.

„Sie haben uns hinterher mit ihren Handy-Taschenlampen zugewunken, das ist schon wirklich einmalig und das habe ich auch noch nicht erlebt“, sagte Volker Strycek, der zur Rennmitte den Triumph TR4 des Bastuck-Teams übernommen hatte. Der AvD-Sportpräsident ließ es sich nicht nehmen, selbst ins Lenkrad zu greifen. Dabei hatte er nach dem Rennen noch drei Abendveranstaltungen. Zuvor hatte er schon unzählige Auftritte und Termine sowie das Qualifying bei den Tourenwagen Classics, wo er ebenfalls an den Start ging, absolviert. „Die Zeit nehme ich mir“, gibt der Vollblut-Racer zu Protokoll.

Vollgas mit den Raritäten

Auch Martin Stretton hat eine Doppelbelastung. Neben dem Einsatz auf einem Lola T292 bei der FIA Masters Historic Sports Car Championship startet der Brite auch auf einem Tyrrell 012 aus dem Jahr 1983. Zum OGP hat er eine ganz besondere Beziehung: „Für mich ist der Oldtimer-Grand-Prix eine schöne Erinnerung. Ich kam 1974 (mit 15, d. Red.) zum zweiten Oldtimer-Grand-Prix überhaupt. Wir sind dann gleich hiergeblieben für den Deutschland-GP. Das war der erste Grand Prix, den ich gesehen habe. Deshalb ist das hier ein besonderer Ort für mich.“



Herbstwetter im Hochsommer: Das Feld der 2-sitzigen Rennwagen und GT bis 1961 beim Start ins Abendrennen



Einmal disqualifiziert, einmal gewonnen: Martin Stretton im Tyrrell 012



DRM: Wolfgang Kaufmann gewann Samstag und fiel Sonntag führend aus

In der historischen Formel 1, der bei den Fans beliebten FIA Masters Historic Formula One Championship, ist er einer der Front-runner. Sein Einsatzwagen trifft auf die Ground-Effect-Monster

der vorhergehenden Jahre sowie deren Vorläufer bis hin zum ältesten Auto, dem Tyrrell 001 (1970).

Wer glaubt, dass die Schätzchen geschont werden, der sieht sich getäuscht. Herzerfrischend

balgen die Fahrer der historischen Monoposti um die Plätze. Am Samstag entreißt Stretton dem mit Getriebeproblemen strauchelnden Michael Lyons (Williams FW07/B) kurz vor Schluss den Sieg – um ihn kurz darauf am grünen Tisch zu verlieren: Mit den Regenreifen ist das Auto zu tief. So gewinnt doch noch Lyons, der sich im zweiten Gang durchschleppte. „Ich fahre seit fast zehn Jahren hier, habe mein erstes Formel-1-Rennen hier gefahren. Darum ist es immer schön, hierher zurückzukommen“, sagt der 26-jährige Sieger, der ebenfalls im modernen GT3-Sport unterwegs ist. Sonntag muss er aber aussetzen, das Auto ist nicht einsatzfähig, und Stretton holt den Sieg.

Kronender Abschluss des Wochenendes ist das Revival Deutsche Rennsport-Meisterschaft, wo Wolfgang Kaufmann im Jägermeister-Porsche 935 K3 von Kremer Racing im nassen Samstagrennen die Nase vorn hatte. Der Altmeister, der über das gesamte Wochenende schon „so einige“ Autogramme geschrieben hat, war auch am Sonntag auf dem Weg zu einem Start-Ziel-Sieg. Doch dann löste sich ein Rad und Peter Mücke erbe, von Startplatz 24 kommend, sowohl Führung als auch den umjubelten Sieg. ■

Das Vater-Sohn-Duell

Wie im Vorjahr traten Peter Mücke und Sohn Stefan beim DRM Revival im Rahmen des Oldtimer GP an. Einen Sieger im ungleichen Duell gab es nicht.

Nein, Langeweile hat das Mücke-Team sicher nicht. Senior Peter begleitet seine Mannschaft in der Premiersaison im ADAC GT Masters. Sohn Stefan fährt dort nicht nur den Mercedes-AMG GT3 des Teams, sondern parallel auch für Ford in der Langstrecken-WM.

„Es ist einfach noch pures Fahren“, beantwortet der Junior die Frage nach dem Warum. Wie schon 2016 gab es ein ungleiches Duell der Ford Capri: Stefan im Ex-Gruppe-2-Werksauto, Senior Peter im Gruppe-5-Zakspeed-Bomber. In beiden Cockpits musste Schwerstarbeit verrichtet



Stefan (L.) und Peter Mücke

werden. „Eine halbe Stunde mit diesem Auto ist wie ein Dreifachstint in Le Mans“, so Stefan.

In den zwei Läufen zum Revival Deutsche Rennsport Meisterschaft holten beide einen familieninternen „Sieg“: Samstag wurde Peter disqualifiziert, weil er das Licht nicht einschaltete. Sonntag fiel Stefan nach unverschuldeter Kollision aus. ■ MBR

Stars beim Oldtimer Grand Prix

Noch kein altes Eisen

Die diversen Starterlisten hielten beim Oldtimer Grand Prix viele bekannte Namen von Rennfahrern bereit – u. a. einen dreifachen Le-Mans-Sieger!

Drei Jahre in Folge, 2005 bis 2007, durfte Marco Werner die höchste Stufe des



Doppelter Einsatz: Marco Werner

Podests in Le Mans erklimmen. Beim OGP gewann er beide Läufe bei den zweisitzigen Sportwagen und GT bis 1961 im Maserati T63. Dazu startete er in der FIA Lurani Trophy im Lotus 22.

Werner war dabei nur einer von vielen bekannten Namen der Motorsporthistorie, die beim Oldtimer Grand Prix ins Lenkrad griffen. Neben Vater und Sohn Mücke (s. o.) startete im Feld des DRM Revivals auch Sportwagen-Urgestein Wolfgang Kaufmann.

Bei den Tourenwagen Classics (siehe rechts) herrschte die höchste „Promi-Dichte“. Gleich sieben ehemalige DTM-Piloten gaben sich die Ehre: Gianfranco Brancatelli, Harald Grohs, Volker Schneider, Roland Asch, Volker Strycek, Marc Hessel und Olaf Manthey. Mit Frank Stippler startete ein weiterer Ex-DTM-Pilot auf einem Bizzarrini 5300 GT im Gentlemen-Rennen. ■ MBR

TOURENWAGEN CLASSICS

VIER RENNEN, VIER SIEGER

So faszinierend die Rennwagen in der Tourenwagen Classics sind, so abwechslungsreich ist es auch an der Spitze: Beim vierten Saisonlauf, der im Rahmen des 45. AvD-Oldtimer-Grand-Prix über die Bühne ging, wurde Stephan Rupp der vierte verschiedene Sieger des Jahres. Dabei sah man eigentlich ein gewohntes Bild: Rupp kontrollierte wie schon bei den vorherigen Rennen das Feld von der Spitze aus. Doch erstmals hielt sein anfälliger Alfa Romeo 155 V6 TI aus der ITC-Saison 1996 die volle Renndistanz von 40 Minuten durch.

Als Hauptgegner hatte er diesmal in Form von Anton „Toni“ Werner einen Quereinsteiger. Der brachte erstmals einen Audi-80-B4-Prototypen an den Start, der von der Ingolstädter Rennabteilung für die DTM-Saison 1993 entwickelt wurde – jedoch nie einen Renneinsatz erfuhr. Der Rallye-erfahrene Werner fuhr bei der Feuertaufe im strömenden Regen knapp die Pole-Position heraus und verwies Rupp um 0,040 Sekunden auf den zweiten Startplatz. Doch im trockenen Rennen war vorzeitig Schluss: Auf Kurs in Richtung P3 machte die Kupplung schlapp. So komplettierten Jörg Hatscher und Thorsten Stadler (beide Mercedes-Benz C-Klasse) das Siegerpodest, wobei Stadler damit die alleinige Tabellenführung übernehmen konnte. Neben den Klasse-1-Boliden sorgten auch die Autos der Gruppe

A für viel Action. Viel beachtet war dabei das Debüt von Gianfranco Brancatelli. Der Tourenwagen-Europameister von 1985 fuhr sein Siegerauto der 24h von Spa 1989: einen Ford Sierra RS Cosworth von Eggenberger Motorsport. Und das in altbekannt spektakulärer Manier – obwohl er erst seit diesem Jahr und nach einer Rennpause von über 15 Jahren wieder Rennen fährt. Als „Best of the Rest“ beendete er seinen Einstieg auf Platz 4, sehr zur Freude seines damaligen Teamchefs Rudi Eggenberger, der ebenfalls vor Ort war und trotz seiner bald 80 Lenze gleich wieder Hand mit anlegte, als wäre er noch voll im Geschäft. Einen erbitterten Kampf um die Krone der STW-Piloten lieferten sich Yannik Trautwein und Gerhard Füller, beide unterwegs in einem BMW E36 STW. Bis zu den Stopps lagen die beiden Kopf an Kopf, erst nach dem Pflichthalt konnte sich Trautwein nach und nach absetzen und Gesamttrang 5 einfahren. Hinter Füller auf P6 lief der BMW 635 CSI Gr. 2 von Michael Lyons ein, der damit seine direkten Klassengegner – die Ex-DTM-Piloten Roland Asch und Volker Schneider im Ford Sierra – im Kampf um den Sieg hinter sich ließ. Der als Mit-Tabellenführer angereiste Ralph Bahr, Auftakt-sieger in Aarhus, konnte nach einem Unfall im Qualifying nicht ins Rennen eingreifen. So blieb auch Harald Grohs in seinem Ex-DTM-BMW ohne Rennkilometer.



Wie in alten Tagen: Brancatelli lässt den Eggenberger-Ford fliegen

TOURENWAGEN
CLASSICS

WIR
GRATULIEREN
DEN SIEGERN

eisenmann
EXHAUST SYSTEMS

3DRACE-LOG
WE GO LIVE

INTAX



Des Wahnsinns fette Beute

Marc Márquez und Andrea Dovizioso lieferten sich ein Duell bis zum Zielstrich, das der Ducati-Star für sich entschied. Die Werks-Yamaha gingen unter, so ist Dovizioso wieder WM-Zweiter.

Von: **Imre Paulovits**

Die linke Hand auf dem Herzen, die rechte zum Himmel gestreckt – so sang die gesamte Ducati-Truppe die italienische Hymne mit. Oben auf dem Podest stand Andrea Dovizioso und genoss den Sieg in vollen Zügen. Den Sieg, den er letztes Jahr schon so gern gehabt hätte, den ihm aber sein damaliger Teamkollege Andrea Iannone abspenstig gemacht hatte. „Jeder hat hier den Sieg von uns erwartet“, war sich Dovizioso im Klaren. „Wir konnten ihn liefern, wenn es dieses Jahr auch ganz anders war als 2016. Damals hatten wir den Vor-

teil unserer Flügel, durch die Regeleränderung für dieses Jahr hat die Konkurrenz unsere Vorteile wieder wettgemacht.“

So hatte Dovizioso diesmal zum Schluss des Rennens auch nicht seinen Teamkollegen, sondern Marc Márquez als Gegner. Der war in den zwei schnellen Linkskurven schneller als Dovizioso mit der Ducati, doch dort konnte ihm der Italiener in der letzten Runde die Linien blockieren. So griff Márquez in der letzten Kurve von außen an, wischte dann innen an der Ducati vorbei, doch Dovizioso hatte ihn durchschaut. Während Márquez auf den Curbs furchtbar quer stand und nach Traktion suchte, unterschritt Dovizioso die Linie des Honda-Werkspiloten, konnte früher aufrichten und beschleunigte ihn bis zum Zielstrich locker wieder aus.

„Siege durch einen Angriff in der letzten Kurve sind die, an die man sich am meisten erinnert“, hatte Valentino Rossi noch am Donnerstag gesagt, und Márquez griff den Gedanken des neunfachen Weltmeisters nach dem Rennen

»EIGENTLICH HATTE ICH GEDACHT, DASS ICH HIER UM DEN SIEG MITFAHREN KANN.«

Maverick Viñales

wieder auf. „Wenn es geklappt hätte, wäre es ein sehr denkwürdiger Sieg geworden“, grinste Márquez zu seiner Aktion.

Yamaha in Schwierigkeiten

Doch der Urheber selbst hatte bei diesem Rennen eine böse Niederlage einzustecken. Am Anfang noch im Kampf um den Sieg dabei, fiel Rossi bis auf Platz 7 zurück, auch sein Teamkollege Maverick Viñales war als Sechster nur knapp vor ihm. Die Werks-Yamaha wollten zum Schluss des Rennens einfach nicht funktionieren. „Am Anfang ging es richtig gut, aber so um die 14. Runde hatte ich ein schlagartiges Nachlassen beim Hinterreifen“, erzählte Rossi. „Dieses Problem

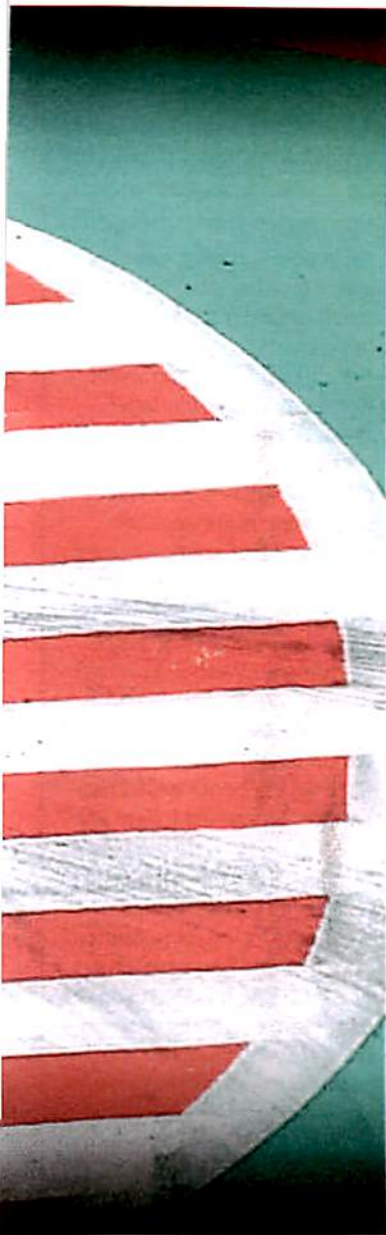
müssen wir nun lösen, denn Honda und Ducati haben etwas gefunden, das den Reifen nicht so sehr stresst.“

Maverick Viñales wirkte da noch viel mehr niedergeschlagen. „Eigentlich wollte ich hier um den Sieg mitfahren“, gestand der 22-jährige Spanier. „Aber wir haben ein Problem, besonders wenn es heiß ist, brauchen wir den Hinterreifen zu sehr auf. Tech3 hat es nicht, wir müssen herausfinden, wo bei unserem Motorrad das Problem liegt. Wir haben schon mehrere Chassis und Schwingen probiert, die Ursache für das Problem aber noch nicht gefunden.“

So mussten sich die Yamaha-Werkspiloten wieder vom abermals unglaublich starken Johann Zarco auf der Satelliten-Yamaha vorführen lassen. Der hatte keine Reifenprobleme, obwohl er die weiche Mischung hinten fuhr und nicht die harte wie das Werksteam.

Neue Kräfteverhältnisse

War Ducati im Vorjahr auf der schnellsten Strecke im Kalender drückend überlegen, hatte vor



Da war die Welt noch in Ordnung: Rossi (#46) und Viñales noch vor Zarco



Dovizioso: Wieder große Emotionen



Mika Kallio (#36): Der finnische Testpilot fuhr die erste Top-10-Platzierung der MotoGP-KTM im Trockenen ein

alles Honda aufgeholt. „Wir haben sehr viel an der Beschleunigung gearbeitet, da haben wir keinen Nachteil mehr“, stellten die beiden Honda-Werkspiloten einhellig fest.

Bei der Reifenwahl waren alle drei Mischungen sowohl vorn als auch hinten vertreten, alle hatten eine Charakteristik, mit der man das Rennen zu Ende fahren konnte. Ganz oben stand Dovizioso mit dem weichen Hinterreifen, neben ihm die beiden Honda-Werkspilote mit dem harten.

Pech für Folger

Jonas Folger hatte diesmal ein Wochenende zum Vergessen. Der neue Rahmen – der Werksrahmen von Ende der Saison 2016 – hatte nicht ausreichend Bremsstabilität, so ließ Folger auf den alten Rahmen zurückkrühen. Am Samstag wusste er, dass es nicht am Rahmen lag, sondern an dem Verständnis für die Abstimmung. Für das Rennen hatte Folger eine Lösung, aber er stürzte im Warm-up. „Danach haben sie mir eine neue Bremsanlage eingebaut,

aber die hat nach zwei Runden keinen Bremsdruck mehr aufgebaut. Ich kann von Glück reden, dass ich es rechtzeitig gemerkt habe und so nicht ungebremst abgeflogen bin“, sinnierte Folger.

Nicht viel besser erging es KTM-Werkspilot Pol Espargaró. Er wurde am Start von Héctor Barberá touchiert, zwei Runden später musste er mit defekter Hinterradbremse die Box anfahren. „Die beiden Dinge hängen nicht miteinander zusammen“, stellte Espargaró klar. „Mir hat zuerst die vordere Bremsscheibe vibriert, die ist in der Startaufstellung getauscht worden, aber wir haben in der Hektik nicht gemerkt, dass ich auch hinten ein Problem hatte. Schade, Platz 8 wäre drin gewesen.“ So holte ausgerechnet Testfahrer Mika Kallio auf dem Red Bull Ring die erste Top-10-Platzierung für die Österreicher in einem trockenen GP. „Das wir hier in die Top-10 fahren konnten, macht mich nicht nur wegen des Resultats glücklich, sondern auch weil es die Arbeit des Testteams bestätigt, freute sich der Finne. ■

DREI FRAGEN AN ANDREA DOVIZIOSO



WIE HAST DU DEN ANGRIFF VON MÁRQUEZ IN DER LETZTEN KURVE ABWEHREN KÖNNEN?

Natürlich wusste ich, dass Marc es in der letzten Runde probieren wird. In der vorletzten Kurve habe ich sehr spät gebremst, da hatte er keine Chance. In der letzten Kurve hat es eigentlich keinen Platz, ich habe seinen Motor gehört, so habe ich die Tür offen gelassen, sonst hätte er mich sicher berührt, und er hätte gewinnen können. Ich habe die Tür offen gelassen, um dann besser beschleunigen zu können. Diese Runde war sehr anstrengend, aber ich bin sehr glücklich, wie gut wir an diesem Wochenende gearbeitet haben.

WIE HAST DU ES GESCHAFFT, MIT DEM WEICHEN

REIFEN DURCHZUFAHREN?

Man darf sich von den Bezeichnungen nicht zu sehr in die Irre führen lassen. Es sind bei jeder Mischung mehrere unterschiedliche Mischungen nebeneinander auf der Lauffläche, und es gilt, die Abstimmung zu finden, die für diese Mischungen in jedem Bereich passt. Das ist uns hier für diesen Reifen gut gelungen. Es war heiß, und Michelin hatte uns schon gesagt, dass der Reifen da gut sein wird.

GLAUBST DU WIEDER AN DEINE WM-CHANCEN?

Wir waren bei den letzten fünf Rennen immer konkurrenzfähig. Honda ist es nun auch bei jedem Rennen, und wenn wir ernsthaft um den Titel kämpfen wollen, müssen wir das Motorrad noch weiter verbessern. Ich denke, es haben fünf Fahrer Chancen auf den Titel.

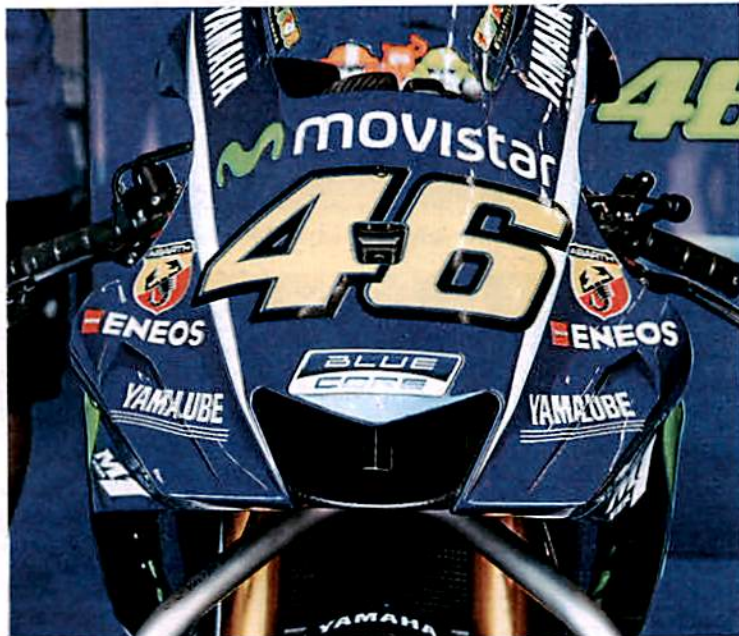
Jeder muss wieder Flügel haben

Bei dem Test zu Beginn letzter Woche in Brunn probierte auch Yamaha eine neue Aero-Verkleidung. Beide Werksfahrer setzten sie auf dem Red Bull Ring ein.

Von: Neil Spalding

Valentino Rossi fuhr in Brunn die Bestzeit und er setzte die neue Verkleidung bereits am Freitag auf dem Red Bull Ring ein. Maverick Viñales wollte zunächst keine Experimente machen, aber ab Samstag fuhr auch er ausschließlich die neue Aero-Verkleidung. Neu ist bei dieser vor allem das Oberteil, es erinnert an das der KTM. Yamaha hat dazu die Ausbuchtungen an den Verkleidungsseiten überarbeitet, in denen Flügelprofile eingesetzt sind. Dies ist die zweite Aero-Verkleidung, die dieses Jahr homologiert werden konnte. Rossi hat auch andere Schwingen getestet, aber all das konnte das Problem mit dem hohen Reifenverbrauch der Werks-Yamaha auf dem Red Bull Ring nicht lindern. Beim Test in Misano in der nächsten Woche wartet wieder viel Arbeit auf Yamaha.

Bei Ducati hat sich auch Andrea Dovizioso dazu durchgerun-



Yamaha: Neues Verkleidungsoberteil mit schrägen Seiten

gen, die neue Aero-Verkleidung zu verwenden. Um möglichst viele Daten für eine Basis-Abstimmung mit der neuen Verkleidung zu erhalten, fuhr Dovizioso beim Brunn-Test den ganzen Tag mit dem Motorrad, das er zuvor im Rennen in Brunn fuhr. Die Verkleidung sieht übrigens so durchgestylt aus, dass es der Renn-Prototyp für die Verkleidung der Straßen-Ducati V4 sein könnte, die im Herbst vorgestellt werden soll. Jorge Lorenzo ließ das Mo-

torrad mit der Aero-Verkleidung noch ein Stück höher setzen, dadurch ist es leichter zu lenken, und die Reifen kommen auch beim sanften Fahrstil von Lorenzo ausreichend auf Temperatur.

Honda verbrachte in Brunn die meiste Zeit damit, die ausgearbeiteten Strategien für die nächsten Rennen zu simulieren. Für den Red Bull Ring stimmten sie für die bestmögliche Beschleunigung ab, dies sollte sich im Rennen bewähren. ■

GASTKOMMENTAR

ICH HABE WIRKLICH NICHT GEWUSST, dass ich so viele Freunde habe. Jedes Mal, wenn ich auf mein Telefon geschaut habe, waren 35–40 Anrufe drauf. Und alle wollten Karten für das Fahrerlager. Diese Begeisterung, die man mittlerweile in ganz Österreich für die MotoGP erlebt, hat es lange nicht mehr gegeben, die tolle Zuschauerkulisse auf dem Red Bull Ring hat dies nur wieder bestätigt.

Aber das Rennen war auch die perfekte Werbung für den MotoGP-Sport. Das Finale zwischen Márquez und Dovizioso bis zur letzten Kurve hätte man sich nicht schöner wünschen können. Es war ein tolles Geschenk für das österreichische Publikum. Auch für uns bei KTM ist es sehr gut gelaufen, dass Mika Kallio für uns einen Top-10-Platz herausgefahren hat, lässt uns das Pech von Pol Espargaró verschmerzen. Ich denke, der hätte Achter werden können. Damit haben wir unser Soll mehr als erfüllt.



Heinz Kinigadner, Motocross-Weltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

IN GEHEIMER MISSION

Honda-Werkspilot Dani Pedrosa und James-Bond-Darsteller Daniel Craig haben denselben Vornamen, und dies brachte die Idee, den kleinen Spanier für einen Videoclip für den Österreich-GP in einen Geheimagenten zu verwandeln. In „From Spielberg with love“ nippt er im Salzburger Casino seinen Red Bull on the rocks, als er einen Auftrag bekommt, am nächsten Tag auf dem Residenzplatz zu erscheinen. Von dort aus wird er zum Hangar 7 gefahren, wo er mit einem Hubschrauber aufsteigt und dann per Tandem mit dem Fallschirm über dem Red Bull Ring abspringt, um schließlich mit seiner Honda auf der Zielgeraden in der Ferne zu verschwinden. Nett gemacht und



HORNISSENALARM

Marc-VDS-Ridingcoach Stefan Prein war am Mittwoch vor dem Österreich-GP mit seinen Fahrern mit dem Fahrrad unterwegs, als er von einer Hornisse gestochen wurde. Da es ihm kurz danach immer schlechter ging, wurde von einer Tankstelle aus der Notarzt

angerufen. Dieser stellte einen allergischen Schock fest und ließ Prein in die Klinik bringen. Dank Infusionen ging es ihm einige Stunden später besser, und als dann die Fahrer des Teams erschienen und das Zimmer bald in ein Tollhaus verwandelten, waren die Ärzte froh, dass der 125er-WM-Dritte von 1990 auf eigenen Wunsch das Krankenhaus wieder verlassen wollte.

SPIELBERG ROCKT

Bereits letztes Jahr war die MotoGP auf dem Red Bull Ring eine Wahnsinns-Show und bot eine österreichische Selbstdarstellung vom Feinsten. Dieses Jahr wurde noch eins oben draufgesetzt, und zu den Flugshows vor dem MotoGP-Rennen ließ man Komponist und Musikproduzent

Robby Musenbichler die österreichische Nationalhymne auf der E-Gitarre spielen. Die Einlage stand Jimi Hendrix in Woodstock um nichts nach.

DIRNDLWETTBEWERB

Dass traditionelle Dirndl auch heute noch sehr attraktiv kleiden können, bewiesen auf dem Red Bull Ring zahlreiche Hostessen des Veranstalters. Doch Samstagabend bekamen sie mächtig Konkurrenz. Die BMW-M-Truppe, die die Safety Cars des MotoGP stellt, besann sich im Vorfeld der gemeinsamen Tradition von Bayern und Österreichern, und auch ihre Hostessen bedienten die Gäste in Volkstracht. Es war sehr schwer zu ermitteln, wer die hübscheste Dirndl-Maid aufzubieten hatte. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Red Bull Ring (A) – 13. August 2017 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,904 km über 28 Runden à 4,318 km. 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 30 Grad. Schnitt des Siegers: 182,6 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	28	39:43,323 min	313,2 km/h	1:24,497 min	M/S	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	28	+0,176 sec	310,5 km/h	1:24,501 min	M/H	20
3. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	28	+2,661 sec	314,5 km/h	1:24,535 min	M/H	16
4. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	28	+6,663 sec	306,2 km/h	1:24,641 min	M/S	13
5. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	28	+7,262 sec	311,4 km/h	1:24,312 min	S/S	11
6. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	28	+7,447 sec	312,4 km/h	1:24,600 min	M/S	10
7. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	28	+8,995 sec	309,3 km/h	1:24,443 min	M/H	9
8. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	28	+14,515 sec	316,1 km/h	1:24,896 min	M/S	8
9. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	28	+19,620 sec	310,6 km/h	1:24,878 min	S/M	7
10. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	28	+19,766 sec	311,3 km/h	1:24,849 min	M/H	6
11. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	28	+20,101 sec	307,1 km/h	1:25,042 min	M/H	5
12. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	28	+25,523 sec	309,1 km/h	1:25,258 min	M/H	4
13. Alex Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	28	+26,700 sec	308,2 km/h	1:25,263 min	M/H	3
14. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	28	+27,321 sec	314,3 km/h	1:25,089 min	M/S	2
15. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	28	+28,096 sec	306,9 km/h	1:25,423 min	H/H	1
16. Alex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	28	+32,912 sec	308,8 km/h	1:25,256 min	M/H	-
17. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	28	+34,112 sec	313,0 km/h	1:24,987 min	S/S	-
18. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	28	+36,423 sec	309,8 km/h	1:25,336 min	M/H	-
19. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	28	+42,404 sec	306,5 km/h	1:25,674 min	M/M	-
20. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	28	+52,492 sec	304,3 km/h	1:25,442 min	M/S	-
Nicht gewertet:							
Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	19	+9 Runden	307,2 km/h	1:25,246 min	M/M	-
Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	6	+22 Runden	307,3 km/h	1:25,318 min	M/H	-
Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	3	+25 Runden	307,9 km/h	1:25,724 min	M/S	-
Pol Espargaró (E)	KTM RC16	2	+26 Runden	290,7 km/h	keine Zeit	M/H	-

QUALIFYING (KOMBIERT)

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1:23,235 min
2. Dovizioso	1:23,379 min
3. Lorenzo	1:23,621 min
4. Viñales	1:23,754 min
5. Petrucci	1:23,780 min
6. Zarco	1:23,879 min
7. Rossi	1:23,982 min
8. Pedrosa	1:23,985 min
9. Crutchlow	1:24,024 min
10. Iannone	1:24,185 min
11. Abraham	1:24,220 min
12. Baz	1:24,483 min
13. Folger	1:24,015 min
14. Barberá	1:24,036 min
15. Redding	1:24,037 min
16. P. Espargaró	1:24,101 min
17. Bautista	1:24,202 min
18. Kallio	1:24,261 min
19. Miller	1:24,321 min
20. A. Espargaró	1:24,447 min
21. Rins	1:24,448 min
22. Smith	1:24,530 min
23. Lowes	1:24,852 min
24. Rabat	1:24,900 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	174
2. Dovizioso	158
3. Viñales	150
4. Rossi	141
5. Pedrosa	139
6. Zarco	99
7. Lorenzo	79
8. Folger	77
9. Crutchlow	76
10. Petrucci	75

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	211
2. Honda	211
3. Ducati	187
4. Aprilia	45
5. Suzuki	45

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	313
2. Movistar Yamaha MotoGP	291
3. Ducati Team	237
4. Monster Yamaha Tech3	176
5. Octo Pramac Ducati	112
6. Pull & Bear Aspar Team	77
7. LCR Honda	76
8. Estrella Galicia Marc VDS	66
9. Avintia Racing	59
10. Team Suzuki Ecstar	46

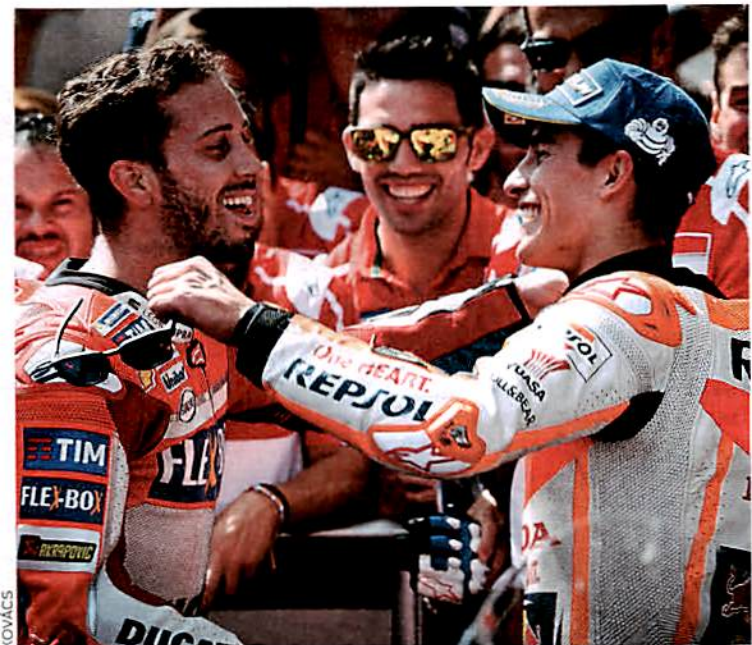
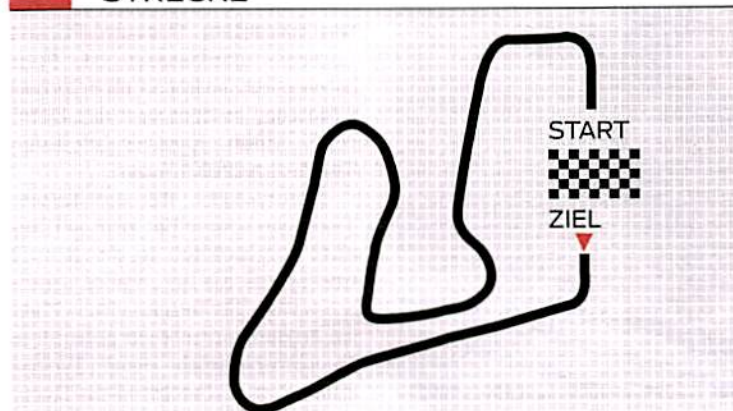
»DER WM-KAMPF WIRD DIESES JAHR WOHL BIS VALENCIA GEHEN, UND ES SIND FÜNF FAHRER, DIE IHN AUSTRAGEN.«

Andrea Dovizioso

Rundenrekord: **1:24,312, Johann Zarco (Yamaha), 2017**
 Quali-Rekord: **1:23,142, Andrea Iannone (Ducati), 2016**
 Topspeed-Rekord: **316,5 km/h, Álvaro Bautista (Ducati), 2017**

RED BULL RING (A) 4,318 KM

STRECKE



Andrea Dovizioso und Marc Márquez: Die Führenden der WM-Tabelle

Moto2

Wenn zwei sich streiten, freut si

Franco Morbidelli konnte seinen siebten Saisonsieg relativ ungefährdet einfahren – weil sich hinter ihm Tom Lüthi und Álex Márquez gegenseitig behinderten.

Von: **Imre Paulovits**

Da stand Franco Morbidelli glücklich auf dem Siegerpodest, sein Teamkollege Álex Márquez sowie Tom Lüthi standen eher recht nachdenklich daneben. „Wir hatten beide das Gleiche vor und haben uns gegenseitig dabei gehindert“, musste Lüthi eingestehen. Tatsächlich hatte sowohl er als auch Márquez die Pace des WM-Leaders. „Mein Plan war, ihn zum Schluss anzugreifen, ich hatte die Pace“, meinte Márquez. „Aber im Gefecht mit Tom haben wir zu viel Zeit verloren.“

„Es war für die Zuschauer und auch für uns sicher unterhaltsam, aber irgendwie auch frustrierend“,

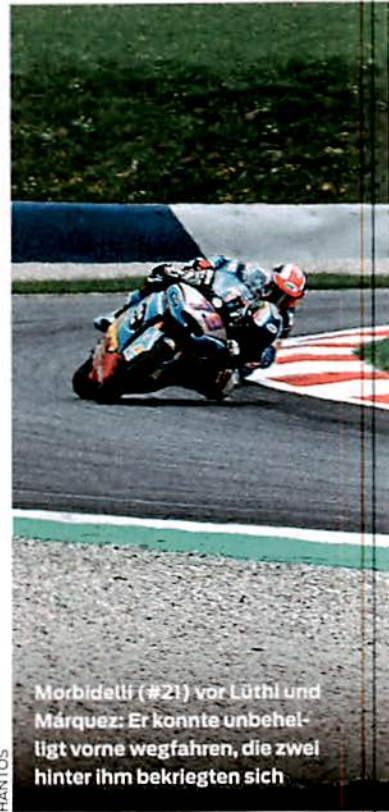
meinte Lüthi. „Hinter Álex hatte ich das Gefühl, dass ich überall schneller fahren kann, aber das hatte er sich auch gedacht. So hatten wir ein Missverständnis, sonst hätte der eine den anderen vielleicht etwas fahren lassen, anstatt immer anzugreifen. Als Morbidelli eine kleine Lücke aufgemacht hat, dachte ich, jetzt muss ich angreifen. Da musste ich auf der Bremse viel riskieren, dabei habe ich am Ausgang der Kurven immer etwas verloren, und er konnte immer beim Beschleunigen wegziehen. In dieser Phase haben wir viel verloren. Und Franco konnte vorn gemütlich seine Pace fahren. Das ist viel leichter, als wenn auch er mal gestört und von uns überholt wird. Was mich an der ganzen Situation glücklich macht, ist dass wir wieder um den Sieg mitkämpfen konnten.“

Der Abstand des Schweizer zum WM-Leader ist so wieder auf 26 Punkte angewachsen. Und Morbidelli hat wieder, nachdem er einen Rückschlag erlitten hatte,

gleich im nächsten Rennen zurückgeschlagen. Doch Lüthi gibt nicht auf: „Natürlich ist es schwierig, ihn zu schlagen. Aber wir haben es schon öfter geschafft, auch hier wäre es möglich gewesen. Und die Saison ist noch lang.“

Dominique Aegerter wurde Neunter und war damit sichtlich zufrieden. „Ich bin von 13 auf Rang neun nach vorn gefahren und habe gerade mal knapp 15 Sekunden auf die Siegerzeit verloren“, freute er sich. „Wir werden beim nächsten Rennen versuchen, auf diesem Level zu beginnen, dann können wir in einem weiteren Schritt wieder die ersten Fünf anvisieren.“

Jesko Raffin ist nur knapp dem Massencrash zu Beginn des Rennens entkommen und konnte danach konstante Rundenzeiten fahren, was ihn auf den 18. Platz brachte. „18., das ist einfach noch nicht genug“, übt Raffin Selbstkritik. „Jetzt haben wir einen Testtag. Wir haben vieles auszuprobieren.“ ■



Morbidelli (#21) vor Lüthi und Márquez: Er konnte unbehelligt vorne wegfahren, die zwei hinter ihm bekriegten sich

HANTOS

Motorrad-WM

Miller bei Pramac und das große Stühlerücken

Jack Miller hat sich entschieden und bei Pramac-Ducati unterschrieben. Dies bringt das Transferkarussell richtig in Fahrt.

Von: **Imre Paulovits**

Jack Miller wäre gerne bei Marc VDS geblieben, doch das Material, das er von Honda haben wollte, konnte ihm dort nicht garantiert werden. Bei Pramac hat er bekommen, was er wollte: Seinen Vertrag hat der 22-jährige Australier direkt mit Ducati, so wird er wie sein zukünftiger Teamkollege Danilo Petrucci vom Werk unterstützt.

Um den nun freigewordenen Platz bei Marc VDS ist ein richtiger Run ausgebrochen. Stefan Bradl macht sich Hoffnungen, dort wieder in der MotoGP fahren zu können. Aber auch Héctor Barberá ist ein Kandidat. Das Team hatte überlegt, eventuell gar Francesco Bagnaia aus der

Moto2 zu holen, aus dieser Klasse hat aber ein ganz anderer Pilot die besten Chancen: Für Tom Lüthi könnte endlich der Traum von der MotoGP wahr werden, dann würden bei Marc VDS die aktuell beiden Erstplatzierten der Moto2-

WM fahren. Bis zum GP von England in zwei Wochen könnte bereits die Entscheidung fallen.

Aprilia hat bekannt gegeben, dass sie nächstes Jahr nicht mehr mit Sam Lowes zusammenarbeiten wollen. Scott Redding werden

beste Chancen auf den Platz neben Aleix Espargaró eingeräumt. Lowes war kurzzeitig bei Marc VDS im Gespräch, nun ist aber ein Run der Moto2-Teams auf ihn ausgebrochen.

Unter anderem führt Forward Racing Gespräche mit dem Supersport-Weltmeister von 2013. Dort würde man gerne mit Luca Marini weitermachen, doch der Halbbruder von Valentino Rossi soll nach dem Willen des neunjährigen Weltmeisters in dessen Sky-VR46-Team fahren. Am zweiten aktuellen Forward-Piloten Lorenzo Baldassarri ist Pons interessiert, so hat Sandro Cortese Chancen, in dem von der Deutschen Milena Koerner geleiteten Team unterzukommen.

Danny Kent, der das Kiefer-Team verlassen hat und seither eher unglücklich in der Moto2 und Moto3 als Ersatzpilot unterwegs war, hat bereits einen Platz im 2018er Moto2-Feld gefunden. Er unterschrieb diese Woche einen Vertrag bei Speed-Up-Teamchef Luca Boscocuro. ■



Stefan Bradl: Bei Marc VDS eine Chance zurück in die MotoGP?

h der Morbidelli



NACHRICHTEN

MOTO2 Viele Teams blieben auf dem Red Bull Ring und absolvierten am Montag (nach Redaktionsschluss) einen Test. Nicht dabei war das Intact-Team, das eigentlich dort und in Misano zwei neue Suter-Chassis testen wollte. „Wir haben erst einmal beide Termine abgesagt und hoffen, dass wir mit Marcel Schrötter am Montag nach dem GP von Aragón testen können“, so Teamchef Jürgen Lingg. Auf dem Red Bull Ring musste Lingg einen Totalausfall hinnehmen: Ersatzpilot Danny Kent wurde gleich im ersten nassen Training beim Anbremsen von Turn 3 von Alex Márquez abgeräumt. Beim Sturz zog er sich ein Schleudertrauma zu, konnte sich zwar als 29. qualifizieren, doch weil er Kopfschmerzen hatte und den Kopf auf der Geraden nicht in einer Position halten konnte, entschied das Team, ihn das Rennen nicht fahren zu lassen. Sandro Cortese

wurde gleich nach dem Start in den Massensturz verwickelt, der auch das komplette Forward-Team dezimierte.

MOTORRAD-WM Crewchief Pete Benson, der 2006 mit Nicky Hayden MotoGP-Weltmeister und mit Tito Rabat 2014 Moto2-Weltmeister wurde, ist derzeit ein sehr gefragter Mann. Franco Morbidelli, mit dem Benson seinen nächsten WM-Titel einfahren könnte, will ihn in die MotoGP mitnehmen. Joan Mir, der zu Marc VDS in die Moto2 kommt, möchte ebenfalls mit Benson zusammenarbeiten.

MOTORRAD-WM Die Safety-Commission hat sich mit den Flag-to-flag-Rennen auseinandergesetzt. „Wir werden ein geringeres Tempolimit einführen, damit die hereinkommenden Fahrer mehr sehen. Und der, der rausfährt, hat Vorfahrt“, erklärte Marc Márquez.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 13. August 2017 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,950 km über 25 Runden à 4,318 km. 31 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 33 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Franco Morbidelli (I)	Kalex	25	37:39,370 min	1:29,853 min	25
2. Alex Márquez (E)	Kalex	25	+3,312 sec	1:29,715 min	20
3. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+2,544 sec	1:29,900 min	16
4. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	25	+3,070 sec	1:29,878 min	13
5. Mattia Pasini (I)	Kalex	25	+3,745 sec	1:30,016 min	11
6. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	25	+8,827 sec	1:30,127 min	10
7. Brad Binder (SA)	KTM	25	+9,018 sec	1:30,138 min	9
8. Jorge Navarro (E)	Kalex	25	+13,692 sec	1:30,329 min	8
9. Dominique Aegerter (CH)	Suter	25	+14,955 sec	1:30,371 min	7
10. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	25	+18,997 sec	1:30,554 min	6
11. Simone Corsi (I)	Speed Up	25	+21,887 sec	1:30,608 min	5
12. Testsuya Nagashima (J)	Kalex	25	+22,028 sec	1:30,275 min	4
13. Axel Pons (E)	Kalex	25	+23,008 sec	1:30,660 min	3
14. Edgar Pons (E)	Kalex	25	+23,290 sec	1:30,376 min	2
15. Remy Gardner (AUS)	Tech3	25	+25,128 sec	1:30,791 min	1
16. Augusto Fernandez (E)	Speed Up	25	+33,460 sec	1:30,913 min	-
17. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	25	+33,931 sec	1:30,756 min	-
18. Jesko Raffin (CH)	Kalex	25	+40,110 sec	1:31,081 min	-
19. Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+43,888 sec	1:31,275 min	-
20. Tarran Mackenzie (GB)	Suter	25	+46,097 sec	1:31,383 min	-
21. Iker Lecuona (E)	Kalex	23	+2 Rdn.	1:30,694 min	-
Nicht gewertet:					
Miguel Oliveira (P)	KTM	20	+5 Rdn.	1:29,872 min	-
Stefano Manzi (I)	Kalex	13	+12 Rdn.	1:31,276 min	-
Andrea Locatelli (I)	Kalex	12	+13 Rdn.	1:31,019 min	-
Isaac Viñales (E)	Kalex	11	+14 Rdn.	1:30,294 min	-
Xavi Vierge (E)	Tech3	1	+24 Rdn.	-	-
Xavier Siméon (B)	Kalex	1	+24 Rdn.	-	-
Erste Runde nicht beendet:					
Fabio Quartararo (F)	Kalex	0	+25 Rdn.	-	-
Sandro Cortese (D)	Suter	0	+25 Rdn.	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	207
2. Lüthi	181
3. Márquez	153
4. Oliveira	133
5. Bagnaia	100
6. Pasini	84
7. Nakagami	79
8. Corsi	68
9. Aegerter	57
10. Marini	54
11. Vierge	51
14. Schrötter	44
18. Cortese	18
27. Raffin	5

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	275
2. KTM	145
3. Suter	73
4. Speed Up	68
5. Tech 3	58

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Pasini	1:29,394 min
2. Morbidelli	1:29,395 min
3. Márquez	1:29,570 min
4. Bagnaia	1:29,581 min
5. Lüthi	1:29,696 min
6. Quartararo	1:29,855 min
7. Viñales	1:29,868 min
8. Oliveira	1:29,998 min
9. Vierge	1:30,097 min
10. Cortese	1:30,101 min
11. Navarro	1:30,116 min
12. Nakagami	1:30,175 min
13. Aegerter	1:30,247 min
14. Corsi	1:30,258 min
15. Baldassarri	1:30,262 min
16. Marini	1:30,276 min
17. Binder	1:30,286 min
18. A. Pons	1:30,294 min
19. Lecuona	1:30,347 min
20. Nagashima	1:30,363 min
21. Syahrin	1:30,480 min
22. Locatelli	1:30,585 min
23. E. Pons	1:30,591 min
24. Siméon	1:30,624 min
25. Gardner	1:30,738 min
26. Manzi	1:30,778 min
27. Fernandez	1:30,960 min
28. Roberts	1:31,092 min

Moto3

Bis auf einen hatte Philipp Ö

Philipp Öttl lief auf dem Red Bull Ring zur Hochform auf. Hinter dem wieder alles überragenden Joan Mir wurde er Zweiter.

Von: Imre Paulovits

Alle hielten den Atem an. Philipp Öttl ging als Spitzenreiter der Verfolgergruppe in die letzte Runde. Hinter ihm lauerten Jorge Martín, Livio Loi und Arón Canet, bereit, sich auch nur in die kleinste Lücke reinzudrücken. Doch Öttl war einfach zu schnell. Er hielt über die gesamte Runde so viel Vorsprung, dass sich niemand im Windschatten ansaugen oder in den Bremszonen vorbeipressen konnte, und im letzten Sektor war er ohnehin stark. Als er an der Zielflagge vorbeirauschte, war er Zweiter, sein erstes Podest im Trockenrennen, und das erste seit dem verregneten GP von Indiana-

polis 2015, als er Dritter hinter Livio Loi und John McPhee geworden war.

„Diesmal hat es richtig gut hingehauen“, freute sich Öttl. „Das Team hat richtig gut gearbeitet, und diesmal habe ich es ihnen mal mit einem solchen Resultat zurückzahlen können. Das ist das, was wir können, und jetzt haben wir es endlich mal gezeigt. Es war ein gutes Rennen, ich habe mich in der Gruppe durchsetzen können, das war mir wichtig.“

Vater Peter Öttl war sich sicher: „Er wäre der Einzige gewesen, der mit Mir hätte mitfahren können, er hat im ersten Renn Drittel zu ihm aufgeschlossen. Er war der Einzige, der in der Lage war, dieses Tempo zu fahren. Leider ist ihm dann ein Fehler unterlaufen, dadurch konnte ihn die Gruppe wieder einfangen. Vorne hätte er es leicht gehabt, so wurde es zum schwierigsten zweiten Platz, den man sich vorstellen kann. Zweimal musste er sich nach vorne kämpfen, aber zum

Schluss hat er das Tempo so forciert, dass keiner mehr folgen konnte. Das war wirklich eine starke Leistung.“

Jetzt hat Philipp Öttl ein erklärtes Ziel: „Es kann nicht jedes Rennen so gut klappen, aber ich will mein Ziel erreichen, und das ist noch eins weiter oben zu stehen.“

Neues Supertalent

Joan Mir, der letztes Jahr auf dem Red Bull Ring seinen ersten GP-Sieg eingefahren hat, war auch diesmal eine Klasse für sich. Doch neben Öttl konnten noch zwei weitere Piloten überraschen. Jorge Martín kann zwar bislang nur mit Krücken gehen, aber er kämpfte sich aufs Podest. Und den Namen Jaime Masià sollte man sich merken. Der 16-jährige Spanier, der den verletzten Darryn Binder bei Platinum Bay KTM ersetzt hat, arbeitete sich zeitweilig mit der schnellsten Rennrunde bis an die Spitze der Verfolgergruppe vor. Zum Schluss ging ihm die Puste aus und er wurde Neunter. ■



Philipp Öttl (#65): Nerven behalten und tollen zweiten Platz ins Ziel gebracht

Moto3

Maximilian Kofler: Sauberer WM-Einstand

Fast unbemerkt hat sich ein österreichisches Talent bis zur Moto3-WM-Reife entwickelt. Der 16-jährige Maximilian Kofler fuhr auf dem Red Bull Ring mit einer Wildcard.

Letztes Jahr fuhr Maximilian Kofler noch Supermoto. In diesem Jahr stieg er erstmals in den Straßenrennsport um und fuhr bislang die italienische Moto3-Meisterschaft. Weil dort die Ergebnisse stimmten, bekam er eine Wildcard für seinen Heim-GP.

Dabei führt der 16-Jährige eine KTM Moto3 Baujahr 2015 im Team, das sein Vater für ihn aufgebaut hat. Crewchief ist kein Geringerer als der Motosport-Tausend-sassa und achtfache Staatsmeister Hannes Maxwald. „Es ist auf alle Fälle eine große Erfahrung gewesen, dieses Rennen zu fahren, und



Maximilian Kofler: Ex-Supermoto

ich hatte viel Spaß“, erzählte Kofler hinterher. „Mir fehlt noch etwas die Erfahrung, aber sonst hat es schon gepasst.“

In diesem Jahr will Kofler neben den restlichen italienischen Meisterschaftsläufen noch den Northern Europe Cup in Assen fahren, und wenn weiter alles gut klappt, freut er sich schon auf die Wildcard 2018 auf dem Red Bull Ring. ■ IP

Moto3

Auch auf dem Red Bull Ring keine Punkte

Das Saxoprint-Peugeot-Team musste auch in Österreich mit den Plätzen 20 und 24 vorliebnehmen.

Schon nach dem Qualifying, wo sich Jakub Kornfeil nur für Startplatz 28 und Patrik Pulkkinen für Startplatz 32 qualifizieren konnte, war klar, dass es ein sehr schwieriges Rennen für die Peugeot-Mannschaft sein würde. Kornfeil blieb im Rennen auch im Bereich um Platz 27 stecken und konnte sich in dem riesigen Pulk zunächst auch nicht nach vorn arbeiten. Nach einigen Stürzen entbrannte der Kampf in Gruppe zwei um die Plätze 16 bis 23, in den Kornfeil jedoch nur bedingt eingreifen konnte. Es blieb die 20. Position und damit ein Platz in der Mitte seiner Gruppe. „Auf den Geraden hatten die anderen immer etwas mehr Power und ich habe öfter



Kornfeil (#84) hinter Tony Arbolino

den Windschatten verloren. So musste ich etwas abreißen lassen“, so Kornfeil.

Auch Pulkkinens Aufholjagd wurde bereits früh im Rennen eingebremst. Das Gedränge in den ersten Kurven sowie eine Berührung mit einem anderen Piloten ließen ihn den Kontakt zu den vor ihm Fahrenden schnell verlieren. ■ IP

Alle im Griff



MotoGP Rookies Cup

Japaner räumen schonungslos ab

Auf dem Red Bull Ring gab es diesmal nur japanische Gewinner.

Pech und Glück dominierten das erste Rookies-Cup-Rennen auf dem Red Bull Ring. In der zweiten Kurve der ersten Runde kam es durch einen Bremsfehler des Japaners Ogura zu einem Massensturz. Zu den Pechvögeln zählten auch die erfolgreichen Zwillinge Can und Deniz Öncü. Cupleader Can Öncü wurde in den Kies gestoßen und an seiner KTM wurde der Lenker verbogen, der Kupplungshebel und der Schalt-

hebel waren gebrochen. Sein Bruder Deniz musste in die Wiese ausweichen, schaffte aber noch Platz acht. Can Öncü musste neu starten und wurde noch 14. Glück hatten gleich drei Piloten aus Japan. Ali Ogura, Kazuki Masaki und Ryusei Yamanaka jubelten auf dem Siegerpodest.

Im zweiten Lauf kämpften vier Jünglinge um die Spitze. Aber es kam zu keinen Berührungen oder Stürzen. Kazuki Masaki siegte mit 0,2 Sekunden Vorsprung vor Can Öncü.

Matthias Meggle wurde in Lauf eins toller Fünfter, im zweiten Lauf kam er auf Platz acht. ■ PP

CUP-STAND

1.	Can Öncü (TR)	154 Punkte
2.	Kazuki Masaki (J)	149
3.	Alex Viu (E)	126
4.	Ryusei Yamanaka (J)	100
6.	Matthias Meggle (D)	98
8.	Kevin Orgis (D)	70



Kazuki Masaki: Sieger des 2. Rennens

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 13. August 2017 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,950 km über 25 Runden à 4,318 km. 31 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 33 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Joan Mir (E)	Honda	23 37:23,124 min	1:36,843 min	25
2.	Philipp Öttl (D)	KTM	23 3,045 sec	1:37,029 min	20
3.	Jorge Martín (E)	Honda	23 3,377 sec	1:37,053 min	16
4.	Livio Loi (I)	Honda	23 3,385 sec	1:36,768 min	13
5.	Aron Canet (E)	Honda	23 3,502 sec	1:36,640 min	11
6.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	23 3,730 sec	1:36,868 min	10
7.	Gabriel Rodrigo (ARG)	KTM	23 3,804 sec	1:36,907 min	9
8.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	23 4,183 sec	1:36,914 min	8
9.	Jaume Masia (E)	KTM	23 4,310 sec	1:36,436 min	7
10.	Enea Bastianini (I)	Honda	23 4,858 sec	1:36,824 min	6
11.	Nicolò Bulega (I)	KTM	23 4,887 sec	1:36,759 min	5
12.	Marcos Ramírez (E)	KTM	23 5,054 sec	1:36,735 min	4
13.	Romano Fenati (I)	Honda	23 5,080 sec	1:36,836 min	3
14.	Juanfran Guevara (E)	KTM	23 7,015 sec	1:36,955 min	2
15.	Kaito Toba (J)	Honda	23 16,246 sec	1:37,174 min	1
16.	Jules Danilo (F)	Honda	23 16,447 sec	1:37,306 min	-
17.	Tony Arbolino (I)	Honda	23 16,449 sec	1:37,216 min	-
18.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	23 16,653 sec	1:37,202 min	-
19.	Manuel Pagliani (I)	Mahindra	23 16,673 sec	1:37,114 min	-
20.	Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	23 17,077 sec	1:37,481 min	-
21.	Andrea Migno (I)	KTM	23 34,984 sec	1:36,964 min	-
22.	Maria Herrera (E)	KTM	23 43,607 sec	1:38,560 min	-
23.	Maximilian Kofler (A)	KTM	23 57,874 sec	1:39,027 min	-
24.	Patrik Pulkkinen	Peugeot	23 57,982 sec	1:39,592 min	-
nicht gewertet					
	Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	22 1 Rd.	1:37,182 min	-
	Albert Arenas (E)	Mahindra	22 1 Rd.	1:37,261 min	-
	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	22 1 Rd.	1:37,418 min	-
	John McPhee (GB)	Honda	16 7 Rdn.	1:36,952 min	-
	Bo Bendsneyder (NL)	KTM	15 8 Rdn.	1:37,137 min	-
	Niccolò Antonelli (I)	KTM	14 9 Rdn.	1:36,828 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	14 9 Rdn.	1:37,065 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte	
1.	Mir	215
2.	Fenati	151
3.	Canet	137
4.	Martín	105
5.	Di Giannantonio	95
6.	McPhee	93
7.	Ramírez	92
8.	Migno	83
9.	Guevara	71
11.	Öttl	64

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte	
1.	Honda	270
2.	KTM	154
3.	Mahindra	11
4.	Peugeot	5

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit	
1.	Rodrigo	1:36,503 min
2.	Guevara	1:36,615 min
3.	Canet	1:36,690 min
4.	Bastianini	1:36,716 min
5.	McPhee	1:36,790 min
6.	Bendsneyder	1:36,793 min
7.	Migno	1:36,811 min
8.	Öttl	1:36,955 min
9.	Di Giannantonio	1:36,967 min
10.	Mir	1:36,989 min
11.	Fenati	1:37,006 min
12.	Loi	1:37,020 min
13.	Martín	1:37,023 min
14.	Masia	1:37,099 min
15.	Norrodin	1:37,128 min
16.	Bulega	1:37,147 min
17.	Antonelli	1:37,196 min
18.	Sasaki	1:37,309 min
19.	Dalla Porta	1:37,344 min
20.	Arenas	1:37,348 min
21.	Danilo	1:37,405 min
22.	Atiratphuvapat	1:37,409 min
23.	Ramírez	1:37,607 min
24.	Arbolino	1:37,730 min
25.	Bezzecchi	1:37,871 min
26.	Suzuki	1:37,970 min
27.	Toba	1:38,099 min
28.	Kornfeil	1:38,131 min
29.	Herrera	1:38,303 min



Joan Mir: Schon langsam WM-Feler

„Es geht jetzt um alles“

Markus Reiterberger kämpft um die Rückkehr in die Superbike-WM. Am kommenden Wochenende geht er in der Lausitz per Wildcard an den Start.

Von: **Anke Wiczorek**

Kannst du ruhig schlafen?

Freilich. Ich bin schon sehr aufgeregt, aber auch sehr zufrieden, dass wir zu diesem Anlass in Eigenregie so ein geiles Bike auf die Beine gestellt haben. Das macht mich noch mehr stolz, als dass ich aufgeregt bin.

Dein Vorsprung in der IDM ist so groß, dass dich in der Gesamtwertung kaum jemand einholen kann. Warum tust du dir einen Doppelstart in der Superbike-WM und der IDM an?

Der Wildcard-Einsatz ist daraus entstanden, dass ich eigenständig das BMW Althea-Team in der WM verlassen habe. Jetzt besteht die Möglichkeit zu sehen, wo wir in unserer Formation stehen im Vergleich mit den Werksteams, die ganz andere Voraussetzungen haben. Wir wollen aber auch die IDM nicht schleifen lassen. Meine Hauptaufgabe dieses Jahr ist es, dass ich den Titel hole. Der Superbike-WM-Einsatz wird vom IDM-Budget finanziert. Deswegen dürfen wir nichts vernachlässigen.

Das WM-Motorrad steht bei dir zu Hause in Obing. Wie kommts?

Den Grundaufbau haben wir in Zolder durchgeführt. Ursprünglich war geplant, in der Superbike-WM mit der BMW im IDM-Trim zu fahren. Das wurde aber verworfen. Weil meine Mechaniker, das sind mein Vater und Wolfgang Krampe, nicht immer wegen irgendeinem Teileanbau nach Belgien fahren können, war die Überführung nach Obing dann die beste Lösung, um ein komplett neues Motorrad aufzubauen. Und ich selbst habe auch viel geschraubt und aus der Vergangenheit Erfahrungen mit den Teilen von Alpha Racing.

Was ist für dich der größte Unterschied zwischen dem IDM- und dem WM-Bike?



Markus Reiterberger und Werner Daemen: WM fahren ist auch viel Politik

»NACH DEM JAHR MIT ALTHEA-BMW HATTE ICH KEINEN BOCK MEHR AUF RACING.«

Markus Reiterberger

Wir wollen eigentlich sehr nah am IDM-Motorrad bleiben und uns nicht verrückt machen. Mit den anderen Sachen haben wir keine Erfahrung. Einziger wirklicher Unterschied ist der Motor, der hat viel mehr Leistung. Statt um die 215 PS in der IDM hat er locker 230 PS. Das Teil schiebt schon ordentlich. Fürs Fahrwerk haben wir einen super Draht zu Alpha Racing.

Wie willst du bei so viel Seriennähe konkurrenzfähig sein?

Wir fühlen uns auch mit dem IDM-Bike konkurrenzfähig. Die BMW von 2015 ist die schnellste, die ich je hatte. Das jetzige Superbike-WM-Bike basiert auf ihr. Dazu kommen natürlich noch verschiedene Updates, zum Beispiel bei Gabel und Schwinge.

Du hoffst immer noch, mit deinem Team in die Superbike-WM aufsteigen zu können. Gibt es einen Plan B?

Ich habe Angebote aus mehreren Meisterschaften, nur leider nicht aus der Superbike-WM. Im Moment bin ich froh darüber, meine vertraute Umgebung um mich zu haben. Aber ich muss weiterkommen. An dem Plan,

! Markus Reiterberger

Geburtstag: 9. März 1994
Geburtsort: Trostberg (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2010: Meister Yamaha R6-Cup
2013: Meister IDM Superbike
2015: Meister IDM Superbike
2016: erste komplette SBK-WM-Saison, Gesamt-16. Rundenrekordhalter in Schleich und Zolder (B)

HOBBYS

Motocross, Motorradtuning

gemeinsam aufzusteigen, halten wir fest. Wenn es nicht geht, müssen wir etwas anderes suchen. Wir halten die Augen offen.

Warum hast du BMW nie verlassen?

Ich fühle mich wohl, und bin noch nie auf einem anderen Superbike gefahren. Aber am Ende sind die anderen auch nur Motorrad, das könnte man sicher hinkriegen. Aber das Team ist genauso wichtig. Da bin ich durch die Erfahrungen aus dem letzten Jahr misstrauisch geworden.

Hättest du nicht in ein anderes Team wechseln können?

Es gab keine Möglichkeit. Ich hatte einen Vertrag mit Althea. Mein IDM-Teamchef und Manager Werner Daemen hat dafür gesorgt, dass ich dort rauskomme. Das war schwer genug. Ich musste mich danach erst wieder beweisen. Man glaubte, ich kann nicht mehr Motorrad fahren. Und ich brauchte Erfolg und Spaß. Denn ich hatte gar keine Lust mehr. Ich dachte ans Aufhören und wollte etwas ganz anderes machen. Ich bin froh, dass ich wieder so viel Rückhalt gefunden habe im Team, in der Familie, bei Freunden. Ich bin jetzt wieder in der richtigen Spur.

Was dürfen wir von dir am Wochenende erwarten?

Wir können um die Top 10 fahren, das ist das Ziel. Ich muss etwas zeigen, die Zuschauer erwarten es. Der Druck ist enorm. ■

NACHRICHTEN

ADAC JUNIOR CUP: BRIAN HART gewann das sechste Rennen des ADAC Junior Cup, das kurz nach den MotoGP auf dem Red Bull Ring gestartet wurde. Der 14-jährige Spanier ließ den gleichaltrigen Wuppertaler Max Schmidt mit 0,332 Sekunden stehen, knapp dahinter kamen der 15-jährige Tscheche David Kuban, Justin Hänse und der Ungar Máttyás Konecny ins Ziel. In der Gesamtwertung hat Hart die Führung mit 115 Punkten, gefolgt von Schmidt (108) und Aaron Schäfer (90).

MOTOAMERICA: CAMERON BEAUBIER gewann beide Superbike-Rennen im kalifornischen Sonoma. Am Samstag hängte er den Meisterschaft-Führenden Toni Elías um 6,144, am Sonntag um 7,222 Sekunden ab. Josh Hayes wurde beide Male Dritter, allerdings musste sich der Ex-Champ einige Kritik anhören, weil er am Samstag

Roger Hayden von der Strecke gerempelt hatte – Hayden konnte wegen seiner Blessuren auch am Sonntag nicht fahren. Elías führt die Meisterschaft sechs Rennen vor Schluss mit 300 Punkten vor Beaubier (230) und Hayden (220) an. Bei den Supersport gewann Garrett Gerloff beide Rennen vor JD Beach (beide Yamaha) und Valentin Debise (Suzuki), in der Meisterschaft führt Gerloff mit 246 Punkten vor Beach (232) und Debise (156).

SUPERSPORT-WM: ROBIN MULHAUSER und CIA-Landlord-Teamchef Simon Buckmaster haben sich nicht gerade einvernehmlich getrennt. Beide werfen sich gegenseitig Vertragsbruch vor. Der schwedische Öhlins-Testpilot Christoffer Bergman wird die Honda für den Rest der Saison pilotieren. Wo Mulhauser seine Karriere fortsetzen kann, ist noch ungewiss.

Superbike-WM

Letztmals Lausitzring

Die Sommerpause ist zu Ende, die deutsche Superbike-WM-Runde kommt. Es ist aber auch ein Abschied: Wohl zum letzten Mal gastiert eine WM-Serie auf dem Lausitzring.

Fans, es ist die letzte Chance, ein Stück deutsche Motorsport-Geschichte miterleben. Da die DEKRA den einst als gigantische Motorsport-Arena errichteten Lausitzring gekauft hat und dort ein Erprobungsgebiet für selbstfahrende Autos errichtet, wird es kaum mehr Rennen auf dem Trioval mit dem Infield in der Lausitz geben. Dabei kommt die Superbike-WM mit einigen großen Fragezeichen aus der Sommerpause: Kann Kawasaki seine Dominanz behaupten? Hat Ducati wie letztes Jahr über den Sommer gearbeitet und einen Sprung gemacht? Und wie schlagen sich Stefan Bradl und Markus Reiterberger bei ihrem Heimrennen? Dazu gibt es das volle IDM-Programm als Rahmenrennen. Es lohnt sich. ■ IP

ZEITPLAN

Superbike-WM Lausitzring
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 18. August 2017

9.00–9.30	STK 1000	1. freies Training
9.45–10.45	SBK	1. freies Training
11.00–12.00	SSP	1. freies Training
12.15–12.45	SSP 300	1. freies Training
13.45–14.15	STK 1000	2. freies Training
14.30–15.30	SBK	2. freies Training
15.45–16.45	SSP	2. freies Training
17.00–17.30	SSP 300	2. freies Training

Samstag, 19. August 2017

8.45–9.10	SBK	3. freies Training
9.20–9.35	SSP	3. freies Training
9.45–10.15	SST 1000	3. freies Training
10.30–10.45	SBK	Superpole 1
10.55–11.10	SBK	Superpole 2
11.30–11.45	SSP	Superpole 1
11.55–12.10	SSP	Superpole 2
13.00	SBK	1. Rennen
14.00–14.15	SSP 300	Superpole 1
11.55–12.10	SSP 300	Superpole 2
13.45–14.15	STK 1000	Qualifying

Sonntag, 20. August 2017

9.00–9.15	SSP	Warm-up
9.30–9.45	SBK	Warm-up
10.00–10.15	STK 1000	Warm-up
11.30	SSP	Rennen
13.00	SBK	2. Rennen
14.20	SSP 300	Rennen
15.15	STK 1000	Rennen

RENNSPORT ZUM ANFASSEN!

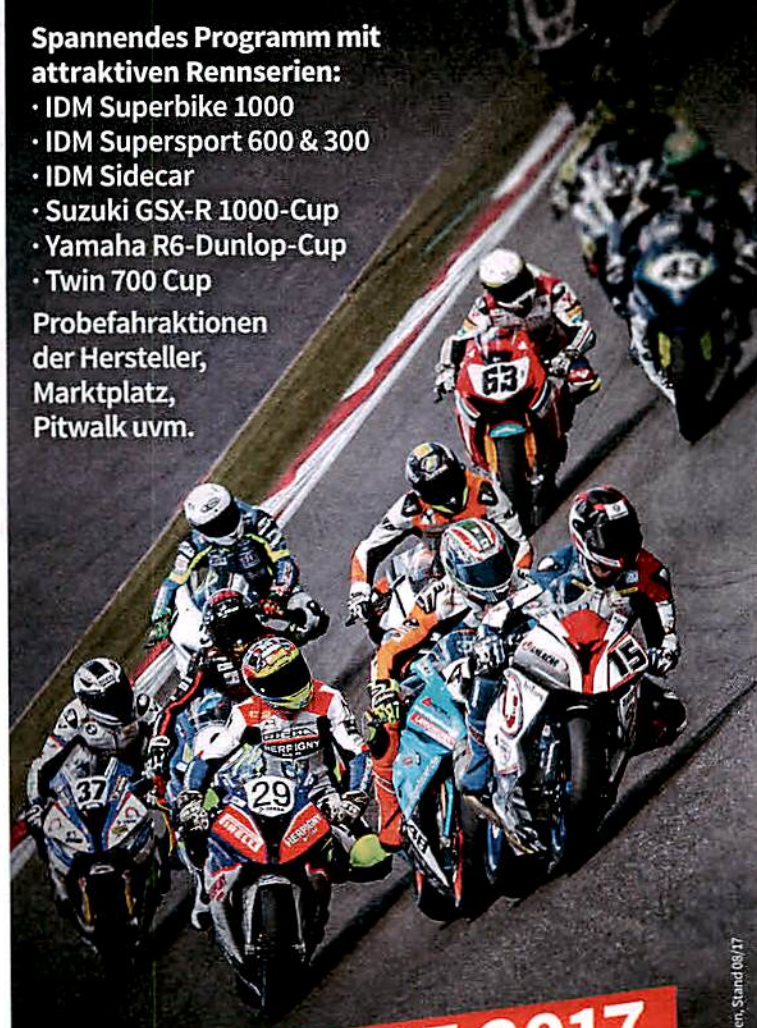
INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT

idm 
2017

Spannendes Programm mit attraktiven Rennserien:

- IDM Superbike 1000
- IDM Supersport 600 & 300
- IDM Sidecar
- Suzuki GSX-R 1000-Cup
- Yamaha R6-Dunlop-Cup
- Twin 700 Cup

Probefahraktionen der Hersteller, Marktplatz, Pitwalk uvm.



TERMINE 2017

NÜRBURGRING
12. bis 14. Mai

LAUSITZRING
18. bis 20. August
IDM-Superbike-Klasse
im Rahmen der SBK-WM

ZOLDER
06. bis 09. Juli

OSCHERSLEBEN
01. bis 03. September

SCHLEIZER DREIECK
28. bis 30. Juli

TT CIRCUIT ASSEN
11. bis 13. August

HOCKENHEIMRING
29. Sept. bis 01. Okt.

Live-TV mit **EDDIE MIELKE** an jedem Renntag
Samstag/Sonntag ab 18 Uhr auf www.idm.de

BMW Motorrad 

 SUZUKI

 HONDA

Kawasaki
 **YAMAHA**
Revs Your Heart

 DEKRA

 DUNLOP

 PIRELLI

 X-lite

 IBSS

 100 Years MotoRek

 ÖHLINS

 Wilbers



Fünf Marken spielen mit, vier schafften es in Assen in die Top-Ten, und davon wiederum zwei aufs Podium

IDM Superbike 1000

Yamaha begehrt auf

In Assen war Generalprobe für den Auftritt im Rahmen der Superbike-WM nächste Woche auf dem Lausitzring. Bei Spitzenreiter Markus Reiterberger und BMW ist alles im grünen Bereich, auch wenn Yamaha näher rückt. Nur Suzuki steht auf dem Schlauch.

Von: **Anke Wleczorek**

Das hatte sich HPC-Suzuki-Teamchef Denis Hertrampf anders vorgestellt. Vittorio Iannuzzo hatte die nagelneue GSX-R 1000 im Training auf den vierten Startplatz geprügelt. Alles deutete darauf hin, dass der Italiener mit dem Motorrad den ersten Podiumsplatz in Europa in einem Sprintrennen überhaupt erringen könnte. Doch da ging nichts. Der werdende Familienvater stürzte aus dem Geschehen. Teamkollege Dominic Schmitter war auch schwer angeschlagen. Er war im Training zu Boden gegangen, humpelte und konnte in seiner linken Hand vor Schwellungen und Schmerzen kaum eine Tasse halten. Der Schweizer wuchs über sich selbst hinaus und fuhr von P24 bis auf P9 nach vorn. Im zweiten Lauf wurde er Opfer des Ölverlusts von Yamaha-Fahrer Pepijn Bijsterbosch. Jetzt

hat Chef Hertrampf ein echtes Problem. Da nämlich auch sein dritter Fahrer Carl Berthelsen einen Abflug verzeichnete, reichen die Ersatzteile jetzt vorne und hinten nicht. Aber am Freitag muss auf dem Lausitzring im Rahmen der Superbike-WM wieder alles startklar sein. „Ich habe jetzt ein Lazarett und mehrere Baustellen“, bemühte sich Hertrampf heiter zu bleiben. „Wir wollen uns in der Lausitz bestmöglich präsentieren, jetzt müssen wir zusehen, dass wir bis dahin irgendetwas organisieren.“ Luca Grünwald auf der Mayer-Suzuki schnitt wieder am besten auf der GSX-R 1000 ab.

BMW hatte das Podium in Assen ausnahmsweise nicht komplett in der Hand. Und Tatsache war: Bei Yamaha schien die Freude über den zweiten Platz von Florian Alt auf der Werks-R1M fast größer zu sein als der Jubel von BMW über den sechsten und siebten Sieg von Markus Reiterberger. Seine Überlegenheit in der Top-Klasse wird mittlerweile als selbstverständlich hingenommen. Obwohl es ihm sein Teamkollege und ständige Herausforderer Danny de Boer nicht leicht machte. Wäre beim Niederländer nicht die Kette am Motorrad gerissen, hätte Reiti womöglich noch ein Problem gekriegt. So fuhr er aber wieder ganz alleine im Kreis. Alt konnte mit der Yamaha mit weitem Abstand wenigstens die weiteren BMW's in

Schach halten. „Wir hatten Probleme, aus den Ecken herauszukommen, und die Strecke war am gesamten Wochenende nie ganz trocken. Aber auf der Gegengeraden konnte ich die BMW immer überholen.“ Mit Pepijn Bijsterbosch stürmte sogar noch ein weiterer Yamaha-Mann aufs Podium. „Es war das erste Mal in diesem Jahr. Beim Heimrennen musste das einfach sein.“

Bei Wilbers-BMW läuft dagegen alles gegen den Strich. „Es ist katastrophal“, bringt es Chef Benny Wilbers auf den Punkt. Patryk Kosiniak, letztjähriger YamahaR6-Cup-Gewinner, brach sich im Training das Bein doppelt. Die Saison ist für den Polen beendet. Hätte Wilbers nicht schon Marco Nekvasil verpflichtet gehabt, der die Maschine des immer noch verletzten Irek Sikora übernommen hat, hätte er

einpacken können. Dann hatte auch noch Nekvasil einen Sturz im Warm-up. Bis zum Start war das Motorrad nicht reparabel. Also wirbelte Technik-Boss Burkhard Stember durch die Boxengasse und holte sich bei über der Hälfte der Teams die Erlaubnis, für Marco ein zweites Motorrad an den Start bringen zu dürfen. Er bewegte sich in der Grauzone, aber Nekvasil holte einen IDM-Punkt. Lucy Glöckner, die in Schleiz auf der Kawasaki so einen hervorragenden Einstand gegeben hatte, landete diesmal eine Nullnummer. Sie stand vor dem dritten Top-Ten-Resultat, war aber zu stürmisch unterwegs. Sie stürzte und räumte dabei gleichzeitig noch einen Kawasaki-Gastfahrer mit ab. Im zweiten Lauf, der vorzeitig abgebrochen wurde, gehörte Lucy mit zu den Sturzopfern auf der Ölspur. ■



DINO EISELE

Jäger und Gejagte: Yamaha kämpft an allen Fronten

Dicke Luft, kein Debüt

Eine 4,80 Euro teure Eckverbindung zum Ölkühler der Yamaha könnte Kevin Wahr aus dem Titelkampf ausgeschaltet haben.

Den ersten Lauf hatte Kevin Wahr gewonnen, doch im zweiten stieg Rauch aus der Yamaha auf. Wahr wurde mit der schwarzen Flagge mit orangem Punkt in der Mitte aus dem Rennen herausgenommen: Ölverlust durch einen Riss in einer kleinen Eckverbindung. Der Nuller wirft ihn schwer zurück. Nun trennen ihn 38 Punkte vom Führenden Thomas Gradinger, und es sind nur noch zwei Veranstaltungen auf dem Plan. Auch Max



Ohne Probleme: Thomas Gradinger

Enderleins Chancen sind geschrumpft. Der Sachse landete am Mittwoch bei einem Motocross-Unfall auf dem Knie: Kreuzband- und Meniskusschaden, Innenband angerissen. Damit ist auch sein WM-Debüt als Wildcard-Pilot bei der Supersport-WM in der Lausitz futsch. ■ AWI

Aufstehen, weiterfahren

Die neue kleine Klasse ist das Mauerblümchen in der IDM. Doch es wächst. 2018 will KTM einsteigen.

Jetzt ist es passiert. Der 16-jährige Jan-Ole Jähning hat seinem auslandserfahrenen Teamkollegen Max Kappler die Führung in der Gesamtwertung abgejagt. Der 19-jährige Kappler kam sich mit dem Niederländer Dennis Koopmann ins Gehege und stürzte im zweiten Lauf. Nur Koopmann konnte weiterfahren.

Der Sachse wirkte geknickt, muss aber schnell wieder funktionieren. Am Wochenende hat er eine Wildcard für den 300er-Supersport-WM-Lauf auf dem Lausitzring. Freudenberg-Kollege Jähning sahnte in Assen auf der Yamaha R3 aber noch nicht einmal volle Punktzahl ab. Das übernahm Troy Beinlich. Er überholte damit Sophia Liebschner in der Gesamtwertung. Viel mehr ist nicht drin. Beinlich durfte in Zolder nicht starten, weil er für die dort geltenden Regeln zu jung war. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SIDECAR Markus Schlosser/Thomas Hofer konnten in Assen auch nicht von Bennie Streuer/Gerard Daalhuizen geschlagen werden. Dabei sind die Einheimischen zugleich die Titelverteidiger.

Gute Nachrichten von Axel Kölsch: Bei seinem Zolder-Unfall Anfang Juli erlitt er schwere Beinverletzungen und Rippenbrüche. Nach vier Operationen wurde Kölsch am Donnerstag aus dem Krankenhaus entlassen. Was ihn zusätzlich schmerzt: Der Einsatz auf der Isle of Man mit dem zweifachen Weltmeister Rolf Steinhausen hat sich erledigt.

IDM SUPERBIKE 1000 Jetzt ist mit Lucy Glöckner nur noch eine Frau am Start. Sarah Heide (Suzuki) stürzte nicht auf der Strecke, sondern mit dem Fahrrad im Zubringertunnel in Assen. Fazit: Kniescheibe rausgesprungen, Lizenz einbehalten. Es geht erst wieder weiter, wenn der Arzt grünes Licht gibt.

IDM SUPERBIKE 1000 Irgendwann ist selbst der größte Akku leer. Stehaufmännchen Werner Daemen, Teamchef des Van Zon-Remeha-BMW Teams musste wegen Herzproblemen ins Krankenhaus und zur OP.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Assen (NL): 13. August 2017; 7. IDM-Lauf; 68,33 km über 15 Rdn.; 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Markus Reiterberger (D)	BMW	1:43.818
2. Florian Alt (D)	Yamaha	+23,947
3. Pepijn Bijsterbosch (NL)	Yamaha	+24,616
4. Jan Böhn (D)	BMW	+24,684
5. Luca Grünwald (D)	Suzuki	+24,836

Assen (NL): 13. August 2017; 8. IDM-Lauf; 64,66 km über 12 Rdn.; 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Markus Reiterberger (D)	BMW	1:39.334
2. Danny de Boer (NL)	BMW	+10,679
3. Pepijn Bijsterbosch (NL)	Yamaha	+18,929
4. Vincent Lonbois (B)	BMW	+19,144
5. Jan Böhn (D)	BMW	+22,746

IDM-STAND

1. Reiterberger	195 Pkt.
2. De Boer	108
3. Böhn	99
4. Alt	95
5. Kerschbaumer	85
6. Vincon	82
7. Bijsterbosch	74
8. Halbich	70
9. Grünwald	65
10. Lonbois	43
11. Mackels	41
12. Schmitter	39
13. Glöckner	25
14. Friedrich	25
15. Neumann	24

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Assen (NL): 12. August; 7. IDM-Lauf; 59,215 km über 13 Rdn.; 12 Fahrer gestartet, 11 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Rob Hartog (NL)	Kawasaki	1:43.434
2. Kevin Wahr (D)	Yamaha	+4,431
3. Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+4,539
4. Marc Buchner (D)	Yamaha	+19,922
5. Daniel Rubin (D)	Yamaha	+25,317

Assen (NL): 13. August; 8. IDM-Lauf; 59,215 km über 13 Rdn.; 13 Fahrer gestartet, 12 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Rob Hartog (NL)	Kawasaki	1:43.219
2. Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+0,143
3. Vasco van der Falk (NL)	Yamaha	+0,629
4. Jonas Geitner (D)	Kawasaki	+19,484
5. Daniel Rubin (D)	Yamaha	+19,973

IDM-STAND

1. Gradinger	165 Pkt.
2. Wahr	127
3. Enderlein	102
4. Van der Valk	95
5. Buchner	79
6. Rubin, Daniel	70
7. Györfi	65
8. Rubin, Dominik	56
9. Rossi	48
10. Prokop	43
11. Geitner	40
12. Antweiler	38
13. De Winter	35
14. Thurmayer	28
15. Schouten	22

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Assen (NL): 12. August 2017; 7. IDM-Lauf; 64,66 km über 12 Rdn.; 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Daniel Blin (PL)	Yamaha	24:00,518
2. Jan-Ole Jähning (D)	Yamaha	+2,009
3. Maximilian Kappler (D)	Yamaha	+18,916

Assen (NL): 13. August 2017; 8. IDM-Lauf; 64,66 km über 12 Rdn.; 8 Fahrer gestartet, 7 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Troy Bude (D)	Yamaha	23:58,930
2. Jan-Ole Jähning (D)	Yamaha	+6,309
3. Avalon Biddle (NZ)	Kawasaki	+16,146
4. Lukas Franke (D)	Yamaha	+16,393

IDM-STAND

1. Jähning	139 Pkt.
2. Kappler	120
3. Bude	111,5
4. Liebschner	102,5
5. Cavegn	84
6. Franke	77,5
7. Graichen	21
8. Spahn	14,5

ERGEBNIS IDM SIDECAR

Assen (NL): 12. August; 7. IDM-Lauf; 59,215 km über 13 Rdn.; 25 Teams gestartet, 20 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Team Schlosser (CH)	LCR-Suzuki	1:45.254
2. Streuer/Daalhuizen (NL)	LCR-Suzuki	+6,904
3. Sidecar RT Smits (NL/B)	RCN-Yam.	+39,543
4. Roscher/Burkard (D/CH)	LCR-BMW	+51,240
5. Holden Racing Team (GB)	LSR-Kawa.	+59,479

Assen (NL): 13. August 2017; 8. IDM-Lauf; 64,66 km über 12 Rdn.; 29 Teams gestartet, 26 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Team Schlosser (CH)	LCR-Suzuki	1:45.332
2. Streuer/Daalhuizen (NL)	LCR-Suzuki	+8,674
3. AKW Kretzer Racing (A/D)	LCR-Suzuki	+31,488
4. Roscher/Burkard (D/CH)	LCR-BMW	+41,253
5. Holden Racing Team (GB)	LSR-Kawa.	+45,412

IDM-STAND

1. Schlosser	195 Pkt.
2. Streuer	125
3. Kretzer	117
4. Schröder	75
5. Smits	68
6. Roscher	64
7. Ruppert	63
8. Pfaucht	53
9. Rutz	51
10. Sattler	45
11. Bete d. Vosges	41
12. Drugsadvies	39
13. Gürck	35
14. Hirschi	31
15. Talens	30

Die Begeisterung über die Performance von Jeremy Seewer beim Heimspiel war grenzenlos



Hopp, Schwyz

Riesenjubiläum auf den vollen Tribünen rund um die GP-Strecke in Frauenfeld-Gachnang, als sich Arnaud Tonus (MXGP) und Jeremy Seewer (MX2) Laufsiege für die Schweizer sicherten. Doch zum Schluss hießen die Tagessieger Jeffrey Herlings und Benoit Paturel.

Von: **Alex Hodgkinson**

Schon während der Qualifikation war Seewer, gekleidet in den Nationalfarben, in der MX2-Klasse dominant, während sein WM-Gegner Pauls Jonass nie ganz glücklich auf der Strecke war, die er 2016 verletzungsbedingt hatte ausfallen lassen müssen: „Wir fanden nie das optimale Setup am Fahrwerk. Mir ging es um Schadensbegrenzung.“

Trotzdem konnte Seewer erst zur Halbzeit des ersten Laufes die Führung übernehmen, nachdem die KTM von Jonass und Teamkollege Jorge Prado wie üblich den Start gewonnen hatten.

Aber auch, als der Suzuki-Lokalmatador die Nase vorn hatte, fand er keinen ruhigen Moment: „Ich wusste, dass Paturel hier schnell sein würde, aber ich konnte ihn auf Distanz halten, bis ich in der letzten Runde einen kleinen Fahrfehler beging, und er auf Augenhöhe fahren konnte. Aber ich ließ mir den Sieg nicht nehmen, nachdem er so greifbar nah war, fuhr Kampflinie in der nächsten Kurve und blieb vorne.“

Schweizer Fiasko in Lauf 2

Jonass rettete Platz 3 ins Ziel, aber Seewer stellte klar: „Das muss ich im zweiten Lauf wiederholen und wir bleiben auf WM-Kurs. Ich kämpfe bis zum letzten Lauf.“

Leider ging Lauf 2 schief: „Ich dachte, dass ich den Start gewonnen hätte, aber Prado hat mir im letzten Moment die Vorfahrt abgeschnitten.“ Der Schweizer kletterte als Letzter wieder auf die Maschine, aber er fuhr ein furioses Rennen. Im Ziel war er Fünfter, Jonass Dritter, und der Punktegewinn über den Tag gerechnet war ein einziger Zähler. Beide Titelkandidaten leisteten sich

einen Fahrfehler. Jonass stürzte in der Startrunde, verlor aber nur ein paar Plätze, während Seewer erstaunlicherweise im Sattel blieb, nachdem er mit Julien Lieber in der Luft kollidiert war. Nutznießer der Eskapaden Seewers war Paturel, der damit den ersten GP-Sieg seiner Karriere feiern konnte. Kaum war der Jubel über Seewers MX2-Sieg verhallt, ging der erste MXGP-Lauf los – mit einem Holeshot für Arnaud Tonus!

Und der Westschweizer blieb bis ins Ziel vorn, trotz des ständigen Drucks von Max Anstie. Der Engländer kam mehrmals gefährlich nah an Tonus dran, aber nie vorbei: „Arnaud machte im gesamten Rennverlauf keinen einzigen Fehler, aber es hat Spaß gemacht, um den Sieg zu fahren. Ich war so konzentriert, dass ich nicht mal bemerkt habe, dass Tony zu uns aufgeschlossen hat.“ Cairoli blieb in der ersten Rennhälfte hinter Gautier Paulin und Romain Febvre stecken: „Ich fuhr heute in den ersten Runden in beiden Läufen zu vorsichtig. Wenn die Titelentscheidung näher rückt, wird es immer

schwieriger, auf Risiko zu fahren.“ Trotzdem war der Tagessieger in Lauf 2 greifbar nah.

Anstie erlebte einen katastrophalen Start und lag anfangs auf P22, während Tonus ebenfalls nicht gut weggekommen war. Bald erging es dem Westschweizer noch schlimmer: Er stürzte in der dritten Runde an einer unübersichtlichen Stelle und wurde vom nachfolgenden Arminas Jasionis getroffen. Tonus wird vier Wochen mit Schlüsselbeinbruch fehlen, sollte aber zum Nationscross rechtzeitig fit sein.

! Die Eidgenossen waren aus dem Häuschen, als Arnaud Tonus und Jeremy Seewer den ersten Lauf in MXGP und MX2 gewannen. Doch im zweiten Lauf stürzten beide.

Herlings musste sich in Lauf 1 nach einem schwachen Start mit Rang 6 zufriedengeben, aber er übernahm schon in der dritten Runde von Paulin und gewann sowohl Lauf als auch GP: „Es gehört eine gewisse Portion Glück dazu, einen GP mit 6-1 zu gewinnen, aber ich hatte genügend Pech Anfang des Jahres.“ Es war sein zweiter GP-Sieg innerhalb von acht Tagen.

Paulin kam als Zweiter ins Ziel und machte ein Geheimnis öffentlich: „Ich habe mir im Juni in Ottobiano eine Daumenverletzung zugezogen, aber wir haben es geheim gehalten.“

Max Nagl kam mit der künstlichen Strecke kaum zurecht. Er hat weiterhin kein Team für 2018: „Ich hatte diese Woche zwei ‚Angebote‘, wenn man sie so nennen kann. Ich sollte Geld mitbringen!“ Zu dem Gerücht, dass der einzige deutsche MXGP-Stammfahrer sein eigenes Team aufstellen könnte: „Das wäre Plan B. Es ist schwierig.“

Nagl ist nicht der einzige langjährige WM-Fahrer, der zurzeit ohne Vertrag für nächstes Jahr dasteht. Kevin Strijbos, Benoit Paturel und Petar Petrov haben bis jetzt nichts in der Hand. Und der einzige freie Platz ist bei HRC, die letzte Woche überraschend

Evgeny Bobryshev für 2018 auf die Straße gesetzt haben. Paturel gilt als Favorit auf die freie Stelle neben Tim Gajser.

Willi Läderach, CEO des Schweizer GP: „Der GP Schweiz war wieder trotz der Witterung in der Vorwoche ein Bombenerfolg, und wir werden nächstes Jahr noch einen drauflegen. Die Zusammenarbeit mit SRF Sport, die unserer Veranstaltung diverse Vorschauen gewidmet und alle vier WM-Läufe live gesendet haben, war einmalig, auch die Zusammenarbeit mit den Behörden des Kantons Thurgau. Und wir können noch mehr! Die Terminkollision mit der MotoGP auf

dem Red Bull Ring hat uns bestimmt viele potenzielle Zuschauer gekostet, vor allem, nachdem Thomas Lüthi letzte Woche in Brünn gewonnen hat. Aber ich habe schon mit Heinz Kinigadner gesprochen und er mit Herrn Mateschitz, und sie haben uns versichert, dass sie alles versuchen werden, auch 2018 die MotoGP am zweiten August-Wochenende durchzuführen. Also weichen wir aus und werden unseren GP um eine Woche nach hinten verschieben. Wir haben den Termintausch mit dem MXGP Schweden vereinbart, und Herr Luongo hat es schon abgesegnet.“ ■



Noch sind Jeremy Seewer (#91) im ersten Lauf Watson (#919), Prado Garcia (#61) und Jonass im Weg



Tragischer Held: Arnaud Tonus

MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / MXGP

Frauenfeld (CH): 13. August, 15. WM-Lauf, Wetter: heiter/29 Grad. **1. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 16 Runden à 1,650 km (= 26,400 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	34:40,671 min = 45,678 km/h
2. Max Anstie (GB)	Husqvarna	16	+ 0,882 s
3. Antonio Cairoli (I)	KTM	16	+ 1,419 s
4. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	16	+ 8,563 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	16	+ 23,095 s
6. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	+ 31,501 s
7. Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 33,556 s
8. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	16	+ 38,368 s
13. Max Nagl (D)	Husqvarna	16	+ 47,019 s
25. Stefan Eckerold (D)	Suzuki	15	+1 Runde

MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / MXGP

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 16 Runden à 1,650 km (= 26,400 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	34:26,611 min = 45,988 km/h
2. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	16	+ 4,557 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	16	+ 7,625 s
4. Antonio Cairoli (I)	KTM	16	+ 11,381 s
5. Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 23,231 s
6. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	16	+ 31,183 s
7. Max Nagl (D)	Husqvarna	16	+ 44,703 s
8. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	16	+ 52,004 s
20. Andy Baumgartner (CH)	KTM	15	+1 Runde
22. Stefan Eckerold (D)	Suzuki	15	+1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Antonio Cairoli (I)	605 Punkte
2.	Jeffrey Herlings (NL)	508
3.	Gautier Paulin (F)	486
4.	Clement Desalle (F)	483
5.	Tim Gajser (SLO)	406
6.	Romain Febvre (F)	401
7.	Max Nagl (D)	358
9.	Arnaud Tonus (CH)	328
21.	Valentin Guillod (CH)	61
43.	Dennis Ullich (D)	3

1.	KTM	654 Punkte
2.	Husqvarna	542
3.	Yamaha	518

MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / MX2

Frauenfeld (CH): 13. August, 15. WM-Lauf, Wetter: heiter/29 Grad. **1. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 16 Runden à 1,650 km (= 26,400 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	16	35:16,002 min = 44,915 km/h
2. Benoit Paturel (F)	Yamaha	16	+ 0,620 s
3. Pauls Jonass (LV)	KTM	16	+ 23,088 s
4. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	16	+ 29,007 s
5. Julien Lieber (B)	KTM	16	+ 36,006 s
6. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	16	+ 39,419 s
7. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	16	+ 41,102 s
8. Michele Cervellini (I)	Honda	16	+ 45,138 s
12. Brian Hsu (D)	Husqvarna	16	+ 55,354 s
18. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	16	+ 1:44,494 min

MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / MX2

2. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 16 Runden à 1,650 km (= 26,400 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Benoit Paturel (F)	Yamaha	16	35:22,061 min = 44,787 km/h
2. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	16	+ 4,826 s
3. Pauls Jonass (LV)	KTM	16	+ 10,043 s
4. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	16	+ 12,078 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	16	+ 14,984 s
6. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	16	+ 26,033 s
7. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	16	+ 32,668 s
8. Ben Watson (GB)	KTM	16	+ 34,746 s
15. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	16	+ 1:03,895 min
33. Brian Hsu (D)	Husqvarna	0	+ 16 Runden

WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	629 Punkte
2.	Jeremy Seewer (CH)	580
3.	Benoit Paturel (F)	476
4.	Thomas Kjer Olsen (DK)	467
5.	Julien Lieber (B)	428
6.	Thomas Covington (USA)	387
7.	Juan Prado Garcia (E)	351
8.	Brian Bogers (NL)	308
21.	Brian Hsu (D)	89
22.	Henry Jacobi (D)	87

1.	KTM	687 Punkte
2.	Suzuki	595
3.	Husqvarna	558

Speedway-GP Mällilla

GP-Sieger und neuer WM-Leader aus Polen

Janowski wurde Vierter, ist aber neuer WM-Leader. Martin Smolinskis Saisondebüt endete auf Platz 16.

Von: **Andreas Fahldiek**

Das Finale war ein nahezu identisches Déjà-vu zu dem sensationellen Endlauf Hampel/Jonsson 2011 an gleicher Stelle. Bartosz Zmarzlik, derzeit in atemberaubender Form, zerstörte eindrucksvoll einen möglichen schwedischen Doppelsieg und feiert seinen zweiten GP-Erfolg. Maciej Janowski wurde auf seiner schwedischen Heimbahn nur Vierter, führt aber nun die Gesamtwertung an. Ohne seinen Kupplungsschaden in Heat 2 (gegen Woffinden und Dudek) hätte er die WM-Führung noch weiter ausbauen können. Dieser Ausfall bescherte Martin Smolinski (für verletzten Hancock dabei) seinen einzigen Punkt. Starts und Fahrweisen waren diesmal okay, aber die Motoren des Bayern sind eines GPs nicht würdig. Den Jawa-Motoren fehlte es deutlich an Speed. Hinzu kam eine höchst umstrittene Disqualifikation des



Bartosz Zmarzlik mit einem „Last Second“-Sieg in Mällilla

polnischen Referee-Neulings Artur Kusmierz. Smoli soll Pawlicki in Lauf 15 „abgeschossen“ haben. Eindeutige Verlierer dieses GPs waren Doyle und Dudek. Besonders beim Polen war offensicht-

lich, dass es ihm, teils deutlich, an Speed fehlt. Freddie Lindgren wechselte – nach Problemen in Cardiff – von GTR auf GMs von Flemming Graversen und verbesserte sich damit eindrucksvoll. ■

SPEEDWAY-WM

Mällilla (S), 12. August
7. WM-Lauf

1. Bartosz Zmarzlik (PL)	15 Punkte
2. Antonio Lindbäck (S)	19
3. Fredrik Lindgren (S)	18
4. Maciej Janowski (PL)	13
5. Tai Woffinden (GB)	14
6. Emil Saifudinow (RUS)	10
7. Martin Vaculik (SK)	10
8. Piotr Pawlicki (PL)	6
9. Niels Kristian Iversen (DK)	6
16. Martin Smolinski (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand (nach 7 Rennen)

1. Maciej Janowski	88 Punkte
2. Jason Doyle	83
3. Patryk Dudek	80
4. Fredrik Lindgren	76
5. Tai Woffinden	71
6. Bartosz Zmarzlik	70
7. Emil Saifudinow	68
8. Martin Vaculik	59
9. Antonio Lindbäck	55
24. Martin Smolinski	1

Grasbahn-EM Hertingen

Die Briten triumphierten

Kein Deutscher konnte in Hertingen in die Phalanx der drei britischen Sieger eindringen.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Engländer starteten mit einer Übermacht von neun der 18 Finalisten in das EM-Finale. Statistisch mussten sie siegen und belegten tatsächlich die Plätze 1-2-3. Doch die drei Gastgeber Stephan Katt, Bernd Diener und Christian Hülshorst hielten mit und anfangs dagegen. Nach den Vorläufen hatte nur Titelverteidiger James Shanes eine weiße Weste. Dahinter lagen fünf Fahrer nur um zwei Punkte auseinander, darunter das deutsche Trio. Neben Shanes qualifizierten sich

der Tscheche Hynek Stichauer (17 Punkte), Andrew Appleton (16) und Katt (16) direkt für das A-Finale. Hülshorst und Diener mussten ihr Glück für die letzten beiden A-Finalplätze über das B-Finale probieren.

Der 58-jährige Bernd Diener hatte die gleiche Punktzahl wie Appleton, musste aber ins B-Finale, in dem er nur als Fünfter das Ziel erreichte und damit auf

Schlussrang 9 völlig unter Wert geschlagen wurde. Edward Kennet gewann das B-Finale vor Kämpfer Christian Hülshorst, der damit im A-Finale den letzten verbliebenen Startplatz „Rot“ nehmen musste. Der 20-jährige Shanes fuhr im Finale so überragend wie den ganzen Abend und gewann vor Appleton und Kennet. Hülshorst wurde als Vierter bester Deutscher. ■



Titel verteidigt: James Shanes

GRASBAHN-EM

1. James Shanes (GB)	20 Punkte
2. Andrew Appleton (GB)	16
3. Edward Kennet (GB)	13
4. Christian Hülshorst (D)	15
5. Stephan Katt (D)	16
6. Hynek Stichauer (CZ)	17
7. Josef Franc (CZ)	10
8. Dave Meijerink (NL)	9
9. Bernd Diener (D)	15
10. Jesse Mustonen (SF)	11

NACHRICHTEN

MXON: SCHWEIZER UND US-TEAM NOMINIERT

Das Schweizer Team beim Nationencross in Matterley Basin/GB soll aus Arnaud Tonus (MXGP), Valentin Guillod (MX2) und Jeremy Seewer bestehen, der sein Debüt auf der 450ccm-Suzuki geben würde. Das USA-Team besteht überraschend aus drei Rookies – Cole Seely (MXGP), Zach Osborne (MX2) und Thomas Covington (Open).

US-CROSS: MARVIN MUSQUIN SIEGT WEITER

In Unadilla holte der Franzose Marvin Musquin für KTM den dritten Doppelsieg in Folge. Zweiter wurde Martin Davalos (Ecuador) vor Cole Seely. Vor den letzten beiden Rennen fehlen Musquin noch immer 31 Punkte auf Spitzenreiter Eli Tomac (Kawasaki), der nur Neunter wurde.

SPEEDWAY-U19-EM: MICHI HÄRTEL VERTER

Bei der U19-Europameisterschaft in Divišov (CZ) landete der einzige Deutsche Michael Härtel auf Platz 4. Europameister wurde der in der Bundesliga für die White Tigers startende Brite Robert Lambert vor dem Schweden Filip Hjelmland und dem Polen Bartosz Smektala. Der 19-jährige Härtel war als Gewinner des „Last Chance Heats“ ins Finale eingezogen.

SPEEDWAY: TOBI KRONER BEENDET KARRIERE

Tobias Kroner hat zum Saisonende seinen Rücktritt vom Sport angekündigt. Der 31-jährige Dohrener war 18 Jahre aktiv und lange als Profi in England und Polen unterwegs. Nach einer Banklehre und einem Studium spricht Kroner von einer beruflichen Perspektive, die keinen Platz mehr für professionellen Einsatz im Speedway lasse. Er wird beim Teterow-GP als Reservefahrer antreten.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

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

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

mehr: motor-klassik.de Nr. 40176

Audi

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

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

mehr: motor-klassik.de Nr. 40174



SQ7, EZ 7/2017, 20 km, 320 kW (435 PS), braun, Klima, 107.500,- EUR (MwSt. awb.)
Tel. 0172/8667555

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40169

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com

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

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

Ferrari

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



360 Spider, Bj. 2003, F1, Carbon, 65500 km, VB 65.000,- €. Tel. 0171/2655803

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

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



458 Spider, Bj. 07/2013, 35.700 km, 419 kW/570 PS, Canna Di Fucile/Vollfl. schwarz - Alcantara grau, Vollausst., dt. Erstaust., 1. Hand, 185.000,- €, 19% MwSt. ausweisbar. DK Sportwagen GmbH, Feldstr. 95, 51469 Bergisch Gladbach, Tel. 02202-9899911, www.dksportwagen.de

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

Ford



Mustang BOSS 302, 12000 km, 444 PS, neuwertig, von privat, 44.900,- €. Tel. 0171/1400402, billiblanke@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40181

Jaguar

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

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

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

Lamborghini

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

Lotus

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

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700

Mercedes

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

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

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

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

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

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

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



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 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
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito 119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“, Messefahrzeug mit High Class Ausstattung, EZ 02/2017, ca. 2000 km, dynamischer VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll, luxuriöse Handbeleuchtung im Karostepp-Design (schwarz), einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer mit LKW Zulassung, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehm. u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A, 77.500,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40168

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Traumhafter Luxuskombi „Citan 111 CDI CP LINE“, EZ 12/2016, ca. 1000 km, HARTMANN Sportpaket (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Volleder toffeebraun + Sportlenkrad Nappa, Sportfedern, große Sporträder VARA 4 mit Bereifung 225/40 R18, Navi, Klima, Glas-Panoramadach u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb. 119 g/km, CO2-Effizienz A, 38.890,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40168

Mini

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

Porsche

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

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

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



C4S Cabriolet (996), traumhaft schöner Gesamtzustand, alles original, Bj. 7/2004, 320 PS, 6-Gang Schalter, 64000 km, Lackierung schwarz, Innenraum Leder braun (Leder Porsche Exclusive), Litronic, Keramik-Bremse, Soundpaket, PCM, Hardtop, Windschott usw., von privat, 54.500,- €. Tel. 0171/8477905
mehr: motor-klassik.de Nr. 40175

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

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



997 GT2, EZ 12/2008, 17000 km, 2. Hd., lückenlos SH, gepflegt bei PZ Ober-schwaben, keine Rennstrecke, Neuzustand, VB € 170.000,-, von privat. E-Mail: SchweizerA@web.de

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

FERODO®
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung



Beratung - Verkauf - Service

BELL HELMETS Direkt vom Importeur

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

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

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

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



Behnke BMW, Bj. 70, Motor 2l, BMW M10, Getriebe Hewland MK9-5 Gang, Zubehör, Regenreifen, Wagenpass, volle Historie bekannt, sofort einsatzbereit, 53.000,- €. Tel. 07156/7827

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



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

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



Verkaufe Rennwagen Gr. C Brackley mit 3000 ccm, V6 Motor Cosworth, 300 PS mit viel Zubehör, Preis auf Anfrage. Tel. Nat. CH-0041/79/7788471

Renntransporter



Geschlossene Autotransporter, 100 km/h, Ersatzrad, Klappe + Tür ab 13.000,- inkl. MwSt. weitere Extras wie Reifenregal, Winde, 2. Klappe ... möglich. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de H

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H

MOTOR SPORT aktuell **Jetzt online abonnieren!**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- **Leser werben Leser**
- **Testabos**
- **Jahresabos**
- **Geschenkabos**

www.motorsport-aktuell.com/abo

www.Rennsportshop.com

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 1958
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

Chefredaktion: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: sutton-images.com, XPB
Grafik und Produktion: Michael Heinz
(Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 1820
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Rammes, Kai Feyerabend (Stv.),
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:

Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

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

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

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

Leserbriefe

Wer fragt bitte die Fans?

Zur Zukunft des Motorsports
MSa 34/2017

Erst steigen Audi und VW Ende 2016 ohne Vorwarnung aus WEC und WRC aus, jetzt Porsche und Mercedes aus WEC bzw. DTM. WEC und DTM stehen dadurch vor dem Aus! Die Formel 1 führt ab 2019 den Halo ein. Die Motorsportwelt scheint sich immer rasanter zu verändern. Alles, was krach macht und Abgase produziert, ist jetzt nicht mehr angesagt. Aber wer fragt bitte die Fans, was sie sehen wollen? Formel E als einzige Alternative? Ohne Leidenschaft und ohne Emotion. Wenn die Hersteller und ihre Marketingstrategen sich da nicht selbst ein Eigentor schießen. Kein echter „Petrol-Head“ will Formel E sehen. Die echten Fans werden sich abwenden und eher zum historischen Motorsport wechseln, der sich seit Jahren steigender Beliebtheit erfreut. Als Beispiel seien das Eifel-Rallye-Festival und die Tourenwagen Classics genannt. Neue Käuferschichten für die Produkte der Premiumhersteller werden damit aber sicher nicht erschlossen. Die E-Fraktion kauft weder 911 noch AMG!

Stefan Knauber,
D-66450 Bexbach

Über den Kommentar Ihres Chefredakteurs Herrn Schurig zum Porsche-Ausstieg aus der WEC zum Saisonende 2017 bin ich schon ein wenig verwundert! Wo war denn MSa (und auch andere Medien), als sich ein Ausstieg seitens Porsche andeutete? Nirgends! Einen Statement in die Richtung „Porsche muss bleiben“ habe ich vergebens gesucht! Im Gegenteil: Porsche wurde es noch, durch Meldungen wie „Darum steigt Porsche zum Jahresende aus“ oder „Darum zieht Porsche den Ste-

cker“, im Vorfeld leicht gemacht, diese Entscheidung so zu treffen. Ich gebe natürlich zu, dass die Entscheidung seitens Porsche mit sehr großer Wahrscheinlichkeit sowieso so getroffen wäre, wie sie getroffen wurde, aber eine positiv interessierte Medienbegleitung hätte ich mir da schon gewünscht. Ich bin im Übrigen nicht der Meinung, dass Porsche jetzt der LMP1 den Gnadestoß versetzt (hat), sondern dieses schon bei der Hybrid-Einführung durch die/den FIA/ACO geschehen ist: Dieses Hybrid-Konzept war von Anfang an zum Scheitern verurteilt! Die laufenden Kosten sind immens hoch, die Medienpräsenz (mit Ausnahme von Le Mans) gering und die Kosten für einen Neueinstieg nahezu unerschwinglich. Darüber hinaus ist die Hybrid-Technologie extrem komplex und offensichtlich nicht für jeden Konzern (siehe Nissan) beherrschbar. Das Aussterben dieser LMP1-Kategorie war also mit deren Einführung absehbar.

Michael Franke,
D-44894 Bochum

An alle Leserbrief-schreibenden Grantler zum Thema Formel 1: Erfreut euch darüber, was der technische Fortschritt und die Gesellschaft noch zugestehen! Ich Zeitzeugen-Oldie aus der Ära von Jim Clark über Niki Lauda bis Ayrton Senna werde es nicht mehr erleben, aber ihr werdet euch mit Wasserstoff angetriebenen, selbstfahrenden, von Autokonzern-Managern und Oligarchen per Spielkonsole gesteuerten Formel-1-Rennern auseinandersetzen müssen. Ob an der Piste oder vor dem Fernseher! Deshalb mein Rat: heute an der Formel 1 Spaß haben. Besser wird es nicht!

Günther Stamm,
D-81547 München

Hoffentlich erlebe ich kein Formel-E-Rennen am Nürburgring!

Aber wenn es doch dazu kommt, dann fahre ich eben zukünftig zweimal im Jahr an die Ostsee ... einmal bei „Rad am Ring“ wie gewohnt, und dann auch noch bei der Formel E. Verpassen würde man ja nicht viel. Und mit richtigem Motorsport hat das Ganze eh nicht viel zu tun. Besser das Surfen der Stechmücken am Strand als rasselnde Fahrradketten und sirrende Elektromotoren. Im Übrigen sollte sich jeder Verfechter der ach so sauberen E-Technik mal fragen, woher zum einen der Strom für seinen „grünen“ Antrieb kommt. Vielleicht aus dem grenznahen französischen AKW? Und zum anderen: Wie entsorgt man in Zukunft den anfallenden Batterieschrott der E-Fahrzeuge? Bitte nicht in meinem Container.

Hans-Joachim Retterath,
D-53520 Döttinger Höhe

Endlich Berg-Cup zum Bergrennen Osnabrück MSa 34/2017

Gerade die MSa aus dem Briefkasten geholt – und siehe da: Endlich ein Bericht von einem Bergrennen – danke. Das neunte Bergrennen 2017 im Rahmen des KW Berg-Cups schaffte es mit Bildern in Ihre Zeitschrift. Leider fehlte der Hinweis auf die Webseite „www.berg-cup.de“ sowie die einzelnen Ergebnisse. Wenigstens die ersten Plätze der einzelnen Klassen wären schön gewesen.

Jürgen Hornung,
D-88138 Weißenberg

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 19. Aug. 2017: VLN-Lauf: ROWE 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen
- 2. Sep. 2017: VLN-Lauf: 40. RCM DMV Grenzlandrennen
- 08.-09. Sep. 2017: ADAC Rallye Niedersachsen
- 08.-10. Sep. 2017: 50. Int. AvD/GAMSC Bergrennen Unterfranken
- 22.-24. Sep. 2017: ADAC Masters Weekend „Großer Preis von Weingarten“

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 16. August

15.20	N24 Drive – Eifel Rallye Festival	N24
22.00	Rallycross-WM, Trois-Rivières (Zus.)	ORF Sport+

Donnerstag, 17. August

19.00	Rallye-WM Deutschland, Shakedown LIVE	Sport 1
23.30	Rallye-WM Deutschland, 1. Tag (Zus.)	Sport 1

Freitag, 18. August

23.00	Rallye-WM Deutschland, 2. Tag (Zus.)	Sport 1
23.30	DTM, Road to the Championship	Sport 1

Samstag, 19. August

11.10	F3-EM Zandvoort, 1. Rennen LIVE	N-TV
11.35	DTM Zandvoort, 1. Qualifying LIVE	ONE
12.00	Rallye-WM Dtltd., Special Stage LIVE	Sport 1
14.30	DTM Zandvoort, 1. Rennen LIVE	ARD
16.45	Audi TT Cup Zandvoort, 1. Rennen LIVE	Sport 1
19.30	Rallye-WM Deutschland, 3. Tag (Zus.)	Sport 1

Sonntag, 20. August

01.00	NASCAR Cup Series, Bristol LIVE	Motorvision TV
11.10	F3-EM Zandvoort, 2. Rennen LIVE	N-TV
11.55	DTM Zandvoort, 2. Qualifying LIVE	ONE
12.00	Rallye-WM Dtltd., Power Stage LIVE	Sport 1+
15.00	DTM Zandvoort, 2. Rennen LIVE	ARD
17.00	Audi TT Cup Zandvoort, 2. Rennen LIVE	Sport 1
19.25	Rallye-WM Dtltd., Power Stage (Wh.)	Sport 1
20.30	IndyCar Series, Pocono LIVE	Sport 1
00.00	Rallye-WM Deutschland, 4. Tag (Zus.)	Sport 1

Montag, 21. August

09.00	DTM Zandvoort, die Rennen (Zus.)	ORF Sport+
-------	----------------------------------	------------

Dienstag, 22. August

22.00	Formel-3-EM, Zandvoort (Zus.)	Eurosport 1
-------	-------------------------------	-------------

Motorrad

Freitag, 18. August

ab 09.30	MXGP-WM Frauenfeld, die Rennen (Wh.)	motorsport.tv
15.45/20.20	Supermoto-WM Chachagüi (Zus.)	motorsport.tv
16.10/19.45	Motocross-WM, Behind the Gate	motorsport.tv

Samstag, 19. August

10.30	Superbike-WM Lausitz, Qualifying LIVE	Eurosport 2
12.30	Superbike-WM Lausitz, 1. Rennen LIVE	Servus TV
13.00	Superbike-WM Lausitz, 1. Rennen LIVE	Eurosport 1

Sonntag, 20. August

11.30	Supersport-WM Lausitz, Rennen LIVE	Eurosport 1
12.30	Superbike-WM Lausitz, 2. Rennen LIVE	Servus TV
13.00	Superbike-WM Lausitz, 2. Rennen LIVE	Eurosport 1
13.00	MX2-WM Uddevalla, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
14.00	MXGP-WM Uddevalla, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
16.00	MX2-WM Uddevalla, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
17.00	MXGP-WM Uddevalla, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv

Livestreams/Internet

Freitag, 18. August

22.00	Rallye-WM Deutschland, 1. & 2. Tag (Zus.)	www.redbull.tv
-------	---	----------------

Samstag, 19. August

08.15	VLN Nürburgring, 5. Lauf LIVE	www.vln.de
11.50	Rallye-WM Dtltd., Power Stage LIVE	www.redbull.tv
22.00	Rallye-WM Deutschland, 3. Tag (Zus.)	www.redbull.tv

Sonntag, 20. August

ca. 16.45	Formel-3-EM Zandvoort, 3. Rennen LIVE	www.fiaf3europe.com
22.00	Rallye-WM Deutschland, 4. Tag (Zus.)	redbull.tv



VLN Lauf 5: Das einzige 6h-Rennen im Kalender ist das große Saisonhighlight



Superbike-WM Lausitzring: Die SBK-Stars kommen nach Deutschland



Rallye Deutschland: In den Mosel-Weinbergen geht wieder die Post ab

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

17.–20.8.	Rallye-WM, Deutschland	D
19.8.	VLN Nürburgring, 5. Lauf	D
19.8.	NASCAR Cup Series, Bristol/Tennessee	USA
19./20.8.	DTM, Zandvoort (+ F3-EM, TT Cup)	NL
19./20.8.	24h-Rennen, Zolder	B
20.8.	IndyCar Series, Pocono/Pennsylvania	USA
27.8.	Formel 1, Spa-Francorchamps	B

Motorrad

19./20.8.	Superbike-/Supersport-WM, Lausitzring	D
19./20.8.	IRRC/Road Racing, Schleiz	D
20.8.	Motocross-WM, Uddevalla	S
20.8.	Langbahn-GP, Eenrum	NL
27.8.	Motorrad-WM, Silverstone	GB

**SUPER
RACER**

RENNFAHRER GESUCHT! (M/W)

Zeig im Simulator, was du kannst und
werde Fahrer für eine Rennsaison!



So geht's: Stell Dein fahrerisches Können auf dem **upracer** Rennsimulator unter Beweis. Die Schnellsten zeigen dann im **Kartion-Bootcamp**, was in ihnen steckt. Im **Finale** kämpfen die 3 Besten im realen Rennfahrzeug um den Titel **SUPER RACER** und um den begehrten **Fahrerplatz** im Tourenwagen des Teichmann Racing Teams – in der VLN/RCN-Rennserie und über die komplette Saison 2018!

Und hier kannst Du Dein Können unter Beweis stellen:

SimRacing Expo // 16.09. – 17.09.2017
Essen Motor Show // 02.12. – 12.12.2017

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort
oder unter: www.ams.to/superracer

Eine Aktion von



& **upgraded**⁺
automotive group

Premium-Sponsor



Classic-Sponsor

