

# MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3,50 AZA 6010 Kriens



Rallye-WM

## Erster Sieg eines Briten in Finnland

S. 21



MotoGP

## Exklusiv-Interview mit Jorge Lorenzo

S. 28

24h Spa

## Mercedes bestraft, BMW triumphiert

S. 18



MotoGP

## Yamahas Bekenntnis zum Motorsport

S. 27

Formel 1

## Ferrari – kein Ausweg aus der Krise?

S. 6

Superbike-WM

## Marco Melandri 2017 zurück mit Ducati

S. 27

Formel 2

## Endlich bahnt sich eine Lösung an

S. 3

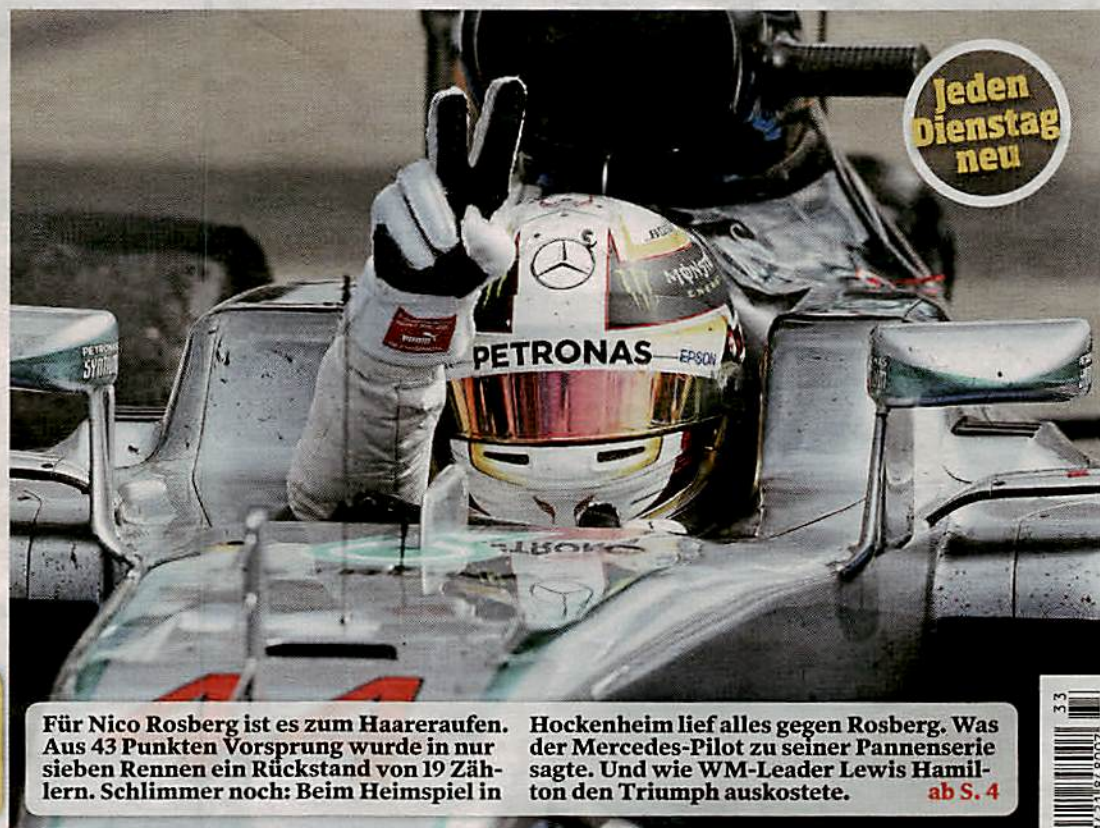
Endurance-WM

## Espargaró siegt, Aegerter stürzt

S. 34

### Formel 1: Lewis Hamilton gewinnt auch GP von Deutschland

# ROSBERG ENTZAUBERT



Jeden  
Dienstag  
neu

Für Nico Rosberg ist es zum Haareraufen. Aus 43 Punkten Vorsprung wurde in nur sieben Rennen ein Rückstand von 19 Zählern. Schlimmer noch: Beim Heimspiel in

Hockenheim lief alles gegen Rosberg. Was der Mercedes-Pilot zu seiner Pannenserie sagte. Und wie WM-Leader Lewis Hamilton den Triumph auskostete. **ab S. 4**

**motorsport-  
aktuell.com**

## LIEBE LESER!



**Christian Eichenberger**  
Chef vom Dienst

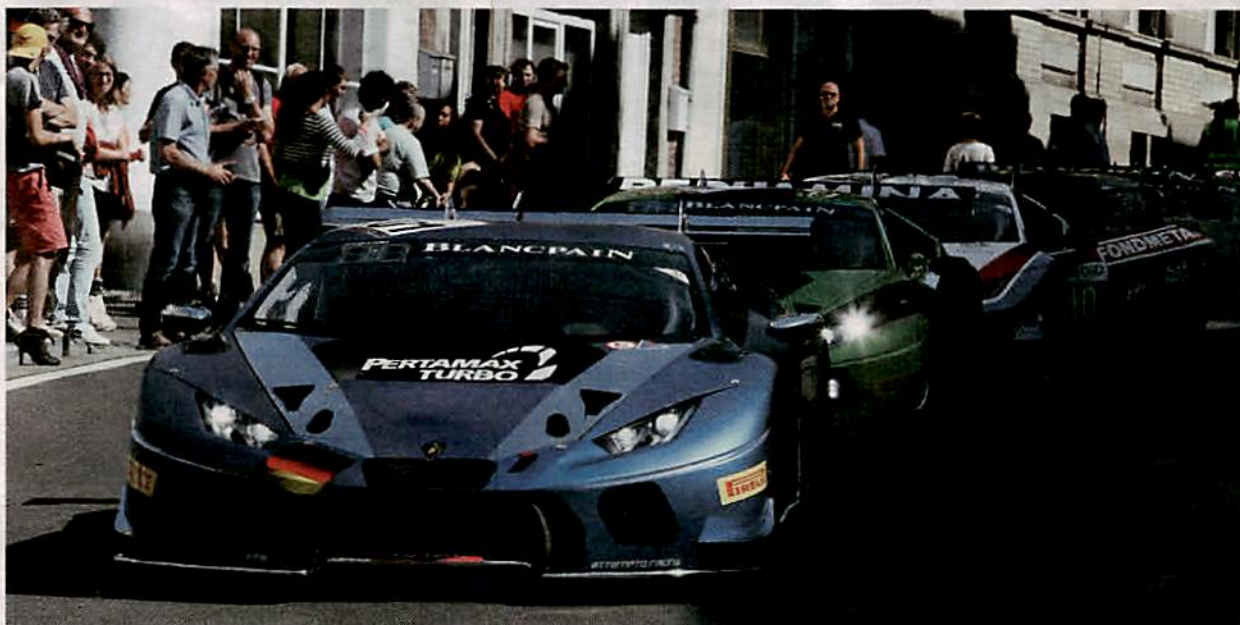
Sommerpause in der Formel 1. Und ein Bild wie vor einem Jahr: Lewis Hamilton liegt in Führung. Nico Rosberg hechelt hinterher (ab Seite 4). Manch einer im Fahrerlager sagt schon jetzt, die Sache sei gegessen. So weit wollen wir uns nicht aus dem Fenster lehnen. Aber bei sechs Siegen in den vergangenen sieben Rennen fällt es langsam schon schwer zu glauben, dass der amtierende Weltmeister das Heft nochmals aus der Hand gibt. Auch wenn er noch mindestens einmal von ganz hinten starten muss, weil er schon zu viele Antriebseinheiten verbraucht hat. Doch ob das Rosberg nochmals auf die Siegerstraße zurückbringt? Selbst Mercedes-Teamchef Toto Wolff sagt: «Wenn Lewis einen guten Tag hat, ist er unschlagbar.» Und Hamilton hatte in den letzten paar Wochen viele gute Tage. Fest steht: Auch wenn Red Bull massiv aufgeholt hat, den Titel werden die Silbernen unter sich ausmachen. Auch in Spa beim 24h-Klassiker sah alles nach einem Mercedes-Triumph aus. Zumindest bis zum Quali. Dann kam alles anders. Doch lesen Sie selber (ab Seite 18).

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



**WER?** Bruno Senna (BR)  
**WO?** Donington (GB)

**WAS?** Der neue Look der Formel E (Im Bild: Mahindra)



**WER?** Teilnehmer der 24h von Spa  
**WO?** Spa-Francorchamps (B)

**WAS?** Korso durch die Innenstadt der belgischen Kleinstadt, wo die Fans den GT3-Boliden mal so richtig nah kommen können



**WER?** Jari-Matti Latvala (FIN)  
**WO?** Ouninpohja (FIN)

**WAS?** Jährliches Wettspringen der weltweit besten Driftkünstler in den finnischen Wäldern – nicht nur die Weite ist beeindruckend

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- ! Formel 1: Halo kommt nun doch nicht 2017; Formel 2: Endlich eine Lösung? S. 3
- ! FORMEL 1 Rosberg von Hamilton entzaubert S. 4
- FORMEL 1 GP Deutschland – quo vadis? S. 6
- FORMEL 1 Interview mit Carlos Sainz jr. S. 10
- INDYCAR So lief das Rennen in Mid-Ohio S. 14
- GP2 Gasly gegen Sirotkin – Duell in Hockenheim S. 15
- GP3 Schweizer Frust beim Heimspiel S. 16
- LANGSTRECKEN-WM Nachspiel für Audi S. 17
- ! 24H SPA Mercedes bestraft, BMW obenauf S. 18
- ! RALLYE-WM Erster Sieg eines Briten in Finnland S. 21

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- ! MotoGP: Yamahas Bekenntnis; Superbike-WM: Melandri zu Ducati S. 27
- ! MOTOGP Interview mit Weltmeister Lorenzo S. 28
- MOTO2 Lüthi und Zarco bei Spielberg-Tests vorne S. 30
- IDM Fitz baut mit Sieg in Schleiz Führung aus S. 32
- ! ENDURANCE-WM Espargaró siegt in Suzuka S. 34
- MOTOCROSS-WM Stribbos triumphiert in Lommel S. 37

## PANORAMA

- AUTOMOBIL Rallycross – die Familie Hansen S. 42
- AUTOMOBIL August-Highlights im Rückspiegel S. 44
- BOXENGEFLÜSTER Achtung Fahrerlager; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 46
- IMPRESSUM S. 47
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSa-Tipp S. 47

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:  
SUTTON-IMAGES.COM

## KONTAKT

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

Formel 1

# «Halo» frühestens 2018

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Strategieguppe der Formel 1 hat die Einführung des Cockpitschutzes «Halo» für 2017 abgelehnt. Doch damit ist der «Heiligenschein» noch nicht ad acta gelegt. Weitere Tests werden folgen. Bis zum GP Monza sollen alle Teams Erfahrungen mit dem umstrittenen Bügel sammeln.

Seit Monaten wird diskutiert. Heftig diskutiert. Nicht nur im Fahrerlager, auch unter den Fans. Am Donnerstag vor dem Großen Preis von Deutschland ist im Rahmen einer Sitzung der Strategieguppe nun endlich eine Entscheidung gefallen. Und die Mehrheit der Fans dürfte darüber aufatmen: Der unförmige Heiligenschein wird nun doch nicht 2017 eingeführt. Die Versammlung der sechs Formel-1-Top-Teams in Genf hat die Einführung des «Halos» einstimmig abgelehnt. Ob der Cockpitschutz mit Verspätung 2018 kommt, steht noch in den Sternen. Bisher haben nur Ferrari und Red Bull mit dem Heiligenschein Erfahrungen gesammelt. Bis zum GP in Italien sollen alle Teams ein paar Runden damit fahren. Danach will man die Eindrücke aller Fahrer auswerten.

Die FIA hätte Halo mit dem Hinweis auf eine notwendige Sicherheitsmaßnahme auch



Der vorerst letzte Test: GP2-Leader Pierre Gasly im Red Bull bei einer Halo-Probefahrt in Silverstone

ohne die Unterstützung der Teams durchdrücken können. Doch Präsident Jean Todt hat im Meeting vor Hockenheim selber gegen die Einführung 2017 gestimmt.

### Vettel von Kollegen enttäuscht

Sebastian Vettel ist über das vorläufige «Nein zu Halo» enttäuscht. Der Heppenheimer beklagt sich, dass die Piloten beim Thema Sicherheit nicht mit einer Stimme sprechen: «Das hinterlässt einen falschen Eindruck. Die Mehrheit sagt, dass der Look nicht besonders gut ist. Aber es gibt nichts, das Todesfälle rechtfertigt. Wir haben immer aus Unfällen der Vergangenheit gelernt und die Sicherheit verbessert. Es wäre

also das erste Mal in der Geschichte der Menschheit, dass wir eine Lektion gelernt, aber nichts verändert haben.»

Auch Alexander Wurz, Vorsitzender der Fahrergewerkschaft GPDA, ist enttäuscht. Der Ex-GP-Pilot zweifelt daran, ob es bei der Entscheidungsfindung in erster Linie um die Sicherheit oder um das Business ging. Wurz: «Halo ist nicht sehr ästhetisch, aber die Forschung hat gezeigt, dass es Leben retten kann.» Der Österreicher hat in all den Diskussionen auch stets betont, dass die Form von Halo nicht endgültig sei. Wichtig wäre gewesen, dass man mal damit anfange. «Ich hoffe nur, wir bereuen diese Entscheidung nicht eines Tages.»

Ein Grund für das vorläufige «Nein zu Halo» ist die zu geringe Fahrpraxis. Von den bisher vier Fahrern, die Halo für eine Runde ans Cockpit geschnallt bekamen, haben zwei über ein Gefühl der Klaustrophobie geklagt. Auch gibt es Befürchtungen, dass es auf Strecken mit Steigungen wie in Spa oder Austin größere Sichtbehinderungen gibt. Der Punkt, an dem der zentrale Holm auf den Ring trifft, steht im Weg.

Doch nicht nur daran will die FIA arbeiten. Auch andere Lösungen sollen genauer getestet werden. Zum Beispiel eine geschlossene Cockpitkanzel oder ein ausfahrbarer Halo – ähnlich einem ausfahrbaren Überrollbügel bei Cabriolets. Der Cock-

pitschutz wäre dabei im Chassis versteckt und würde automatisch ausgelöst, wenn Sensoren melden, dass sich ein Objekt dem Cockpit nähert.

### Funkspruchverbot aufgehoben

Neben dem Halo wurden auch noch zwei weitere Themen diskutiert, die zuletzt unter den Fans für Ärger gesorgt haben. So soll das Funkverbot fast komplett aufgehoben werden. Es gilt in Zukunft nur noch in der Formationsrunde, damit die Fahrer keine Anweisungen zur Startprozedur bekommen. Sobald die Ampeln ausgehen, sollen die Kommandostände wieder ohne Einschränkungen mit den Fahrern reden dürfen.

Neu ist, dass künftig alle Funkprüche offengelegt werden müssen. Die Teams haben bisher immer delikate Informationen verschlüsselt an die Fahrer gesendet. Die Nutzung des sogenannten «Privacy Buttons» soll untersagt werden. Diese Änderung soll so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Das gilt auch für das Streitthema Streckenbegrenzung. Hier haben die Mitglieder eine einfache Meinung: Die Fahrer sollen künftig fahren dürfen, wo sie wollen – auch neben der Strecke –, ohne dass es eine Strafe gibt. Offenbar scheint das Ausnutzen von Auslaufzonen durch die Fahrer weniger Schaden anzurichten als die Diskussionen über die sogenannten «Tracklimits». ♦

Formel 2

# Wird jetzt aus der 3.5 die neue F2?

Als Präsident der Formel-1-Kommission hatte Gerhard Berger vor Jahren das Ziel formuliert: «Es muss eine klare Struktur für den Nachwuchs geben.» Jetzt ist sogar für die Formel 2 eine Lösung in Sicht.

Berger hat sein Amt als Präsident der Formel-1-Kommission längst niedergelegt. Doch sein Ziel wird weiterverfolgt: Der Nachwuchs soll wieder (wie früher) eine klare Struktur kriegen. Der Aufstieg für Otto Normalverbraucher nachvollziehbar sein. Soll heißen: Formel 4, Formel 3, Formel 2 und dann Formel 1. Ordnung in das Chaos zu bringen, war nicht einfach. Die

ersten Maßnahmen hatte Berger noch selbst ergriffen. Mit der Stärkung der Formel 3 und der Einführung der Formel 4 – weltweit. Zur Formel 2 meinte er damals: «Da muss man noch zuwarten. Aber das Problem wird sich von alleine lösen.»

Doch dem ist bis heute nicht so. Die oberste Automobilbehörde hat zwar versucht, aus der GP2 eine Formel 2 mit FIA-Prädikat zu machen, doch der Machtkampf zwischen FIA-Präsident Jean Todt und GP2-Organisator Bruno Michel endete in einer Pattsituation. Die GP2 bleibt ihrem Namen auch 2017 treu. So der aktuelle Informationsstand aus Hockenheim.

Doch die FIA hat noch ein zweites Ass im Ärmel. Und das

wurde nun ausgespielt. Die bis vor Kurzem noch unter dem Namen Renault 3.5 bekannte Konkurrenzserie zur GP2, die in diesem Jahr ohne Renault-Unterstützung als Formula 3.5 V8 durch Europa tingelt, könnte in die Bresche springen. Noch gibt es ein paar Fragen zu klären. Fix ist aber: Die Formel 3.5 V8 fährt 2017 im Rahmen der Langstrecken-WM mit FIA-Status. Was vermuten lässt, dass die oberste Automobilbehörde aus der einstigen Worldserie eine Formel 2 macht.

Geplant sind insgesamt sechs Rennen im Rahmen der WEC. Drei davon in Europa (Silverstone, Spa, Nürburgring), drei in Übersee: Fuji, Mexiko, Bahrain. Drei weitere Events sind in

Spanien geplant, dem «Mutterland» der Formel 3.5 V8.

Den drei Besten der Meisterschaft winken WEC-Tests: Der Meister darf LMP1 fahren, der Zweitplatzierte LMP2 und der Dritte kommt in den Genuss eines GT-Fahrzeugs. Außerdem

sollen den Teams die Frachtspeisen nach Übersee bezahlt werden. «Diese Kooperation mit der WEC ist das spektakulärste Projekt meiner Karriere», sagt Jaime Alguersuari sr., Vater des gleichnamigen Ex-GP-Piloten und Chef der Serie. ♦ CE



Bald Formel 2? Die Formula 3.5 fährt 2017 im Rahmen der WEC

Lewis Hamilton: Sechster Sieg in den vergangenen sieben Grands Prix



Mercedes

# Zu viel Biss

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Bis Sonntag um 14.02 Uhr war die Welt des Nico Rosberg in Ordnung. Dann kam er beim Start schlecht weg, und schon waren sein Teamkollege Lewis Hamilton sowie beide Red Bull durchgeschlüpft. Mit 19 Punkten Rückstand auf den Weltmeister geht der Deutsche jetzt in die Sommerpause. Nach dem Barcelona-GP lag Rosberg mal 43 Punkte vor Hamilton!

Die Goldkette um den Hals, eine Dose Cola auf dem Tisch und ein Kinder-Schoko-Bonbon – so empfing Lewis Hamilton knapp zwei Stunden nach dem Rennen die Medienvertreter. Ziemlich cool saß er dort – ganz im Stile: Zuerst habe ich Rosberg vernascht, jetzt die Kinder-schokolade.

Sechs Siege hat Lewis Hamilton in den letzten sieben Rennen abgegriffen. Den Rückstand von einst 43 Punkten auf Teamkollege Nico Rosberg hat er in einen Vorsprung von 19 Zählern umgewandelt. Dafür braucht er lediglich sieben Rennen – ein ziemlich starkes Stück, was der Weltmeister da abgezogen hat.

Einmal in Führung, ließ er sich auch in Hockenheim die Butter nicht vom Brot nehmen. Kein Fehler, die perfekte Taktik – alles passte. Teamchef Toto Wolff nickte nach dem Rennen nur anerkennend: «An guten Tagen ist Lewis nicht zu schlagen.» Das weiß auch Rosberg inzwischen. Und aus seiner Sicht kann man nur sagen: Lewis hat verdammt oft gute Tage. Vor allem gute Sonntage.

## Fünfmal ging etwas schief

In den Trainings lässt es der Weltenbummler nach außen hin recht gemütlich angehen. Und über den Samstag im Badischen meinte er selbstkritisch: «Der war nicht hundertprozentig.» «Nur» P2 am Start. Da saß die Welt für Rosberg noch in Ordnung aus. Doch dann reißt sich Panne an Panne. Es begann mit einem schlechten Start und endete damit, dass ihm zur Schluss der Speed fehlte, die Red Bull noch einzuholen. Fünfmal in den 67 Runden ging es was gründlich schief.

Wie bereits beim GP Ungarn verlor Rosberg den Spurt in der ersten Kurve. Obwohl er in Hockenheim mit 310 Metern nur halb so lang ist wie in Budapest: «Die Kupplung hat zu stark zugebissen. Ich habe gleich beim Start gespürt, dass das nicht wird», ärgerte sich Rosberg. An den ersten Metern konnte er noch mit Hamilton mithalten. Doch dann drehten die Hinterräder wegen des abrupten Kraftschlusses immer stärker durch. Bis zur ersten Kurve fliegen auch noch die beiden Re-



Rosberg gegen Verstappen: Das gab eine Fünf-Sekunden-Strafe



Freudentaumel im Parc fermé: Hamilton und seine Crew feiern



Durstig: Ricciardo genehmigt sich einen Schluck aus seinem Schuh



Start: Pole-Sitter Rosberg ist schon auf Platz 4 zurückgefallen

Bull von Daniel Ricciardo und Max Verstappen vorbei.

Damit war das Rennen bereits verloren. Rosberg fehlte selbst mit DRS der Topspeed, um die Bullen zu attackieren. Ricciardo war auf der Geraden 7 km/h schneller, Verstappen 4 km/h. Der geplante Undercut beim ersten Stopp funktionierte nicht. Weil Red Bull mit Verstappen antizipierte, und weil die ersten Reifenwechsel der Mercedes-Konkurrenz um sieben Zehntel schneller waren. Bei Rosberg gab es links hinten Probleme, das Rad abzunehmen.

Dann kam die 29. Runde. Rosberg versuchte, Verstappen in der Haarnadel aus dem Hinterhalt zu überholen. Der Holländer war gerade aus der Box gekommen und damit beschäftigt, seine Reifen auf Temperatur zu bringen. «Nico hat extrem spät gebremst. Ich musste die Lenkung aufnehmen, um ihn nicht zu treffen. Dann hat er einfach nicht mehr eingelenkt und mich neben die Strecke geschickt», beschwerte sich Verstappen auch über Funk.

So sahen es auch die Sportkommissare. Sie brummen Rosberg eine Fünf-Sekunden-Strafe auf. Tatbestand: «Drücken eines Gegners neben die Strecke.» Rosberg sah an diesem Angriff nichts Anstößiges: «Es war ein normaler Rennunfall. Auch nicht zu vergleichen mit Spielberg. Ich war echt überrascht, dass ich eine Strafe bekam. Aber die Sportkommissare entscheiden mal so und mal so.»

Während Teamchef Wolff sagte, man könne geteilter Meinung sein, schüttelte Niki Lauda seinen Kopf. «Tut mir leid. Die Strafe war verdient. Ich verstehe ja, dass Nico dem Verstappen so wenig Strafe wie möglich geben will. Aber

er darf es halt nicht so aussehen lassen. Er muss wenigstens so tun, als ob er er einlenkt.»

**8,6 statt fünf Sekunden**

Verstappen konnte sich von da an darauf beschränken, in einem Fünf-Sekunden-Fenster mit Rosberg zu bleiben. Die letzten Zweifel wurden beseitigt, als Rosberg vor dem dritten Stopp seine Strafe absitzen musste. Bevor der erste Mercedes-Mechaniker Hand anlegte, vergingen 8,6 statt 5,0 Sekunden. Unglaublich, aber wahr. In der hochtechnisierten Welt der Formel 1 versagte die Stoppuhr-Funktion auf einem ganz profanen i-Phone ihren Dienst. Sie blieb bei 2,1 Sekunden plötzlich stehen. «Dann waren wir zu konservativ, weil wir auf keinen Fall die Zeit unterschreiten wollten», erklärte Wolff.

Es hätte auch bei einem optimalen Stopp nichts genutzt, räumte Rosberg ein. Die Strategen sind sich nicht ganz sicher: «Verstappen hätten wir vielleicht kassieren können.» Tatsächlich lag der WM-Zweite nach dem dritten Stopp 5,9 Sekunden hinter den beiden Red Bull. Mehr als die Zeit, die er in den Boxen verloren hatte.

Bis ins Ziel schrumpfte der Abstand auf 2,4 Sekunden. Wolff: «Irgendetwas mit dem Set-up hat nicht gestimmt. Immer wenn Nico attackieren wollte, haben die Hinterreifen überhitzt.» Rosberg: «Ich hatte kein gutes Gefühl mit den Hinterreifen. Aber die Red Bull waren mit den Supersofts am Ende eh zu schnell für mich.»

Hamilton geht als verdienter Halbzeitmeister in die Sommerpause. Auch wenn er immer noch sagt: «Ich habe das Gefühl, als liege ich immer noch hinter Nico. Weil ich ja weiß dass mir noch eine Strafe bevorsteht (Wechsel des Turboladers, d. Red.)» ♦

**Ferrari vs. Red Bull**

**Wachablösung**

Von ANDREAS HAUPT und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Ferrari ist bei der Verfolgung von Mercedes ins zweite Glied aberutscht. Red Bull hat ab sofort die Rolle des Silberpfeil-Jägers inne. Für die Roten wird die zweite Saisonhälfte zum Härtestest. Der Druck in Italien wächst. Das weiß auch Sebastian Vettel und versucht zu beruhigen: «Wir wissen, wo wir ansetzen müssen.»**

Frust bei den Roten. Die Plätze 5 für Sebastian Vettel und 6 für Kimi Räikkönen beim Grand Prix von Deutschland sind ein Rückschlag, den die stolzen Italiener zuerst einmal verdauen müssen. Nicht nur, dass Mercedes unerreichbar bleibt (siehe auch Seite 6). Nun ist auch Red Bull Racing endgültig an dem ältesten Team in der Formel 1 vorbeigezogen.

Den deutschen Fans blieb es bei der Rückkehr der Formel 1 vergönnt, ihrem Liebling in Rot auf dem Podium zuzujubeln. Schon am Samstag hatte sich mit dem sechsten Rang im Qualifying angedeutet, dass Ferrari und Vettel in Deutschland schlicht die Geschwindigkeit fehlen würde, um Mercedes und sogar Red Bull zu fordern. Es kam wie erwartet. Zwar machte Vettel gegen Kimi Räikkönen eine Position gut, aber mehr war für den Heppenheim nicht drin.

«Für gewöhnlich sind wir im Rennen besser als im Qualifying, das war diesmal aber nicht so», musste Vettel feststellen.

«Wir sind zu sehr herumgerutscht. Und das hat die Reifen natürlich überstrapaziert. Die Plätze 5 und 6 waren das Maximum. Aber damit können wir natürlich nicht zufrieden sein.»

Immerhin sorgte der Ferrari-Star über Funk für Unterhaltung. Sein Renningenieur forderte ihn zu einem frühen dritten Boxenbesuch auf, um einen Undercut zu probieren. Vettels Antwort: «Es ist keiner da. Gegen wen sollen wir den Undercut versuchen?» Verstappen vor ihm war schon um etwa zehn Sekunden enteilt gewesen. Nach 67 Runden fehlten Vettel bereits über 32 Sekunden auf Sieger Hamilton. Räikkönen als Sechser lag gute

ist. In engen Kurven ist der SF16-H durchaus auf Mercedes- und Red-Bull-Niveau. Vettel versucht zu beruhigen: «Wir wissen, woran es liegt. Wir müssen nun einfach konzentriert weiterarbeiten.»

Das wird auch Red Bull tun. Denn der einstige Abo-Weltmeister hat Blut geleckt. Daniel Ricciardo lag im Ziel nur sieben Sekunden hinter Sieger Hamilton. Max Verstappen hatte als Dritter 13,4 sec Rückstand.

Am Start musste der Australier noch mit ansehen, wie sein 18-jähriger Stallrivale rotzfrech auf der Außenbahn an ihm vorbeipreschte. Ricciardo ging die erste Kurve hinter Hamilton etwas zu vorsichtig an. In der 40. Runde fand der dreifache GP-Sieger allerdings seinen Weg an Verstappen vorbei. Jedoch sah es so aus, als ob sich der Niederländer nicht sonderlich wehrte. Über Funk hatte er sowohl über Probleme auf den Supersoft- als auch auf den Softgummis geklagt.

Verstappen bestätigte diesen Eindruck: «Wir entschieden uns für zwei unterschiedliche Strategien, und ich habe Dani vorbeigelassen. Anschließend haben wir es als Team sehr gut gemacht.» Teamchef Christian Horner lobte den Teamspirit: «Die beiden haben heute gut zusammengespield.»

Mit der Ausbeute von 33 Punkten zog Red Bull in der Konstrukteurs-WM an Ferrari vorbei. Der Rückstand auf Mercedes ist massiv: 159 Zähler. «Da wird wohl nichts mehr zu machen sein», sagt Ricciardo. ♦

**«Die letzten Rennen waren ein wenig ruckelig.»**

SEBASTIAN VETTEL



fünf Sekunden hinter seinem Teamkollegen. «Es ist enttäuschend, nicht in der Lage zu sein, auf das Podium zu fahren», fasste Vettel zusammen. «Die letzten Rennen waren ein bisschen ruckelig. Aber allgemein steckt Speed im Auto.»

**Kein konstanter Abtrieb?**

Das Problem am Ferrari scheinen die langen Bögen zu sein. Die Vermutung liegt nahe, dass dort der Abtrieb nicht konstant

**KOMMENTAR**

**Der Fan lässt sich nicht gerne veräppeln**



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Am Donnerstag vor dem Deutschland-GP traf sich die Strategiergruppe zu einer nicht ganz unwichtigen Sitzung. Ganz oben auf der Traktandenliste stand der Cockpitschutz «Halo». Doch das war nicht der einzige Diskussionspunkt. Es war auch höchste Zeit über Funkverkehr, Track-Limits, Starts hinterm Safety Car und gelbe Flaggen zu sprechen. Über das Ergebnis der Sitzung kann man nur schmunzeln. Beispiel 1: Funkverbot.

Am Mittwoch vor Ungarn hatte die FIA gewarnt, man werde Kommunikationssünder noch härter bestrafen. Acht Tage später ist wieder (fast) alles erlaubt. Beispiel 2: Track Limits: In Budapest wurde man verwahrt, wenn man sich zu weit nach außen tragen ließ. Ab sofort darf wieder (fast) überall gefahren werden. Glaubwürdig ist dieser Zickzackkurs der FIA nicht. Bleibt zu hoffen, dass die Regeln nun stabiler bleiben. Der Fan lässt sich nicht gerne veräppeln. Siehe Hockenheim und die leeren Sitzplätze.



Chancenlos: Ferrari (hier Sebastian Vettel im Duell mit Fernando Alonso) ist nur noch dritte Kraft

## MOMENT MAL!

## Grande Casino

Man muss nicht Italienisch können, um die Bedeutung zu verstehen. Zumindest im direkten Zusammenhang mit Ferrari. Alles dreht sich, aber leider in die falsche Richtung. Oder viel zu viel um sich selbst. Momentan scheint es beim ältesten Rennstall der Formel 1 mal wieder zuzugehen wie bei Schalke 04, nur eben in Rot.

Der Abgang von James Allison ist der jüngste Beleg dafür, dass entweder die Erwartungshaltung zu hoch ist, ein Fehler im System

steckt, die Mannschaft nach der Radikalkur doch noch mehr Zeit braucht, um zusammenzuwachsen, oder die Stimmung nach dem enormen Druck durch Präsident Sergio Marchionne in einem Tief steckt. Es gibt viele Spekulationen, und vielleicht multipliziert sich das Problem auch. Nur das Resultat ist eindeutig: Ferrari ist weiter denn je von seinem Minimal-Saisonziel, Mercedes anzugreifen, entfernt. Oder, um einen Kommentar von Sebastian Vettel nach seinem verpatzten Quali in Hockenheim auf die gesamte Situation zu übertragen: «Es war irgendwo der Wurm drin, wir haben nicht den Speed, den wir haben sollten.»

Gerade ihm, der die große Deutsche Tradition bei Ferrari erfolgreich fortsetzen und seine eigene Karriere mit einem Titel made in Maranello krönen will, macht das derzeitige Leistungstief zu schaffen. Anders lässt sich die Dünnhäutigkeit des Heppenheimers vor den Fernsehmikrofonen nicht erklären. Vettel ist sonst keiner, der jammert, und Kritik kann er für gewöhnlich lausbubenhaft überspielen. Aber mitten in der Saison eine neue Richtung einschlagen zu müssen, das ist nicht so einfach zu verkraften. Auch nicht für ihn.

Vettel weiß jedoch, dass es auf ihn ankommt. Und auf den neuen Technikchef, denn Motorenexperte Mattia Binotti wird kaum auf dem Posten bleiben. Jock Clear, der leitende Ingenieur eher, oder vielleicht Paddy Lowe, falls der seinen Mercedes-Vertrag nicht verlängert. So lange aber bekommt

Vettel als Kapitän noch mehr Verantwortung. Natürlich wird er sich dieser stellen, schließlich geht es hier um die Erfüllung eines Jugendtraums. Er hat schon wieder ein Jahr verloren in seinem Unterfangen, den fünften Titel einzufahren. Doch über den Kampf zurück ins Spiel zu finden, ist bekanntlich eine deutsche Tugend.

Weiteres Versagen ausgeschlossen», hatte Maurizio Arrivabene schon nach den Enttäuschungen vor der Sommerpause gepredigt. Die Anspannung hat tiefe S-Kurven in sein Gesicht gemeißelt, der 59-jährige wirkt in seiner zweiten Formel-1-Saison um Jahre gealtert. Der Abgang von Allison setzt ihn noch ein bisschen mehr unter Druck. Ferrari wirkt aufgeschreckt, manchmal richtig verzweifelt. «Das ist sicher nicht die schwierigste Saison, die ich je hatte», versucht Vettel zu beschwichtigen, «wir wissen, dass wir nicht schnell genug sind. Das geht nicht über Nacht zu ändern, sonst würden wir das tun. Es gibt keinen Grund, die ganze Welt auf den Kopf zu stellen.»

Nicht nur Kolumnisten-Kollege Michael Schmidt wird bei solchen Sätzen unruhig. Er stellt die Frage: «Wie viel von den Durchhalteparolen ist Doping für die Ferrari und Beruhigungspille für die eigene Mannschaft, und wie viel ist Realitätsverlust?» Eben: Grande Casino, ein großes Durcheinander.



Elmar Brümmer

## Grand Prix von Deutschland

## Volle Dröhnung

Von ELMAR BRÜMMER

**Viel wurde im Vorfeld getan. Selbst die vier deutschen Piloten wurden eingespant. Doch am Ende kamen doch nur 56000 Zuschauer ins Badische. 60000 hätte man für eine schwarze Null gebraucht.**

Volle Dröhnung, das ist ja das, was man sich so wünscht bei einem Formel-1-Rennen, beim Großen Preis von Deutschland sowieso. Vielleicht trägt das jahrelange Gejammer, dass die Boliden von heute nicht mehr so klingen wie die von gestern, auch nicht gerade dazu bei, die Tribünen voller zu machen. Inzwischen haben die Veranstalter in aller Welt ein probates Gegenmittel gefunden und kombinieren die Rennwochenenden mit Konzerten. Pharell Williams in Baku, Kylie Mino-

gue in Singapur, Taylor Swift in Austin. In Hockenheim gab es am Wochenende eine solche Bühne nicht. Nur im Kultur- und Jugendhaus Pumpwerk traten die «Big Balls» auf – vor einer nicht allzu großen Kulisse.

Damit würde die Band im Verhältnis gesehen das Schicksal des GP von Deutschland teilen. Die angestrebten 60000 Zuschauer, mit denen ein Plusminus-null-Ergebnis für die Veranstalter drin gelgen hätte, wurde nicht erreicht: Es kamen «nur» 57000. «Wir müssen kämpfen», sagt Geschäftsführer Georg Seiler schon seit Wochen – auch um eine Perspektive für die Formel 1 in Deutschland überhaupt. Den Machern des Rennens kann man sicher nicht vorwerfen, dass sie nicht alles gegeben und getan hätten für eine erfolgreiche Rückkehr der Königsklasse nach Deutschland, nachdem 2015 schon der

Nürburgring aus finanziellen Gründen hatte passen müssen. Und es mag auch nicht ausschlaggebend dafür gewesen sein, dass kein großer Musik-Gig geboten wurde, schließlich soll es sich bei der F1 in erster Linie ja immer noch um eine Sportveranstaltung handeln.

**85 Euro pro Stunde sind zu viel**

Aber die allgemeine Eventkultur hat sich, ob man das nun gut findet oder schlecht, eben verändert. In Hockenheim machen sie alles so, wie es zu Schumi-Zeiten war, nur ohne Schumi eben. Wenn Mercedes-Boxengast Mick Schumacher den Daumen hebt, reicht das eben noch nicht, um die Massen zu locken. Denn die Formel 1 ist immer noch zu teuer, obwohl die Hockheimer für die ersten beiden Tage deutlich günstigere Tickets, gerade für Kinder, in Umlauf gebracht haben

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von CHRISTIAN EICHENBERGER



Vettel und der Krankenwagen

Sebastian Vettel hat kürzlich einen etwas besonderen Tracktest absolviert. Der Heppenheimer tauschte in Silverstone einen Ferrari 488 GTB gegen einen britischen Ambulanzwagen ein. Das passende Filmen gibt es auf Youtube: shell + job + swap.

Jenson Button musste im zweiten Training ins Krankenhaus nach Mannheim gebracht werden. Der Weltmeister von 2009 hatte über Sehstörungen geklagt. Zurück im Motodrom gab der Brite Entwarnung: «Alles gut. Da war lediglich ein Fremdkörper im Auge.»

Der hart geführte Zweikampf von Kimi Räikkönen und Max Verstappen beim GP Ungarn war auch in Hockenheim noch ein Thema. Nicht nur der Ferrari-Pilot, auch ein paar Kollegen warfen dem jungen Niederländer vor, er habe in der Bremszone die

Spur gewechselt. Verstappen lässt das kalt. Er meinte: «Ich habe Kimis Frontflügel nicht neben mir gesehen. Also war der Spurwechsel in Ordnung.»

Die beiden Künstler Jan Rambousek und Petr Milerski haben beim Deutschland-GP einen Teil ihrer aufwendig inszenierten Bilder ausgestellt. Die dort gezeigten Szenen von historisch teils wichtigen, aber nie im Bild festgehaltenen Szenen haben sogar Ex-Rennfahrer neugierig gemacht. Zu den Piloten mit einem Flair für Historisches zählten David Coulthard, Paul di Resta, Martin Brundle und Safety-Car-Pilot Bernd Mayländer. Mehr Infos zu den gelungenen Werken gibt es im Netz unter [www.unique-limited.com](http://www.unique-limited.com)

McLaren-Pilot Fernando Alonso feierte am Freitag seinen 35. Geburtstag mit einem Kuchen in Helmform. Der Spanier ist seit dem 12. Mai 2013 (oder 62 Rennen) sieglos.

Mick Schumacher war zu Gast in Hockenheim. Im Vorfeld des GP kickte der Sohn des siebenmaligen Weltmeisters Michael Schumacher im Team der Nazionale Piloti mit und steuerte sogar ein Tor bei. 25000 Zuschauer kamen in die Opel-Arena von Mainz. Auch

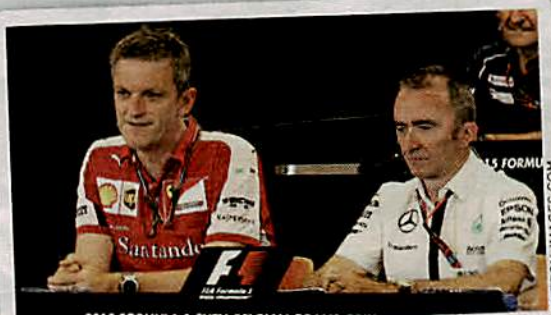
oder weil das gegnerische Team von Dirk Nowitzki angeführt wurde. David Coulthard schloss daraus: «Wenn es Stars zum Anfassen gibt, kommen auch Zuschauer.»

Sauber hat am Samstagabend den Schweizer Nationalfeiertag (1. August) vorgezogen und im Fahrerlager Würste gegrillt und Raclette serviert. Sauber-Pilot Felipe Nasr ließ es sich schmecken. Der Brasilianer flog nach dem Rennen heim nach Rio, um sich die olympischen Spiele anzusehen.



Alonso: Kuchen zum 35.

Jos Verstappen ist dem Hockenheim-GP ferngeblieben. Der Grund ist wenig schmeichelhaft. Jos hat seinen eigenen Vater verprügelt. Frans Verstappen hat inzwischen die Klage gegen seinen Sohn zurückgezogen. Der Ex-GP-Pilot hat schon mehrmals wegen Prügeleien Ärger gehabt.



Ferraris Vergangenheit und Zukunft? Allison und Lowe (r.)

# Nur auf den Autobahnen

Aber das Erlebnis Grand Prix erscheint auch deshalb unverhältnismäßig kostspielig, weil für den Gegenwert einer günstigen Urlaubswoche einfach zu wenig Königsklasse geboten wird. 400 Minuten Brutto-Pistenzeit über ein Wochenende, das kostet den Besucher umgerechnet auf die teuerste Tribünenkarte 85 Euro pro Stunde. Das ist weit mehr als der beste Tribünenplatz bei Bayern München kostet. «Wenn es billiger wäre, würden mehr Leute spontan hingehen», glaubt Vettel.

Natürlich kann man auf Bernie Ecclestone schimpfen, der angeblich zwischen 12 und 15 Millionen Euro Antrittsgeld von der Hockenheimring haben will. Aber das ist, zumindest aus Sicht des Promoters, sogar ein günstiger Preis. Ohne diesen Rabatt würde es wohl schon länger keine Formel 1 mehr in Deutschland geben.

Hockenhems Oberbürgermeister Dieter Gummer hat jedoch schon vor dem Wochenende gegenüber der Stuttgarter Zeitung klargemacht, dass er kein Defizit akzeptieren will – die Stadt ist mit 94 Prozent Anteilen Hauptgesellschafter am Ring. Im Jahr 2014 hatte er schon zwei Millionen Euro Verluste aus dem Grand Prix in seinen Büchern stehen. Er kündigte in dem Interview an: «Das Ergebnis in diesem Jahr wird die Diskussionsgrundlage sein, ob der GP von Deutschland 2018 bei uns stattfinden kann und ob wir in Verhandlungen darüber hinaus treten werden.» An den Schulen der Großen Kreisstadt lief ein Malwettbewerb unter dem Motto «Hockenheim lebt Formel 1» – aber ist diese Liebe auf Dauer groß genug?

Was das Zuschauer-Ergebnis von Sonntag für die Kalkulation und die Entscheidungen in Sa-

chen Zukunft der F1 in Deutschland bedeutet, ist erneut Verhandlungssache – und bleibt damit eine Zitterpartie. Hockenheim gilt schließlich auch als erster Anwärter für das Rennen am nächsten Jahr, denn an ein Finanzierungswunder in der Eifel mag keiner so recht glauben. «F1 machen wir nicht um jeden Preis», sagt Nürburgring-Geschäftsführer Mirco Markfort.

Von der baden-württembergischen Landesregierung ist, obwohl sie das Image des Autoland zu vertreten hat, keine Unterstützung zu erwarten. Die Industrie leistet, zumindest was Mercedes-Benz angeht, bereits ihre Beiträge. Dass jedoch ausgerechnet die fünf Blocks mit den guten Plätzen ausgangs von Start und Ziel vom ersten Tag an durch riesige grüne Werbebanner eines Uhrenherstellers abgedeckt waren, deutet auf ein insgesamt großes schwelendes

Problem hin. Solche Aktionen waren zuvor nur auf Strecken wie in Shanghai oder Istanbul zu sehen, wo der Zuspruch insgesamt gering ist, sich die Veranstalter aber keine Blöße geben wollen. Zuletzt hatte man auch in Spielberg zu dem Mittel greifen müssen. Das Rennen in Österreich, nach dem MSA einen Bericht mit ähnlichem Tenor veröffentlicht hatte, untermauert nur den Popularitätsverlust der Formel 1 bei den Zuschauern. Denn dort war alles moderner, als es in Hockenheim sein kann, Hausherr Red Bull ist mit allen Eventregeln vertraut – und trotzdem zeigte sich ein ähnlich enttäuschendes Bild.

## Nur Autobahnen sind dicht

Das wahre Rennen am letzten Juli-Wochenende hatte auf den Autobahnen stattgefunden, auch auf jenen rund um Hockenheim, denn alle 16 deutschen Bundesländer hatten Ferien. Auch eine Menge Niederländer rauschten vorbei, obwohl auf diese und ihre Camping- und Fankultur angesichts des Verstappen-Hochs auch Georg Seiler gesetzt hatte. Die werden wohl eher nach Spa kommen. Es hätte aber auch für die Einheimischen eine Menge gute Gründe gegeben, am Motodrom Halt zu machen: Seit der Jahrtausendwende hat Deutschland neunmal den Fahrer-Weltmeister gestellt und zuletzt zweimal hintereinander den Team-Champion. Nico Rosberg liefert sich ein dramatisches Titelrennen mit Lewis Hamilton, Sebastian Vettel kam erstmals in Ferrari-Rot auf die Strecke, die nur eine halbe Stunde von seinem Heimatort entfernt liegt, dazu gab es mit Pascal Wehrlein und Nico Hülkenberg noch zwei weitere einheimische Piloten. Allein, eine Begeisterung wie einst Michael Schumacher, als die Besucherzahl in sechsstellige Regionen schnellte, ruft das alles nicht mehr hervor. Sind die deutschen Fans zu satt?

Den einen großen Grund für die erkaltete Liebe der Autonation zum Motorsport gibt es nicht, die Ursachen sind vielschichtig, viele Probleme hausgemacht: Die Protagonisten selbst reden ihr Produkt immer wieder schlecht, das Reglement ist zu kompliziert geworden, die Autos sind nicht spektakulär genug, es gibt zu wenige charismatische Fahrerpersönlichkeiten... Jeder mag seinen eigenen Grund haben. Deshalb bleibt die Zukunft der Formel 1 in Deutschland offen. Nur die Autobahnen sind immer dicht. ♦

## NACHRICHTEN

### Wird Haryanto in Spa durch Ocon ersetzt?

Manor Britischen Medienberichten zufolge sind die Tage von Rio Haryanto bei Manor gezählt. Der Indonesier hat zwar einen Einjahresvertrag, aber angeblich fehlen sieben Millionen Dollar. Rio könnte also schon in Spa nur noch Zuschauer sein. Ein Ersatzmann stünde bereit: Esteban Ocon. Der von Mercedes an Renault ausgeliehene Franzose würde bei Manor auf Pascal Wehrlein treffen – ein interessanter Vergleich für Mercedes im Hinblick auf die Zukunft. Auch der Name von Indy-500-Sieger Alex Rossi ist gefallen. Der US-Boy fuhr schon 2015 für Manor.



Haryanto: In Spa Zuschauer?

### Fall Rosberg kommt nicht wieder vor

**Gelbe Flaggen** Am Donnerstag vor dem Hockenheim-GP wurde im Rahmen der Teamsitzung nicht nur über «Hallo», Funkverbot und Streckengrenzungen (siehe Seite 3) diskutiert, es ging auch um den Fall «Rosberg» in Ungarn. Genauer gesagt um die Regel mit den doppelt geschwenkten gelben Flaggen. Bisher hieß dieses Signal: Der Fahrer muss sein Auto in einem angemessenen Zeitraum zum Stillstand bringen. Ab sofort bedeutet es: Rot gleich Unterbrechung. Würde der Fall Rosberg in Ungarn noch einmal passieren, würden alle Rundenzeiten der auf der Strecke befindlichen Fahrzeuge gestrichen. Bei einfachen gelben Flaggen muss der Fahrer wie früher kurz seinen Fuß vom Gas nehmen.

### Stehender Start bei abtrocknender Piste

**Safety Car** Ebenfalls beschlossen wurde: Wird in Zukunft ein Rennen wegen starken Regens hinter dem Safety Car gestartet, folgt bei Verbesserung der Bedingungen ein stehender Start mit der Startaufstellung des Trainingsergebnisses. ♦ CE/TG



An mangelnder Werbung fehlte es nicht: Vettel, Rosberg, Hülkenberg und Wehrlein auf «Promo-Tour»



Trauriges Bild: Abgedeckte Tribünen

Hockenheim 2016: Auch im Motodrom gab es leere Ränge

## Technik

# Ferrari mit Schachbrettmuster

Von TOBIAS GRÜNER

Eigentlich war beim letzten Grand Prix vor der Sommerpause in Sachen Technik-Updates nicht viel zu erwarten. Erst recht nicht, da das Rennen in Budapest nur sieben Tage zuvor stattgefunden hatte. Doch in Hockenheim konnte man immerhin ein paar kleine Neuheiten entdecken.

Die größte Ausbaustufe ließ Toro Rosso ans Auto schrauben. Nachdem in Ungarn schon der erste Teil des großen Pakets debütiert hatte, wurde in Hockenheim der zweite Teil nachgelegt. Jetzt stand vor allem die Aerodynamik im Mittelpunkt. Am Frontflügel wurde das innere Kaskaden-Element neu gestaltet. Dem Unterboden wurden im Bereich vor den Hinterreifen mehr Schlitze hinzugefügt. Und die Leitbleche seitlich am Chassis stehen nun nicht mehr nur senkrecht nach oben sondern biegen sich über die Kante des Seitenkastens rüber.

Den Ertrag des Technik-Kraftakts kurz vor der Sommerpause konnten Carlos Sainz jr. und Daniil Kvyat aber noch nicht ernten. In Hockenheim spielte der Power-Nachteil des alten Ferrar



Wie flexibel ist der Flügel? Ferrari testete am Räikkönen-Auto mit Kamera und Schachbrettmuster

ri-Triebwerks einfach eine zu große Rolle.

Besser lief es bei Williams. Das Testprogramm aus Budapest mit verschiedenen Nasen- und Frontflügelspezifikationen wurde im Hockenheim-Training fortgeführt. Im Gegensatz zu Ungarn kamen in Hockenheim

am Ende im Rennen die Neuteile zum Einsatz. Prompt fuhren Valtteri Bottas und Felipe Massa im Qualifying wieder auf Force-India-Niveau. Nur die drei Top-Teams Mercedes, Red Bull und Ferrari waren schneller.

Williams half auch ein modifizierter Unterboden und eine

neue Hinterachskonstruktion bei der Fahrt aus der Krise. Und das Streckenlayout, das nicht vollen Abtrieb verlangt. Ob der Martini-Renner wieder regelmäßig punktet, wird man wohl erst in Singapur sehen, wenn wieder maximaler Anpressdruck verlangt ist.

Ein interessantes Technik-Upgrade konnte man auch am McLaren erkennen. Die Ingenieure ließen einen zusätzlichen Flügel auf der Unterbodenkufe montieren. Das konnte man bisher nur von Red Bull. Die Idee, mit dem der Luftfluss im unteren Chassisbereich beruhigt werden soll, war bisher von niemand anderem kopiert worden.

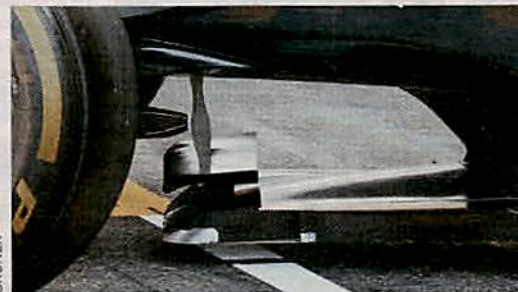
## Red Bull mit leichtem Flügel

Apropos Red Bull: Heimlich still und leise fährt der RB12 schon seit Budapest mit einem neuen Frontflügel. Von außen sind zwischen Neu und Alt keine Unterschiede zu erkennen. Das Geheimnis liegt im Gewicht. Die modifizierte Version ist deutlich leichter, wodurch sich Ballast effizienter verteilen lässt.

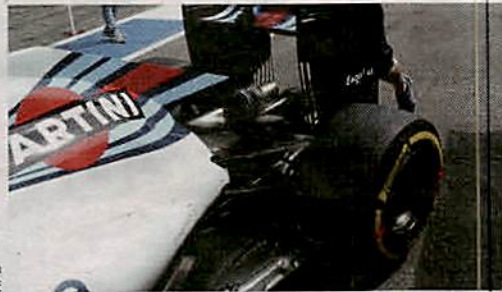
Auch Ferrari versucht, den Rückstand mit einem neuen Frontflügel zu reduzieren. Im Training war das Räikkönen-Auto mit einer speziellen Fingerkamera auf der Nase ausgerüstet. Sie war auf den Frontflügel gerichtet und sollte Erkenntnisse über die Verbiegung im Luftstrom liefern. Um den Grad der Flexibilität genau bestimmen zu können, ließen die Ingenieure einige Elemente auf der rechten Seite mit einem Schachbrettmuster bekleben.



Toro Rosso: Gebogene Leitbleche am Seitenkasten



McLaren: Mit einer «Red-Bull»-Kufe am Unterboden



Williams: Mit einer neuen Hinterachse aus der Krise

## Zahl und Zitat des Wochenendes

# Vettel schiebt für Pirelli Überstunden

Nicht für alle Fahrer begann die Sommerpause nach dem Fallen der Zielflagge in Hockenheim. Sebastian Vettel testet diese Woche in Fiorano die neuen Pirelli-Reifen.

Kaum war das Heimspiel für Sebastian Vettel vorüber, musste er Montagmorgen in Fiorano schon wieder ins Cockpit klettern. Und zwar nicht zum Spaß. Sondern um die neuen Reifen von Pirelli für 2017 zu testen.

Um möglichst verlässliche Daten zu kriegen, haben Ferrari, Red Bull und Mercedes je ein

Auto gebaut, das den bis zu 25 Prozent höheren Abtriebswerten, die im kommenden Jahr erwartet werden, entspricht. Das heißt: mit größeren Flügeln, Schürzen, einem profilierten Unterboden und einem größeren Diffusor.

Die drei Teams teilen sich die Testarbeit untereinander brüderlich auf. Jedes der Teams soll acht Testtage absolvieren. Ferrari machte gestern Montag den Anfang. Mit Regenreifen.

Warum Regenreifen? Weil sie für Pirelli eine noch größere Herausforderung darstellen als die

Slicks. Der aktuelle Regenreifen verdrängt bei 300 km/h pro Sekunde 65 Liter Wasser. Im Vergleich dazu liegt der Intermediate lediglich bei 25 Prozent. Auf nasser Piste ist ein breiter Reifen eher hinderlich. Er vergrößert die Aquaplaninggefahr.

Red Bull wird die Testfahrten mit den 2017er-Reifen am Mittwoch und Donnerstag mit Sébastien Buemi am Steuer in Mugello fortsetzen. Dann wird erstmals mit Slicks geprobt. Mercedes ist dann vom 6.-8. September und am 21./22.9. in Le Castellet im Einsatz. ♦ CE/MS

«Lewis ist ein Mega-Naturtalent, der sich leider immer wieder darauf ausruhen kann.»

NICO ROSBERG



Pirelli: 24 Testtage geplant

**MOTORSPORT**  
aktuell

# RUMSCHRAUBEN

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

**GRATIS**



## BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

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

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Wils Obereschweg (Voratz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19 \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

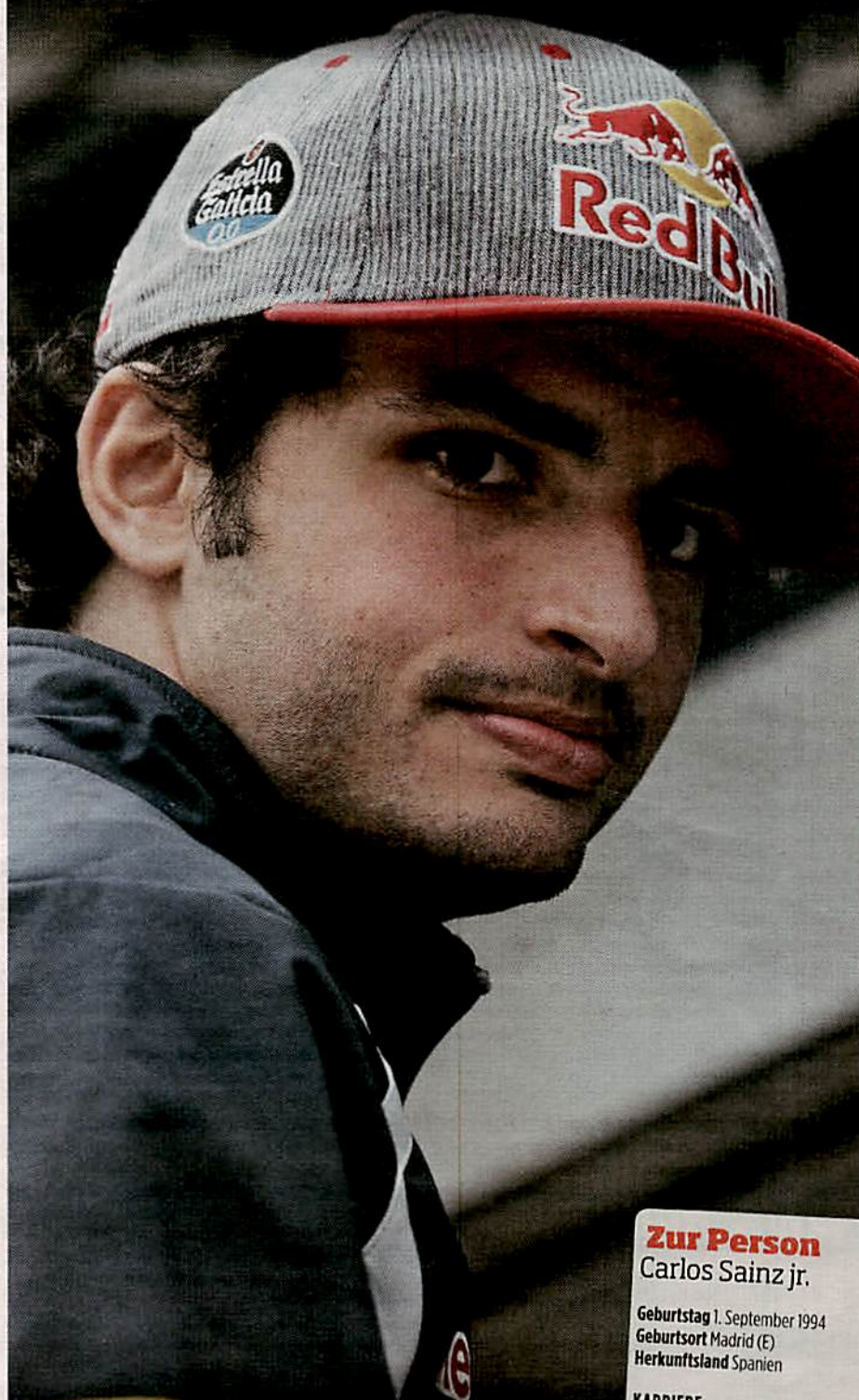
**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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

Carlos Sainz jr.: In Hockenheim nicht ganz auf der Höhe, aber sonst eine bisher starke Saison



Carlos Sainz jr.

«Mit Max auf Augenhöhe»

### Zur Person Carlos Sainz jr.

Geburtstag 1. September 1994  
Geburtsort Madrid (E)  
Herkunftsland Spanien

#### KARRIERE

2005–2009 Karting  
2010 Europäische Formel BMW (4.)  
2011 Formel Renault Eurocup 2.0 (2.),  
Renault NEC 2.0 (Meister)  
2012 Formel 3 Euroserie (9.), Britische  
Formel 3 (6.)  
2013 GP3 (10.), Renault 3.5 (19.), 1. For-  
mel-1-Tests mit Toro Rosso/Red Bull  
2014 Renault 3.5 (Meister mit 7 Siegen)  
2015 Formel 1 mit Toro Rosso (15., bes-  
tes Ergebnis: Rang 7 GP USA)  
2016 Formel 1 mit Toro Rosso (zurzeit  
WM-11. mit 30 Punkten, bestes Ergebnis  
bis jetzt: Rang 6 GP Spanien)

#### HOBBYS

Fußball, Tennis, Wakeboarding, Fahrrad

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

Carlos Sainz jr. zählt zu den Überraschungen der ersten F1-Jahreshälfte. Der Spanier fährt – sieht man vom GP in Hockenheim ab – regelmäßig in die Punkte, macht kaum Fehler und hat seinen Teamkollegen klar im Griff. Einige glauben, er wäre im Red Bull genauso schnell wie Max Verstappen.

Das Rennen in Hockenheim lief nicht nach Plan. Warum?

CARLOS SAINZ: Es fing gut an. Ich hatte vier Positionen gewonnen, lag auf P11. Doch dann hat vorne rechts beim Boxenstopp etwas geklemmt.

Wie viel hast du verloren?

Vier Sekunden. Und alle vier Positionen.

«Es ist gut zu wissen, wie es 2017 weitergeht.»

CARLOS SAINZ



die ich zuvor gutgemacht habe. Von Hockenheim abgesehen hast du mit sehr soliden Leistungen auf dich aufmerksam gemacht. Woher kommt das?

Zwei Gründe: Erstens bin ich als Fahrer gereift. Zweitens ist das Team ein Jahr erfahrener und das Auto zuverlässiger als noch 2015. Diese Kombination macht es aus, dass wir bisher ganz gut dastehen. Aber solche Zwischenfälle wie beim Boxenstopp sind natürlich ärgerlich. Hat der Weggang von Max Verstappen zu Red Bull Racing auch dazu beigetragen, dass deine Leistungskurve nach oben zeigt?

Nein, das hat damit nichts zu tun. Die Punkte, die ich bis jetzt geholt habe, hätte ich oder habe ich auch an der Seite von Verstappen geholt.

Es gibt Stimmen, die sagen, du würdest im Red Bull dieselbe Figur abgeben wie Verstappen. Was sagst du dazu?

Während unserer gemeinsamen Zeit bei Toro Rosso lagen zwischen uns immer nur ein paar Zehntel. Manchmal hat das Pendel zu seinen Gunsten ausgeschlagen. Dann wieder zu meinen. Wir waren mehr oder weniger auf Augenhöhe.

Ist euer Vorjahres-Ferrari ein großer Nachteil im Wettrüsten?

Sagen wir es so: Er ist sicher kein Vorteil. McLaren hat in den letzten Rennen Boden gutgemacht. Force India ist auch sehr stark. Und auf Strecken wie Spa oder Monza werden wir uns schwer tun.

Aufgrund der fehlenden Power?

Ja, das haben wir zum Teil schon hier zu spüren gekriegt.

Wo stufst du Toro Rosso denn ein – im Hinblick auf die zweite Saisonhälfte?

Das wird von der Strecke abhängig sein. Manchmal sind wir vierte Kraft, dann wieder nur siebte. Hinter den drei Top-Teams ist es sehr eng. Da kann auch mal die Tagesform entscheiden. In Ungarn hatte ich zum Beispiel ein super Qualifying unter schwierigen Bedingungen. Dann ist am Start Alonso vorbeigerauscht. Und ich konnte ihn nicht mehr überholen. Wie gesagt: Spa und Monza wird nicht einfach für uns. Für Singapur rechne ich mir dafür wieder gute Chancen aus.

Du sitzt für 2017 fest im Sattel. Gibt dir das Schub für die zweite Saisonhälfte?

Es ist ein gutes Gefühl zu wissen, wie es weitergeht. Vor allem so früh während der Saison. Ich weiß aus eigener Erfahrung, wie hibbelig man wird, wenn man erst kurz vor dem Test- oder Saisonstart bestätigt wird. Und ich freue mich auf ein drittes Jahr bei Toro Rosso. Ihr geht 2016 zurück auf Renault-Motoren. Ein Vor- oder Nachteil?

Wenn man sieht, welche Fortschritte Renault in den letzten Monaten gemacht hat, dann blicke ich diesem Wechsel sehr zuversichtlich entgegen. Auch weil ihr dann wieder dieselbe Antriebseinheit habt wie Red Bull?

Die beiden Teams sitzen hier in der Energy-Station zwar unter demselben Dach. Aber sie operieren autonom. Ich sehe da also keinen Vorteil.

Nochmals zurück zu deinem Ex-Teamkollegen: Wie schätzt du das Duell zwischen Räikkönen und Verstappen in Ungarn ein? Darüber wurde ja viel geredet.

Wir haben das in der Fahrerbesprechung thematisiert. Und wir sind uns einig, dass Spurwechsel in der Bremszone gefährlich sein können. Ich glaube, die Stewards müssen da in Zukunft genauer hinschauen. Das heißt, man sollte für Spurwechsel in Bremszonen eine Strafe aussprechen?

Ja, wenn sie offensichtlich sind. Welche Haltung hast du in der Diskussion um den Cockpitschutz «Halo»?

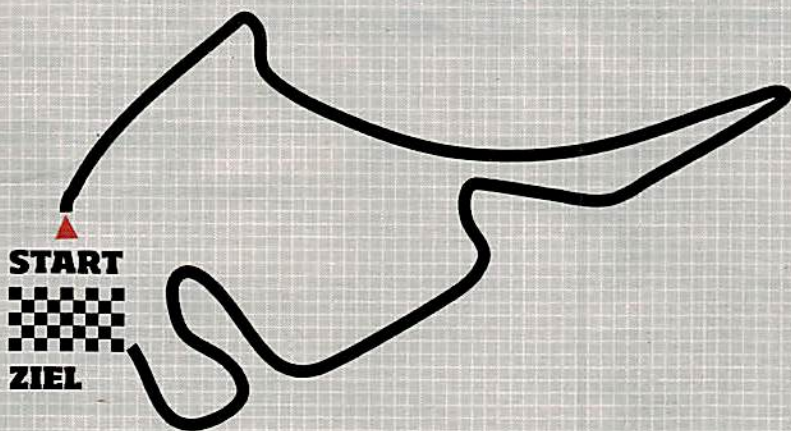
Ich habe es bisher noch nicht getestet. Also fehlt mir im Moment noch die Perspektive aus dem Cockpit. Ich finde es richtig, dass wir es alle zuerst ausprobieren sollen, bevor es im Reglement verankert wird. Ob die Meinung von uns Fahrern dann berücksichtigt wird und ein Gewicht hat, steht auf einem anderen Blatt Papier.

Wenn du sagst, ihr hattet in der Fahrerbesprechung darüber diskutiert: Wie sieht es denn unter deinen Arbeitskollegen aus?

Rund 80 Prozent sind dafür. Zehn Prozent wissen es noch nicht. Und knapp zehn Prozent sind eindeutig dagegen. ♦

STRECKE

GP Deutschland / Hockenheim



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (bla markiert), Supersoft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set losfahren, mit dem sie im Quali ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensätze. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebseinheiten pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Hockenheimring hatte 2016 zwei DRS-Zonen: nach der Nordkurve (Kurve) und auf der Parabolika.

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Deutschland



< Nico Hülkenberg (7.)

«Wir dachten, dass wir mit zwei Stopps durchkommen. Haben uns dann aber rasch für eine Dreistopp-Strategie entschieden. Platz 7 war das Maximum, was wir rausholen konnten.»

Jenson Button (8.) >

«Ich habe am Start ein paar Positionen gewonnen. Und so den Grundstein für eine Ankunft in den Punkterängen gelegt. Danach ging es eigentlich nur noch darum, die Reifen zu schonen.»



< Valtteri Bottas (9.)

«Das Rennen lief ganz gut, bis uns Force India mit einem Undercut erwischte. Sie waren auf einer Drei-, wir auf einer Zweistopp-Strategie. Das war sicher nicht die richtige Taktik.»



Romain Grosjean (13.) >

«Im mittleren Stint bin ich hinter dem Renault festgehangen. Dabei sind die Bremsen zu heiß geworden. Sonst wären vielleicht Punkte möglich gewesen. Das Auto war nämlich nicht schlecht.»



< Daniil Kvyat (15.)

«Ich hatte zu wenig Grip. Und auf den Geraden auch zu wenig Power. Ich hatte eigentlich keine reelle Chance, die Autos vor mir anzugreifen. Von den Punkten waren wir viel zu weit weg.»



Pascal Wehrlein (17.) >

«Das war kein schlechtes Rennen. Wir sind vor Sauber geblieben und haben auch einen Renault in Schach gehalten. Dass ich keine Endplatte mehr am Frontflügel hatte, war nicht so schlimm.»



TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.	2. Freies Training (Fr) min/Rdn.	3. Freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Rosberg 1:15,517 (32)	1. Rosberg 1:15,614 (43)	1. Rosberg 1:15,837 (16)	1. Wehrlein 341,0
2. Hamilton 1:15,843 (30)	2. Hamilton 1:16,008 (36)	2. Hamilton 1:15,795 (19)	2. Haryanto 340,4
3. Vettel 1:16,667 (29)	3. Vettel 1:16,208 (39)	3. Ricciardo 1:15,837 (13)	3. Magnussen 339,1
4. Räikkönen 1:16,852 (23)	4. Verstappen 1:16,456 (40)	4. Räikkönen 1:15,902 (16)	4. Rosberg 339,0
5. Verstappen 1:16,927 (29)	5. Ricciardo 1:16,490 (38)	5. Vettel 1:16,104 (20)	5. Hamilton 338,8
6. Ricciardo 1:17,089 (30)	6. Räikkönen 1:16,512 (45)	6. Verstappen 1:16,182 (23)	6. Bottas 338,0
7. Alonso 1:17,183 (18)	7. Hülkenberg 1:16,781 (43)	7. Bottas 1:16,400 (28)	7. Räikkönen 337,7
8. Button 1:17,612 (15)	8. Button 1:17,087 (16)	8. Massa 1:16,630 (26)	8. Vettel 336,7
9. Kvyat 1:18,008 (25)	9. Pérez 1:17,148 (44)	9. Alonso 1:16,916 (11)	9. Massa 336,4
10. Sainz jr. 1:18,044 (22)	10. Alonso 1:17,225 (21)	10. Hülkenberg 1:16,972 (16)	10. Pérez 335,8
11. Ericsson 1:18,198 (28)	11. Sainz jr. 1:17,342 (32)	11. Sainz jr. 1:17,028 (20)	11. Palmer 335,6
12. Bottas 1:18,210 (37)	12. Kvyat 1:17,367 (38)	12. Pérez 1:17,066 (10)	12. Hülkenberg 334,7
13. Massa 1:18,322 (33)	13. Bottas 1:17,425 (44)	13. Gutiérrez 1:17,160 (17)	13. Ericsson 334,6
14. Grosjean 1:18,589 (20)	14. Grosjean 1:17,602 (13)	14. Kvyat 1:17,227 (19)	14. Verstappen 334,5
15. Hülkenberg 1:18,591 (35)	15. Massa 1:17,686 (40)	15. Magnussen 1:17,351 (9)	15. Gutiérrez 334,1
16. Pérez 1:18,628 (29)	16. Gutiérrez 1:18,005 (42)	16. Palmer 1:17,473 (23)	16. Grosjean 334,0
17. Leclerc* 1:18,882 (32)	17. Magnussen 1:18,056 (46)	17. Magnussen 1:17,685 (19)	17. Ricciardo 332,9
18. Magnussen 1:18,933 (35)	18. Ericsson 1:18,130 (28)	18. Nasr 1:18,057 (24)	18. Nasr 332,3
19. Nasr 1:18,961 (22)	19. Wehrlein 1:18,193 (42)	19. Button 1:18,093 (6)	19. Kvyat 332,1
20. Ocon** 1:18,981 (30)	20. Palmer 1:18,313 (47)	20. Wehrlein 1:18,270 (24)	20. Sainz jr. 331,3
21. Haryanto 1:19,167 (34)	21. Haryanto 1:18,591 (47)	21. Haryanto 1:18,272 (18)	21. Alonso 329,5
22. Wehrlein 1:19,975 (33)	22. Nasr 1:19,295 (41)	22. Grosjean 1:25,160 (4)	22. Button 329,0

\* für Gutiérrez, \*\* für Palmer

QUALIFYING

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Hamilton 1:15,243	1. Hamilton 1:14,748	1. Rosberg 1:14,363	Hamilton 6:6 Rosberg
2. Rosberg 1:15,485	2. Rosberg 1:14,839	2. Hamilton 1:14,470	Vettel 8:4 Räikkönen
3. Ricciardo 1:15,591	3. Verstappen 1:15,124	3. Ricciardo 1:14,726	Massa 2:10 Bottas
4. Räikkönen 1:15,752	4. Räikkönen 1:15,242	4. Verstappen 1:14,834	Ricciardo 7:1 Verstappen
5. Verstappen 1:15,875	5. Bottas 1:15,490	5. Räikkönen 1:15,142	(Ricciardo 4:0 Kvyat)
6. Vettel 1:15,927	6. Pérez 1:15,500	6. Vettel 1:15,315	Pérez 5:7 Hülkenberg
7. Bottas 1:15,952	7. Ricciardo 1:15,545	7. Hülkenberg*** 1:15,510	Magnussen 8:1 Palmer
8. Gutiérrez 1:15,987	8. Hülkenberg 1:15,623	8. Bottas 1:15,530	Kvyat 2:6 Sainz jr.
9. Pérez 1:16,169	9. Vettel 1:15,630	9. Pérez 1:15,537	(Verstappen 3:1 Sainz jr.)
10. Button 1:16,172	10. Massa 1:15,699	10. Massa 1:15,615	Ericsson 7:5 Nasr
11. Hülkenberg 1:16,301	11. Gutiérrez 1:15,883		Alonso 8:3 Button
12. Sainz jr. 1:16,317	12. Button 1:15,909		(Vandoorne 1:0 Button)
13. Grosjean 1:16,328	13. Sainz jr.* 1:15,989		Wehrlein 7:5 Haryanto
14. Alonso 1:16,338	14. Alonso 1:16,041		Grosjean 8:4 Gutiérrez
15. Massa 1:16,503	15. Grosjean** 1:16,086		
16. Palmer 1:16,636	16. Palmer 1:16,665		
17. Magnussen 1:16,716			
18. Wehrlein 1:16,717	Strafen Startaufstellung:		
19. Kvyat 1:16,876	*+3 Positionen (Gegner blo-		
20. Haryanto 1:16,977	ckiert); **+5 Positionen (Ge-		
21. Nasr 1:17,123	triebewechsel); ***+1 Position		
22. Ericsson 1:17,238	(falsche Reifen Q1)		

## Höhepunkte des Rennens

**Start:** Polesitter Rosberg fällt auf Platz 4 zurück. Hamilton übernimmt das Kommando. Vettel an Kimi vorbei. Verstappen an Ricciardo auf P2 vor.

**2. Runde:** Ricciardo wehrt sich mit Händen und Füßen gegen Rosberg.

**5. Runde:** Haryanto rasiert sich an Teamkollege Wehrlein den Frontflügel ab.

**10. Runde:** Hamilton 4,8 Sekunden vor Verstappen. Rosberg als Vierter 7,9 zurück. Vettel auf P5 10,1.

**11. Runde:** Verstappen und Rosberg an der Box (beide Supersoft).

**12. Runde:** Ricciardo holt sich den gelben Reifen.

**13. Runde:** Vettel holt auch Soft-Gummis.

**14. Runde:** Hamilton steckt auch auf Soft um. Räikkönen folgt dahinter.

**15. Runde:** Hamilton 6 Sekunden vor Verstappen. Rosberg (4.) 9,9 zurück.

**25. Runde:** Hamilton ist an der Spitze unwiderstehlich. Verstappen liegt 7 Sekunden zurück, Rosberg 11 sec. Palmer holt sich eine neue Nase an der Box.

**28. Runde:** Verstappen holt weiche Reifen. Rosberg überholt ihn in der Spitzkehre innen. Verstappen beklagt sich. «Er hat mich von der Strecke gedrängt.»

**31. Runde:** Vettel holt Supersofts.

**32. Runde:** Rosberg kriegt tatsächlich eine Fünf-Sekunden-Strafe. Ricciardo steckt auf Supersoft um.

**34. Runde:** Auch Hamilton nimmt superweiche Gummis für den nächsten Stint.

**36. Runde:** Massa gibt an den Boxen auf.

**39. Runde:** Ricciardo geht an Verstappen vorbei (3.).

**42. Runde:** Ricciardo macht auf Rosberg Boden gut. Noch 1,4 sec zurück.

**44. Runde:** Rosberg sitzt seine Strafe ab und nimmt Softs für den letzten Stint.

**45. Runde:** Verstappen lässt nochmals Supersofts aufziehen.

**46. Runde:** Ricciardo (Supersoft) und Vettel (Soft) an der Box.

**47. Runde:** Leader Hamilton beim dritten und letzten Stopp (Soft).

**58. Runde:** McLaren funkt: «In fünf Minuten Regen.»

**61. Runde:** Hülkenberg kassiert Bottas (7.).

**66. Runde:** Die paar Tröpfchen reichen nicht, um das Rennengeschehen spannend zu machen.

**67. Runde:** Hamilton siegt souverän vor Ricciardo und Verstappen. Rosberg nur auf P4. Vettel beim Heimspiel Fünfter. ♦ CE

## GP VON DEUTSCHLAND / Resultate

Hockenheim (D): 31. Juli 2016; 12. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 306,458 km über 67 Runden à 4,574 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken.

24°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	67	1:30:44,200 h		3	ss-s-ss-s	25
2. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	67	+6,996 sec		3	ss-s-ss-s	18
3. Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	67	+13,413		3	ss-s-ss-s	15
4. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	67	+15,845		3	ss-s-ss-s	12
5. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	67	+32,570.		3	ss-s-ss-s	10
6. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	67	+37,023		3	ss-s-ss-s	8
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	67	+1:10,049 min		3	ss-s-ss-s	6
8. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	66	+1 Rde.		3	ss-s-ss-s	4
9. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	66	+1 Rde.		2	ss-s-s	2
10. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	66	+1 Rde.		3	ss-s-ss-s	1
11. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	66	+1 Rde.		2	s-ss-ss	0
12. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	66	+1 Rde.		3	ss-s-ss-s	0
13. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	66	+1 Rde.		2	ss-s-ss	0
14. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	66	+1 Rde.		3	ss-s-ss-s	0
15. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	66	+1 Rde.		3	ss-s-ss-s	0
16. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	66	+1 Rde.		2	ss-ss-s	0
17. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	65	+2 Rdn.		3	ss-s-ss-s	0
18. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	65	+2 Rdn.		2	ss-ss-s	0
19. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	65	+2 Rdn.		3	ss-s-ss-s	0
20. Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MR05	65	+2 Rdn.		3	ss-s-ss-s	0

## Nicht klassiert:

Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	57	+10 Rdn. Motor	3	ss-ss-s-s	0
Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	36	+31 Rdn. Aufgabe	2	ss-s-s	0

Durchschnittstempo des Siegers: 202,646 km/h Schnellste Runde: Ricciardo, 48. Runde, in 1:18,442 min (= 209,918 km/h)

Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: us = Ultrasoft (lila); ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate; r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in drei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Zwei davon müssen im Rennen eingesetzt werden.



Duell unter Teamkollegen: Pascal Wehrlein gegen Rio Haryanto

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Haryanto	349,9	1. Ricciardo	1:18,442
2. Ricciardo	345,1	2. Vettel	1:18,710
3. Grosjean	344,3	3. Hamilton	1:18,746
4. Wehrlein	343,4	4. Verstappen	1:18,910
5. Räikkönen	342,9	5. Rosberg	1:19,122
6. Gutiérrez	342,4	6. Räikkönen	1:19,572
7. Verstappen	342,4	7. Kvyat	1:19,585
8. Massa	341,1	8. Pérez	1:19,606
9. Pérez	340,3	9. Button	1:19,781
10. Magnussen	340,2	10. Gutiérrez	1:19,883
11. Kvyat	340,1	11. Sainz jr.	1:19,957
12. Sainz jr.	339,1	12. Hülkenberg	1:20,056
13. Rosberg	338,7	13. Alonso	1:20,132
14. Bottas	338,2	14. Grosjean	1:20,250
15. Vettel	338,1	15. Bottas	1:20,442
16. Ericsson	338,0	16. Wehrlein	1:20,710
17. Palmer	337,5	17. Palmer	1:21,127
18. Hamilton	337,1	18. Ericsson	1:21,212
19. Nasr	337,0	19. Nasr	1:21,420
20. Hülkenberg	336,6	20. Massa	1:21,476
21. Alonso	334,4	21. Magnussen	1:21,649
22. Button	332,8	22. Haryanto	1:21,845



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	747
2. Bottas	742
3. Pérez	741
4. Nasr	697
5. Sainz jr.	695
6. Grosjean	694
7. Magnussen	689
8. Verstappen	684
9. Rosberg	682
10. Hamilton	682
11. Wehrlein	675
12. Massa	669
13. Ericsson	649
14. Gutiérrez	648
15. Räikkönen	644
16. Hülkenberg	638
17. Button	620
18. Haryanto	611
19. Alonso	608
20. Vettel	593
21. Palmer	543
22. Kvyat	347
23. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Williams Martini Racing	1411
2. Red Bull Racing	1392
3. Sahara Force India F1 Team	1379
4. Mercedes AMG Petronas F1	1364
5. Sauber F1 Team	1346
6. Haas F1	1342
7. Manor Racing	1286
8. McLaren Honda	1284
9. Scuderia Toro Rosso	1245
10. Scuderia Ferrari	1237
11. Renault F1	1232
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	748/1496

## Experten-Urteil



## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

## Fahrer des Rennens

## Lewis Hamilton

Sechs Siege in den vergangenen sieben Rennen: Hamilton ist auf dem besten Weg, seinen Titel zu verteidigen. Klar ist die Saison noch lang. Noch kommen neun Rennen. Es sind also noch 225 Punkte zu holen. Aber Hamilton bringt es Sonntag für Sonntag auf den Punkt und lässt sich von nichts aus der Ruhe bringen. Wenn man bedenkt, dass er in dieser Saison schon einmal 43 Punkte Rückstand hatte (und jetzt 19 vorne liegt), dann zeigt das doch deutlich, in welcher Form er sich befindet. Selbst die Tatsache, dass Hamilton noch (mindestens) einmal von ganz hinten ran muss, weil er noch einen neuen Turbolader eingebaut kriegt, bereitet ihm keine Kopfschmerzen.

## Heimlicher Gewinner

## Esteban Gutiérrez

Noch wartet der Mexikaner auf seinen ersten Punkt mit Haas F1. Aber die Kurve zeigte in den letzten beiden Rennen nach oben. Zum vierten Mal schon wurde Gutiérrez in dieser Saison Elfter. Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis es endlich auch mit WM-Punkten klappt. Zum zweiten Mal in Serie kam er vor seinem Teamkollegen Romain Grosjean ins Ziel.

## Heimlicher Verlierer

## Felipe Massa

Der Williams-Pilot kommt nicht auf Touren. Zwar schaffte er in Hockenheim den Sprung in Q3, doch im Rennen erhielt er einen Treffer. Das Auto sei danach unfahrbar gewesen, so der Brasilianer. Teamkollege Valtteri Bottas war zwar beim deutschen Grand Prix auch keine Offenbarung (P9), aber der Finne entzaubert seinen Stallgefährten ein ums andere Mal. Falls das eine Renault-Cockpit für 2017 tatsächlich in die Hände von Sergio Pérez fallen würde, dann sind Massas Tage in der Formel 1 wohl bald gezählt. ♦





## IndyCar Lexington

# Pagenaud wieder auf Kurs

Von MICHAEL BRÄUTIGAM  
und WOLFGANG MONSEHR

**Simon Pagenaud startete beim Rennen auf dem Mid-Ohio Sports Car Course in Lexington von der Pole Position und feierte nach zuletzt einer kleinen Durststrecke auch seinen vierten Saisonsieg. Dazwischen gab es aber wieder reichlich Action und Dramen.**

Ob der Franzose überhaupt die ganze Rennstrecke von 90 Runden schaffen würde, war dabei sehr fraglich. Im ersten freien Training bekam der Penske-Fahrer unvermittelt Rückenschmerzen. «Beim Training am Freitag hatte ich plötzlich einen stechenden Schmerz. Keine Ahnung was das ausgelöst hat», berichtet Pagenaud. «Als hätte mir jemand mit einem Messer in den Rücken gestochen.» Vor dem Qualifying gab es eine Schmerzspritze. Und von den Teamkollegen, die am Freitag den Bärenanteil der Setup-Arbeit übernahmen, die passende Abstimmung: Pole Position!

Um es vorwegzunehmen: Der Rücken sollte das Rennen durchstehen. Und Pagenaud nach zuletzt sechs eher durchwachsenen Rennen seinen vierten Saisonsieg feiern können.

## Kollision zweier Altmeister

Auf dem Weg dorthin hatte es auf der kurzen, engen, kurvigen Strecke das eine oder andere Drama gegeben. Das erste betraf Pagenauds Teamkollege Hélio Castroneves und Ganassi-Pilot Scott Dixon, die in Runde 17 kollidierten. «Natürlich will ich Helio nichts unter-

stellen, aber mit etwas mehr Umsicht wär' dieser Unfall zu vermeiden gewesen», giftete Dixon, dessen Teamboss 2017 den Weggang des langjährigen und beinahe legendären Hauptsponsors Target verkraften muss. Während für den amtierenden Champion das Rennen vorbei war, fiel Castroneves zwar zurück, konnte aber wenigstens weiterfahren. «Doch hier in Mid-Ohio ist das Überholen fast unmög-

«Mit mehr Umsicht wär' der Unfall zu vermeiden gewesen.»

SCOTT DIXON

lich, selbst mit einem schnelleren Auto», berichtete der Brasilianer, der statt eines möglichen Top-5-Ergebnis mit P15 mehr als bedient war.

Das nächste Drama erlebte Jack Hawksworth, der in Turn 1 einen heftigen Frontaleinschlag hatte, dabei aber unverletzt blieb.

In der durch den Crash resultierenden Full-Course-Yellow erwischte es den bisherigen Leader und Mann des Rennens, Mikhail Aleshin. Weil dieser nach dem Gelb-Stopp zu früh von der Box losgelassen wird, rasiert er sich beim Herausfahren den Frontflügel. Und weil die Sportkommissare folgerichtig Aleshins Team als Sündenbock benannten,

durfte der Russe den Restart vom Ende des Feldes aufnehmen. «Zu früh gefreut», meinte Aleshin, der als erster russischer Pilot ein IndyCar-Rennen hätte gewinnen können.

## Power im Duell besiegt

Beim Restart lag überraschend Conor Daly vorn, doch dessen letzter Stopp fiel etwas arg kurz aus. «Wir haben uns etwas mit der Spritkalkulation vertan, und der letzte Stopp, obwohl er sehr schnell war, hat uns den Sieg gekostet», analysierte der Sohn von Derek Daly. Die Folge: Sechs Runden vor Schluss ging es nochmal zum Stopp. Am Ende P6.

Der vorangegangene harte Kampf um – da noch – P2 zwischen den Penske-Teamkollegen Pagenaud und Will Power ging zugunsten des Franzosen aus, welcher nun wieder die Führung für sich beanspruchte und bis ins Ziel auch nicht mehr abgab. Carlos Munoz fuhr mit P3 zum zweiten Mal in dieser Saison aufs Podest.

Für Pagenaud war der hart gegen Power erkämpfte Sieg auch psychologisch wichtig. Dieser hatte nach zuletzt drei Siegen und einmal P2 in den letzten vier Rennen mächtig aufgeholt. Mit seinem vierten Saisonsieg ist nun aber der Franzose wieder etwas klarer auf Titelkurs.

Bleibt aus seiner Sicht nur zu hoffen, dass der Rücken mitspielt. Doch auch dieses Problem scheint sich in Luft aufgelöst zu haben. «Ich spüre absolut nichts. Und das ist gut», gab der Tabellenführer nach dem Rennen zu Protokoll. ♦



Pagenaud erlöst: Vierten Saisonsieg nach kleiner Durststrecke



Kurz nach dem Start: Pagenaud führt von Pole gestartet

## KOMPAKT

»» **IndyCar** Der ehemalige F1-Testpilot und GP2-Laufsteiger Robin Frijns hat in Mid-Ohio seinen ersten IndyCar-Test absolviert. Der am Sonntag 25 Jahre alt werdende Niederländer nahm im Auto von Ryan Hunter-Reay Platz und war nur 0,15 Sekunden langsamer als der Stammpilot. Ebenfalls beim Test dabei: der amtierende F3-Europameister Felix Rosenqvist. Der Schwede testete für das Team Ganassi.

»» **IndyCar** 27 Jahre lang war «Target» als Sponsor von Ganassi fester Bestandteil des IndyCar-Zirkus. Zum Jahresende steigt der zweit-

größte US-Discounteinzelhändler aus. Über die Gründe kann nur spekuliert werden. Laut Teamchef Chip Ganassi sei es eine gewöhnliche Business-Entscheidung. «Es hat nichts damit zu tun, wie es der Serie geht.» Nicht betroffen vom Ausstieg ist das NASCAR-Team von Ganassi. Dort wirbt Target weiter auf dem Auto von Kyle Larson.

»» **GP2** Obwohl die Formel 3.5 2017 deutlich aufgewertet wird (siehe Seite 3), gibt es bisher keine Anzeichen, dass bestehende GP2-Teams irgendwelche Abwanderungsgelüste haben. Im Gegenteil: Bis auf Carlin sollen alle die Verträge für

2017 unterschrieben haben. Eine Quelle sagt: Die Briten warten ab, bis sie einen Fahrer für 2017 unter Vertrag haben. Andere behaupten: Carlin sei auf dem Abprung.

»» **Renault 2.0** Lando Norris schaffte es als erster Fahrer der Formel Renault 2.0 NEC 2016, ein Rennwochenende mit zwei Siegetrophäen zu verlassen. Dabei musste der Brite vor allem im zweiten Heat von Spa lange kämpfen, bis er Lokalmatador Max Defourny endlich in die Knie zwingen konnte. Norris führt in der Gesamtwertung mit 157 Zählern vor dem Franzosen Dorian Bocolacci (146) und Defourny (127). ♦ CE/AL

## INDYCAR / Resultate

Lexington/Ohio (USA): 12. von 16 Saisonrennen; 90 Rdn. à 3,634 km (= 327,06 km); 22. Fahrer gestartet, 19 im Ziel; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Simon Pagenaud (F/Penske) in 1:49:59,687 h (= 178,4 km/h); 2. Will Power (AUS/Penske) +4,162 sec; 3. Carlos Munoz (CO/Andretti) +5,566; 4. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +7,019; 5. James Hinchcliffe (CDN/Schmidt) +11,126; 6. Conor Daly (USA/Coyne) +11,852; 7. Spencer Pigot (USA/Carpenter) +12,883; 8. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +15,001; 9. Takuma Sato (J/Foyt) +18,012; 10. Josef Newgarden (USA/Carpenter) +18,540; 11. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +20,607; 12. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +23,963; 13. Marco Andretti (USA/Andretti) +24,760; 14. Alexander Rossi (USA/Andretti-Herta) +25,519; 15. Hélio Castroneves (BR/Penske) +26,619; 16. Max Chilton (GB/Ganassi) +26,819; 17. Mikhail Aleshin (RUS/Schmidt) +42,727; 18. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +53,538; 19. R.C. Enerson (USA/Coyne) +1 Rd. – ausgefallen: Sébastien Bourdais (F/KV Racing) Kollision; Jack Hawksworth (GB/Foyt) Unfall; Scott Dixon (NZ/Ganassi) Kollision.

Führungsrunden: Pagenaud (Runden 1-16, 41, 85-90/Ziel), Montoya (17-25), Aleshin (26-40, 45-62), Power (42-44), Daly (63-84)  
Pole-Position: Pagenaud in 1:03,870 min (= 204,82 km/h)  
Schnellste Runde: Power in 1:05,260 min (= 200,605 km/h)  
Gelbphasen: 2 für 10 Runden

Stand nach 12 von 16 Läufen: 1. Pagenaud 484 Punkte; 2. Power 426; 3. Castroneves 373; 4. Newgarden 364; 5. Dixon 357; 6. Kanaan 357; 7. Hinchcliffe 329; 8. Munoz 328; 9. Rahal 324; 10. Kimball 318; 11. Rossi 316; 12. Montoya 299; 13. Hunter-Reay 294

Nächstes Rennen: 21. August, Pocono/Pennsylvania (USA)

Internet: www.indycar.com

**GP2 Hockenheim**

# Sieg trotz eines Stopps zu viel



Russe auf dem Vormarsch: Sergey Sirotkin (vorne) hat in Hockenheim 43 Punkte auf einen Schlag geholt und damit die Führung in der Gesamtwertung übernommen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Der einst bei Sauber als der große Retter vorgestellte Russe Sergey Sirotkin hat seinen guten Lauf aus Ungarn auch ins Badische mitgenommen. Nach dem Sieg im Hauptrennen und Platz 2 im Sprint liegt er nun punktgleich mit Pierre Gasly an der GP2-Spitze.**

Den Druck habe er, sagt Pierre Gasly. Aber nicht erst seit Sergey Sirotkin in den letzten zwei Rennen so richtig aufgedreht hat. Gasly ist Red-Bull-Junior. «Und als solcher hast du immer Druck auf dem Kessel.» Für den sympathischen Franzosen, den man im Stile eines Daniel Ricciardo oft lachen sieht, war Hockenheim nicht das beste Pflaster. Beim Start aus der ersten Reihe klappte nicht viel zusammen. Gasly geriet in den Anti-Stall-Modus und kam erst weg, als ein Drittel des Feldes an ihm vorbeigezogen war. Im Laufe der ersten Runde verlor der Mann aus Rouen noch einmal drei Plätze nach einem Duell mit Marvin Kirchhöfer. «Platz 12 war nicht das, was ich mir nach einer Runde ausgerechnet habe», meinte Gasly.

Doch der einzige Kandidat, der Daniil Kvyat den Toro-Rosso-Sitz für 2017 streitig machen kann, kam zurück. Und wie! Auf den letzten Metern überholte er sogar noch Raffaele Marciello im Kampf um Platz 3. «Das war

knapp», meinte er hinterher. «Aber mit Blick auf die Meisterschaft und dem Wissen, was alles schiefgelaufen ist, geht dieser dritte Platz in Ordnung.»

In der Tat hatte Gasly noch mindestens zwei weitere haarige Momente: Beim Boxenstopp meldet sich erneut der Anti-Stall-Modus. Und in Runde 11 rauchte es plötzlich im Cockpit. «Ich weiß nicht, was da passiert ist. Aber so wie es kam, hörte es nach einer Dreiviertelrunde wieder auf.» Ein angenehmes Gefühl war es dennoch nicht.

## Viel Frust bei Kirchhöfer

Weiter vorne zog Sirotkin im ersten Rennen eine Show ab, wie man sie in der GP2 bisher selten gesehen hat. Der Mann aus Moskau wurde von seiner ART-Crew schon in Runde 7 an die Box beordert – genau in dem Moment, als die Rennleitung eine virtuelle Safety-Car-Phase wegen einer Kollision zwischen Jordan King und Artem Markelov ausrief. Viel Zeit verlor Sergey bei dem Stopp nicht. Als Zweiter abgebogen, kehrte er als Vierter auf die Strecke zurück. Doch der Stopp zählte nicht. ART informierte seinen Schützling, dass er nochmals reinkommen muss. Das tat er in Runde 26. Und trotz zwei Stopps hatte er am Ende die Nase vorn. «Das war einer meiner schönsten Siege», meinte Sirotkin hinterher. «Der Speed war echt gut.»

Auch am Sonntag stand der Russe auf dem Podest – hinter Sieger Aley Lynn und vor Ar-

thur Pic. Bemerkenswert ist dabei: Der lange als Draufgänger verschrieene Sirotkin fährt seit einigen Rennen fehlerlos. Ein Rezept dafür habe er nicht. «Ich mache immer noch alles gleich. Aber im Moment passt einfach alles zusammen.»

Davon ist Kirchhöfer weit entfernt. Der Leipziger ist bemüht und mit Sicherheit kein schlechterer Rennfahrer geworden. Aber sein Carlin-Auto frisst die Reifen. Vor allem voll betankt (und mit Mediums) ist Kirchhöfer in der Regel schon nach wenigen Runden chancenlos. «Im zweiten Rennen waren die ersten drei, vier Runden okay. Aber dann sind sie eingebrochen.» Ersatzpilot René Binder, der in Hockenheim das verwaiste Cockpit von Sergio Canamasas übernahm, teilte die Meinung von Kirchhöfer. «Als ich in Spielberg bei ART eingesprungen bin, fühlte ich mich nach wenigen Runden wohl. Im Carlin-Auto war das nicht der Fall. Auf den Mediums ist das Auto sehr instabil. Mit weniger Gewicht wird es besser. Aber die Reifen sind auch bei mir viel zu schnell in die Knie gegangen.»

Kirchhöfer liegt nach 14 von 22 Rennen auf dem 16. Platz. Seit Monaco (sein bestes Wochenende) hat er nur noch einen Zähler eingefahren. Auf die Frage, ob er die Saison dennoch bei Carlin gedenke zu Ende zu fahren, sagte Marvin in Hockenheim: «Davon gehe ich aus. Und ich hoffe, dass wir die Probleme in den Griff kriegen.» ♦



Sprung als Kirchhöfer-Teamkollege ein: Der Tiroler René Binder

## GP2 / Resultate

**Hockenheim/D: 4,574 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken; Hauptrennen 38 Runden (= 173,812 km), 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet.**

1. Sergey Sirotkin (RUS/ART) in 1:00:28,437 h (= 172,449 km/h);
  2. Luca Ghiotto (I/Trident) +13,146;
  3. Pierre Gasly (F/Prema) +17,753;
  4. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +17,783;
  5. Arthur Pic (F/Rapax) +25,873;
  6. Oliver Rowland (GB/MP) +27,742;
  7. Gustav Malja (S/Rapax) +28,130;
  8. Alex Lynn (GB/Dams) +32,730;
  9. Antonio Giovinazzi (I/Prema) +36,051;
  10. Nobuharu Matsushita (J/ART) +38,838;
  11. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +43,798;
  12. Nabil Jeffri (MAL/Arden) +46,523;
  13. Jimmy Eriksson (S/Arden) +48,067;
  14. René Binder (A/Carlin) +50,706;
  15. Nicholas Latifi (CAN/Dams) +52,389
- Schnellste Runde:** Sirotkin in 1:25,209 (= 193,247 km/h)

**Sprintrennen 27 Runden (= 123,498 km), 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet.**

1. Alex Lynn (GB/Dams) in 43:20,504 min (= 170,964 km/h);
  2. Sergey Sirotkin (RUS/ART) +2,922;
  3. Arthur Pic (F/Rapax) +4,688;
  4. Luca Ghiotto (I/Trident) +6,206;
  5. Oliver Rowland (GB/MP) +8,187;
  6. Pierre Gasly (F/Prema) +8,486;
  7. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +9,259;
  8. Gustav Malja (S/Rapax) +10,292;
  9. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +14,404;
  10. Mitch Evans (NZ/Campus) +15,162;
  11. Jordan King (GB/Racing Engineering) +16,727;
  12. Nobuharu Matsushita (J/ART) +21,319;
  13. Jimmy Eriksson (S/Arden) +25,154;
  14. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +25,292;
  15. René Binder (A/Carlin) +25,768
- Schnellste Runde:** Markelov in 1:25,236 (= 193,185 km/h)

**Bonuspunkte:** Pole (4): Sirotkin (1:22,193 min = 200,338 km/h); schnellste Runde (je 2): Sirotkin (1:25,209 min)/Markelov (1:25,236 min)

**Stand nach 14 von 22 Läufen:** 1. Sirotkin 113 Punkte; 2. Gasly 113; 3. Marciello 102; 4. Giovinazzi 100; 5. Rowland 99; 6. Nato 81; 7. King 80; 8. Evans 77; 9. Lynn 72; 10. Markelov 65; 11. Ghiotto 64; 12. Matsushita 58; 13. Pic 36; 14. Gelaet 24; 15. Latifi 21; 16. Kirchhöfer 20; 17. Canamasas 14; 18. Malja 12; 19. Eriksson 10; 20. De Jong 6; – Teams: 1. Prema 213; 2. ART 171; 3. Russian Time 167; 4. Racing Engineering 161; 5. MP 105; 6. Campos 101; 7. Dams 93; 8. Trident 64; 9. Rapax 48; 10. Carlin 34; 11. Arden 12

**Nächstes Rennen:** 27./28. August, Spa-Francorchamps (B)  
**Internet:** www.gp2series.com

## GP3 Hockenheim

## Schweizer Frust beim Heimrennen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Die GP3 bleibt heiß umkämpft. In Hockenheim sicherten sich Antonio Fuoco und Jake Hughes die Siege. Charles Leclerc eroberte sich die Gesamtführung zurück. Nur die Eidgenossen gingen leer aus.**

Oder sagen wir fast leer. Das Team Jenzer lag nach dem Podestplatz in Ungarn auch in Hockenheim auf Top-3-Kurs. Im zweiten Rennen ging der Inder Arjun Maini nach einem Blitzstart in Führung. Doch die Freude war nur von kurzer Dauer. Nach einer virtuellen Safety-Car-Phase fiel der ehemalige Formel-3-Pilot aus der 9-Millionen-Metropole Bangalore in Windeseile auf Platz 5 zurück. Immerhin: Diese Position rettete er ins Ziel. Teamchef Andreas Jenzer ärgerte sich dennoch: «Hughes hat ihn überholt, da war das Zeichen zur Rennfreigabe noch gar nicht erloschen.»

Eine Untersuchung gab es nicht. Hughes fuhr seinem ersten GP3-Sieg entgegen. Im Schlepptau: Landsmann Jack Aitken und Ferrari-Junior

Charles Leclerc, der mit den Plätzen 5 und 3 in der Gesamtwertung nun wieder vorne liegt.

## Erster Punkt für Calderón

Im ersten Rennen hatte der zweite Ferrari-Junior die Nase vorn: Antonio Fuoco. Der Mann aus der Trident-Mannschaft bezwang die schnellen ART-Jungs. Allen voran McLaren-Protegé Nyck de Vries, der in Hockenheim Platz 2 belegte, im Kampf um den Titel aber aus dem Rennen ist. Den werden bei noch acht verbleibenden Läufen Fuoco (115 Punkte), Alexander Albon (123) und Leclerc (126) untereinander ausmachen.

Keinen Einfluss darauf hat die einzige Dame im Feld: Tatiana Calderón. Die Kolumbianerin hat in Hockenheim ihr bisher bestes Rennwochenende eingezogen. Als Zehnte holte sie am Samstag sogar ihren ersten Zähler. Womit erst zum zweiten Mal in der Geschichte der GP3 eine Frau punktete. Den Rekord hält immer noch die Engländerin Alice Powell. Sie wurde 2012 in Monza Achte (im zweiten Rennen), was ihr damals ebenfalls einen Punkt einbrachte.

«Wir hatten gestern noch die Lenksäule gewechselt», sagte

Calderón. «Ich hatte mich nicht wohl gefühlt. Die Pace ist da. Und es war kein geschenkter Punkt. Das freut mich sehr.»

Die Südamerikanerin weiß, worum es in der GP3 geht: «Du musst die Reifen schonen. Und gleichzeitig darfst du nicht zu vorsichtig sein. Diesen Mittelweg zu finden – das ist die große Herausforderung.»

An dieser scheitert zurzeit der Schweizer Kevin Jörg (P14 und 10). Im ersten Lauf ging der St. Galler zu forscht ans Werk und zerstörte seine Reifen. Mit einer entwaffnenden Ehrlichkeit sagt er: «Wir verstehen die Reifen nicht. Selbst wenn wir die besten Sektoren im Quali aneinanderhängen, fehlten uns auf der Strecke neun Zehntel auf ART.»

Der zweite Schweizer, Ralph Boschung, war in beiden Rennen in Kollisionen verwickelt. Am Samstag schimpfte er noch über «Kollegen, die sich wie kleine Kinder auf der Strecke benehmen». In Durchgang 2 fasste er sich selber an die Nase. «Die Kollision mit Janosz geht auf meine Kappe.» Boschung wurde dafür auch bestraft. In Spa, beim nächsten Rennen, kriegte der Walliser drei Startpositionen aufgebremst. ♦



Samstagsieger Antonio Fuoco



Erster Punkt: Tatiana Calderón

## GP3 / Resultate

Hockenheim/D, 4,574 km, Wetter Sa/So: leicht bewölkt/trocken.

1. Lauf 23 Rdn. (= 105,202 km), 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet  
1. Antonio Fuoco (I/Trident) in 38:25,683 min (= 164,258 km/h); 2. Nyck de Vries (NL/ART) +5,988; 3. Matthew Parry (GB/Koiranen) +6,836; 4. Alexander Albon (T/ART) +7,973; 5. Charles Leclerc (MC/ART) +10,519; 6. Jack Aitken (GB/Arden) +12,291; 7. Arjun Maini (IND/Jenzer) +14,828; 8. Jake Hughes (GB/Dams) +18,246; 9. Santino Ferrucci (USA/Dams) 20,065; 10. Tatiana Calderón (CO/Arden) +20,206; – Ferner: 14. Kevin Jörg (CH/Dams) +37,076; 15. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +1:01,860

2. Lauf 18 Rdn. (= 82,332 km), 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet

1. Jake Hughes (GB/Dams) in 29:51,410 min (= 165,453 km/h); 2. Jack Aitken (GB/Arden) +2,602; 3. Charles Leclerc (MC/ART) +5,884; 4. Santino Ferrucci (USA/Dams) +6,835; 5. Arjun Maini (IND/Jenzer) +7,718; 6. Jake Dennis (GB/Arden) +8,935; 7. Matthew Parry (GB/Koiranen) +14,441; 8. Nyck de Vries (NL/ART) +16,694; 9. Tatiana Calderón (CO/Arden) +16,940; 10. Kevin Jörg (CH/Dams) +17,928; – out: Ralph Boschung (CH/Koiranen)

Stand nach 10 von 18 Läufen: 1. Leclerc 126 Punkte; 2. Albon 123; 3. Fuoco 115; 4. Parry 70; 5. De Vries 65; 6. Hughes 52; 7. Boschung 48; 8. Fukuzumi 43; 9. Dennis 39; 10. Aitken 38; 11. Maini 32; 12. Tunjo 18; – Ferner: 15. Jörg 13; – Teams: 1. ART 349; 2. Trident 125; 3. Koiranen 123; 4. Dams 83; 5. Arden 78; 6. Jenzer 50; 7. Campos 19

Nächstes Rennen: 27./28. August, Spa-Francorchamps (B)  
Internet: www.gp3series.com

## Formel-3-EM Spa-Francorchamps

## Drei Sieger an einem Wochenende

Von ANNETTE LAQUA

**Lance Stroll hat in Spa die Tabellenführung ausgebaut. Am meisten strahlte aber Joel Eriksson. Der Schwede gewann sein erstes F3-Race.**

Drei Fahrer aus drei verschiedenen Teams siegten beim Gastspiel der Formel-3-EM in Spa: Tabellenführer Lance Stroll, George Russell und Rookie Joel Eriksson, der sogar seinen Premieren-Triumph in der F3 feierte. In Heat 2 führte er das Rennen bereits für fünf Runden an, musste sich dann aber dem schnelleren Russell beugen. Einen Tag später machte es der Schwede besser, zog am Start am schwach vom Fleck gekommenen Russell vorbei und bekam nach 16 fehlerfreien Runden den größten Pokal überreicht. «Wir waren zu Beginn der Saison auf Anhieb schnell, hatten danach jedoch ein paar Probleme mit der Balance des Autos. Aber nun sind wir wieder da», jubelte Eriksson über den ersten Saisontriumph sei-

ner Mannschaft Motopark in der Formel-3-EM.

In den Ardennen konnte sich auch HitechGP eindrucksvoll zurückmelden. Die Briten eroberten zu Beginn der Saison noch erste Plätze, fielen dann aber in ein Loch. «Vor allem schnelle Passagen machten uns Sorgen», erzählte Russell. Doch die Ingenieure machten ihre Hausaufgaben, was Russell sowie seine Kollegen Ben Barnicoat und Nikita Mazepin mit ihren Resultaten von Spa unter Beweis stellten. Russell hätte neben Heat 2 auch Lauf 3 gewinnen können, hätte er von der Pole nicht den Start verpennt. So holte er sich in einem

sehenswerten Duell mit Stroll erst in der Schlussphase P3.

Am Rande der Rennaction wurden die Teams in Belgien auch auf den neusten Stand der Planungen für 2017 gebracht. Um die Kosten für den Einsatz eines Autos auf max. 500 000 bis 600 000 Euro zu drücken, werden Windkanaltests verboten. Das Leasing eines Motors soll dann inkl. Service nicht mehr über 65 000 Euro pro 10 000 km ansteigen und Rookies werden mit einem Preisgeld belohnt. So werden 100 000 Euro an den besten Rookie des Jahres ausgeschüttet und je 50 000 Euro gehen an P2 und P3 – und dies sogar schon 2016. ♦



Baute seine Führung in der F3-EM aus: Samstagsieger Lance Stroll

## FORMEL-3-EM / Resultate

Circuit de Spa Francorchamps/BEL, 7,004 km; Wetter/Piste: Sa/So regnerisch/nass.

1. Lauf (12 Runden = 84,048 km, 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet)  
1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 38:47,746 min (= 133,0 km/h); 2. Maximilian Günther (D/Prema) +0,655; 3. Ben Barnicoat (GB/Hitech) +1,701; 4. Nick Cassidy (NZ/Prema) +2,299; 5. George Russell (GB/Hitech) +3,580; 6. Harrison Newey (GB/Amersfoort) +5,492; 7. David Beckmann (D/Mücke) +7,152; 8. Ralf Aron (EST/Prema) +8,311; 9. Ryan Tveiter (USA/Carlin) +9,103; 10. Alessio Lorandi (I/Carlin) +9,896. – out: Mikkel Jensen (DK/Mücke)

2. Lauf (16 Runden = 112,064 km, 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet).

1. George Russell (GB/Hitech) in 35:40,974 min (= 188,9 km/h); 2. Joel Eriksson (S/Motopark) +7,398; 3. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +8,738; 4. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +10,587; 5. Callum Iliott (GB/Van Amersfoort) +13,708; 6. Pedro Piquet (BRA/Van Amersfoort) +17,398; 7. Maximilian Günther (D/Prema) +18,932; 8. Guanyu Zhou (RC/Motopark) +20,729; 9. Ryan Tveiter (USA/Carlin) +22,186; 10. Niko Kari (FIN/Motopark) +24,485. – Ferner: 16. David Beckmann (D/Mücke) +1:28,322

3. Lauf (16 Runden = 112,064 km, 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet).  
1. Joel Eriksson (S/Motopark) in 35:32,758 min (=189,3 km/h); 2. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +1,613; 3. George Russell (GB/Hitech) +3,563; 4. Lance Stroll (CDN/Prema) +4,315; 5. Nick Cassidy (NZ/Prema) +5,976; 6. Maximilian Günther (D/Prema) +9,543; 7. Niko Kari (FIN/Motopark) +11,124; 8. Nikita Mazepin (RUS/HitechGP) +12,643; 9. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +15,696; 10. David Beckmann (D/Mücke) +16,101.  
Stand nach 21 von 30 Läufen: 1. Stroll 296 Punkte; 2. Günther 235; 3. Russell 194; 4. Cassidy 183; 5. Iliott 183; 6. Eriksson 136; 7. Barnicoat 117; 8. Hubert 111; 9. Jensen 100; 10. Aron 98; 11. Lorandi 96; 12. Cómara 89; 13. Kari 82; 14. Zhou 80; 15. Beckmann 42; 16. Tveiter 26; 17. Piquet 17; 18. Newey 16; 19. Mazepin 5; 20. Maini 3; – Teams: 1. Prema Powerteam 563; 2. Hitech 405; 3. Van Amersfoort Racing 307; 4. Motopark 302; 5. Mücke 255; 6. Carlin 238; 7. ThreeBond 23

Nächstes Rennen: 10./11. September, Nürburgring (D)  
Internet: www.fiaf3europe.com

Langstrecken-WM

# Ein Formfehler

Das WEC-Rennen am Nürburgring hatte für den zweitplatzierten Audi noch ein Nachspiel – wenn auch nur ein finanzielles.

«Audi ist ein Formfehler bei der Homologation unterlaufen»,ieß die Presseabteilung von Audi Sport verlauten. «Daraus ergab sich eine Diskrepanz zwischen einem verwendeten Bauteil (das allen technischen Regularien des LMPI-Reglements entspricht) und dem dazugehörigen Homologationsblatt. Audi akzeptiert seine Verantwortung und die Strafe (5000 Euro Geldstrafe, d. Red.), geht nicht in Berufung und reicht das aktualisierte Homologationsdokument umgehend nach.»

### Was macht BMW?

Lucas di Grassi, Loïc Duval und Oliver Jarvis, die am Sonntag nach dem WEC-Lauf am Nürburgring noch bis nach Mitternacht (!) zittern mussten, dürfen damit Platz 2 behalten und sind weiter im Titelrennen.

Der von MSA angekündigte BMW-Einstieg in die WEC (siehe letzte Ausgabe) war neben



Trotz Formfehler: Audis Nr. 8 behält Platz 2 vom Nürburgring

dem sportlichen Geschehen das Gesprächsthema Nummer eins am Ring. Dazu trug auch der Besuch von Jens Marquardt bei, der «alte Freunde, die mit mir bei BMW und früher Toyota zusammengearbeitet haben» besuchen wollte. Den Salzburger Nachrichten (SN) erklärte der BMW-Motorsportdirektor: «Wir haben im Moment kein (GT-, d. Red.) Auto, das ins WEC-Reglement passt.» Und in Zukunft? «Da ist das nicht mehr ausgeschlossen.»

Neben den Porsche-Verantwortlichen begrüßt auch Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich den in Kürze erwarteten BMW-Beschluss. Der Österreicher stellt fest: «Für die WEC wäre das eine sehr gute Entwicklung. BMW müsste aber nachdenken, wofür man sich entscheidet.» Was das Audi-Sportoberhaupt damit meint, ist klar: «Bei uns war es immer so, dass wir den Gesamtsieg und nicht einen Klassensieg vor Augen hatten.» ♦ AW/MBR

### Porsche Supercup Hockenheim

# Cairolì erbt Sieg



Auf der Strecke kam er nicht vorbei: Cairolì versetzt hinter Müller

Bei seinem Heimspiel am Hockenheimring feierte Sven Müller nur scheinbar seinen vierten Sieg in Folge – nachträglich gab es eine Zeitstrafe. Sieg für Cairolì.

Das Wochenende lief für den Lokalmatador eigentlich perfekt. Im samstäglichen Qualifying konnte sich der Lechner MSG-Racing-Pilot sogar die erste Pole-Position des Jahres sichern. Kurz nach dem Start, der Müller diesmal nicht so gut glückte wie zuletzt, dann das entscheidende Manöver: Mat-

teo Cairolì kommt von Startplatz 2 besser weg und zieht vorbei. Müller kommt in Kurve eins weit raus und fährt mit viel Schwung wieder vorbei. Die gesamte Renndistanz kann Müller seinen Verfolger in Schach halten und gewinnt – vermeintlich.

### Schmidt verbessert sich

Doch zwei Stunden nach Rennende fällt die Entscheidung am Grünen Tisch: Müllers Manöver in der Startphase wird für unrechtmäßig befunden. Die auferlegte Ein-Sekunden-Zeitstrafe sorgt dafür, dass eben

nicht Müller, sondern der Italiener in Hockenheim gewinnt.

«Natürlich möchte man lieber direkt auf der Strecke gewinnen, aber manchmal ist es eben so, dass es erst später eine Entscheidung gibt», konstatierte Cairolì nach seinem zugesprochenen dritten Saisonserfolg. Er sah die Situation so: «Ich hatte das Gefühl, dass ich am Start schon an Sven vorbei war, doch plötzlich kam er von der Seite.»

Dritter wurde Jeffrey Schmidt, der sich im Kampf um den letzten Podiumsplatz der Angriffe von Robert Lukas erfolgreich erwehren konnte. Mit P3 im Rennen übernimmt der Schweizer auch in der Tabelle Platz 3 hinter Müller und Cairolì.

Nach seiner Kollision in Budapest um 10 Plätze in der Startaufstellung zurückversetzt, hatte Porsche-Junior Mathieu Jaminet als weiterer heißer Titelanwärter erneut ein schweres Rennen vor sich. Vom 13. Startplatz aus ging es aber immerhin noch auf Platz 8 nach vorn. Ob das revidierte nun auch das finale Rennergebnis ist, bleibt übrigens abzuwarten. ♦ MBR

# SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

## WEC-COCKPIT LIVE



Von **Timo Bernhard**  
Porsche Team

Endlich! Beim Heimspiel am Nürburgring konnten wir das Pech endlich abschütteln und unseren ersten Saisonsieg feiern. Das war auch deshalb besonders schön, weil es für mich nach Le Mans nicht nur das wichtigste Rennen war, sondern weil ich den Support der deutschen Fans richtig spüren konnte. Dass so viele in die Eifel kommen, war angesichts der MotoGP am Sachsenring eine Woche zuvor und der Formel 1 in Hockenheim nur eine Woche später nicht selbstverständlich. Das zeigt, wie hoch der Stellenwert der WEC hierzulande mittlerweile ist.

Auf unserem Weg zum Sieg hat unser Porsche 919 Hybrid problemlos funktioniert. Nur ein schleichender Plattfuß warf uns zwischenzeitlich ein wenig zurück. Dieser wurde aber von der Box bemerkt, noch ehe Brendon Hartley, der gerade im Auto saß, es überhaupt gespürt hat. Selbst das war so gesehen «ideal». Ohnehin überwachen eine Vielzahl an Sensoren immer genau den Status unseres

Autos. Stimmen alle Drücke und Temperaturen? Arbeitet der Antriebsstrang richtig? Über die Telemetrie werden massenhaft Daten vom Auto an die Box übermittelt, die es dann – auch im Nachgang dieses vielzitierten «Datensammelns» – richtig zu deuten gilt. Nur wer die richtigen Schlüsse aus der Flut von Informationen zieht, dem nützen sie natürlich.

Bevor wir Anfang September in Mexiko wieder in unsere LMPI-Boliden steigen und dabei viele Kilometer und Daten sammeln, steht erstmal die Sommerpause an. Ohne Motorsport geht es aber nicht ganz. Am Wochenende war ich beim Berg-EM-Lauf in Glasbach dabei. Kommendes Wochenende geht es mit unserem Renn-Team zum ADAC GT Masters an den Nürburgring – da bin ich aber nur im Hintergrund tätig. Unter dem Jahr bleibt zudem wenig Zeit für die Familie. Mit meiner Frau Katharina und unseren zwei Söhnen werde ich deshalb auch mal eine Woche ganz ohne Racing Urlaub machen.



Zurück auf der Siegerstraße (v.l.): Webber/Bernhard/Hartley

### SCHAEFFLER-NEWS

Nur rund einen Monat nach der DTM am Norisring verschlug es Schaeffler-Markenbotschafter Mike Rockenfeller erneut nach Nürnberg. Im Rahmen der VDI-Technikmeile war sein Schaeffler-Audi RS 5 DTM ausgestellt. «Rocky» stand dabei Interessierten Rede und Antwort, gab Autogramme und sprach im Schaeffler-Interview über den Rennfahrer-Alltag.

Blancpain GT Series Endurance Cup - 24h Spa

# Alle überrascht



Egal ob hell, dunkel, trocken oder nass:  
Der Rowe-M6 GT3 fuhr stets fehlerfrei  
immer in Richtung Gesamtsieg

Von MICHAEL BRÄUTIGAM  
und ARNO WESTER

**Mit einem Überraschungscoup sicherte sich das Team Rowe Racing mit dem BMW M6 GT3 und den Fahrern Philipp Eng, Maxime Martin und Alexander Sims den ersten international bedeutsamen Sieg. Favorit Mercedes für Unsportlichkeit schwer bestraft.**

Nach dem Vierfachsieg bei den 24h am Nürburgring mussten die Mercedes-AMG-Teams auf der Favoritenliste ganz oben stehen. Aber auch Audi, McLaren und Bentley wurden gute Siegchancen zugesprochen. Die AMG-Truppen zeigten im Superpole-Qualifying gleich mal, wo der Hammer hängt: Sechsfach-Pole! Und der beste Nicht-AMG, der WRT-Audi von Laurens Vanthoor, um fast eine Sekunde abgehängt. Dass der letztlich von Pole starten würde, ahnte da noch niemand.

Denn erst tags darauf, vier Stunden vor dem Rennen, der nächste Hammer: Nicht nur Maxi Götz' unter Gelb gefahren Pole-Runde wurde gestrichen, sondern sämtliche Zeiten aller in der Superpole gestarteten «Stern»-Boliden. Und obendrauf jeweils eine 5-Minuten-Strafe, abzusetzen in den ersten

30 Minuten des Rennens, wegen Unsportlichkeit.

Was war passiert? Bei der Homologation der GT3-Autos müssen auch Motormappings hinterlegt werden. Die nach der Superpole ausgelesenen Zündzeitpunkte waren mit diesen jedoch nicht kompatibel. Was ursprünglich angeblich «sauber» war, wurde zur großen Überraschung der AMG-Männer nach der Superpole von den technischen Kommissaren beanstandet. Die harte Strafe der Stewards folgte erst 17 Stunden später. Nicht wenige waren im Fahrerlager der Meinung, dass es noch viel drakonischere Strafen, bis hin zum Startverbot, hätte geben müssen.

## Zerfahrener Samstag

Effektiv waren die AMGs, die natürlich «sauber» ins Rennen gehen mussten und so nicht den dominanten Speed haben würden, schon aus der Entscheidung um den Sieg heraus. Doch der Zufall spielte mit: Weil sich der Rinaldi-Ferrari mit Marco Seefried am Steuer nach Feindkontakt in der Startrunde ins Kies drehte, gab es direkt eine Full-Course-Yellow (FCY). Statt mindestens zwei Runden verloren die Sternenkrieger so «nur» knapp anderthalb Runden. Trotzdem gereichte es nicht mehr dazu, in die Entscheidung um den Sieg einzugreifen.

Der Samstagnachmittag und -abend gestaltete sich durch langwierige FCY- und Safety-Car-Phasen sehr zäh. Und die verschiedenen taktischen Ansätze der Teams sorgten dafür, dass es an der Spitze mächtig Abwechslung gab. Anfangs führte der von Pole gestartete WRT-Audi von René Rast. Doch der verlor nach einer Kollision am späten Abend drei Runden und war aus dem Kampf um den Sieg raus. Umso beachtlicher, dass Rast, Nico Müller und Vanthoor es sogar von Rang 46 noch auf P3 schafften! Vanthoor fuhr zudem eine neue Rekord-Rennrunde. Da wäre viel mehr drin gewesen...

Der Kollisionsgegner, der zweite Jaguar von Emil Frey Racing, durfte ebenso kurz Führungsluft schnuppern wie der einzige im Feld vertretene Aston Martin von Oman Racing.

Doch je tiefer die Nacht, desto klarer zeichneten sich die Favoriten ab: der McLaren Nr. 58, der Phoenix-Audi Nr. 6, der Bentley Nr. 8 und der Rowe-BMW Nr. 99. Moment, BMW? Die gehörten doch gar nicht zu den Favoriten!

Aber die Mannschaft von Hans-Peter Naundorf, die trotz BoP-bedingter Turbo Boost-Erhöhung zwischen Superpole und Rennen das ultimative Tempo noch immer nicht gehen konnte, hatte den ultimativen

Masterplan: Statt bei jeder Neutralisierung hektisch Stopps vorzuziehen oder einzuflechten, setzte man von Beginn an auf maximale Stintlänge – und lag mit nur 23 Stopps goldrichtig. Die ersten «halben» Punkte gabs nach der 6h-Zwischenwertung. Bei der Halbzeitwertung dagegen sahten Bentley mit den Plätzen 1 und 3 und am Ende das siegreiche BMW-Trio punktemäßig ganz groß ab.

## Bentley verspielt das Podium

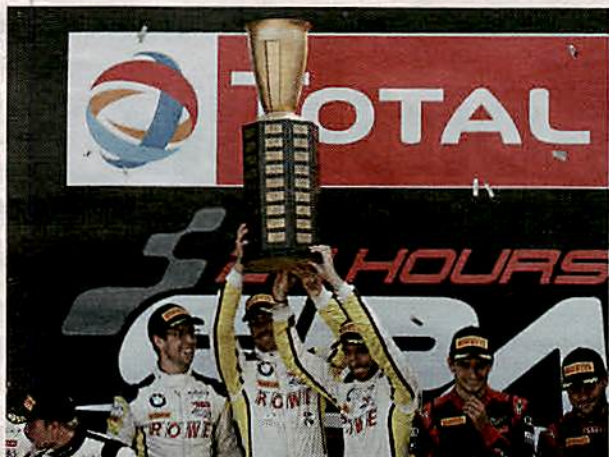
Der Phoenix-Audi von Christopher Mies, Markus Winkelhock und Frank Stippler fiel in der Nacht bereits nach einer Kollision von P1 auf P3 zurück. Als man am Sonntagmittag trotz abtrocknender Piste auf Regenreifen blieb, nahmen die Pirelli-Pneus das ganz übel und der zerberstende linke Hinterreifen kappte eine Benzinleitung. Der folgende Großbrand im Audi-Heck bedeutete das Aus.

Die Bentley-Boys Andy Soucek, Wolfgang Reip und Maxime Soulet wurden zum großen Favoriten, als es in die letzten Rennstunden ging. Mit schnellerer Pace als die Leader im Rowe-BMW schienen deren Stunden an der Spitze gezählt. Aber: Eine falsche Reifenentscheidung im Ardennen-typischen Mischwetter ließ das Bentley-Trio doch wieder ins Hintertreffen geraten.

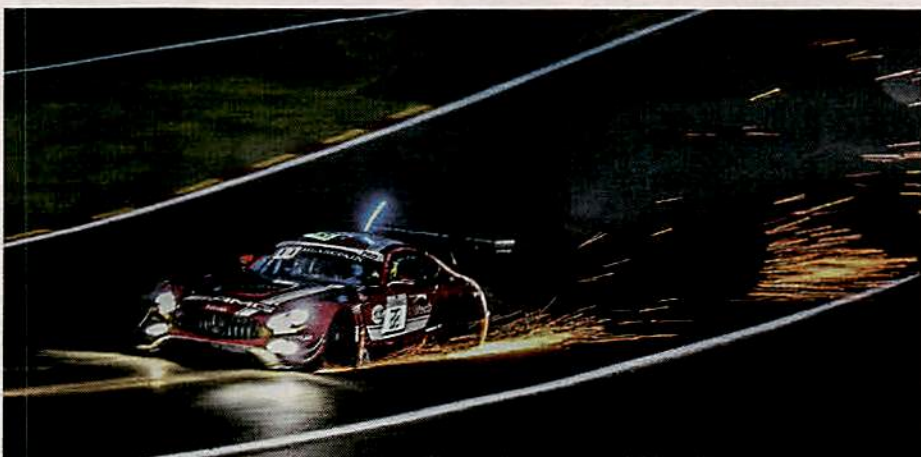
Die Vorentscheidung fiel rund eineinviertel Stunden vor Schluss: Mit Reifenproblem musste der Bentley zu einem zusätzlichen Boxenhalt. Und damit nicht genug: Zusätzlich gab es für ein Gelb-Vergehen noch eine Durchfahrtsstrafe. Als dann auch noch das Timing für den finalen Stopp in die Hose ging, verlor man sogar noch den Podiumsplatz: P4.

Auf den zweiten Platz, nach perfektem Timing des Boxenstopps in der letzten FCY-Phase, fuhr der Akka-ASP-Mercedes von Felix Rosenqvist, Renger van der Zande und Tristan Vautier. Bei knapp zwei Minuten Rückstand muss man kein Mathe-Ass sein, um zu wissen, was ohne die Bestrafung möglich gewesen wäre.

Völlig ohne Konjunktiv dürfen sich die Rowe-Piloten und ihr Team freuen. Für die Mannschaft aus dem Saarland ist es der erste internationale Erfolg seit Gründung 2011. Dazu einige Randnotizen: Nach dem Rückzug aus dem Automobilsport von Marc VDS, den Spa-Vorjahressiegern (mit BMW), wurde Rowe deren Nachfolger in Sachen Werksteam. Und das besicherte den Münchnern gleich im ersten Einsatz des «dicken» M6 GT3 in Spa ihren 23. Gesamtsieg dort. Für die drei Piloten war es übrigens auch der jeweils erste 24h-Gesamtsieg! ♦



Sieg! Der ganz große Pokal für (v.l.) Sims, Martin und Eng



Am Ende sogar noch auf Gesamtrang 2 vorgefahren: Der beste Mercedes von Akka ASP



Start frei: Das 65-Fahrzeuge-Feld nimmt vor vollen Tribünen das Rennen auf



Auch In der Box zu viel verloren: Bentley am Ende nur auf P4



Führungskilometer gesammelt: Jaguar von Emil Frey Racing



Das Aus für den Phoenix-Audi: Feuer am Sonntagmittag

**Stand nach 6 Stunden**

1. Sims/Eng/Martin (BMW M6 GT3) 129 Rdn.; 2. Mies/Stippler/Winkelhock (Audi R8 LMS) +28,433 sec.; 3. Vervisch/D. Vanthoor/Stevens (Audi R8 LMS) +1:03,200; 4. Piccini/Stolz/Beretta (Lamborghini Huracán GT3) +1:10,428; 5. Soulet/Soucek/Reip (Bentley Continental GT3) +1:24,230; 6. De Leener/Baguette/Kaffer (Audi R8 LMS) +1:33,429; 7. Smith/Abril/Kane (Bentley Continental GT3) +1:47,900

**Stand nach 12 Stunden**

1. Soulet/Soucek/Reip (Bentley Continental GT3) 263 Rdn.; 2. Mies/Stippler/Winkelhock (Audi R8 LMS) +1 Rdn.; 3. Smith/Abril/Kane (Bentley Continental GT3) +1 Rdn.; 4. Sims/Eng/Martin (BMW M6 GT3) +1 Rdn.; 5. Salaquarda/Mortara/Stöckinger (Audi R8 LMS) +1 Rdn.; 6. Bortolotti/Bleekemolen/Ineichen (Lamborghini Huracán GT3) +2 Rdn.; 7. Baumann/Jaafar/Buhk (Mercedes-AMG GT3) +2 Rdn.; 8. Jäger/Paffett/Götz (Mercedes-AMG GT3) +2 Rdn.

**Stand nach 18 Stunden**

1. Sims/Eng/Martin (BMW M6 GT3) 401 Rdn.; 2. Soulet/Soucek/Reip (Bentley Continental GT3) +11,382 sec. 3. Mies/Stippler/Winkelhock (Audi R8 LMS) +41,213; 4. L. Vanthoor/Rast/Müller (Audi R8 LMS) +1 Rdn.; 5. Catsburg/Dusseldorp/Werner (BMW M6 GT3) +1 Rdn.; 6. Vautier/Rosenqvist/Van der Zande (Mercedes-AMG GT3) +1 Rdn.; 7. Jäger/Paffett/Götz (Mercedes-AMG GT3) +1 Rdn.

**24 STUNDEN SPA / Resultate**

Spa-Francorchamps/B: 7,004 km; 65 Teams gestartet, 54 gewertet; Wetter/Piste: Samstag bewölkt/meist trocken; Sonntag wechselhaft

1. Sims/Eng/Martin (BMW M6 GT3) 551 Rdn. (= 154,6 km/h); 2. Vautier/Rosenqvist/Van der Zande (Mercedes-AMG GT3) +1:55,408 min.; 3. Vanthoor/Rast/Müller (Audi R8 LMS) +2:00,586; 4. Soulet/Soucek/Reip (Bentley Continental GT3) +1 Rdn.; 5. Jäger/Paffett/Götz (Mercedes-AMG GT3) +1 Rdn.; 6. Baumann/Jaafar/Buhk (Mercedes-AMG GT3) +2 Rdn.; 7. Guilvert/Parisy/Haase (Audi R8 LMS) +4 Rdn.; 8. De Leener/Baguette/Kaffer (Audi R8 LMS) +4 Rdn.; 9. Salaquarda/Mortara/Stöckinger (Audi R8 LMS) +4 Rdn.; 10. Pilet/Jousse/Narac/Cornac (Porsche 911 GT3 R) +4 Rdn. (1. Pro-Am); 11. Bortolotti/Bleekemolen/Ineichen (Lamborghini Huracán GT3) +4 Rdn.; 12. Albuquerque/Baptista/Jimenez (Audi R8 LMS) +5 Rdn.; 13. Perera/Lapierre/Hassid/Giaque (Audi R8 LMS) +5 Rdn. (2. Pro-Am); 14. Babini/Niederhauser/Zampieri (Lamborghini Huracán GT3) +5 Rdn.; 15. Piccini/Stolz/Beretta (Lamborghini Huracán GT3) +6 Rdn.; 16. Lathouras/Rugolo/Pier Guidi (Ferrari 488 GT3) +7 Rdn.; 17. Minshaw/Keen/Gavin/Osborne (Lamborghini Huracán GT3) +7 Rdn. (3. Pro-Am); 18. Smith/Abril/Kane (Bentley Continental GT3) +7 Rdn.; 19. Perfetti/Cazenave/Lyons/Moullin Traffort (Mercedes-AMG GT3) +8 Rdn. (4. Pro-Am); 20. Engel/Baumann/Schneider (Mercedes-AMG GT3) +8 Rdn.; 21. Dontje/Schmid/Bacheta (Mercedes-AMG GT3) +9 Rdn.; 22. Broniszewski/Bonacini/Rizzoli/Piccini (Ferrari 488 GT3) +10 Rdn. (5. Pro-Am); 23. Pisarik/Kral/Malucelli/Fumanelli (Ferrari 488 GT3) +12 Rdn. (6. Pro-Am); 24. Al Harthy/Modell/Adam/Turner (Aston Martin Vantage GT3) +13 Rdn. (7. Pro-Am); 25. Attard/Machitski/Mapelli/Kimber Smith (Lamborghini Huracán GT3) +14 Rdn. (8. Pro-Am); 26. Morley/Toril/Bin Turki Al Faisal/Juncadella (Mercedes-AMG GT3) +15 Rdn. (9. Pro-Am); 27. Perez Compagnon/Giammaria/Balzan (Ferrari 458 Italia GT3) +16 Rdn.; 28. Cerruti/Spinelli/Sbirazuoli/Vannelet (Lamborghini Huracán GT3) +17 Rdn. (10. Pro-Am); 29. Vervisch/Vanthoor/Stevens (Audi R8 LMS) +17 Rdn.; 30. Zöchling/Guonon/Rettenbacher/Breukers (Lamborghini Huracán GT3) +18 Rdn. (11. Pro-Am); 31. Van Gisbergen/Ledogar/Bell (McLaren 650 S GT3) +18 Rdn.; 32. Zanuttini/Gitlin/Talbot/Cadei (Ferrari 458 Italia GT3) +18 Rdn. (1. Am); 33. Haupt/Simonsen/Christodoulou (Mercedes-AMG GT3) +19 Rdn.; 34. Mann/Guedes/Mastronardi/Cressoni (Ferrari 488 GT3) +19 Rdn. (2. Am); 35. Lago/Owen/Russell/Webb (Lamborghini Gallardo R-EX) +22 Rdn. (12. Pro-Am); 36. Ehret/Salikhov/Mattschull/Seefried (Ferrari 488 GT3) +25 Rdn. (3. Am); 37. Sanchez/Sarazin/Walkinshaw/Simmons (Nissan GT-R Nismo GT3) +25 Rdn. (13. Pro-Am); 38. Geri/Romanelli/Schiro/Mancinelli (Ferrari 488 GT3) +26 Rdn. (13. Pro-Am).

**Schnellste Rennrunde:**

Laurens Vanthoor (Audi R8 LMS), Runde 295, 2:18,793 (=181,6 km/h)

## NACHRICHTEN

## DTM

## Faggioli auch in Glasbach der Sieger

**Berg-EM/-DM** Sein Bergrennen in Homburg musste WEC-Champion Timo Bernhard aus Termingründen auslassen. Dafür fand er Zeit zum einzigen deutschen EM-Lauf in Glasbach, wo er die Strecke durch Rallye-Einsätze kannte. Mit einem aktuellen Cup-Porsche wurde der Saarpfälzer den Erwartungen gerecht und drehte zwei Mal an der Tourenwagen-Rekordschraube. Nur im ersten Lauf war Markenkollege Herbert Pregartner schneller. Zwei Mal blieb EM-Leader Simone Faggioli (Norma) unter seinem alten Rekord. Mit Merli und Macario (Osella) standen drei Italiener ganz oben.

## Schagerl triumphiert in den Dolomiten

**Berg-ÖM** Nach einem reibungslosen Trainingstag raubte ein Schauer in den Dolomiten allen Rennwagen die Siegchancen. Karl Schagerl erreichte im VW Golf Rallye noch trocken das Ziel, in E1-Rekordzeit. Den Tourenwagenrekord des unvergessenen Georg Plaza verfehlte er aber deutlich. Den österreichischen Doppelsieg machte Werner Karl im Audi S2 klar. In den ÖM-Wertungen führen weiter Chris-André Mayer (Div.I+II), Karl Schagerl (Div.III) und Andy Stollnberger (Div.IV+V).

## Drei Sieger und ein neuer Gesamtleader

**BTCC** Bei den teils sehr actionreichen und nicht unumstrittenen Rennen in Snetterton holten sich Colin Turkington (Subaru), Mat Jackson (Ford) und Gordon Shedden (Honda) die Siege. In der Gesamtwertung führt nun BMW-Pilot Rob Collard.

## Opel vor Debüt in deutscher Serie

**ADAC TCR Germany** Nach einigen Testläufen, u.a. in der TCR Benelux, greift Opel ab kommendem Wochenende am Nürburgring ins Geschehen der deutschen Serie ein. Das Team Lubner Motorsport schickt die Schweizerin Jasmin Preisig in die Rennen. Beim Team DG Sport starten Ex-ETCC-Pilot Pierre-Yves Corthals und ein noch zu benennender zweiter Fahrer. Nach MSA-Informationen könnte Jordi Oriola besagter Pilot sein. ♦ TBU/MBR

## Meister der Konstanz

von ARNO WESTER

**Der vom Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) vor den beiden DTM-Rennen in Zandvoort abgelehnte Antrag (siehe MSA 31) sorgt nach wie vor für Unmut bei den Herstellern Audi, BMW und Mercedes-Benz.**

«Unserem gemeinsam gestellten Antrag ging ein wohlüberlegter Prozess voraus. Nach vier Veranstaltungen (und acht Rennen) bist du eben schlauer», sagte Mercedes-AMG DTM-Teamchef Ulrich Fritz, der zudem betont, dass die Zugeständnisse an BMW aufgrund der Vorsaison (2015) getroffen worden sind. Was Fritz damit meint, ist klar: BMW ist in dieser Saison besser, als die Konkurrenz im Vorfeld angenommen hat. Offenbar haben die Münchner trotz eingefrorenem Reglement im Winter das ein oder andere Detail verbessern können. Ex-



Auch dank Konstanz Spitze: Wittmann kommt fast immer an

perten sind überzeugt, dass die 7,5 kg weniger Gewicht, die Audi und Mercedes-Benz ihrem Rivalen BMW vor Saisonbeginn zugestanden haben, nicht der Schlüssel für den Erfolg der Bayern sind. Deshalb hat BMW wohl auch dem gemeinsamen Antrag zugestimmt, auf die Gewichtsreduzierung wieder verzichten zu wollen.

Das Geheimnis des BMW-Erfolgs beruht offensichtlich auf Ex-Champion Marco Wittmann, der ein Paradebeispiel für Konstanz ist, und dem um 5 cm breiteren Heckflügel. «Wir haben auf den Geraden nicht die Möglichkeit, einen BMW zu überholen. Das hängt ein Stück weit mit dem Heckflügel zusammen», glaubt auch Fritz.

Schaut man sich die bisherigen Rennen an, dann sticht eine Tatsache deutlich hervor: Tabellenführer Wittmann (105 Punkte) hat bisher erst eine Nullrunde zu Buche stehen. Seine direkten Verfolger Jamie Green (98) und Edoardo Mortara (beide Audi/88) sind schon vier Mal und Sternfahrer Robert Wickens (P5/83) sogar fünf Mal aus den verschiedensten Gründen punktlos geblieben.

## Wittmann: nur zwei DNFs

Wie man Meister wird, hat Wittmann schon 2014 bewiesen, als er in zehn Rennen neun Mal in die Punkteränge fuhr. Dieses Kunststück hat er heuer erneut vollbracht. Nur beim Auftakt in Hockenheim ging der 26-jährige Fürther leer aus. Seine beeindruckende Gesamtbilanz: in 48 DTM-Rennen 46-mal in Wertung angekommen, in 36 Rennen gepunktet, elf Podestplätze erzielt und sechs Siege gefeiert. Noch Fragen? ♦

## Tourenwagen-WM

## Pause ist beendet



Der weit enttelle Gejagte: José María López im Citroën

von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Die Sommerpause ist vorbei: Am Wochenende geht es bei den Läufen in Termas de Río Hondo zum Heimspiel von WM-Spitzenreiter José María López.**

Der Citroën-Pilot reist dabei mit einem komfortablen Punktelpolster zu jener Rennstrecke an, wo für ihn mit einem Gaststart im Wiechers-Team vor drei Jahren das WTCC-Abenteuer begann. 101 Punkte beträgt der Vorsprung vor dem ersten Verfolger Tiago Monteiro (Honda) bereits. Und sieht man auf die Termas-Ergebnisse der letzten Jahre, wird sich dieser auch eher vergrößern als dass die Rivalen Boden auf den Local Hero gutmachen. Nach

einem Doppelsieg (!) 2014 gab es im Vorjahr die Plätze 1 und 2.

In Argentinien wird ein Landsmann von López versuchen, mit einem ähnlich guten Debüt in einem ähnlich unterlegenen Auto wie damals bei «Péquito» versuchen, Eindruck zu schinden: Esteban Guerrieri gibt in einem Campos-Chevy seinen Einstand in der WTCC.

## Ladas werden leichter

Hilfreich könnte dabei der Gewichtsvorteil sein, den Guerrieri gegenüber López hat: Sämtliche RML-Chevros dürfen weiterhin ohne Zuladung umherfahren. Gleiches gilt für die beiden Volvo. Lada darf 20 kg ausladen und steht nun bei 50. Honda bleibt bei 60 kg und Citroën bei der gewohnten Maximalzuladung von 80 kg. ♦

## NASCAR Pocono

## Montags-Renner

**Der für Sonntag angesetzte 21. Lauf zum Sprint Cup fiel buchstäblich ins Wasser. Erst am Montag (nach Redaktionsschluss) konnte in Pocono gefahren werden.**

Die Pole-Position sicherte sich, auf einer seiner Paradedrecken, Martin Truex Jr. – auf dem anspruchsvollen Trioval in Pennsylvania holte der Furniture-Row-Fahrer 2015 seinen einzigen Saisonsieg.

Beste Voraussetzungen also, nach einer zuletzt gesehenen schwächeren Phase, vor dem bereits in gut sechs Wochen beginnenden Chase in Form zu

kommen. Doch der Wettergott hatte am Sonntagnachmittag kein Einsehen mit dem Toyota-Piloten und seinen 39 Fahrerkollegen. Schon ab Samstagabend regnete es auf die Strecke. Kurz vor dem geplanten Rennstart klarte es etwas auf und die Air Titans machten sich an die Trockenarbeit, ehe es erneut zu regnen begann.

Für beste Unterhaltung sorgte während der Wartezeit Kevin Harvicks Sohn Keelan. Der schmiss sich – sehr zum Unmut von Mutter DeLana – bäuchlings in eine große Pfütze und animierte auch Brad Keselowski, mitzuplantschen. ♦ MBR



Da ging am eigentlichen Renn-Sonntag nix: Regen in Pocono

Historischer Rekordsieger: Meeke gewinnt als erster Brite den Klassiker in Finnland - und das in Rekordtempo



Finnland

# Planet Meeke

Von REINER KUHN und MICHAEL HEIMRICH

**Es war ein denkwürdiges Wochenende. Kris Meeke schien in einer eigenen Umlaufbahn zu fliegen, gewinnt als erster Brite die Rallye Finnland - und das in Rekordzeit. Sébastien Ogier muss ohne Punkte abreisen, und bei Hyundai gilt es erneut die Frage zu stellen, was man eigentlich während der Vorbereitungstests ausprobieren sollte.**

Die «Formel 1 durch den Wald» sorgt jedes Jahr für reichlich Schlagzeilen. Aber das ausgerechnet Weltmeister Sébastien Ogier beim schnellsten WM-Lauf an der langsamsten Stelle des gesamten Wochenendes ausrutschte, sorgte dann doch für den ein oder anderen Schmunzler. Wie immer hatte der Weltmeister im Vorfeld über seine Startposition lamentiert, doch dass er auf der zehn-

ten Prüfung in einer Haarnadelkurve zu weit nach innen geriet und im Graben landete, dafür konnte kein Reglement der Welt etwas. Doppeltes Pech für Ogier: Nur wenige Zuschauer waren zur Stelle - wer stellt sich in Finnland schon an eine so lahme Ecke? -, und die paar Fans schienen auch noch wenig motiviert, ihm aus der Klemme zu helfen. «Vielleicht hätte ich eine finnische Flagge an der Scheibe haben sollen», ärgerte sich Ogier im Nachgang. «Die Zuschauer hatten jedenfalls wenig «Sisu» getankt.» - Die finnische Zauberkraft befördert im Normalfall jedes noch so heftig abgeflogene Auto in Nullkommanichts zurück auf die Strecke. Im Falle von Ogier vergingen zäh 16 Minuten. Die Rallye war für ihn spätestens jetzt gelaufen.

Dabei hatte sich Ogier schon im Vorfeld wenig Chancen ausgerechnet. Sein Sportchef Jost Capito erklärte bereits Tage zuvor Kris Meeke zum Sieger, weil dieser von seiner späten Start-

position profitieren würde. Dieser bedankte sich umgehend und fragte, auf welchem Planeten der im Sommer scheidende VW-Mann eigentlich leben würde. Doch so unrecht hatte der Siegerländer nicht. Meeke, der seit seinem Sieg in Portugal keinen WM-Lauf mehr bestritten hatte, schnappte sich auf der zweiten Prüfung sofort die Führung. «Vielleicht sollte ich ihn jetzt fragen, auf welchem Planeten er wohnt», flachste Capito.

## Latvala am Limit

Das Lachen verging dem VW-Sportchef jedoch schnell. Hatte man gehofft, dass nach dem Ogier-Missgeschick wenigstens Jari-Matti Latvala für Hochgefühle sorgen würde, sah man sich rasch eines Besseren belehrt. Der Vorjahressieger war zu keinem Zeitpunkt in der Lage, Spitzenreiter Meeke auch nur annähernd gefährlich zu werden. «Ich war am Limit», gestand der Lokalmatador und streute schon mal Blumen.

«Kris macht einen hervorragenden Job, und es scheint, als ob Citroën auch ein Schritt nach vorne gelungen wäre.»

Dabei haben sich die Franzosen in diesem Jahr eine Auszeit verordnet. Entwicklungsarbeit am DS3 WRC finden nicht mehr statt. Auch Volkswagen konzentriert sich voll auf den neuen Polo WRC 2017. Sehr zum Leidwesen der Piloten, die nach der Rallye Polen vehement Testfahrten mit dem aktuellen Fahrzeug einforderten. Die Teamleitung hatte ein Einsichen und gestand ihren Werksfahrern vor der Rallye Finnland auch Testkilometer mit ihren jetzigen Dienstwagen zu. Doch dass die erfolgsverwöhnte Truppe aus Wolfsburg dennoch nicht mit Citroën mithalten konnte, verwunderte doch. Denn dabei ging es nicht nur um Speerspitze Meeke, auch Craig Breen zeigte einen beachtlichen Auftritt. Der Citroën-Junior setzt sich bei seinem erst vierten Start im World Rally Car zur Halbzeit

auf dem dritten Platz fest, eine Leistung, die ihm nur die wenigstens zugetraut hätten. Doch dazu später mehr.

Zurück zu Ogier: Nach seinem seltenen Ausrutscher fand sich der Weltmeister im Nirwana der Gesamtwertung wieder. Doch es sollte für den Franzosen noch schlimmer kommen. Am frühen Samstagmorgen (WP14) quälte er sich mit Bremsproblemen umher, musste selbst zum Schraubenschlüssel greifen und fing sich außerdem noch eine Strafzeit ein. Ein wenig Baldrian für die geschundene Ogier-Seele: Durch die Verzögerung musste er nicht mehr als erster Fahrer auf die Strecke, sondern konnte die Rolle des Straßenfegers fortan seinem Markenkollegen Andreas Mikkelsen überlassen. Dieser kam mit dieser Aufgabe überhaupt nicht zurecht und fiel umgehend vom dritten auf den achten Platz zurück. «Wir sind voll am Limit,

FORTSETZUNG S. 22



Heizte seinem Publikum ein, aber nicht dem Sieger: Lokalheld Latvala wurde Meeke nie gefährlich

#### FORTSETZUNG VON S. 21

und dennoch sind die Zeiten langsam», staunte der Norweger.

In einem ähnlich schlechten Film wähten sich die Hyundai-Piloten. Egal was Thierry Neuville oder Hayden Paddon an diesem Wochenende anstellten, nie waren sie in der Lage, der Spitze auch nur annähernd gefährlich zu werden. «Wir hatten Schwierigkeiten mit dem Setup», gab Neuville zu, der sich mit dem undankbaren vierten Rang begnügen musste, aber sich hauchdünn vor seinem neuseeländischen Teamkollegen behaupten konnte. Als Trostpflaster belegten sie in der abschließenden Power-Stage die beiden ersten Plätze und zeigten damit, was bei solider Vorbereitung womöglich drin gewesen wäre.

#### Wieder den Bogen überspannt

Auf Podiumskurs lag erneut Ott Tänak. Trotz eines Aufhängungsschadens am Freitag und zwei Reifenschäden am Samstag. Der Este fühlte sich wie schon in Polen auf den ultraschnellen Prüfungen pudelwohl und hatte vor dem Finale alle Chancen, noch den untersten Podestplatz zu erobern. Doch am Sonntagmorgen überspannte er einmal mehr den Bogen. Am Ausgang einer schnellen Linkskurve kam er zu weit nach außen, prallte gegen einen massiven Steinbrocken und kreierte mittels Kaltverformung aus dem Fiesta WRC eine Banane. Es war nicht das einzige Auto, was in

den kommenden Tagen bei Motorsport wieder gerichtet werden musste. Wilson-Schützling Eric Camilli lieferte ebenso einen Totalschaden ab (WP14) wie Edelkunde Lorenzo Bertelli (WP13). Zum Glück gingen alle Abflüge für die Fahrer glimpflich aus. Kleiner Lichtblick für Wilson: Mads Östberg wurde Sechster. Richtig freuen konnte er sich darüber aber nicht. «Es ist schade, dass es im Moment nicht für mehr reicht», verkla-

sulierte Östberg seine Kritik am Team und seinem Auto. Hinter den Kulissen versucht der Clan des Norwegers zu beweisen, dass das Fiesta-Triebwerk nicht jene Power liefert, die möglich wäre. Angesichts von schwankenden Leistungen nur bedingt ein zielführendes Mittel, um im Vorfeld von Vertragsverhandlungen für Vertrauen zu werben. Ganz anders war die Stimmung bei Meeke. Auf der legendären Ouninpohja-Prüfung



Bogen überspannt: Auf Podestkurs, fliegt Tänak wieder einmal ab



Mit Tränen aufs Podium: Breen



Undankbarer Vierter: Neuville



Missgeschick an der langsamsten Stelle: Ogier liegt im Graben

setzte er am Samstag gleich zweimal die Bestzeit. Im ersten Durchgang so deutlich, dass er «Flyin Finn» Latvala so kräftig die Flügel stützte, dass diesem jedwede Hoffnung auf einen Sieg abhanden kam. Beim Lokalmatador setzte umgehend die übliche Grübelrunde ein. «Ich versuche, nicht daran zu denken, wie die Strecken hinter mir immer sauberer gefahren werden. Wenn man das tut, wird die eigene Fahrweise be-

einflusst», dozierte Latvala über seine dritte Startposition (Meeke war Achter in der Reihenfolge) und fing sich prompt die nächsten Sekunden ein.

Meeke wusste instinktiv, was ihm für eine grandiose zweite Etappe gelungen war. «Das war mein bester Tag in einem Rallyeauto», jubelte der Nordfrie. Angesichts seines Vorsprungs von 41 Sekunden war die Messe gelesen. «Damit kann ich am Sonntag auf Nummer sicher gehen und die Sache nach Hause bringen.»

### NACHGEHAKT BEI Sébastien Ogier

(32/F) Der dreimalige Weltmeister über seinen Frust, ohne Siegchancen anzutreten, die Vorfreude auf die bevorstehenden Asphaltläufe und warum er Loeb's Rekorde kaum brechen wird.

Von REINER KUHN

**?** Hattest du gehofft, hier um den Sieg mitzufahren? Um den Sieg eher nicht, aber das Podium hatte ich für möglich gehalten. Aber das hatte sich ja am Freitag erledigt. Wenn man immer nur am pushen ist und ständig am Limit fährt, kann man auch mal von der Straße rutschen.

**?** Ausgerechnet an der langsamsten Stelle der ganzen Rallye? Das mag doof aussehen, aber lieber so, als im sechsten Gang in den Wald zu segeln.

**?** Was ist dein Resümee vom Wochenende? Einerseits haben wir hier zu bejubeln, wir haben keinen WM-Zähler geholt. Was wir aber feiern können, ist das Ende der besch... Zeit, seit Freitag der Rallye Schweden als Erste auf die Strecken zu müssen. Ich

habe wirklich die Nase voll davon und bin froh, dieses Thema bei den nächsten Asphaltläufen erst einmal hinter mir zu lassen.

**?** Auch darauf, Sébastien Loeb's Rekorde zu brechen? Darüber mach ich mir wenig Gedanken. Im Motorsport gab es immer Veränderungen, auch und gerade beim Reglement. Ich halte es für schwierig, Fahrer verschiedener Generationen zu vergleichen. Der eine fuhr nur acht WM-Rallyes im Jahr, der andere 16. Zudem sind Sébs Rekorde so weit weg, dass ich mir nicht vorstellen kann, so lange im Sport zu sein, um diese zu brechen.

**?** Hast du ein anderes Ziel? Ganz ehrlich: Ich bin sehr zufrieden mit dem, was ich bisher erreicht habe und will noch nachlegen. Ob ich einen Rekord breche, wird mein Leben aber

kaum verändern. Ich hoffe nur, in naher Zukunft noch einige spannende Wettbewerbe und dabei möglichst faire Bedingungen zu haben. Mir ist klar, dass es im Rallyesport nie völlige Chancengleichheit geben wird. Aber im Moment sind die Regeln einfach nur unfair.

**?** Man hört deinen Frust raus? Es ist kein Geheimnis, dass dies eine harte Zeit für mich ist und es mit schwerfällt, mich zu motivieren. Ich bleibe aber dabei: Es gibt fairere Lösungen bei der Startreihenfolge, sodass mehrere Fahrer um den Sieg kämpfen könnten. 2017 werde ich auf jeden Fall am Start sein. Wenn es aber langfristig so bliebe, gibt es mit Sicherheit andere Dinge, die mir sehr viel mehr Spaß machen würden.



#### «Das ist irgendwie verrückt»

Am mit knapp über 30 WP-Kilometern kürzesten Finaltag der bisherigen Saison versuchte Latvala erst gar nicht mehr, seinen Fans irgendwelche Hoffnungen zu machen. Die vier Sonntagsprüfungen würden nicht ausreichen, um das Ruder noch einmal herumzureißen. Zusammen mit Beifahrer Paul Nagle holte Meeke den Sieg und ist der erste Brite, der den WM-Klassiker für sich entscheiden kann. Eine Leistung, die selbst den Weltmeistern Colin McRae und Richard Burns nie gelungen war. Außerdem setzte Meeke mit einem Schnitt von 126,61 km/h einen neuen Rekord in der ewigen Bestenliste. «Das ist irgendwie alles verrückt», rang der 37-jährige im Ziel nach Worten. Noch emotionaler war die Ankunft von Teamkollege Breen. Noch nicht einmal er selbst hätte damit gerechnet, in Finnland Dritter zu werden. «Der beste Tag in meinem Leben», stammelte er mit Tränen in den Augen. ♦

Wertungsprüfung Ouninpohja

# Wahnsinn mit Methode

Von REINER KUHN

**Keine Rallyeprüfung ist spektakulärer als die finnische Kult-WP Ouninpohja. Erstmals nach über 20 Jahren musste der Schotterritt in entgegengesetzter Richtung bewältigt werden.**



Mit über 132 Sachen unterwegs: Meeke fliegt zu neuem Rekord

«Ouninpohja» ist für Rallyefahrer mehr als eine Wertungsprüfung. Es ist der ultimative Adrenalinritt. Der unvergessene Colin McRae benannte gar sein Pferd nach der Piste. Mensch und Maschine fliegen auf der über 30 Kilometer langen Schotterstrecke über 170 Kuppen – bei rund 80 sind alle vier Räder in der Luft. Das Durchschnittstempo der Schnellsten liegt bei über 130 km/h. Seit 1994 wurde erst über die breite Schotterbahn von Hämeponhja nach Mutanen

zur Kakaristo-Haarnadelkurve getobt und dann die engere, aber nur unwesentlich langsamere Passage vorbei an «Liisa's Kurve» zum Ziel vor Hassi geentert. Im Vorjahr unterbot Jari-Matti Latvala den Uralt-Rekord von

Harri Rovanperä von 2002 um über 20 Sekunden. Ebenso beeindruckend: Bei der neuen Rekordzeit von 15:36,8 Minuten wurde Latvalas Polo für über 30 Sekunden zum Flugzeug. Noch irriter: 2004 benötigte Petter Sol-

berg für den 3,14 Kilometer langen Streckenabschnitt vom Mutanen nach Kakaristo nur 56 Sekunden, ergo einen Schnitt von 201,9 km/h – wohlgernekt auf Schotter. Geschichte.

Erstmals nach 22 Jahren galt es, Ouninpohja wieder in die entgegengesetzte Richtung zu absolvieren. Abwechslung und Tagesgeschäft zugleich für die Top-Piloten. Weltmeister Sébastien Ogier erklärt: «Das größte Problem ist der extreme Unterschied zwischen dem Tempo bei der Streckenbesichtigung und im Wettbewerb. Wenn man statt 80 km/h 170 draufhat, weiß man weder wo genau man abhebt noch wo genau man wieder landet. Bei allem Bauchgefühl: Auf einer neuen WP fehlt es an der letzten Präzision.» Diese scheinen die Top-Asse jedoch schnell gefunden zu haben.

Latvala, der für die diesmal exakt 33 Kilometer lange Prüfung im ersten Durchgang 15:19,7 Minuten brauchte, schätzte, dass er im zweiten Durchgang ungefähr eine halbe Sekunde pro Kilometer zulegen kann. Mit 15:02,3 Minuten fuhr er danach genau 17,4 Sekunden schneller – macht pro Kilometer exakt 0,527 Sekunden. Volltreffer.

Besser war nur Kris Meeke. Mit zwei Bestzeiten auf der legendären «Ouninpohja» ebnete der Nordire seinen Weg zum Sieg. Seinem ärgsten Verfolger nahm Meeke in den beiden Durchgängen satte 20 Sekunden ab. 14:56,5 Minuten im zweiten Versuch bedeuten einen Durchschnitt von 132,53 km/h und damit Rekord. Das Mittel bei Latvalas Wahnsinnsritt im Jahr zuvor lag mit 132,16 km/h allerdings nur knapp darunter. ♦

**WRC2**

## Schlussattacke endet in den Bäumen

**Esepekkka Lappi feiert beim Heimspiel seinen ersten Saisonsieg und Skoda-Werkskollege Pontus Tidemand sorgt mit einem Lastminute-Abflug womöglich für eine Vorentscheidung im WRC2-Titelkampf.**

Was für ein Finale – und Drama. Vor der abschließenden Power-Stage hatte Skoda-Werkspilot Tidemand den Rückstand auf den zweitplatzierten Markenkollegen Teemu Suninen auf 3,8 Sekunden verkürzt. Die Schlussattacke sollte den Doppelsieg für das tschechische Werkteam bringen und Titelmitfavorit Tidemand den mit drei Saisonsiegen glänzenden Privatier Suni-

nen auf den letzten Podiumsplatz verweisen. Doch sieben Kilometer vor dem Ziel warf der Schwede seinen Fabia R5 und damit die Titelchancen des bestplatzierten Fahrers des grün-weißen Werkstrios weg.

Dass der beim Heimspiel schon 2015 dominierende Teamkollege Lappi vom Start weg ein Bestzeiten-Feuerwerk zündete, wird die Skoda-Führung ebenso wenig trösten wie dessen souveräner Sieg. Denn um im Titelkampf optimal aufgestellt zu sein, haben die Tschechen Lappi für die Rallye Deutschland und den nun ohne Punkte dastehenden Tidemand für den wesentlich weniger frequentierten Übersee-Lauf in

China nominiert. Womöglich umsonst: Denn M-Sport-Profi Elfyn Evans erbt Rang 3, verteidigte die Tabellenführung und fehlt beim WM-Lauf rund um Trier.

Wie dünn die Luft in der WRC2 ist, bekam Henning Solberg – normalerweise mit Ford Fiesta in der WRC – im R5-Modell von M-Sport zu spüren. Trotz guter Zeiten konnte der Routi-

nier aber nie in den Kampf um den Sieg eingreifen und wurde mit fünf Minuten Rückstand auf die «Flying Finns» und Evans Quartier vor Citroën-Junior Quentin Gilbert. ♦ RK



Erster Saisonsieg – und ausgerechnet beim Heimspiel: Lappi



Rang 2 gehalten: Suninen

## AUS DEM SERVICEPARK

Von REINER KUHN

Nirgends ist die Dichte an Rallye-Legenden höher als in Finnland: Neben den viermaligen Weltmeistern **Tommi Mäkinen** und **Juha Kankkunen** waren unter anderen auch **Ari Vatanen**, **Markku Alen** und **Marcus Grönholm** vor Ort.

Zu Ehren des unvergessenen und allzu früh tödlich verunglückten **Henri Toivonen** führte dessen Bruder **Harri Toivonen** auf der Zuschauerprüfung in Jyväskylä Henris letzten Dienstwagen, den Gruppe-B-Lancia Delta S4, aus.

T-Shirts oder Caps gibt es von fast allen Top-Piloten zu kaufen. **Jari-Matti Latvala** bietet unter dem Label JM Coffee gar eigenen Kaffee an. Das im Servicepark angebotene Elixier kann man auch über die Merchandising-Seite des Finnen im Internet bestellen.

Wenn schon, denn schon, dachte sich **Abdulla Al-Qassimi** und gab sein WM-Debüt – im Ford Fiesta WRC! Der acht Jahre ältere Bruder von Citroën-Hauptsponsor und Teilzeitwerksfahrer

**Khalid Al-Qassimi** (44) war nicht der einzige Gaststarter mit leistungsstarkem Gerät: Die Argentinier **Alberto Nicolas** und **Marcos Ligatos** mieteten sich jeweils einen DS 3 WRC.



Für Fans: Latvala (r.) mit seinem Kaffee

Auch diesmal besuchte **Dr. Johannes Peil**, Leitender Arzt der Sportklinik Bad Nauheim und langjähriger Leibarzt von **Michael Schumacher**, seine Lieblingsrallye und schaute seinen bei VW aktiven Mitarbeitern über die Schulter. Als Weltmeister **Sébastien Ogier** am Freitagabend über leichte Schmerzen an der Hand klagte, kümmerte er sich höchstselbst um einen kühlenden Verband.

Die seit 1973 ununterbrochen zur WM

zählende Rallye Finnland bleibt Bestandteil der Topliga. **Tatu Lehmuskallio**, Geschäftsführer des finnischen Verbandes AKK Sports, und **Olivier Ciesla** als Vertreter der WRC Promoter GmbH, unterzeichneten einen Vertrag für 2017 und 2018.



Vertrag erneuert: Lehmuskallio (l.), Ciesla

# MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Finnland

## < Kris Meeke (1.)

«Das alles ist schon ein bisschen verrückt. Dies ist die Heimat des Rallyesports, und Ouninpohja ist der heilige Gral aller Wertungsprüfungen. Unglaublich, dass wir hier gewonnen haben.»

## Jari-Matti Latvala (2.) >

«Um ehrlich zu sein, ich bin schon enttäuscht. Ich hatte gehofft, hier zu gewinnen. Ich habe es versucht, aber irgendwie nicht den richtigen Rhythmus gefunden. So ist das eben manchmal.»

## < Thierry Neuville (4.)

«Am Schluss waren wir am absoluten Limit. Das Tempo wäre keine zehn Kilometer mehr gut gegangen. Aber die Rallye hatten wir zu Beginn verloren, als wir keinen richtigen Grip fanden.»

## Mads Östberg (6.) >

«Ich habe das ganze Wochenende hart gekämpft. Wir hatten viele tolle Prüfungen. Ich habe den Kampf wirklich genossen. Sehr schade, dass dabei nicht mehr als Rang 6 rausgesprungen ist.»

## < E. Lappi (8./1. WRC2)

«Für uns war es das perfekte Wochenende. Ausgerechnet bei unserer Heimrallye den ersten Saisonsieg zu feiern, noch dazu einen Start-Ziel-Sieg, ist was ganz Besonderes. Ich bin überglücklich.»

## Kevin Abbring (9.) >

«Dafür, wie kurzfristig ich zu diesem Start kam, bin ich wirklich zufrieden, wie es gelaufen ist. Wir haben keine Fehler gemacht. Ein großes Dankeschön ans Team für diese Chance.»

## Experten-Urteil

Reiner Kuhn

Sonderkorrespondent

### Fahrer der Rallye

#### Kris Meeke

Auch wenn der 36-jährige Brite bei seinem vierten Saisonstart wie schon in Portugal von seiner Startposition profitierte, kann man seinen zweiten Saisonsieg nicht hoch genug einschätzen. Denn mehr noch als die Tatsache, dass er sich in Finnland gegen den heimischen Top-Favoriten Jari-Matti Latvala durchsetzte, beeindruckte die Art und Weise, wie er im Citroën auch bei den jeweils zweiten WP-Durchgängen, allen voran auf Ouninpohja, das Tempo vorgab.

### Heimlicher Gewinner

#### Craig Breen

Ein Ausrufezeichen zur rechten Zeit. Nachdem der 26-jährige Ire schon bei der Rallye Polen einigen flotte Zeiten in den Schotter brannte, fuhr der Super-2000-Weltmeister von 2012 nicht nur eine fehlerfreie Rallye, sondern schaffte das Kunststück und stürmte bei seinem erst vierten WRC-Start, ausgerechnet beim wohl prestigeträchtigsten WM-Lauf, aufs Podium. Auch wenn ein einziger Auftritt alleine nicht reichen dürfte, um sich eines der 2017er-Werkscockpits zu sichern: Seine zuvor eher geringen Chancen dürften sich dadurch nun deutlich verbessert haben.

### Heimlicher Verlierer

#### Pontus Tidemand

Man kann für den 25-jährigen Skoda-Werksfahrer nur hoffen, dass er auf Anweisung der Teamleitung auf Teufel komm raus versuchte, auf den letzten Metern Privater Teemu Suninen noch den zweiten WRC2-Rang streitig zu machen und so für einen Doppelsieg der beiden Werksrenner zu sorgen. So dürfte es intern für einigen Diskussionsbedarf sorgen, dass er nur sieben Kilometer vor der Ziellinie den sicheren Podiumsrand und – schlimmer noch – die beste Ausgangslage für den möglichen Titelgewinn in den Graben setzte. Zumal nun ausgerechnet Skoda-Kunde Suninen beste Chancen auf die WRC2-Krone hat. ♦



### Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Jari-Matti Latvala (VW) Reifenschaden (WP4); Ott Tänak (Ford) Aufhängungsschaden (WP5); Yazeed Al-Rajhi (Ford) Überschlag (WP6); Sébastien Ogier (VW) rutscht in einen Graben (WP10).
2. Tag: Lorenzo Bertelli (Ford) Überschlag (WP13); Ogier mit Bremsdefekt, Eric Camilli (Ford) Überschlag (WP14); Tänak Reifenschaden (WP15).
3. Tag: Tänak prallt gegen Stein (WP22); Thierry Neuville (Hyundai) gewinnt Power-Stage vor Teamkollege Hayden Paddon und Latvala (WP24), Kris Meeke feiert nach der Rallye Portugal seinen zweiten WM-Laufsieg.

### PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

#### Shakedown

Shakedown (3,38 km): 1. Latvala in 2:05,5 min (= 115,12 km/h); 2. Ogier +0,5; 3. Mikkelsen +0,5; 4. Neuville +0,6; 5. Östberg +0,9; 6. Paddon +1,0; 7. Tänak +1,4

#### 1. Tag

Startreihenfolge (nach WM-Stand): 1. Ogier; 2. Mikkelsen; 3. Paddon; 4. Latvala; 5. Östberg; 6. Neuville; 7. Tänak; 8. Meeke; 9. Camilli; 10. Breen; 11. Ligato; 12. Bertelli  
 WP 1 (2,31 km): 1. Mikkelsen in 1:45,9 min (= 78,53 km/h); 2. Tänak +0,0; 3. Ogier +0,1; 4. Neuville +1,2; 5. Meeke +1,9; 6. Latvala +2,1; 7. Breen +2,8  
 WP 2 (13,84 km): 1. Meeke in 6:43,4 min (= 123,51 km/h); 2. Latvala +2,0; 3. Tänak +2,9; 4. Mikkelsen +3,2; 5. Ogier +5,3; 6. Neuville +5,9; 7. Breen +7,7  
 WP 3 (7,07 km): 1. Latvala in 3:25,8 min (= 123,67 km/h); 2. Meeke +0,2; 3. Tänak +0,6; 4. Ogier +1,2; 5. Breen +1,4; 6. Östberg +3,4  
 WP 4 (21,24 km): 1. Tänak in 9:59,9 min (= 127,46 km/h); 2. Meeke +0,7; 3. Mikkelsen +8,0; 4. Breen +8,6; 5. Paddon +10,1; 6. Neuville 10,4; 7. Camilli +10,8  
 WP 5 (14,95 km): 1. Meeke in 7:54,8 min (= 113,35 km/h); 2. Latvala +2,3; 3. Breen +4,9; 4. Ogier +6,2; 5. Neuville +6,3; 6. Östberg +6,8; 7. Camilli +7,9  
 WP 6 (15,01 km): 1. Latvala in 7:01,0 min (= 128,35 km/h); 2. Meeke +0,8; 3. Ogier +2,1; 4. Neuville +5,5; 5. Mikkelsen +7,0; 6. Östberg +7,1; 7. Paddon +9,1  
 WP 7 (7,39 km): 1. Tänak in 3:24,5 min (= 130,09 km/h); 2. Breen +1,3; 3. Latvala +2,2; 4. Ogier +2,3; 5. Meeke +3,0; 6. Camilli +3,1; 7. Abbring +4,0  
 WP 8 (13,84 km): 1. Meeke in 6:38,2 min (= 125,12 km/h); 2. Tänak +0,8; 3. Latvala +3,0; 4. Mikkelsen +3,9; 5. Paddon +4,0; 6. Östberg +6,4; 7. Camilli +7,1  
 WP 9 (21,24 km): 1. Tänak in 9:47,2 min (= 130,22 km/h); 2. Latvala +3,7; 3. Meeke +4,5; 4. Mikkelsen +5,9; 5. Neuville +7,0; 6. Ogier +8,0; 7. Paddon +8,8  
 WP 10 (14,95 km): 1. Latvala in 7:47,3 min (= 115,17 km/h); 2. Meeke +1,6; 3. Neuville +4,1; 4. Mikkelsen +4,3; 5. Paddon +5,5; 6. Östberg +6,4; 7. Camilli +7,1  
 WP 11 (15,01 km): 1. Meeke in 6:54,3 min (= 130,43 km/h); 2. Latvala +0,9; 3. Ogier +1,1; 4. Breen +3,4; 5. Paddon +3,5; 6. Tänak +4,2; 7. Östberg +4,5  
 WP 12 (2,31 km): 1. Mikkelsen in 1:44,6 min (= 79,50 km/h); 2. Neuville +0,9; 3. Latvala +1,2; 4. Tänak +1,3; 5. Ogier +1,4; 6. Östberg +2,4

#### 2. Tag

Startreihenfolge (nach WM-Stand): 1. Ogier; 2. Mikkelsen; 3. Paddon; 4. Latvala; 5. Östberg; 6. Neuville; 7. Tänak; 8. Meeke; 9. Camilli; 10. Breen; 11. Bertelli; 12. Abbring  
 WP 13 (33,00 km): 1. Meeke in 15:06,3 min (= 131,08 km/h); 2. Latvala +13,4; 3. Tänak +15,5; 4. Breen +20,0; 5. Östberg +21,2; 6. Paddon +21,5; 7. Mikkelsen +27,0  
 WP 14 (23,50 km): 1. Tänak in 10:48,0 min (= 130,56 km/h); 2. Meeke +0,4; 3. Latvala +3,6; 4. Breen +5,4; 5. Paddon +9,7; 6. Östberg +11,8; 7. Neuville +13,4  
 WP 15 (14,51 km): 1. Meeke in 6:35,6 min (= 132,04 km/h); 2. Ogier +0,5; 3. Latvala +2,4; 4. Breen +3,9; 5. Neuville +5,8; 6. Paddon +6,9; 7. Östberg +8,7  
 WP 16 (4,23 km): 1. Ogier in 2:02,8 min (= 124,01 km/h); 2. Östberg +0,0; 3. Neuville +0,2; 4. Latvala +0,3; 5. Tänak +0,6; 6. Meeke +1,0; 7. Breen +1,0  
 WP 17 (33,00 km): 1. Meeke in 14:56,2 min (= 132,52 km/h); 2. Latvala +5,8; 3. Ogier +6,4; 4. Tänak +7,6; 5. Breen +8,8; 6. Östberg +11,5; 7. Mikkelsen +14,8  
 WP 18 (23,50 km): 1. Meeke in 10:36,5 min (= 132,91 km/h); 2. Latvala +0,1; 3. Tänak +1,1; 4. Ogier +2,7; 5. Neuville +7,9; 6. Paddon +8,0; 7. Östberg +8,3  
 WP 19 (14,51 km): 1. Ogier in 6:28,0 min (= 134,63 km/h); 2. Tänak +0,2; 3. Latvala +0,9; 4. Meeke +2,0; 5. Breen +3,0; 6. Paddon +4,3; 7. Östberg +4,6  
 WP 20 (4,23 km): 1. Ogier in 1:59,3 min (= 127,64 km/h); 2. Neuville +101; 3. Breen +1,7; 4. Tänak +1,9; 5. Latvala +2,0; 6. Meeke +2,2; 7. Östberg +2,6

#### 3. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Ligato; 2. Ogier; 3. Gorbanc; 4. Al-Qassimi; 5. Abbring; 6. Mikkelsen; 7. Östberg; 8. Paddon; 9. Neuville; 10. Tänak  
 WP 21 (6,83 km): 1. Tänak in 3:13,7 min (= 126,94 km/h); 2. Paddon +1,7; 3. Latvala +2,1; 4. Neuville +3,3; 5. Breen +4,3; 6. Abbring +4,6; 7. Ogier +4,7  
 WP 22 (10,15 km): 1. Neuville in 4:44,7 min (= 128,35 km/h); 2. Paddon +1,3; 3. Latvala +3,5; 4. Östberg +4,3; 5. Mikkelsen +5,1; 6. Meeke +5,3; 7. Tidemand +7,7  
 WP 23 (6,83 km): 1. Breen in 3:11,2 min (= 128,60 km/h); 2. Paddon +0,1; 3. Latvala +0,6; 4. Neuville +1,3; 5. Ogier +2,0; 6. Meeke +2,3; 7. Abbring +3,2  
 WP 24 (Powerstage/10,15 km): 1. Neuville in 4:35,8 min (= 132,49 km/h); 2. Paddon +1,1; 3. Latvala +1,5; 4. Mikkelsen +1,7; 5. Ogier +2,9; 6. Breen +3,3; 7. Östberg +4,1

**RALLYE-WM FINNLAND 2016 / Resultate**

Start: Jyväskylä, 28.–31. Juli 2016; 8. von 14 Läufen der Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1370,66 km, davon 333,99 km auf 24 Wertungsprüfungen; 76 Teams gestartet, 54 gewertet. Wetter: sonnig.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC		2:38:05,8	WP 2-24	8	25
2. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	+29,1		3	18+1**
3. Breen/Martin (IRL/GB)	DS 3 WRC		+1:41,3		1	15
4. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	2. WRC M*	+1:45,9		2	12+3**
5. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	3. WRC M*	+1:48,2			10+2**
6. Östberg/Floene (N/S)	Ford Fiesta RS WRC	4. WRC M*	+2:04,6			8
7. Mikkelsen/Jaeger (N)	Volkswagen Polo R WRC	5. WRC M*	+2:22,4	WP 1	2	6
8. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5	1. WRC 2	+4:53,8			4
9. Abbring/Marshall (NL/GB)	Hyundai i20 WRC	6. WRC M*	+5:22,4			2
10. Suninen/Markkula (FIN)	Skoda Fabia R5	2. WRC 2	+5:35,5			1
11. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta R5	3. WRC 2	+6:55,6			
12. H. Solberg/Minor (N/A)	Ford Fiesta RS WRC	4. WRC 2	+10:51,9			
13. Gilbert/Jamoul (F)	DS 3 R5	5. WRC 2	+10:54,4			
14. Aasen/Engan (N)	Ford Fiesta R5	6. WRC 2	+11:58,1			
15. Ptaszek/Szczepaniak (POL)	Peugeot 208 T16	7. WRC 2	+12:17,3			
16. Al-Qassimi/Patterson (VAE/GB)	DS3 WRC		+12:25,1			
17. Pedder/Moscatt (AUS)	Skoda Fabia R5	8. WRC 2	+12:27,3			
18. Bonato/Giraudet (F)	DS 3 R5	9. WRC 2	+12:42,2			
19. Veiby/Skjærmoen	DS 3 R3	1. JWRC	+17:34,2			
20. Tempestini/Bernacchini (I)	DS 3 R3	2. JWRC	+17:39,8			
21. Gorban/Korsia (UA)	Mini Cooper Works WRC		+17:48,9			
22. Nordgren/Korhonen (FIN)	DS 3 R3	3. JWRC	+19:13,1			
23. Shaymiev/Tsvetkov (RUS)	Ford Fiesta R5	10. WRC 2	+19:36,1			
24. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	7. WRC M*	+19:50,6			3
25. Tuohino/Tuohino (FIN)	Ford Fiesta R5	11. WRC 2	+20:20,7			

\*Diese Fahrer sind auch für die Markenwertung eingeschrieben \*\*Zusatzpunkte für die Power-Stage

**Wichtigste Ausfälle:**

Al-Rajhi/Orr (SA/GB)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 8			
Bertelli/Scattolin (I)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 13			
Camilli/Klinger (F)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 14			
Tanak/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 22	WP 1	6	
Tidemand/Andersson (S)	Skoda Fabia R5	Unfall, WP 24			

Nächster WM-Lauf: Rallye Deutschland, 19.–21. August 2016

Internet: www.wrc.com



Einmal Volkswagen und zweimal Citroën auf dem Podium: Anttila/Latvala, Nagle/Meeke und Martin/Breen (v.l.)



**WM – Stand Fahrer**

1. Ogier	143
2. Mikkelsen	98
3. Latvala	87
4. Paddon	84
5. Neuville	76
6. Östberg	70
7. Sordo	68
8. Tanak	52
9. Meeke	51
10. Breen	25

**WM – Stand Marken**

1. Volkswagen Motorsport	227
2. Hyundai Shell World Rally Team	168
3. M-Sport World Rally Team	112
4. Volkswagen Motorsport II	109
5. Hyundai Mobis World Rally Team	86
6. DMack World Rally Team	58
7. Jipocar Czech National Team	18

**WRC2 – Stand Fahrer**

1. Evans	95
2. Suninen	93
3. Fuchs	59
4. Lappi	57
5. Tidemand	49
6. Ptaszek	42
7. Kremer	40

**WRC3 – Stand Fahrer**

1. Fabre	79
2. Veiby	69
3. Tempestini	68
4. Andolfi	54
5. De Tommaso	46
6. Dubert	42
7. Folb	33

**JUNIOR-WM – Stand Fahrer**

1. Tempestini	68
2. Veiby	50
3. Dubert	34
4. Folb	33
5. Martel	28
6. Koci	24
7. Al Mutawaa	18

**WRC3/Junior-WM**

**Erster Saisonsieg für Veiby**

Mit elf Teams, davon neun WM-Junioren, zeigte sich die WRC3 auch beim finnischen Mächtigkeitsspringen dünn, aber stark besetzt. Zu Beginn machten Ole Christian Veiby sowie Juuso Nordgren das Tempo. Simone Tempestini hielt sich zurück, den Druck hoch und wartete auf Fehler der Konkurrenz. Prompt übertrieben es die Mitfavoriten Martin Koci und Terry Folb: Sie mussten ihre Autos jeweils nach allzu harten Landungen mit Kühler- respektive Motorschaden abstellen. Lokalmatador Nordgren warf ein Reifenschaden auf Rang 3 hinter Tempestini, Sieger der beiden Auftaktläufe, zurück. Im Endspurt kam der Tabellenführer aus Ita-

lien dem führenden Veiby nahe und wurde mit nur 5,6 Sekunden Rückstand Zweiter.

In der DMack Trophy mit von M-Sport zentral betreuten Ford Fiesta R2 sorgte Max Vatanen, Sohn von Ex-Weltmeister Ari Vatanen, für einen finnischen Heimsieg – vor Bernardo Sousa und Jakub Brzezinski. ♦ RK



Erstmals 2016 Sieger: Veiby

**Toyota**

**Stress durch Modellwechsel**



Nur mit dem Basismodell unterwegs: Der Toyota Yaris WRC

Bei seinem Heimspiel gab Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen Einblicke in den Aufbau des neuen Werks-teams. Weniger gesprächig zeigte sich der Finne beim neuen Basismodell des künftigen World Rally Cars.

Das Toyota Gazoo Racing World Rally Team hat Fahrt aufgenommen. Im Rahmen der Rallye Finnland, künftig das WM-Heimspiel der neu formierten Werkstruppe, stellt sich Mäkinen und seine Führungsriege den Fragen ausgewählter Fachmedien. «Wir arbeiten mit Hochdruck daran, ein starkes Team und ein tolles Auto auf die Beine zu stellen», sagt Mäkinen. «Unsere Mannschaft ist auf knapp 90 Leute aus sieben Nationen angewachsen», ergänzt Teammanager Lehtinen, der in wenigen Tagen wieder an der Seite seines langjährigen Fahrers Mikko Hirvonen Platz nehmen wird. Nach den ersten 5000 Testkilometern, die Teamchef Mäkinen, Cheftester Juha Hänninen

und Jarkko Nikara mit den beiden ersten Testträgern des Toyota Yaris WRC abgespult haben, will man mithilfe des viermaligen Vizeweltmeisters die finale Entwicklungsarbeit weiter vorantreiben. «Ein Teil des Teams arbeitet in Finnland und konzentriert sich auf die Zuverlässigkeit des Autos. Dabei stehen der Motor und das Getriebe im Mittelpunkt. Ein anderer Teil fokussiert sich auf die Leistungsfähigkeit und arbeitet in Spanien und Portugal unter anderem an Fahrwerk und Aufhängungen», erklärt Chefingenieur Tom Fowler. Bis zur Abgabe der Zulassungsunterlagen bleiben 100 Tage, bis zum Saisonstart nur knapp sechs Monate. Die Krux: Toyota präsentiert erst Ende Jahr jenes neue Serienmodell, auf dem der künftige Werksrenner basieren wird. «Kein Kommentar, das Thema ist tabu», werden Fragen dazu abgeblockt. Auch zu künftigen Werksfahrern gibt es keine Auskünfte. Nur so viel: «2017 wird ein Lernjahr für uns – das weiß man auch in Japan». ♦ RK



MotoGP

# Totales Bekenntnis zum Motorsport

Von IMRE PAULOVITS

**Yamaha will es wissen. Der zweitgrößte Motorradhersteller der Welt setzt bei seiner Zukunftsplanung auf das, was die Japaner vor 50 Jahren zum Erfolg geführt hat: den Motorsport als Triebfeder der Entwicklung und der Vermarktung.**

Es kommt nicht sehr häufig vor, dass der Präsident eines japanischen Herstellers sich bei Rennen zeigt, geschweige denn, dass er ein persönliches Plädoyer für den Motorsport hält. Doch Hiroyuki Yanagi hat es getan. Der Präsident und Geschäftsführer von Yamaha-Motor, mit mehr als sechs Millionen verkauften Motorrädern im Jahr der zweitgrößte Zweiradhersteller der Welt, war schon letztes Jahr zum 60-jährigen Jubiläum seiner Marke mehrfach bei den Grands Prix dabei – und nun hat er sich vor den TV-Kameras der Dorna auch öffentlich dazu bekannt, warum ihm der Motorsport so wichtig ist.

«Wir haben uns schon 1955, als wir begonnen haben, Motorräder zu bauen, gleich zum Motorsport bekannt», stellt Yanagi klar. «Der Motorsport hat uns stark gemacht. Die extreme Spannung und Befriedigung im Motorsport überträgt sich auf eine große Gruppe von Leuten, und das schlägt sich auch auf unseren Verkauf nieder. Auch die Qualität unserer Produkte lässt sich durch den Motorsport in einer Weise verbessern, wie es ohne ihn nicht möglich wäre. Aber am wichtigsten ist, dass wir unsere humanen Ressourcen im Motorsport mit Herausforderungen



Nachwuchs in Valentino Rossis Akademie: Yamaha plant mit dem Motorsport sehr langfristig

konfrontieren können, die es woanders nicht gibt, und so werden unsere Mitarbeiter zu noch besseren Spezialisten. Das ist alles in unserer DNA verankert.»

Neu ist diese Anschauung nicht, haben doch die damals jungen Japaner in den 1960er-Jahren genau mit diesem Geist die traditionellen Hersteller aus Europa auf dem Weltmarkt regelrecht überrannt. Doch die Zeiten haben sich seither geändert. Die Märkte sind schwieriger geworden, und speziell

seit sich die Japaner in der letzten Weltwirtschaftskrise sehr konservativ verhalten haben, sind sie vor allem auf den anspruchsvollen Märkten in Europa und Nordamerika schwer ins Hintertreffen geraten. In Anbetracht der viel leichteren und absatzträchtigeren Märkte in Südostasien und Südamerika denken einige bereits an eine Gesundenschimpfung in Europa, Yamaha hingegen hat in den letzten Jahren in Europa stark investiert. Und genau dabei hat Yanagi auch den Motor-

sport stark ins Spiel gebracht. «MotoGP ist noch immer ein Feld, das neue Technologien heranreifen lässt, die sich dann auf die Serie übertragen lassen, um noch bessere Motorräder zu haben. Die Yamaha R1 ist das beste Beispiel dafür, wie sich ein Straßenmotorrad durch den MotoGP-Einsatz verbessern lässt.» Wenn er es auch nicht erwähnt hat: Deren Ableger, die MT10, ist das erste Breitenprodukt, bei dem sich die MotoGP-Technologie mit Crossplane-Kurbelwelle

und viel vom Rahmenkonzept der MotoGP-M1 in richtig großen Stückzahlen verkaufen lässt.

Yamaha lässt seine Ingenieure auch gezielt zwischen Serienproduktion und Motorsport hin und her rotieren, um das dort Gelernte auch persönlich umsetzen zu können. «Damit wollen wir den Unterschied schaffen, der uns nach vorne bringt», verrät Yanagi.

## Der totale Rossi

Yamaha hat in den letzten Jahren gelernt, dass die europäische und amerikanische Konkurrenz durch Individualisierung und Legendenbildung zu ihrem Erfolg gekommen ist. Denn auf diesen Zug sind sie mit dem Heranziehen von bekannten Customizern ebenfalls aufgesprungen, und sie haben erkannt, dass sie im Motorsport mit Valentino Rossi bereits die Ikone unter Vertrag haben, der ihnen den Traum vom Motorsport am besten nach außen vermitteln kann. Wenn man sieht, wie Yamaha sein Engagement allein in diesem Jahr um den neunfachen Weltmeister herum erweitert hat, wird hinterher noch klarer, warum Rossi bereits vor dem ersten Grand Prix dieses Jahres regelrecht zu einer Verlängerung seines Vertrages um weitere zwei Jahre genötigt wurde.

Sein Nachwuchsprogramm wird von Yamaha für den Aufbau der nächsten Generation von Fahrern genutzt, und Yanagi bekennt auch öffentlich, dass er das Wissen und die Faszination, die von dem 37-jährigen Italiener ausgeht, für seine Firma beanspruchen will. Für eine Zukunft unter Siegern. ♦

## Superbike-WM

# Melandri: 2017 zurück mit Ducati

**Die Sensation ist perfekt: Marco Melandri wird nächstes Jahr als Ducati-Werksfahrer in die Superbike-WM zurückkehren.**

Bis zum letzten Moment haben sie sich bedeckt gehalten. Die Ducati-Werkstruppe in der Superbike-WM ließ zwar durchblicken, dass sie sich die Leistungen von Davide Giugliano sehr genau ansehen, bevor sie seinen Vertrag verlängern, doch dass dies in erster Linie damit zusammenhing, weil sie mit Marco Melandri verhandelt hatten, platzte erst heraus, nach-

dem dieser seinen Vertrag unterzeichnet hatte.

Der bald 34-jährige Italiener hat in seiner Heimat, auch dank seiner Freundin Manuela Raffaeta, einen weit über den Motorsport hinaus reichenden Celebrity-Status, und dieser hat ihn auch über die Misserfolge, derentwegen er letztes Jahr aus dem Aprilia-MotoGP-Werksteam entlassen wurde, hinweggeholfen. «Ich bin wirklich aufgeregt, dass ich wieder in den Rennsport zurückkehren kann, damit ist ein Traum wahr geworden», freute er sich über seinen Ducati-Vertrag. «Ich

hatte immer gesagt, dass ich nur mit einem Top-Team fahren will, und ein besseres hätte ich gar nicht finden können.»

Chaz Davies hat gleichzeitig mit Melandri seinen Vertrag bekommen. Er wird für zwei weitere Jahre bei Ducati bleiben. Letzte Woche testete er gemeinsam mit Noch-Werksfahrer Davide Giugliano auf dem Lausitzring. «Die letzten paar Rennen waren etwas enttäuschend, ich hatte nicht mehr das Gefühl für das Bike wie zuvor», so Davies. «Aber wir haben ein paar Anpassungen gemacht, jetzt ist es wieder da.» ♦ IP



Ducati-Werksteam 2017: Chaz Davies (l.) und Marco Melandri

Jorge Lorenzo: Nach drei Rennen weit unter seinen Möglichkeiten etwas besorgt, aber nicht verzweifelt

Von IMRE PAULOVITS

In den letzten drei Grands Prix vor der Sommerpause hatte Weltmeister Jorge Lorenzo seine schlechteste Phase, seit er in der MotoGP fährt. Im MSA-Interview erklärt der 29-jährige Mallorquiner, warum er seine Titelverteidigung trotzdem noch nicht abgeschrieben hat.

Wie fühlst du dich nach dem Test auf dem Red Bull Ring?

**JORGE LORENZO:** Ich fühle mich jetzt viel besser. Unser Bike ist gut, wir haben keine Probleme mit dem Grip. Ich habe das Gefühl, dass wir wieder konkurrenzfähig sind. Vielleicht habe ich zum Schluss auch nicht die schnellste Rundenzeit gefahren, denn in einer Kurve hatte ich etwas das Vertrauen verloren, als ich dort fast gestürzt bin, als ich mit dem härteren Reifen dort plötzlich Bewegungen hatte. So war ich auch mit den weichen Reifen dort recht vorsichtig. Ich denke, ich habe dort zwei Zehntel liegen lassen. Ich denke, eine 1:23,9er-Runde wäre sonst auch bei uns möglich gewesen. Alles in allem hat mir der Test viel Selbstvertrauen zurückgegeben, denn am ersten Tag hatte ich viele von den Problemen, die mich in den letzten Rennen behindert hatten. Das Schwierigste auf dem Red Bull Ring bei der Abstimmung ist, die Bremsstabilität hinzubekommen, denn mit den Michelin-Vorderreifen haben wir schon Probleme mit dem Einklappen beim harten Bremsen. Die Strecke ist eigentlich sehr schön eben, aber in einigen Bremszonen hat es trotzdem Bodenwellen, und da ist es ein Leichtes, von der Linie abzukommen.

Welche Fortschritte konntet Ihr während der zwei Testtage machen?

Zum einen wurde der Grip der Strecke immer besser, als unser Gummi aufgetragen wurde, und dadurch wirkte sie breiter, weil wir mehr Linien wählen konnten. Zu Beginn gab es praktisch nur eine Linie, zum Schluss war es deutlich einfacher. Auch unser Motorrad wurde ständig besser. Wir haben einiges am Setting probiert, um mehr Speed zu erreichen. Aber wir waren trotzdem noch zu weit weg von der Spitze. Wir waren eine halbe Sekunde weg, wenn ich auch keine optimale Runde dabei hatte. Da wären vielleicht noch einmal zwei bis drei Zehntel drin gewesen. Aber speziell wenn es um eine einzelne schnelle Runde ging, war Ducati weit vor uns. Mit neuen Reifen können sie ihre volle Beschleunigung und ihre Bremsstabilität nutzen, und auf dem Red Bull Ring müssen wir wirklich viel beschleunigen und bremsen. Sie können hier wirklich ihre Stärken ausspielen,

### Zur Person

Jorge Lorenzo

Geburtstag 4. Mai 1987

Geburtsort Palma de Mallorca (E)

Herkunftsland Spanien

### WM-KARRIERE

2002 WM-21. 125GP (Derbi), 8 Siege  
 2003 WM-12. 125GP (Derbi), 1 Sieg  
 2004 WM-4. 125GP (Derbi), 3 Siege  
 2005 WM-5. 250GP (Honda)  
 2006 Weltmeister 250GP (Aprilia), 8 Siege  
 2007 Weltmeister 250GP (Aprilia), 9 Siege  
 2008 WM-4. MotoGP (Yamaha), 1 Sieg  
 2009 WM-2. MotoGP (Yamaha), 4 Siege  
 2010 Weltmeister MotoGP (Yamaha), 9 Siege  
 2011 WM-2. MotoGP (Yamaha), 3 Siege  
 2012 Weltmeister MotoGP (Yamaha), 6 Siege  
 2013 WM-2. MotoGP (Yamaha), 8 Siege  
 2014 WM-3. MotoGP (Yamaha), 2 Siege  
 2015 Weltmeister MotoGP (Yamaha), 7 Siege  
 2016 z. Zt. WM-2. MotoGP (Yamaha), 3 Siege

### HOBBYS:

Autos, Sammeln von Sport-Utensilien

Jorge Lorenzo

«Es kann noch sehr viel passieren»

wie auf keiner anderen Strecke im GP-Kalender, denn bei der Beschleunigung und der Bremsstabilität sind sie wirklich hervorragend. Sie gewinnen beim Beschleunigen, im Top speed und beim Bremsen, und da können wir in den Kurven nur wenig wieder aufholen. Wir müssen aber sehen, welche Reifen Michelin bringt. Denn es sieht so aus, dass das, was wir beim Test gefahren sind, nicht für den Grand Prix verwendet



## «Auf dem Red Bull Ring wieder Vertrauen bekommen.»

JORGE LORENZO

wird. Wenn sie einen mehr hitzebeständigen Reifen nehmen, werden wir sicherlich viel Wheelspin haben, und da wird es schwieriger, schnell zu sein. Es sieht auch so aus, dass Ducati mit den hitzebeständigen Reifen mehr Probleme hat, zumindest sollten wir so etwas näher dran sein.

**Werdet ihr über die Renndistanz mit ihnen mithalten können?**

Für Michelin gibt es noch einiges zu tun. Die Michelin entwickeln auf einigen Strecken eine sehr hohe Temperatur, das gar dazu führen kann, dass Stücke aus dem Reifen fliegen. In dieser Beziehung haben die Ducati die meisten Probleme, weil sie viel Leistung haben, dadurch mehr durchdrehen und dabei mehr Temperatur aufbauen. Sie konnten ihre Rundenzeiten mit gebrauchten Reifen nicht lange halten. So lange Michelin den Hinterreifen nicht verbessern kann, wird Ducati diese Probleme haben. Ich denke, mit den Bridgestone hätten wir das Problem mit der Haltbarkeit des Hinterreifens nicht gehabt. Jetzt muss sich zeigen, wie Michelin dieses Problem bis zum GP löst.

**Was hältst du vom Red Bull Ring?**

Die Strecke liegt in einer sehr schönen Umgebung, der Asphalt ist sehr gut, aber es gibt drei oder vier Kurven, wo die Mauer sehr nahe steht, und das könnte im Fall eines Sturzes gefährlich sein. Für die Sicherheit müssten wir versuchen, etwas mehr Sturzraum zu schaffen. Speziell im Regen könnte man, wenn man Pech hat, direkt in die Mauer fliegen. Hier Dinge umzubauen, ist sicher nicht leicht, denn es ist eine Berggegend, und da ist es nicht so einfach, Dinge einfach zu verrücken. Es sollte trotzdem gemacht werden, denn so ist es sicherlich nicht die sicherste Strecke auf dem Kalender. In Zukunft sollten wir aber auf alle

Fälle versuchen, die Sicherheit zu verbessern.

**Welche Stellen müssten für dich verbessert werden?**

Am kritischsten sind für mich Turn 1 und Turn 2. Bei letzterem kommt man mit 340 bis 350 km/h an und hat auch noch etwas Links-Schräglage. Und die Mauer an der linken Seite ist sehr nah zur Fahrbahn. Wenn da

beim Anlegen der Bremse das Vorderrad einklappt, könnte das Motorrad Richtung Mauer gehen, und das könnte sehr gefährlich werden. An den anderen Stellen bremsst man nicht in Schräglage, das ist nicht so gefährlich, wenn auch nicht die perfekte Situation. Dann ist da noch die Zielkurve. Wenn man da beim Beschleunigen einen Highsider hat, könnte man auch in die Mauer fliegen.

**Auf dem Sachsenring hast du gesagt, dass der für dich zu viele Linkskurven hat, der Red Bull Ring hat nun viel mehr Rechtskurven. Kommt dir das entgegen?**

Bislang hat es mir noch nicht genügend geholfen, weil wir gegen die Ducati beim Beschleunigen, auf den Geraden und auf der Bremse verlieren. Ganz so dramatisch ist es für mich mit den Linkskurven nicht, ich habe ja schon mehrfach in Valencia gewonnen, und das ist auch eine Links-Strecke. Aber ja, ich denke, ich kann rechts herum vielleicht ein Prozent besser fahren.

**Wie gefällt es dir sonst in Österreich?**



## «Marc Márquez kann auch mal Pech haben.»

JORGE LORENZO

Österreich hat eine Menge Berge, alles ist sehr schön grün. Das heißt aber auch, dass es sehr viel regnet. Ähnlich wie in Deutschland. Sie sind ja auch nicht weit voneinander entfernt und sprechen die gleiche Sprache. Wie mir scheint, können sie sehr seriös und professionell sein, dazu haben sie eine schöne Rennstrecke in einer wunderschönen Gegend. Wir können uns glücklich schätzen, dass wir dort fahren werden. Ich bin mir sicher, dass die Österreicher alles tun werden, die Strecke in Zukunft so sicher wie möglich zu machen, auch für die MotoGP.

**Du bist mal hinter Casey Stoner hergefahren. Was hast du da gesehen?**

Er fährt noch immer sehr beeindruckend. Er kann gar nicht die Routine haben wie die MotoGP-Piloten, die die ganze Sai-

son fahren. Im Vergleich dazu fährt er sehr wenig. Trotzdem ist er auf dem Level von Iannone und Dovizioso. Das ist für mich aber nicht verwunderlich, das Talent von Casey ist unglaublich.

**Was hältst du von der neuen MotoGP-KTM?**

Sie ist wirklich beeindruckend. Ich hätte nicht gedacht, dass sie schon so nah dran sind. Sie waren ja das erste Mal zusammen auf derselben Strecke mit Honda, Yamaha und Ducati, die alle viel Erfahrung in der MotoGP haben. Und ich denke, nach ihren Zeiten waren sie selber happy mit ihrer Vorstellung.

**Siehst du noch eine Chance, deinen WM-Titel zu verteidigen?**

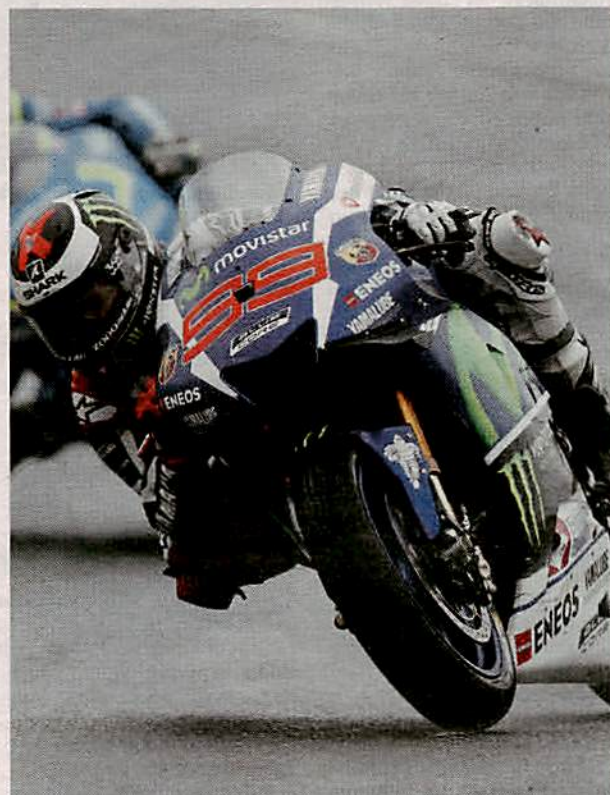
So lange wie wir mathematische Chancen haben, sehe ich meine Titelverteidigung noch nicht verloren. Alles kann noch passieren. Marc muss nur einmal stürzen und sich dabei verletzen. Am Sachsenring hatte er im Warm-up einen Sturz, bei dem er Glück hatte, aber ihm kann auch mal das Glück ausgehen. Wir haben es schon in anderen Meisterschaften erlebt, dass jemand einen großen Vorsprung wieder eingebüßt hat. Wir müssen weiter positiv sein und an uns glauben. Sicher haben wir einiges an unserem Selbstvertrauen aufzubauen. Dann müssen wir wieder gute Ergebnisse einfahren. Die letzten drei Rennen waren wirklich schlecht für uns, jeweils wegen anderer Umstände. Fakt

ist, dass wir in drei Rennen nur sieben Punkte zustande gebracht haben. **Hast du eine Strategie, wie du wieder zu deiner alten Form zurückkehren willst?**

Wir müssen etwas machen, und wir müssen uns steigern. Speziell mit den Michelin-Reifen bei wechselhaften Bedingungen. Dort ist das Gefühl mit ihnen ganz anders, als es mit den Bridgestone war. Mit deren Regenreifen konnte ich manchmal um den Sieg mitkämpfen, aber mit meinem jetzigen Bike und den aktuellen Reifen tue ich mich einfach schwer. Im Warm-up auf dem Sachsenring war ich vier Sekunden zu langsam, im Rennen konnte ich meinen Speed etwas verbessern und zu Beginn noch mit Dani mithalten, doch als die Strecke abtrocknete, habe ich das Gefühl für die Front völlig verloren. Dazu haben wir uns bei der Strategie verkalkuliert, ich bin zu spät reingekommen, dazu hatten wir uns für Reifen entschieden, die nicht die beste Option waren. Ich war im Nassen nicht konkurrenzfähig, bei wechselnden Bedingungen ebenfalls, und daran müssen wir etwas ändern. Im Trockenen sah es zuletzt nicht schlecht aus, jetzt hoffe ich, dass wir auch den Rest so hinkommen, dass ich mein Selbstvertrauen zurückfinde. ♦



Lorenzo beim Red-Bull-Ring-Test: Viele Probleme gelöst



Lorenzo im Regen: «Kein Gefühl mit den Michelin-Regenreifen»



Harte Zeiten: Lorenzos Crew arbeitet an der Lösung der Probleme

## Moto2

# Lüthi und Zarco gaben den Ton an

Von IMRE PAULOVITS

Bei den zweitägigen Moto2-Tests in Spielberg in der vergangenen Woche waren gemäß inoffizieller Zeitmessung Tom Lüthi und Johann Zarco die Schnellsten.

Tom Lüthi gab auf dem Österreichring ab der ersten Testminute den Ton an: «Weil ich die Strecke von den MotoGP-Tests her bereits bestens kannte, waren wir von Anfang auf einem sehr hohen Niveau unterwegs. Wir könnten uns auf die Details konzentrieren. Das Verhalten beim Bremsen ist in Spielberg zentral, zudem gibt es fast nur langsame Ecken, die schnellen Biegungen sind fast durchwegs Vollgaszonen. Die Bremszonen sind entscheidend. Klar habe ich zuerst die Mega-Power der MotoGP-KTM vermisst, aber mein aktueller Job ist Moto2-Fahren. Nach zwei, drei Runden war ich wieder voll bei der Sache.»

## Lüthi: Sicherheitsbedenken

Trotz aller Vorfreude über den Österreich-GP kamen bei Lüthi und vielen seiner Kollegen auch Sicherheitsbedenken auf. «Leider gibt es zwei, drei gefährliche Ecken, und man sollte sich schon überlegen, da was zu machen», sagte der Schweizer stellvertretend. «Ich habe eine Mail an den Sicherheitsbeauftragten Franco Uncini verfasst, und man hat mir zugesagt, dass man sich wegen der Gefahren noch einiges überlegen werde.



Spielberg: Lange Geraden, harte Bremspunkte und Vollgaskurven

Was genau, weiß ich nicht. Nichtsdestotrotz war die Stimmung super, vor allem bei den MotoGP-Tests in der Vorwoche waren einige Tribünen fast voll besetzt. Die Vorfreude der Fans auf ihren Grand Prix ist spürbar.»

## Zarco: «Es wird eng werden»

Fleißig war auch Weltmeister Johann Zarco, der an den beiden Tagen 144 Runden abspulte und mit inoffiziellen 1:29,4 min zusammen mit Lüthi der Schnellste war. «Die Strecke ist interessant und schnell» erzählte der Franzose. «9 Kurven sind sehr wenig, zudem fährst du nie lange in Schräglage. Von den Zeiten her wird es enorm eng werden, denn bei so wenigen Kurven und langen Geradeauspassagen gibt es nur beschränkte Möglichkeiten, sich

von den Gegnern etwas abzuheben.»

## Folger: «Enormer Grip»

Neben Lüthi, Dominique Aegerter, Marcel Schrötter, Alex Rins, Edgar und Alex Pons, Danny Kent, Miguel Oliveira, Simone Corsi, Alex Márquez und Franco Morbidelli war auch das Dynavolt-Intact-Team mit Sandro Cortese und Jonas Folger auf dem Berg-und-Tal-Kurs mit 65 Metern Höhenunterschied und 4,318 km Länge dabei. Folger drehte 147 Runden, der 22-jährige erzielte eine Bestzeit von 1:29,7 min. Cortese trainierte sogar 195 Runden, kam aber nicht über 1:30,5 min hinaus. «Ein sehr schöner Kurs», sagte Folger. «Der Grip ist enorm. Wir haben einiges aussortiert. Wir haben eine neue Gabel getestet, am zweiten Tag lag das Haupt-



Jonas Folger: «Der Grip dieser Strecke ist enorm»

augenmerk vermehrt auf den Reifen. Es ist hier leicht, früh schnelle Runden zu fahren, aber umso schwieriger, die letzten fünf Zehntel zu finden.» Cortese erzählte: «Wir haben sehr viele Runden abgespult. Auf dem Papier schaut der Kurs einfach aus, er ist aber dennoch sehr anspruchsvoll. Die neue Gabel hat sich sehr positiv ausgewirkt. Der Österreichring ist das pure Gegenteil vom Sachsenring mit vielen Rechtskurven: nur zwei, drei Linkskurven und sehr viel Grip.» Teamchef Jürgen Lingg analysierte: «Normalerweise beschwerten sich immer alle über Grip-Probleme, aber der ist hier wirklich perfekt. Es sieht zu Beginn so aus, als ob es eine einfache Strecke wäre. Aber eine Runde ist sofort kaputt, sobald du einen klitzekleinen Fehler machst. Es gibt

einige lange Geraden. Wenn du den Schwung nicht mitnehmen kannst, hast du bereits verloren. Die Rundenzeiten werden beim Grand Prix sehr eng beieinanderliegen. Wir haben neue Feder Elemente von Öhlins probiert, was sehr interessant war. Ob wir das neue Material weiter verwenden werden, ist noch offen.»

Dominique Aegerter, Teamkollege von Thomas Lüthi, kommt bei den Problemen mit der Front und dem mangelnden Gefühl für die Kalex weiterhin nicht voran und verlor rund eine Sekunde auf die Schnellsten. Auch Titelanwärter Alex Rins, der 2017 in die MotoGP-Klasse zu Suzuki aufsteigt, kam nicht unter 1:30 min, genauso wie Franco Morbidelli und Moto2-Sturzkönig Alex Márquez. ♦

## Moto2

# Zarco: «Ein Level höher geklettert»

Der finnische Weltmeistermacher Aki Ajo könnte 2016 mit seinem Red Bull-KTM-Werks-Team ein Traumjahr erleben. Brad Binder führt die Moto3-WM bei Saisonhalbezeit überlegen an, und Vorjahres-Weltmeister Johann Zarco hat in der Moto2-WM nach dem Sturzfestival auf dem Sachsenring die Führung in der Moto2-Klasse übernommen. Noch besser: Ajo wird 2017 statt der Kalex die brandneue Moto2-WP mit Binder und eventuell dem extrem erfahrenen Schweizer Tom Lüthi an den Start rollen.

Doch noch ist es nicht so weit. Der 2017 zu Tech3 Yamaha in die MotoGP-Klasse wechselnde Zarco muss sich in dieser Saison vor allem noch gegen Alex Rins und Sam Lowes durchset-

zen. Bisher hat Zarco in Argentinien, Italien, Catalunya und auf dem Sachsenring gewonnen, er führt mit 151 Punkten vor Rins (126) und Lowes (121).

## «Null bleibt null – egal wo»

«Noch ist nichts entschieden, wir stehen erst bei Saisonhälfte», sagt Zarco ruhig. «Es ist einfacher, Weltmeister zu werden, als den Titel zu verteidigen. Das hat mein großer Fehler beim Auftakt-GP in Katar klar aufgezeigt. Aber zum Glück konnte ich dann in Argentinien konsequent reagieren. Dass ich ausgerechnet beim Heim-GP gestürzt bin und erstmals seit 24 GP keine Punkte geholt habe, ärgerte mich übrigens nicht mehr als bei einem anderen Rennen. Denn null Punkte sind

null Punkte, ganz egal, wo du den Fehler begehst.»

## Ein Level höher geklettert

Warum war Zarco im ersten Saisontrimester weniger stark, als er es 2015 war? «Man muss sich immer bewusst sein, dass jeder Gegner dasselbe will wie du, nämlich den Titel. Jeder arbeitet hart und setzt sich voll ein. Egal ob er Weltmeister ist oder nicht. Wenn du zusätzlich jeden Morgen mit dem Bewusstsein aufwachst, dass du Weltmeister bist, erhöht das den Druck zusätzlich. Genau das macht die Titelverteidigung so schwierig und gleichzeitig interessant. Wenn du diese Zusammenhänge begreifst und Lösungen findest, bist du wieder ein Level höher geklettert.» ♦ ML



Zarco: «Den Titel holen ist das eine, ihn verteidigen das andere»

Moto2

# «KTM ist sehr, sehr reizvoll»

Von MARKUS LEHNER

**In Kürze wird Tom Lüthi entscheiden, ob er 2017 die neue Moto2-WP-KTM im Team von Aki Ajo fährt, oder ob er weiterhin eine Kalex für das Team GaragePlus-Interwetten einsetzt. «Andere Lösungen stehen nicht mehr zur Debatte», stellt Lüthi klar.**

Der 29-jährige Schweizer Tom Lüthi, aktuell auf einer Kalex des Teams GaragePlus-Interwetten WM-Vierter der Moto2-Klasse, scheint sich auf österreichischem Boden von Tag zu Tag wohler zu fühlen. Zuerst glänzte er auf dem Österreicherring mit perfekter Testarbeit und guten Zeiten als KTM-MotoGP-Testpilot, vergangene Woche war er bei den Moto2-Testfahrten auf derselben Strecke zusammen mit Weltmeister Johann Zarco nach inoffiziellen Messungen klar der Schnellste. Hinzu kamen in Spielberg erste Kontakte mit dem obersten KTM-Firmenchef Stefan Pierer.

Der in Verhandlungsfragen wie eine Schweizer Bank äußerst zurückhaltende Lüthi, gibt jetzt offen zu, dass sich die Verhandlungen mit KTM über einen Wechsel ins Moto2-Team von Aki Ajo, der 2017 die



Tom Lüthi: Sitzt der aktuelle WM-Vierte 2017 auf einer Moto2-KTM oder weiterhin auf einer Kalex?

neue WP-KTM einsetzen wird, in einem fortgeschrittenen Stadium befinden.

**«KTM gibt in der Moto2 Vollgas»**

«Ja, wir verhandeln intensiv», erzählt Lüthi. «Dank der MotoGP-Tests haben sich die Kontakte verstärkt. KTM gibt ab sofort beim Moto2-Projekt Vollgas. Und die Option, dass KTM 2018 Satelliten-Teams in der MotoGP beliefern wird, macht das Ganze für mich zusätzlich interessant. Ich habe nie einen Hehl daraus gemacht, dass ich bei

passender Gelegenheit in die Königsklasse aufsteigen möchte. Gleichzeitig muss ich aber betonen, dass ich mich im jetzigen Team und auf der Kalex sehr wohlfühle. Die Zusammenarbeit mit Crewchief Gilles Bigot ist hervorragend, wir haben alle gemeinsam eine Top-Struktur aufgebaut. Die Entscheidung zwischen den beiden Möglichkeiten ist alles andere als einfach. Weitere Lösungen stehen nicht mehr zur Debatte. Wir werden uns in den kommenden Wochen ent-

scheiden, wahrscheinlich noch vor dem Österreich-GP.»

**«Jeder macht einen Patzer»**

Hat Lüthi den Moto2-WM-Titel nach den beiden Nullern in Assen und auf dem Sachsenring bereits abgeschrieben? «Die beiden Stürze waren das denkbar Schlechteste. Aber ich gebe nie auf. Auch Zarco, Rins und Lowes kann Ähnliches widerfahren. Jeder hat irgendwann einen Patzer drin. Die Saison 2016 ist für mich noch lange nicht abgeschlossen.» ♦

Moto2

## Schrötter: Schnell und konstant



Marcel Schrötter: Flinke Zeiten bei den Tests in Österreich

Der Deutsche Marcel Schrötter durchlebt harte Zeiten: Nur 22 WM-Punkte, Platz 18 bei Saisonhalbjahrzeit und ein Sturz beim Heim-GP auf dem Sachsenring. Der AGR-Moto2-Pilot beeindruckte jedoch bei den Tests in Spielberg mit Fleiß und schnellen Zeiten. 202 Runden spulte Schrötter (23) während der beiden Tage ab und kam auf eine Bestzeit von 1:29,7 min, nur wenige Zehntel langsamer als die beiden Schnellsten Tom Lüthi und Johann Zarco. Schrötter: «Vom ersten Moment an fühlte

ich mich sehr wohl auf der neuen Piste. Ich war schnell und konstant. Am zweiten Tag kam ich erstmals unter 1:30 min und feilte dann noch ein paar Zehntel runter. Doch es war sehr schwierig, konstante 1:29er-Zeiten zu erreichen. Das Streckenlayout des Red Bull Rings ist nicht allzu schwierig. Trotzdem ist es ein gewaltiges Stück Arbeit, die letzten Zehntel zu finden. Es gibt drei, vier Kurven, in denen man rasch viel Zeit verlieren kann, welche man kaum mehr wettmachen kann.» ♦ ML

Moto3

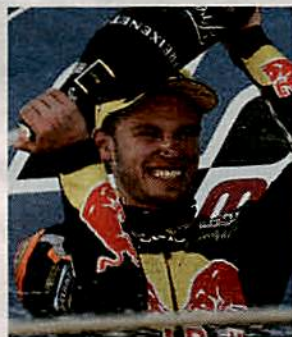
## Binder: Klar auf Titelkurs

**Der Südafrikaner Brad Binder führt die Moto3-WM mit 47 Punkten Vorsprung klar an. Noch mag er nicht an sein Moto2-Debüt 2017 denken. Im Fokus steht vorerst der Moto3-Titel.**

Am 11. August, also wenige Tage vor dem Österreich-GP, feiert WM-Leader Brad Binder (Team Aki Ajo KTM) seinen 21. Geburtstag. Bei Saisonhalbjahrzeit hat er mit 159 Punkten exakt gleich viele Punkte gesammelt wie in der gesamten Saison 2016, die er als WM-6. beendete. 3 Siege und total 7 Podestplätze in 9 Rennen sind eine stolze Bilanz.

«Das Ziel war und ist dieses Jahr der WM-Titel. Und bis jetzt sind wir perfekt auf Kurs», erzählt Binder, der mit der Nummer 41 als Erinnerung an sein großes Vorbild, den wilden Japaner Noriyuki Haga, fährt. «Die KTM ist im Prinzip identisch mit derjenigen, die wir 2016 in den letzten 4, 5 Rennen einsetzten. Der große Unterschied bin ich selbst. Ich bin we-

sentlich besser vorbereitet und mehr fokussiert als im Vorjahr. Ich kenne meine Stärken und Schwächen. Das Kunststück ist, das meiste aus den Stärken herauszuholen und die Schwächen in den Griff zu bekommen. Aki Ajo ist in diesen Dingen ein perfekter Lehrmeister. Dazu kommt, dass ich seit 2012 in der Moto3 fahre und viel Erfahrung gesammelt habe. Ob das am Ende für den Titel reicht, weiß ich nicht. Aber ich gebe bis zum Schluss das Maximum.» ♦ ML



Brad Binder: «Erfahrung zählt»

NACHRICHTEN

## Lowes: «Ich denke nicht an MotoGP»

**Moto2** Der Brite Sam Lowes denkt noch nicht an seinen nächstjährigen Job als Aprilia-Werkspilot in der MotoGP-Klasse: «Das wäre unfair gegenüber meinem jetzigen Gresini-Moto2-Team. Die Leute setzen sich voll für mich ein, und unser Rückstand auf WM-Leader Johann Zarco beträgt nur 30 Punkte. Da liegt noch alles drin, auch der WM-Titel. Nur wenn ich hundertprozentig auf dieses Ziel hin fokussiert bleibe, haben wir eine Chance», sagt Lowes. «Zudem ist es mein allergrößter Traum, Weltmeister zu werden. Ich kann das gar nicht richtig in Worten ausdrücken, wie stark dieser Wunsch ist. Ich muss es einfach schaffen!»

## Morbidelli und Márquez fehlt fast 1 sec

**Moto2** Auch das MarcVDS-Team mit Franco Morbidelli und Alex Márquez testete auf dem Red Bull Ring in Spielberg. Doch beide Piloten kamen nicht an die Topzeiten von Tom Lüthi und Johann Zarco (1:29,4) heran. Morbidelli drehte zwar 185 Runden, kam aber nicht unter 1:30,1 min. «Dennoch war es ein positiver Test», schwächte Morbidelli ab, «denn wir haben viele Dinge aussortieren können und Fortschritte gemacht. Zudem gefällt mir der Kurs mit den vielen harten Bremszonen sehr gut, das Fahren macht hier auch wegen des perfekten Grips enorm Spaß.» Márquez, der bei fünf der neun bisherigen GP gestürzt ist, drehte 186 Runden und war mit 1:30,3 min zwei Zehntel langsamer als sein Teamkollege. «Die Strecke ist echt cool», sagte der Moto3-Champion von 2014, «aber wir müssen uns noch deutlich steigern.» ♦ ML

KOMPAKT

**Moto2** In der Moto2-Abteilung des Teams Marc VDS-Team ist für 2017 alles klar. Franco Morbidelli und Alex Márquez bilden weiterhin das Fahrerduo des belgischen Bier-Giganten Marc van der Straten.

**Moto3** Der Spanier Evren Vazquez (29) schaffte 2016 den Übergang in die Moto2-WM nicht. Jetzt erhielt der zweifache GP-Sieger einen Moto3-Testfahrerjob bei KTM. ♦ ML

## Superbike-IDM Schleizer Dreieck

## Wie David gegen Goliath

Damit hatte niemand gerechnet: Marvin Fritz vom kleinen Bikerbox-Team wollte die Werksmannschaften erst nur ärgern, jetzt hat er sie im Griff



Nach Lauf 1 war die Welt für BMW noch in Ordnung: Gines, Fritz und Alt

Von ANKE WIECZOREK

**Die Titelverteidigung kann sich BMW langsam abschminken. Auch für das Werksteam von Yamaha Deutschland ist der große Pokal sieben Jahre nach dem Gewinn durch Jörg Teuchert nicht zum Greifen nah. Aber für das kleine Bayer-Bikerbox-Team mit Marvin Fritz.**

Marvin Fritz machte auf der ältesten Natur-Rennstrecke Deutschlands einfach alles richtig. Er gewann die Superpole und beide Superbike-Rennen. Max

Neukirchner, der als Besucher nach Schleiz kam, stand eigentlich seinen Fahrerkollegen Florian Alt und Lukas Trautmann vom MGM Yamaha Team beratend zur Seite, war aber noch mehr angetan vom Ehrgeiz des Privatteamfahrers Fritz: «Marvin kam aus eigenem Antrieb zu mir und bat um Tipps. Ich bin mit ihm auf dem Roller um die Strecke gefahren und habe ihn auch im Training beobachtet. Marvin hat meine Ratschläge sofort umgesetzt. Das können nicht alle.» BMW-Aushängeschild Mathieu Gines, dem Fritz zuletzt in Zolder die Führung in der Gesamtwertung abgenom-

men hatte, musste sich ein weiteres Mal dem 23-Jährigen beugen. Nach dem ersten Lauf meinte er, diesmal wenigstens mit einem Lächeln im Gesicht: «Es gibt nichts dazu zu sagen. Marvin war einfach zu schnell.» Im zweiten Rennen kam es für den Franzosen knüppeldick. Schon in der ersten Runde fing es an zu tröpfeln, in Richtung Schleiz regnete es dicke Tropfen. Fritz: «Ich habe beinahe einen Abflug gemacht. Der Moment, wo ich mit 250 km/h über die Kuppe kam und das gemerkt habe, war schon erschreckend.» Während Fritz seinen Vorsprung ausbaute, überstand

Gines das Rennen nicht. Er stürzte in der dritten Runde und erhielt im Medical Center die bittere Diagnose, dass er einen Unterarm gebrochen hat und der zweite auch in Mitleidenschaft gezogen ist. Gines wurde am gestrigen Montag bereits operiert. Dafür zeigte Bastien Mackels auf dem zweiten Platz, dass die Wilbers-BMW mit den Dunlop-Reifen ans Laufen gekommen ist. Um den dritten Platz gab es in beiden Rennen ein Gerangel zwischen MGM-Yamaha-Pilot Alt und Honda-Hoffnung Jan Halbich. Der Tscheche unterlag beide Male, wenn auch im zweiten Lauf mit einem bitteren

Beigeschmack. Er war als Drittplatzierter auf dem Podium, musste seinen Pokal aber an Alt abgeben, da er bei gelber Flagge überholt hatte. Allerdings habe ihn Alt zuvor gerammt und ihn ebenfalls überholt, als bereits Gelb geschwenkt wurde. Nichtsdestotrotz wurde Halbich noch fünf Plätze zurückgesetzt. HRP-Teamchef Holzhauser: «Ich akzeptiere die Entscheidung nicht, doch ich kann nichts dagegen machen. Der aussagende Streckenposten ist ein vereidigter Marshall.» Halbich war zum ersten Mal im Rennen mit der neuen Magneti Marelli-Elektronik in der Honda unterwegs. ♦

## IDM Superstock 1000

## Luca Grünwald bleibt am Ball

**Die Punkte, die Spitzenreiter Danny de Boer im ersten Lauf gegenüber Luca Grünwald gutmachte, nahm ihm der Bayer im zweiten wieder ab. Es bleiben 29 Punkte Differenz.**

Gastfahrer Marc Moser, eigentlich im Superstock 1000 FIM-Cup in der Liste, machte einmal alle platt. Im zweiten Lauf besiegte er auf der Ducati Panigale sogar die Superbike-Konkurrenz. Das war bisher nur de Boer auf dem Lausitzring gelungen. Moser schließt eine Rückkehr in die IDM nicht aus. «Ich fahre das vierte Jahr im FIM-Cup, habe aber Probleme, dort das Maximale aus dem Motorrad herauszuholen. Was mich in diesem Jahr extrem stört, ist, dass wir so wenig zum Fahren kommen. Der Anreize von 3.300 Kilometern nach Jerez stehen 130 Kilometer auf der



Gastfahrer Marc Moser fuhr auf der Ideallinie

Rennstrecke gegenüber.» Danny de Boer machte in Schleiz eine ungewohnte Erfahrung: Armpump. «Und wenn du keinen Grip hast, ist das noch schlimmer.» Grünwalds Angriff in der letzten Runde des ersten Laufes wehrte er trotzdem ab. Der schlug am Nachmittag zu-

rück. Dass de Boer beim nächsten Rennen daheim in Assen seinen Vorsprung ausbauen könnte, sieht Grünwald noch nicht. Seine Kampfansage: «Ich mag Assen auch.» Als Dritte kamen Dominik Vincon und Roman Stamm in die Wertung. Für den Schweizer ist das Vor-



Titelchancen gewahrt: Grünwald

haben, sich mit einem Titel aus der IDM zu verabschieden, dennoch fast unrealistisch geworden: «Aber heuer ist es mein definitiv letztes IDM-Jahr.» Der 39-Jährige will nur noch Langstrecken-WM fahren. Außerdem erwartet Ehefrau Jolanda das erste Kind. ♦ AWI

## IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf, Start:** Alt gewinnt den Start von P3 aus.
- 1. Runde:** Fritz vor Alt, Gines, de Boer, Halbich, Trautmann, Vincon, Grünwald.
- 7. Runde:** Gines ist an Alt vorbei und setzt sich mit Fritz vom Feld ab.
- 9. Runde:** Halbich hat de Boer überholt und attackiert nun Alt.
- 11. Halbich:** Halbich ist an Alt vorbei, zwischen beiden geht es um den letzten Podestplatz.
- 17. Runde:** Halbich fällt auf P5 ab, Alt dadurch auf P3.
- 18. Runde:** Fritz siegt, Trautmann stürzt, Halbich profitiert P4.
- 2. Lauf, Start:** Fritz ist vorn.
- 1. Runde:** Fritz, Gines, Mackels, Halbich, Moser, Alt, Trautmann, de Boer. Nieselregen setzt ein.
- 3. Runde:** Moser in Führung vor Halbich, Fritz, Mackels. Gines stürzt.
- 18. Runde:** Gastfahrer Moser (STK) siegt vor Fritz (SBK). ♦ AWI

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Schleiz (D): 30./31. Juli 2016, 5. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 3,805 km.

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 18 Runden, 33 Fahrer gestartet, 29 gewertet.  
**Superbike:** 1. Marvin Fritz (D/Yamaha), in 25:43,925; 2. Mathieu Gines (F/BMW) +0,194 sec; 3. Florian Alt (D/Yamaha) +18,177; 4. Jan Halbich (D/Honda) +21,280; 5. Bastien Mackels (B/BMW) +21,487; 6. Lukas Trautmann (A/Yamaha) +50,360; 7. Irenusz Sikora (PL/BMW) +57,402; 8. Sergii Grygorovych (UKR) + 1Rde  
**Superstock 1000:** 1. Danny de Boer (NL/Yamaha), in 26:05,900 min; 2. Luca Grünwald (D/Yamaha) +0,288 sec; 3. Marc Moser (D/Ducati) +8,281; 4. Dominik Vincon (D/BMW) +10,377; 5. Jan Böhn (D/BMW) +10,872; 6. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +11,414; 7. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +11,603; 8. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW) +18,811; 9. Daniel Kartheininger (D/Kawasaki) +25,458; 10. Marc Neumann (D/BMW) +35,101  
 Schnellste Runde: Mathieu Gines (F/BMW), in 1:25,024 min  
 2. Lauf: 18 Runden, 33 Fahrer gestartet, 31 gewertet.  
**Superbike:** 1. Marvin Fritz (D/Yamaha), in 25:58,379; 2. Bastien Mackels (B/BMW) +3,404 sec; 3. Florian Alt (D/Yamaha) +7,308; 4. Lukas Trautmann (A/Yamaha) +7,413; 5. Jan Halbich (D/Honda) +20,201; 6. Irenusz Sikora (PL/BMW) +50,360; 7. Christoph Kasberger (D/Yamaha) +44,925; 8. Sergii Grygorovych (UKR) + 1Rde  
**Superstock 1000:** 1. Marc Moser (D/Ducati), in 26:55,138 min; 2. Luca Grünwald (D/Yamaha) +12,449 sec; 3. Danny de Boer (NL/Yamaha) +12,965; 4. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +23,011; 5. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +23,750; 6. Dominik Vincon (D/BMW) +23,936; 7. Marco Faccani (I/Ducati) +25,415; 8. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW) +28,672; 9. Jan Böhn (D/BMW) +33,739; 10. Arnaud Friedrich (D/BMW) +35,420  
 Schnellste Runde: Marc Moser (D/Ducati), in 1:25,503 min

**Stand Superbike (nach 9 von 15 Läufen):** 1. Fritz, 190 Punkte; 2. Gines 158; 3. Alt 121; 4. Halbich 105; 5. Mackels 100; 6. Neukirchner 78; 7. Sikora 70; 8. Trautmann 45  
**Stand Superstock 1000 (nach 9 von 15 Läufen):** 1. De Boer 205; 2. Grünwald 176; 3. Böhn 107; 4. Stamm 103; 5. Kerschbaumer 89; 6. Vincon 88; 7. Bijsterbosch 81; 8. Nekvasil 67

Superstock 600

1. Lauf: 15 Runden, 17 Fahrer gestartet, 17 gewertet.  
 1. Kevin Wahr (D/Suzuki), in 22:24,443 min; 2. Christian Stange (D/Kawasaki) +0,417 sec; 3. Bryan Schouten (NL/Yamaha) +3,712; 4. Jonas Geitner (D/Kawasaki) +4,183; 5. Emilii Lahti (FIN/Suzuki) +12,281; 6. Thomas Walther (D/Yamaha); 7. Maurice Ullrich (D/Yamaha); 8. Rafael Neuner (A/Yamaha); 9. Marc Buchner (D/Yamaha); 10. Christoph Beinlich (D/Honda); – Schnellste Runde: Christian Stange (D/Kawasaki), in 1:28,919 min  
 2. Lauf: 15 Runden, 17 Fahrer gestartet, 16 gewertet.  
 1. Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 22:27,815 min; 2. Kevin Wahr (D/Suzuki) +1,596 sec; 3. Christian Stange (D/Kawasaki) +1,999; 4. Maurice Ullrich (D/Yamaha) +3,5673; 5. Jonas Geitner (D/Kawasaki) +7,761; 6. Rafael Neuner (A/Yamaha); 7. Marc Buchner (D/Yamaha); 8. Thomas Walther (D/Yamaha); 9. Christoph Beinlich (D/Honda); 10. Janusch Prokop (D/Kawasaki); – Schnellste Runde: Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 1:28,948 min  
**Stand (nach 6 von 14 Läufen):** 1. Stange, 150 Punkte; 2. Ullrich 128; 3. Schouten 120; 4. Geitner 99; 5. Wahr 90; 6. Buchner 73; 7. Prokop 72; 8. Neuner 63; 9. Lauslehto 56

IDM Supermono

14 Runden, 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet.  
 1. Lauf: Jerry van de Bunt (NL/Rotax); 2. Mike Velthuisen (NL/Yamaha); 3. Ezequiel Iturrioz (ARG/HKR); 4. Lukas Wimmer (D/HKR); 5. Josef Frauenschuh (A/KTM); 6. David Legalle (F/Pami-BMW); 7. Koen Meuffels (NL/KTM); 8. Arie Vos (NL/KTM)  
 2. Lauf: Jerry van de Bunt (NL/Rotax); 2. Josef Frauenschuh (A/KTM); 3. Mike Velthuisen (NL/Yamaha); 4. Lukas Wimmer (D/HKR), 22:44,173 (=137,22 km/h); 5. Koen Meuffels (NL/KTM); 6. Arie Vos (NL/KTM); 7. Robert Schotman (NL/KTM); 8. Djim Ulrich (NL/KTM)

Nächster Lauf: 12.–14. August, Assen (NL)  
 Internet: www.superbike-idm.de

IDM Sidecar

12 Runden, 16 Gespanne gestartet, 16 gewertet.  
 1. Sattler/Neubert (D/LCR-BMW), in 21:21,694 min; 2. Streuer/Koerts (NL/LCR-Suzuki) +16,726; 3. Schlosser/Hofer (CH/LCR-Suzuki) +20,239; 4. Grabmüller/Kirchhofer (CH/A, LCR-Yamaha) +36,383; 5. Gall/Portijk (D/NL, LCR-Suzuki) +52,278; 6. Schröder/Werth (D/LCR-Suzuki); 7. Pichler/Pichler (A/LCR-Suzuki); 8. Ruppert/Wäfler (CH/LCR-Yamaha); 9. Roscher/Burkhard (D/LCR-BMW); 10. Kaspar/Wechselberger (CH/LCR-Suzuki)  
**Stand (nach 4 von 8 Läufen):** 1. Streuer 108; 2. Roscher 83; 3. Sattler 66; 4. Rutz 60; 5. Schlosser 54; 6. Schröder 42; 7. Pichler 41; 8. Gall 38; 9. Lingen 33; 10. Pfaucht 28

Nächster Lauf: 12.–14. August, Assen (NL)  
 Internet: www.ig-gespannrennen.de



Promidichte in Schleiz: Max Neukirchner, Moto2-WM-Pilot Marcel Schrötter, Superbike-WM-Fahrer Markus Reiterberger

IDM Superstock 600

Schouten holt auf



FELIX WIESSMANN

Alles oder nichts: Schouten kämpft eisern

Kevin Wahr sammelte auf dem Schleizer Dreieck die meisten Punkte, doch die Show lieferte ein anderer: Bryan Schouten. Im Samstagslauf kam der Niederländer zu spät in die Startaufstellung. Folglich musste er die Aufwärmrunde aus der Boxengasse aufnehmen und sich dann ganz hinten anstellen. Kein Problem für Schouten: Er rollte das Feld auf und schnappte in der letzten Runde Jonas Geitner auch noch den dritten Podiumsplatz weg. Das Sonntagrennen beendete Schouten als Sieger. Seine Stürze auf dem Nürburg- und in Zolder haben den 20-Jährigen Punkte gekostet, aber er will den Titel holen und rechnet: «Bei der nächsten Veranstaltung zu Hause in

Assen sind mir schon einmal 50 Punkte sicher.» An diesem Doppelsieg zweifelt niemand. Schoutens Ziel ist es, 2017 in der Supersport-WM zu fahren: «Sonst höre ich eventuell auf.» Bei Kevin Wahr, der Lauf eins gewann, deutet sich eher eine endgültige Rückkehr aus der WM in die IDM an. Zwar steht er dem WM-Team als Ersatzfahrer zur Verfügung, aber eher wird er den Rest der Saison auf der IDM-Suzuki des HPC-Teams fahren. Man will sich aneinander gewöhnen. Die Idee ist, dass Teamchef Denis Hertrampf die neue 1000er-Suzuki, die im Herbst auf der Internot in Köln vorgestellt wird, 2017 mit Wahr in der Superstock 1000-Klasse einsetzt. ♦ AWI

YAMAHA-R6-DUNLOP-CUP / Resultate

Schleiz (D): 14 Runden à 3,805 km; 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet  
**1. Lauf:** 1. Marc Zellhöfer (D), in 21:27,480 (148,95 km/h); 2. Daniel Rubin (D) +5,391 sec; 3. Patryk Kosiniak (PL) +7,704; 4. Timo Kugler (CH) +13,729; 5. Dominik Rubin (D) +14,054; 6. Andreas Klambauer (A) +14,690; 7. Dennis Stelzer (D) +17,409; 8. Jan Viehmann (D) +29,392; 9. Jan Schmidt (D) +29,861; 10. Leon Langstädtler (D) +29,952; 11. Michael Götz (D); 12. Toni Thurmayer (D); 13. Reto Wiederkehr (CH); 14. Jan Mohr (D); 15. Patrick Heuberger (CH) alle Yamaha YZF-R6  
**Punktstand nach 5 von 8 Läufen:** 1. Kosiniak, 106 Punkte; 2. Zellhöfer 101; 3. Daniel Rubin 82; 4. Klambauer 62; 5. Kugler 45; 6. Dominik Rubin 43; 7. Stelzer 41; 8. Höfer 39

Nächster Lauf: 12.–14. August, Assen/NL  
 Internet: www.yamaha-cup.de

IDM Sidecar

Sattler ohne Gnade

Theoretisch ging kein Weg am WM-Duo Markus Schlosser/Thomas Hofer vorbei, aber die Wetterlage änderte alles: „Wir haben keinen Grip gehabt und die Reifen waren zu alt.“ Auf der klatschnassen Strecke ging nicht viel, aber wenigstens sammelten die beiden Trainingskilometer für die WM. Dafür feierten Josef Sattler/Uwe Neubert ihre Siegpremiere. Nach den bisherigen Komplikationen war das ein Befreiungsschlag. Sattler: „Ich habe gleich voll angegriffen. Markus hat sich am Buchhübel verbremst, da wusste ich schon, dass er Probleme hat.“ Sattlers Highlight war noch ein ganz anderes: Er ließ mit Streuer/Koerts

noch ein zweites WM-Team hinter sich. Beifahrer Neubert: „Er ist wie ein Verrückter gefahren, ab der dritten Runde habe ich nichts gesehen. Das Helmvisier war angefahren, aber ich wusste so ungefähr die Punkte auf der Strecke, wo ich was machen muss.“ Lohn: Es spülte die Deutschen in der Tabelle nach vorn auf P3. ♦ AWI



FELIX WIESSMANN

Geschafft: Sattler/Neubert

NACHRICHTEN

Arbeitsgruppe zur IDM-Rettung steht

**IDM Superbike** Der Industrieverband Motorrad e.V. soll der Schirmherr für die Rettung der weiterhin schwächelnden Superbike-IDM werden. In der gegründeten «Arbeitsgruppe Motorsport» sind die Motorradmarken Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha vertreten sowie BMW. Auf der Basis einer Geschäftsordnung soll der Rennsport erhalten und ausgebaut werden. Ende der Saison 2016 sollen Perspektiven für 2017 bis 2019 aufgezeigt werden. Und es wird eine Ausschreibung für den zukünftigen Promoter der Serie geben. Motor Events streicht nach drei Jahren die Segel, wenn sich keine gravierenden Veränderungen einstellen. Zu viel privates Geld sei in die Serie investiert worden. Im Gegensatz dazu habe es von einigen Industriepartnern keinerlei Zugeständnisse gegeben, um die Serie besser zu vermarkten.

Neukirchner: MGM-Yamaha zählt auf ihn

**IDM Superbike** Yamaha-Star Max Neukirchner kann nach seinem schweren Testunfall im Mai wieder laufen. Seit einer Woche absolviert der Stollberger ein Fitnessprogramm. Beim nächsten Röntgentermin in fünf Wochen wird der Sachse erfahren, wie lange die Heilung noch andauert. «Natürlich habe ich auch an Rücktritt gedacht», gibt Neukirchner zu. «Aber je besser es mir geht, umso mehr habe ich Bock aufs Fahren. MGM Yamaha will, dass ich in der IDM bleibe, YART hält in der Endurance-WM an mir fest.» ♦ AWI

KOMPAKT

»» **DMSB** Nachdem immer mehr ehrenamtliche Mitarbeiter auch in der IDM das Weite suchten, gab es Konsequenzen in der DMSB-Zentrale: Sportdirektor Michael Günther verliert seinen Posten.

»» **IDM Superstock 1000** Remy Gardner glänzte in Schleiz bei MGM Yamaha durch Abwesenheit. Offizieller Grund: Zu viele Aktivitäten mit der Moto2-WM. Dumm gelaufen: Er stellte per Instagram ein Urlaubsfoto aus Ibiza ins Netz. ♦ AWI

Endurance-WM Suzuka

# Gelungene Wiederholung



Wie ein Uhrwerk in den Sonnenuntergang: Yamaha-Werkstester Katsuyuki Nakasuga

Von IMRE PAULOVITS

**Das Yamaha-Werksteam hat seinen Sieg aus dem Vorjahr wiederholen können. Für Dominique Aegerter war die Freude schon nach einer halben Stunde abgeebbt.**

Es gab mal eine Zeit, da waren die 8 Stunden von Suzuka das größte der Motorradrennen der Welt – weil es die wichtigste Prestige-Veranstaltung für die japanischen Werke war, wo sie sich daheim gegen die Konkurrenz beweisen konnten. So mussten ihre Werksfahrer aus der Königsklasse der Motorrad-WM laut Vertrag dort starten, die Werke bauten extra hierfür Motorräder auf, als Endurance-Racer getarnte Spezialgeschosse für einen 8-Stunden-Sprint im GP-Tempo. Wenn all das mit dem Niedergang des heimischen Marktes und der weltweiten Finanzprobleme auch längst der Vergangenheit angehört, hat

sich einer doch wieder an diese Zeiten erinnert und sie aufleben lassen: Yamaha schuf wie schon im Vorjahr zum 60-jährigen Firmenjubiläum ein waschechtes Werksteam, diesmal mit Pol Espargaró, Superbike-WM-Pilot Alex Lowes und MotoGP-Testpilot Katsuyuki Nakasuga. Das Trio ließ auch nicht den geringsten Zweifel daran, dass der Sieg auch dieses Jahr nur über sie gehen wird.

Schon sehr bald übernahmen sie die Führung, wenn auch die Yoshimura-Suzuki und Dominique Aegerter auf der F.C.C.-TSR-Honda auf Tuchfühlung folgten. Doch dann rutschte Aegerter nach einer halben Stunde vor der Schikane aus. «Es war mein Fehler», bekannte Aegerter. «Ich wollte eigentlich nur den beiden hinterherfahren, es war alles im grünen Bereich, aber dann habe ich etwas zu spät gebremst und mir ist das Vorderrad weggerutscht.»

Der Schweizer brachte die Honda an die Box, aber bei der

Reparatur verlor das Team neun Runden. «Vom letzten Platz aus haben wir es immerhin noch bis auf Platz 18 geschafft, aber ich kann mich nicht genug bei dem Team entschuldigen», übte Aegerter

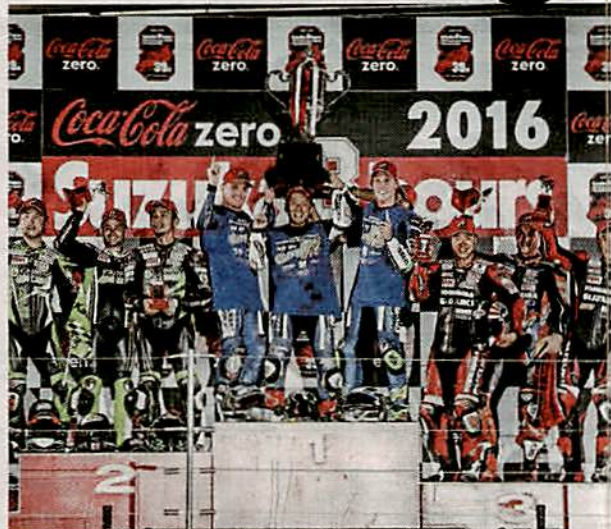


**«Im Hintergrund arbeiteten viele Leute für uns.»**

POL ESPARGARÓ

Reue. «Denn wir hatten ganz klar die Pace, um auf das Podest zu fahren.»

Für Aegerter war Suzuka diesmal eine Hauruck-Aktion, denn er musste noch auf dem Lausitzring seine Moto2-Kalex testen, und so verpasste er einen Trainingstag in Suzuka. «Aber



Team Green, Yamaha Factory Racing und Yoshimura Suzuki feiern

bis am Sonntag hatte ich den Jetlag soweit überwunden, beim Fahren konnte ich mich voll konzentrieren, ich war auch schnell, nur ist mir eben dieser Fehler unterlaufen.»

## Überlegenes Werksteam

Die Yamaha-Werksfahrer führen hingegen fehlerfrei, und wenn auch die Kawasaki von Altmeister Akira Yanagawa, Leon Haslam und Kazuki Watanabe im Ziel in der gleichen Runde mit ihnen war, ihr Sieg war nie gefährdet. Dass es trotzdem nicht so einfach war, stellte der völlig ausgelagerte, aber sichtlich glückliche Katsuyuki Nakasuga klar. «Heute war der heißeste Tag der Woche, das hat jeden, und auch das Material, ganz schön beansprucht», so der Japaner. Pol Espargaró, der mit seinen Teamkollegen um die Wette strahlte, freute sich wie ein kleiner Junge über diesen Sieg. «Ich bin sehr glücklich für diesen Sieg», so der 24-jährige

Spanier. «Aber ich denke, er war verdient. Wir waren zwar nur drei Fahrer, aber dafür sehr viele Mechaniker und Leute, die im Hintergrund gearbeitet haben, um diesen Sieg möglich zu machen.»

Dass die YART-Truppe auf Platz 4 eintraf, machte die Yamaha-Freude komplett. «Dieser vierte Platz fühlt sich für uns an wie ein Sieg», freute sich Teamchef Mandy Kainz. «Besonders Broc Parkes ist perfekt gefahren, unsere beiden japanischen Youngster haben an diesem Wochenende viel gelernt.»

Das unverwundliche Schweizer Bolliger-Team landete mit Horst Saiger, Michael Savary und Gianluca Vizziello auf dem 15. Platz. Beim Zoll wurden sämtliche Öle und Flüssigkeiten aus den Transportkisten konfisziert, Sponsor Motorex musste sie über seine japanische Vertretung neu versorgen lassen. Doch nach dem gelungenen Rennen war die Freude umso größer. ♦

## ENDURANCE-WM / Resultate

8h Suzuka/J: 31. Juli 2016, 68 Teams am Start, 54 klassiert; Wetter: trocken

1. Yamaha Factory Racing (Nakasuga/J, P. Espargaró/E, A. Lowes/GB), Yamaha, 218 Rdn. in 8:00:40,124 (= 158,40 km/h)
  2. Team Green (A. Yanagawa/J, L. Haslam/GB, K. Watanabe/J), Kawasaki, 218 Rdn., +2:17,883 min.
  3. Yoshimura Suzuki (T. Tsuda/J, J. Brookes/AUS/N. Haga/J), Suzuki, 217 Rdn.
  4. YART Yamaha (B. Parkes/AUS, K. Nozane/J, T. Fujita/J), Yamaha, 214; 5. Moto Map Supply (J. Waters/AUS, N. Aoki/J, Y. Konno/J), Suzuki, 214; 6. Team Kagayama (Y. Kagayama/N. Uramoto/R. Kyonari/J), Suzuki, 213; 7. Eva RT (O. Deguchi/J, H. Itzutsu/J, E. Nigon/F), Kawasaki, 213; 8. Honda Asia (M. Zaidi/MAL, D. Pratana/IND), Honda, 212; 9. Mistresa (T. Nakatsuhara/R. Kobayashi/T. Sekiguchi/J), Honda, 212; 10. Kohara RT (D. Cudlin/AUS, H. Ohkuo/J, K. Akiyoshi/J), Honda, 212 – Ferner: 12. Bolliger Kawasaki Switzerland (H. Saiger/A, M. Savary/CH, G. Vizziello/D), Kawasaki, 209; 18. F.C.C.-TSR-Honda (P. Jacobsen/USA, D. Aegerter/CH, K. Watanabe), Honda, 208, 28. Motobox Kremer (M. Scherrer/D, T. Paavilainen/FIN, Y. Miyajima/J), Yamaha, 202
- Schnellste Runde:** 1. Yamaha Factory Racing, 2:08,411 (= 163,19 km/h)  
**WM-Stand (nach 3 von 4 Rennen):** 1. April Moto Motors Events, 68 Punkte; 2. SRC Kawasaki, 60; 3. YART Yamaha, 60; 4. SERT Suzuki, 59; 5. F.C.C. TSR Honda, 56



Dominique Aegerter: Die Werks-Yamaha im Visier, doch ein Sturz machte alles zunichte

**MOTORSPORT**  
aktuell

# PACKT ALLES

10 Hefte **MOTORSPORT aktuell** zum Sparpreis plus Rucksack **GRATIS** dazu!



**30%**  
PREISVORTEIL

### Multifunktions-Rucksack

Mit Polsterung an Rücken (innen und außen), Becken- und Tragegurten, 2 seitlichen Zusatzfächern, Reflektor, Regenschutz sowie wasser- und schmutzabweisendem Boden. Volumenerweiterung (ca. 6l) möglich. Material: Polyester 420D, strapazierfähiges Ripstop. Maße: ca. 28 x 22 x 49 (64) cm, Volumen: ca. 15l (+ 6l), Gewicht: ca. 695g.

**GRATIS**



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70169 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9002, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Niko Oberschelp (Voritz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als separater Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

**Ihre Vorteile im Abo:** ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Tolles Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach dem Test jederzeit kündbar

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509365

Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 Sfr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 Sfr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, den Multifunktions-Rucksack, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 Sfr.) bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19 \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presses 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](mailto:widerruf@dpv.de) widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab eine **GRATIS-Ausgabe:**

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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

Suzuki-Pilot Kevin Strijbos:  
Tagesieg nach neun Jahren  
Durststrecke



Motocross-GP Lommel

# Strijbos siegt im Sand

Von ALEX HODGKINSON

**Max Nagl festigte in Lommel seine MXGP-Medaillen-Ambitionen. Kevin Strijbos feierte seinen ersten GP-Sieg seit 2007 am selben Ort. Eine Woche vor seinem Heim-GP verkürzte der Schweizer Jeremy Seewer den Abstand zum MX2-WM-Leader auf 87 Punkte.**

Max Nagl war im ersten MXGP-Lauf im schweren Sand von Lommel nicht zu stoppen. Der Deutsche erzählte von einem perfekten Rennen: «Nach dem Holeshoot konnte ich gleich meinen eigenen Rhythmus fahren. Im Ziel war ich nicht mal richtig müde.»

**Gajser: Kein Elektrostarter**

Hinter Nagl ging es wild zu und her. Der WM-Führende Tim Gajser wusste bereits nach dem

ersten Lauf, dass er zum ersten Mal in 2016 das Tagespodest verpassen würde. Der Slowene stürzte in der 13. Runde und verlor fast eine Minute, bis er den überhitzten Motor wieder zum Laufen bringen konnte, der WM-Leader kam nur auf Rang 15 ins Ziel. Erstaunlich, dass Honda auch 2017 immer noch keinen E-Starters einbauen will.

**Nagl: Tagessieg verpasst**

Nagl schien im 2. Lauf auf dem Weg zu seinem vierten Laufsieg in Folge zu sein, nachdem er erneut den Start für sich entscheiden konnte. Aber kurz darauf fiel er von Platz 3 auf Rang 5 zurück: «Ich wollte kein Risiko eingehen und ging es vorsichtig an. Nach 20 Minuten hatte ich gerade Platz 3 von Van Horebeek übernommen und wollte ihn abschütteln. Ich fuhr etwas zu schnell in eine Kurve, überbremste das Hinterrad und ging

zu Boden. Mein Fehler, er hat mich den Tagessieg gekostet.»

**Strijbos: Neun Jahre ohne Sieg**

Nutznießer war Kevin Strijbos, der seinem Suzuki-Teamchef Stefan Everts den ersten Sieg im neuen Retro-Look schenken konnte: «Die Strecke war brutal anstrengend, und ich wollte nicht zu viel Energie im ersten Lauf verschwenden. Platz 3 war deshalb absolut in Ordnung. Mein Start im 2. Lauf war nicht perfekt, aber ich habe gepusht und gepusht, bis ich erneut Dritter war. Ich rechnete zwar mit einem Podestplatz, aber ich bekam erst 400 Meter vor dem Ziel von der Box angezeigt, dass ich GP-Sieger sei – zum ersten Mal seit neun Jahren!»

WM-Leader Gajser übernahm gleich in der Startrunde die Führung und konnte mit dem klaren Sieg den Punktverlust aus dem ersten Lauf in Grenzen

halten. Gajser's Vorsprung auf Toni Cairoli beträgt immer noch beruhigende 103 Punkte.

**Fehlt Herlings in Frauenfeld?**

MX2-WM-Leader Jeffrey Herlings war erneut nicht am Start, sein Auftritt am kommenden Wochenende beim GP der Schweiz in Frauenfeld ist zweifelhaft. KTM-MX2-Teammanager Dirk Grübel erklärte in Lommel: «Die Bruchstelle an Jeffreys Schlüsselbein ist groß, sein Arzt erteilt ihm noch keine Freigabe.» Der WM-Dritte Pauls Jonass wird erst Ende des Monats in Assen wieder antreten. Grübel: «Mit einer Kopfverletzung ist nicht zu spaßen.»

**Seewers Titelchancen steigen**

Damit steigen die WM-Chancen von Jeremy Seewer eine Woche vor seinem Heim-GP. Am Samstag sicherte sich der Schweizer zum ersten Mal in

seiner Karriere die Pole-Position, und das ausgerechnet im tiefen Sand. Seewer: «Echt Wahnsinn. In meiner Jugend hatte ich nie Gelegenheit, im Sand zu fahren. Aber jetzt wohne ich hier in Belgien. Die harten Trainingsstunden und die Tipps von Teamchef Stefan Everts zahlen sich jetzt aus.» Mehr als Platz 4 im ersten WM-Lauf war aber nicht drin: «Ich wollte am Ende meine Fitness ausspielen, aber der Regen machte mir einen Strich durch die Rechnung, weil ich die Brille runternehmen musste.» Im 2. Lauf führte Seewer 30 Minuten, dann presste sich Anstie vorbei: «Ich wusste, dass Max mit hohem Tempo aufrief. Aber ich wollte nichts auf Spiel setzen und gab mich mit Rang 2 zufrieden. In Frauenfeld geht die Aufholjagd weiter!» Der Abstand zu Herlings bei vier noch zu fahrenden GP beträgt nur noch 87 Punkte. ♦



MX2: Ferrandys (#4), Anstie (Mitte) und Seewer (#91): Die starken Drei in Lommel



Max Nagl: Nach dem Sieg im 1. Lauf ein Patzer im zweiten Rennen

MOTOCROSS-GP BELGIEN / Resultate MXGP

Lommel (B): 31. Juli 2016, 14. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft/20 Grad

1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 17 Runden à 1,545 km (= 28,475 km)  
 1. Max Nagl (D/Husqvarna), 17 Runden in 34:19,494 min (= 49,774 km/h)  
 2. Shaun Simpson (GB/KTM), 9,152 sec zurück  
 3. Kevin Strijbos (B/Suzuki), 13,700 sec zurück  
 4. Clément Desalle (B/Kawasaki); 5. Romain Febvre (F/Yamaha); 6. Antonio Cairoli (I/KTM); 7. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 8. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 9. Tanel Leok (EST/Husqvarna); 10. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 11. Jens Getteman (B/KTM); 12. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 13. Gautier Paulin (F/Honda); 14. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 15. Tim Gajser (SLO/Honda); 16. Arminas Janikonis (LT/Suzuki); 17. Harri Kullas (EST/KTM); 18. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 19. Jeffrey Dewulf (B/KTM); 20. Rui Gonçalves (P/Husqvarna)  
**Schnellste Runde:** Febvre, Yamaha, in 1:55,558 min (= 52,182 km/h)

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 17 Runden à 1,545 km (= 28,475 km)  
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 17 Runden in 34:41,636 min (= 49,245 km/h)  
 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 13,289 sec zurück  
 3. Kevin Strijbos (B/Suzuki), 36,471 sec zurück  
 4. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 5. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 6. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 7. Max Nagl (D/Husqvarna); 8. Arminas Janikonis (LT/Suzuki); 9. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 10. Clément Desalle (B/Kawasaki); 11. Tanel Leok (EST/Husqvarna); 12. Shaun Simpson (GB/KTM); 13. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 14. Jens Getteman (B/KTM); 15. Rui Gonçalves (P/Husqvarna); 16. Gert Krestionov (EST/Honda); 17. Rick Satink (NL/Husqvarna); 18. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 19. José Butron (E/KTM); 20. Jordi Tixier (F/Kawasaki)  
**Schnellste Runde:** Gajser, Honda, in 1:57,022 min (= 51,529 km/h)

Nächstes Rennen: 7. August, Frauenfeld (CH)  
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP		WM-Stand Hersteller MXGP	
1. Gajser	607	1. Honda	620
2. Cairoli	504	2. Yamaha	556
3. Nagl (D)	490	3. KTM	522
4. Febvre	464	4. Husqvarna	505
5. Bobryshev	345	5. Kawasaki	374
6. Van Horebeek	417	6. Suzuki	302
7. Guillod (CH)	292		
8. Coldenhoff	277		
9. Desalle	273		
10. Strijbos	264		

MOTOCROSS-GP BELGIEN / Resultate MX2

Lommel (B): 31. Juli 2016, 14. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft/20 Grad

1. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet; 18 Runden à 1,545 km (= 30,150 km)  
 1. Max Anstie (GB/Husqvarna), 18 Runden in 36:12,881 min (= 49,952 km/h)  
 2. Petar Petrov (BG/Kawasaki), 11,777 sec zurück  
 3. Benoît Paturel (F/Yamaha), 15,189 sec zurück  
 4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Brian Bogers (NL/KTM); 6. Davy Pootjes (NL/KTM); 7. Calvin Vlanderen (NL/KTM); 8. Samuele Bernadini (I/KTM); 9. Michele Cervellini (I/Honda); 10. Alvin Östlund (S/Yamaha); 11. Karel Kutsar (EST/KTM); 12. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 13. Lars van Berkel (NL/Husqvarna); 14. Adam Sterry (GB/KTM); 15. Ivo Monticelli (I/KTM); 16. Iker Larranaga (E/KTM); 17. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 18. Brent van Donink (B/Yamaha); 19. Brian Hsu (D/Suzuki); 20. Henry Jacobi (D/Honda);  
 – Ferner: 29. Christopher Valente (CH/KTM)  
**Schnellste Runde:** Bogers, KTM, in 1:51,194 min (= 54,230 km/h)

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 17 Runden à 1,545 km (= 28,475 km)  
 1. Max Anstie (GB/Husqvarna), 18 Runden in 35:16,537 min (= 48,433 km/h)  
 2. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 9,198 sec zurück  
 3. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 16,432 sec zurück  
 4. Brian Bogers (NL/KTM); 5. Calvin Vlanderen (NL/KTM); 6. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 7. Benoît Paturel (F/Yamaha); 8. Lars van Berkel (NL/Husqvarna); 9. Ivo Monticelli (I/KTM); 10. Michele Cervellini (I/Honda); 11. Iker Larranaga (E/KTM); 12. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 13. Alvin Östlund (S/Yamaha); 14. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 15. Freek Van der Vlist (NL/Kawasaki); 16. Henry Jacobi (D/Honda); 17. Karel Kutsar (EST/KTM); 18. Hardi Roosjorg (EST/KTM); 19. Samuele Bernadini (I/KTM); 20. Nathan Renkens (B/KTM);  
 – Ferner: 25. Christopher Valente (CH/KTM); 30. Brian Hsu (D/Suzuki)  
**Schnellste Runde:** Seewer, Suzuki, in 1:56,720 min (= 51,662 km/h)

Nächstes Rennen: 7. August, Frauenfeld (CH)  
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2		WM-Stand Hersteller MX2	
1. Herlings	597	1. KTM	660
2. Seewer (CH)	510	2. Kawasaki	527
3. Jonass	403	3. Suzuki	510
4. Paturel	393	4. Yamaha	484
5. Ferrandis	378	5. Husqvarna	465
6. Anstie	366	6. TM	294
7. Tonkov	320		
8. Petrov	319		
9. Bernadini	294		
10. Bogers	280		

NACHRICHTEN

Olsen sichert sich den EMX-250-Titel

**EMX250** Mit einem risiko-freien 2. Platz im 1. Lauf vor seinem letzten verbliebenen Rivalen Darian Sanayei sicherte sich Thomas Kjer Olsen (Bodo Schmidt Husqvarna) in Lommel vorzeitig den EMX250-Titel. Der 19-jährige Däne wird am Wochenende in Frauenfeld sein WM-Debüt geben. Die Schweizer treten bei ihrem Heim-GP mit einem Großaufgebot an: Neben Jeremy Seewer, Valentin Guillod und Christopher Valente starten Andy Baumgartner, Yves Furlato (MXGP), Cyrille Flury und Loris Freidig (MX2).

Teutschenthal doch mit MXGP 2017

**Motocross-WM** Überraschend verkündete Youthstream-CEO Giuseppe Luongo am Sonntagabend in Lommel, dass der Deutschland-GP nun doch am 17. Mai 2017 in Teutschenthal stattfinden werde. Der Sachsen-Anhaltinische Club hatte unter Beteiligung von FIM-Europe-Präsident Srb erfolgreich mit Luongo verhandelt.

Enduro-WM mit ganz neuem Konzept

**Enduro-WM** Außer den klassischen Enduro-Wettbewerben will man ab 2017 neue Spielarten des Offroad-Sportes mit einbinden. So fängt die Saison in Finnland mit dem Pääjänne-Enduro an, das über 800 km geht und über 20 Sonderprüfungen mit rund 200 km Wertungsprüfung auf Eis und Schnee beinhaltet. In England soll an einem Tag auf dem Cross-Gelände des Hawkstone-Parks ein Enduro-Sprint gefahren werden: Circa zehnmal eine lange Sonderprüfung, ohne Zwischenetappe. An Tag 2 soll ein Cross-Country-Lauf ausgefahren werden.

Neurauter weiter Richtung Open-Titel

**Motocross-ÖM** Auf der Nürscher Naturstrecke, die neu ins Programm aufgenommen wurde, steuerte Lukas Neurauter weiter Richtung Open-Titel. Zwei glasklare Siege ließen seinen Vorsprung auf Manuel Obermair (zweimal Dritter) auf 53 Punkte ansteigen. Der Tscheche Milan Spicak holte die Lauffränge 2 und 3. Andreas Schmidinger ist mit seiner Honda neuer ÖM-Vierter. ♦ AH/AD

Enduro-EM Ogře

Die Gegner waren die Helfer

Von ROBERT PAIRAN

Nur dank der uneigennützigsten Hilfe seiner Gegner konnte Jaromir Romancik seinen ersten EM-Sieg feiern.

Bislang war der Jaromir Romancik in der Enduro-EM vom Pech verfolgt worden. Doch beim 3. Lauf im lettischen Ogře stand der tschechische KTM-Pilot

zweimal oben auf dem Podest. Beinahe hätte es wieder nicht geklappt: Nachdem alle Sonderprüfungen absolviert waren, und es auf die letzte Etappe zurück ins Ziel ging, streifte plötzlich die Elektrik. Romancik konnte den Fehler nicht finden, nicht weniger als acht Fahrer aus seiner Klasse hielten an und halfen dem Tschechen uneigennützig. Schließlich brachte ein

Tausch von Benzinpumpen- und Lichtversorgungs-Relais die KTM wieder zum Laufen und machten den Tschechen zum Sieger.

Romancik rückt damit auf den zweiten Platz in der Gesamtwertung hinter Brad Freeman vor. Der Brite war gar nicht am Start, nach einer Schulteroperation hatten die Ärzte noch keine Starterlaubnis gegeben. Aber

Freemans Konkurrenz war nicht stark genug: Nicolas Pellegrinelli vertat seine Chance, als er nach Servicearbeiten drei Minuten zu früh die Zeitkontrolle ansteuerte. Damit fiel er aus den Punkterängen des 2. Tages. Für Ex-Meister Maurizio Micheluz auf der 500er Husqvarna waren die Sonderprüfungen zu eng, um die hohe Leistung seines Motorrads auszunutzen. ♦

ENDURO-EM / Resultate

Ogře (LV): 30./31. Juli, 3. Lauf, Wetter: Piste heiß, Regenschauer/sandig, schlammig  
**Overall, 1. Tag:** 1. Jaromir Romancik (CZ/KTM); 2. Nicolas Pellegrinelli (I/KTM); 3. Andreas Linusson (S/KTM); 4. Rannar Uusna (EE/KTM); 5. Maurizio Micheluz (I/Husqvarna); 6. Tommy Sjöström (S/Yamaha); 7. Jesper Björjesson (S/Husqvarna); 8. Matteo Rossi (I/KTM); 9. Ivo Steinbergs (LV/KTM); 10. Marco Neubert (D/KTM); – Ferner: 19. Davide di Zitzewitz (D/KTM); 32. Jonathan Rosse (CH/Yamaha); 35. Nico Rambow (D/KTM); 40. Mark Risse (D/Beta); 41. Yanik Spachmüller (D/KTM)  
**Overall, 2. Tag:** 1. Romancik; 2. Linusson; 3. Björjesson; 4. Andrea Verona (I/Husqvarna); 5. Micheluz; 6. Uusna; 7. Matteo Pavoni (I/KTM); 8. Sjöström; 9. Lorenzo Macoritto (I/KTM); 10. Rossi; – Ferner: 14. Neubert; 26. Zitzewitz; 29. Rambow; 30. Risse; 49. Paul Roßbach (D/KTM)  
**Stand nach 3 von 4 Läufen:** 1. Brad Freeman (GB/KTM), 74 Punkte; 2. Romancik 69; 3. Pellegrinelli 66; 4. Micheluz 65; 5. Tom Sagar (GB/Sherco), 53; 6. Romain Dumontier (F/Yamaha), 42; 7. Antoine Basset (F/KTM), 37; 8. Neubert 34

Nächstes Rennen: 28./29. Oktober, Harfsen (NL)  
 Internet: www.fim-europe.com



PAIRAN

Der Tscheche Jaromir Romancik (KTM) siegte an beiden Tagen

## Speedway World Cup Västervik + Manchester

# Junge Polen holen Gold

Von JACQUELINE SEIDLITZ

**Die neue, junge Generation sicherte für Polen in einem spannenden Finale zum siebten Mal den Speedway-World-Cup-Titel.**

Titelverteidiger Schweden konnte den Heimvorteil in Västervik nutzen und schickte Australien in das Race-off. Das deutsche Team um Kapitän Martin Smolinski hatte sich zum Ziel gesetzt, als drittplatziertes Team das Race-off zu erreichen. Über weite Strecken des Rennens lieferten sie sich ein Kopf-

an-Kopf-Rennen mit den USA. Am Ende trennten beide Mannschaften drei Punkte zugunsten der USA. Smolinski holte den einzigen deutschen Laufsieg. Tobias Kroner punktete in vier von fünf Läufen, während Kevin Wölbart nur zwei Punkte holte. Kai Huckenbeck konnte erst in seinem letzten Lauf punkten.

## Finale ohne Dänemark

Die Entscheidung, wer als letzter Teilnehmer im Finale dabei sein würde, fiel erst im 20. Lauf des Race-offs zwischen Niels-Kristian Iversen und Jason Doyle. Vor diesem Lauf trennte

Australien und Dänemark nur ein Punkt. Doyle kreuzte als Erster die Ziellinie, während Iversen nur einen Zähler holte. Letztendlich hat 2009 das Finale ohne Dänemark stattgefunden! Russland konnte nie in den Zweikampf an der Spitze eingreifen. Das junge US-Team kam erwartungsgemäß ohne Greg Hancock nur auf Platz 4.

## Australien ging leer aus

Polens neue junge Generation trumpfte beim Finale in Manchester vor 8000 Zuschauern groß auf. Am Anfang lagen die Polen zwar knapp hinter Schwe-

den. Dann aber holte Bartosz Zmarzlik einen weiteren Laufsieg und brachte Polen in Führung. In Lauf 19 war es Krzysztof Kasprzak, der mit Platz 2 alles klarmachte für die Goldmedaille. Titelverteidiger Schweden musste sich mit Rang 3 begnügen, weil der überragende Tai Woffinden für England im letzten Lauf Fredrik Lindgren auf Rang 3 verwies. Groß war die Enttäuschung bei den Australiern, die nach dem 16. Lauf alle Medaillenchancen verloren, als Jason Doyle mit Jokerinsatz leer ausging, weil er Pawlicki zu Sturz brachte. ♦



SCHROEER

Dudek (vor Ljung, Cook und Grajczonek) führt Polen zum Titel

## SPEEDWAY WORLD CUP / Resultate

Västervik (S): 26. Juli, Event 2, Bahnlänge: 296 m.

Qualifiziert für Finale: 1. SCHWEDEN 48 Punkte: Antonio Lindbäck 13, Fredrik Lindgren 11, Andreas Jonsson 13, Peter Ljung 11; Qualifiziert für Race-off: 2. AUSTRALIEN 37: Chris Holder 11, Sam Masters 5, Max Fricke 9, Jason Doyle 12; – ausgeschieden: 3. USA 22: Greg Hancock 17, Ryan Fisher 2, Billy Janniro 2, Ricky Wells 1; 4. DEUTSCHLAND 19: Kevin Wölbart 2, Kai Huckenbeck 1, Tobias Kroner 4, Martin Smolinski 12

Manchester (GB): 29. Juli, Race-off, Bahnlänge: 347 m

Qualifiziert für Finale: 1. AUSTRALIEN 44: Doyle 15, Masters 12, Holder 9, Brady Kurtz 6, Fricke 2; – ausgeschieden: 2. DÄNEMARK 41: Niels-K. Iversen 16, Michael J. Jensen 11, Leon Madsen 7, Kenneth Bjerre 7; 3. RUSSLAND 32: Emil Saifutdinov 16, Grigorij Laguta 7, Artem Laguta 5, Andrej Kudrnashov 4; 4. USA 9: Ryan Fisher 6, Billy Janniro 3, Luke Becker 0, Broc Nicol 0

Manchester (GB): 30. Juli, Finale, Bahnlänge 347 m, Wetter: bewölkt, 16 Grad.

1. POLEN, 39 Punkte: Bartosz Zmarzlik 11, Piotr Pawlicki 10, Patryk Dudek 10, Krzysztof Kasprzak 8; 2. ENGLAND 32: Tai Woffinden 17, Craig Cook 5, Danny King 5, Robert Lambert 3; 3. SCHWEDEN 30: Fredrik Lindgren 10, Andreas Jonsson 8, Antonio Lindbäck 6, Peter Ljung 6; 4. AUSTRALIEN: Chris Holder 10, Jason Doyle 7, Sam Masters 5, Josh Grajczonek 0

Internet: www.speedwaygp.com

## Langbahn-WM Challenge La Réole

# Zwei Deutsche raus

**Auf dem Weg über den GP-Challenge schaffte kein deutscher Fahrer den Sprung in die Langbahn-WM 2017.**

Den Finallauf auf der langen Bahn in La Réole gewann am Sonntag «Local Hero» Mathieu Trésarrieu vor Dirk Fabrik und dem Finnen Jesse Mustonen. Trésarrieu, Fabrik und der Tscheche Josef Franc haben ihre Tickets für die WM 2017 damit sicher.



M. Trésarrieu

Stephan Katt wurde Siebter, Jörg Tebbe nur Zehnter. Dabei war Katt in Führung liegend in Lauf 12 mit Plattfuß ausgefallen.

Platz 3 im Semifinale war dann zu wenig. Jörg Tebbe wurde im ersten Lauf von Franc in die Bande gedrückt, wobei seine Fußraste brach. Der Dohrener schied als Letzter im zweiten Semifinale aus. Beide müssen im GP nun unter die ersten acht kommen, um auch 2017 dabei zu sein. ♦ TS

## LANGBAHN-WM-QUALIFIKATION / Resultate

La Réole (F): WM-Challenge, Bahnlänge: 760 m, Wetter: wolkig, 22 Grad. Qualifiziert für WM 2017: 1. Mathieu Trésarrieu (F), 27 Punkte; 2. Josef Franc (CZ), 23; 3. Dirk Fabrik (NL), 20; – ausgeschieden: 4. James Shanes (GB), 16; 5. Jesse Mustonen (FIN), 16; 6. Theo di Palma (F), 13; 7. Stephan Katt (D), 13; 8. Gabriel Dubernard (F), 12; 9. Romano Hummel (NL), 10; 10. Jörg Tebbe (D), 8; 11. Hynek Stichauer (CZ), 7; 12. Martin Malek (CZ), 4; 13. Henry van der Steen (NL), 4; 14. Paul Cooper (GB), 3; 15. James Wright (GB), 2; 16. Alexandre Dubrana (F), 1

Nächster Lauf: 21. August, Finale 2 Eenrum (NL)  
Internet: www.speedway.org

## Speedway-Bundesliga

# Landshut im Finale

**Mit klarem Heimsieg gegen die DMV White Tigers qualifizierten sich die Landshut Devils für das Finale 2016.**

Der Sieg der Landshuter mit 54:31 Punkten war so deutlich wie erwartet. In der Startphase des an Stürzen reichen Rennens taten sich die Niederbayern gegen die rein deutsch besetzten DMV White Tigers aber

schwer. Mit dem Sieg, vor allem durch Martin Smolinski und den starken Mark Riss, schloss der ACL die Vorrunde mit sechs Matchpunkten ab und steht damit zum achten Mal in Folge in den Finalrennen.

Der Gegner, Stralsund oder Brokstedt, lässt überraschend noch auf sich warten: Das letzten Samstag geplante entscheidende Match um Platz 2 wurde wegen Regens verschoben. ♦ TS

## SPEEDWAY-BUNDESLIGA / Resultate

Landshut: 8. Lauf, Bahnlänge: 393 m, Wetter: heiter, 22 Grad.

1. Landshut 54 Punkte: Renat Gafurov 9, Erik Riss 11, Michael Härtel 2, Martin Smolinski 14+1, Mark Riss 13+2, Sandro Wassermann 5+1  
2. DMV White Tigers 31 Punkte: Valentin Grobauer 12+1, Rene Deddens 2, Max Dilger 11+1, Danny Maassen 3+1, Daniel Spiller 2, Michel Hoffmann 0, Ethan Spiller 1

Bundesliga-Tabelle nach 8 von 10 Rennen

1. Landshut	4	6	204
2. Brokstedt	3	4	139
3. Stralsund	3	4	131
4. Wolfslake	3	2	117
5. DMV White Tigers	3	0	94

Nächster Lauf: 5. September, DMV White Tigers (in Berghaupten) – Wolfslake  
Internet: www.svg-veranstalter.de

## NACHRICHTEN

# Smolinski gewinnt Jubiläum in Willing

**Grasbahn** Ohne Startmaschine, familiär und Weltklasse – das war das Jubiläumrennen des MSC Willing, das Martin Smolinski nach hartem Kampf gegen Weltmeister Jannick de Jong gewinnen konnte. Der Niederländer, der schnelle Starts absolvierte, zwang den Lokalmatador zu Angriffen auf der Außenbahn, die dieser bravourös abschloss. Platz 3 ging an Stephan Katt.

# Erstes Gespann-Masters an Bischoff

**Grasbahn** Das erste Rennen der neu geschaffenen Gespann-Masters-Serie in Angenrod endete mit einem Eklat: Die bis zum Finale



Solo-Sieger Hülshorst

führenden Britinnen Natasha Bartlett/Ciara Southgate brachten im Endlauf durch einen Fahrfehler das Team Horn/Pfaff zu Fall. Zuerst sollte nach den Semifinals gewertet werden, dann entschied man sich zum Restart mit nur noch zwei Teams. Oswald Bischoff gewann vor Manuel Maier Finale und Gesamtwertung, hinter der drittplatzierten Bartlett ging der verletzte Andreas Horn leer aus. Die Soloklasse gewann Christian Hülshorst vor Marcel Dachs.

# Graham Jarvis siegt bei den Wikingern

**Extrem-Enduro** Der Brite Graham Jarvis gewann das «Battle of Vikings» im schwedischen Örebro. Im Prolog war der Husqvarna-Fahrer noch Dritter hinter Lokalmatador Joakim Ljunggren und dem Südafrikaner Wade Young. Deshalb musste er sich im Rennen erst nach vorne kämpfen. Young wurde trotz kleinerer technischer Probleme Zweiter vor dem Österreicher Lars Enöckl. Nach dem vierten Lauf in Schweden wurde der fünftplatzierte Spanier Xavier León Extrem-Enduro-Europameister. ♦ AD/TS/RP

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**Audi R8 quattro S tronic**, 397 kW/540 PS, mtl. Leasing 999,- € inkl. MwSt., 36 Mon., 10.000 km p.a., Sonderz. 30.000,- €. Neufzg. ohne Zul., sofort verfügbar, schwarz-met., Sportabgasanl., Leder, Audi Connect, LED-Scheinw. mit Laserlicht inkl. Fernlichtass., Einparkh. plus mit Rückfahrk., Alu 20". Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 16,7; außerorts: 8,4; kombiniert: 11,4; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 272 g/km; Effizienzklasse: G. Gesamt UPE: 183.220,- €. Audi Zentrum Essen - Audi R8 Partner - Gottfried Schultz Automobilhandels SE, Altendorfer Str. 50, 45143 Essen, info@audi-zentrum-essen.de, Telefon 0201/8317-7, www.audi-zentrum-essen.de H



**R8 Coupé 5.2 FSI plus quattro**, Neuwagen, 449 kW (610 PS), € 175.900,- €, Verbrauch: städtisch 17,5 L außerstädtisch 9,3 L, komb. 12,3 L, CO<sub>2</sub> 287g/km. Audi Hamburg GmbH, Kollastrasse 41-63, 22529 Hamburg, Tel. 040-548000, www.audizentrum-hamburg.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34080

## BMW

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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



**M3 E92**, EZ 10/2010, 71005 km, V8, 309 kW, VB 36.900,- €, US-Vollausstattung. Tel. 0157-36151969

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34078

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



www.digitaletechnik.de

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

## BMW Alpina



**Alpina XD3**, unfallfr., 1. Hd., MwSt. ausweisbar, Voll., EZ 2/2014, 72000 km, 257 kW (349 PS), blau, Leder nappa, 54.500,- €. Prestele Unternehmensberatung GmbH, 82067 Ebenhausen, Tel. 0171-3550505  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34136

## Cobra

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

## Jaguar

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

## Mercedes



**MetroLine Design-Paket** für Mercedes-Benz Citan (BM415), (Frontspoiler-Seitenschweller-Heckschürze- Auspuffendrohr). Verkaufspreis ab 3.990,- € inkl. Lackierung, Montage, MwSt. und TÜV. VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H



www.varex.com

**SLS- / G-PARADE:** diverse Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN!!! Kfz-Handel am Tegerensee, Tel. 08022/6607080  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34092

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## VANSPTS.DE BY HARTMANN-TUNING



**EINZELSTÜCK** mit V8-Sound!  
„MetroLINE“ - HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2014, ca. 10000 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Volleder schwarz + Sportlenkrad Nappa-Alcantara, Sportfedersatz, Alu-Sportradsatz MILO mit Bereifung 225/40 R18, Chiptuning, Klima und vieles mehr..., Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO<sub>2</sub> komb. 119 g/km, CO<sub>2</sub>-Effizienz A. 29.900,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr.5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34088

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

## AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM VERTRIEBS GMBH



**SLS AMG GT ROADSTER "FINAL EDITION"**, 1 OF 350, 1. Hd., EZ 4/2014, 18800 km, NEUWAGENZUSTAND, 309.900,- € MwSt. awb. T. 08151-28808 AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34084

## performmaster HIGH PERFORMANCE



**Leistungssteigerung und Vmax-Anhebung** durch Zusatzsteuergerät. Für C63 AMG auf 612 PS / 840 Nm / 310 km/h, inkl. TÜV + volle Garantie (24 Monate). Für alle weiteren AMG 63 und AMG 45 verfügbar. Infos www.performmaster.de, 07181/807417 - Schweiz www.performmaster.ch, 0041/52/7300151 H

## Opel



Opel Calibra 4x4 Turbo, 1. Hd., 56000 km, Museumszustand, Saisonfzg., Lotec, Preis 24.900,- €. Tel. 0175/8023798

## Porsche

Suche Porsche 911R, bevorzugt mit frei wählbarer Ausstattung, suche911r@gmx.de



997 S Coupé, 1/10, 77000 km, schwarz-metallic, Leder schwarz, Sitzheizung, PDK, SSD, Navi, Parkass., Sport Chrono, Kurvenlicht, Michelin neu, u.v.m., € 56.000,-, 0176-19238215, ed.schinzler@Hausbau.de

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

Wir rüsten nach: original PORSCHE Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

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

## Renn/Rallye



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service • Verkauf • Beratung



e-mail: info@bsa-corse.de

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

Beratung - Verkauf - Service



Direkt vom Importeur

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



Beratung • Verkauf • Service

ISA-Racing GmbH

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

www.Rennsportshop.com

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

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

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

## Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. T. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H



Motorsportauflieger, Hebebühne Dholandia, 3000 kg + FB, zum Transp. v. 4 Fzg., Küchenzeile, Klima, Heizung, 2 Schlafgelegenheiten, verstellb. Ladeschienen, EUR 154.699,-. Tel. 0371/81511-21 oder www.fugel-transsystem.com H

MOTORSPORT aktuell **Jetzt online abonnieren!**

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

## 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

## VW

memminger  
www.feine-cabrios.de



>>>Das exklusive Understatement<<<  
Wir beraten Sie gerne:  
www.feine-cabrios.de  
info@feine-cabrios.de  
FON: +49-8453-347467 H

MOTORSPORT aktuell

# Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo



## Rallycross-Familie Hansen

# Seit drei Generationen



Das Team Hansen nach einem erfolgreichen Tag an der Rallycross-Strecke: Teamchef Kenneth Hansen (unten Mitte im weißen Hemd) neben Superstar Sébastien Loeb

Von SVEN KOPF  
UND REINER KUHN

**Familienbetriebe sind im Profirensport Seltenheit geworden. Die Hansens aus Schweden sind da eine große Ausnahme. Drei Generationen sind weltweit unterwegs auf der Jagd nach Erfolgen. Wir haben uns die rennsportverrückte Familie vorgeknöpft.**

Sébastien Loeb ist gerade aufgestanden und schaut sich im Teamzelt von Peugeot Hansen nach einem Morgenkaffee um. «Hier in Höljes übernachten alle im Wohnmobil, nicht im Hotel. Die sind zu weit weg und wir sind ja ein Familienbetrieb», sagt Susann Hansen.

Sie ist weit mehr als die gute Seele des Teams. Vor 21 Jahren fuhr sie selbst Rallycross-Rennen, inzwischen ist sie die Ehefrau des wohl erfolgreichsten Rallycross-Piloten Kenneth Hansen und hat zwei Kinder mit ihm. «Ich war damals sehr schüchtern» lacht die sportliche Blondine, während sie sich an die erste Begegnung mit Kenneth zurück erinnert.

Damals, 1988, hieß sie noch Bergvall und driftete im Volvo über die Pisten. Eines Tages kam ihr Vater Thord mit Sven Hansen, dem Vater von Kenneth, ins Gespräch. Die Väter redeten über ein Buch des norwegischen Sportpsychologen Willi Railo. Susann lieb es sich aus. Und als sie es Kenneth zurückgab, sprang der Funke über.

Wie bei nahezu jedem Schweden begann auch Hansens Motorsportkarriere im Rallycross. Und wie sollte es anders sein, mit einem Volvo. 1990 – inzwischen im Ford Sierra Cosworth – wird er endgültig Rallycross-Profi. Auch nach der Heirat stand beim Ehepaar Hansen Rallycross im Mittelpunkt. Heute, ein gutes Vierteljahrhundert später, hat sich wenig daran geändert. Allerdings blicken die beiden auf eine unvergleichliche Erfolgsgeschichte zurück. In 24 Jahren brachte es Kenneth auf 14 EM-Titel – ein einsamer Rekord noch vor «Mr. Rallycross» Martin Schanche, der es «nur» auf halb so viele Auszeichnungen brachte. Weitere sieben Mal reichte es Kenneth zum Vizetitel. Das schlechteste Ergebnis, von den ersten beiden

Einstiegsjahren abgesehen, war Rang 3 in 2009.

Selbst in seiner letzten Saison 2011, in der er nur zwei Rennen bestritt, fuhr er zweimal auf Platz 2. Diese jahrelange Dominanz brachte ihm einerseits unzählige begeisterte und treue Fans, andererseits stöhnten einige Zuschauer, wenn er mal wieder scheinbar mühelos ein Rennwochenende dominierte. Nicht wenige hofften, dass diese Erfolgsserie irgendwann enden würde. Doch nur ein paar auserwählte Konkurrenten waren in der Lage, in diesem Vierteljahrhundert Hansens Dominanz zu stören. Neben Rallye-Legende Per Eklund, der es 1999 schaffte, gelang es auch Lars Larsson, dessen Sohn heute in der WM fährt. Larsson verwies Hansen sogar zweimal in Folge (2006 und 2007) auf die Plätze.

## Wechsel zu Peugeot

Längst ist die Rallycross-EM über die Grenzen des Kontinents aktiv und wurde von der FIA folgerichtig auch als Weltmeisterschaft ausgeschrieben. Weiter ganz vorne dabei: der Familienbetrieb der Hansens, der nach 20 Jahren mit Citroën

2014 zur Schwestermarke Peugeot wechselte und heute deren Werksfarben vertritt.

Doch damit nicht genug: Die Szene staunte nicht schlecht, als zu Beginn dieser Saison dann auch noch Frankreichs Nationalheld Sébastien Loeb als Fahrer präsentiert wurde. Gekannt hatte man sich schon länger. Hansen hatte dem neunmaligen Rallye-Weltmeister 2012 ein Citroën DS3 Supercar für die X-Games in Los Angeles bereitgestellt. Auch dieses Projekt wurde mit dem Sieg und der Goldmedaille gekrönt. «Rallycross ist eine harte Prüfung. Wenn man dort erfolgreich sein will, darf man keine Fehler machen», erklärt Teamchef Hansen. «Sébastien kann sich sehr gut anpassen. Ich bin überzeugt, dass er ein extrem starker Gegner für die etablierte Rallycross-Konkurrenz ist.» Teammanagerin Susann ergänzt: «Sébastien ist sehr konzentriert und will keine Fehler machen. Und wenn es eng wird, kann er im Pulk auch mal die Ellenbogen ausfahren.»

Sie muss es wissen, schließlich hat sie als sogenannte «Spotterin» des Teams Zugang zum «Spotters Tower». Das ist ein

mit Zeitenmonitoren ausgestatteter Bus mit Panoramablick auf die jeweilige Rennstrecke. Von hier aus hält sie Kontakt zu den Fahrern, gibt Abstände zu den Verfolgern durch und Tipps zum idealen Entern der «Jokerlap». Das ist der kleine Zweisekunden-Umweg, der in jedem Rennen einmal gefahren werden muss, um der Konkurrenz zusätzliche Überholmöglichkeiten zu eröffnen. «Wir sind sozusagen die Copiloten, nur dass wir nicht mit im Auto sitzen», beschreibt Susann ihren Job und die strategischen Ansagen von außen.

## Auch Kevin (18) bald in der WM

Zur Saisonhälfte liegt Rallycross-Rookie Sébastien Loeb als Tabellen-Vierter voll im Soll. Nur zwei Ränge dahinter: der 24-jährige Timmy Hansen. Der ältere der beiden Söhne sitzt seit nunmehr drei Jahren in einem gut 560 PS starken Supercar. Im Vorjahr wurde der Filius im vom Vater betreuten Werks-Peugeot 208 WRX Vizeweltmeister.

Doch Sohnmann Timmy und Superstar Sébastien Loeb sind nicht die einzigen Fahrer, die

# im Driftmodus



Der Teamchef in Action: Kenneth Hansen 1989 im Ford Sierra



Portugal 94: Die Hansens nach Siegen in ihren jeweiligen Klassen



Champions bei der Arbeit: Der Peugeot 208 WRX in der «Garage»



Hansen 2016: Vorne Timmy Hansen, verdeckt Sébastien Loeb

Susann Hansen im Auge behalten muss. Neben den beiden WM-Autos betreut das schwedische Familienteam unter der Flagge «Peugeot Hansen Academy» noch zwei 208er für Davy Jeanney und Kevin Hansen. Während der 30-jährige Franzose dabei als Coach und Mentor fungiert, ist Schützling Kevin in der EM aktiv. Diesen «Spielplatz» dominiert der gerade mal 18 Lenze zählende Kevin in seinem kraftstrotzenden Turbo-Allradler mit drei Siegen aus drei Rennen ähnlich wie zuvor sein Vater.

Und es ist wohl nur eine Frage der Zeit, bis auch das jüngste Familienmitglied in die WM aufsteigt, um sich mit seinem Bruder zu messen. Bis dahin werden sich die beiden Jungs um die besten Sitzplätze im Teambus streiten müssen, den Opa Thord routiniert durch die Welt kutschiert.

Für das leibliche Wohl sorgt Oma Lilian, wie ihr Gatte Thord über 70 Jahre alt und unverzichtbarer Bestandteil des Teams, seit sie in Rente sind. Das weiß auch Loeb – und genießt seinen Kaffee «Hansen» umso mehr. ♦

## NACHGEHAKT BEI Susann Hansen

(49/S) Die «Motorsport-Mama» über Hochs und Tiefs im Rallycross-Zirkus, lebensrettende Maßnahmen und den Anspruch, auch als Familienbetrieb die Besten sein zu wollen.

Von SVEN KOPF

### ? Ist Rallycross Ihr Leben?

Das kann man so sagen. 1994 war ein entscheidendes Jahr. Kenneth und ich gewannen beide Meisterschaften, national und international. Timmy war da erst zwei Jahre alt, von da an war Rallycross nicht mehr Hobby, sondern Beruf. Quatsch, unser Leben. (Lacht) Wäre an Weihnachten ein Rennen, wir würden wohl an den Start gehen.

### ? Was war oder ist schlimmer für Sie: Dem Mann oder den Söhnen zuzuschauen? Beides ist schwierig.

Beim Rennen in Hockenheim brannte Timmys Peugeot nicht weit von unserem «Spotter-Truck». Eine Feuerwalze schoss über die Windschutzscheibe, und obwohl er wenige Sekunden

später aus dem brennenden Auto sprang, war das für mich als Mutter ein Schock. Ähnlich fühlte ich mich 2007: Beim Rennen in Momarken hatte sich Kenneth heftig überschlagen und kam nicht aus dem Auto. Zum Glück gingen beide Vorfälle glimpflich aus.

? Fahrfehler oder Unfälle waren bei Kenneth äußerst selten. Damals in Momarken waren Sie die Erste am Unfallauto. Ja, ich hatte riesige Angst um ihn. Später erklärte der Arzt, das HANS-System habe ihm wohl das Leben gerettet. Ich bekam eine Gänsehaut, denn als es eingeführt wurde, war mein Mann kein Befürworter davon.

? Im Vorjahr wurde Timmy in Höljes nach einem Überholmanöver zurückgestuft.

Ärgert man sich auf der Heimstrecke über so eine Entscheidung besonders? Für mich war es Tommys Rennen – er ist und bleibt der Sieger. Wir wissen, wie schwierig es für die Stewards in unserem Sport ist und respektieren deren Urteil. Zudem ist Platz 2 beim WM-Heimspiel immer noch ein sehr gutes Ergebnis.

? In diesem Jahr standen in Höljes mit Timmy und Sébastien Loeb beide Hansen-Piloten auf dem Podest. Waren Sie mit P2 und 3 zufrieden? Ja, auf jeden Fall. Und auf diesem Level wollen wir auch bleiben. Wir wollen den Team-WM-Titel verteidigen und mindestens ein Fahrer von Peugeot-Hansen soll am Ende die Top 3 erreichen. Aktuell ist Sébastien ja WM-Vierter.

## ZUM THEMA Familie Hansen

»» Kenneth Hansen (55/S) Teamchef und Kopf des Teams, das insgesamt 20 Mitarbeiter zählt. Aktiv von 1983 bis 2011. Rallycross-Erfolge: 14 x Europameister, 7 x Vizemeister, 10 x Schwedischer Meister.



»» Susann Hansen (49/S) Teammanagerin und Spotterin. Aktiv von 1987 bis 1995. Erfolge: Europacup-Siegerin und Schwedische Meisterin 1400er 1994.



»» Timmy Hansen (24/S) Werksfahrer in der WM. Aktiv seit 2001. Erfolge: 2015 Team-Weltmeister und Vizeweltmeister (mit drei Siegen). 2013 Gesamtdritter in der Rallycross-EM.



»» Kevin Hansen (18/S) EM-Pilot. Aktiv seit 2005. Erfolge: 2015 Champion RX Lites und Schwedischer Vizemeister, 2014 Schwedischer RallyX-Meister.



»» Thord Hansen (70+/S) Vater von Kenneth. Trucker und Betreuung.



»» Lilian Hansen (70+/S) Mutter von Kenneth. Küche und Service. ♦ RK



# IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986  
1976 1966

# Die August-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

## ... vor 20 Jahren



Spa: Schumacher hält Villeneuve in Schach und gewinnt

**Formel 1** Zum vierten Mal holt Michael Schumacher (Ferrari) die Pole-Position. Doch wie schon bei den drei Malen zuvor kann er sie auch am Hungaroring nicht in einen Sieg ummünzen. Diesmal wird beim Zusammenbau des Benzinreislaufs geschluppt und ein verdecktes Ventil sorgt kurz vor Schluss für den Ausfall. Sieger wird Jacques Villeneuve (Williams) knapp vor Teamkollege Damon Hill und Jean Alesi im Benetton.

In Spa setzt dagegen keiner auf Ferrari und Schumacher – doch dort wird gejubelt! Hill ist im T-Car (nach Warm-up-Dreher) chancenlos. Als Jos Verstappen (Footwork) crasht und das Safety Car rauskommt, muss Schumi gerade eh zum Stopp. Perfektes Timing: Die so eroberte Führung baut er danach sogar noch aus: Sieg vor Villeneuve und Mika Häkkinen (McLaren).

**Formel 3000** In Silverstone holt Kenny Bräck den zweiten

Sieg in Folge. Titelrivale Jörg Müller gewinnt in Spa und sichert sich die Gesamtführung. **Rallye-WM** Tommi Mäkinen/Seppo Harjanne (Mitsubishi) feiern bei der Finnland-Rallye einen Heimsieg – jedoch sehr gedämpft: Auf der ersten WP verfährt sich der Däne Karsten Richardt (Mitsubishi) und rauscht mitten in Jyväskylä voll in eine Zuschauergruppe. Rund 30 Fans müssen ins Krankenhaus, einer stirbt später.

**BPR-Serie** Ihren dritten Saisonserfolg sichern sich beim 1000-km-Rennen von Suzuka Ray Bellm und James Weaver (McLaren), die in Japan von JJ Lehto unterstützt werden. In der GT2-Klasse gewinnen einmal mehr Bruno Eichmann, Ralf Kellners und Gerd Ruch im Porsche 911 GT2 von Rook.

**ITC** In Silverstone wird Bergfest gefeiert. Und wie: Im ersten von zwei extrem kampfgelagerten Rennen setzt sich Klaus Ludwig

(Opel) von der Pole aus durch. Wegen eines Überhitzungsproblems muss der Bonner im zweiten Lauf nachstarten. Gabriele Tarquini (Alfa Romeo) nutzt die Gunst der Stunde und feiert seinen einzigen ITC-Laufsieg.

**IndyCar** In Mid-Ohio hat Alex Zanardi das Geschehen klar im Griff: Pole, schnellste Runde und Sieg. In Elkhart Lake kollidiert er von Pole gestartet schon in Kurve 1 mit Gil de Ferran. Al Unser fällt kurz vor Schluss in Führung liegend mit Motorschaden aus. Sieger wird Michael Andretti, der erst kurz zuvor P2 von Christian Fittipaldi (auch Motorschaden) gerettet hatte.

**NASCAR** Dale Jarrett gewinnt den August-Auftakt in Indianapolis. Eine Woche später in Watkins Glen gibt es zwei letzte Male: Die letzte Pole für Dale Earnhardt und den letzten Sieg für Geoff Bodine. In Michigan gewinnt erneut Jarrett, in Bristol dann Rusty Wallace.

## ... vor 40 Jahren



Der einzige Penske-Sieg: John Watson beim Österreich-GP

**Formel 1** Der August beginnt mit einem Paukenschlag: Der Horror-Unfall von Ferrari-Pilot Niki Lauda am Nürburgring (siehe letzte MSA) macht das WM-Rennen wieder offen. Erst recht, als James Hunt (McLaren), der am Nürburgring siegt, seinen Heimerfolg in Brands Hatch scheinbar endgültig zugesprochen bekommt. Doch da macht Ferrari nicht mit: Rückzug! In Abwesenheit der «Roten» am Österreichring, die sich auch bei den Zuschauerzahlen niederschlägt, holt John Watson seinen ersten und für den Penske-Rennstall einzigen GP-Lauf-sieg. Hunt wird hinter Jacques Laffite (Matra) und Gunnar Nilsson (Lotus) nur Vierter.

Watson, die «Bombe aus Belfast», kämpft auch beim dritten August-GP in Zandvoort (wo Ferrari nach der Zusage, den Fall Brands Hatch noch einmal aufzurollen, mit Clay Regazzoni wieder startet) um den Sieg. Doch diesmal fällt er mit Getriebeschaden aus. Hunt gewinnt

knapp vor Regazzoni und verkürzt den Rückstand auf WM-Leader Lauda auf zwei Punkte.

**Formel 2** René Arnoux (Martini-Renault) holt sich in Estoril seinen bereits vierten Saisonserfolg und übernimmt die Tabellenspitze von Jean-Pierre Jabouille (Elf-Renault). Das Rennen in Zolder wird abgesagt.

**Sportwagen-WM** Auch beim fünften Saisonlauf in Mosport/Kanada bleibt Porsche ungeschlagen. Zwar landet Jacky Ickx im Martini-936 «nur» auf Gesamtrang 3, doch die vor ihm platzierten Gruppe-7-Can-Am-Boliden sind in der Gruppe-6-WM nicht punktberechtigt.

**Rallye-WM** In Finnland gewinnt Markku Alén (Fiat) mit Co Ilkka Kivimäki im achten Anlauf endlich seine Heimrallye. Doch auch P2 ist beachtlich: Der geht an Pentti Airikkala/Risto Virtanen, die in einem komplett privat eingesetzten Ford Escort auf serienmäßigen Avon-Reifen fahren. Erst auf Platz 3 folgt nach Eingewöh-

nungsproblemen auf Toyota Celica Vorjahressieger Hannu Mikkola mit Co Arne Hertz.

**DRM** Am Nürburgring siegen Toine Hezemans (Porsche/Div. 1) und Klaus Ludwig (Ford/Div. 2), in Kassel-Calden Jürgen Neuhaus (Porsche/1) und Peter Hennige (BMW/2). In Hockenheim feiern Tim Schenken (Porsche/1) und Hans Heyer (Ford/2) die Laufsiege.

**USAC** Nach dem rennarmeren Juli stehen im August gleich drei Läufe an. Auf dem Texas World Speedway (nicht zu verwechseln mit dem Texas Motor Speedway) triumphiert erstmals in diesem Jahr A. J. Foyt, in Trenton holt «Gordy» Johncock seinen zweiten Saisonserfolg. Diesen holt seinerseits in West Allis auch Al Unser.

**NASCAR** Vier Rennen, vier Sieger – so lautet die abwechslungsreiche August-Bilanz. In Pocono gewinnt Richard Petty, in Talladega Dave Marcis, in Michigan David Pearson und in Bristol Cale Yarborough.

# des Automobilsports

## ... vor 30 Jahren



Spielberg-Podium (v.l.): Alboreto, Prost und Johansson



Sieger der 1000 km am Nürburgring: Pescarolo/Thackwell

## ... vor 50 Jahren



Fährt auch am Nürburgring vorneweg: Jack Brabham

**Formel 1** Der Grand Prix von Ungarn auf dem neu gebauten Hungaroring ist der Erste hinter dem «Eisernen Vorhang» (siehe Heft 31). Nicht nur deshalb geht das Rennen in die Geschichtsbücher ein, sondern auch wegen des erbitterten Kampfes um den Sieg zwischen Ayrton Senna (Lotus) und Nelson Piquet (Williams). Letzterer schiebt sich wild driftend an seinem Landsmann vorbei – ein Manöver, das bis heute zu den besten in der F1-Historie zählt – und wird erster «Ostblock-Sieger» der Formel 1.

Alain Prost (McLaren), seit sieben Rennen sieglos, schlägt eine Woche später am Österreichring zu. Dabei deutet nach einer Doppel-Pole vieles auf einen Benetton-Sieg hin. Doch Teo Fabi fällt mit einem Motorschaden aus, und Lokalmatador Gerhard Berger verliert wegen eines Batterieproblems vier Runden an der Box. In einem ausfallreichen Rennen siegt also Prost vor den

Ferraris von Michele Alboreto und Stefan Johansson. Christian Danner (Arrows) holt auf P6 seinen ersten WM-Punkt.

**Formel 3000** Am Österreichring holt sich John Nielsen seinen ersten Saisonsieg. Den wegen eines schweren Unfalls im Regen verkürzten Lauf in Birmingham gewinnt Luis Pérez-Sala – es gibt halbe Punkte.

**Sportwagen-WM** Die WM-Premiere in Spanien, die 360 km von Jerez, gewinnen Oscar Larrauri und der Spanier Jesús Pareja im Brun-Porsche 962.

Beim 1000-km-Rennen am Nürburgring herrscht Chaos: Regen, Safety Car, Kollision der beiden Rothmans-Porsche und 2 Stunden Rennunterbrechung. Am Ende siegen Henri Pescarolo/Mike Thackwell im Sauber-Mercedes des Kourouso-Teams.

**Rallye-WM** Erstmals seit der Monte Carlo darf Lancia wieder jubeln: Miki Biasion sichert sich in Argentinien mit Co Tiziano

Siviero seinen ersten WM-Lauf-sieg. Markku Alén/Ilkka Kivimäki auf P2 sorgen für einen Doppelsieg. Bei Peugeot kommen nur Stig Blomqvist/Bruno Berglund durch – auf Platz 3.

**DTM** Nach zuvor zwei Siegen in Folge von Kurt Thiim (Rover) triumphiert in Zolder Kurt König (BMW). Für den später Drittplatzierten der Tabelle soll es der einzige Laufsieg bleiben.

**IndyCar** Nach einer bislang durchwachsenen Saison holt Johnny Rutherford in Michigan endlich den ersten Saisonerfolg. In Pocono gewinnt Mario Andretti, zwei Wochen später in Mid-Ohio Bobby Rahal.

**NASCAR** Zum August-Auftakt kehren die Stockcars nach über 20 Jahren nach Watkins Glen zurück. Dort sichert sich Tim Richmond den Sieg. Die drei weiteren August-Rennen gewinnen Bill Elliott (Michigan), Darrell Waltrip (Bristol) und erneut Richmond (Darlington).

**Formel 1** Jack Brabham (Brabham-Repco) ist nicht zu stoppen. Nach zuletzt drei Siegen in Folge lässt er sich am Ende des Großen Preises von Deutschland auf der Nürburgring-Nordschleife als Sieger feiern. John Surtees im Cooper-Maserati erweist sich dabei als harter Gegner, während Pole-Mann Jim Clark (Lotus-Climax) nach einem Unfall vorzeitig ausscheidet. Entschieden wird das Duell um den Sieg erst zwei Runden vor Ende des 22 Umläufe langen Rennens, als bei Surtees die Kupplung Probleme macht.

Hinter Brabham und Surtees komplettiert Jochen Rindt im zweiten Cooper das Podium. Ein schwerer Unfall in der Startrunde überschattet jedoch das Geschehen auf der Nordschleife, welche in diesem Jahr letztmals ohne Hohenrain-Schikane befahren wird. F2-Pilot Jacky Ickx (Matra-Ford) und Brabham-BRM-Fahrer John Taylor kollidieren bei der Anfahrt zum «Flugplatz». Tay-

lors Auto geht beim Crash in Flammen auf und der Brite wird lebensgefährlich verletzt. Einen Monat später stirbt er in einem Koblenzer Krankenhaus.

**Formel 2** Den im F1-Feld beim Deutschland GP ausgetragenen Lauf gewinnt Jean-Pierre Beltoise (Matra-Cosworth) vor Hubert Hahne (Matra-BRM). In Kalskoga/Schweden und Keimola/Finnland siegt Jack Brabham (Brabham-Honda).

**Sportwagen-WM** Beim Rennen in Enna gewinnt Marsilio «Pam» Marsotti (Ferrari) vor Charles Vögele (Porsche). Das 500-km-Rennen in Hockenheim bringt einen Dreifachsieg für Porsche: Gerhard Mitter vor Günther Klass und Hans Herrmann. Den Großen Bergpreis der Schweiz in Crans-Montana gewinnt Ludovico Scarfiotti (Ferrari) knapp vor Mitter.

**Rallye-EM** Nur 14 von 52 Startern werden bei der Polen-Rallye gewertet. Sieger werden, nach dem Ausfall der Führenden Rauno Aaltonen/Henry

Liddon (Mini) auf der letzten Etappe, Tony Fall/Atis Krauklis in ihrem BMC Mini Cooper S vor den Markenkollegen Timo Mäkinen/Paul Easter. P3 geht an das Steyr-Puch-Gespänn Sobieslaw und Ewa Zasada.

Den zweiten August-Auftritt entscheiden in Finnland Mäkinen/Easter für sich – vor Tom Trana/Sölve Andreasson (Volvo) sowie Aaltonen und Copilot Väinö Nurmimaa (Mini).

**USAC** Den ersten Auftritt des Monats der Championship Cars in Langhorne entscheidet Roger McCluskey für sich. Beim Dirt-Rennen in Springfield/Illinois zwei Wochen später triumphiert Don Branson. Den letzten August-Aufschlag in West Allis gewinnt – mit seinem fünften Saisonsieg – Mario Andretti.

**NASCAR** Von den fünf August-Rennen gewinnt David Pearson zwei: Columbia und Winston-Salem. Die anderen Siege teilen sich Richard Petty (Atlanta), Darrel Dieringer (Weaverville) und Bobby Allison (Beltsville) auf.

Motorrad-Stars gestern &amp; heute

## ACHTUNG FAHRERLAGER!

## GILBERTO MILANI



1965



2015

Es war noch in meiner Jugend, als Mitte der 1960er-Jahre im Volkspark von Budapest zwei bis dahin für uns unbekannte italienische Motorräder auftauchten. Die Aermacchi von Gilberto Milani und Alberto Pagani sahen gut aus, hatten einen tollen Klang und waren richtig schnell. Als ich zu den Fahrern ging, waren sie richtig freundlich, und als ich einige Jahre später mit László Szabó zu den Grands Prix reisen konnte, bin ich-Gilberto Milani noch häufig begegnet. Damals konnte ich noch nicht wissen, wie lange diese Begegnungen noch anhalten werden.

Milani hatte seine Karriere bereits 1949 bei Rollerrennen mit einer Lambretta begonnen und arbeitete sich in den nächsten Jahren über die berühmten italienischen Straßen-Klassiker zu einem Spitzenfahrer hoch. Er bekam von Mondial Unterstützung in der italienischen Meisterschaft, wechselte 1956 zu MV Agusta und konnte dort in Monza erstmals auch in der WM fahren. 1957 gewann er auf MV Agusta die italienische 500er-Meisterschaft. Ab 1959 fuhr er für Paton bei den 125ern und den 250ern, dazu setzte er als Privatfahrer 350er und 500er Norton ein und teilte das Schicksal der Gleichgesinnten im Continental Circus. 1962 konnte er seine Erfahrung nutzen und bekam bei Aermacchi, die zwei Jahre zuvor von Harley-Davidson gekauft worden waren, einen Vertrag als Mechaniker, Renn- und Testfahrer. Mit

den liegenden Einzylindern fuhr er bei den 250ern, den 350ern und den 500ern, und je länger sie dabei waren, desto erstaunlichere Ergebnisse konnten die aus der Serie abgeleiteten, simplen Stoßstangen-Motoren in den handlichen Fahrwerken erzielen.

Das Beste zum Schluss wurde dann auch das Motto von Milanis Karriere. Beim jugoslawischen Grand Prix in Opatija stritt er bis ins Ziel mit Silvio Grassetti um den Sieg und musste sich dessen Jawa nur im Zieleinlauf beugen. Beim verregneten 500er-Rennen führte er gleich wieder, doch dann stürzte er. Danach hingte er seinen Helm an den Nagel, aber nur, um seine zweite, noch viel erfolgreichere Karriere zu beginnen. Harley-Davidson ließ damals in seiner italienischen Tochtergesellschaft Zweizylinder-Zweitakt-Rennmaschinen entwickeln, Milani war für sie zuständig. Zwischen 1974 und 1976 krönte er diese Ära mit vier WM-Titeln von Walter Villa. Als die Amerikaner Aermacchi an die Castiglioni-Brüder verkauften und diese Cagiva daraus machten, war Milani einer der Urväter der 500er-V4 und blieb bis zu deren Einstellung Ende 1994 in der Weltmeisterschaft dabei.

Danach kehrte der heute 84-Jährige zu seinen Ursprüngen zurück, baute seine alten Aermacchi wieder auf und ist mit ihnen heute noch ein gern gesehener Gast bei Oldtimer-Events.  
PEPI BÖRÖCZKY\*/IP

\* Autor Pepi Böröczky, der im September 2011 gestorben ist, hat den MSA-Lesern fast 100 Folgen der beliebten Serie hinterlassen.



Schneller Farbtupfer: Gilberto Milani bei der Junior-TT 1967

## Namen &amp; Nachrichten

## Drei runde Geburtstage

»» **Dieter Depping** Der dreifache Deutsche Rallye-meister wird am kommenden Sonntag (7. August) 50 Jahre alt. Neben seinen drei DRM-Titeln in Folge (1992 bis 1994) mit Ford konnte er auch dreimal die Rallye Deutschland gewinnen. Nach der Jahrtausendwende wuchs der Hannoveraner eng mit Volkswagen zusammen und startete unter anderem bei der Dakar-Rallye für die Wolfsburger. Seit dem VW-Einstieg in die Rallye-WM ist Depping als Entwicklungsfahrer des Polo R WRC maßgeblich für die Erfolge mitverantwortlich.

»» **Christer Lindholm** Am 27. Juli wurde der zweifache deutsche Superbike-Meister 50 Jahre alt. Nach vielversprechenden EM- und WM-Einsätzen bekam Lindholm Pro-Superbike-

Verträge bei den deutschen Importeuren von Ducati und später Yamaha. 1996 wurde er auf Ducati Deutscher Superbike-Meister und verteidigte diesen Titel auf Yamaha. 1999 holte er sich seinen dritten Pro-Superbike-Titel. Lindholm wechselte ab 2000 zu den Supersport, wo er heute noch in der schwedischen Meisterschaft antritt. Dazu fährt er Autorennen.

»» **Jürgen Karrenberg** Am 26. Juli wurde der ehemalige Motorradrennfahrer Jürgen Karrenberg aus Penzberg 80 Jahre alt. Nach einer mehr als 30-jährigen Karriere verschiebte er sich ab den 1990er-Jahren als Vorsitzender der Interessengemeinschaft Königsklasse der Erhaltung des Zweitaktrennsports. Bis heute ist er deren Ehrenvorsitzender und kommt noch regelmäßig zu Rennen. ♦ MBR/IP/SFR



Dieter Depping



Christer Lindholm



Jürgen Karrenberg

## LESERBRIEFE

Für die kleinen Teams  
Zum Formel-1-Team von Peter Sauber

Die lange Ungewissheit, wie es mit Sauber weitergeht, hat nun ein hoffentlich glückliches Ende. Das Lebenswerk von Peter Sauber wird fortgeführt. Ich werde unser Gespräch 1995, zwischen Reifenstapeln in Imola, nie vergessen, und wie er menschlich – für einen Manager untypisch – auf den Unfalltod unseres Sohnes Roland reagiert hat. Aber in der Formel 1 ist es höchst an der Zeit, Voraussetzungen zu schaffen, dass kleine Teams eine Überlebenschance haben.  
Roland Ratzenberger  
A-2010 Salzburg

## Übertrieben

## Zum F1-Grand-Prix von Ungarn, MSA 32/16

Auch ich mag keine «ferngesteuerten» Piloten. Aber alle sicherheits- und zuverlässigkeitsrelevanten Informationen, somit auch drohende Schäden oder Ausfälle, müssen auf jeden Fall von der Box an die Piloten gemeldet werden (können). Zum Beispiel Jenson Buttons weiche Bremse aufgrund mangelnden Hydraulikdrucks! Bei (evtl.) Schäden, die Piloten zum Abstellen des Wagens oder zum In-die-Box-Kommen zwingen, halte ich (wie Sebastian Vettel und Toto Wolff)

für absoluten Blödsinn. Warum soll bei einem Schaden gegen Rennende der Pilot nicht in Eigenverantwortung durchfahren, natürlich mit dem Risiko des Ausfalls? Da haben die «(FIA-)Opas» rund um Charlie Whiting wohl mal wieder (reichlich überzogenen) Jugendschutz betrieben.

Hans-Werner Hansen  
D-40476 Düsseldorf

## Regel ändern!

## Zum F1-Grand-Prix von Ungarn, MSA 32/16

Kleine Anmerkung zu Mister «Respektlos» Lewis Hamilton. Keine Bestrafung für den Stinkefinger sagt ja wohl alles aus über ihn und die Machtstellung von Mercedes in der Formel 1. Die Regelhüter sollten diese dahingehend umändern, wie es bei den IndyCar gehandhabt wird: Alle Fahrer dürfen so lange auch gegen den Leader kämpfen, bis sie wirklich einmal über-rundet sind, danach gilt es, die blaue Flagge zu respektieren.

Bernd Zipperling  
D-57074 Siegen

## Mythos Ferrari

## Zum F1-Grand-Prix von Ungarn, MSA 32/16

Warum muss das Team von Red Bull gegen Ferrari so

unfair sticheln! Ich möchte fairen Rennsport gegeneinander sehen. Wenn Adrian Newey ein Hirn hätte, wäre er längst bei Ferrari. Man hat ja gesehen: Wenn Red Bull keinen Erfolg hat, drohen sie mit Ausstieg, auch so Mercedes. Lass die mal ein paar Jahre keinen Erfolg haben, steigen sie wieder aus. Siehe BMW, Renault, Honda usw.

Ferrari ist immer in der Formel 1 dabei, egal ob Krise oder Erfolg! Das ist Ferrari, das ist der Mythos.  
Peter Braune  
D-82399 Raisting

## Warum entschuldigen?

## Zum Leserbrief «Auf dem Silbertablett», MSA 32/16

Wieso sollte sich Marc Márquez bei Valentino Rossi bedanken? So ein Quatsch. Rossi hat sich voriges Jahr auch nicht bei Márquez bedankt, als dieser laufend gestürzt ist.  
Heinz Himmelreich  
D-090353 Oberlungwitz

## KONTAKT

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

**REDAKTION**  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 2577  
 Telefax: +49 (0)711 182 1958  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de

**Redaktion:** Michael Bräutigam (Redakteur),  
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)  
**Sonderkorrespondenten:**  
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
 Marius Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schaffner  
**Freie Mitarbeiter:**  
 Belgien: Christian Fischer  
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,  
 Georg Dobes, Martin Gruhler,  
 Michael Heinrich, Sven Kopf, Annette Laqua,  
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,  
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,  
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,  
 Anke Wiczorek, Michael Wolf  
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding  
 Japan: Shigeo Kibiki  
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer  
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,  
 Wolfgang Vlasaty  
 Schweiz: Jürg Kaufmann  
 Spanien: Manuel Pecino  
 Tschechien: Martin Straka

**Fotografen:** Bernd Barth, Sybille Berrang,  
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,  
 cipa/picture alliance, Daniel Fess, Jean-Pierre  
 Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,  
 Nico Schneider, XPB, LAT, sutton-images.com,  
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,  
 Willem Wittenberg/RSSP

**Kolumnisten:** Daniel Abt, Timo Bernhard,  
 Mike Rockenfeller  
**Grafik und Produktion:**  
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer  
**Schlussredaktion:**  
 Schlussredaktion.de

**VERLAG**  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1  
 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182-01  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und  
 sport Gruppe

**Redaktionelle Gesamtleitung:**  
 Ralph Alex, Jens Katemann  
 Stellvertreterin: Birgit Priemer  
**Leitung Geschäftsbereich Automobil:**  
 Tim Rammes, Kai Feyerabend (Stv.)  
**Gesamtanzeigenleitung Automobil:**  
 Markus Elberger

**Anzeigenleitung:**  
 Stefan Granzer  
 Telefon: +49 (0)711 182 1641  
 Telefax: +49 (0)711 182 1699  
**Werbekauf Online:**  
 Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1346

**Auftragsmanagement:**  
 Iris Eifrig  
 ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1613  
 Carmen Brix  
 cbrix@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1522

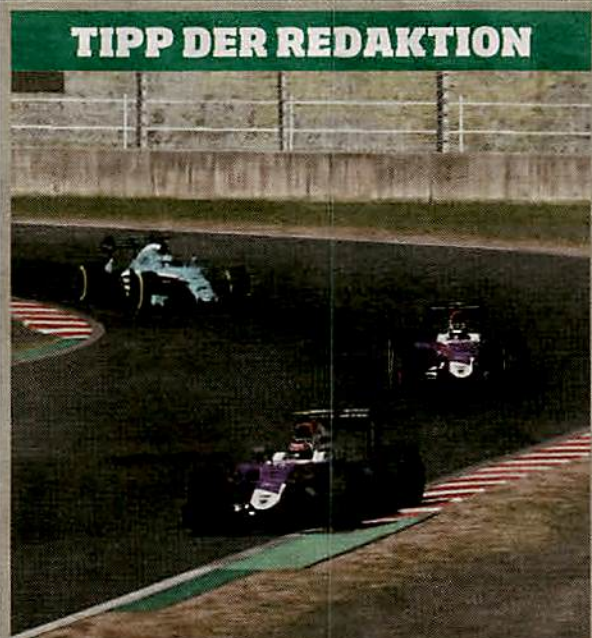
**Herstellung:**  
 Rainer Jüttner (verantwortlich)  
**Syndication/Lizenzen:**  
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379

**Druck:**  
 DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

**Vertrieb:**  
 DPV Deutscher Pressevertrieb  
**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau  
**Erscheinungsweise:**  
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr  
**Einzelheft:**  
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

**Jahresabonnement:**  
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €  
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf  
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-  
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit  
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-  
 esskauf von € 60,00 (D), € 65,00 (A).

**Abonnentenservice:**  
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,  
 Telefax 07 11-182 25 50,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
 ISSN 1421-8488



**Verdammt nah am Realen: Die iRacing-GP-Serie in Okayama**

**Formel 1 wie im echten Leben** Rennsimulatoren gehören im Automobilsport zum guten Ton. Und viele Rennfahrer halten sich mittlerweile mit «Simracing» fit. Da wundert es nicht, dass die Szene des virtuellen Motorsports immer professioneller wird. Top-Serie derzeit ist die iRacing World Championship GP Series, einem (inoffiziellen) Ableger der Formel 1, deren Rennen sogar auf Motors TV gezeigt werden – wie auch das letzte Rennen aus Okayama (siehe unten). Auch der ADAC Mittelrhein hat die wachsende Simracing-Szene wahrgenommen und trägt diesem Umstand mit der «SimRacing Expo» am Nürburgring Rechnung. Termin 2016: 17./18. September.

Youtube.com 11: Okayama // iRacing World Championship GP Series

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

6./7.8.	Rallye, Rallye Polen	EM	PL
6./7.8.	Rallye/DRM, Rallye Wartburg	DM	D
6./7.8.	ADAC Formel 4, Nürburgring	DM	D
6./7.8.	ADAC GT Masters, Nürburgring		D
6./7.8.	ADAC TCR Germany, Nürburgring		D
6./7.8.	Formel Renault 2.0 NEC, Assen		NL
7.8.	Tourenwagen, Termas de Rio Hondo	WM	RA
7.8.	Rallycross, Trois-Rivieres	WM	CDN
7.8.	NASCAR, Watkins Glen/New York		USA
7.8.	Sportwagen/IMS, Elkhart Lake/Wisconsin		USA
7.8.	Super GT, Fuji		J

**MOTORRAD**

6.8.	Speedway, Daugavpils	EM	LV
6.8.	Speedway, Ludwigslust		D
6.8.	Speedway, Pocking		D
7.8.	Motocross, Frauenfeld	WM/EM	CH
7.8.	Motocross/Gespanne, Kivioli	WM	EST
7.8.	Seitenwagen/Strasse, Assen	WM	NL
7.8.	Britisch Superbike, Brands Hatch		GB
7.8.	Grasbahn, Melsungen		D

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 5.-7. August: AvD Oldtimer Grand Prix, Nürburgring; 20. August: Rheydt Club für Motorsport e.V. DMV. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 2.8.**

- 13.50 IndyCar, Lexington/Ohio (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**
- 19.05 Rallye-WM, Rallye Finnland, Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 23.30 Blancpain Endurance Serie, Spa-Francorchamps (B), Rennen (W) **EUROSPORT 1**

**MITTWOCH, 3.8.**

- 7.30 Formel-3-EM, Spa-Francorchamps (B), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 9.30 Porsche Supercup, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 16.05 IndyCar, Lexington/Ohio (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**

**DONNERSTAG, 4.8.**

- 11.45 Rallye-WM, Rallye Finnland, Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

**FREITAG, 5.8.**

- 11.00 Porsche Supercup, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

**SAMSTAG, 6.8.**

- 5.00, 8.00 Rallye-EM, Rallye Polen, Rennen/1. Tag (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 9.00, 14.30 Rallye-EM, Rallye Polen, Rennen/1. Tag (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 9.00 Porsche Supercup, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 11.55 ADAC TCR Germany, Nürburgring (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
- 13.00 ADAC GT Masters, Nürburgring (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
- 14.30 ADAC Formel 4, Nürburgring (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
- 15.30 Formel E, Saisonrückblick 2015/2016 (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 20.00 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), Qualifik. (live) **EUROSPORT 2**

**SONNTAG, 7.8.**

- 0.30 Rallye-EM, Rallye Polen, Rennen/2. Tag (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 8.00, 12.00 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), Qualifik. (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 9.00, 14.00 Rallye-EM, Rallye Polen, Rennen/2. Tag (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 10.15 ADAC Formel 4, Nürburgring (D), 2. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
- 11.55 ADAC TCR Germany, Nürburgring (D), 2. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
- 13.00 ADAC GT Masters, Nürburgring (D), 2. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
- 14.45 ADAC Formel 4, Nürburgring (D), 3. Rennen (live) **SPORT 1+**
- 18.00 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), Qualifik. (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 19.00 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 1**
- 20.00 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 1**
- 20.00 NASCAR, Watkins Glen/New York (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**
- 22.00 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

- 23.00 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

**MONTAG, 8.8.**

- 12.05 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), 1./2. Rennen (W) **EUROSPORT 1**
- 13.30 Tourenwagen-WM, Termas de Rio Hondo (RA), 1./2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

**MOTORRAD**

**DIENSTAG, 2.8.**

- 23.00 Pit Stop: Magazin zur Langstrecken-WM, Interviews/Reportagen **EUROSPORT 1**

**MITTWOCH, 3.8.**

- 8.00 Motocross-WM, Lommel (B), 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 10.00 Pit Stop: Magazin zur Langstrecken-WM, Interviews/Reportagen **EUROSPORT 2**
- 18.30 Motocross-WM, Lommel (B), 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

**DONNERSTAG, 4.8.**

- 0.05, 4.00 Motocross-WM, Lommel (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 12.00 Motocross-WM, Lommel (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 12.30 Pit Stop: Magazin zur Langstrecken-WM, Interviews/Reportagen **EUROSPORT 2**

**FREITAG, 5.8.**

- 10.00, 19.30 Motocross-WM, Lommel (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

**SAMSTAG, 6.8.**

- 6.30, 8.30 Pit Stop: Magazin zur Langstrecken-WM **EUROSPORT 2**
- 9.30, 14.30 Motocross-WM, Lommel (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**

**SONNTAG, 7.8.**

- 12.30 Motocross-WM, Lommel (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 13.00 Motocross-WM/MX2, Frauenfeld (CH), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 1**
- 14.00 Motocross-WM/MXGP, Frauenfeld (CH), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 1**
- 19.30 Motocross-WM/MX2, Frauenfeld (CH), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 20.15 Motocross-WM/MXGP, Frauenfeld (CH), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 21.05 Motocross-WM/MX2, Frauenfeld (CH), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 1**
- 21.30 Motocross-WM/MXGP, Frauenfeld (CH), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 1**

**MONTAG, 8.8.**

- 0.00, 23.05 Motocross-WM/MX2, Frauenfeld (CH), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 0.30, 23.25 Motocross-WM/MXGP, Frauenfeld (CH), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 6.00, 15.00 Motocross-WM/MX2, Frauenfeld (CH), 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 7.30, 16.15 Motocross-WM/MXGP, Frauenfeld (CH), 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

**IM NÄCHSTEN HEFT/09.08.2016**

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Hintergrundstorys  
 WTCC: Termas de Rio Hondo  
**MOTORRAD**  
 Motocross-WM: Frauenfeld (CH)

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# ZEITVORTEIL

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



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



**30%**  
PREISVORTEIL

## 1. PROSS-Sport-Chronograph

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

## 2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

Die extravagante MOTORSPORT-aktuell-Edition mit poliertem und teilweise gebürstetem Gehäuse, einseitig drehbarer Lünette, Mineralglas mit Datulupe, schwarzem Zifferblatt, gedruckten Indexen, nachleuchtenden Stab-Zeigern und anti-allergischem, schwarz-rotem Textilarmband. Gehäuse-Durchmesser ca. 40 mm.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 8302, Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann  
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschupp (Vorstand), Christina Dohmann,  
Dr. Michael Fruthe, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

**Ihre Vorteile im Abo:** ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf  
■ Tolles Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach dem Test jederzeit kündbar

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509345

Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 SFr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, die Uhr meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab eine **GRATIS-Ausgabe**:

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

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

1. PROSS-Sport-Chronograph  2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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