

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



Langstrecken-WM
Dritter Sieg in Folge
für Webber & Co.

S. 14

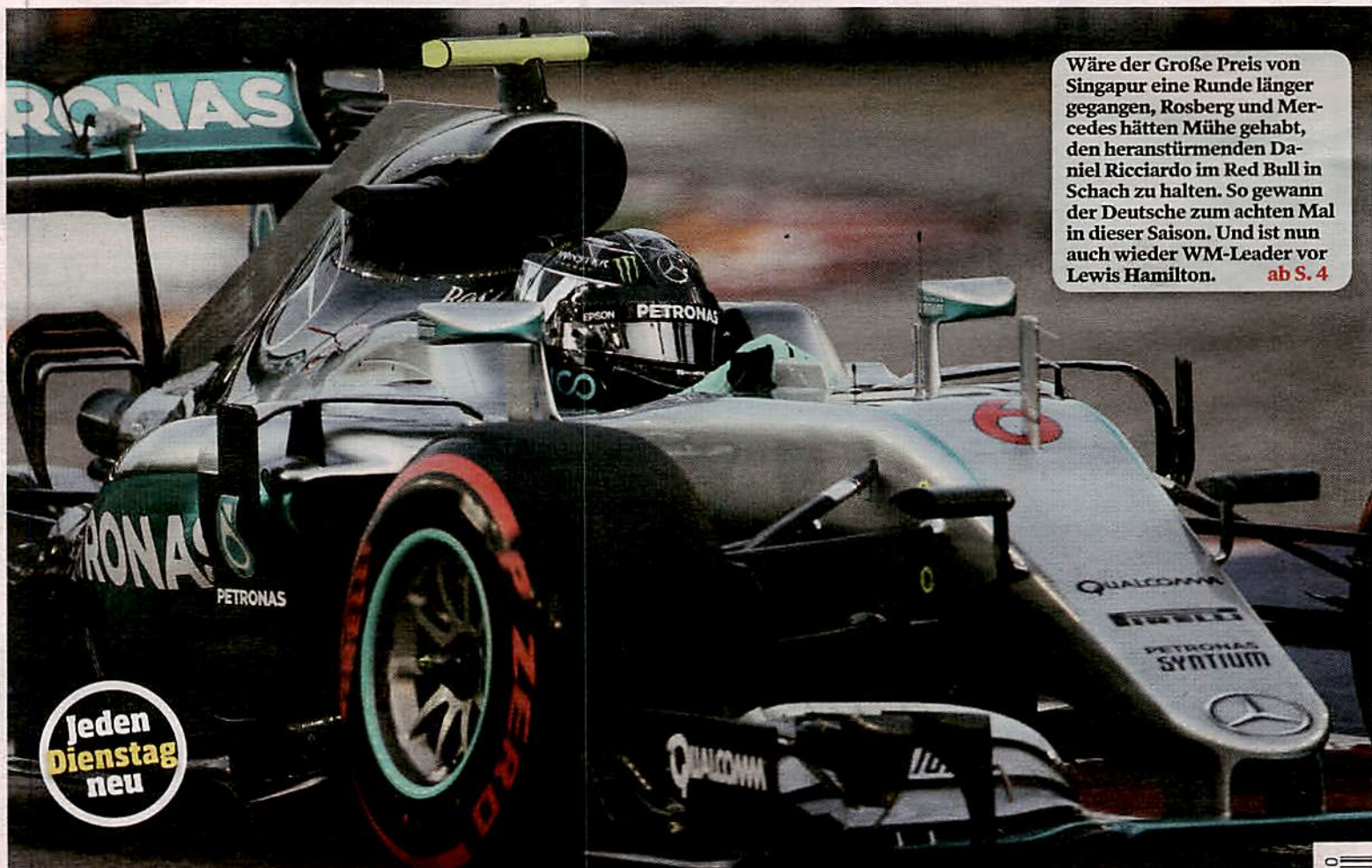


MotoGP
Interview mit Misano-
Sieger Dani Pedrosa

S. 22

Formel 1: Red Bull verpasst Singapur-Sieg knapp - Nico Rosberg wieder WM-Leader

Zum Sieg gezittert



Wäre der Große Preis von Singapur eine Runde länger gegangen, Rosberg und Mercedes hätten Mühe gehabt, den heranstürmenden Daniel Ricciardo im Red Bull in Schach zu halten. So gewann der Deutsche zum achten Mal in dieser Saison. Und ist nun auch wieder WM-Leader vor Lewis Hamilton. **ab S. 4**

Jeden
Dienstag
neu

**motorsport-
aktuell.com**

SBK-WM
Jonathan Rea weiter
auf WM-Kurs

S. 25

Panorama
Toyota-Tracktest im
Rennbetrieb

S. 34

Superbike-IDM
Privatier Marvin Fritz
vorzeitig Meister

S. 28



9 771421 848007

LIEBE LESER!

Wow! Was war das für ein GP-Wochenende von Nico Rosberg (ab Seite 4). Der dritte Sieg in Folge nach der Sommerpause beschert dem Deutschen wieder die WM-Führung. Und bei dem Momentum muss man fast ein wenig Sorge haben um Teamkollege Lewis Hamilton. Der stand beim Singapur-GP ganz gewaltig im Schatten von Rosberg. Für die Startnummer 6 ist 2016 die Gelegenheit, Weltmeister zu werden. Mit den neuen Regeln ab 2017 weiß keiner so recht, ob Mercedes die Überlegenheit behaupten kann. Auch weiß niemand, wie die F1 der Zukunft überhaupt ausschauen wird. Die neuen Besitzer, allen voran der neue Chef Chase Carey, haben sich in Südostasien ein Bild der Formel 1 gemacht (Seite 6). Vieles steht und fällt mit der Zusammenarbeit mit Bernie Ecclestone. Auf den Mund gefallen ist Carey jedenfalls nicht. «Ich bin ein bisschen zu alt, um der Lehrling von Bernie zu sein. Aber vielleicht bringt er mir ein paar Gebrauchtwagenhändler-Tricks bei. Ich hoffe, wir können gut zusammenarbeiten und das meiste für den Sport rausholen.»

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Alessandro Zanardi (I)
WO? Rio de Janeiro (BR)

WAS? Nun vier Goldmedaillen bei Paralympischen Spielen



WER? Lucas di Grassi (BR)
WO? Im Norden von Grönland

WAS? Ein Formel E auf Eis - und ein Spektakel, welches auf die Eisschmelze in der Arktis aufmerksam macht



WER? Marijan Griebel (r.) und Pirmin Winkhofer (D)
WO? Liepaja (LV)

WAS? Opel-Werkspilot Griebel und sein Co-Pilot Winkhofer nach dem Titelgewinn in der Junior-WM bei der Rallye Liepaja

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Verwirrende Regel-
auslegungen; DTM: Fahrerkaru-
sel dreht schneller denn je **S. 3**
- FORMEL 1** Rosberg dank
Zittersieg wieder Leader **S. 4**
- FORMEL 1** Wer sind die
Gewinner nach Verkauf? **S. 6**
- FORMEL 1** Neues der letzten
großen Upgrade-Runde **S. 8**
- FORMEL 1** Mayländers kurio-
seste Safety-Car-Einsätze **S. 10**
- LANGSTRECKEN-WM** Por-
sches Dusel-Sieg **S. 14**
- IMSA** Ferrari dominierte
- Porsche siegte **S. 17**
- BLANCPAIN SERIES** McLa-
ren-Trio knapp zum Titel **S. 18**
- RALLYE-EM** Wie Griebel den
Junior-Titel holte **S. 19**
- RALLYCROSS-WM** Ekströms
verwickelte Titeljagd **S. 20**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: Mut zum Experimen-
tieren; Superbike-WM: Zum
Aufstieg von «Krummi» **S. 21**
- MOTOGP** Interview mit
Misano-Sieger Pedrosa **S. 22**
- MOTO2** Schrötter übt
Selbstkritik **S. 23**
- SUPERBIKE-WM** Rea
weiter auf Titelkurs **S. 25**
- IDM** Privatier Fritz ist
vorzeitig Meister **S. 28**
- LANGBAHN-WM** Riss zum
zweiten Mal Weltmeister **S. 30**

PANORAMA

- AUTOMOBIL** MSA-Tracktest
Toyota GT86 CS-Cup **S. 34**
- AUTOMOBIL** Morgan Shep-
herd: NASCAR mit 74 **S. 37**
- BOXENGEFLÜSTER** Fan-
Shop; Namen & Nachrichten;
Leserbriefe **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 39**
- SERVICE** Termine, TV-Pro-
gramm, MSA-Tipp **S. 39**

! = Titelhemen

Fotos Titelseite:
XPB, SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

Einmal so, einmal so

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Die FIA macht sich mit ihrer Regelauslegung keine Freunde. Jüngstes Beispiel: Die Strafversetzung von Sergio Pérez in Singapur.

Regeln sollten eigentlich immer gleich angewandt werden. Damit jeder weiß, was er darf und was er nicht darf. In der F1 ist das nicht so. Da wird oft mit zweierlei Maßstab gemessen. So auch in Singapur beim Fall Sergio Pérez. Der Mexikaner wurde für zwei Vergehen in Q2 bestraft, die sich in einer Runde abgespielt haben. Für zu schnelles Fahren unter doppelt geschwenkter Flagge am Unfallort von Romain Grosjean gab es drei Strafpunkte und eine Versetzung um fünf Startplätze. Das Überholen von Esteban Gutiérrez unter einfach gelber Flagge in der Kurve, in der Jensen Button's beschädigter McLaren stand, kostete Pérez drei weitere Startpositionen. Bei Force India war man außer



Szafnauer, Stevenson und Pérez: Warten auf das FIA-Urteil

sich. «Unser Fahrer trägt den falschen Namen.»

Wollte FIA ein Zeichen setzen?

Das Team verwies auf den Fall Rosberg in Ungarn. Dort war der Mercedes-Pilot mit einem blauen Auge davongekommen, obwohl er in einer 190 km/h schnellen Kurve nur kurz vom

Gas gegangen war und dabei nur ein Zehntel verloren hatte.

Genau diese milde Regelauslegung wurde Pérez in Singapur zum Verhängnis. Weil die FIA damals in schwere Kritik geraten war. Deshalb waren die Sportkommissare diesmal besonders streng. Man wollte offenbar ein Zeichen setzen, dass

DTM

Rast statt Ekström?

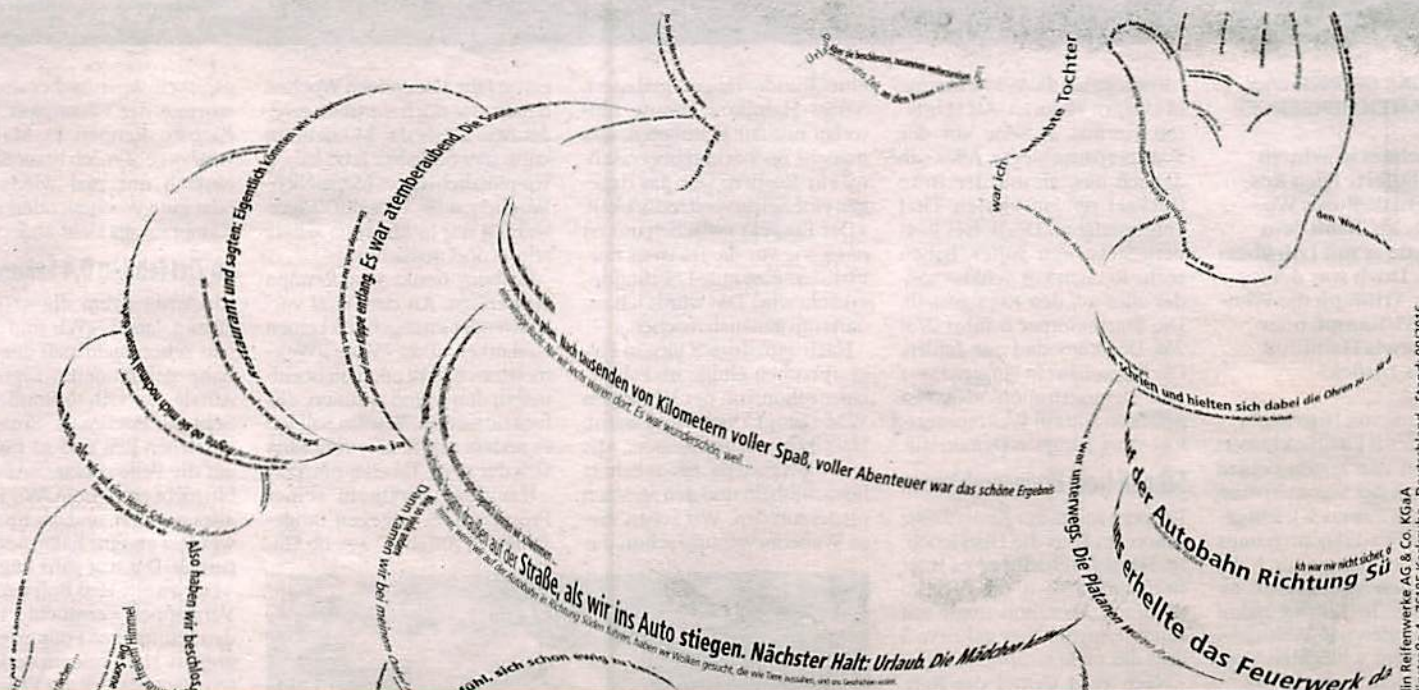
man es mit dem Thema Sicherheit ernst nimmt. Und um die Fahrer zu warnen: Doppelt Gelb heißt Fertigmachen zum Anhalten und in der Lage sein, jederzeit seine Richtung zu ändern.

Pérez musste für die doppelt geschwenkte gelbe Flagge ungewöhnlich hart büßen. In der Urteilsbegründung heißt es: «Der Fahrer hat es versäumt, seine Geschwindigkeit signifikant zu reduzieren. Er hatte zwei Kurven lang die Möglichkeit dazu und hat es nicht getan.» Force India sieht die beiden Fälle naturgemäß anders als die Sportkommissare. Sie verteidigen sich mit den Fakten, die die Datenaufzeichnungen und TV-Aufnahmen liefern. Laut Sportdirektor Otmar Szafnauer habe Pérez die Geschwindigkeit an besagter Stelle um zehn Prozent gedrosselt – mehr als Rosberg in Ungarn!

Teammanager Andy Stevenson bringt es auf den Punkt: «Was uns nervt ist, dass es keine Beständigkeit in den Urteilen gibt. Du weißt nie, woran du bist.» ♦

Nach dem geplanten, aber noch nicht offiziell bestätigten Wechsel von Audi-Werksfahrer Edoardo Mortara zu Mercedes-Benz (siehe letzte Ausgabe), dreht sich das Fahrerkarussell in der DTM schneller denn je. Weitere Fahrer führen nach MSA-Informationen Gespräche mit anderen Herstellern. Mehr dazu in der nächsten Ausgabe! Auch interessant ist die Frage: Was entscheidet Audi im Fall des zweimaligen DTM-Meisters Mattias Ekström. Nach seinem Sieg beim neunten Lauf zur FIA-Rallycross-WM in Barcelona führt «Eki» die Fahrer-, und seine EKS-Mannschaft auch die Teamwertung an. Der vorletzte WM-Lauf in Buxtehude überschneidet sich jedoch mit dem DTM-Finale in Hockenheim (16.10.!).

Sollte Ekström auf dem Estering fahren dürfen, stellt sich die Frage, ob René Rast wie schon in Zandvoort (als er den verletzten Adrien Tambay vertrat) erneut als Ersatzfahrer zum Einsatz kommt – ein möglicher Hinweis auf 2017. ♦ AW



MACHEN AUCH SIE DEN WINTER ZUM FAHRERLEBNIS.
 97% DER ENDVERBRAUCHER EMPFEHLEN MICHELIN REIFEN FÜR DEN WINTER. (1)



(1) Endverbraucherbewertungen für MICHELIN Winterreifen der Alpin-Reihe und MICHELIN CrossClimate (Stand 09.03.2016 waren dies insgesamt 4.887 Bewertungen), auf allen europäischen MICHELIN Internetseiten gesammelt und dargestellt auf www.michelin.de

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA
 Michelinstraße 4 · 76185 Karlsruhe · Deutschland · Stand: 09/2016

GP Singapur - Mercedes vs. Red Bull

Ein enges Höschen



Die Schlussrunde: Sieger Rosberg liegt nur noch wenige Meter vor Ricciardo

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Ausgerechnet in seinem 200. GP lieferte Nico Rosberg ein makelloses Wochenende ab. Nach dem Sieg wurde er mit Lob überschüttet. Doch war der Singapur-Triumph die Wende im WM-Kampf, oder schlägt Lewis Hamilton nochmals zurück?

Die Leistung von Nico Rosberg in Singapur hat Eindruck hinterlassen. Bei den ersten beiden Siegen nach der Sommerpause hatte man es ihm noch leicht gemacht. In Spa-Francorchamps war Lewis Hamilton durch die Motorstrafen von Beginn an chancenlos. In Monza nahm sich der amtierende Weltmeister mit einem schlechten Start selbst aus dem Rennen.

Jetzt zeigte Rosberg, dass er auch kämpfen kann. Mercedes-Technikchef Paddy Lowe wunderte sich schon nach dem Qualifying: «Wir haben keine Ahnung, wo er die Pole-Runde herausgeholt hat. Das war eine echte Überraschung.» Teamchef Toto Wolff fügte an: «sechs Zehntel schneller als Lewis. Das ist stark. Und genauso ist Nico auch das Rennen gefahren.»

Rosberg hat die WM-Führung in Ungarn verloren. Als Hamilton viermal in Serie vor der Sommerpause siegte. Alles sah danach aus, als ob der Brit (locker) seinem vierten Titel entgegenfahre. Doch drei Rosberg-Siege «en suite» haben sechs Rennen vor Schluss wieder alles auf den Kopf gestellt. Die Startnummer 6 führt 273:265. Doch das sind nur Zahlen. Die Siegesfahrt in Singapur war eine Demonstration. «Nico ist gefahren wie ein Weltmeister», lobte Ex-Champion Damon Hill.

Schnell trotz Bremsproblemen

Rosberg zeigte der Konkurrenz schon am Start die Heckleuchte. Danach schaffte er es trotz Bremsproblemen, die Pace zu diktieren. Hamilton zeigte mit seinem Ausrutscher in Kurve 7, dass das nicht so einfach war.

Nach zwei Drittel des Rennens sah alles nach dem achten Saisonserfolg Rosbergs aus. Doch dann geriet der Wiesbadener nochmals gehörig unter Druck. In den Schlussrunden musste er sich den heranstürmenden Daniel Ricciardo trotz älterer Reifen richtiggehend vom Leib halten. Und es wäre spannend gewesen, wie sich Rosberg aus der Affäre gezogen hätte, hätte das Rennen noch

eine Runde länger gedauert. Selbst Hamilton konnte hinterher nur fair gratulieren, was manche Beobachter überraschte. Für Rosberg war das dagegen eine Selbstverständlichkeit: «Der Respekt zwischen uns ist nach wie vor da. Da ist es normal, dass eine gute Leistung anerkannt wird. Das würde ich andersrum genauso machen.»

Nach dem dritten Sieg in Folge sprechen einige im Fahrerlager schon von der Wende im WM-Kampf. Doch Wolff warnt, Hamilton abzuschreiben: «Es gibt die Tendenz, einen Fahrer hochzujubeln und den anderen niederzureden. Wir sehen diese Wellenbewegung schon das

ganze Jahr. Vor einigen Wochen haben wir noch darüber geredet, wie Lewis das Momentum auf seiner Seite hat. Jetzt haben wir plötzlich dieses Mega-Nico-Wochenende. In zehn Tagen werden wir in Malaysia sehen, wie es dort aussieht.»

Rosberg denkt von Rennen zu Rennen. An den Titel verschwendet er angeblich keinen Gedanken. Das Wort «Weltmeister» will er noch nicht einmal in den Mund nehmen. «Es funktioniert ja. Warum soll ich es anders machen?», verteidigt sich der neue Tabellenführer.

Hamilton wirkte in seiner Presserunde dagegen angeschlagen. Auf die Frage, ob Sin-

gapur ein Ausrutscher war, antwortete der Champion: «Das nächste Rennen in Malaysia wird es zeigen. Ich brauche jetzt einfach nur mal wieder ein paar gute Wochenenden.» Eine Kampfansage sieht anders aus.

Im Ziel fehlten 0,4 Sekunden

Ricciardo nahm die «Niederlage» gelassen. «Wir sind dieses Jahr schon mehrmals dem Sieg nahe gekommen», sagte der Aussie, der sich 16 Runden vor Schluss nochmals Supersoft aufziehen ließ und so Rosberg auf die Pelle rückte. «Aber ich bin nicht enttäuscht. Wir haben alles probiert, und am Ende hat weniger als eine halbe Sekunde gefehlt. Das war ganz eng.»

Der zweite Red Bull von Max Verstappen vermochte nie in den Kampf ums Podium einzugreifen. Nach seinem verkorksten Start (zurück auf P8) steckte er das gesamte Rennen über im Verkehr. «Ich bin enttäuscht. Vor allem, wenn ich sehe, was heute möglich gewesen wäre.»

In Malaysia wird Red Bull wieder weiter weg von Mercedes sein. «Aber es kommen noch ein, zwei Strecken, auf denen wir stark sind», meint Ricciardo. Vielleicht so stark, dass Rosberg im Titelkampf am Ende sogar einen Verbündeten hat. ♦



Gewohntes Bild: Sieger Rosberg feiert mit seinen Mechanikern



Nach Runde 1: Rosberg, Ricciardo, Hamilton hinter dem Safety-Car



Um 0,4 Sekunden geschlagen: Red Bulls Daniel Ricciardo



Nass gemacht: Hamilton kam in Singapur nie richtig auf Touren

Ferrari

Das Podium verzockt

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Ferrari zeigte im Rennen von Singapur eine gute Pace, die Kimi Räikkönen fast auf das Podium gebracht hätte. Doch ein Strategie-Fehler sorgte dafür, dass der Finne Platz 3 kampflos abgeben musste.

Bei Ferrari wusste man nach dem Rennen nicht, ob man sich freuen oder ärgern sollte. Immerhin hatte Kimi Räikkönen ein gutes Rennen gezeigt und Lewis Hamilton zwischenzeitlich bereits niedergedrungen. Sebastian Vettel war ebenfalls mit einer ordentlichen Pace unterwegs und schaffte vom letzten Startplatz eine tolle Aufholjagd bis auf Platz 5.

Doch einige Dinge trübten die Bilanz. Rivale Red Bull baute seinen Vorsprung im Kampf um P2 der Konstrukteurswertung auf 15 Punkte aus. Und Ferrari hätte mit einer etwas besseren Strategie bis zum Ende des Rennens ums Podium kämpfen können. Doch als Lewis Hamilton 17 Runden vor dem Ende überraschend an die Box kam, brach kurzzeitig Panik am Ferrari-Kommandostand aus.

Räikkönen wurde aufgefordert Gas zu geben. Man versuchte, die Attacke von Mercedes zu kontern. Als Räikkönen beim Kommandostand nachfragte, ob er reinkommen soll, wurde er hingehalten. «Wir sagen es dir später». Später hieß: Drei, vier Kurven später. Was die Panikthese bei Ferrari unterstreicht. Doch egal, wie sich

Ferrari entschieden hätte, gegen den Undercut von Mercedes war kein Kraut gewachsen. Nach dem Boxenstopp kehrte Räikkönen direkt hinter seinem Rivale auf die Strecke zurück. Das Podium war damit futsch.

Ferrari verteidigt Entscheidung

Nach dem Rennen wollte man im roten Lager keinen Fehler eingestehen. Offenbar war die Angst, den Zeitpunkt zum Boxenstopp zu verpassen, größer als in den letzten Runden noch von Hamilton eingeholt zu werden. «Der Reifenverschleiß war hier sehr hoch. Ich denke, es war die richtige Entscheidung. Wir müssen jetzt aber noch einmal prüfen, ob unsere

te Kampf auf der Strecke nicht aussichtslos gewesen wäre. «Meine Reifen hätten sicher bis zum Ende durchgehalten», gab Räikkönen immerhin zu.

Fakt ist: Bei Ferrari muss man an den Taktik-Programmen arbeiten. Mercedes wusste anhand der ersten Zwischenzeiten rechtzeitig, dass Daniel Ricciardo einen Rückstand von 3,1 Sekunden auf seiner Runde aus den Boxen gutmachen wird. Man ließ Rosberg deshalb draußen. Er hätte den Sieg mit einem weiteren Boxenstopp sonst aus der Hand gegeben.

Räikkönen hatte nur 2,1 Sekunden Vorsprung, bevor sein Rivale zur Box abbog. Es war also noch unwahrscheinlicher, dass er seine Position verteidigen kann. Trotzdem wurde er zum Service gerufen und musste die Position kampflos aufgeben.

Für Sebastian Vettel war der GP schon am Samstag gelaufen. Ein gebrochener Umlenkhebel in der Hinterradaufhängung sorgte für das frühe Aus in Q1. Vettel hatte den Defekt frühzeitig bemerkt. Die Ingenieure wiesen ihn an, es trotzdem zu versuchen. Doch das linke Vorderrad des Ferraris stand in jeder Linkskurve in der Luft. Weil Vettel eh von ganz hinten starten musste, entschied sich Ferrari zu einer Generalüberholung des SF16-H. Eingebaut wurden der sechste Verbrennungsmotor, der sechste Turbolader und die sechste MGU-H. Dazu gab es auch noch ein neues Getriebe. In Malaysia will Vettel damit wieder vorne mitmischen. ♦

«Wir müssen prüfen, ob unsere Daten stimmen.»

MAURIZIO ARRIVABENE



Daten stimmen», so Teamchef Maurizio Arrivabene.

Auch Räikkönen wollte nicht den schwarzen Peter an die Taktiker weiterreichen. «Ich habe den Platz verloren, aber ich denke, da konnten wir nicht viel gegen machen.» Ob der Iceman auf dem Podium gestanden hätte, wenn er draußen geblieben wäre, lässt sich natürlich jetzt nicht mehr sagen. Doch das Beispiel Nico Rosberg hat gezeigt, dass der direk-

KOMMENTAR

Selten hat man Rosberg so kämpferisch gesehen



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Vier Siege in Folge zu Saisonbeginn. Jetzt drei «en suite» nach der Sommerpause. Dazwischen noch ein Triumph in Baku. Nico Rosbergs Bilanz mit acht Saisonsiegen lässt sich sehen. Doch das sind nur nackte Zahlen. Was mehr imponiert: Rosbergs Singapur-Wochenende war erste Sahne. Wenn selbst ein Ex-Champion wie Damon Hill sagt, das sei weltmeisterlich gewesen, dann muss was dran sein. Und es würde mich nicht überraschen,

wenn Hill am späten Sonntagabend nicht der einzige Ex-Weltmeister gewesen ist, der das gedacht hat. Selten hat man Nico so kämpferisch gesehen. Vom viel kritisierten «letzten Bissen», der ihm angeblich fehlt, war nichts zu spüren. Die Startnummer 6 lässt keine Zweifel mehr offen. Dieses Jahr muss Hamilton härter schuften denn je. Und bei noch sechs ausstehenden Rennen ist alles möglich. Rosberg wäre der zweite Weltmeister-Sohn, der in die Fußstapfen seines Vaters tritt. Der erste war – was für ein Zufall – Damon Hill.



Falsch taktiert: Kimi Räikkönen (hier beim zweiten Stopp) hätte sich den dritten Halt sparen sollen

MOMENT MAL!

Come on, Jenson!

Typen und Talente – die richtige Mischung davon macht ein spannendes Fahrerfeld aus. Demnächst wird es wieder ein Typ weniger sein. Jenson Button, der beim Großen Preis von Malaysia seinen 300. Grand Prix absolvierte, legt zum Ende des Jahres ein Sabbatical ein. Ausdrücklich soll das kein Rücktritt sein, aber es ist zumindest der erste Schritt dazu. Und sein Vertrag als McLaren-Botschafter ist eher eine Versicherung, falls Fernando Alonso – im Übrigen auch so ein Typ – in der nächsten Saison hinwerfen sollte.

Jenson Button ist einer der wenigen Fahrer, die sich einer grundsätzlichen Beliebtheit fern jedes Nationalismus erfreuen. Ein echter Star also. Gemessen an der Inflation dieses Prädikats sogar ein Superstar. Obwohl er inzwischen ohne die Begleitung von Papa John und Gattin Jessica auskommen muss. Er ist der Erste einer Goldenen Generation an Talenten, der abtritt.

Alonso, Lewis Hamilton und Sebastian Vettel zählen auch zu dieser Kategorie. Button ist in diesem Kreis sicher der, der als «Renn-Professor» gelten darf. Der förmlich spürt, was das Auto als Nächstes tun wird – eine seltene Fähigkeit. Einer, der Überlegenheit gewinnt. In seinem Championjahr 2009 hatte er neben dem Nachttisch immer einen Block liegen – nur für den Fall, dass er nachts aufwachen und ihm eine Idee zu seinem Rennwagen einfallen würde.

Das Beispiel zeigt, dass da einer nicht nur Formel 1 fährt, sondern auch lebt. Das merkt man – im Kleinen wie im Großen. Vor allem auch, was den Kampfgeist angeht. Da ist das Geduldspiel bei McLaren nur ein Beispiel. Bei Honda erging es ihm ja kaum besser. 113 Rennen lang hat er auf seinen ersten Formel-1-Triumph warten müssen.

Trotzdem behält er die Contenance, was für seinen Charakter spricht und noch zu seinem Charisma beiträgt. Echte Triathlon-Mentalität. Der Engländer ist ein ewiger Herausforderer. Gegenüber sich selbst – und anderen. Lewis Hamilton hat er, als die beiden Teamkollegen waren, auf ein neues Leistungslevel gezwungen. Jenson, die Benchmark.

Zuversicht ist das, was ihn treibt. Aber ohne Vertrauen ins Auto oder ins System geht das nicht. Die Formel

1 scheint ihm das gerade nicht geben zu können. Vielleicht ist er auch nur müde. «Ganz entspannt», verspricht er, werde er diese Saison zu Ende bringen. Man kann ihm glauben, wenn er sagt: «Für mich war das die richtige Entscheidung. Ich fühle mich wieder wie ein kleiner Junge.» Keine Sorgen mehr über all das, was in der kleinen Welt des Fahrerlagers ach so wichtig erscheint. Trotzdem will er alles tun, um aus McLaren-Honda ein besseres Team zu machen. Vielleicht sogar im ureigenen Interesse.

Richtig vorstellen, was ihm fehlen wird, das kann er sich momentan kaum: «Ich kenne ja nichts anderes. Es ist hart, weil das bisher mein Leben war. Ich brauche deshalb genau diese Freiheit, um es herauszufinden.» Er glaubt, dass er von außen einen ganz neuen Blickwinkel bekommt, noch dazulernen kann. Jedes Wochenende kein Rennen, das scheint aber nicht zu gehen. Der 36-Jährige liebäugelt mit Starts in der Rallycross-WM, wo sein Vater groß geworden ist, oder der japanischen GT-Serie. Vor allem aber damit: «Mein Leben so zu gestalten, wie ich es möchte.»

Eine Ansicht darf schon heute als Einsicht gelten: Die F1 wird verlieren, Jenson Button aber gewinnt.



Elmar Brümmer



Jenson Button: 2017 nur noch Ersatzfahrer bei McLaren

Verkauf

Was ist dran an de

Von ELMAR BRÜMMER

Das Kürzel an der New Yorker Börse hat man sich schon reservieren lassen, es ist vielsagend: FWON. Formula One, Formula Won. Aber wer werden die Gewinner sein, zwei Wochen nach dem Acht-Milliarden-Dollar-Deal? Liberty Media, Bernie Ecclestone, die Teams – oder das Publikum?

Der Große Preis von Singapur ist das erste Aufeinandertreffen aller Beteiligten, seit die bisherigen Investoren begonnen haben, ihre Anteile sukzessive zu verkaufen. Vielleicht ein letztes Mal schreitet der Formel-1-Fan Donald McKenzie, einer der Chefs von CVC Capital Partners, durch die Boxengasse. In seinem Schlepptau hat er Chase Carey, der der neue starke Mann ist. Der US-Amerikaner

macht allen Rennställen seine Aufwartung, McKenzie stellt ihn vor. Und dann ist da natürlich noch jener Mann mit Beatles-Frisur, der von der Haarfarbe her perfekt zu Careys wuchtigem Schnurrbart passt – Bernie Ecclestone. Für die nächsten drei Jahre soll er noch die Geschäfte führen. Schließlich hat der 86-Jährige das Herrschaftswissen. Die Abteilung «Hollywood» darf von ihm aus gern Carey führen, der direkt an den Konzernregenten John Malone berichtet.

In diesem Zusammenhang stellt sich die vielleicht spannendste Frage, auf die es schon in den kommenden Wochen nach der Schnupperphase erste ernsthafte Antworten geben könnte: Lässt sich Bernie überhaupt reinreden? Sein alter Weggefährte Max Mosley empfiehlt, den Zampano möglichst unabhängig weitermachen zu

lassen: «Wenn man sich in Bernies Geschäfte einmischte, wird es zum Konflikt kommen, und dann wird er gehen.» Ein Machtkampf würde der Formel 1 gerade noch fehlen. Aber ohne Raufen wird es kaum gehen, denn die neuen Besitzer wollen natürlich ihre Standpunkte klarmachen, und sich deshalb stärker ins Tagesgeschäft einmischen, als es bei CVC der Fall war. «Man braucht sich keine Illusionen zu machen», warnte Ecclestone. «Malone betreibt das nicht als Hobby. Er ist hier, um Geld zu machen.» Carey relativiert: «Wir wollen kein schnelles Geld machen, sondern einen Langzeitwert schaffen.»

Pokémon spannender als F1?

In einem ersten Thesenpapier hat Liberty Media sich selbst ein paar (sinnvolle) Aufgaben gestellt: den Rennkalender entwickeln, Seriensponsoren

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT und TOBIAS GRÜNER



Geburtskind Ocon (20)

Esteban Ocon feierte im Fahrerlager von Singapur seinen 20. Geburtstag. Nach dem Drivers Briefing in der Nacht von Freitag auf Samstag wurde er um kurz vor 1 Uhr mit einer Torte vor dem Manor-Pavillon empfangen. Als Geschenk seines Teams gab es ein kunstvoll gestaltetes Poster vom GP Belgien (von Pat Fry überreicht), wo der Youngster sein F1-Debüt gefeiert hatte.

Georg Nolte, der PR-Berater von Nico Rosberg, erlangte in Singapur unfreiwillig Berühmtheit. Er hatte auf dem Flug nach Asien seinen Ehering in der Seitentasche seines Sitzes vergessen. Über die Sozialen Medien schickten viele Freunde des Hamburgers Appelle an die Fluglinie Emirates, doch noch mal ganz genau nach dem Schmuckstück zu suchen. Am Ende ohne Erfolg: Der Ring blieb verschollen.

Trotz Hitze und hoher Luftfeuchtigkeit konnte man im Fahrerlager und in der Boxengasse von Singapur viele Teammitglieder mit langer Oberbekleidung sehen. Ausrüster Puma hatte seinen Teams extra spezielle Shirts mitgebracht, die unter den normalen Hemden getragen werden können. Hintergrund für die ungewöhnliche Kleiderordnung ist die Angst vor dem Zika-Virus. Die von Mücken übertragbare Krankheit kann Fehlbildungen bei Neugeborenen auslösen.

Gene Haas fehlte beim GP Singapur. Ausnahmsweise nicht, weil er ein NASCAR-Rennen besuchte. Der CNC-Maschinen-König der USA musste auf der IMTS-Messe in Chicago Flagge zeigen. Es ist die größte Messe für Produktionsmaschinen in Amerika. Teammanager Dave O'Neill verrät: «Gene hat nur ungern auf Singapur verzichtet. Inzwischen ist er ein größerer Fan der Formel 1 als der NASCAR-Serie. Ihn fasziniert die Technik. Deshalb will er immer auch alles genau wissen.»

Nicht nur Bernd Mayländer (s. Seite 10) feierte in Singapur ein Jubiläum (300. GP im Safety Car). Auch der Schweizer Journalist und Ex-MSA-Mitar-

beiter Roger Benoit hatte Grund zum Feiern. Für den unermüdlichen «Blick»-F1-Chef war es bereits der 700. GP. Nur einer hat mehr F1-Zeichenspezialist Giorgio Piola

Der neue Formel-1-Boss, Chase Carey, hat im Fahrerlager von Singapur schon einen Spitznamen bekommen. Alle nennen ihn scherzhaft nur «Chevy Chase». Auch sein Aussehen hat Spuren hinterlassen. «Ich bin vor allem beeindruckt von seinem Bart», juxte Red-Bull-Teamchef Christian Horner.



200 GP alt: Nico Rosberg

Nico Rosberg fuhr in Singapur seinen 200. GP. Die runde Zahl wurde mit einem Foto in der Garage mit allen Mechanikern gefeiert. Als Lewis Hamilton um einen Kommentar zum Jubiläum des Teamkollegen gebeten wurde, antwortete er nüchtern: «Ich wüsste nicht, was ich dazu sagen soll»

«Spektakularisierung»?

gewinnen, die Vermarktung der Marke F1 verbessern, die eigenen Erfahrungen bei großen Live-Veranstaltungen einbringen und das Digitalgeschäft voranbringen. Ausdrücklich zunächst in Europa, das man für den Kernmarkt hält. Dann aber auch in Asien und auf dem nordamerikanischen Markt.

Das von Ecclestone angedachte Rennen in Las Vegas dürfte aber kaum den Geschmack der jungen Zielgruppe treffen, die Jenson Button, einer der Fahrer-Sprecher, als entscheidend für die Zukunft des Top-Motorsports ausgemacht hat: «Es kann doch nicht sein, dass die Leute Pokémon für spannender als die Formel 1 halten.» Carey hat in einer Grundsatzrede den Wandel zumindest angekündigt: «Wir wollen wachsen und diesen Sport zum Wohle der Fans, Rennställe und Partner sowie unserer Aktionäre entwickeln.»

Offenbar sollen auch die Teams Anteile kaufen dürfen. Solche Ankündigungen machen die Rennstall-Verantwortlichen natürlich besonders neugierig. Man solle direkt mal über die Verteilung der Marketing-Gelder nachdenken, forderten die Rennstallbesitzer in Singapur wenig überraschend und in seltener Einigkeit. Monisha Kaltenborn vom gerade geretteten Sorgenkind Sauber beharrt auf einer Kostenobergrenze: «Die neuen Besitzer sollten sich die Formel 1 deshalb nicht nur von außen, sondern auch von innen angucken. Es ist höchste Zeit, dass sich ein paar Dinge im System ändern.» Überhaupt glaubt sie, dass sich einiges ändern werde mit den neuen Herren: «Wenn jemand so viel in etwas investiert, dann will er ja auch, dass der Sport einen Wert hat.»

Der wahre Wert lässt sich nicht nur in Dollar und jährli-

chen Gewinnausschüttungen ausdrücken, es geht auch um die Struktur des Publikums – wie in MSa schon mehrfach erwähnt. «Es kann doch nicht sein, dass es spannender sein soll, lieber Pokémons zu jagen, als ein Formel-1-Rennen zu gucken. Aber unsere Zuschauer sind im Schnitt zu alt, irgendwo zwischen Mitte 30 und Anfang 40. Das neue Management muss einen Weg finden, mehr junge Leute zu begeistern», findet Button. Romain Grosjean wünscht sich eine Aufklärungskampagne: «Menschen, die die F1 nicht kennen, betrachten sie oft gar nicht als Sport. Die sagen sich: Da fahren ein paar halt ein Auto, na und?» Der Franzose empfiehlt, nach neuen Technologien und neuen Ideen zu suchen, die zeigen, dass die Rennfahrer Hochleistungssportler sind.

Die meisten anderen Fahrer machen sich nicht so viele Ge-

danken darüber wie der Senior. Sebastian Vettel glaubt nicht, dass man im Cockpit viel von den neuen Besitzern mitbekommen wird. Titelverteidiger Lewis Hamilton glaubt immerhin, dass frisches Blut dem Ganzen insofern guttut, als dass neue Ideen entwickelt und ausprobiert werden.

Fragen als richtiger Ansatz

Die meisten anderen Piloten hegen nur den Wunsch, dass das Feld ausgeglichener wird. Das ist zwar ein Wunsch, dessen Erfüllung ein Promoter prinzipiell nicht garantieren kann, aber da Wettbewerbsgleichheit in diesem Sport deutlich mehr mit Geld als allein mit Talent und Willen zu tun hat, könnte sich bei gutem Willen etwas verschieben.

Allerdings dürfte Ecclestone aus seiner Erfahrung heraus da noch ein Wörtchen mitreden und die Empfehlung aussprechen, nicht gar zu großzügig zu sein. Zumal das Concorde Agreement noch bis 2020 läuft. Und dann ist da noch die FIA. Präsident Jean Todt wird in diplomatischer Mission unterwegs sein, weil es auch um Machterhalt geht. Aber das ist ja nicht neu.

Wie schnell sich die Dinge wandeln, bleibt also abzuwarten. Günter Steiner, Teamchef von Newcomer Haas, will nicht drängeln, bevor man mit den neuen Besitzern an einem Tisch gesessen hat: «Ich denke, wir sollten auf ihre Pläne warten, denn vielleicht haben sie ja ein paar Ideen, an die wir noch gar nicht gedacht haben.»

Maurizio Arrivabene freut sich schon auf den Besuch: «Wenn man etwas kauft, dann hört man in der Regel erst einmal zu, lernt, teilt und handelt dann.» Genauso hat sich Chase Carey («Ich habe kein Benzin, aber Sport im Blut») verhalten, jedenfalls bei Mercedes, wo er seine Aufwartung gemacht hat. «Er sagte, dass er viel fragen wird. Und das finde ich den richtigen Weg», sagt Toto Wolff, für den aber auch klar ist: «Was das Sportliche angeht, bleibt Bernie der Boss.» Allein die Ankündigung des Wandels sorgt allerorts für frisches Selbstvertrauen. «Sie müssen ja auch das Rad nicht neu erfinden, denn die Formel 1 gehört ja schon zu den erfolgreichsten globalen Sportarten», weiß Wolff.

Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene fasst die Aufgabe in einem Wort zusammen und erfindet einen ganz neuen Begriff: «Spektakularisierung». ♦

NACHRICHTEN

Termine stehen fest, Ort noch unbekannt

Tests Der Termin der Winter-Testfahrten (27.2.-2.3. und 7.3.-10.3.) steht fest, der Ort nicht. Pirelli will gerne bei heißen Temperaturen testen, doch die kleinen Teams fahren nur in Bahrain, wenn ihnen vom Streckenbetreiber die zusätzlichen Kosten erstattet werden. Niki Lauda unterstützt Pirelli: «Es wäre ein Wahnsinn, mit neuen Autos und neuen Reifen in Europa zu testen. Was machen wir, wenn es regnet?» Wenn Lauda sich durchsetzen will, braucht er die Mehrheit der Teams. Also sechs. Da wird er bei den kleinen Teams auf Granit beißen. Der Bahrain-Test vor zwei Jahren hat 500 000 Euro mehr gekostet als ein Test in Europa. Barcelona hat immer noch keinen Preis genannt. Normalerweise kostet die Strecke 50 000 Euro pro Tag. Dafür bekommen die Teams fünf Prozent des Ticketverkaufs. Estoril bietet seine Strecke umsonst an.

Keine neue Reifen beim GP Malaysia

Reifen Pirelli hatte in Spa und Monza Prototypen-Reifen testen lassen. Die neue Spezifikation sollte eigentlich ab Malaysia (2.10.) die aktuelle Gummi-Generation ablösen. Doch nach Kritik der Teams gab der Lieferant den Plan auf. Nun soll die neue Struktur in die 2017er-Reifen kommen.

Was, wenn das Auto unter Strom steht?

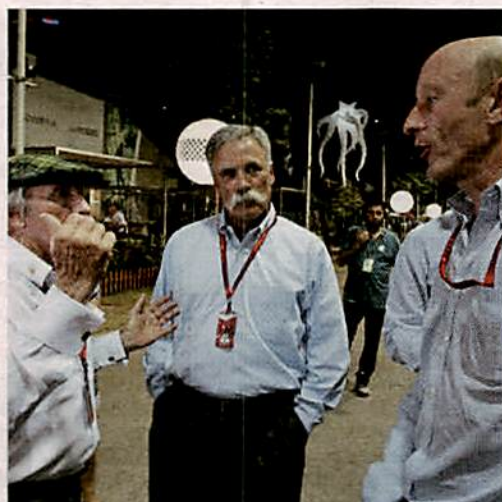
Halo Nico Hülkenberg, Lewis Hamilton und Fernando Alonso haben in Singapur den Halo getestet. Man wollte sehen, wie viel man bei Kunstlicht mit dem Ring über dem Cockpit sieht. Es gab keine Klagen. Dafür gibt es andere Bedenken. Jenson Button hatte schon in Monza geklagt, dass man mit Halo die Startampel nicht sehen könne. Die FIA überlegt deshalb, ab 2018 an den Seiten der Strecke viele kleine Startampeln anzubringen. Auch das Aussteigen verursacht Bauchgrimmen. «Es ist eine Kletterübung», sagt Hülkenberg. Und Teamkollege Sergio Pérez ergänzt: «Du brauchst mindestens zehn Sekunden.» Und was passiert, wenn das Auto unter Strom steht? «Dann muss der Fahrer erst auf den Rahmen klettern und von dort mit beiden Beinen abspringen», erklärt Force-India-Technikchef Andy Green. ♦ MS/TG



Wie dreht sich das Rad der Formel 1 weiter? Die neuen Besitzer haben sich in Singapur umgesehen



Chase Carey (l.) und Bernie Ecclestone



Jackie Stewart, Chase Carey und Donald Mackenzie (v.l.)

Technik

Ferrari-Frontflügel zeigt Zähne

Von TOBIAS GRÜNER

In Singapur stand die letzte große Upgrade-Runde des Jahres an. In vielen Garagen konnte man neue Teile an den Autos erkennen. Dabei handelte es sich nicht nur um Modifikationen, die für eine bessere Pace sorgen.

Sieben Rennen vor dem Ende der Saison werden die Uhren in den F1-Fabriken endgültig auf 2017 umgestellt. Die meisten Teams werden mit der Singapur-Spezifikation bis zum Finale in Abu Dhabi antreten. Bei begrenzten Ressourcen in den Entwicklungsabteilungen kann es sich keiner leisten, kurz vor der Ausmusterung noch unnötig lange an den «alten» Autos zu arbeiten.

Auf dem winkligen Stadtkurs ist zum ersten Mal seit fast zwei Monaten wieder maximaler Abtrieb gefragt. Selbst kleine Teams wie Manor hatten noch einmal ein Paket für das Nachrennen geschürt. Für Pascal Wehrlein/Esteban Ocon gab es neue Frontflügel und einen modifizierten Unterboden. Die meiste Aufmerksamkeit erregte aber ein Update, das gar nicht zur Performance-Steigerung beitrug. In die Nase bauten die



Ferrari zeigt Zähne: An den spitzen Kanten sollen Wirbel entstehen, die die Strömung verbessern

Ingenieure eine blaue LED-Leuchte hinter das ausgestanzte Manor-Logo. So fiel das Auto, das wieder ans Ende des Feldes gerutscht war, in der Dunkelheit wenigstens optisch auf.

Auch Ferrari hat die letzte Ausbaustufe der Saison gezündet. Neben einem neuen Heck-

flügel und Retuschen am Unterboden fielen die Blicke der Technikfreunde vor allem auf den neuen Frontflügel. Man musste schon ganz genau hinschauen, um das Sägezahn-Muster an der oberen Kante des mittleren Flaps zu erkennen. An den spitzen Kanten sollen gezielte Wir-

bel entstehen, mit denen die Strömung enger an der Rückseite des Flügels haften bleibt. Den Trick hatten sich die Italiener bei Mercedes abgeschaut.

Kopieren gehört in der Formel 1 bekanntlich zum guten Ton. Die McLaren-Ingenieure haben bei ihrem neuen Singapur-

Heckflügel ein Design abgeschaut, das ursprünglich von Toro Rosso entwickelt wurde. Die horizontalen Schlitzlöcher in den Endplatten laufen dabei nach vorne offen aus. Auch am Frontflügel des Honda-Renners gab es Änderungen. Hier wurden gleich zwei neue Varianten getestet. Dazu sammelten die Techniker im Training auch noch Daten zu einem neuen Bremshutzen-Design für 2017.

Renault setzt drei Token ein

Bei HaasF1 war das Designbüro in den letzten Monaten ebenfalls nicht untätig. Neben Retuschen am Unterboden wurde hier ein neuer Frontflügel entwickelt. Größere Veränderungen waren an den Endplatten, den Flaps und den Kaskaden-Elementen zu erkennen. Selbst das kleine Fach im Zentrum des Hauptblatts, in dem Ballastgewichte untergebracht werden, wurde modifiziert.

Nicht nur an der Aerodynamik-Front wurde Neues gezeigt. Renault legte auch in Sachen Motorpower noch einmal nach. Änderungen an den Zündkerzen und den Einspritzdüsen sorgten im Zusammenspiel mit einem neuen Benzinmischungsverhältnis von Total für einen Leistungszuwachs von rund 15 PS. ♦



Manor: LED-Leuchte sorgt für Aufmerksamkeit



HaasF1: Die Amis brachten einen neuen Frontflügel mit



McLaren: Neuer Heckflügel im Toro-Rosso-Design

Zahl und Zitat des Wochenendes

Wie Verstappen mit 18 in die Formel 1



Stroll: Das nächste Milchgesicht

Wie es scheint, ist Max Verstappen 2017 bereits nicht mehr der jüngste Fahrer im Feld. Die Bekanntgabe von Lance Stroll (wird Ende Oktober 18) als Teamkollege von Valtteri Bottas ist nur noch eine Frage der Zeit.

Eigentlich hätte Lance Stroll 2017 eine Saison in der GP2 verbringen sollen. Bei Prema Powerteam, jenem Rennstall, den sein Vater unlängst gekauft hat. Und für den Stroll jr. in der Formel-3-EM bereits am vorletzten Wochenende in Imola

(1./2. Oktober) den Titel einfahren kann. Doch seit klar ist, dass Felipe Massa Ende 2016 den Helm an den Nagel hängen wird, haben sich die Strollschen Pläne geändert: Papa Lawrence drängt auf einen vorzeitigen Aufstieg in die Formel 1. Angeblich soll ihm das Williams-Cockpit für seinen Sohn 35 Millionen Euro wert sein.

Der Stroll-Spross ist derzeit noch mit der Formel 3 beschäftigt. Seine Gedanken schwirren aber schon jetzt um die Königsklasse. «2017 wäre ein idealer Zeitpunkt um einzusteigen. Mit

den neuen Regeln ändert sich das Fahren. Der Vorteil der gestandenen Piloten wird dadurch kleiner.»

Bottas kommentiert all die Gerüchte in seiner gewohnt stoischen Art: «Ja, ich werde 2017 einen neuen Teamkollegen haben.» Neben Stroll sieht der Finne wie ein alter Hase aus. Der im Übrigen zwischen Monza und Singapur seine finnische Olympiaschwimmerin Emilia Pikkarainen geheiratet hat. Die Party fand in Helsinki statt. Dem Vernehmen nach sei sie feuchtfröhlich gewesen... ♦ CE

«Leute, ihr glaubt nicht, was hier gerade über die Strecke läuft. Das ist ein Riesenwahn.»

MAX VERSTAPPEN

MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG

Ein Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell frei Haus plus **MANNESMANN-Werkzeugbox GRATIS** dazu!

MANNESMANN-Werkzeugbox

Die 155-teilige Box bietet Ihnen alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen, besonders übersichtlich sortiert in einem stabilen Stahlblechkoffer. Ebenfalls enthalten: kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Klein-eisensortiment, Rollgabelschlüssel u.v.m.
Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE



GRATIS

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT** aktuell mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509388
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, die MANNESMANN-Werkzeugbox**, 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: _____

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

IBAN: _____

BIC: _____ Geldinstitut: _____

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

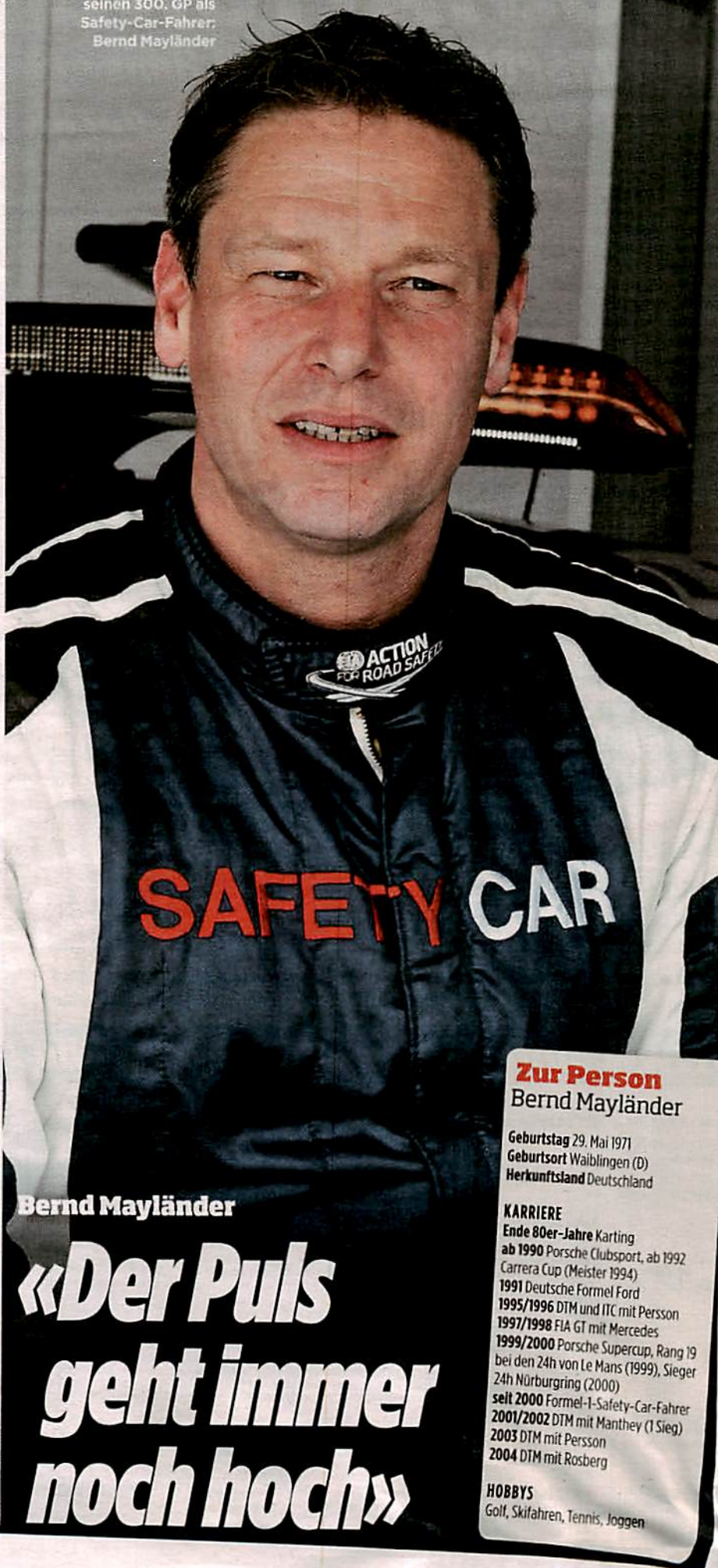
Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung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

Datum: _____ Unterschrift: _____

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 ihrer Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Pressen GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. 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. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

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

«Feiert» in Singapur seinen 300. GP als Safety-Car-Fahrer: Bernd Mayländer



Bernd Mayländer

«Der Puls geht immer noch hoch»

Zur Person Bernd Mayländer

Geburtstag 29. Mai 1971
Geburtsort Waiblingen (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

Ende 80er-Jahre Karting
ab 1990 Porsche (Clubsport, ab 1992 Carrera Cup (Meister 1994)
1991 Deutsche Formel Ford
1995/1996 DTM und ITC mit Persson
1997/1998 FIA GT mit Mercedes
1999/2000 Porsche Supercup, Rang 19 bei den 24h von Le Mans (1999), Sieger 24h Nürburgring (2000)
seit 2000 Formel-1-Safety-Car-Fahrer
2001/2002 DTM mit Manthey (1 Sieg)
2003 DTM mit Persson
2004 DTM mit Rosberg

HOBBYS

Golf, Skifahren, Tennis, Joggen

Von MICHAEL SCHMIDT

Safety-Car-Fahrer Bernd Mayländer (45) feierte in Singapur seinen 300. Grand Prix. Der Mann, der immer an der Spitze fährt, erinnert sich an seine kuriosesten Safety-Car-Einsätze.

Wie wird man eigentlich Safety-Car-Fahrer?

BERND MAYLÄNDER: Ich hatte das Glück 1999 beim GP San Marino im Porsche Supercup zu fahren. Am Donnerstagnachmittag höre ich, dass ich zu Charlie Whiting und Herbie Blash in die Rennleitung kommen soll. Ich dachte schon, ich hätte etwas angestellt. Sie haben mich dann gefragt, ob ich Lust hätte, im Formel-3000-Rennen das Safety-Car zu fahren. Stammfahrer Oli-

«Bin bei 300 Grands Prix nie abgeflogen.»

BERND MAYLÄNDER



ver Gavin konnte nicht, weil er selbst im Formel-3000-Rennen mitgefahren ist. Ich habe gar nicht lange überlegt und wurde am gleichen Wochenende ins kalte Wasser geschmissen. Aber so konnte ich mich in der Formel 3000 ein Jahr lang in den Job einarbeiten. Dann hat Charlie gefragt, ob ich mir das auch in der Formel 1 vorstellen könne. Ich habe sofort Ja gesagt. Wie groß ist der Stress, wenn man im Auto sitzt und wartet, dass etwas passiert?

An die Abläufe hat man sich gewöhnt. Die Anspannung ist die gleiche wie vor 16 Jahren. Der Puls geht immer noch hoch, wenn ich in meiner Parkposition stehe und die Jungs kommen von der Einführungsrunde zurück. Aus dem einen Grund: Du kannst noch so viel Routine haben, es kann immer was passieren, das du noch nie erlebt hast. Warum hast du eigentlich einen Belfahrer?

Das ist wie im Flugzeug. Das könnte auch von einer Person geflogen werden, aber es sitzen zwei im Cockpit.

Kannst du dich noch an deinen ersten Einsatz erinnern?

Das war in Melbourne 2000 und für mich schon eine große Sache. Seitdem bin ich acht unterschiedliche Safety-Cars gefahren. Am Anfang waren sie nicht so sportlich wie heute.

Was war dein kuriosester Einsatz?

Da gab es viele. Einer war sicher Fuji 2007, wo uns fast der Sprit ausgegangen ist. Wir waren 19 Runden am Stück auf der Strecke. Beim zweiten Einsatz spä-

ter im Rennen mussten wir das Ersatzauto umsteigen. Ich kann mich auch noch an Montreal 2012 erinnern. Es war das Rennen mit der langen Unterbrechung. Da bin ich zwischen drin in der Rennleitung gesessen und habe ein Stück Kuchen gegessen. Und dann noch 2006 als ich nach dem Rennen Michael Schumacher auf der Strecke aufgesammelt habe. Er hat dann im Motodrom den Fahrer aus der offenen Scheibe zugewunken. Das Foto davon hat Mercedes als Anzeigenmotiv verwendet, als Michael ein GP später in Budapest Weltmeister wurde. Der Slogan war: Auch wir gratulieren Michael. Und was war da 2004 im Tunnel von Monte Carlo?

Das war auch eine verrückte Geschichte. Ich komme aus dem Tunnel raus, schaue in den Spiegel und sehe hinter mir keine Autos. Bis Michael Schumacher plötzlich mit einem Rad weniger aus dem Tunnel kommt. Ich konnte nicht sehen, dass Michael mit Montoya bei den Aufwärmern der Reifen zusammen gestoßen ist. Anfangs hatte ich echt Bedenken, dass ich einen Fehler gemacht habe. Für mich geht die Kurve im Tunnel nicht voll. Ich muss leicht auf die Bremse. Ich dachte, vielleicht bist du zu stark auf die Bremse und hast die Jungs hinter dir überrascht. Zum Glück hatte ich nichts damit zu tun. Manchmal beschwerten sich die Fahrer, dass das Safety-Car zu langsam fährt. Warst du auch schon mal zu schnell?

Auch das gab es. Bei einem Wolkenbruch in Malaysia um am Nürburgring. Da war ich im Vorteil. Da hat mir Herbie a Funk gesagt «drive slower». Die Schattenseiten deines Jobs: Die schlimmen Unfälle. Jacques Villeneuve mit dem Streckenposten in Melbourne 2001. Robert Kubica 2007 in Monte Carlo. Und natürlich Jules Bianchi in Suzuka. Da machst du dir sehr Gedanken, wenn du an der Unfallstelle vorbeifährst und nicht weißt, wie es ausgeht. Trotzdem muss man funktionieren. Bist du selbst schon mal fast abgeflogen?

Der haarigste Moment war Shanghai vor Sebastian Vettel. Da habe ich Aquaplaning erlebt und konnte das Auto gerade noch abfangen. Aber klaffen wir auf Holz: Bei 300 Grands Prix bin ich immer der Strecke geblieben.

Seit zwei Jahren gibt es des virtuelle Safety-Car. Bist du eifersüchtig auf den Kollegen Computer?

Nein, ich finde das eine positive Lösung. Du kannst bei kleineren Vorfällen schneller reagieren. Ein echtes Safety-Car

bedeutet halt immer mindestens zwei Runden Verlust. Wenn dann noch ein

sortiert wird

Die ersten zehn müssen mit dem Start anfahren, mit dem sie an die Box zurückkehren können. Im Voraus bestimmen (MOTORSPORT) aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdruckbar sein. Die Fahrer können weitere zwei Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebswellen pro Saison verwenden. Beim fünften Embau gibt es eine Strafpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Bay Street Circuit hatte 2016 zwei DRS Zonen: nach Kurve 5 (Raffles Boulevard) bis Enginer Kurve 7 und auf der Start-Ziel-Geraden.

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. Verstappen | 1:45,823 (25) | 1. Rosberg | 1:44,152 (34) | 1. Rosberg | 1:44,352 (15) | 1. Wehrlein | 314,5 |
| 2. Ricciardo | 1:45,872 (27) | 2. Räikkönen | 1:44,427 (34) | 2. Verstappen | 1:44,411 (15) | Hamilton | 314,5 |
| 3. Vettel | 1:46,287 (22) | 3. Verstappen | 1:44,532 (29) | 3. Räikkönen | 1:44,860 (15) | 3. Massa | 313,8 |
| 4. Hamilton | 1:46,426 (24) | 4. Ricciardo | 1:44,557 (26) | 4. Ricciardo | 1:44,903 (12) | 4. Bottas | 313,7 |
| 5. Rosberg | 1:46,513 (22) | 5. Vettel | 1:45,161 (33) | 5. Vettel | 1:45,104 (13) | 5. Rosberg | 312,8 |
| 6. Räikkönen | 1:46,890 (20) | 6. Hülkenberg | 1:45,182 (35) | 6. Hülkenberg | 1:45,316 (13) | 6. Ocon | 312,4 |
| 7. Sainz jr. | 1:46,936 (28) | 7. Hamilton | 1:45,275 (10) | 7. Kvyat | 1:45,503 (19) | 7. Pérez | 311,4 |
| 8. Kvyat | 1:47,683 (29) | 8. Sainz jr. | 1:45,507 (33) | 8. Hamilton | 1:45,806 (9) | 8. Hülkenberg | 311,3 |
| 9. Massa | 1:48,044 (27) | 9. Alonso | 1:45,779 (30) | 9. Sainz jr. | 1:45,879 (17) | 9. Räikkönen | 308,8 |
| 10. Gutiérrez | 1:48,109 (23) | 10. Kvyat | 1:46,029 (35) | 10. Bottas | 1:45,947 (16) | 10. Nasr | 308,7 |
| 11. Alonso | 1:48,202 (21) | 11. Pérez | 1:46,063 (26) | 11. Pérez | 1:46,112 (15) | 11. Verstappen | 308,2 |
| 12. Pérez | 1:48,214 (28) | 12. Button | 1:46,574 (30) | 12. Alonso | 1:46,164 (13) | 12. Alonso | 307,6 |
| 13. Hülkenberg | 1:48,359 (28) | 13. Gutiérrez | 1:46,727 (36) | 13. Gutiérrez | 1:46,316 (16) | 13. Ricciardo | 307,2 |
| 14. Bottas | 1:48,453 (26) | 14. Massa | 1:46,856 (30) | 14. Massa | 1:46,529 (17) | 14. Grosjean | 306,5 |
| 15. Nasr | 1:49,595 (16) | 15. Bottas | 1:46,960 (30) | 15. Magnussen | 1:47,116 (11) | 15. Ericsson | 306,3 |
| 16. Button | 1:49,615 (20) | 16. Magnussen | 1:47,161 (30) | 16. Button | 1:47,277 (16) | 16. Vettel | 306,2 |
| 17. Palmer | 1:49,794 (27) | 17. Palmer | 1:47,166 (34) | 17. Nasr | 1:47,293 (18) | 17. Gutiérrez | 306,2 |
| 18. Magnussen | 1:50,263 (29) | 18. Nasr | 1:47,531 (29) | 18. Grosjean | 1:47,411 (20) | 18. Button | 305,6 |
| 19. Wehrlein | 1:51,112 (23) | 19. Grosjean | 1:48,391 (12) | 19. Ericsson | 1:47,956 (20) | 19. Kvyat | 304,3 |
| 20. Ericsson | 1:51,479 (16) | 20. Ericsson | 1:48,487 (32) | 20. Palmer | 1:48,689 (13) | 20. Magnussen | 303,4 |
| 21. Ocon | 1:52,379 (33) | 21. Wehrlein | 1:48,505 (33) | 21. Wehrlein | 1:49,201 (10) | 21. Palmer | 302,2 |
| 22. Grosjean | keine Zeit (2) | 22. Ocon | 1:48,823 (29) | 22. Ocon | 1:49,565 (14) | 22. Sainz jr. | 300,1 |

QUALIFYING

| Q1 (18 min) | | Q2 (15 min) | | Q3 (12 min) | | Quali-Duelle | |
|----------------|----------|----------------|----------|---------------|----------|--------------|----------------|
| 1. Ricciardo | 1:44,255 | 1. Rosberg | 1:43,020 | 1. Rosberg | 1:42,584 | Hamilton | 7:8 Rosberg |
| 2. Räikkönen | 1:44,964 | 2. Hamilton | 1:43,471 | 2. Ricciardo | 1:43,115 | Vettel | 9:6 Räikkönen |
| 3. Verstappen | 1:45,036 | 3. Ricciardo | 1:43,933 | 3. Hamilton | 1:43,288 | Massa | 2:13 Bottas |
| 4. Hamilton | 1:45,167 | 4. Verstappen | 1:44,112 | 4. Verstappen | 1:43,328 | Ricciardo | 9:2 Verstappen |
| 5. Pérez | 1:45,204 | 5. Räikkönen | 1:44,159 | 5. Räikkönen | 1:43,540 | (Ricciardo | 4:0 Kvyat) |
| 6. Button | 1:45,262 | 6. Kvyat | 1:44,475 | 6. Sainz jr. | 1:44,197 | Pérez | 7:8 Hülkenberg |
| 7. Kvyat | 1:45,291 | 7. Sainz jr. | 1:44,493 | 7. Kvyat | 1:44,469 | Magnussen | 10:4 Palmer |
| 8. Rosberg | 1:45,316 | 8. Alonso | 1:44,653 | 8. Hülkenberg | 1:44,479 | Kvyat | 2:9 Sainz jr. |
| 9. Alonso | 1:45,373 | 9. Pérez | 1:44,703 | 9. Alonso | 1:44,553 | (Verstappen | 3:1 Sainz jr.) |
| 10. Gutiérrez | 1:45,465 | 10. Hülkenberg | 1:44,737 | 10. Pérez*** | 1:44,582 | Ericsson | 8:6 Nasr |
| 11. Sainz jr. | 1:45,499 | 11. Bottas | 1:44,740 | | | Alonso | 10:4 Button |
| 12. Grosjean | 1:45,609 | 12. Massa | 1:44,991 | | | (Vandoorne | 1:0 Button) |
| 13. Massa | 1:46,056 | 13. Button | 1:45,144 | | | Wehrlein | 3:0 Ocon |
| 14. Hülkenberg | 1:46,081 | 14. Gutiérrez | 1:45,593 | | | (Wehrlein | 7:5 Haryanto) |
| 15. Bottas | 1:46,086 | 15. Grosjean** | 1:45,723 | | | Grosjean | 9:6 Gutiérrez |
| 16. Ericsson | 1:46,427 | 16. Ericsson | 1:47,827 | | | | |
| 17. Magnussen | 1:46,825 | | | | | | |
| 18. Nasr | 1:46,860 | | | | | | |
| 19. Palmer | 1:46,960 | | | | | | |
| 20. Wehrlein | 1:47,667 | | | | | | |
| 21. Ocon | 1:48,296 | | | | | | |
| 22. Vettel* | 1:49,116 | | | | | | |

Strafen Startaufstellung:
 *+25 Positionen (PowerUnits/Getriebewechsel); **+5 Pos. (Getriebewechsel); ***+8 Pos. (Ignorieren von und überholen unter Gelber Flagge)



< Kevin Magnussen (10.)
 «Dieser zehnte Platz gibt uns allen Auftrieb. Strategie, Balance und Start waren sehr gut. Die harte Arbeit hat sich endlich wieder einmal ausgezahlt. Ich bin sehr zufrieden.»

Carlos Sainz jr. (14.) >
 «Ich bin richtig sauer. Das Quali (SP6) war super. Am Start musste ich Verstappen ausweichen, der schlecht weggekommen war. Dann kam von hinten ein Force India angeschlossen.»



< Valtteri Bottas (out)
 «Mein Rennen war schon in Turn 1 gelaufen. Jemand hat mich hinten getroffen. Ich musste mit einem Plattfuß zur Box. Das Auto lag danach sehr schlecht. Später kam ein technischer Defekt dazu.»

Romain Grosjean (DNS) >
 «Auf dem Weg zur Startaufstellung verabschiedete sich das Brake-by-Wire. Ich konnte nicht am Start teilnehmen. Das war bitter. Ich liebe dieses Rennen.»



Höhepunkte des Rennens

Vorstart: Grosjean muss auf die Rennteilnahme verzichten (keine Bremsen).

Start: Rosberg gewinnt den Start, vor Ricciardo und Hamilton. Hülkenberg kollidiert mit Sainz, der dem langsam gestarteten Verstappen (auf 8 zurück) ausweichen will und knallt in die Boxenmauer.

1. Runde: Safety Car führt das Feld durch die Boxengasse. Reifenschaden hinten links bei Bottas. Button hat vorne links keinen Frontflügel mehr.

4. Runde: Restart - mit einem Streckenposten auf dem Grid... Hamilton greift Ricciardo an ...

6. Runde: ... muss dann aber abreißen lassen.

7. Runde: Schwarz-orangene Flagge für Sainz.

9. Runde: Die Bremsentemperatur bei Rosberg ist im kritischen Bereich. Auch die von Hamilton ist nicht im grünen Bereich.

GP VON SINGAPUR / Resultate

Singapur (SGP), 18. September 2016; 15. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 308,828 km über 61 Runden à 5,065 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Welter/Piste: Nacht, bewölkt/trocken.

26°

| Fahrer | Auto | Rdn. | Zeit/Rückst. | Ausfallgrund | Stops | Reifen | Punkte |
|-----------------------------|----------------------------|------|---------------|--------------|-------|-------------|--------|
| 1. Nico Rosberg (D) | Mercedes-W07 AMG Hybrid | 61 | 1:55:48,950 h | | 2 | US-S-S | 25 |
| 2. Daniel Ricciardo (AUS) | Red-Bull-TAG RB12 | 61 | +0,488 sec | | 3 | SS-SS-S-SS | 18 |
| 3. Lewis Hamilton (GB) | Mercedes-W07 AMG Hybrid | 61 | +8,038 | | 3 | US-S-S-SS | 15 |
| 4. Kimi Räikkönen (FIN) | Ferrari SF16-H | 61 | +10,219 | | 3 | US-SS-S-US | 12 |
| 5. Sebastian Vettel (D) | Ferrari SF16-H | 61 | +27,694 | | 2 | S-US-US | 10 |
| 6. Max Verstappen (NL) | Red-Bull-TAG RB12 | 61 | +1:11,197 min | | 3 | SS-SS-SS-S | 8 |
| 7. Fernando Alonso (E) | McLaren-Honda MP4-31 | 61 | +1:29,198 | | 2 | US-SS-S | 6 |
| 8. Sergio Pérez (MEX) | Force-India-Mercedes VJM09 | 61 | +1:51,062 | | 2 | US-S-S | 4 |
| 9. Daniil Kvyat (RUS) | Toro-Rosso-Ferrari STR11 | 61 | +1:51,557 | | 2 | US-SS-SS | 2 |
| 10. Kevin Magnussen (DK) | Renault RS16 | 61 | +1:59,592 | | 2 | US-SS-SS | 1 |
| 11. Esteban Gutiérrez (MEX) | HaasF1-Ferrari VF16 | 60 | +1 Rde. | | 2 | US-US-S | 0 |
| 12. Felipe Massa (BR) | Williams-Mercedes FW38 | 60 | +1 Rde. | | 3 | US-SS-US-US | 0 |
| 13. Felipe Nasr (BR) | Sauber-Ferrari C35 | 60 | +1 Rde. | | 2 | SS-SS-S | 0 |
| 14. Carlos Sainz jr. (E) | Toro-Rosso-Ferrari STR11 | 60 | +1 Rde. | | 3 | US-SS-S-US | 0 |
| 15. Jolyon Palmer (GB) | Renault RS16 | 60 | +1 Rde. | | 2 | SS-SS-S | 0 |
| 16. Pascal Wehrlein (D) | Manor-Mercedes MR05 | 60 | +1 Rde. | | 2 | US-SS-US | 0 |
| 17. Marcus Ericsson (S) | Sauber-Ferrari C35 | 60 | +1 Rde. | | 3 | US-SS-US-S | 0 |
| 18. Esteban Ocon (F) | Manor-Mercedes MR05 | 59 | +2 Rdn. | | 3 | US-US-SS-SS | 0 |
| Nicht klassiert: | | | | | | | |
| Jenson Button (GB) | McLaren-Honda MP4-31 | 43 | +18 Rdn. | Bremsen | 3 | US-SS-US-S | 0 |
| Valtteri Bottas (FIN) | Williams-Mercedes FW38 | 35 | +26 Rdn. | Mechanik | 4 | US-SS-US-S | 0 |
| Nico Hülkenberg (D) | Force-India-Mercedes VJM09 | 0 | +61 Rdn. | | | | 0 |
| Romain Grosjean (F) | HaasF1-Ferrari VF16 | 0 | | | | | 0 |

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens

Sebastian Vettel



Nico Rosberg hätte mit seiner tadellosen Leistung diese Auszeichnung auch verdient. Aber wer wie Sebastian Vettel von ganz hinten auf P5 fährt, hat den Titel «Fahrer des Rennens» eher verdient. Vettel, im Vorjahr noch Sieger beim Nacht-GP am Äquator, wusste schon am Samstag, dass es nichts wird aus dem

18. Runde: Auch Rosberg an der Box (Soft). Räikkönen führt eine Runde.
19. Runde: Reihenfolge an der Spitze unverändert.
20. Runde: Verstappen und Kvyat liefern sich ein hartes Duell um Platz 8.
26. Runde: Erster Stopp von Vettel (Ultrasoft).
30. Runde: Halbzeit: Rosberg führt vor Ricciardo. Räikkönen im DRS-Fenster von Hamilton (3.).
34. Runde: Ricciardo holt den Soft-Reifen. Räikkönen überholt Hamilton.
35. Runde: Rosberg an der Box. Auch Räikkönen steckt um (beide Soft).
36. Runde: Hamilton stoppt. Bleibt deutlich hinter Räikkönen zurück.
38. Runde: Bottas gibt auf.
41. Runde: Hamilton kriegt von der Box grünes Licht, alles aus seiner Antriebseinheit rauszuquetschen.
44. Runde: Vettel holt einen Satz Ultrasoft.
47. Runde: Letzter Stopp für Hamilton (Supersoft).
48. Runde: Auch Kimi kommt rein (Ultrasoft) - und fällt hinter den Briten zurück auf P4.
49. Runde: Ricciardo an der Box (Supersoft).
50. Runde: Mercedes lässt Rosberg draußen. Ricciardo holt mit Siebenmeilenstiefeln auf.
58. Runde: Rosberg fährt konstante Rundenzeiten. Ricciardo holt weiter auf, aber nicht mehr so wie zu Beginn seines Stints.
61. Runde: Rosberg bejubelt seinen achten Saisonsieg. Ricciardo auf P2. ♦ CE

Erklärung und...
 h=Hard (orange); i=intermediate (blau); 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.



Wo kommt der denn her? Formel-1-Marshall flüchtet vor dem Feld

| Top speed Rennen (So) | km/h |
|-----------------------|--------------|
| 1. Massa | 308,5 |
| 2. Vettel | 307,4 |
| 3. Bottas | 307,1 |
| 4. Pérez | 305,7 |
| 5. Hamilton | 305,0 |
| 6. Kvyat | 304,2 |
| 7. Verstappen | 303,7 |
| 8. Ericsson | 303,5 |
| 9. Ricciardo | 302,0 |
| 10. Rosberg | 301,9 |
| 11. Gutiérrez | 301,7 |
| 12. Räikkönen | 300,5 |
| 13. Nasr | 299,4 |
| 14. Button | 299,3 |
| 15. Magnussen | 299,2 |
| 16. Sainz jr. | 298,0 |
| 17. Ocon | 297,6 |
| 18. Wehrlein | 296,8 |
| 19. Palmer | 295,4 |
| 20. Alonso | 294,5 |
| 21. Hülkenberg | 96,5 |
| Grosjean | keine Angabe |

| Schnellste Runde Rennen (So) | Zeit |
|------------------------------|------------|
| 1. Ricciardo | 1:47,187 |
| 2. Vettel | 1:47,345 |
| 3. Hamilton | 1:47,752 |
| 4. Räikkönen | 1:48,204 |
| 5. Verstappen | 1:49,050 |
| 6. Rosberg | 1:50,296 |
| 7. Sainz jr. | 1:50,532 |
| 8. Magnussen | 1:50,858 |
| 9. Kvyat | 1:50,944 |
| 10. Ericsson | 1:50,963 |
| 11. Gutiérrez | 1:51,075 |
| 12. Alonso | 1:51,249 |
| 13. Bottas | 1:51,368 |
| 14. Massa | 1:51,455 |
| 15. Pérez | 1:51,517 |
| 16. Button | 1:51,631 |
| 17. Nasr | 1:51,683 |
| 18. Ocon | 1:51,748 |
| 19. Palmer | 1:51,777 |
| 20. Wehrlein | 1:52,021 |
| Hülkenberg | keine Zeit |
| Grosjean | keine Zeit |

Schnellste Runde: Ricciardo, 49. Runde, in 1:47,187 min (= 170,113 km/h)



| Zuverlässigkeit Fahrer | Rdn. |
|------------------------|------|
| 1. Ricciardo | 905 |
| 2. Pérez | 899 |
| 3. Bottas | 874 |
| 4. Verstappen | 842 |
| 5. Rosberg | 840 |
| Hamilton | 840 |
| 7. Massa | 826 |
| 8. Sainz jr. | 808 |
| 9. Magnussen | 807 |
| 10. Nasr | 806 |
| 11. Gutiérrez | 804 |
| 12. Räikkönen | 802 |
| 13. Grosjean | 790 |
| 14. Alonso | 765 |
| 15. Ericsson | 764 |
| 16. Wehrlein | 761 |
| 17. Vettel | 751 |
| 18. Hülkenberg | 735 |
| 19. Button | 716 |
| 20. Palmer | 654 |
| 21. Kvyat | 652 |
| 22. Haryanto | 611 |
| 23. Ocon | 153 |
| 24. Vandoorne | 56 |

| Zuverlässigkeit Teams | Rdn. |
|-------------------------------|----------|
| 1. Red Bull Racing | 1708 |
| 2. Williams Martini Racing | 1700 |
| 3. Mercedes AMG Petronas F1 | 1680 |
| 4. Sahara Force India F1 Team | 1634 |
| 5. Haas F1 | 1594 |
| 6. Sauber F1 Team | 1570 |
| 7. Scuderia Ferrari | 1553 |
| 8. McLaren Honda | 1537 |
| 9. Manor Racing | 1525 |
| 10. Scuderia Toro Rosso | 1499 |
| 11. Renault F1 | 1461 |
| Max. Rdn. (Fahrer/Teams): | 906/1812 |

Heimlicher Gewinner

Daniil Kvyat

Im Quali musste sich der Mann aus Ufa erneut Stallgefährte Carlos Sainz jr. geschlagen geben. Und P9 am Ende ist von SP7 aus auch kein Ruhmesblatt. Zumindest auf den ersten Blick. Doch Kvyat hat Toro Rosso nach drei Nullern in Serie nicht nur zwei Punkte geschenkt. Er hat in einem sehenswerten Duell mit Max Verstappen auch viel Selbstvertrauen tanken können. Zwar musste er seinen Nachfolger bei Red Bull Racing im letzten Rennndrittel ziehen lassen. Doch bis dahin wehrte er sich mit Händen und Füßen erfolgreich gegen die Angriffe des Niederländers.



Heimlicher Verlierer

Nico Hülkenberg

Der Force India lief wieder einmal wie ein Uhrwerk. Selbst der strafversetzte Sergio Pérez stieß von SP17 locker in die Punkte vor. Das lässt erahnen, was Nico Hülkenberg von SP8 hätte erreichen können. Doch für den Deutschen war das Rennen nach 50 Metern vorbei: Kollision mit Sainz. Wobei man dem Spanier keine Schuld anlasten kann. Er musste Verstappen ausweichen. Pech für Hülki. ♦



IndyLights

Titel an Ed Jones – Carlin steigt auf



Ed Jones: Lights-Champion nach Stallregie im letzten Rennen

Von WOLFGANG MONSEHR
u. CHRISTIAN EICHENBERGER

Der für Dubai an den Start gehende Ed Jones sicherte sich beim Finale der IndyLights den Titel nach Stallregie. Sein Team Carlin plant für 2017 den Aufstieg in die IndyCar-Serie.

Stallregie entschied das Finale der IndyLights in Laguna Seca zugunsten von Ed Jones, dem ehemaligen britischen F3-Piloten, der für Dubai an den Start geht. Jones hatte die Führung im Gesamtklassement nach dem ersten von zwei Finalläufen wieder an sich gerissen. Doch im zweiten Heat lag er nur auf P5. Sein Titelkontrahent Santiago Urrutia war Zweiter. Das hätte dem Mann aus Uruguay gereicht. Doch vor Jones fuhr Félix Serralles, Teamkollege von Jones. Und der winkte den «eingekauften Scheich» in der letzten Runde kampfflos vorbei.

So stand Urrutia als Zweiter zwar auf dem Podium. Doch mit zwei Punkten Vorsprung ging die Lights-Krone nach Dubai.

Fusion mit A.J. Foyt?

Jones kassierte für seinen ersten großen Titel knapp eine Million Dollar Preisgeld. Preisgeld, das an eine Fortsetzung seiner Karriere bei den IndyCars geknüpft ist. Schon jetzt steht fest, dass der 21-Jährige 2017 drei Rennen bestreiten wird – darunter auch die 500 Meilen von Indianapolis Ende Mai.

Wenn alles rund läuft, muss Jones bei seinem Aufstieg nicht einmal das Team wechseln. Carlin, eben erst in der Lights angefangen, plant den Aufstieg zu den «Großen». Teamchef Trevor Carlin hat in weiser Voraussicht schon größere Werkshallen in Delray Beach/Florida angemietet. Das jüngste Gericht besagt, es könnte zu einer Fusion mit dem Rennstall von A.J. Foyt kommen. ♦

NACHRICHTEN

IndyCar-Finale in der nächsten Ausgabe

IndyCar Am Sonntag hat zu später Stunde das Finale der IndyCar-Serie in Sonoma stattgefunden. Über den Ausgang des Titelkampfes informieren wir Sie im nächsten Heft ausführlich. Das Rennen ging erst nach Redaktionsschluss zu Ende.

Macau wird zum FIA Worldcup-Finale

Formel 3 Das Rennen in Macau (19./20. November), bisher «FIA F3 Intercontinental Cup», wird neu unter der Bezeichnung «FIA F3 World Cup» ausgetragen. Die Nennfrist für die 63. Ausgabe wurde bis zum 30.9. verlängert.

Norris: Grundstein für NEC-Titel gelegt

Renault 2.0 Der Brite Lando Norris hat die Meisterschaftsführung in der 2.0 NEC beim vorletzten Lauf auf dem Nürburgring ausgebaut. Der Kaufmann-Pilot sammelte mit Rang 2 im ersten Durchgang und einem Sieg im zweiten Lauf 54 Punkte. Damit liegt er nun 48 Punkte vor Max Defourny, der in der Eifel die Plätze 3 und 2 belegte. Beim Finale am Hockenheimring in zwei Wochen stehen drei Läufe auf dem Programm. Das heißt, es können noch maximal 90 Punkte eingefahren werden. Der Schweizer Hugo de Sadeeler belegte die Plätze 8 und 5. Ferdinand Habsburg wurde Zehnter, in Lauf 2 schied er aus. ♦ CE

Langstrecken-WM Austin - LMP1

Mit Glück zum



Von MARCUS SCHURIG

Das WM-Rennen in Austin fand wieder mal vor leeren Rängen statt. Dabei hätte der rasante Rennverlauf in der LMP1-Klasse ein volles Haus verdient gehabt. Audi stellte das schnellste Auto, doch Porsche schnappte den Bayern den Sieg weg – mit Können und Dusel.

Porsche hat in der LMP1-Saison 2016 das Glück gepachtet. Man siegt auch bei jenen Rennen, die die Gegner hätten gewinnen müssen, wie in Silverstone oder in Le Mans. Und bei den Gelbphasen macht man auch öfter mal den großen Schnitt, wie am Nürburgring. Oder in Austin, denn die Glückssträhne hielt auch beim US-Gastspiel der Sportwagen-WM in Amerika.

«Wir haben sicher einen guten Lauf, aber das Glück ist halt auch mit den Tüchtigen», hielt Porsches LMP1-Leiter Fritz Enzinger fest. In Austin dominierte Audi beim Speed: Beide R18 starteten aus der ersten Reihe und distanzieren die Gegner Porsche und Toyota im ersten Renndrittel bei extrem hohen Temperaturen von 35 Grad nach Belieben. Zur Rennhalbezeit lag der Vorsprung bei 50 Sekunden. Bei der schnellsten Rennrunde distanzierte Audi die beiden

Porsche um 1,2 beziehungsweise 1,7 Sekunden – so was nennt man Dominanz. «Das Auto war traumhaft zu fahren, wir hatten alles im Griff», so Oliver Jarvis nach dem Rennen.

Dass Audi bei heißen Bedingungen schnell sein würde, hatte sich schon in den Trainingssitzungen angedeutet. Die Frage war, ob die R18 auch beim Wechsel zu kühleren Bedingungen in der Nacht – das 6h-Rennen startete erst um 17 Uhr – schnell sein würden.

Audi in Austin: Fehler und Pech

Sie waren schnell, trotzdem lief das Rennen ab Rennhalbezeit gegen Audi: Der klar führende R18 von Jarvis, Lucas di Grassi und Loïc Duval verlor fast 50 Sekunden auf der Strecke, als ein kurz-

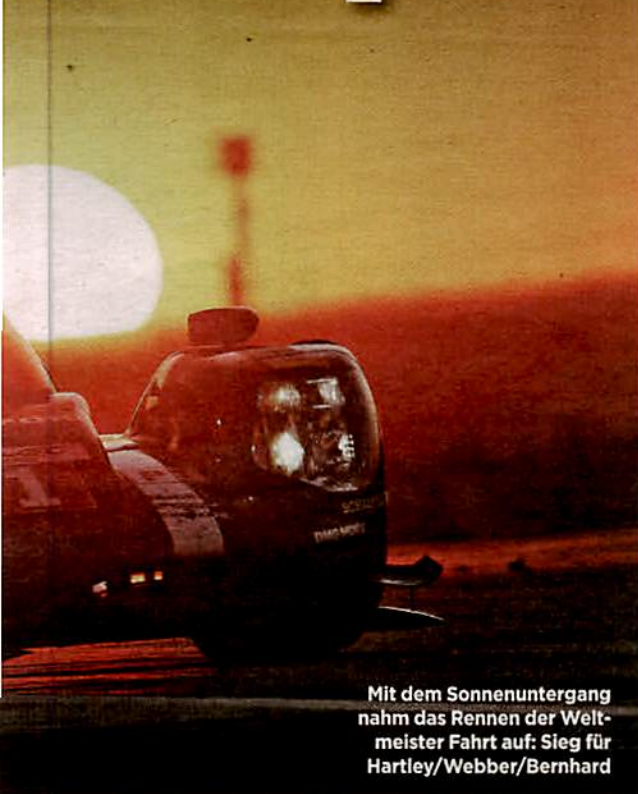
fristiger Stromausfall einen Reset erforderlich machte. Zwar übernahm erst das Schwesterauto von André Lotterer, Benoît Tréluyer und Marcel Fässler die Führung vor dem Porsche von Mark Webber, Timo Bernhard und Brendon Hartley. Audi lag mit 35 Sekunden vorne. Doch dann kam die dritte Full Course Yellow zwei Stunden vor Rennende: Alle LMP1-Autos hatten bereits gestoppt, außer dem zweitplatzierten Porsche 919 Hybrid. Der konnte unter Gelb einen großen Service abspulen, aus 35 Sekunden Rückstand wurde eine Führung von 18 Sekunden, das ergab einen famosen Netto-Zeitgewinn von 53 Sekunden – Schwein gehabt!

Derweil ging es bei Audi weiter bergab: Nur neun Runden



Schnellstes Auto, aber unglücklich: Audi führt zu Beginn klar

Triumph



Mit dem Sonnenuntergang nahm das Rennen der Weltmeister Fahrt auf: Sieg für Hartley/Webber/Bernhard

später sorgte ein Feindkontakt des zweitplatzierten Audi mit einem zur Überrundung anstehenden Ford GT für einen wüsten Dreher von Tréluyer samt nachfolgendem Einschlag. Die Reparatur kostete 7:50 Minuten – und alle Chancen auf eine gute Platzierung. Die vierte Gelbphase machte die Angelegenheit für den Schwester-Audi nicht besser, denn eine nicht ordnungsgemäß geschlossene Tür zwang zu einem zusätzlichen Stopp – wieder waren 30 Sekunden beim Teufel.

90 Minuten vor Rennende schob sich alles zu einem unerwarteten Trio an der Spitze zusammen: Das Audi-Pech und das Glück in der Gelbphase brachte Porsche in Führung, doch bei der dritten und vierten

Gelbphase profitierte auch der Toyota von Kamui Kobayashi. Stéphane Sarrazin und Mike Conway: Die lagen jetzt plötzlich auf Platz 2 – nur 13 Sekunden hinter dem Porsche, aber über 30 Sekunden vor dem Audi mit der Startnummer 8.

Porsche führt WM weiter an

Bei Audi blies Schlussfahrer Lucas di Grassi zur Attacke und fing den zweitplatzierten Toyota dank eines sehr guten Doppelstints noch ab. Porsche vor Audi und vor Toyota, und alle lagen im Ziel innerhalb von nur 26 Sekunden – eigentlich ein perfektes LMPI-Ergebnis. Doch bei Audi war man bitterlich enttäuscht, ein Erfolgserlebnis wäre dringend nötig gewesen, um die stark ansteigende Formkurve des R18 zu belegen.

«Irgendwann zählt auch das Argument Pech nicht mehr», grantelte Joest-Teamchef Ralf Jüttner. Bei Toyota war man mit dem gezeigten Formanstieg sehr zufrieden – und hofft für Fuji auf den ersten Saisonsieg. Bei Porsche sonnt man sich im Hochgefühl – aber auch im klaren Wissen, das jede Glücksträhne mal endet. Die Führung in beiden WM-Wertungen ist solide, auch wenn die Le-Mans-Sieger Marc Lieb, Neel Jani und Romain Dumas in Austin nur Vierte wurden. ♦



Auch profitiert: Toyota auf P3

LMP2 Austin

Signatech-Alpine siegt überlegen



Schon der vierte Saisonsieg: Alpine fuhr in einer eigenen Liga

Von MARCUS SCHURIG

Das in der Punktwertung der LMP2-Klasse führende Signatech-Alpine-Team siegte auch in Austin – mit großer Dominanz.

Die LMP2-Klasse ist für ihre Ausgeglichenheit berühmt, aber beim WM-Lauf in Austin ramnten die Signatech-Alpine-Piloten Nicolas Lapierre, Stéphane Richelmi und Gustavo Menezes die Konkurrenz in Grund und Boden und siegten mit Rundenvorsprung. Der Grund: Das französische Team

hatte alle Gegner bei den Gelbphasen strategisch vorgeführt. Dazu blieb man auch auf der Strecke fehlerfrei – die Folge war der vierte Saisonsieg. Schon im Qualifying hatte man die Konkurrenz gedemütigt. Vorsprung: eine volle Sekunde. «Unser Auto war heute schlicht fantastisch», lobte Lapierre.

Platz 2 holte das RGR-Sport-Team (Albuquerque/Senna/Gonzalez), die mit 14 Sekunden die Oberhand über das G-Drive-Team behielten, wo auch René Rast fährt. G-Drive war dabei der große Verlierer bei den zahlreichen Gelbphasen. ♦

GT-Klassen Austin

Aston Martin doppelt nach

Von MARCUS SCHURIG

Nach dem Sieg in Mexiko waren die Dunlop-bereiften Aston Martin Vantage auch in der sengenden Hitze von Texas die Messlatte in der GTE-Pro-Kategorie.

Pole-Position und Klassensieg in Austin – die Aston-Martin-Piloten Nicki Thiim und Marco Sörensen hatten in Texas alles fest im Griff und lagen über das gesamte Rennen immer in Füh-

rung. Nur der Top-Ferrari von Gianmaria Bruni und James Calado vermochte über die Renndistanz halbwegs den Anschluss zu halten.

Doch im Ziel fehlten letztlich elf Sekunden auf Aston Martin, obwohl die Briten nach dem klaren Klassensieg in Mexiko über die BoP sogar noch einen kleineren Restriktor verpasst bekommen hatten. «Für mich war es heute besonders wichtig, einen fehlerfreien Job abzuliefern», so Thiim nach dem



Zweiter Sieg in Folge: Aston Martin führt die WM-Wertungen an

KOMPAKT

»» Alex Hitzinger Der Ex-Technikchef des Porsche-LMPI-Teams stattete seinen ehemaligen Kollegen in Austin einen Besuch ab. Der Bayer arbeitet seit April 2016 für ein amerikanisches Unternehmen mit Sitz in San Francisco.

»» **Kalender 2017** Der Kalender der Langstrecken-WM für 2017 soll am kommenden Donnerstag veröffentlicht werden. Einzige Änderung: Der Prolog-Test findet 2017 in Monza und nicht mehr in Le Castellet statt. Mexiko erhält nach Unstimmigkeiten eine zweite Chance, auch Austin bleibt im Kalender. Erst 2018 könnte es größere Änderungen geben, mit Bezug auf die süd- und nordamerikanischen Rennen ebenso wie beim Saisonfinale im Mittleren Osten.

»» **BMW/ISCC** Ganz offenbar plant BMW Änderungen beim Fahreraufgebot in der amerikanischen IMSA-Serie: Beim Vortest in Austin probierte Alex Sims den M6 GTLM aus. Aus Kreisen des Teams wird das als Indiz gewertet, dass Änderungen zu erwarten sind. Die Fahrer benennt BMW, nicht das Rahal-Team. ♦ MCS

Rennen, «weil ich in Mexiko durch einen Fehler den möglichen Sieg verweigert hatte.» Mit dem erneuten Sieg in Austin verteidigte Aston Martin auch die Führung in der Hersteller- und Fahrerwertung.

Aston-Topspeed in der Kritik

«Gegen Aston Martin hatten wir heute null Chancen, die hatten auf den Geraden einen um 10 km/h höheren Topspeed und waren deshalb unantastbar», so Bruni nach dem Rennen. Das AF-Corse-Schwesterauto von Davide Rigon und Sam Bird belegte Platz 3, Ford und Porsche fehlte die Pace, um ganz vorne mitzumischen.

Auch in der GTE-Am-Klasse konnte Aston Martin – hier Michelin-bereift – groß abräumen: Paul Dalla Lana, Pedro Lamy und Mathias Lauda verwandelten die Pole-Position in einen ungefährdeten Sieg in der gemischten Amateurlasse. Im Ziel hatten sie über eine Minute Vorsprung auf den Porsche 911 RSR des KCMG-Teams von Wolf Henzler, Joel Camathias und Christian Ried. ♦

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Austin, Texas/USA: 17. September 2016; 6. von 9 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,513 km, 31 Teams gestartet, 29 gewertet, Wetter/Strecke: sonnig (klar)/trocken; bis 35 Grad Luft-, bis 43 Grad Streckentemperatur.

| Platz | Klasse (MJ) | Nr. | Fahrer | Team/Fahrzeug | Reifen | Distanz/Rückstand |
|------------------|-------------|-----|-------------------------------------|---|----------|-------------------|
| 1. | LMP1-H (8) | 1 | Bernhard/Webber/Hartley | Porsche Team/Porsche 919 Hybrid | Michelin | 186 Runden |
| 2. | LMP1-H (6) | 8 | Di Grassi/Duval/Jarvis | Audi Sport Team Joest/Audi R18 | Michelin | +23,641 sec. |
| 3. | LMP1-H (8) | 6 | Sarrazin/Conway/Kobayashi | Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 - Hybrid | Michelin | +26,096 |
| 4. | LMP1-H (8) | 2 | Dumas/Jani/Lieb | Porsche Team/Porsche 919 Hybrid | Michelin | +1 Runde |
| 5. | LMP1-H (8) | 5 | Davidson/Buemi/Nakajima | Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 - Hybrid | Michelin | +2 Runden |
| 6. | LMP1-H (6) | 7 | Fässler/Lotterer/Tréluyer | Audi Sport Team Joest/Audi R18 | Michelin | +6 Runden |
| 7. | LMP1 | 13 | Tuscher/Kraihamer/Imperatori | Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER | Dunlop | +12 Runden |
| 8. | LMP2 | 36 | Menezes/Lapierre/Richelmi | Signatech Alpine/Alpine A460 - Nissan | Dunlop | +14 Runden |
| 9. | LMP2 | 43 | Gonzalez/Albuquerque/Senna | RGR Sport by Morand/Ligier JS P2 - Nissan | Dunlop | +15 Runden |
| 10. | LMP2 | 26 | Rusinov/Rast/Brundle | G-Drive Racing/Oreca 05 - Nissan | Dunlop | +15 Runden |
| 11. | LMP1 | 4 | Trummer/Webb | ByKolles Racing Team/CLM P1/01 - AER | Dunlop | +16 Runden |
| 12. | LMP2 | 27 | Minassian/Mediani | SMP Racing/BR01 - Nissan | Dunlop | +18 Runden |
| 13. | LMP2 | 31 | Dalziel/Derani/Cumming | Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - Nissan | Michelin | +18 Runden |
| 14. | LMP2 | 37 | Petrov/Ladygin/Shaytar | SMP Racing/BR01 - Nissan | Dunlop | +19 Runden |
| 15. | LMP2 | 30 | Sharp/Brown/Van Overbeek | Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - Nissan | Michelin | +20 Runden |
| 16. | GTE-Pro | 95 | Thiim/Sørensen | Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage | Dunlop | +23 Runden |
| 17. | GTE-Pro | 51 | Bruni/Calado | AF Corse/Ferrari 488 GTE | Michelin | +23 Runden |
| 18. | GTE-Pro | 71 | Rigon/Bird | AF Corse/Ferrari 488 GTE | Michelin | +24 Runden |
| 19. | GTE-Pro | 67 | Franchitti/Priaux/Tincknell | Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT | Michelin | +24 Runden |
| 20. | GTE-Pro | 97 | Turner/Rees | Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage | Dunlop | +24 Runden |
| 21. | GTE-Pro | 77 | Lietz/Christensen | Dempsey-Proton Racing/Porsche 911 RSR (2016) | Michelin | +25 Runden |
| 22. | GTE-Am | 98 | Dalla Lana/Lamy/Lauda | Aston Martin Racing/Aston Martin V8 Vantage | Michelin | +28 Runden |
| 23. | GTE-Am | 78 | Ried/Henzler/Camathias | KCMG/Porsche 911 RSR | Michelin | +28 Runden |
| 24. | GTE-Am | 50 | Viljoen/Ragues/Taylor | Larbre Compétition/Chevrolet Corvette C7 | Michelin | +29 Runden |
| 25. | GTE-Am | 86 | Wainwright/Carroll/Barker | Gulf Racing/Porsche 911 RSR | Michelin | +33 Runden |
| 26. | LMP2 | 35 | Cheng/Tung/Panciatici | Baxi DC Racing Alpine/Alpine A460 - Nissan | Dunlop | +33 Runden |
| 27. | GTE-Am | 88 | Al Qubaisi/Heinemeier-Hansson/Estre | Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR | Michelin | +33 Runden |
| 28. | GTE-Am | 83 | Perrodo/Collard/Aguias | AF Corse/Ferrari F458 Italia | Michelin | +39 Runden |
| 28. | GTE-Pro | 66 | Mücke/Pla | Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT | Michelin | +42 Runden |
| nicht klassiert: | | | | | | |
| | LMP2 | 42 | Leventis/Williamson/Kane | Strakka Racing/Gibson 0155 - Nissan | Dunlop | +29 Runden |
| | LMP2 | 44 | Rao/Bradley/Merhi | Manor/Oreca 05 - Nissan | Dunlop | +128 Runden |

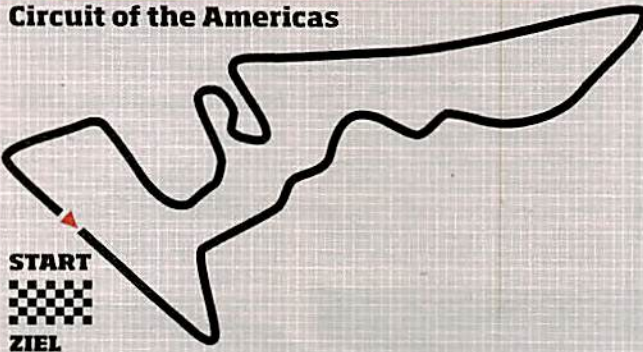
Schnellste Runde: Duval (Audi), Runde 4, 1:47,052 (= 185,5 km/h)

Nächstes Rennen: 16. Oktober, Fuji (J)
Internet: www.fiawec.com



STRECKE

Circuit of the Americas



Sieg-Hattrick geschafft (v.l.): Hartley/Webber/Bernhard

QUALIFYING

| LMP1 | Durchschnittszeit | LMP2 | Durchschnittszeit | GTE-Pro | Durchschnittszeit | GTE-Am | Durchschnittszeit |
|------------------------------|-------------------|----------------------------|--|------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|
| 1. Audi R18 (#7) | 1:45,750 | 1. Signatech/Alpine (#36) | 1:55,892 | 1. Aston Martin Racing (#95) | 2:04,610 | 1. Aston Martin Racing (#98) | 2:07,683 |
| 2. Audi R18 (#7) | 1:45,983 | 2. Manor/Oreca (#44) | 1:56,873 | 2. AF Corse/Ferrari (#71) | 2:04,652 | 2. A. D.,-Proton/Porsche (#88) | 2:08,295 |
| 3. Porsche 919 Hybrid (#1) | 1:46,560 | 3. RGR Morand/Ligier (#43) | 1:57,367 | 3. Ganassi UK/Ford (#66) | 2:04,804 | 3. KCMG/Porsche (#78) | 2:08,816 |
| 4. Toyota TS 050 Hybrid (#6) | 1:47,218 | 4. Strakka/Gibson (#42) | 1:57,536 | 4. AF Corse/Ferrari (#51) | 2:04,821 | 4. Gulf/Porsche (#86) | 2:09,119 |
| 5. Porsche 919 Hybrid (#2) | 1:47,331 | 5. Baxi DC/Alpine (#35) | 1:58,060 | 5. Aston Martin Racing (#97) | 2:04,889 | 5. AF Corse/Ferrari (#83) | 2:09,187 |
| 6. Toyota TS 050 Hybrid (#5) | 1:48,584 | 6. SMP Racing/BR01 (#37) | 1:58,379 | 6. Ganassi UK/Ford (#67) | 2:05,057 | 6. Larbre/Corvette (#50) | 2:09,190 |
| 7. Rebellion R-One (#13) | 1:53,646 | 7. ESM/Ligier (#31) | 1:58,394 | | | | |
| 8. ByKolles/CLM P1/01 (#4) | 1:54,577 | 8. SMP Racing/BR01 (#27) | 1:58,769 | | | | |
| | | 9. ESM/Ligier (#30) | 2:00,631 | | | | |
| | | 10. G-Drive/Oreca (#26) | 1:57,208* | | | | |
| | | | *Strafversetzt (nur eine Zeit gesetzt) | | | | |

WM-STÄNDE WEC

| Fahrer LMP | |
|--------------------------|------|
| 1. Marc Lieb | 130 |
| Neel Jani | 130 |
| Romain Dumas | 130 |
| 4. Loïc Duval | 92,5 |
| Lucas di Grassi | 92,5 |
| Oliver Jarvis | 92,5 |
| 7. Kamui Kobayashi | 92 |
| Mike Conway | 92 |
| Stéphane Sarrazin | 92 |
| 10. Brendon Hartley | 78,5 |
| Mark Webber | 78,5 |
| Timo Bernhard | 78,5 |
| 13. André Lotterer | 78 |
| Marcel Fässler | 78 |
| 15. Alexandre Imperatori | 52 |
| Dominik Kraihamer | 52 |
| Mathéo Tuscher | 52 |
| 18. Benoît Tréluyer | 44 |
| 19. Gustavo Menezes | 44 |
| Nicolas Lapierre | 44 |
| Stéphane Richelmi | 44 |

| Hersteller LMP | |
|----------------|-----|
| 1. Porsche | 238 |
| 2. Audi | 185 |
| 3. Toyota | 137 |

| Privatteams LMP1 | |
|------------------------------|-----|
| 1. Rebellion Racing (#13) | 125 |
| 2. Rebellion Racing (#12) | 104 |
| 3. ByKolles Racing Team (#4) | 66 |

| Teams LMP2 | |
|---------------------------------|-----|
| 1. Signatech Alpine (#36) | 156 |
| 2. RGR Sport by Morand (#43) | 118 |
| 3. G-Drive Racing (#26) | 88 |
| 4. Extr. Speed Motorsport (#31) | 84 |
| 5. SMP Racing (#37) | 58 |

| Fahrer GT | |
|-------------------------|------|
| 1. Marco Sørensen | 109 |
| Nicki Thiim | 109 |
| 3. Davide Rigon | 97 |
| Sam Bird | 97 |
| 5. Darren Turner | 95 |
| 6. Gianmaria Bruni | 80 |
| James Calado | 80 |
| 8. Richie Stanaway | 80 |
| 9. Oliver Pla | 73 |
| Stefan Mücke | 73 |
| 11. Billy Johnson | 60 |
| 12. Fernando Rees | 55 |
| 13. Marino Franchitti | 54,5 |
| Andy Priaux | 54,5 |
| Harry Tincknell | 54,5 |
| 16. Michael Christensen | 54 |
| Richard Lietz | 54 |
| 18. Emmanuel Collard | 48,5 |
| François Perrodo | 48,5 |
| Rui Aguias | 48,5 |

| Hersteller GT | |
|-----------------|-------|
| 1. Aston Martin | 215 |
| 2. Ferrari | 209 |
| 3. Ford | 133,5 |
| 4. Porsche | 96 |

| Teams GTE-Pro | |
|-------------------------------|-----|
| 1. Aston Martin Racing (#95) | 109 |
| 2. AF Corse (#71) | 97 |
| 3. Aston Martin Racing (#97) | 90 |
| 4. Ford Chip Ganassi UK (#66) | 84 |
| 5. AF Corse (#51) | 80 |

| Teams GTE-Am | |
|------------------------------|-----|
| 1. AF Corse (#83) | 137 |
| 2. Abu Dhabi-Proton (#88) | 104 |
| 3. Aston Martin Racing (#98) | 96 |
| 4. Larbre Compétition (#50) | 84 |
| 5. KCMG (#78) | 77 |

IMSA Sports Car Championship Austin

Porsche-Doppelsieg in Texas

Die GT-Schlacht in der IMSA-Sportwagenserie endete in Austin mit einem Porsche-Sieg der Piloten Frédéric Makowiecki und Earl Bamber. Das Rennen in der GT-Klasse dominierte eigentlich Ferrari – bis 20 Minuten vor Schluss...

Das schnellste Auto gewinnt am Ende nicht immer das Rennen – diese leidvolle Erfahrung musste auch das Risi-Ferrari-Team beim vorletzten Saisonlauf zur IMSA-Sportwagenmeisterschaft in Austin machen: Von Startplatz 2 schnappte sich Toni Vilander beim Start die Führung und führte das Rennen im ersten Stint souverän an. Einzig die beiden Werks-Porsche von Nick Tandy und Patrick Pilet sowie Frédéric Makowiecki und Earl Bamber konnten das Tempo des Ferrari 488 mitgehen.

Selbst nachdem Tandy die Führung zwischenzeitlich übernommen hatte, konnte sich Vilanders Teamkollege Giancarlo Fisichella in Runde 36

wieder am Porsche vorbeiziehen. Doch der hielt dagegen. Der leichte Kontakt beschädigte die Lenkung am Ford, die Reparatur dauerte zwölf Runden. Damit baute Corvette seine Führung in der Meisterschaft vor dem Finale in Braselton (Road Atlanta) weiter aus.

Teamorder bei Porsche

20 Minuten vor Schluss verlor Ferrari die Führung: Ein Stecker des Kabelbaums hatte sich gelöst und sorgte für Fehlzündungen sowie partielle Funkstille im Motorraum. Tandy übernahm die Führung, durfte aber offenbar nicht gewinnen, denn die Teamleitung befahl ihm, das Schwesterauto von Makowiecki und Bamber passieren zu lassen – angeblich, weil man sicherstellen wollte, nicht zum Opfer der in der Schlussphase stark aufkommenden Corvette von Jan Magnussen zu werden.

Das Meisterschaftsduell in der GTLM-Klasse zwischen Corvette (Gavin/Milner) und Ford (Briscoe/Westbrook) endete im Crash: Briscoe wollte im Kampf um Platz 5 in Runde

33 an Gavin vorbeiziehen. Doch der hielt dagegen. Der leichte Kontakt beschädigte die Lenkung am Ford, die Reparatur dauerte zwölf Runden. Damit baute Corvette seine Führung in der Meisterschaft vor dem Finale in Braselton (Road Atlanta) weiter aus.

Beim Kampf um den Gesamtsieg dominierten die Corvette-DP, am Ende siegte das Wayne-Taylor-Team mit 1,4 Sekunden vor Action Express. Jordan Taylor hatte es selbst spannend gemacht, weil er sich 13 Minuten vor Rennende drehte und dabei seinen Vorsprung von über zehn Sekunden aufbrauchte.

In der GTD-Klasse durften die Deutschen jubeln: Jens Klingmann und Bret Curtis holten im Turner-BMW M6 GT3 den Klassensieg: Klingmann übernahm beim letzten Stopp die Führung und schonte seine zum Überhitzen neigenden Hinterreifen so gekonnt, dass er die Führung bis ins Ziel behauptete – es war sein zweiter Sieg in der ISCC-Saison 2016. ♦ MCS



Porsche: GTLM-Sieg geholt



Austin-Gesamtsieger: J./R. Taylor

IMSA SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Austin/Texas (USA): 5.513 km; Rennen über 2:40 Stunden; 39 Autos gestartet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

1. R. Taylor/J. Taylor (Corvette DP) 75 Runden; 2. Cameron/Curran (Corvette DP) +1.421 sec.; 3. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) +47.256; 4. Long/Miller (Mazda Prototype) +1:46.420 min.; 5. van der Zande/Popow (Oreca FLM09) +1 Rd. (1. PC); 6. Alon/Kimber-Smith (Oreca FLM09) +1 Rd. (2. PC); 7. Frenck/Boulle (Oreca FLM09) +1 Rd. (3. PC); 8. Legge/Rayhall (DeltaWing DWC13) +1 Rd.; 9. McMurry/Junqueira (Oreca FLM09) +1 Rd. (4. PC); 10. Bamber/Makowiecki (Porsche 911 RSR) +1 Rd. (1. GTLM); 11. Gutierrez/Yacamán (Oreca FLM09) +1 Rd. (5. PC); 12. Pilet/Tandy (Porsche 911 RSR) +1 Rd. (2. GTLM); 13. Garcia/Magnussen (Chevrolet Corvette C7.R) +1 Rd. (3. GTLM); 14. Auberlen/Werner (BMW M6 GTLM) +2 Rdn. (4. GTLM); 15. Gavin/Milner (Chevrolet Corvette C7.R) +2 Rdn. (5. GTLM); 16. Goikhberg/Simpson (Oreca FLM09) +2 Rdn. (6. PC); 17. Hand/Müller (Ford GT) +2 Rdn. (6. GTLM); 18. Edwards/Luhr (BMW M6 GTLM) +2 Rdn. (7. GTLM); 19. Fisichella/Vilander (Ferrari 488 GTE) +2 Rdn. (8. GTLM); – Ferner: 22. Curtis/Klingmann (BMW M6 GT3) +4 Rdn. (1. GTD); 23. Sellers/Snow (Lamborghini Huracán GT3) +4 Rdn. (2. GTD); 24. Nielsen/Balzan (Ferrari 488 GT3) +4 Rdn. (3. GTD)

Nächstes Rennen: 1. Oktober, Braselton/Georgia (USA)
Internet: www.imsa.com

KTM X-Bow Battle Adria

Faas fuhr souverän zum Titel



Auch vom Regen nicht zu stoppen: Battle-Champ Steffen Faas



Schnelle Rookies (v.l.): Kemp, Meister Haghofer, Siemienczuk

Mit zwei Siegen beim Saisonfinale auf dem Adria Raceway sicherte sich Steffen Faas in souveräner Manier den Titel in der diesjährigen X-Bow Battle. Der 32-Jährige machte schon im verregneten ersten Lauf alles klar, indem er Titelrivale Holger Baumgartner sowie Jack Rotteveel auf die Plätze verwies.

Tags darauf lieferte sich der frisch gekürte Meister einen engen Kampf mit GT4-Laufsieger Dennis Retera, in dem der Deutsche letztlich knapp die Oberhand behielt. Baumgartner holte P3 und wie im Vorjahr den Vizetitel. Der dritte Tabellenrang ging an «Bob Bau».

Spannung bei den Rookies

Unerwartet spannend wurde es beim Finale noch einmal im Kampf um den Titel in der Rookies Challenge. Jörg Haghofer,

der als Tabellenführer und haushoher Favorit nach Italien gereist war, fiel im ersten Rennen aus. Dadurch hatte Bart Siemienczuk, der hinter Lauf-1-Sieger Sebastian Jakl und Marc Kemp Dritter wurde, plötzlich noch eine rechnerische Chance. Der Pole gewann dann auch den zweiten Lauf, doch Platz 6 reichte Haghofer zum Titel.

Auch das Finale in der Battle Endurance versprach Spannung. Um nur sechs Punkte getrennt kamen die Leader Uwe Schmidt/Georg Silbermayr und die Verfolger «Bob Bau»/Steffen Faas zum Finale. Letztere gewannen das Rennen. Gleichzeitig gelang den Tabellenführern aber eine Aufholjagd vom siebten Startplatz bis auf Platz 2, der dafür sorgte, dass man letztlich mit einem Punkt Rest-Vorsprung Meister wurde. ♦

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 1

Pos. Fahrer

1. Steffen Faas (D)
2. Holger Baumgartner (A)
3. Jack Rotteveel (NL)
4. Eike Angermayr (A)
5. Christian Loimayr (A)
6. Tomas Miniberger (CZ)

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 2

Pos. Fahrer

1. Steffen Faas (D)
2. Dennis Retera (NL)
3. Holger Baumgartner (A)
4. «Bob Bau» (A)
5. Charel Arendt (L)
6. Tomas Miniberger (CZ)

KTM

GRATULIERT DEN SIEGERN

XBB
X-BOW-BATTLE
ROOKIES
CHALLENGE

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von
Mike Rockenfeller
Audi Sport Team Phoenix

In dieser Saison ist es wirklich wie verhext: Zwei Events vor Ende der DTM-Saison befinde ich mich in der Gesamtwertung so weit hinten wie noch nie! Auch das Heimspiel am Nürburgring war für mich ziemlich ernüchternd, ohne dass ich eine echte Erklärung dafür hätte, warum das nun so war. Aber als Profisportler existiert in meinem Vokabular das Wort «aufgeben» natürlich nicht. Vielmehr spornt mich die aktuelle Situation zusätzlich an, sodass ich auch das kommende Rennwochenende am Hungaroring voll motiviert angehe. 2014 verzockten wir uns dort etwas mit dem Reifendruck, deshalb gab es damals «nur» Platz 10.

Angesichts der Ausgangslage wäre ein Punkteplatz diesmal aber schon ein echter Lichtblick. Der Hungaroring an sich ist nach dem Wegfall von Oschersleben dabei die rein von den Durchschnittsgeschwindigkeiten langsamste Strecke im Kalender. Das bedeutet, es ist mehr mechanischer Grip gefragt als anderswo. Im Gegensatz zum aerodynamischen Grip, der immer wichtiger wird,

je schneller eine Kurve ist, ist mechanischer Grip – durch Fahrwerk und Reifen – bei niedrigen Tempos wichtiger. Durch die vielen teils lang gezogenen Kurven ist die Aerodynamik jedoch trotzdem ein großer Faktor, weshalb wir – auch weil es nur eine lange Gerade gibt – auf unserem Schaeffler Audi RS 5 DTM mit viel Abtrieb ins Rennen gehen werden.

Genau da gilt es also, den wieder einmal extrem schwierigen Spagat zu schaffen. Denn wie vor Zandvoort schon erklärt: Um stabile Aero-Performance zu haben, darf das Fahrwerk nicht zu sehr nachgeben. Zu hart darf es aber eben auch nicht sein, denn auch die sogenannte «Combined Traction», also der kombinierte Grip, den ein Reifen an Quer- und Längskräften aufnehmen kann, ist hier besonders gefragt. Diesen Kompromiss gilt es zu treffen. Da die Strecke neu asphaltiert wurde, helfen uns unsere Daten von 2014 nur bedingt weiter. So fangen wir alle fast wieder bei null an. Vielleicht die große Chance für mich, einen Volltreffer zu landen.



bleibt motiviert und optimistisch: Mike Rockenfeller

SCHAEFFLER-NEWS

Schaeffler-Markenbotschafter Mike Rockenfeller besucht am Donnerstag vor dem DTM-Wochenende das FAG-Werk in Debrecen. Rund 100 Schaeffler-Mitarbeiter aus Debrecen und Szombathely werden «Rocky» anschließend an der Strecke anfeuern. Ein Schaeffler-Verkaufsbüro befindet sich zudem direkt in Budapest, nur 30 km vom Hungaroring entfernt.

Blancpain GT Series Endurance Cup Nürburgring

Eine Zitterpartie

von ARNO WESTER

Mit dem knappsten Zieleinlauf 2016 endete das Saisonfinale des Blancpain GT Series Endurance Cup auf dem Nürburgring. Trotz erster Nullrunde sicherte sich ein McLaren-Trio denkbar knapp den Titel.

Die Ausgangslage war klar: Das McLaren-Trio Rob Bell, Côme Ledogar und Shane Van Gisbergen hatte elf Punkte Vorsprung auf die nächsten Verfolger, die also mindestens P4 oder einen Podestplatz benötigten.

Von der Performance her war der Rowe-BMW chancenlos. Das zeichnete sich bereits im Pre-Qualifying ab, wo die Lamborghini im ersten Sektor und die Audi im zweiten sowie dritten Sektor die Topzeiten markierten. Die zuletzt überlegenen Mercedes-AMG GT3, die seit dem Sprintrennen in Budapest mit 15 kg Mehrgewicht antreten müssen, büßten fast eine halbe Sekunde pro Runde ein.

Obwohl sich der Automobil-Weltverband FIA noch nicht zu den Vorfällen in Spa äußerte, hat der Blancpain-Veranstalter SRO entschieden, dass Merce-



Die neuen Meister: Bell (l.) und Ledogar (fehlt: Van Gisbergen)

des-AMG in Bezug auf das Datenmapping die SRO-Regulationen beachten müsse. Dieser Hinweis ist ein deutliches Zeichen dafür, dass es sich beim Streitpunkt Zündwinkel um eine Interpretation, also eine Auslegung im Regelwerk handelt – und die FIA offenbar die Sichtweise von Mercedes-AMG vertritt. Deshalb soll, so hat MSA aus FIA-Kreisen erfahren, das Spa-Resultat noch keinesfalls in trockenen Tüchern sein!

Die weiteren Titelkandidaten Bentley, BMW und McLaren standen noch schlechter da. Was auch durch die Ränge 9

(Bentley), 10 (BMW, nach Aufholjagd von Startplatz 37) und 30 (McLaren, nach Kollisionen und Strafen) bestätigt wurde.

Engelhart im Finish vorn

Das McLaren-Trio, das ohne Van Gisbergen antrat, gewann trotzdem den Titel, weil Maxi Buhk im HTP-Mercedes knapp nicht das nötige Podium erreichen konnte (P4). Im spannenden Finish holte GRT-Lambo-Schlusspilot Christian Engelhart sich sowie Mirko Bortolotti und Rolf Ineichen mit 0,351 Sekunden Vorsprung den Sieg vor Laurens Vanthoor im WRT-Audi. ♦

Berg-EM

Miljkovic
PW-Champ

Beim Berg-EM-Finale im kroatischen Buzet galt es nur noch, den Champion bei den Produktionswagen zu ermitteln. Rennwagenmeister Simone Faggioli fuhr derzeit auf Sizilien seine elfte Italo-Meisterschaft ein.

Das wechselhafte Wetter in Buzet sorgte zwar für Durcheinander, doch der Serbe Nikola Miljkovic (21) im Mitsubishi Lancer ist nun jüngster Europameister aller Zeiten. Der Österreicher Christian Schweiger sicherte sich nach 2012 erneut den Vize-Titel. In der Tageswertung überzeugte Vize-Europameister Christian Merli (Osella) vor Milos Benes und Tourenwagensieger Karl Schagerl. ♦ TBU



EM-Titel: Nikola Miljkovic

Berg-SM

Die Kür für
Berguerand

Beim siebten und letzten Lauf der Schweizer Automobilbergmeisterschaft auf der Strecke von Saint-Denis/Les Paccots gewann mit Eric Berguerand der bereits feststehende Rennwagenmeister mit seinem modifizierten F3000-Lola. Hinter den weiteren Podiumsplatzierten Marcel Steiner (LobArt) und Simon Hugentobler (Formula Nippon-Reynard) klassierte sich schon Reto Meisel (Mercedes SLK 340) als schnellster Tourenwagenfahrer und sicherte sich damit auch dem Titel bei den «Hüslifahrern». Gesamtsieger des neu geschaffenen Bergcups wurde Danny Krieg im Expirro-STW-Audi. ♦ MG



Bergcup-Sieger: Danny Krieg

KOMPAKT

»» **Truck-EM** Beide Hauptrennen in Zolder entschied Tabellenführer Jochen Hahn (MAN) für sich. In den Sprintrennen siegte jeweils Adam Lacko (Freightliner).

»» **BTCC** Die Siege in den drei Silverstone-Rennen gingen an Tom Ingram (Toyota), Andrew Jordan (Ford) und Gordon Shedden (Honda).

»» **Supercars** Beim ersten «Enduro» in Sandown triumphierten Garth Tander und Warren Luff (Holden).

»» **RCN/GLP** RCN-Gesamtsieger beim siebten Lauf wurde Christopher Gerhard (Porsche). In der GLP gewannen erneut Udo und Oliver von Fragstein (Ford).

»» **Seat Leon Eurocup** Mikel Azcona und Alessandro Scalera fuhren je einen Sieg am Nürburgring ein.

»» **NASCAR** In der Euroserie holten in Adria Anthony Kumpen und Alon Day die Elite-1-Laufsiege. ♦ MBR

TCR Int. Series Singapur

Nash bleibt vorn

Jean-Karl Vernay (VW) und Mikhail Grachev (Honda) hießen die Sieger der Stadtrennen in Singapur. Das Titelrennen bleibt eng.

Vernay avancierte beim Auftritt im Rahmen des FI-GP zum Mann des Wochenendes. Als würde der ehemals auch im Formelsport erfolgreiche Franzose (u.a. Meister der Indy Lights) den Teamchefs im GP-Zirkus noch mal zeigen wollen, was ihnen entgangen ist. Im Qualifying drückte er der versammelten Gegnerschaft eine halbe Sekunde aufs Auge.

Dementsprechend mühelos wurde der erste Durchgang, nachdem er beim Start seine Führung verteidigen konnte.



Wieder Tabellen-Leader: Nash

Leopard-Racing-Teamkollege Stefano Comini übernahm mit Platz 2 zwischenzeitlich die Tabellenspitze.

Opel durch BoP eingebremst

Die war nach dem zweiten Lauf aber – trotz P4 für den Schweizer aus dem Tessin – schon wieder passé. Beim Sieg von Grachev (seinem vierten im laufenden Jahr) wurden die Seat-Fahrer Dusan Borkovic und James Nash Zweiter und Dritter.

Nash reichte das, um seinerseits wieder mit zwei Punkten Vorsprung die Tabellenspitze von Comini zurückzuholen. Auf Platz 3, schon 16 Punkte zurück, liegt Nashs Crash-Bamboo-Teamkollege Pepe Oriola.

Der Spanier kritisierte erneut die Balance of Performance (BoP), welche seiner Meinung nach die VW Golf noch immer bevorteile. «Ihre Autos waren speziell auf den Geraden viel schneller», so Pepe. Apropos BoP: Die traf auch Opel. Nach den Erfolgen in den nationalen Serien gab es fürs internationale Comeback 10 kg drauf und 5 Prozent Leistung runter. So reichte es für Pilot Jordi Oriola nur zu P12 und P11. ♦ MBR

DTC Zolder

Lauth Meister

Richtig spannend wird es beim Finale in Spa um die Krone in der Superproduction: Milenko Vukovic (Audi) feierte in Zolder einen Doppelsieg, während Doppel-Polemman Heiko Hammel (Ford) einmal ausfiel (Antriebswelle) und einmal P2 holte. Hammel führt nun mit nur noch zwei Punkten Vorsprung!

In der «Production 1» ließ sich Dirk Lauth (Mini) mit P2 und P3 vorzeitig zum Meister küren, während Ralf Glatzel (Ford) dort einen Doppelsieg holte. Auch in der Production 2 gab es mit Pavel Lefterov (VW) einen Zweifach-Sieger. ♦ MBR



Vorzeitig Meister: Lauth

NASCAR Joliet/Illinois

Truex: Startsieg

Die NASCAR ist in Joliet/Illinois (USA) in ihre entscheidende Phase gestartet. Zum Start der «Chase» gewann Toyota-Pilot Martin Truex jr.

Elliott seit 75 Runden geführt hatte. Neun Fahrer hatten das Auftaktrennen des zehn Rennen umfassenden «Chase» insgesamt angeführt.

Truex jr. hatte das Rennen von der fünften Position aus in Angriff genommen, verlor aber zwischenzeitlich wegen Reifenproblemen ein Runde auf die Konkurrenz. Sein bereits fünfter Saisonsieg – der sechste seiner Karriere – war auch der erste des Toyota-Piloten, den er sich in der «Chase» geholt hat. ♦ WHJ



M. Truex jr.

Truex sicherte sich den Sieg erst in der Schlussphase, als das auf 269 Runden angesetzte Rennen auf dem Chicagoland Speedway wegen der vierten und letzten Gelbphase um eine Runde verlängert wurde. Neutralisiert wurde das Rennen letztmals in der 262. Runde – oder als Rookie Chase

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Joliet/Illinois (USA): 270 Rdn. à 2,414 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
 1. Martin Truex Jr. (Toyota); 2. Joey Logano (Ford); 3. Chase Elliott (Chevrolet); 4. Ryan Blaney (Ford); 5. Brad Keselowski (Ford); 6. Denny Hamlin (Toyota); 7. Kasey Kahne (Chevrolet); 8. Kyle Busch (Toyota); 9. Matt Kenseth (Toyota); 10. Alex Bowman (Chevrolet); 11. Jamie McMurray (Chevrolet); 12. Jimmie Johnson (Chevrolet); 13. Kurt Busch (Chevrolet); 14. Austin Dillon (Chevrolet); 15. Carl Edwards (Toyota); 16. Tony Stewart (Chevrolet); 17. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 18. Kyle Larson (Chevrolet)
 Stand nach 27 von 36 Rennen: 1. Keselowski 2048 Punkte; 2. Truex Jr. 2046; 3. Kyle Busch 2045; 4. Hamlin 2044; 5. Logano 2042; 6. Kenseth 2038; 7. Elliott 2038; 8. Johnson 2035; 9. Edwards 2032; 10. Kurt Busch 2031; 11. McMurray 2030; 12. Stewart 2028; 13. Harvick 2027; 14. Dillon 2027; 15. Larson 2026; 16. Buescher 2016

Nächstes Rennen: 25. September, Loudon/New Hampshire (USA)
 Internet: www.nascar.com

Rallye-EM Lettland

Mit «bester Rallye» zum Titel

Von REINER KUHN

Marijan Griebel hat es geschafft! Mit dem Sieg in Lettland holte der Opel-Pilot den Junior-EM-Titel. Kajetan Kajetanowicz reichte Rang 4, um sich erneut zum Europameister zu küren.

Turbulentes Finale in der Junior-EM. Nach der neunten Wertungsprüfung trennen die bei-

den Titelkonkurrenten Griebel und Chris Ingram nur drei Sekunden. Doch ein Elektrikproblem im sonst zuverlässigen Opel Adam R2 von Ingram zwang den Briten zur Aufgabe. Im Schlusspurt musste sich Griebel wegen eines schleichen Plattfußes noch gegen Miko-Ove Niinemäe (Peugeot) wehren, behielt aber die Nerven und sicherte sich mit Co Pirmin Winklhofer den Erfolg.

«Ich glaube, das war die beste Rallye meines Lebens», jubelt der Pfälzer. «Der Druck, hier unbedingt gewinnen zu müssen, und das gegen diese extrem starke Konkurrenz, war unglaublich. Wir wussten, wir müssen voll angreifen und dürfen uns nicht den kleinsten Fehler erlauben.» Der ebenfalls stark aufgeigende Teamkollege Julius Tannert verspielte den möglichen Podiumsplatz durch

einen Überschlag auf WP 10. «Zum Glück landeten wir wieder auf den Rädern und konnten weiterfahren», meinte der Sachse, rettete Klassenrang 6 ins Ziel und hofft 2017 eine zweite EM-Saison im Werks-Opel bestreiten zu dürfen.

Kajetanowicz zum Zweiten

Auch in der EM fiel die Entscheidung vor dem Finale auf Zypern. Kajetanowicz (Ford)

reichte Platz 4 zur Titelverteidigung: «Wir hatten diese Saison viele Probleme, deshalb haben wir das verdient.» Den Gesamtsieg sicherte sich Lokalmatador Ralfs Sirmacis (Skoda), der sich klar gegen die Mitsubishi-Piloten Alexey Lukyanuk und Siim Plangi durchsetzte. Sirmacis verzichtete auf die Siegerparty («Morgen ist ein normaler Arbeitstag») und konzentriert sich auf das EM-Programm 2017. ♦



Beste EM-Junioren: Griebel und Co Winklhofer im Opel Adam R2



Lettland-Sieger: Sirmacis



Titel verteidigt: Kajetanowicz

RALLYE-EUROPEAMEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Lettland (LV), 9. von 10 EM-Läufen; 785,70 Gesamtkilometer mit 12 WPs über 207,75 km. 43 Teams am Start, 22 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken
 1. Sirmacis/Simins (LV/Skoda Fabia R5) in 1:43:11,2 h; 2. Lukyanuk/Kapustin (RUS/Mitsubishi Lancer Evo X) +1:04,3 min (Sieger ERC2-Wertung); 3. Plangi/Sarapu (EST/Mitsubishi Lancer Evo X) +1:48,3; 4. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +2:25,7; 5. Kisiels/Ronis (LV/Skoda Fabia R5) +5:03,7; 6. Neikšans/Jesse (LV/Mitsubishi Lancer Evo IX) +5:53,9; 7. Sviliš/Poška (LV/Mitsubishi Lancer Evo X) +5:54,1; 8. Kasperczyk/Syty (PL/Ford Fiesta R5) +6:52,1; 9. Botka/Szeles (HU/Citroën DS3 R5) +6:52,6; 10. Švedas/Sakalauskas (LT/Mitsubishi Lancer Evo IX) +7:02,9. Ferner: 14. Griebel/Winklhofer (D/Opel Adam R2) +9:34,4 (Sieger ERC3-Wertung); 19. Tannert/Thielen (D/LUX/Opel Adam R2) +10:48,6
 Leader: Sirmacis (WP 1-13/Ziel)
 WP-Bestzeiten: Sirmacis 11; Lukyanuk 2
 EM-Stand: (nach 9 von 10 Läufen): 1. Kajetanowicz, 181 Punkte, 2. Lukyanuk 120; 3. Sirmacis 118

Nächster Lauf: 07.–09.10.2016, Zypern Rallye (CY)
 Internet: www.fiaerc.com

NACHRICHTEN

Mehr Action durch WRC2 auf Korsika

Rallye-WM Für den nächsten WM-Lauf auf Korsika (29.9.-2.10.) haben sich insgesamt 77 Teams angemeldet. Mit einem Dutzend WRCs ist die Spitze ähnlich dünn besetzt wie in Deutschland. Mehr Action verspricht die WRC2: Zwar hält Skoda nur mit einem Werkswagen für Jan Kopecky gegen Tabellenführer Elfyn Evans (Ford). Hyundai schickt aber erstmals drei neue i20 R5 mit Kevin Abbring, Stéphane Sarrazin und Fabio Andolfi ins Rennen. Zudem dabei: die Asphalt-Routiniers François Delecour (Skoda) und Bryan Bouffier (Citroën).

Rallye Schweden zieht nach Norden

Rallye-WM Die Rallye Schweden (8.-12.2.2017) verändert sich. Der Servicepark soll weiter in Richtung Norden umziehen und auf dem Flugplatz in Torsby ein neues Zuhause finden. «Wir brauchen Veränderungen, um mehr Schneesicherheit zu haben», so Veranstalter Glenn Olsson. Neben neuen Prüfungen wird man weiterhin Strecken in Värmland und auch Teilen von Norwegen nutzen.

Peugeot mit neuem 3008 DKR zur Dakar

Marathon Rallye-Dakar-Sieger Peugeot stellt den in den vergangenen acht Monaten neu entwickelten 3008 DKR vor, der seinen erfolgreichen Vorgänger übertreffen soll. Der heckgetriebene Wüstenrenner soll bei der Zuverlässigkeit ebenso zugelegt haben wie bei der Fahrbarkeit. Durch den per Reglement künftig um einen auf 38 Millimeter verkleinerten Luftmenzengrenzer soll der 3,0-Liter-V6-Diesel rund 20 PS gegenüber dem von 2008 verlieren, doch durch eine neue Leistungscharakteristik schneller sein.

Jüngster Hansen holt EM-Titel

Rallycross-EM Kevin Hansen (Peugeot) dominierte beim vierten und vorletzten Lauf zur Rallycross-EM in Barcelona (E) die Qualifikation, siegte im Halbfinale und im Finale. Lohn der Mühe: Der 18-jährige Schwede holte den Titel bei den Supercars und tritt damit in die Fußstapfen seines Vaters Kenneth, der 14-mal (!) Europameister wurde. ♦ RK/SK

Rallycross-WM Barcelona

Ekström obenauf

Von SVEN KOPF

Das Titelduell spitzt sich zu. Kaum hatte Petter Solberg (Citroën) im französischen Lohéac die Tabellenführung zurückerobert, nahm Mattias Ekström (Audi) sie ihm im spanischen Barcelona wieder ab – und steht nun vor einer schweren Entscheidung.

Jetzt wird es richtig spannend. Denn während in Deutschland darüber diskutiert wird, ob und wie weit das Fahrerfeld der DTM zur kommenden Saison reduziert (MSa 39/16) wird, standen beim Rallycross-WM-Lauf in Barcelona mit Teilzeit-Gaststarter Timo Scheider (Seat) und Titelmitfavorit Ekström gleich zwei DTM-Asse im Fokus. Was auf den ersten Blick so aussah, als würden sich die beiden Audi-Werkspiloten womöglich nach neuen Betätigungsfeldern umsehen, hatte andere Gründe. Scheider, der hier im Vorjahr auf Anhieb einen WM-Zähler für das einzige deutsche WM-Team einfahren konnte, wurde erneut von René Münnich eingeladen, um an seiner Seite mitzutoben. Doch bereits im zweiten Qualifikationslauf übertrieb er es, knallte ohne



Zieht wieder Richtung WM-Titel: Ekström, gejagt von der Meute mit Larsson, Baumanis und Loeb

Fremdeinwirkung in die Bande und hatte damit einen Ausfall zu verschmerzen. Zwei 13. Plätze in den Qualifikationsläufen 3 und 4 reichten nicht. Durch den Ausfall kam der Rundstreckenpilot nur auf den undankbare Rang 17 und verpasste damit die Punkteränge denkbar knapp.

Anders bei Scheiders DTM-Kollege Ekström: Für den Schweden geht es derzeit um nicht weniger als die WM-Krone. Im ersten Semifinale stand

er in der ersten Startreihe direkt vor seinem Titel-Widersacher Petter Solberg (Citroën). Dem Titelverteidiger war «Eki» nach der Qualifikation bis auf einen Punkt auf die Pelle gerückt. Nun galt es, Solberg erneut hinter sich zu lassen und ihm die Tabellenführung zu entreißen. Der Plan ging auf. Ekström gewann das erste Semifinale, während Solberg als Vierter gar das Finale verpasste. Dort geigte Ekström souverän auf und siegte!

Die Krux: Nun stehen er und Arbeitgeber Audi vor der Entscheidung, ob der WM-Leader am 14. Oktober beim DTM-Finale in Hockenheim im Werksauto oder beim vorletzten Lauf zur Rallycross-WM im EKS-Audi S1 antritt. Noch sei es offen. Aber nach diesem Rennwochenende wird der WM-Leader sich mit den Entscheidungsträgern von Audi Sport zusammensetzen. Vieles spricht nun für einen WM-Start. ♦



Finaleinzug verpasst: Solberg



Diesmal ohne Punkte: Scheider

RALLYCROSS-WM / Resultate

Barcelona (E), 9. von 12 Läufen zur Rallycross-WM.

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

Halbfinals: 1. Lauf: 1. Ekström, 6 Punkte; 2. Hansen 5; 3. Larsson 4; 4. Solberg 3; 5. Eriksson 2; 6. Loeb 1. 2. Lauf: 1. Timerzyanov 6 Punkte; 2. Kristoffersson 5; 3. Baumanis 4; 4. Bakkerud 3; 5. Jeanney 2; 6. Heikkinen 1

Finale: 1. Ekström, 8 Punkte; 2. Hansen 5; 3. Timerzyanov 4; 4. Baumanis 3; 5. Larsson 2; 6. Kristoffersson 0 (disqualifiziert)

WM-Stand: 1. Ekström, 204 Punkte; 2. Solberg 194; 3. Kristoffersson 178; 4. Bakkerud 173; 5. Loeb 154; 6. Hansen 143; 7. Heikkinen 113; 8. Larsson 85; 9. Timerzyanov 84; 10. Baumanis 75.

Nächster Lauf: 28.-30. September 2016, Riga (LV)

Internet: www.fiaworldrallycross.com

NACHGEHAKT BEI René Münnich

(39/D) Der Toppilot über DTM-Ass und Teamkollege Timo Scheider, seine Saison sowie das WM-Heimspiel in Buxtehude.



Von SVEN KOPF

? Warum habt ihr Timo Scheider erneut ins Team geholt? Weil er prima zu uns passt. Vergangene Saison testete Timo in Lohéac und überzeugte danach auch bei seinem Debüt in Barcelona. Mit seiner Streckenkenntnis und Erfahrung war er hier die naheliegende Wahl.

? Bei welchen Saisonläufen kommt er noch zum Einsatz? Timo wird beim nächsten WM-Lauf in Riga in unserem Auto sitzen. Weitere Starts sind nicht ausgeschlossen.

? Auf dem Estering bei Buxtehude wird er wegen der Terminüberschneidung mit dem DTM-Finale aber sicher fehlen. Wer sitzt beim Heimspiel im zweiten Seat? Wir planen mit Europameister Tommy Rustad. Er verfügt über sehr viel Erfahrung und

war dort auch im Vorjahr sehr schnell unterwegs.

? In Kanada und Frankreich hast du WM-Punkte geholt, und dein Ex-Teamkollege Reinis Nitiss erreichte in Lohéac gar das Finale. Dein Zwischenfazit? 2016 ist ein Entwicklungs- und Lehrjahr. Die Autos sind nagelneu. Im Dezember haben wir die Chassis von Seat bekommen und alles versucht, in drei Monaten zwei einsatzfähige Autos an den Start zu bringen. Wir entwickeln das Paket ständig weiter. Aber wegen des engen WM-Kalenders bleibt kaum Zeit für ausgiebige Testfahrten. Zudem ist der Wettbewerb enorm: Egal wo, alle sind eine Sekunde schneller als 2015. Auch wenn wir mit den Resultaten noch nicht zufrieden sind, das Ergebnis in Frankreich hat gezeigt, dass wir auf einem guten Weg sind.

MotoGP

Die Zeit ist reif für neue Konzepte

Von IMRE PAULOVITS

Die technische Vielfalt in der MotoGP schien sich in der letzten Zeit immer mehr auf ein Minimum zu reduzieren. Doch die Werke trauen sich wieder zu experimentieren.

Als die MotoGP-Klasse 2002 ins Leben gerufen wurde, war es eine wilde Zeit der Experimente. Jeder Hersteller hatte eine andere Idee, wie man nach einer 30-jährigen Zweitakt-Ära das meiste aus einem Tausender-Viertakt-Prototyp holt. Da gab es Motoren von drei bis fünf Zylindern, in Reihe und in V-Form, bei den Fahrwerken gab es Alu und Stahl, dazu gingen die Hersteller auch bei der Aerodynamik unterschiedliche Wege.

Als dann die Zeit der finanziellen Krise kam, traute sich niemand mehr wirklich zu investieren, es wurden eher Lösungen kopiert, die bei der Konkurrenz stärker waren. Da es mit der gleichzeitigen Einführung der Einheitsreifen darum ging, sein Motorrad auf diese zu optimieren, wurde dieser Trend noch verstärkt. Selbst Ducati, die zuvor ein grundlegend anderes Konzept verfolgt hatten als die Japaner, schwenkte ein und verwendete seither wie alle anderen einen Aluminium-Rahmen. Bei den Motoren hat sich die Bandbreite ebenfalls reduziert, und bis auf die neu eingestiegenen Hersteller haben die Hersteller an ihren teils ein Jahrzehnt alten Konzepten festgehalten. Und bei den Bremsen und Feder-elementen haben sich die besten, genauer gesagt Öhlins



Alex Márquez auf getarnter Werks-Honda: Es dürfte bald nicht bei der Motoren-Innovation bleiben

und Brembo, eine Monopolisten-Position erobert, weil niemand bereit war, das Risiko auf sich zu nehmen und in ein anderes Fabrikat zu investieren, selbst wenn dort neue Ideen auf die Dauer vielleicht zu einem Wettbewerbsvorteil geführt hätten.

Konkurrenz belebt Geschäft

Doch wie es scheint, kommt jetzt wieder Bewegung rein. KTM steigt mit einem Motorrad ein, das ganz auf der DNA

des österreichischen Herstellers aufgebaut ist. Stahl-Gitterrohrrahmen, Feder-elemente des konzerneigenen Herstellers WP. Dazu beginnt Honda, die früher für die Innovations- und Experimentierfreudigkeit ihrer Rennabteilung bekannt waren und über die Jahre in Bezug auf Zylinderzahl, Zylinderwinkel und Zündfolge etliche Änderungen gemacht haben, wieder an diese Zeiten anzuknüpfen. Für dieses Jahr haben sie die Drehrichtung der Kur-

belwelle rumgedreht, in Misano hatten sie bei ihrem privaten Test Motoren mit zwei unterschiedlichen Zündfolgen dabei.

Natürlich spielt bei all dem auch die Konkurrenzsituation eine Rolle. Der größte Motorradhersteller der Welt hatte das Konzept mit der leichten, vorwärtsdrehenden Kurbelwelle ausgereizt, und mit dem Wechsel auf die Einheits-elektronik konnten sie all ihre fortschrittlichen Strategien zur elektronischen Zählung eines

aggressiven Motors nicht mehr anwenden.

Konstanz gibt Rückhalt

Dass die Dorna für die nächsten Jahre eine finanzielle Sicherheit für die Teams und die Hersteller geschaffen hat, wird den Mut zu neuen technischen Experimenten sicherlich noch weiter vorantreiben, denn die Stabilität des Reglements und die Sicherheit um die Zukunft der MotoGP rechtfertigt Investitionen, und die aktuelle Konkurrenzsituation fordert sie geradezu.

Wenn auch die Flügel-Entwicklung durch das Reglement nicht mehr weiterverfolgt werden kann, hat sie wohl die Techniker für die Möglichkeiten, die in der Aerodynamik brachliegen, sensibilisiert. Letzte Woche hatte die Grand Prix Commission zwar eine weitere Präzisierung des Reglements herumgeschickt, in der den Herstellern mitgeteilt wurde, dass die Verkleidungsfront nicht mehr als 150 mm zum Lot durch die Vorderachse schräg gestellt werden darf, um Abtrieb zu erzeugen, doch längst beschäftigen sich die Aerodynamiker um den äußeren und inneren Flow an den Verkleidungen und schauen sich bei ihren Auto-Kollegen um, wie diese ohne Flügelwerk Abtrieb erzeugen.

Noch nie hat es in einer Saison in der Königsklasse acht verschiedene Sieger gegeben, wie 2016, und das bei noch fünf ausstehenden Rennen. Ob die technische Innovation diesen Zustand beibehält oder ändert, muss sich zeigen. Aber wir erleben derzeit eine sehr spannende Ära. ♦

Superbike-WM

«Krummi» und Puccetti steigen auf

Randy Krummenacher bleibt bei Kawasaki Puccetti, steigt 2017 aber in die Superbike-WM auf.

Letzten Dienstag hat Randy Krummenacher seinen Vertrag für den Aufstieg in die Superbike-WM unterschrieben. «Ich habe in den letzten Monaten viel über das Verhandeln gelernt», grinst Krummenacher. «Ich hatte noch nie drei Optionen. In den letzten drei Wochen hat sich sehr viel an den Details dieser Optionen geändert, und je näher der Lausitzring herangerückt ist, desto klarer wurde, dass die Su-

perbike-WM-Option mit Puccetti das beste Gesamtpaket ist, das ich nächstes Jahr haben kann. Es ist eine Riesenchance für mich.»

Krummenacher wird sein Superbike-Abenteuer mit ersten Tests in November beginnen. Dafür werden zwei Motorräder aufgebaut. «Diese werden sehr ähnlich sein wie die des Werks-teams», verrät Krummenacher. «Wir kennen alle deren Zulieferer und können alle Teile bestellen, um das Motorrad möglichst ähnlich aufzubauen wie die Werks-Motorräder. Auch die Motoren werden wie beim Werks-Team von Akira kommen. Dazu

haben wir auch von Kawasaki Europa sehr viel Unterstützung.»

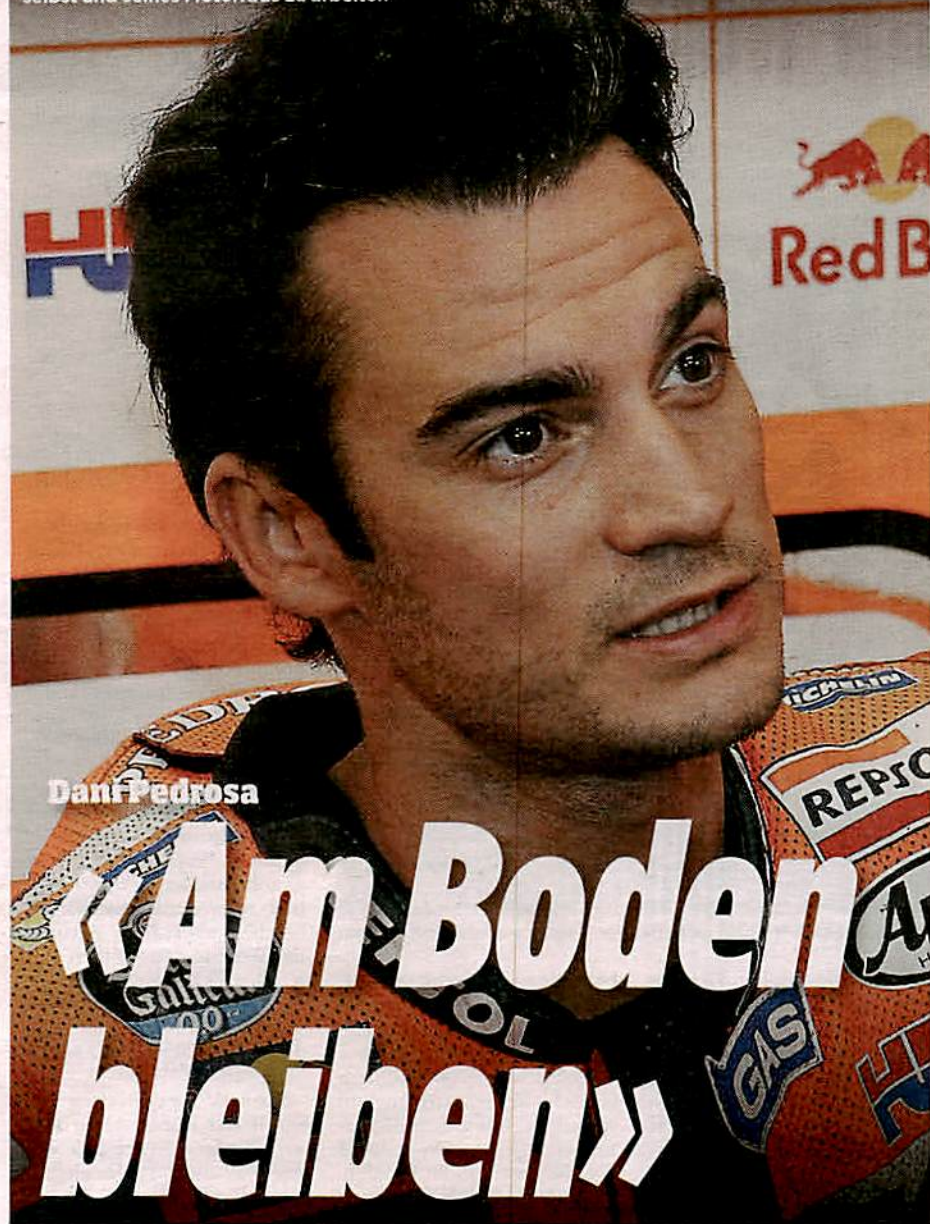
Krummenacher hat sehr viel Hoffnung dem Projekt gegenüber. «Der Manuel macht das nur, weil er genügend Budget hat. Das Motorrad wird für ganz vorne gut sein», so der 25-jährige Schweizer. «Ich selber werde aber wohl einige Zeit brauchen, um meinen Fahrstil umzustellen. Es liegt an mir, unser Potenzial zu zeigen.»

Teamchef Manuel Puccetti hegt ebenfalls große Hoffnungen: «Krummenacher bringt aus dem GP viel Wissen bei der Abstimmung mit», so Puccetti. ♦ IP



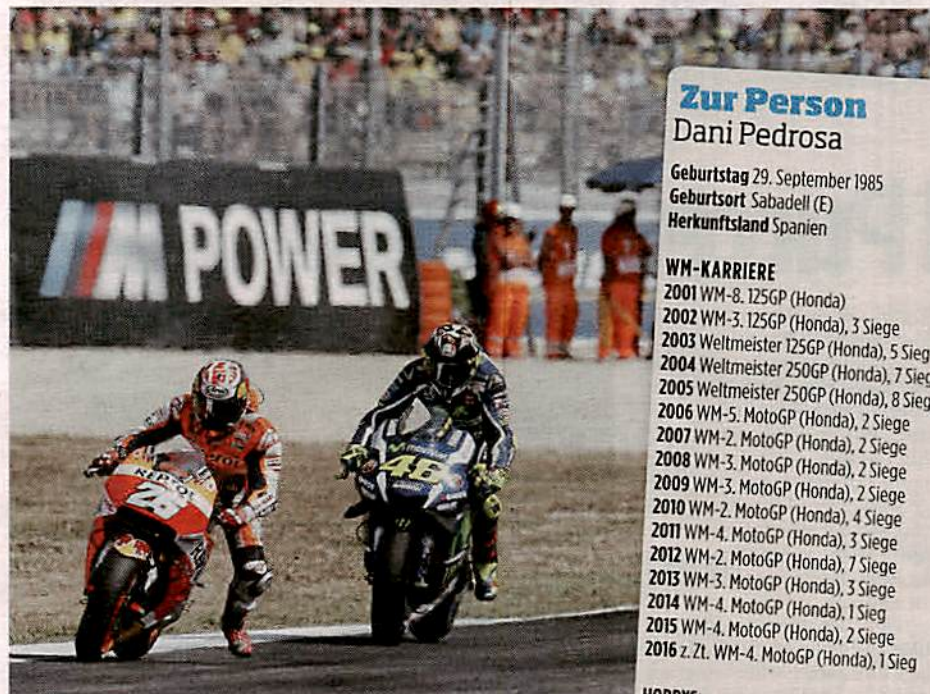
Randy Krummenacher: «Superbike-WM war beste Option.»

Dani Pedrosa: Nach Misano-Sieg noch mehr motiviert, hart an der Verbesserung von sich selbst und seines Motorrads zu arbeiten



Dani Pedrosa

«Am Boden bleiben»



Die Entscheidung in Misano: Pedrosa konnte Rossi überrumpeln

Zur Person

Dani Pedrosa

Geburtsdag 29. September 1985
Geburtsort Sabadell (E)
Herkunftsland Spanien

WM-KARRIERE

2001 WM-8. 125GP (Honda)
2002 WM-3. 125GP (Honda), 3 Siege
2003 Weltmeister 125GP (Honda), 5 Siege
2004 Weltmeister 250GP (Honda), 7 Siege
2005 Weltmeister 250GP (Honda), 8 Siege
2006 WM-5. MotoGP (Honda), 2 Siege
2007 WM-2. MotoGP (Honda), 2 Siege
2008 WM-3. MotoGP (Honda), 2 Siege
2009 WM-3. MotoGP (Honda), 2 Siege
2010 WM-2. MotoGP (Honda), 4 Siege
2011 WM-4. MotoGP (Honda), 3 Siege
2012 WM-2. MotoGP (Honda), 7 Siege
2013 WM-3. MotoGP (Honda), 3 Siege
2014 WM-4. MotoGP (Honda), 1 Sieg
2015 WM-4. MotoGP (Honda), 2 Siege
2016 z.Zt. WM-4. MotoGP (Honda), 1 Sieg

HOBBYS:

Radfahren, Trial, Videospiele

Von IMRE PAULOVITS

Nach einem durchwachsenden Saisonbeginn fand Dani Pedrosa in Misano wieder zu seiner Siegerform. Im MSa-Interview erklärt der 30-jährige Spanier die Hintergründe.

Dein Crewchief Ramón Aurin hat gesagt, Dani Pedrosa sel zurück. Wirst du nun ständig wieder an der Spitze dabei sein?

DANI PEDROSA: In Misano konnte ich das, aber wie wir es in dieser Saison gesehen haben, gibt es bei jedem Rennen andere Fahrer, die sehr schnell sein können, die die Pole-Position rausfahren und ein gutes Rennen haben. Beim nächsten Mal fällt es ihnen schwer, in die Q2 zu kommen. Deshalb ist es sehr wichtig, immer fokussiert zu bleiben, so wie wir es in Misano und wie wir es bei den letzten Rennen waren. Wir können nach dem Sieg nicht ausspannen, wir müssen weiterarbeiten. Der Sieg fühlt sich sehr gut an, und er gibt uns Motivation für die nächsten Rennen. Aber die restlichen Fahrer, die in Misano nicht gewinnen konnten, werden motiviert sein, es bei den nächsten Rennen besser zu machen. Darüber müssen wir uns im Klaren sein, um auch in Zukunft stark zu sein.

Der Sieg in Misano schien dir leicht von der Hand gegangen zu sein.

Nein, ich musste auch im Rennen hart dafür arbeiten. Ich hatte einen recht guten Start und konnte gleich etwa zwei Plätze gutmachen, aber ich war in den ersten Runden nicht superschnell. Valentino und Jorge waren es aber. Als Valentino die Spitze übernommen hat, ist er richtig davongefahren. Als ich Vierter war, war ich etliche Runden alleine. Ich wusste, dass ich eine recht gute Pace habe. Die Pace, die ich zu Mitte und Ende des Rennens fahren konnte, hat sich dann als sehr stark erwiesen. So habe ich versucht, fokussiert zu bleiben und mein Ding durchzuziehen. Stück für Stück konnte ich dann nach vorne kommen. Als ich an Valentino Rossi vorbei war, blieb ich weiter konzentriert und konnte den Sieg dann ins Ziel bringen.

Wie hast du Valentino Rossi überholen können?

In den letzten Runden eines Rennens wird es immer schwieriger, präzise zu fahren. Valentino ist auf der Bremse sehr stark, dazu war er es diesmal auch am Ausgang der meisten Kurven. Da war es sehr schwierig, eine Stelle fürs Überholen zu finden. Ich bin dann sehr gut aus der Kurve zuvor gekommen, war sehr nah dran und dachte, das ist meine Chance. Dann hat er noch später gebremst, und es wurde sehr eng. Ich musste noch tiefer reinbrem-

sen, als ich eigentlich wollte, aber ich konnte die Innenlinie halten. Du hattest von allen Honda-Piloten die beste Reifenwahl.

Ich habe meinen Rennreifen erst im Warm-up das erste Mal probiert. Das Gefühl mit diesem Reifen war besser, ich weiß nicht warum. Dieses Gefühl hatte ich auch im Rennen. So konnte ich bis zum Schluss eine gute Pace fahren. Ich habe diese Fahrt wirklich genossen, was in den letzten Rennen kaum der Fall war. Wir hatten eine Menge Probleme, mit denen sich meine Mechaniker auseinandersetzen mussten. Deshalb haben sie alle diesen Sieg verdient. Ich denke, Misano war deshalb auch ein großartiger Tag für sie. Wir müssen aber für die nächsten Rennen weiter konzentriert bleiben. Die Performance der Bikes ändert sich ständig, abhängig von den Strecken oder wie die Reifen auf den Strecken funktionieren. Wir müssen mit den Füßen auf dem Boden bleiben, weiterhin hart arbeiten.

Wie konntet ihr euer Motorrad so verbessern?

Es waren nicht die neuen Teile, die uns nach vorn gebracht haben. Wir hatten bei dem Test in Brunn ein neues Chassis und einige andere Teile. Was wir bei dem Test gemacht hatten, war Teil für Teil gegenzuchecken um herauszufinden, welche Konfiguration die beste ist. Schließlich sind wir ganz zu dem zurückgegangen, was wir vorher hatten. Aber am Ende des Tages haben wir mit diesen Standard-Teilen eine andere Abstimmung probiert, und die gefiel mir besser. Jedoch nicht in jeder Hinsicht. Aber immerhin war ich nicht mehr ganz so unglücklich. Da haben wir gesagt okay, wir belassen das jetzt so, denn immerhin ist das ein Schritt nach vorn, ich beginne, die Reifen zu spüren. Wir belassen das jetzt auch für das nächste Rennen so und schauen, ob ich die Reifen so besser verstehe. In Silverstone habe ich dann tatsächlich Stück für Stück verstanden, wie man die Michelin-Reifen besser fährt. Das ging dann in Misano weiter. Natürlich gibt es noch immer Dinge, die wir verbessern müssen, aber immerhin hat sich das Gefühl vom Brunn-Test an verbessert.

Wie habt ihr euch bei der Traktion verbessern können?

Wir haben uns bei der Elektronik in Österreich etwas verbessern können. Da ist die Beschleunigung etwas sanfter geworden. Aber die Elektronik hängt auch stark damit zusammen, wie man den Hinterreifen zum Arbeiten bekommt. Wenn der Grip gut ist und man den Reifen nutzen kann, dann hat man auch viel weniger Probleme mit der Elektronik, und es ist viel einfacher, das Motorrad zu managen. Wenn die Elektronik viel arbeitet, weil das Bike keinen Grip hat, kann man die Leistung nicht einsetzen, und es ist sehr schwer, stabil zu bleiben. ♦

Moto2

«Ich muss konstanter werden»

Von IMRE PAULOVITS

Marcel Schrötter freut sich erstmals über den Wechsel ins Dynavolt Intact Team 2017 und zweitens über den Aufstieg seines Kumpels Jonas Folger in die MotoGP zu Tech3 Yamaha.

Mit 43 Punkten belegt AGR-Kalex-Pilot Marcel Schrötter nach 13 von 18 Moto2-GP den 14. WM-Gesamtrang. Die Highlights 2016 waren bisher der fünfte Rang auf dem Österrichring sowie der Kampf um die Podestplätze und die kurzzeitige Führung (vor dem Sturz) beim Regen-GP auf dem Sachsenring.

Nach nur einer Saison wird der 23-jährige Deutsche das spanische AGR-Team wieder verlassen. Schrötter übernimmt bei Dynavolt Intact unter der Leitung von Jürgen Lingg den Platz von Jonas Folger, der zu Tech3 Yamaha in die MotoGP-Klasse aufsteigt.

«Eines der besten Teams»

Schrötter erklärt die Gründe für den Wechsel: «Bei AGR gefällt es mir sehr gut, keine Frage. Die Betreuung ist top und kompetent, und auch beim Material wird nicht gespart. Aber es sprachen dennoch viele Punkte für den Wechsel. Erstens ist Dynavolt Intact ein deutsches Team unter deutscher Leitung, zweitens wird Deutsch gesprochen und drittens ist das Team mit Sicherheit eine der besten Adressen in der Moto2-Klasse.



Schrötter: «Ein Topteam wie Dynavolt darf man nicht ablehnen»

Wenn ein solches Team Interesse an dir zeigt und dir ein konkretes Angebot unter die Nase hält, wäre es blöd, nicht darauf einzugehen. Selbst wenn man mit dem Team, für das man aktuell unterwegs ist, sehr zufrieden ist. Wenn ich bei AGR geblieben wäre, hätten ein paar interne Dinge geändert werden müssen. Konkretes dazu möchte ich dazu nicht sagen. Denn die Verhandlungen mit Dynavolt Intact gingen sehr zügig voran, und wir kamen ziemlich rasch zu einem Abschluss.»

«Komme mit Sandro klar»

Wie kommt Schrötter mit seinem Teamkollegen Sandro Cortese klar, der 2016 bisher eine Horror-Saison mit viel Pech, Pleiten und Pannen erlebt und in 13 GP erst 31 WM-Punkte ge-

sammelt hat? «Wir haben keine Probleme miteinander und kommen gut klar. Natürlich ist Sandro zurzeit einer meiner härtesten Gegner, denn zwischen den deutschen Moto2-Fahrern herrscht eine natürliche Konkurrenz. Jeder will der Beste sein, zumindest im eigenen Land. Diese Rivalität ändert sich natürlich 2017 etwas, denn ich fahre zwar weiterhin für mich selbst, aber auch für das Team. Ich denke aber, das wird ganz ordentlich funktionieren mit dem Sandro und mir.»

«Jonas war einfach stärker»

Dass sein langjähriger Kumpel Jonas Folger die Moto2-Klasse verlassen und in die MotoGP aufsteigen kann, freut den Noch-AGR-Piloten. «Ich finde das genial», sagt Schrötter, «das



«Dank Jonas kann ich bereits ein wenig MotoGP-Luft schnuppern»

gibt mir das Gefühl, dass es zumindest einer von uns geschafft hat. Klar ist auch bei mir der Wunsch da, einmal zu den ganz Großen aufzusteigen. Doch Jonas hat in der Moto2 die besseren Leistungen gezeigt, keine Frage. Es gab zwar ein paar Wochenenden, wo ich ihn geschlagen habe, und das zeigt mir auch auf, dass ich es auch kann. Aber ich muss konstanter werden und jedes Rennwochenende Topleistungen abrufen. Bei Dynavolt Intact sehe ich die Möglichkeit dazu, und das ist auch ganz klar das Ziel. Aber wie gesagt, die Leistungen von Jonas waren stärker. Dass ich 2017 nicht mehr direkt gegen ihn fahren muss, sehe ich nicht als Erleichterung, wir hatten da nie Probleme miteinander. Hinzu kommt, dass ich in Zukunft

auch ein bisschen die MotoGP-Welt miterleben kann, auch wenn ich noch Moto2 fahre. Denn wir sind gute Kumpels und werden uns da sicher austauschen. Der Höhepunkt wird eintreten, wenn Jonas in ein Werksteam aufgenommen wird und ich dafür seinen Platz übernehmen kann (lacht).»

Doch nicht nur Folger, sondern auch Johann Zarco (Tech3 Yamaha), Alex Rins (Suzuki) und Sam Lowes (Aprilia) werden 2017 in die MotoGP wechseln. «Die Chance winkt, nächstes Jahr weiter nach vorne zu kommen», sagt Schrötter. «Aber Achtung: Erstens sind noch einige schnelle Leute übrig und zweitens kommen jedes Jahr aus der Moto3 ein paar Talente hinzu, die auf Anhieb ziemlich weit vorne mitfahren.» ♦

Moto3

Rookies: Junioren-WM-Team?

Seit 2007 gibt es den Red Bull Rookies MotoGP Cup, der bis 2012 mit KTM-Zweitakttern und seither mit RC250R-Viertakttern desselben Herstellers ausgestattet wird. Die Gewinner 2007 bis 2015 waren: Johann Zarco (F), JD Beach (USA), Jakub Kornfeil (CZ), Jacob Gagne (USA), Lorenzo Baldassarri (I), Florian Alt (D), Karel Hanika (CZ), Jorge Martín (E) und Bo Bendsneyder (NL). Jetzt, 2016, im zehnten Rookies-Jahr, führt der Japaner Ayumu Sasaki vor dem Finale im Rahmen des GP von Aragón klar.

«Junioren-WM ist Ergänzung»

Cup-Koordinator Gustl Auinger, der die 24 Teilnehmer im Alter von 13 bis 16 Jahren fachlich, mental und «väterlich» be-

treut, sieht die seit 2015 eingeführte Moto3-Junior-WM nicht als Konkurrenz. «Im Gegenteil», betont der 61-jährige Österreicher (fünf GP-Siege, WM-Dritter 1985 125 ccm), «wir ergänzen uns gegenseitig. Die Junioren-WM wird von Teams bestritten, die für den Betrieb Geld verlangen. Diese Summen sind oft nicht weit von denen im GP entfernt oder gar gleich hoch. Im Rookies Cup hingegen geben wir den Talenten eine Chance, ohne diesen riesigen Aufwand erstmals in der internationalen Rennsportwelt zu schnuppern. Aber danach ist der Sprung in die echte WM gigantisch. Die Junioren-WM betrachte ich deshalb als einen idealen Zwischenschritt, zumal wir im Rookies-Cup den Kampf

Team gegen Team nicht bieten können und in diesem Bereich noch viel Lernbedarf für unseren Nachwuchs besteht. Denn bei uns geben wir jedem das gleiche Werkzeug und behandeln jeden gleich.»

«Schon laut nachgedacht»

Auinger präzisiert: «Die Arbeitsweise ist in der WM logischerweise anders als im Rookies Cup. Wir haben zwar eine starke Verbindung mit dem Aki-Ajo-Team für den WM-Direkteinstieg, 2016 hat das mit Bo Bendsneyder wieder gut geklappt. Aber es ist zumindest denkbar, dass wir in absehbarer Zeit ein eigenes Red Bull Rookies Team in der Junior-WM einsetzen. Über diese Idee haben wir schon laut nachgedacht.» ♦ ML



Rookies Cup: Bald mit Moto3-Junior-WM als Zwischenschritt?

Zeitplan und Statistik GP Aragón/E (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 23. September 2016

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

Samstag, 24. September 2016

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

Sonntag, 25. September 2016

| | | |
|-------------|---------------|------------------|
| 08.40-09.00 | Moto3 | Warm-up |
| 09.10-09.30 | Moto2 | Warm-up |
| 09.40-10.00 | MotoGP | Warm-up |
| 11.00 | Rennen Moto3 | 20 Rdn. 101,6 km |
| 12.20 | Rennen Moto2 | 21 Rdn. 106,6 km |
| 14.00 | Rennen MotoGP | 23 Rdn. 116,8 km |

Sieger 2015:

| | |
|---------|---------------------------|
| Moto3: | Miguel Oliveira (P), KTM |
| Moto2: | Tito Rabat (E), Kalex |
| MotoGP: | Jorge Lorenzo (E), Yamaha |

Pole-Position 2015:

| | |
|---------|---|
| Moto3: | Enea Bastianini (I), Honda, 1:57,755 (= 155,2 km/h) |
| Moto2: | Tito Rabat (E), Kalex, 1:52,232 (= 162,8 km/h) |
| MotoGP: | Marc Márquez (E), Honda, 1:46,635 (= 171,4 km/h) |

Schnellste Runde 2015:

| | |
|---------|---|
| Moto3: | Niccolò Antonelli (I), Honda, 1:58,726 (= 153,9 km/h), Rekord |
| Moto2: | Alex Rins (E), Kalex, 1:52,767 (= 162,1 km/h), 2015 |
| MotoGP: | Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:48,120 (= 169,0 km/h), 2015 |

| | |
|---------|--|
| Moto2: | Alex Rins (E), Kalex, 1:52,767 (= 162,1 km/h), Rekord |
| MotoGP: | Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:48,120 (= 169,0 km/h), Rekord |

Rundenrekorde:

| | |
|---------|---|
| Moto3: | Niccolò Antonelli (I), Honda, 1:58,726 (= 153,9 km/h), 2015 |
| Moto2: | Alex Rins (E), Kalex, 1:52,767 (= 162,1 km/h), 2015 |
| MotoGP: | Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:48,120 (= 169,0 km/h), 2015 |

STRECKE

Aragón



| | TOTAL | 20.3. | 20.3. | 3.4. | 10.4. | 24.4. | 8.5. | 22.5. | 5.6. | 26.6. | 17.7. | 14.8. | 21.8. | 4.9. | 11.9. | 25.9. | 16.10. | 23.10. | 30.10. | 13.11. |
|-------------------------------------|-------|----------|---------------|------------|---------|-----------|-----------|-------------|----------|---------------|-----------------|---------|----------------|----------|----------|----------|--------------------|------------|------------|--------|
| | | Doña/OAT | Las Termas/RA | Austin/USA | Jeréz/E | Le Mans/F | Mugello/I | Barcelona/E | Assen/NL | Sachsenring/D | Österreiching/A | Brno/CZ | Silverstone/GB | Misano/I | Aragón/E | Motegi/I | Phillip Island/AUS | Sepang/MAL | Valencia/E | |
| MOTOGP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Marc Márquez (E), Honda | 223 | 16 | 25 | 25 | 16 | 3 | 20 | 20 | 20 | 25 | 11 | 16 | 13 | 13 | | | | | | |
| 2. Valentino Rossi (I), Yamaha | 180 | 13 | 20 | - | 25 | 20 | - | 25 | - | 8 | 13 | 20 | 16 | 20 | | | | | | |
| 3. Jorge Lorenzo (E), Yamaha | 162 | 25 | - | 20 | 20 | 25 | 25 | - | 6 | 1 | 16 | - | 8 | 16 | | | | | | |
| 4. Dani Pedrosa (E), Honda | 145 | 11 | 16 | - | 13 | 13 | 13 | 16 | 4 | 10 | 9 | 4 | 11 | 25 | | | | | | |
| 5. Maverick Viñales (E), Suzuki | 136 | 10 | - | 13 | 10 | 16 | 10 | 13 | 7 | 4 | 10 | 7 | 25 | 11 | | | | | | |
| 6. Andrea Dovizioso (I), Ducati | 79 | 20 | 3 | - | - | - | 11 | 9 | - | 16 | 20 | - | 10 | 10 | | | | | | |
| 7. Andrea Iannone (I), Ducati | 96 | - | - | 16 | 9 | - | 16 | - | 11 | 11 | 25 | 8 | - | - | | | | | | |
| 8. Cal Crutchlow (GB), Honda | 94 | - | - | - | 5 | - | 5 | 10 | - | 20 | 1 | 25 | 20 | 8 | | | | | | |
| 9. Pol Espargaró (E), Yamaha | 88 | 9 | 10 | 9 | 8 | 11 | 7 | 11 | 13 | - | 6 | 3 | - | 7 | | | | | | |
| 10. Héctor Barberá (E), Ducati | 81 | 7 | 11 | 7 | 6 | 8 | 4 | 5 | 10 | 7 | - | 11 | 2 | 3 | | | | | | |
| 11. Eugene Laverty (GB), Ducati | 69 | 4 | 13 | 4 | 7 | 5 | 3 | 3 | 9 | 5 | - | 10 | 4 | 2 | | | | | | |
| 12. Alex Espargaró (E), Suzuki | 60 | 5 | 5 | 11 | 11 | 10 | 1 | - | 2 | - | - | 9 | - | - | | | | | | |
| 13. Scott Redding (GB), Honda | 55 | 6 | - | 10 | - | - | - | - | 16 | 13 | 8 | 1 | - | 1 | | | | | | |
| 14. Danilo Petrucci (I), Ducati | 50 | - | - | - | - | 9 | 8 | 7 | - | - | 5 | 9 | 7 | 5 | | | | | | |
| 16. Stefan Bradl (D), Aprilia | 43 | - | 9 | 6 | 2 | 6 | 2 | 4 | 8 | 2 | - | 2 | - | 4 | | | | | | |
| MOTO2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Johann Zarco (F), Kalex | 194 | 4 | 25 | 16 | 11 | - | 25 | 25 | 20 | 25 | 25 | 5 | - | 13 | | | | | | |
| 2. Alex Rins (E), Kalex | 191 | 8 | 13 | 25 | 16 | 25 | 9 | 20 | 10 | - | 16 | 20 | 9 | 20 | | | | | | |
| 3. Thomas Luthi (CH), Kalex | 141 | 25 | 9 | 9 | 10 | 16 | 13 | 11 | - | - | 13 | - | 25 | 10 | | | | | | |
| 4. Sam Lowes (GB), Kalex | 137 | 7 | 20 | 20 | 25 | 10 | 16 | 10 | 13 | - | - | 16 | - | - | | | | | | |
| 5. Jonas Folger (D), Kalex | 127 | - | 16 | 11 | 20 | - | 1 | 9 | 6 | 20 | - | 25 | 11 | 8 | | | | | | |
| 6. Franco Morbidelli (I), Kalex | 125 | 9 | - | 2 | 13 | 13 | 8 | 5 | 16 | - | 20 | 8 | 20 | 11 | | | | | | |
| 7. Takaaki Nakagami (J), Kalex | 124 | 2 | 7 | 1 | 9 | 11 | 7 | 16 | 25 | 5 | 9 | - | 16 | 16 | | | | | | |
| 8. Hafiz Syahrin (MAL), Kalex | 101 | 13 | 10 | - | 5 | 8 | 11 | 13 | - | 9 | - | 10 | 13 | 9 | | | | | | |
| 9. Lorenzo Baldassarri (I), Kalex | 90 | - | 3 | - | - | - | 20 | 2 | 11 | 11 | 8 | - | 10 | 25 | | | | | | |
| 10. Dominique Aegerter (CH), Kalex | 71 | 11 | 11 | 13 | 8 | 3 | 6 | - | 7 | 6 | 6 | - | - | - | | | | | | |
| 11. Simone Corsi (I), Speed-up | 67 | 16 | - | 10 | - | 20 | 4 | - | 9 | - | - | - | 8 | - | | | | | | |
| 14. Marcel Schrötter (D), Kalex | 43 | - | 5 | 6 | - | 2 | - | 6 | 3 | - | 11 | - | 5 | 5 | | | | | | |
| 19. Sandro Cortese (D), Kalex | 31 | 1 | - | 4 | - | - | 5 | - | 4 | 1 | 5 | - | 4 | 7 | | | | | | |
| 25. Jesko Raffin (CH), Kalex | 11 | - | - | - | 2 | - | - | - | - | 8 | - | - | - | 1 | | | | | | |
| 29. Robin Mulhauser (CH), Kalex | 4 | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 3 | - | - | - | - | | | | | | |
| MOTO3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Brad Binder (ZA), KTM | 229 | 20 | 16 | 16 | 25 | 25 | 25 | 20 | 4 | 8 | 20 | - | 25 | 25 | | | | | | |
| 2. Enea Bastianini (I), Honda | 123 | 11 | - | 10 | 8 | - | 4 | 16 | - | 16 | 16 | 13 | 9 | 20 | | | | | | |
| 3. Jorge Navarro (E), Honda | 118 | 9 | 20 | 20 | 13 | 16 | - | 25 | - | 9 | - | 6 | - | - | | | | | | |
| 4. Nicolò Bulega (I), KTM | 113 | 10 | - | 6 | 20 | 11 | 8 | 11 | 9 | - | 7 | 7 | 11 | 13 | | | | | | |
| 5. Francesco Bagnaia (I), Mahindra | 110 | 16 | - | 2 | 16 | 4 | 16 | - | 25 | 6 | 5 | - | 20 | - | | | | | | |
| 6. Joan Mir (E), KTM | 106 | 4 | 11 | - | 10 | - | 9 | 8 | 8 | - | 25 | 8 | 7 | 16 | | | | | | |
| 7. Fabio Di Giannantonio (I), Honda | 98 | - | - | - | - | 20 | 7 | 20 | 11 | 8 | 16 | 10 | 6 | - | | | | | | |
| 8. Romano Fenati (I), KTM | 93 | 13 | - | 25 | 9 | 20 | - | 13 | 13 | - | - | - | - | - | | | | | | |
| 9. Jakub Kornfeil (CZ), Honda | 80 | 6 | 7 | 5 | 11 | 7 | - | 6 | 3 | 13 | - | 10 | 1 | 11 | | | | | | |
| 10. Niccolò Antonelli (I), Honda | 79 | 25 | 6 | - | - | 8 | 13 | - | 11 | - | - | 11 | - | 5 | | | | | | |
| 11. Andrea Locatelli (I), KTM | 65 | - | 13 | 11 | - | 6 | - | - | - | 20 | 3 | - | 2 | 10 | | | | | | |
| 12. Philipp Ött (D), KTM | 56 | 7 | 1 | 13 | 6 | - | - | - | 5 | - | 11 | 1 | 4 | 8 | | | | | | |
| 13. Kairul Idham Pawi (MAL), Honda | 54 | - | 25 | - | 2 | 2 | - | - | - | 25 | - | - | - | - | | | | | | |
| 14. Bo Bendsneyder (NL), KTM | 52 | 2 | - | - | - | - | 5 | 7 | 4 | 9 | 9 | 16 | - | - | | | | | | |
| 15. Fabio Quartararo (F), KTM | 52 | 3 | 3 | 3 | - | 10 | 11 | 9 | - | - | 13 | - | - | - | | | | | | |

NACHRICHTEN

Testen in Valencia auf vollen Touren

Moto2 Sam Lowes und Franco Morbidelli testeten letzte Woche zwei Tage sowohl neue Teile für Kalex als auch für Öhlins. Dabei legte Lowes bei guten Bedingungen 200 Runden zurück: «Die neuen Dinge haben uns bereits ein gutes Feedback geben. Unsere Pace war dabei sehr schnell, jetzt kann ich die nächsten Rennen kaum noch erwarten», freute sich Lowes. «Die Tests waren für uns ein Versuch, die Entwicklungsrichtung für 2017 festzulegen», so Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. «Wie wir den Teams aber bereits zuvor mitgeteilt haben, werden wir dieses Jahr keine Evo-Teile mehr ausgeben, um den Titelkampf nicht zu beeinflussen.»

Die nächsten Talente bei Rossi

Motorrad-WM Yamaha gibt an der Akademie von Valentino Rossi weiter Gas. Letzte Woche kamen fünf Fahrer aus dem ersten

Master Camp, der Thailänder Peerapong Loiboonpeng, die Indonesier Galang Hendra Pratama und Imanuel Putra Pratna, der Japaner Soichiro Minamimoto und der Malaysier Kasma Daniel Bin Kasma-yudin wieder nach Tavullia. Dazu kam neu der Thailänder Apiwat Wongthana-nan aus dem Asia-Production-250-Cup hinzu. Die sechs talentierten Asiaten übten im Nassen und fuhren mit Minibikes und Gokarts gegeneinander. Was derzeit wie ein Spiel wirkt, ist in Wirklichkeit aber ganz gezielte WM-Nachwuchsarbeit von Yamaha. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto2** Eigentlich hatte Suter Racing Technology angekündigt, nicht mehr am Moto2-Projekt weiterzuarbeiten, sondern sich ganz auf ihren V4-Zweitakter zu konzentrieren. Nun will aber Dominique Aegerter wieder Suter fahren, letzte Woche testete Jonas Folger in Valencia die MMX für das Team von Dynavolt. ♦ IP

MotoGP

Neue Zündfolge

Honda hatte für Montag und Dienstag letzter Woche die Strecke in Misano gemietet, um ihren Motor für 2017 zu testen. Für dieses Jahr hatten sie die Drehrichtung der Kurbelwelle umgedreht und ihr mehr Schwungmasse gegeben – wie sich zeigte: zu viel. Um für das nächste Jahr richtigzuliegen, haben sie in Misano mit den Motorenversuchen begonnen.

Weil die Strecke am Montagmorgen nass war, fuhren die Werksfahrer erst am Dienstag. Dafür wurde Alex Márquez mit dem Motorrad seines Bruders herausgeschickt, das mit den Rädern und der Seitenverkleidung von Marc VDS versehen war. Es war aber klar das Bike

von Marc Márquez, das an der Verkleidungsnase mit den Flügeln, vor allem aber der Schweißnaht an der Schwinglagerung zu erkennen war.

Aber etwas an diesem Motorrad war anders: Der Klang des Motors tönte tiefer. Bislang hatte Honda einen 90-Grad-V4 mit 360-Grad-Kurbelwelle. Damit liegen sie von allen aktuellen MotoGP-Motoren am nächsten an einem Screamer. Es ist anzunehmen, dass sie jetzt eine 180-Grad-Kurbelwelle benutzen. Mit dem Big-Bang-Layout wollen sie erreichen, dass die initiale Gasannahme den Fahrern ein besseres Gefühl vermittelt und sie so weniger Schwungmasse brauchen. ♦ NS



Alex Márquez: Am Montag statt seines Bruders getestet

Mit dem Regen kam der Segen: Rea liegt weiter klar an der WM-Spitze



Lausitzring

Scharte ausgewetzt

Von IMRE PAULOVITS

Nach dem nächsten Nuller im ersten Rennen wurde es für WM-Leader Johnny Rea wieder knapp. Doch mit einem überlegenen Sieg im verregneten zweiten Lauf machte er alles wieder wett.

Pere Riba blieb der Atem stehen. Chaz Davies führte das Feld zwar uneinholbar an, doch Jonathan Rea lag auf Schlagdistanz zu seinem Teamkollegen und WM-Gegner Tom Sykes auf dem dritten Platz. Doch dann machte sein Bike vor Turn 10 einen merkwürdigen Schlenker, und der WM-Leader stürzte. Er versuchte zwar weiterzufahren, doch dann landete er gleich wieder im Notausgang. Es war klar: Wieder wurde der Weltmeister von seiner Schaltung im Stich gelassen.

24 Stunden und eine durchgeschraubte Nacht später stand die Truppe von Rea trotzdem guten Mutes am Start des zweiten Rennens, als es aus den dunklen Wolken anfang zu regnen und reges Treiben in der Startaufstellung begann. Als alle Teams noch am Startplatz auf das Regen-Set-up und die Regenreifen umrüsteten, war die Truppe des Weltmeisters am gelassensten. Und als es dann auf der klatschnassen Bahn losging, stürmte Rea auch allen davon. Tom Sykes, der nach dem Missgeschick des WM-Leaders bis auf 26 Punkte herangekommen war, machte aber jetzt den entscheidenden Fehler: Er stürzte beim Versuch, dem entfesselten Rea hinterherzufahren, bereits in der ersten Runde, damit war alles wie-

der egalisiert. «Ich denke, ich habe es übertrieben», gab Sykes zu. «Wir hatten die Nass-Abstimmung nicht perfekt hinbekommen. Das ist noch ein Punkt, an dem wir arbeiten müssen. Im Rennsport kann sich so viel mit einem Schlag verändern, das haben wir hier wieder gesehen. Ich habe zwar wieder 47 Punkte Rückstand, es sind aber noch sechs Rennen zu fahren und alles ist möglich.»

Die große Sturzorgie

Es war ohnehin unglaublich, wie viele Fahrer in diesem Rennen runterfielen. Darunter auch Regenspezialisten wie Antony West, Alex Lowes und Michael van der Mark. Markus Reiterberger, der selbst zum Opfer wurde, hatte hierfür eine Erklärung: «Das war heute an einigen Stellen wie auf Eis», so der Ex-IDM-Champion. «Wir hatten hier vor zwei Jahren ein Regennenrennen, da habe ich zweimal gewonnen und es ging richtig gut, trotz der vielen Bodenwellen und dem unterschiedlichen Asphalt. Aber diesmal war extrem viel Gummi auf der Strecke, dazu war es kälter – das alles hat sich wohl zusammenaddiert.»

Glückliche Ducatisti

Chaz Davies hatte das Qualifying und das erste Rennen in beängstigender Art dominiert. «Es hat einfach alles wunderbar funktioniert an diesem Tag», freute sich der Ducati-Werkspilot. «Die beiden Tests im Sommer hatten sich auch sehr positiv ausgewirkt. Ich fühle die Ducati wieder wie «mein Motorrad». Nach dem zweiten Rennen war er weniger glücklich. «Ich kann froh sein, dass ich nicht gestürzt bin. Ich hatte überhaupt kein Gefühl für die Front» Umso glücklicher war Ex-IDM-Champ Xavi Forès. «So viel Wasser wie jetzt hatten wir bei der IDM nicht», so der Spanier. «Es war ein langes Rennen, ich bin sehr glücklich über dieses Resultat.»

Noch glücklicher war Alex de Angelis. Knapp ein Jahr nach seinem Sturz in Motegi geht er noch immer in die Therapie und kann seinen linken Arm nicht richtig bewegen. Aber der 32-Jährige aus San Marino brachte die Ioda-Aprilia auf Platz 2. «Dieses Resultat entschädigt mich für alles», war er den Tränen nah. ♦

NACHGEHAKT BEI Jonathan Rea

(GB/29). Der WM-Leader über seine zwei unterschiedlichen Rennen, und wie er nicht mehr danebensalten kann.



Von IMRE PAULOVITS

? Bist du nach dem zweiten Rennen wieder versöhnt? Ich bin so glücklich. Dieser Sieg war bislang der wichtigste in meiner Karriere, denn ich hatte nach Laguna Seca und dem ersten Rennen das Gefühl, ich boxe gegen eine Mauer. Aber im Warm-up hatten wir das Bike in die richtige Richtung verändert, und ich fühle mich wieder gut. Als der Regen kam, mussten wir das Bike auf das Regen-Setting umbauen, und da lagen wir auch richtig. Ich führe jetzt wieder mit einem komfortablen Vorsprung, dabei hatte ich so viel zu verlieren gehabt, aber eben auch viel zu gewinnen. Ich habe meine Chance genutzt, und ich kann meiner Crew nicht genug danken. Sie haben in

der Nacht das Motorrad komplett zerlegt und mit einem neuen Schaltmechanismus versehen, mit dem ich jetzt zwar viel schwerer schalten kann, wo es aber unmöglich ist, dass der Leerlauf reinkommt. Das ist zwar in der Startaufstellung ein Problem, dafür bin ich im Rennen auf der sicheren Seite.

? Wie sieht deine Strategie für die letzten Rennen aus?

Es sind noch sechs Rennen zu fahren. Ich habe zwar 47 Punkte Vorsprung, aber wir haben zuletzt erst gesehen, wie schnell man 45 Punkte verlieren kann. Ich muss weiter konzentriert bleiben, aber zum Glück kommen jetzt drei Strecken, von denen wir auch eine Menge Daten haben, so sollten wir stark sein.



Dominator im Trockenen: Davies gewann das erste Rennen klar



Freude über zweiten Platz bei De Angelis und dem Ioda-Team

Supersport-WM

Sensationelle Wildcard



Niki Tuuli: Beim ersten Supersport-WM-Einsatz gleich auf Platz 2

Kenan Sofuoglu gewann zwar auf dem Lausitzring und rückte seinem fünften WM-Titel ein ganzes Stück näher. Doch auch er musste hart gegen Wildcard-Pilot Niki Tuuli kämpfen.

Mit der typischen nordischen Coolness stand der blonde Finne da und sagte gelassen: «Ja, ich hatte damit gerechnet, dass ich von den Zeiten her mit den WM-Piloten mitfahren kann. Aber unser Team hat leider nur wenig Budget, so konnte ich dieses Jahr bislang nur in der Finnischen Meisterschaft fahren», so Niki Tuuli. Das könnte sich für den 20-Jährigen, der für das Team der Brüder Mika und Vesa Kallio fährt, nur ändern. Denn er war der Einzige, der auf dem Lausitzring mit WM-Leader Kenan Sofuoglu mithalten konnte, und das auf einer priva-

ten Yamaha. Auch der vierfache Weltmeister war voll des Lobes über seinen Widersacher: «Er hat auch mich überrascht, unsere Pace war wirklich sehr schnell», so Sofuoglu. «Ich hatte zwar nach sechs Runden ein Reifenproblem, aber er hat mich bis ins Ziel gepusht.»

Randy Krummenacher hatte die gleichen Reifenprobleme wie sein Teamkollege, allerdings in verschärfter Form, dazu hatte er eine Kollision mit Gino Rea, die ihn zurückwarf. «Vielleicht hat der härtere Reifen bei der kalten Temperatur am Anfang zu sehr durchgedreht, als ich hart gepusht habe», sinnierte der Schweizer. «Ich dachte, der dritte Platz liege drin, aber am Schluss konnte ich mich nur noch ins Ziel retten hatte hinten überhaupt keinen Grip mehr.» Mehr als Platz 6 war so nicht drin. ♦ IP

Superbike-WM

Viel Schmerz statt Freude bei der Rückkehr

Schmerzverzerrt und etwas frustriert musste Markus Reiterberger am Sonntagmittag eingestehen: «So ein Wochenende gibt es eben auch, ich hoffe, dass die Pechsträhne irgendwann reißt. Aber ich bin in meiner Genesung um Wochen zurückgeworfen worden, und für die Fans, die wegen mir zum Lausitzring gekommen sind, tut es mir auch leid.»

Was der 22-Jährige so knapp zusammengefasst hat, war ein technischer Ausfall im ersten und ein Sturz im zweiten Rennen. «Dabei habe ich mit dem Team ausgemacht, dass ich im Regen langsam fahre, weil ich im Warm-up schon im Regen am Samstag einen Highsider hatte und wieder aufs Gesäß ge-

fallen bin. Aber auch so bin ich gestürzt. Nach den zwei Highsiders im Regen tut mir die Prellung von Misano wieder richtig weh.»

Nach der langen Pause wegen seiner gebrochenen Rückenwirbel hatte Reiterberger die

ersten Tests nicht mit dem WM-Superbike, sondern mit seiner letztjährigen IDM-Maschine in Brünn gemacht.

So saß Reiterberger auf dem Lausitzring erstmals seit Misano wieder auf dem Althea-Superbike. «Das Gefühl für das Bike

war aber sofort da», freute er sich zunächst. Im zweiten Training fuhr er gleich die zweit-schnellste Zeit, ganze drei Hundertstelsekunden hinter der Aprilia von Lorenzo Savadori.

Als es am Samstagmorgen nass war, flog Reiterberger aber mit einem üblen Highsider ab. «Deshalb war ich in der Superpole zu vorsichtig, da hat es nur für Startplatz 11 gereicht», so Reiterberger. «Im Rennen am Samstag habe ich mich richtig wohlfühlt und begonnen, Plätze gut zu machen, aber dann ist mir das Motorrad an achter Stelle liegend ausgegangen. Am Sonntag hatten wir im Warm-up noch einmal was für die Renndistanz gefunden, aber dann kam halt der Regen dazwischen.» ♦ IP



Markus Reiterberger: Im Trockenen Elektrischaden, im Nassen Sturz

Superstock 1000 FIM-Cup/European Junior Cup

Viele Stürze wegen Glätte

Warum sollte es den Nachwuchsklassen besser gehen als den Stars der Superbike-WM? Die tückische Strecke wurde auch vielen von ihnen zum Verhängnis.

Dabei machte es der Argentinier Leandro Mercado Jonathan Rea gleich: Er fuhr vorne unbehelligt und schneller als alle anderen mit traumwandlerischer Sicherheit zum Sieg. Marco Fac-

cani, der auf dem sicheren zweiten Platz gelegen hatte, flog in der fünften Runde ab, so wurde Ex-MotoGP-Pilot Bryan Staring Zweiter. Da Raffaele de Rosa nur Zehnter wurde, hat er seine Cup-Führung an Mercado eingebüßt.

Toni Finsterbusch hatte in der vorletzten Runde auf P12 gelegen, doch dann machte er einen

Fehler und fiel auf P15 zurück. «Danach wollte ich wenigstens diesen Punkt ins Ziel bringen.» Marc Moser wurde 17. «Ich habe wegen der vielen Stürze im Superbike-Rennen vielleicht zu Beginn zu vorsichtig gemacht», so der Frankfurter.



G. Noderer

Beim European Junior Cup mischte

Gabriel Noderer schon während der Trainings ständig in den Top 3 mit, und auch im Rennen war er auf Podestkurs, als er vier Runden vor dem Ziel am Ende der Zielgeraden stürzte. «Ich war vorn zu weich abgestimmt, und da ist mir das Vorderrad weggerutscht», gestand Noderer. Immerhin konnte er weiterfahren und wurde schließlich noch 12. ♦ IP

NACHRICHTEN

Regenvorhersage vereitelt Samstag

Lausitzring Auf den gigantischen Tribünen, die einst für die Zuschauerzahlen der IndyCar errichtet wurden, gingen die zur Superbike-WM angereisten etwa 10000 Zuschauer regelrecht unter. Doch am Samstag hatte der Veranstalter noch ein anderes Problem: Die Wettervorhersage meldete den ganzen Tag Regen, es blieb aber weitgehend trocken. «Der Vorverkauf war richtig gut, die Tageskasse am Samstag blieb hinter den Erwartungen», konstatierte Josef Hofmann von der Betreibergesellschaft.

Fährt Wahr auch die restlichen Rennen?

Supersport-WM Kevin Wahr hatte im Rennen, wie viele andere auch, ein Reifenproblem. «Meine Pace war zu Beginn wirklich in Ordnung, doch dann ging gar nichts mehr», so der IDM-Supersport-Meister von 2013. «Zuerst konnte ich in Schräglage nicht beschleunigen, dann ging gar nichts mehr, die Jungs sind mir links und rechts vorbeigefahren. Der Reifen war zum Schluss völlig aufgelöst, also war es die falsche Wahl.» Wahr hatte sich als 13. qualifiziert und hoffte beim Heimrennen auf einen Top-Ten-Platz. Schließlich wurde er undankbarer 16. Ob er auch die nächsten Rennen fährt, ist noch nicht entschieden. «Wir haben mit dem Team am Wochenende noch nicht drüber gesprochen. Aber in dieser Woche reden wir noch einmal – es könnte klappen», hofft der 27-Jährige aus Nagold. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Superbike-WM** Dominic Schmitter erreichte in der Superpole 1 als 14. sein bislang bestes Trainingsergebnis in der Superbike-WM. Im ersten Rennen am Samstag wurde er 16., im Regen am Sonntag stürzte er auf dem 15. Platz liegend. «Leider habe ich da zu hart gebremst», so der 22-jährige Schweizer.

»»» **Superbike-WM** Mit 38 Siegen liegt Jonathan Rea mittlerweile auf dem vierten Platz der ewigen Bestenliste. Noch dieses Jahr könnte er in die Top 3 vorrücken. Noriyuki Haga hat 43. ♦ IP

SUPERBIKE-WM 2016 / Resultate

Lausitzring (D): 17. September 2016; 19. WM-Lauf; 89,565 km über 21 Rdn. à 4,265 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 28 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------------|-------------------------|------|--------------|-----------|-------|
| 1. Chaz Davies (GB) | Ducati Panig. 1199R | 21 | 34:20,100 | 1:37,357 | 25 |
| 2. Tom Sykes (GB) | Kawasaki ZX-10R | 21 | +10,561 | 1:37,909 | 20 |
| 3. Nicky Hayden (USA) | Honda CBR 1000 RR SP 21 | 21 | +11,536 | 1:37,965 | 16 |
| 4. Jordi Torres (E) | BMW S 1000 RR | 21 | +12,493 | 1:37,892 | 13 |
| 5. Leon Camier (GB) | MV Agusta F4 RR | 21 | +12,965 | 1:37,972 | 11 |
| 6. Michael v. d. Mark (NL) | Honda CBR 1000 RR SP 21 | 21 | +18,863 | 1:38,123 | 10 |
| 7. Davide Giugliano (I) | Ducati Panig. 1199R | 21 | +18,970 | 1:38,265 | 9 |
| 8. Alex Lowes (GB) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +27,395 | 1:38,254 | 8 |
| 9. Sylvain Guntoli (F) | Ducati Panig. 1199R | 21 | +33,221 | 1:38,805 | 7 |
| 10. Xavier Forés (E) | Ducati Panig. 1199R | 21 | +33,459 | 1:38,582 | 6 |
| 11. Anthony West (AUS) | Kawasaki ZX-10R | 21 | +46,665 | 1:39,489 | 5 |
| 12. Alex de Angelis (RSM) | Aprilia RSV4 RF | 21 | +1:02,000 | 1:39,771 | 4 |
| 13. Roman Ramos (E) | Kawasaki ZX-10R | 21 | +1:05,734 | 1:39,915 | 3 |
| 14. Josh Brookes (AUS) | BMW S 1000 RR | 21 | +1:05,890 | 1:40,203 | 2 |
| 15. Luca Scassa (I) | Ducati Panig. 1199R | 21 | +1:14,908 | 1:40,209 | 1 |
| 16. Dominique Schmitter (CH) | Kawasaki ZX-10R | 21 | +1:24,523 | 1:41,026 | - |
| 17. Pawel Szkopek (PL) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +1:33,495 | 1:40,961 | - |
| 18. Peter Sebestyen (H) | Yamaha YZF-R1 | 20 | +1 Rde | 1:41,768 | - |
| 19. Gianluca Vizziello (I) | Kawasaki ZX-10R | 20 | +1 Rde | 1:41,563 | - |
| Nicht klassiert: | | | | | |
| - Saeed Al Sulaiti (Q) | Kawasaki ZX-10R | 17 | +4 Rdn. | 1:41,895 | - |
| - Markus Reiterberger (D) | BMW S 1000 RR | 8 | +13 Rdn. | 1:38,235 | - |
| - Lorenzo Savadori (I) | Aprilia RSV4 RF | 7 | +14 Rdn. | 1:37,640 | - |
| - Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10R | 7 | +14 Rdn. | 1:37,811 | - |
| - Karel Abraham (CZ) | BMW S 1000 RR | 1 | +20 Rdn. | - | - |

Durchschnittstempo des Siegers: 156,514 km/h
Schnellste Runde: Chaz Davies (GB), 2. Runde, in 1:37,357 min (= 157,708 km/h)

Lausitzring (D): 18. September 2016; 20. WM-Lauf; 68,240 km über 16 Rdn. à 4,265 km; 24 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/nass, 12 Grad; Asphalt: 18 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|----------------------------|-------------------------|------|--------------|-----------|-------|
| 1. Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10R | 16 | 31:39,737 | 1:57,215 | 25 |
| 2. Alex de Angelis (RSM) | Aprilia RSV4 RF | 16 | +9,396 | 1:56,949 | 20 |
| 3. Xavier Forés (E) | Ducati Panig. 1199R | 16 | +13,041 | 1:56,386 | 16 |
| 4. Leon Camier (GB) | MV Agusta F4 RR | 16 | +15,728 | 1:57,073 | 13 |
| 5. Sylvain Guntoli (F) | Ducati Panig. 1199R | 16 | +17,100 | 1:56,515 | 11 |
| 6. Chaz Davies (GB) | Ducati Panig. 1199R | 16 | +19,780 | 1:57,321 | 10 |
| 7. Josh Brookes (AUS) | BMW S 1000 RR | 16 | +32,208 | 1:57,879 | 9 |
| 8. Michael v. d. Mark (NL) | Honda CBR 1000 RR SP 16 | 16 | +54,373 | 1:57,893 | 8 |
| 9. Roman Ramos (E) | Kawasaki ZX-10R | 16 | +57,271 | 2:00,043 | 7 |
| 10. Nicky Hayden (USA) | Honda CBR 1000 RR SP 16 | 16 | +59,671 | 1:58,889 | 6 |
| 11. Luca Scassa (I) | Ducati Panig. 1199R | 16 | +1:01,938 | 1:59,390 | 5 |
| 12. Tom Sykes (GB) | Kawasaki ZX-10R | 16 | +1:14,028 | 1:59,939 | 4 |
| 13. Gianluca Vizziello (I) | Kawasaki ZX-10R | 16 | +1:14,038 | 2:00,984 | 3 |
| 14. Pawel Szkopek (PL) | Yamaha YZF-R1 | 16 | +1:46,309 | 1:58,852 | 2 |
| 15. Karel Abraham (CZ) | BMW S 1000 RR | 16 | +1:51,775 | 2:02,150 | 1 |
| 16. Peter Sebestyen (H) | Yamaha YZF-R1 | 15 | +1 Rde | 2:03,537 | - |
| Nicht klassiert: | | | | | |
| - Dominique Schmitter (CH) | Kawasaki ZX-10R | 12 | +4 Rdn. | 2:04,397 | - |
| - Saeed Al Sulaiti (Q) | Kawasaki ZX-10R | 10 | +6 Rdn. | 2:05,808 | - |
| - Alex Lowes (GB) | Yamaha YZF-R1 | 9 | +7 Rdn. | 1:59,313 | - |
| - Markus Reiterberger (D) | BMW S 1000 RR | 8 | +8 Rdn. | 2:02,023 | - |
| - Lorenzo Savadori (I) | Aprilia RSV4 RF | 6 | +10 Rdn. | 1:57,777 | - |
| - Anthony West (AUS) | Kawasaki ZX-10R | 6 | +10 Rdn. | 2:00,660 | - |
| - Jordi Torres (E) | BMW S 1000 RR | 6 | +10 Rdn. | 1:59,347 | - |
| - Davide Giugliano (I) | Ducati Panig. 1199R | 3 | +13 Rdn. | - | - |

Durchschnittstempo des Siegers: 129,315 km/h
Schnellste Runde: Xavier Forés (E), 13. Runde, in 1:56,386 min (= 131,923 km/h)

Nächstes Rennen: 1./2. Oktober Magny-Cours (F)
Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Lausitzring



Training (3 Läufe)

| | min |
|------------------|-----------|
| 1. Savadori | 1:37,449 |
| 2. Reiterberger | 1:37,483 |
| 3. Sykes | 1:37,557 |
| 4. Davies | 1:37,656 |
| 5. Hayden | 1:37,713 |
| 6. Guntoli | 1:37,753 |
| 7. Torres | 1:37,775 |
| 8. Lowes | 1:37,805 |
| 9. Camier | 1:37,809 |
| 10. Van der Mark | 1:37,927 |
| 11. Rea | 1:37,996 |
| 12. De Angelis | 1:38,356 |
| 13. Giugliano | 1:38,575 |
| 14. West | 1:38,790 |
| 15. Forés | 1:39,037 |
| 16. Scassa | 1:40,031 |
| 17. Szkopek | 1:40,060 |
| 18. Brookes | 1:40,336 |
| 19. Ramos | 1:40,362 |
| 20. Abraham | 1:40,618 |
| 21. Vizziello | 1:40,924 |
| 22. Sebestyen | 1:41,543 |
| 23. Schmitter | 1:41,602 |
| 24. Al Sulaiti | 1:42,2942 |

Plätze 1–12: qualifiziert für Superpole 2
Plätze 11–24: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)

| | min |
|-------------|----------|
| 1. Davies | 1:37,883 |
| 2. Sykes | 1:38,008 |
| 3. Hayden | 1:38,875 |
| 4. Savadori | 1:39,208 |
| 5. Torres | 1:39,220 |
| 6. Rea | 1:39,421 |



SUPERSPORT-WM 2016 / Resultate

Lausitzring (D), 18. Sept. 2016; 9. WM-Lauf; 19 Runden à 4,265 km (= 81,035 km); 33 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 14/20 Grad.

1. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki), in 32:18,677 min (= 150,477 km/h); 2. Niki Tuuli (FIN/Yamaha) +1,757; 3. Jules Cluzel (F/MV Agusta) +4,712; 4. Patrick Jacobsen (USA/Honda) +12,174 sec; 5. Federico Caricasulo (I/Honda) +13,195; 6. Randy Krummenacher (CH/Kawasaki) +13,820; 7. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +14,653; 8. Christofer Bergman (S/Honda) +18,096; 9. Kyle Smith (GB/Honda) +22,721; 10. Hikari Okubo (J/Honda) +24,609; 11. Luke Stapleford (GB/Triumph); 12. Alex Baldolini (I/MV Agusta); 13. Andrea Badovini (I/Honda); 14. Ivan Mikhalchik (UKR/Kawasaki); 15. Axel Bassani (I/Kawasaki); 16. Kevin Wahr (D/Honda)

Schnellste Runde: Niki Tuuli (FIN/Yamaha), 1:41,035 (= 151,967 km/h)
Stand (nach 9 von 12 Läufen): 1. Sofuoglu 171; 2. Krummenacher 118; 3. Jacobsen 109; 4. Cluzel 91; 5. Rea 81; 6. Smith 75; 7. Baldolini 74. – Ferner: 20. Wahr 17

Nächstes Rennen: 1./2. Oktober 2016, Magny-Cours (F)
Internet: www.worldsbk.com

SUPERSTOCK 1000 FIM-CUP / Resultate

Lausitzring (D), 18. Sept. 2016; 6. Cup-Lauf; 11 Runden à 4,265 km (= 46,915 km); 32 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter: nass, Temp. Luft/Asphalt: 13/17 Grad.

1. Luis Mercado (ARG/Ducati), in 22:01,425 min (= 127,809 km/h); 2. Bryan Staring (AUS/Kawasaki) +21,727; 3. Roberto Russo (I/Yamaha) +24,114; 4. Jeremy Guarmoni (I/Kawasaki) +37,693; 5. Kevin Calia (I/Aprilia) +39,495; 6. Luca Salvadori (I/Yamaha) +40,211; 7. Sébastien Suchet (CH/Yamaha) +44,154; 15. Toni Finsterbusch (D/Kawasaki) +44,172; – 17. Marc Moser (D/Ducati) +107,090; 19. Julian Puffe (D/Kawasaki) +1:58,473; 22. Bryan Leu (CH/Yamaha) +2:00,230
Stand (nach 6 von 8 Rennen): 1. Mercado 102; 2. De Rosa 88; 3. Calia 77; 4. Rinaldi 53; 5. Guarmoni 46; 6. Tamburini 40; 7. Vitali 37; 8. Mantovani 36; 9. Razgalioglu 34; 10. Russo 29; – 14. Suchet 22; 27. Moser 6; 31. Puffe 4; 33. Finsterbusch 1

EUROPEAN JUNIOR CUP / Resultate

Lausitzring (D), 18. Sept. 2016; 19. Juni 2016; 5. Cup-Lauf; 9 Runden à 4,265 km (= 38,385 km); 28 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter: nass, Temp. Luft/Asphalt: 13/17 Grad. Alle Fahrer auf Honda CB 650.

1. Harun Cabuk (TUR) in 18:00,742 min (= 127,862 km/h); 2. Mika Pérez (E) +11,212 sec; 3. Troy Bezuidenhout (ZA) +14,384; 4. Giuseppe De Gruttola (I) +29,876; 5. Richard Bodis (H) +30,192; 6. Dorian Laville (F); 7. Paolo Grassia (I); 8. Romain Le Carpentier; 9. Byron Bester (ZA); 10. Alfonso Coppola (I); ferner: – 12. Gabriel Noderer (D); 25. Theo Clerc (CH)
Stand (nach 5 von 7 Rennen): 1. Pérez, 101 Punkte; 2. Soomer 71; 3. Grassia 64; 4. Laville 60; 5. Bodis 55; 6. Cabuk 50; 7. Coppola 48; 10. Noderer 25; 19. Clerc 5

Internet: www.worldsbk.com

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf
Start: Pole-Setter Davies geht vor Sykes, Rea und Giugliano in Führung.
1. Runde: Davies und Sykes setzen sich an der Spitze ab, Reiterberger ist 11.
3. Runde: Davies bereits 2,4 sec voran, Rea holt auf Sykes auf.
7. Runde: Rea stürzt, fährt weiter und muss gleich wieder in den Notausgang.
8. Runde: Hayden verdrängt Torres von P3, Reiterberger 8.
10. Runde: Reiterberger rollt aus (P8).
13. Runde: Camier verdrängt v.d. Mark von P6.
21. Runde: Davies gewinnt 10 sec vor Sykes, Hayden 3.

2. Lauf
Start: Alle stehen mit Slicks in der Startaufstellung, es beginnt zu regnen. Nach Besichtigungsrunde wird das Rennen wegen Gischt verschoben. Als auf die verkürzte Distanz von 16 Runden gestartet wird, geht Sykes vor Davies, Rea und Giugliano in Führung.
1. Runde: Rea geht an Davies und Sykes vorbei, Giugliano schnappt sich Davies. Sykes stürzt (P2) und setzt das Rennen am Schluss des Feldes fort.
2. Runde: Savadori verdrängt Davies von P3.
3. Runde: Auch de Angelis an Davies vorbei, Giugliano holt auf Rea auf.
4. Runde: Giugliano stürzt, als er bereits 0,5 sec. an Rea dran ist. Rea nun 9,3 sec. vor dem Aprilia-Duo Savadori/de Angelis.
5. Runde: Forés, West, Davies und Camier kämpfen hart um P4.
7. Runde: Savadori stürzt von P2, West von P4 und Torres von P8. Rea führt 10,5 sec vor de Angelis, Forés weitere 2,4 sec dahinter.
8. Runde: Reiterberger macht einen Fehler und fällt bis auf P15 zurück. Szkopek sensationell schon auf P9, Sykes ist bereits wieder 16.
10. Runde: Reiterberger stürzt! Guntoli stürmt nach vorn und verdrängt Van der Mark von P6. Lowes stürzt (P10), Hayden weicht aus und fällt auf P12 zurück.
13. Runde: Camier kommt Forés näher, dieser kontert mit schnellster Runde.
14. Runde: Szkopek stürzt.
15. Runde: Van der Mark stürzt, kann aber mit dem stark lädierten Motorrad weiterfahren. Sykes 13.
16. Runde: Rea gewinnt vor de Angelis und Forés, Sykes überholt Vizziello auf Zielstrich und wird 12. ♦ IP

WM-Stand Fahrer

| | |
|------------------|-----|
| 1. Rea | 393 |
| 2. Sykes | 346 |
| 3. Davies | 295 |
| 4. Van der Mark | 203 |
| 5. Hayden | 195 |
| 6. Giugliano | 194 |
| 7. Torres | 168 |
| 8. Camier | 134 |
| 9. Forés | 119 |
| 16. Reiterberger | 68 |

WM-Stand Hersteller

| | |
|--------------|-----|
| 1. Kawasaki | 466 |
| 2. Ducati | 367 |
| 3. Honda | 265 |
| 4. BMW | 187 |
| 5. Yamaha | 160 |
| 6. Aprilia | 152 |
| 7. MV Agusta | 134 |

Marvin Fritz und Bayer-Bikerbox Langenscheidt lieferten pures Gänsehautfeeling: Das mit Abstand kleinste Team bäumte sich gegen die großen auf und gewann Deutschlands höchste Straßenrennsportklasse vorzeitig



IDM Superbike Lausitzring

Perfekte Punktlandung



Die Siege in der Lausitz machten die Yamaha-Werksfahrer Lukas Trautmann und Florian Alt unter sich aus

Von ANKE WIECZOREK

Der Meister 2016 steht fest: Marvin Fritz. Die Mini-Mannschaft von Team Bayer-Bikerbox Racing war auch Sieger der Herzen.

Marvin Fritz und Teamchef Sepp Buchner beherrschten selbst das Chaos. Das hatte in der Superpole stattgefunden. Acht Fahrer traten an, sieben davon stürzten auf der verregneten und extrem rutschigen Piste, die meisten zweimal. Die Yamaha von Fritz war Kernschrott. Einzige Möglichkeit, um irgendwie doch noch am

Rennen teilzunehmen, war das Motorrad aus dem Vorjahr zu nehmen, mit dem der Neckarzimmerer in der Stocksport-Klasse gefahren war. Weil er zuletzt sechs Siege hintereinander einfuhr, musste Fritz auf Grund der Balance of Performance auch noch sechs Kilo Zusatzgewicht draufpacken. Doch er meisterte auch diese Hürde. Dass er mit seinem dritten Platz in Lauf 1 vorzeitig Meister sein würde, dämmerte ihm erst auf den letzten Metern der Start- und Zielgeraden. Das Ganze war eine haargenaue Punktlandung gewesen. Nach dem Rennen hatte er 75 Punkte Vor-

sprung auf den Yamaha-Konkurrenten Florian Alt vom deutschen MGM-Werksteam. Würde dieser die nächsten zwei Rennen bei einer möglichen Abwesenheit gewinnen, könnte er Fritz trotz der dann bestehenden Punktgleichheit nicht mehr schlagen. In diesem Fall haben die Einzelergebnisse, und damit sieben Siege von Fritz, den größeren Wert. Der 23-jährige realisierte den Erfolg aber erst Stunden später so richtig.

Alt musste sich in der Lausitz mit P2 ausgerechnet seinem Teamkollegen Lukas Trautmann geschlagen geben, der zum Saisonbeginn für die Su-

perstock 1000-Klasse vorgesehen war, aber dann das Superbike des verletzten Max Neukirchner übernommen hatte. Während der Österreicher von einem Ohr bis zum anderen grinste, war Alt nicht sonderlich amüsiert. «Ich habe den Hinterrufen zu lange runterkühlen lassen, bevor wir zum zweiten Mal gestartet sind, und ihn dann in der ersten Runde zerstört. Aber am meisten ärgert mich, dass die Chance auf den Titel noch bestanden hatte.» Zumindest theoretisch. Aus eigener Kraft hätte Alt seinen Teamkollegen nicht überholen können. Doch auch eine Stallorder gibt

es im Yamaha MGM Team nicht. Lauf 1 war in der vierten Runde abgebrochen worden. Ein Highsider von Neukirchner löste eine Kettenreaktion aus. Vier Kollegen lagen am Boden.

Für das Wilbers-BMW-Team ist damit die Saison zu Ende. Superpole-Gewinner Bastien Mackels brach sich das Schlüsselbein, Ireneusz Sikora das Bein. Das Superbike-Feld der IDM schumpfte für den zweiten Lauf auf eine Handvoll Piloten zusammen. Auch Marvin Fritz trat nicht an. Der Versuch, das Stocksport-Motorrad auf Superbike-Niveau umzuschrauben, scheiterte. ♦

IDM Superstock 1000

Titel an de Boer, Grünwald raus

Einen besseren Zeitpunkt und ein besseres Ergebnis hätte sich Danny de Boer nicht aussuchen können, als er vor der Superbike-WM-Kulisse auf dem Lausitzring Meister wurde.

Der Niederländer hatte es zur Saisonmitte geschafft, als erster Superstock 1000-Pilot im gemeinsam antretenden Feld sogar vor den Superbikern ins Ziel zu kommen. Das gelang ihm jetzt noch einmal. In der letzten Kurve des zweiten Laufes schlug er zu und überholte Alt. Da war sein bis dahin noch einzig verbliebener Meisterschaftskonkurrent Luca Grünwald gerade aus dem Geschehen gestürzt. Grünwald, dessen Yamaha in der Superpole nach einem Ausrutscher ziemlich hinüber war, ist somit Vizemeister. Daran gibt es auch am kommenden Wochenende beim Fi-



Frau unter Männern: Wo Lucy Glöckner (69) ist, ist vorn

nale in Hockenheim nichts mehr zu rütteln. Bei allen anderen ging es noch drunter und drüber. Pepijn Bijsterbosch war auf Podiumskurs, wurde dann aber von Stefan Kerschbaumer und Lucy Glöckner ausgebrems, die einmal mehr ihre Klasse zeigte. Selbst Roman

Stamm, der am Wochenende seine IDM-Abschiedsvorstellung gibt, ließ sich weit vorne blicken, ehe er den Notausgang wählen musste und zurückfiel. «Ich bin noch nie ein geileres Motorrad als die aktuelle Kawasaki gefahren, aber die letzte Sekunde fehlt uns noch.» ♦ AWI



Verdienter Meister: de Boer

IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf:**
Start: Trautmann setzt vor Grünwald, Alt, Mackels und Fritz in Szene.
4. Runde: Trauti führt immer noch, als die rote Flagge geschwenkt wird: Rennabbruch. Grund: vier gestürzte Fahrer, die nebeneinander auf der Strecke liegen.
Neustart: Alt setzt sich vor Trautmann, Grünwald und Fritz ab.
3. Runde: Fritz fällt von P4 auf P5 ab.
5. Runde: Nun führt Trautmann vor Grünwald und Alt.
9. Runde: Erster Superbike-Sieg für Trautmann, Fritz holt den Titel.
2. Lauf: Alt gewinnt zuerst die Oberhand, dahinter Trautmann, Grünwald, Bijsterbosch.
3. Runde: Trautmann geht acht Runden in Führung.
11. Runde: Alt auf P1 zurück, wird in Runde 15 noch von STK 1000-Pilot de Boer überholt. ♦ AWI

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Lausitzring (D): 17./18. September 2016, 3. Runde zur Internationalen Deutschen Meisterschaft, im Rahmen der Superbike-WM; Streckenlänge 4,255 km

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 9 Runden; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Superbike: 1. Lukas Trautmann (A/Yamaha), in 15:03,846; 2. Florian Alt (D/Yamaha) +0,715; 3. Marvin Fritz (D/Yamaha) +3,463; 4. Matteo Baiocco (I/Honda) +19,375; 5. Christoph Kasberger (D/Yamaha) +1:09,263... Superstock 1000: 1. Luca Grünwald (D/Yamaha), in 15:03,398 min (= 144,052 km/h); 2. Danny De Boer (NL/Yamaha) +0,913; 3. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW) +20,443; 4. Jahn Bühn (D/BMW) +9,613; 5. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +13,307; 6. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +14,394; 7. Lucy Glöckner (D/BMW) +15,849; 8. Koen Zeelen (NL/Yamaha) +17,612; 9. Marc Neumann (D/BMW) +22,210; 10. Arnaud Friedrich (D/BMW) +28,530... Schnellste Runde: Luca Grünwald (D/Yamaha), in 1:39,556

2. Lauf: 15 Runden, 22 Fahrer gestartet, 15 gewertet. Superbike: 1. Florian Alt (D/Yamaha), in 25:23,989; 2. Lukas Trautmann (A/Yamaha) +0,123; 3. Matteo Baiocco (I/Honda) +20,486... Superstock 1000: 1. Danny de Boer (NL/Yamaha), in 25:23,643; 2. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +13,819; 3. Lucy Glöckner (D/BMW) +14,176; 4. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW) +14,729; 5. Jahn Bühn (D/BMW) +15,895; 6. Koen Zeelen (NL/Yamaha) +17,919; 7. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +29,435; 8. Marc Neumann (D/BMW) +30,437; 9. Ville Valtonen (FIN/Yamaha) +40,219; 10. Arnaud Friedrich (D/BMW) +40,477

Stand Superbike (nach 13 von 15 Läufen): 1. Fritz, 256 Punkte; 2. Alt 206; 3. Gines 158; 4. Mackels 129; 5. Trautmann 117; 6. Halbich 105; 7. Sikora 94; 8. Neukirchner 78... Stand Superstock 1000 (nach 13 von 15 Läufen): 1. De Boer 300; 2. Grünwald 225; 3. Bühn 163; 4. Bijsterbosch 150; 5. Stamm 143; 6. Kerschbaumer 130; 7. Vincon 105; 8. Zeelen 88

Nächster Lauf: 23. bis 25. September 2016, Hockenheim (D) Internet: www.idm.de

ENDURANCE-WM, BOL D'OR / Resultate

Le Castellet, Circuit Paul Ricard (F): 35 Teams gestartet, 27 gewertet 1. Suzuki Endurance (Masson/Dehalle/Phillipe/F), Suzuki, 684 Rdn; 2. SCR Kawasaki (De Puniet, Leblanc, Foret/F), Kawasaki, 678 Rdn; 3. Trick Star (Nigon/F, Deguchi/Izutsu/I), Kawasaki, 676 Rdn; 4. Maco Racing Maco Racing (Junod/CH, Dos Santos/F, Jermani/CZ), Yamaha, 675 Rdn; 5. F.C.C. TSR (Cudlin/AUS, Itoh, Watanabe/J), Honda, 674; 6. Amoto Ain (Masbou, Nigon, Clerc/F), Yamaha, 669; 7. Tati Beaujolaus (Enjolras/Villard/Buisson/F), Kawasaki, 668 Rdn; 8. Yam'Art Avenue (Bulle, Plancassagne/I, Marconi/I), Yamaha, 666 Rdn; 9. GMT 94 Yamaha (Checa/E, Canepa/I, Mahias/F), Yamaha; 659; 10. Völpker NRT48 by Schubert Motors (Galotte/F, Kremer, Hofer/D) BMW, 659 Rdn. - Ferner: 20. Bolliger Endurance (Saiger/A, Savary/CH, Hugot/F), Kawasaki, 628 Rdn; 28. WSB-Endurance (Märtz, Müller, Puschmann/D), Kawasaki; 29. BMW Motorrad CSEU (Resch/A, Mayer/D, Ivanov/RUS); -Ausgeschlossen: Yamaha Austria (Parkes/AUS, Morais, Hayes/USA), Honda Endurance (Foray, Gimbert, Da Costa/F), Penz13 BMW (Lussiana, Foray/I, Cudlin/AUS)

Seitenwagen-WM

Päivärinta holt letzten 1000-er Titel

Keine Überraschung gab es beim Finale der Seitenwagen-WM 2016 im britischen Donington, dem letzten WM-Lauf der Geschichte, der noch mit den bärenstarken, aber umstrittenen 1000ccm-Vierzylindern ausgefahren wurde. Ab 2017 sind in der WM nur 600-ccm-Motoren erlaubt, die 1000er können nur noch in

den nationalen Meisterschaften eingesetzt werden.

Eine Frau als Weltmeisterin

Tim Reeves und Grégory Cluze gewann zwar überlegen das Rennen, doch das finnische Duo Päivärinta/Kainulainen, welches mit klarem Punktevorsprung angereist war, hielt sich aus allen

Kämpfen heraus und sicherte sich so den letzten Seitenwagen-1000er-Titel. Während Päivärinta bereits den 5. WM-Titel feiern kann, ist Beifahrerin Kirsi Kainulainen die erste Frau, die im Strassenrennsport einen WM-Titel

holt! Der WM-Vierte Markus Schlosser war nicht England gereist. «Das kostet mich zu viel Geld und Zeit, und meine Titelchancen habe ich bereits in Oschersleben mit Pech verloren», sagte der Schweizer. ♦ ML

SEITENWAGEN-WM / Resultate

Donington (GB): 17./18. September 2016. 1. Reeves/Cluze (GB/F, LCR-Yamaha); 2. Päivärinta/Kainulainen (FIN/LCRBMW); 3. Delannoy/Rousseau (F/LCR-Suzuki); 4. Holden/Ramsey (GB/LCR-Suzuki); 5. Birchall/Birchall (GB/LCR-Honda); 6. Roscher/Burkard (D/CH, LCR-BMW); 7. Streuer/Koerts (NL/LCR-Suzuki); 8. Gray/Christie (GB/LCR-Yamaha); 9. Rutz/Fries (CH/LCR-Yamaha); 10. Guignard/Poux (F); 11. Kimeswenger/Billich (A/LCR-BMW); 12. Bachmaier/Wechselberger (A); 13. Rösinger/Werner (D/Baker-Suzuki). WM-Endstand (nach 9 von 9 Läufen): 1. Päivärinta 177; 2. Reeves 159; 3. Delannoy 139; 4. Schlosser 120; 5. Streuer 89; 6. Roscher 81; 7. Holden 75; ferner: - 9. Rutz 45; 13. Kimeswenger 21

Letztes Rennen: 17. September 2016, Donington Park (GB) Internet: www.fim-live.com



Der Sieg in Donington nützte Reeves/Cluze wenig

Endurance-WM

SERT unantastbar



Bol d'Or Le Castellet: SERT-Suzuki bezwang SRC-Kawasaki

Beim wiederbelebten 24-Stunden-Langstreckenklassiker auf dem legendären Circuit Paul Ricard in Le Castellet in Südfrankreich geben die Einheimischen klar den Ton an. Das Weltmeister-Team SERT-Suzuki unter der Leitung von Dominique Méliand mit den Piloten Etienne Masson, Anthony Delhalle und Vincent Philippe löste sich von Beginn an Stunde um Stunde mehr von den Verfolgern.

Yamaha Austria: Wieder Pech

Ebenfalls ernsthaft vom Sieg geträumt hatte SRC Kawasaki, zumal man den prestigeträchtigen Bol d'Or bereits vier Mal in Folge gewonnen hatte. Doch Grégory Leblanc, Fabien Foret und MotoGP-Testpilot Randy De Puniet hatten Pech, als sie wegen Problemen mit der Radaufnahme wertvolle Zeit an den Boxen verloren. Die Aufholjagd durch die Nacht war zwar beeindruckend, aber die SERT-Suzuki war bereits zu weit entfernt.

Das wie immer sehr schnelle Yamaha Austria Team musste einmal mehr nach einer starken Leistung die Segel streichen. Bis zwei Drittel der langen 24-Stunden-Distanz kämpfte das Yamaha-Trio Broc Parkes, Sheridan Morais und Josh Hayes tapfer um den zweiten Rang, dann musste die schöne Yamaha YZR-R1 mit Motorschaden einmal zur Seite gestellt werden.

Dasselbe Schicksal ereilte die BMW-Truppe Penz13.com BMW Motorrad schon viel früher, bereits in der zweiten Stunde gab der S1000 RR-Vierzylinder den Geist auf.

Auch das Schweizer Bolliger-Team reiste ohne Erfolgserlebnis nach Hause, obwohl man zu Beginn des Rennens locker in den Top-6 unterwegs war. Ein Sturz des Ersatzfahrers Jon Hugot zog einen längeren Boxenaufenthalt nach sich, der das Team mit dem Österreicher Horst Saiger und dem Schweizer Michel Savary weit zurückwarf; mehr als Rang 20 lag so nicht mehr drin. ♦ ML

NACHRICHTEN

Mit Ansage: Führung für Bryan Schouten

IDM Superstock 600 Nachdem der Niederländer Bryan Schouten eine Disqualifikation und einen Ausfall hinter sich hatte, glaubte nur er selbst noch an einen Titelgewinn. In der Lausitz war aber der Vorsprung von Christian Stange aber dahin und Schouten übernahm tatsächlich die Tabellenführung. Nach dem ersten Rennen, samt Regeneinlage, hatte Stange gefluht: «Einige Fahrer sind kreuz und quer über die Strecke gependelt oder haben die blauen Flaggen missachtet.» Im zweiten Lauf fuhr der Sachse ziemlich alleine. Schouten hatte mit Thomas Gradinger zu tun, der aber nie vorbeikam.

Viele Anfragen, aber noch keine Antwort

IDM Beim renommierten Freudenberg Team häufen sich die Fahreranfragen für 2017 aus allen Richtungen. «Mit unserer Infrastruktur sind wir flexibel», sagt Chef Michael Freudenberg. Derzeit wird sich um den IDM Superstock 1000-Piloten Luca Grünwald und Moto3-Junior Tim Georgi gekümmert. «Für uns bleibt der Nachwuchs ein Thema. Wir müssen sehen, welche die Serien für uns tragbar und zu 100 Prozent realisierbar sind. Ohne Konzept hätten wir nicht die Erfolge.» ♦ AWI

KOMPAKT

IDM Beim Hockenheim-Finale am kommenden Wochenende will sich die IVM-Arbeitsgruppe «Motorrad» zur Zukunft der IDM äußern.

IDM Superbike HRP-Honda-Ersatzfahrer Matteo Baiocco würde auch gerne in Hockenheim fahren. «Vielleicht fragt mich Teamchef Jens Holzhauser noch.» Baiocco führt die Italienische Meisterschaft an. In der IDM versank er im Mittelfeld, wurde aber in der separaten Superbike-Wertung als Dritter gelistet.

IDM Superstock 1000 Der seit April verletzte VanZon-Remeha-BMW-Pilot Marco Nekvasil darf sein zertrümmertes linkes Bein wieder belasten. Der Österreicher geht seit einer Woche zur Physiotherapie. ♦ AWI

Langbahn-GP Vechta

Zer-Riss all seiner Gegner

Von THOMAS SCHIFFNER

Erik Riss ist nach 2014 zum zweiten Mal Langbahn-Einzelweltmeister. Der Auftritt des erst 21-Jährigen in Vechta war so überragend, dass Titelverteidiger Jannick de Jong nicht den Hauch einer Chance hatte.

Dass er am Abend zuvor in Pardubice das Speedway-U21-Finale bestritten und die 800 Kilometer nach Vechta mit dem Auto gefahren war, merkte man Erik Riss am Samstagabend im Reiterwaldstadion in keiner Phase an: Der seit letztem Dienstag 21-Jährige ließ vom ersten Heat an keinen Zweifel daran, dass der WM-Titel nur über ihn führen kann und baute seinen 16-Punkte-Vorsprung auf

Jannick de Jong von Lauf zu Lauf aus, bis der Schwabe mit seinem dritten Sieg in Lauf den Titel bereits sicher hatte. «Das Einzige, was mich heute interessiert: Ich will das Rennen gewinnen», kündigte er vorher an, und genau das machte der Speedway-Profi mit sieben überlegenen Laufsiegen und phänomenalen Starts.

Riss: «Tür zugemacht»

«Ich habe meine Starts vorher visualisiert. Mir fiel es nach den Vorläufen schwer, mich für einen Startplatz zu entscheiden, weil ich von jedem Startplatz aus stark war, aber ich habe mich dann für die Innenbahn entschieden. Das war psychologische Kriegsführung. Ich wollte derjenige sein, der den Anderen die Tür zumacht.

Genau das gelang dem deutschen Wildcard-Fahrer Michael Härtel nicht: Der 18-Jährige begann zwar mit 7 Punkten aus zwei Läufen gut, doch im dritten Umlauf wurde er disqualifiziert, nachdem er Richard Hall in Richtung Airfence gedrückt hatte und beide spektakulär stürzten. Ein Angriff auf den führenden Mathieu Tresarrieu in Lauf 10 endete noch fataler: Der Franzose knallte kurvenausgangs in die Bretterwand und brach sich ein Handgelenk. Als die Startplätze für die Semifinals gewählt wurden, war Härtel schon auf der Heimreise – sein Startplatz blieb leer.

Nachdem Titel und Vizetitel an Riss und De Jong vergeben waren, hatte Dimitri Bergé die besten Chancen, WM-Dritter zu werden. Der Franzose hatte

zwei Punkte mehr als Landsmann Tresarrieu. Doch Bergé brachte keines seiner beiden Motorräder zum Laufen und stieg in den letzten Läufen sogar auf die Ersatzmaschine von Landsmann Theo di Palma um. Auch das brachte ihm nur noch zwei Punkte. So kam es zum Kuriosum, dass Mathieu Tresarrieu (dessen Bruder Stéphane bereits schwer verletzt ist), Bergé mit 10 Punkten aus drei Punktläufen überholte, und noch die WM-Bronzemedaille gewann, obwohl er seinen Semifinalplatz nicht einnehmen konnte. Auf dem Podium blieb sein Platz leer.

Durch den Einbruch von Bergé konnte aber auch Theo Pijper, der 13 Punkte Rückstand hatte, Bronze gewinnen. Im Finallauf standen (von innen) Riss, de

Jong, Jesse Mustonen, Josef Franc und Pijper. Pijper benötigte Platz 2, um ein Stechen gegen Tresarrieu um Rang 3 zu erzwingen, dass Tresarrieu nicht mehr bestreiten konnte. Während Riss auch das Finale gewann, blieb de Jong trotz energischer Attacken vor Landsmann Pijper, der Bronze um einen Punkt verpasste: «Ich bin zufrieden. Wer möchte denn eine WM-Medaille, weil ein anderer im Krankenhaus liegt?»

Matthias Kröger fuhr in Vechta nach 30 Jahren Bahnsport sein letztes Langbahnrennen. 8000 Zuschauer verabschiedeten den legendären 47-Jährigen aus Borkel mit einem zwölften Platz.

Nach den Verletzungen von Jörg Tebbe und Stephan Katt ist nur ein Deutscher für die WM 2017 qualifiziert: Erik Riss. ♦



Überragender Erik Riss, hier vor Appleton und Hall



Zweiter WM-Titel: Erik Riss

LANGBAHN-WM / Resultate

Vechta (D): 17. September 2016, 5. WM-Lauf; Bahnlänge: 551 m, Wetter: wolkig, 18 Grad
1. Erik Riss (D), 28 Punkte; 2. Jannick de Jong (NL), 23; 3. Theo Pijper (NL), 20; 4. Josef Franc (CZ), 15; 5. Jesse Mustonen (FIN), 16; 6. Andrew Appleton (GB), 13; 7. Glen Phillips (GB), 11; 8. Mathieu Tresarrieu (F), 10; 9. Richard Hall (GB), 10; 10. Michael Härtel (D), 7; 11. Aki-Pekka Mustonen (FIN), 7; 12. Matthias Kröger (D), 7; 13. Dimitri Bergé (F), 5; 14. Theo di Palma (F), 4; 15. Alessandro Milanese (I), 1; 16. David Pfeffer (D), 1
WM-Endstand nach 5 Läufen: 1. Riss, 122 Punkte; 2. De Jong 101; 3. M. Tresarrieu 84; 4. Pijper 83; 5. Bergé 81; 6. Hall 61; 7. Franc 55; 8. Phillips 46; 9. Aki-Pekka Mustonen 43; 10. Jörg Tebbe (D), 38; 11. Jesse Mustonen 34; 12. Kröger 29; 13. Appleton 28; 14. Martin Smolinski (D), 25; 15. Stephan Katt (D), 16. – Ferner: 18. Härtel 7

Internet: www.speedway.org

ADAC-MX-Masters Holzgerlingen

Triple-Champion Dennis Ullrich

Von THOMAS SCHIFFNER

Im Schlamm von Holzgerlingen behielt Dennis Ullrich einen kühlen Kopf und gewann mit einem Doppelsieg seinen dritten MX-Masters-Titel. Der Sarholz-KTM-Fahrer ist damit erfolgreichster Masters-Pilot.

Der Blick in den Himmel sollte am Sonntagmorgen eigentlich nichts Gutes verheißen. Nachdem am Qualifikationstag einige Sonnenstrahlen gekommen waren, war es am Tag des ADAC-MX-Masters-Finales grau und regnerisch. Allerdings war der andauernde Nieselregen auf dem 1800 Meter langen «Schützenbührling» schnell kein Thema mehr.

Besser als Nagl, Schiffer, Roczen

Einer, der besonders von sich reden machte, war der Kämpfbacher Dennis Ullrich, der sich in beiden Läufen auf der Strecke seines Heimatclubs direkt an die

Spitze setzte. Und er machte schnell deutlich, wer auf seiner Lieblingsstrecke den Ton angab. Als erster dreifacher Champion schrieb «Ulle» vor 7200 Besuchern nun Geschichte.

Mit drei Masters-Titeln hat der KTM-Fahrer nun die Oberhand über Max Nagl, Marcus Schiffer und Ken Roczen, die jeweils zweimal die Serie gewinnen

konnten. «Vor den Starts war ich wahnsinnig aufgeregt, aber sobald das Startgatter dann gefallen war, war ich in meinem Element. Das Finale hier in Holzgerlingen hatte es aber wirklich noch mal in sich, da die Strecke super schwierig war. Die weniger geübten Fahrer standen zum Teil kreuz und quer, sodass das Überwinden zur echten Aufga-

be wurde. Aber am Ende hat es jetzt gereicht», meinte der neue Masters-Champion.

Im Hinblick auf die Tageswertung siegte Dennis Ullrich vor seinem Teamkollegen Harri Kullas, der mit 12 Punkten Rückstand Vizemeister wurde, und dem dänischen Bodo-Schmidt-Husqvarna-Pilot Thomas Kjer Olsen. Christian Brockel (KTM)

punktete als zweitbesten Deutscher und schaffte es mit Platz 5 beim Finale in die Top 5 der Meisterschaftswertung.

Im 1. Lauf, der nur 12 Minuten dauerte, wurde Max Nagl Zweiter, im 2. Umlauf trat der WM-Dritte nicht mehr an. Neuer Champion im ADAC-MX-Youngster-Cup wurde der 18-jährige Niederländer Bas Vaessen. ♦



Im Schlamm Geschichte geschrieben: Dritter Masters für Ullrich

ADAC MX MASTERS / Resultate

Holzgerlingen (D): 11.-12. Lauf; Wetter: regnerisch/15 Grad
1. Lauf: 1. Dennis Ullrich (D/KTM), 5 Runden in 12:49,836 min; 2. Max Nagl (D/Husqvarna) 5,135 sec zurück; 3. Harri Kullas (FIN/KTM), 12,522 sec zurück; 4. Petr Smitka (CZ/KTM); 5. Thomas Kjer Olsen (DK/Husqvarna); 6. Henry Jacobi (D/Honda); 7. Christian Brockel (D/KTM); 8. Vaclav Kovar (CZ/KTM); 9. Dominique Thury (D/KTM); 10. Kevin Fors (B/Honda); 11. Klemen Gercar (SLO/Husqvarna); 12. Jeremy Delince (B/Honda)
2. Lauf: 1. Ullrich, 14 Runden in 38:38,659 min; 2. Kullas, 33,859 sec zurück; 3. Kjer Olsen, 1:11,715 min zurück; 4. Smitka; 5. Brockel; 6. Martin Finek (CZ/KTM); 7. Mike Stender (D/Suzuki); 8. Delince; 9. Tim Koch (D/Suzuki); 10. Rudolf Weschta (CZ/Suzuki); 11. Gercar; 12. Fors; 13. Vaclav Kovar (CZ/KTM); 14. Moritz Schittenhelm (D/KTM)
Endstand nach 12 Läufen: 1. Ullrich, 240 Punkte; 2. Kullas 228; 3. Olsen 222; 4. Arminas Jasikonis (LT/Suzuki), 143; 5. Brockel 139; 6. Thury 105; 7. Stender 104; 8. Smitka 102; 9. Kovar 84; 10. Angus Heidecke (D/KTM), 80; 11. Lukas Neurauder (A/KTM), 79

Internet: www.adac-mx-masters.de

Enduro-DM Tuchem

Schröter überlegen

Von ROBERT PAIRAN

Vom Start weg dominierte Titelverteidiger Dennis Schröter den fünften Lauf zur Deutschen Enduro-Meisterschaft in Tuchem. Am Ende hatte er alle fünf Sonderprüfungen gewonnen.

Hoch motiviert joggte Dennis Schröter am Morgen vor dem Start noch einmal durch die Sonderprüfung, um die über Nacht veränderten Bedingungen in Augenschein zu nehmen. Statt Hitze und Staub hatte der nächtliche Dauerregen für rutschigen und schlammigen Boden gesorgt – für Schröter kein Problem.



Dennis Schröter war in Tuchem eine Klasse für sich

Auf dem zweiten Platz landete Davide von Zitzewitz: «Ich fuhr am Anfang zu steif und bin in der zweiten Runde gestürzt.» Trotzdem reichte es ihm am Ende für den Sieg in der E2-Klasse. Damit legte er auch den Grundstock für seinen zweiten DM-Titel, denn sein Konkurrent Marco Neubert, der an diesem Tag den dritten Platz in der Overall-Wertung hinter Zitzewitz belegte, kämpfte ohne Glück: «In den ersten beiden Tests ist mir jedes Mal gleich zweimal das Vorderrad weggerutscht, trotzdem verlor ich nur vier Sekunden.» Vor der letzten Prüfung lag Neubert nur zwei Sekunden hinter Zitzewitz. «Aber ich wollte zu viel, fuhr zu

verkrampft. Jetzt kann ich aus eigener Kraft den Titel nicht mehr holen, selbst, wenn ich die beiden letzten Tage gewinnen würde.»

Beier fällt zurück

Ähnlich enttäuscht reiste auch Andi Beier aus Tuchem ab, der

die E1-Klasse gewann: «In der letzten Prüfung bin ich nicht weniger als dreimal gestürzt, und dann ist mir noch einmal das Motorrad ausgegangen.» So rauschte Beier im Championat noch auf den sechsten Tagesrang zurück. ♦

ENDURO-DM / Resultate

Waldkappel (D): 5. DM-Lauf; Wetter/Strecke: Regen/nass und schlammig
Klasse E1 (11 Fahrer gestartet, 11 gewertet): 1. Andreas Beier (D/Husqvarna), in 42:27,79 min; 2. Jonathan Rossé (CH/Yamaha), +28,98 sec; 3. Tim Apolle (D/Husqvarna), +58,14 min; 4. Tilman Krause (D/KTM); 5. Maria Franke (D/KTM)

Stand nach 4 Läufen: 1. Beier, 125 Punkte; 2. Krause 85; 3. Rosse 84; 4. Apolle 80; 5. Franke 75; 6. Spachmüller 66; 7. Findling 61; 8. Schubert 60; 9. Strelow 56; 10. Graube 50

Klasse E2, (17 Fahrer gestartet, 15 gewertet): 1. Davide von Zitzewitz (KTM), in 41:17,20 min; 2. Marco Neubert (KTM), +7,38 sec; 3. Nick Emmrich (Husqvarna), +1:41,13 min; 4. Paul Roßbach (D/KTM); 5. Kenny Löttsch (KTM); 6. Kai-Arne Petruck (D/Husaberg)

Stand nach 5 Läufen: 1. von Zitzewitz, 122 Punkte; 2. Emmrich 96; 3. Neubert 91. 4. Roßbach 72; 5. Petruck 57; 6. Löttsch 56; 7. Hübner 54; 8. Wächtler 52; 9. Springmann 52; 10. Kradorf 51

Klasse E3 (11 Fahrer gestartet, 11 gewertet): 1. Dennis Schröter (Husqvarna), in 40:35,13 min; 2. Jan Schäfer (KTM), +55,44 min; 3. Björn Feldt (KTM), +1:27,60 min; 4. Nico Rambow (KTM); 5. Mark Risse (Beta); 6. Gerrit Helbig (KTM)

Stand nach 5 Läufen: 1. Schröter, 125 Punkte; 2. Feldt 106; 3. Schäfer 104; 4. Rambow 81; 5. Risse 78; 6. Weiß 64; 7. Hänel 60; 8. Neumann 60; 9. Helbig 52; 10. Decker 48

Int. Deutsche Enduro-Meisterschaft (61 Fahrer gestartet, 53 gewertet): 1. Schröter in 40:35,13 min; 2. von Zitzewitz, +42,07 sec; 3. Neubert, +45,07 sec; 4. Schäfer; 5. Feldt; 6. Beier; 7. Rossé 8. Emmrich; 9. Apolle; 10. Rambow

Stand nach 5 Läufen: 1. Schröter 404; 2. v. Zitzewitz 394; 3. Beier 366; 4. Feldt 340; 5. Schäfer 334; 6. Emmrich 313; 7. Neubert 302; 8. Roßbach 287; 9. Risse 259; 10. Krause 257

Nächster Lauf: 2. Oktober, Streiberg (D)

Internet: www.enduro-dm.de

Supermoto-WM Lombardei

Deutscher Vize

Marc Reiner Schmidt tritt in die Fussstapfen von Bernd Hiemer. Der 20-Jährige vom Bodensee gewann in Castelletto di Branzuzzo den letzten Supermoto-GP der Saison und sicherte sich damit die Vizeweltmeisterschaft hinter Thomas Chareyre.



Fünfter Titel: Thomas Chareyre

Höllbacher mit Motorplatzer

Schmidt gewann Lauf 2 hinter seinem französischen TM-Markenkollegen und holte seinen ersten GP-Sieg. Mit 20 Punkten Vorsprung gewann Thomas Chareyre seinen fünften Supermoto-WM-Titel. Lukas Höllbacher wurde auf der Zielgeraden noch vom WM-Podium gestossen. Der Husqvarna-Fahrer lag

in Lauf 1 in Führung, doch in Runde 9 musste er mit einem Motorplatzer aufgeben. Höllbachers Mechaniker arbeiteten fieberhaft, um das Reservebike für Rennen 2 fertig zu kriegen, doch nach der Aufwärmrunde musste er aufgeben. Pavel Kejmar überholte damit Höllbacher in der WM-Tabelle. ♦ TS

SUPERMOTO-WM / Resultate

Castelletto di Branzuzzo (I): 18. September 2016, 6. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad
1. Lauf: 1. Thomas Chareyre (F/TM); 2. Marc Reiner Schmidt (D/TM); 3. Pavel Kejmar (CZ/KTM); 4. Nico Grazioli (I/TM); 5. Gabriele Gianola (I/Yamaha); 6. Jose Luis Hernandez (E/Suzuki); 7. Markus Lita (ROM/Suzuki); 8. Riccardo Lodigiani (I/TM)

2. Lauf: 1. Schmidt; 2. Chareyre; 3. Kejmar; 4. Luca d'Addato (I/Yamaha); 5. Lodigiani; 6. David Gimenez (E/Suzuki); 7. Grazioli; 8. Gianola; 9. Lita; 10. Hernandez

WM-Endstand nach 6 Läufen: 1. Chareyre, 285 Punkte; 2. Schmidt 265; 3. Kejmar 234; 4. Lukas Höllbacher (A/Husqvarna), 217; 5. Gimenez 181; 6. Hernandez 150; 7. Lita 108.

Internet: www.supermotos1.com

Speedway-EM Rybnik

Pedersen räumte ab

Nach drei Podesträngen in Folge griff Nicki Pedersen zum ersten Mal nach der Goldmedaille. Der Däne zeigte im oberschlesischen Rybnik vor 12000 Fans eine starke Leistung, gewann den Endlauf mit total 17 Punkten. Dadurch verbesserte sich der 39-Jährige in der EM-Wertung um 9 Plätze und hatte am Ende sogar zwei Zähler Vorsprung.

Silbermedaille nach Stechen

Vaclav Milik wurde im Finallauf Zweiter. Der Tscheche erkämpfte in der EM zusammen 38 Zähler und absolvierte mit dem punktgleichen Krzysztof Kasprzak ein Stechen um die Silbermedaille. Aus dem Duell ging Milik als Sieger hervor,

während der Pole technische Probleme beklagte. Auch um den Verbleib in der EM-Serie musste ein Zusatzlauf stattfinden. Sieger wurde Grigori Laguta vor Leon Madsen und Antonio Lindbäck, der ausgeschieden war. Anders Thomsen stürzte in Rybnik und erlitt einen Handgelenkbruch. ♦ GD



Pedersen vor Saifutdinov, Milik

SPEEDWAY-EM / Resultate

Rybnik (PL): 17. September 2016, Bahnlänge: 378 m, Wetter: bewölkt, 18 Grad
1. Nicki Pedersen (DK), 17 Punkte; 2. Vaclav Milik (CZ), 14; 3. Krzysztof Kasprzak (PL), 14; 4. Emil Saifutdinov (RUS), 12; 5. Leon Madsen (DK), 11; 6. Grigori Laguta (RUS), 10; 7. Antonio Lindbäck (S), 8; 8. Przemyslaw Pawlicki (PL), 7; 9. Kacper Woryna (PL)

EM-Endstand nach 4 Rennen: 1. Pedersen, 40 Punkte; 2. Milik, 38+3; 3. Kasprzak, 38+2; 4. Laguta, 37+3; 5. Madsen, 37+2; 6. Lindbäck, 37+1; 7. Saifutdinov, 35; 8. Pawlicki, 33; 9. Lebedevs, 26; 10. Kylmäkorpi, 25

Internet: www.speedwayeuro.com

NACHRICHTEN

Bergé-Sieg auch in Pardubice

Speedway-U21-WM Nur eine Woche nach dem Gewinn des U21-Europameistertitels gewann der 19-jährige Franzose auch das 2. Finalrennen der U21-WM-Serie letzten Freitag in Pardubice (CZ). Bergé siegte im Finallauf vor Patrick Hansen (DK), Max Fricke und Jack Holder (beide AUS). Erik Riss kam zwar mit nur 6 Punkten ins Halbfinale, schied dort aber als Achter aus. «Meine Motoren waren für die Bahn in Pardubice völlig falsch abgestimmt», ärgerte sich der neue Langbahn-Weltmeister.

Andre Plogmann vorzeitig Meister

Supersmoto-DM Bei der Wasserschlacht des vorletzten Laufes im tschechischen Cheb konnte sich Andre Plogmann auf Suzuki mit zwei Laufsiegen vorzeitig den Meistertitel sichern. Aus Sicherheitsgründen waren seine schärfsten Konkurrenten Markus Volz und Markus Claas auf dem rutschigen Parcours gar nicht angetreten und hatten den Titel kampfflos überlassen. Titelverteidiger Lukas Höllbacher fuhr beim WM-Finale in Italien.

Smolinski Dritter bei Goldhelm Pardubitz

Speedway Emil Saifutdinov gewann beim Sechser-Speedway den «Goldenen Helm von Pardubice» vor Rune Holta und Martin Smolinski. Kevin Wölbert wurde im «kleinen Finale» Dritter. Bei einem Sturz im großen Finale zog sich Nicki Pedersen, der nur einen Tag zuvor Europameister geworden war, zwei Halswirbelbrüche, einen Handgelenk- und zwei Rippenbrüche zu. Die Saison dürfte für den dreifachen Weltmeister beendet sein.

Martin Smolinski trickst Kroner aus

Speedway Die große Speedway-Show auf der winzigen Bahn in Cloppenburg gewann am Freitag Martin Smolinski. Tobias Kroner war allen haushoch überlegen, doch im Finale wurde der Dohrener hinter Smolinski, aber vor GP-Fahrer Peter Kildemand (DK) Zweiter. WM-Leader Greg Hancock (Platz 5) erreichte das Finale nicht. ♦ TS/RP

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



R8 Coupé 4.2 FSI quat. 7-STUFEN S-TRONIC, 316 kW (430 PS) - 300 km/h, Bj. 2013, ERST 21.500 KM, super gepflegt, ABSOLUTE SUPER-AUSSTG., nur 67.200,- + MwSt. = 79.980,- Automobile Andrea Arens, Stettiner Str. 21, 58515 Lüdenscheid, T. 02351/12893 H

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Bentley

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

BMW

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

BMW Alpina



B5 Biturbo Lim./397 KW (540 PS)-319 km/h, Bj. 2013, erst 43.000 km, 1. Hand + wirklich WIE NEU !!!, ABSOLUTE SUPER-AUSSTG., nur 49.980,- + MwSt. = 59.480,- Automobile Andrea Arens, Stettiner Strasse 21, 58515 Lüdenscheid, 02351/12893 (seit 1995) H

Chevrolet



SSR 5,3 V8 Kompressorumbau, EZ 03/2004, 80173 km, 297 kW, schwarz, Leder, SHZ, 31.750,- €. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24/25, 13127 Berlin-Buchholz, Tel. 030-474906-77, www.autohaus-kramm.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34978

Jaguar

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

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



Jaguar S Type, 2,5 Ltr., 200 PS, 106000 km, HU 3/18, Automatic, EZ 12/2002, ABS, SD, Navi, Teletonsystem integriert, Metallic-Lackierung, silber, Top-Zustand, VB 8400,- €. Tel. 01520/2493547

Arden



Wir laden Sie herzlich zum ersten **Arden British Day** am 25.09. ab 10 Uhr an der Burg Zalem in Kranenburg/Mehr am Niederrhein ein. Kommen Sie mit Ihrer Familie, der Eintritt ist frei. Anmeldung und Programm unter www.arden.de/classic, 02151-37230, classic@arden.de H

Mercedes



250 SE W 111 Cabriolet Autom., EZ 07/66, 17647 km, 149 PS, 129.000,- €. Car Classics Cologne GmbH, Hauptstrasse 13, 50169 Kerpen, Tel. 02273-6018020, www.car-classics.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34997

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Jeep

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Land Rover

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Lexus



Testdrive-Events im LEXUS RC F, GS F, TOYOTA GT 86, SUZUKI Swift ab 349,- €, Termin: 20.10.16. Info: 0281/95295-55 H



C400 4-Matic AMG, EZ 9/2015, 31000 km, 245 kW (333 PS), 1. Hand, Garage, unfallfrei, 360° Kamera, DAB, BAS, Burmester, Panorama, Navi, Tel., Klima (inkl. Sitze), SD, SHZ, 18" AMG, Leder mit ARTICO + Ziernähten u.v.m. VB 51.900,-. Tel. 0162/2987654 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34962

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

Porsche

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

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

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

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

Porsche-Fan sucht 991 R + 993 GT3 RS, zahle Höchstpreis. Tel. 0172/5159727

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

DMSB Permit Nordschleife

Der Führerschein für die Grüne Hölle



So wird's gemacht: Im Sektionstraining wird die Nordschleife Abschnitt für Abschnitt erklärt

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Wer in der VLN oder beim 24h-Rennen am Nürburgring starten möchte, braucht seit 2015 die DMSB Permit Nordschleife (DPN). MSA erfährt sich die umstrittene Zusatzlizenz für die Rennen in der «Grünen Hölle» und stellt die Frage: Wie sinnvoll ist die DPN eigentlich?

Schon im Theorieteil, dem seit diesem Jahr vorgeschriebenen E-Learning, wird klar: In dieses kalte Wasser sollte man gerade als Quereinsteiger nicht geworfen werden. Die Flaggsignale sind auch dem geneigten Hobby-Motorsportler natürlich ein Begriff. Aber ob und wie ein Schleppverband auf der Nordschleife überholt werden darf? Ab und bis wann Code-120- und Code-60-Zonen gelten? Wie Missverständnisse im Überrundungsverkehr vermieden werden? Wann und wie die Boxengasse angefahren werden darf? Diese (und mehr) Fragen werden im E-Learning-Tool der DMSB Academy beantwortet und in fünf Zwischenprüfungen sowie einem Abschlusstest, der zu 100 Prozent richtig beantwortet werden muss, abgefragt.

Viele neue Erkenntnisse

Daraufhin erhält man ein Zertifikat, welches das theoretische Wissen bescheinigt. Hat man bereits mindestens eine Internationale C-Lizenz, reicht nun ein Lehrgang samt Trackwalk für die Erlangung der Permit Stufe B – welche zur Teilnahme an VLN-Rennen mit «kleinen» Fahrzeugen berechtigt.

Glücklicherweise erfülle ich diese Voraussetzungen und darf

mir nun beim Internationalen Sportfahrerlehrgang der Scuderia Hanseat über ein dreitägiges Sektionstraining die notwendigen praktischen Kenntnisse über die Strecke aneignen.

Erfahrene Instrukturen und Coaches wie Rahel Frey, Manuel Metzger, Marc Basseng, Christer Jöns oder Fredy Barth vermitteln beim 116. Lehrgang seit Gründung der Scuderia im Jahr 1958 Streckenabschnitt für Streckenabschnitt, wie man die knapp 21 km lange «Grüne Hölle» am besten bewältigt. Dachte ich bisher, die Nordschleife sei mir durchaus bekannt, erfahre ich nun doch noch viele neue Referenzpunkte: hier ein gelbes Graffiti auf einer Leitplanke (eingangs Adenauer Forst), da ein kleiner weißer Punkt auf der Strecke (eingangs Dreifach-Rechts), dort eine Lichtung hinter der Strecke (ausgangs Mutkurve). Hier eine gerade Linie zum Bremsen machen (Wehrseifen), da mehr Schwung mitnehmen (Bergwerk), dort nur den unteren Teil des Kerbs befahren (ausgangs Brünchen). Und schon sehe ich das anspruchsvolle Asphaltband in der Eifel mit ganz neuen Augen.



Schon beim Lehrgang gefragt: Zügiger, sicherer Fahrstil

Ich kann an dieser Stelle nur empfehlen: Jeder Nordschleifen-Freund sollte unbedingt mal einen solchen Lehrgang besuchen – zum Beispiel das Perfektionstraining der Kollegen von «sport auto» am 12./13. Oktober.

Die DPN: Sinn oder Unsinn?

Auf einer Runde, die ich mit Instruktor Paul Martin Dose – geschätzte Nordschleifen-Erfahrung: 25000 Runden! – auf dem Beifahrersitz absolviere, wird das Erlernte abgefragt und der allgemeine Fahrstil begutachtet. Martin gibt sein Okay, die DPN kann also kommen!

Und wie sinnvoll ist das nun alles? Meine Meinung: Mehr Wissen schadet nie. Sei es theoretisch oder praktisch. Vieles, was beim E-Learning vermittelt wird, bedenkt man zunächst gar nicht. Hier ein absolutes «Ja» zur Sinnhaftigkeit und damit auch zur DPN. Bei stichprobenartigen Tests im Rahmen der VLN-Läufe tauchen hier auch teils große Defizite auf! Der praktische Lehrgang ist genauso sinnvoll wie jedes Rennstreckentraining. Ansonsten hilft aber vor allem «Learning by doing» – siehe Story rechts. ♦

Tracktest Toyota GT86 CS-Cup

Das feue

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit dem neuen Toyota GT86 CS-Cup bietet die Kölner Toyota Motorsport GmbH (TMG) einen perfekten Einstiegsrenner an. MSA durfte den Heckantriebs-Sportler beim 6h-Rennen der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring zum Tracktest unter Realbedingungen ausführen.

Es gibt so Autos, die passen scheinbar überhaupt nicht in unsere Zeit. Einer davon ist der Toyota GT86. Er steht mit seiner eng geschnittenen Karosserie und flachen Silhouette da, als wäre die Zeit etwa so Mitte der 90er-Jahre stehen geblieben: Ein kleines 2+2-Sportcoupé, zwei Liter Hubraum, aus denen jenseits der 7000 Kurbelwellenumdrehungen frei saugend 200 PS geboxt werden. Dazu ein Heckantrieb mit einer Torsen-Differenzialsperre. Fertig ist das Spaßmobil, an dem sich seit der Markteinführung im Herbst 2012 die Geister scheiden. «Zu wenig Leistung», schreien die einen und meinen damit eigentlich das fehlende Drehmoment, das man von modernen Turbomotoren gewohnt ist. «Puristisch und perfekt ausbalanciert», outen sich andere als Freunde von «Back to basic».

Die oben genannten Eckdaten für den Straßenwagen konnten bislang auch für die von der TMG aufgelegten Rennversion übernommen werden. Seit dem diesjährigen 4. VLN-Lauf steht mit dem Toyota GT86 CS-Cup jedoch der Nachfolger des GT86 CS-V3 in den Startlöchern. Dieser wurde von den Mannen aus der Toyota-Allee einer Frischzellenkur unterzogen, welche dem kleinen Japaner außerordentlich gut steht.

Stärker und leichter

Die aktualisierten Zahlen zuerst: 12 PS mehr durch bessere Luftzufuhr und optimiertes Motormapping sowie ca. 80 Kilo weniger. Dazu gibt es nun ein Aerodynamik-Kit (Frontsplitter, Seitenschweller, Heckflügel), eine größere Bremse an der Vorderachse sowie im weiteren serienmäßigen H-Getriebe verstärkte Schaltgabeln. Softwareseitig wurden Flat-Foot-Shift und Auto-Blip installiert. Zu Deutsch: Beim Hochschalten kann der rechte Fuß am Bodenblech (Flat Foot) bleiben, weil beim Betätigen des Kupplungspedals die Zündung unter-



Fahrspaß nicht nur für Eins

brochen wird. Und beim Runterschalten gibt's vollautomatisch Zwischengas (Blip).

«Das Hauptaugenmerk lag darauf, das bereits gute Handling und die Fahrbarkeit auf ein neues Level zu heben, und dabei unserer Philosophie treu zu bleiben», erklärt Florian von Hasselbach, Senior Engineer bei TMG und gemeinsam mit Principal Engineer Nico Ehlert Vater sowohl des Cup-Renners als auch des «alten» CS-V3. Letzterer kann per Upgrade-Paket auch auf den Stand des neuen Autos gebracht werden.

«Das Aerodynamik-Paket wurde so ausgelegt, um dem Fahrer höhere Kurvengeschwindigkeiten zu ermöglichen, wobei darauf geachtet wurde, dass das Verhältnis von Luftwiderstand zu Abtrieb optimiert ist, damit wir beim Topspeed nicht in Probleme geraten. Das ist immer wieder ein Negativ-Einfluss eines solchen Heckflügels», so von Hassel-

gelbe Spielmobil



neue Toyota GT86 CS-Cup – für VLN, aber auch andere Rennserien – basiert auf dem CS-V3 und sorgt selbst bei gestandenen Rennfahrern für ein breites Grinsen unterm Helm

bach. «Die Tests vor der Einführung des Pakets und der bisherige Saisonverlauf der VLN haben gezeigt, dass wir die zuvor erwartete Verbesserung der Performance des Autos erreicht haben.»

Perfekte Balance

Nun aber genug der einleitenden Worte. Mein Overall liegt schon bereit. Zunächst geht es im Rahmen der MH-Sportpromotion-Einstellfahrten am Freitag vor dem siebten VLN-

Lauf für drei Runden auf die kombinierte Strecke aus GP-Sprintkurs und Nordschleife des Nürburgrings. Das Fahrzeug ist eines von zwei des Teams Pit Lane – AMC Sankt Vith. Die belgische Truppe zählt zu den treuesten Teams im Cup, haben ihre beiden Renner in den letzten vier Jahren doch schon jeweils rund 30.000 Rennkilometer abgespult. «Meine» gelbe Nummer 532 wird auch das Fahrzeug sein, das ich beim 6h-Rennen fahren werde.

Es gilt also, sich erst mal mit dem Auto bekannt zu machen. Die erste Runde gehe ich mit eingeschaltetem VSC (so nennt sich das elektronische Stabilitätsprogramm bei Toyota) ganz entspannt an. Dank 245er-Pirelli-Slicks und extrem niedrigem Schwerpunkt muss die Elektronik aber vorerst nicht eingreifen. Schon nach der ersten Durchfahrt durch die Mercedes-Arena spüre ich: Die geniale Balance des Straßenaautos, mit dem ich meinen DPN-Lehr-

gang (siehe links) absolviert habe, wurde auch bei der Rennversion perfekt erhalten.

Der größte Unterschied ist überraschenderweise die Soundkulisse. Der im Serientrimm zurückhaltende Vierzylinder-Boxer schreit mich in der leer geräumten Rennversion nur so an. Das Ausdrehen bis kurz vor 7500/min belohnt der von Subaru entlehnte Flachmann im Motorraum mit infernalischem Klang, der eher nach 400 als nach zweihundertundeinbiss-

chen PS klingt. Genauso genial wie in der Serienversion passen die Ganganschlüsse. Eigentlich sogar noch besser, weil die Endübersetzung etwas kürzer ausfällt und gleichzeitig die beim Straßenauto als «Spritspargang» ausgelegte sechste Welle näher an die anderen Fahrstufen gelegt wurde.

Einmal an den Grip der Slicks gewöhnt, nähere ich mich dem Limit. Einfahrt Hocheichen

FORTSETZUNG S. 36



Spartanisch: Das leer geräumte GT86-Renncockpit



Bereit: MSa-Tester Bräutigam



Tracktest unter Realbedingungen: Der GT86 CS-Cup im Duell

FORTSETZUNG VON S. 35

meldet sich die Elektronik erstmals zu Wort. Mit knapp über 210 km/h auf dem Tacho geht es aufs Schwedenkreuz zu, wo ein kurzes Antippen des Bremspedals reicht, um vertrauensvoll über die gebogene Kuppe zu pfeilen und die Aremberg-Kurve ohne irgendwelche Unruhen im Fahrwerk und dafür im perfekt regelnden Renn-ABS seelenruhig anzubremsen.

Elektronik nur für Regen

Ja, Wahnsinn! Also, wenn das nicht die blechgewordene Bedeutung von «Fahrbarkeit» ist, weiß ich es auch nicht. Und ganz ehrlich: Dass mich auf der Geraden ob meiner nach wie vor «nur» 212 PS fast jedes Auto stehen lässt, ist in diesem Spaßgefährt sowas von egal. Du nimmst jede Kurve ins Visier und das Auto folgt fast telepathisch dem eingeschlagenen Kurs. Die Gänge flutschen, der Motor jubelt, Fahrwerk und Reifen kleben wie ein Gecko am Asphalt. Zwischen Hohe Acht und Schwalbenschwanz macht dir keiner so leicht was vor, auch wenn das VSC sich hier etwas öfters zu Wort meldet.

Klare Sache: Für die noch folgenden Runden wird der elektronische Maulkorb abgestreift. Schnell wird klar: Wenn es nicht gerade regnet, gibt es auch überhaupt keinen Grund, die entsprechende Taste im Cockpit (also die für «VSC aus») nicht zu betätigen. Denn alles fährt sich genauso wunderbar butterweich und doch knackig schnell. Sogar noch etwas schneller als vorher!

Nach meinen drei Runden bin ich fest davon überzeugt: Man braucht nicht 400 und mehr PS, um in einem Rennwagen richtig Spaß zu haben. Und auch nicht mehr als 48900 Euro, denn so viel kostet besagter Spaß. Nur so am Rande: Die drei Stammfahrer, mit denen ich mir das

Cockpit teile, sind allesamt erfahrene Leute. Olivier Muytjens fuhr sogar schon F3000-Tests und viele Rennen mit Cup-Porsche. Bruno Barbaro ist rennerfahren mit Ferrari, Maserati, Porsche ... Dass auch sie – wie übrigens auch «Brody», der dritte Pilot – immer wieder mit einem breiten Grinsen aus dem GT86 steigen, sagt alles. «Hast du Lust, morgen VLN zu fahren?», fragt mich Cup-Projektleiter Oliver Kröll. Und wie!

Auf der anderen Seite der Nacht wartet das Saisonhighlight der Traditionsrennserie auf mich. Mit der frisch erworbenen DMSB Permit Nordschleife und den Eindrücken vom Vortag kann ich es kaum erwarten. Doch in meinem ersten Langstreckenrennen muss ich lernen: Es kann nicht immer nach Plan laufen. An beiden Autos muss im Zeittraining das Differenzial gewechselt werden, für mich geht es also später ohne Training ins Rennen.

Doch auch das steht kurz auf der Kippe. Das erste Rennviertel ist rum, da steht Olivier plötzlich mit abgescherter Antriebswelle in der Hohenrain-Schikane. Dabei hatten er und Startfahrer Bruno schon zwei Minuten Vorsprung in der Klasse herausgefahren. Aber wie heißt es so schön: That's racing!

Nervös vorm VLN-Debüt

Nachdem das Auto zur Box zurückgeschleppt wurde und die Mechaniker es mit einem Blitztausch der Antriebswelle in unter 15 Minuten wieder auf die Strecke geschickt haben, läuft alles nach Plan. Und noch geht es um Platz 2! Olivier legt wieder los, dann Bruno, dann «Brody». Und dann, kurz nach Anbruch der letzten Rennstunde, ist mein Moment da. Mein erster VLN-Einsatz.

In den verbleibenden fünf, vielleicht sechs, Runden geht es für mich nur darum, den Wagen heile ins Ziel zu fahren. Die

Leader sind weit weg, Platz 3 genauso. Aber wie wird das werden, wenn die GT3, GT4, Cup-Porsche und – ach, eigentlich alles oberhalb der SP3 oder V4 – an einem vorbeibläst? Was, wenn ich vor lauter Spiegelguckerei eine Code-120- oder Code-60-Zone übersehe? Mir geht echt die Flatter. Teamchef Werner Wolfs zwinkert mir zu. «Kein Grund, aufgeregt zu sein», sagt der kompakte Mann mit Glatze und Bart, den selbst die hereinbrechende Apokalypse nicht vom geschätzten Ruhepuls von 50 abbringen könnte. Aber ganz ehrlich: Es hilft. Wie Werner steht das ganze Team voll hinter mir. Keiner sagt: «Mach dies» oder «Tu jenes». Keiner gibt mir das Gefühl, dass ich Druck habe, als ich endlich in das unter der Sonne und im Rennbetrieb brühheiße Auto einsteige.

Ein perfekter Einstand

Das Auto passt ab der ersten Kurve wie ein Schuh. Ein kleiner Heckwackler in der Mercedes-Arena, weil die Reifen noch kalt und etwas dreckig sind, ansonsten keine Dramen. Nach der arg nervösen ersten Runde, in der erstaunlich wenige Autos an unserem kleinen, gelben Renner vorbeischießen, senkt sich auch meine Aufregung. Alles gerät plötzlich in einen Fluss. Das Setzen des Blinkers geht fast schon automatisch und viele Fahrer bedanken sich per Handzeichen.

In meiner letzten Runde, es werden doch nur fünf, schießen Manthey-Porsche und Land-Audi an mir vorbei. Den Land-Audi sehe ich zwei Minuten später wieder – als er ohne Sprit kurz vorm Ziel im Grünstreifen steht. Ich fahre vorbei und sehe die karierte Flagge. Platz 2 ist perfekt. Genauso wie die VLN-Premiere. In einem perfekten Team. Mit dem perfekten Auto – das sicher noch viele Fahrer begeistern wird! ♦

Toyota GT86 CS-Cup – Technische Daten

MOTOR

Bauart: Vierzylinder-Boxer Saugmotor (FA20), 1998 ccm
Einbaulage: Frontmotor, längs
Leistung: 156 kW/212 PS bei 7200/min
Drehmoment: 220 Nm bei 4800/min
Software: TMG (Flat-Foot-Shift, Auto-Blip)

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Heckantrieb
Getriebe: 6-Gang H-Schaltung (Serie), 6. Gang angepasst
Endübersetzung: 4,3
Differenzial: Torsen-Differenzialsperre (Serie)
Kupplung: Sachs I-Scheiben-Trockenkupplung

FAHRWERK/RÄDER/BREMSE

Aufhängung v./h.: Bilstein 2-Wege, Zug-/Druckstufe einstellbar
Felgen: OZ Motorsportfelge, 8 x 17 Zoll
Reifen: Pirelli, 245/620-17
Bremsen: vorn Alcon 4-Kolben Racing Festsattel, hinten Serienbremse (1-Kolben-Schwimmsattel), Renn-ABS

KAROSSERIE

L/B/H/Radstand: 4240/1775/1280/2570 mm
Gewicht: 1110 kg
Tankinhalt: 50 l
Bodykit: Frontspoiler, Seitenschweller, Heckflügel
Gewichtsverteilung: 53% vorne, 47% hinten

FAHRLEISTUNGEN

Topspeed: ca. 215 km/h

PREIS

48900 Euro (zzgl. MwSt.)



Lauerstellung: Der GT86 CS-Cup wartet nur auf schnelle Kurven



Ein klassisches Coupé: Flache Silhouette, kurze Überhänge



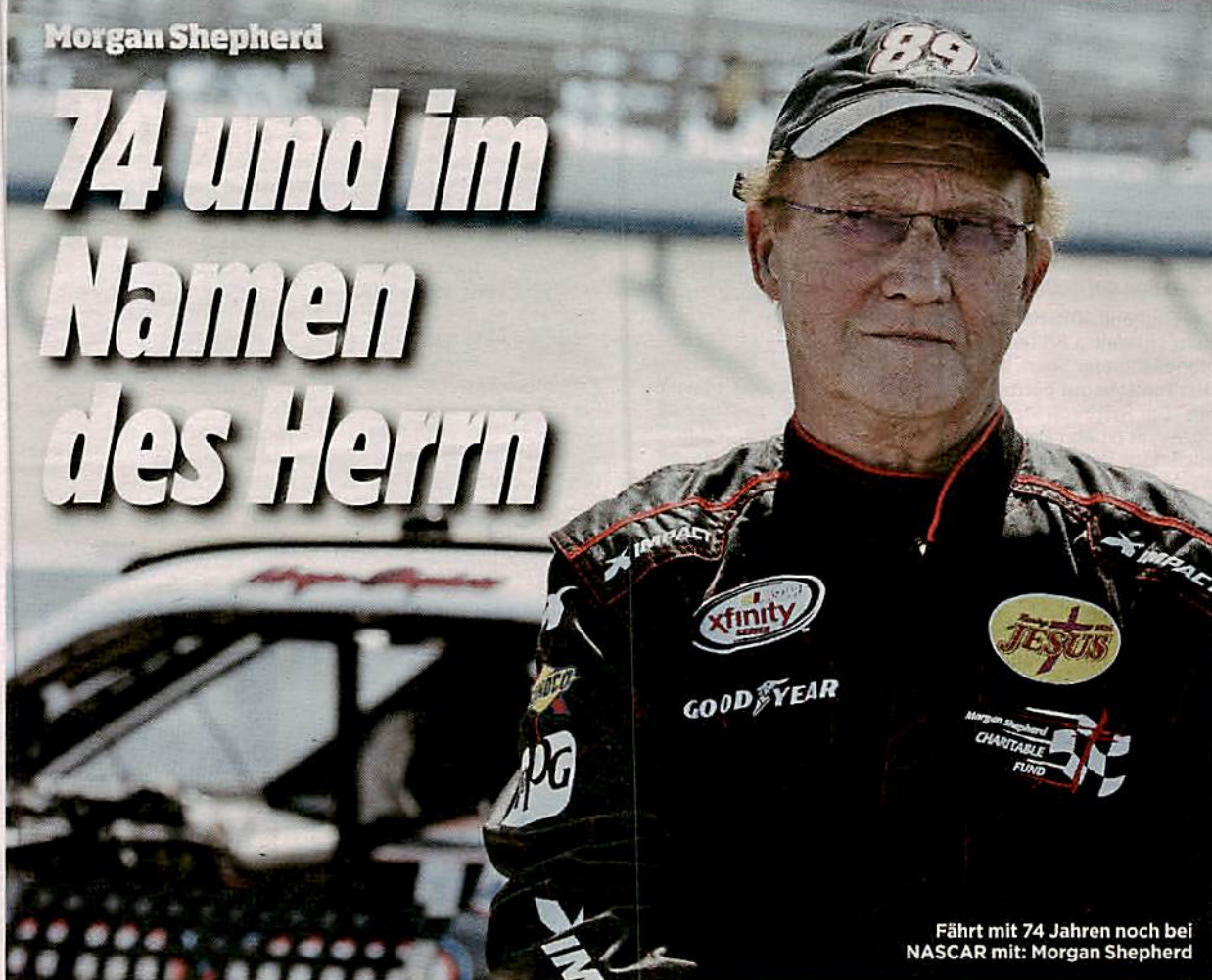
Kleine Drehorgel: Der Vierzylinder-Saug-Boxer leistet 212 PS



Orga-Trio um GT86 Cup und Cup-Fahrzeug (v.l.): Florian von Hasselbach, Oliver Kröll, Nico Ehlert

Morgan Shepherd

74 und im Namen des Herrn



Fährt mit 74 Jahren noch bei NASCAR mit: Morgan Shepherd

Von WOLFGANG MONSEHR

Bei NASCAR haben seit jeher schillernde Persönlichkeiten Karriere gemacht. Einer von ihnen ist der inzwischen 74-jährige Morgan Shepherd. Er fährt bis heute aus Leidenschaft – und im Auftrag des Herrn.

«Victory in Jesus Racing» steht auf seinem Auto und auf seinem Rennanzug. Ein Sponsor sei das nicht, sagt Morgan Shepherd (74) – ältester NASCAR-Pilot der Gegenwart. Shepherd fährt nicht bei den ganz Großen mit. Dafür reicht das Budget längst nicht mehr aus. Doch für die zweite Liga, die Xfinity, kratzt der Oldie jeden Cent zusammen. Trotzdem kommt Wehmut auf, wenn er an frühere Zeiten denkt. «Als ich 1967 angefangen habe NASCAR-Rennen zu fahren, da konnte ich einen Chevy-Motor für 735 Dollar kaufen, und bin damit 65 bis 70 Rennen im Jahr gefahren.»

Heute leasen Top-Teams Motoren für 80.000 Dollar – pro Wochenende! Auch bei den Reifen sind die Preise explodiert. Ein Satz kostete in Shepherds Anfangszeit 100 Dollar. Und diese hielten lange. «1969 gewann ich 21 Rennen auf zwei Reifensätzen», sagt der Exot aus North Carolina. «Heute berechnen sie uns für ein Rennwochenende rund 4200 Dollar. Wo soll das noch hin führen?»

Shepherd ist aber nicht einer, der jammert. Die Zeiten haben sich verändert – das versucht er zu akzeptieren. Denn er will noch möglichst lange fahren. Seine Mission ist noch nicht zu Ende. Und wenn man von Mission spricht, dann trifft das im Falle Shepherds sprichwörtlich zu. «Victory in Jesus Racing» ist kein Spaß. Hat aber auch nichts mit einer Sekte zu tun. Es sei eine Spendenorganisation, «seine» Spendenorganisation.

Weg vom Alkohol

Gegründet hat er sie 1975. «Ich kam vom Daytona 500 nach Hause, und meine damalige Frau hatte mich verlassen», erzählt der Rennopa. «Ich zog dann fast eine Woche von einer Party zur anderen, wusste nicht, ob es Tag oder Nacht war, und die Whiskey-Flasche war mein

ständiger Begleiter. Irgendwann kam ich zur Besinnung und fühlte mich hundeeidend, war zutiefst deprimiert. Ich erkannte, dass ich bis dahin ein extrem egoistischer Mensch gewesen bin. Ich wollte mich ändern, aber ich wusste nicht wie. Da

«1969 gewann ich 21 Rennen mit zwei Reifensätzen.»

MORGAN SHEPHERD

habe ich zu Gott gebetet, und es kam wie eine Erleuchtung über mich. Ich konnte das richtig

spüren, wie ich mit neuer Energie erfüllt wurde. Mein Alkoholproblem gehörte der Vergangenheit an, und Victory in Jesus Racing war geboren.»

Mit 72 noch Sprint-Cup

Shepherd ist inzwischen eine Institution, die auch von den Großen unterstützt wird. Zum Beispiel von Richard Childress und Kevin Harvick. «Richard und ich kennen uns schon seit Urzeiten», sagt Shepherd. «Er hilft mir mit technischer Unterstützung, wo er nur kann. Tony Stewart und Kevin Harvick haben mir ebenfalls sehr geholfen. Ohne sie hätte ich in den letzten Jahren mein Team zusperrern können.»

Dass er es immer noch kann, bewies er erst kürzlich. In Talladega führte er beim NASCAR-Xfinity-Race eine Runde. Das ist Rekord. Genauso wie die Teilnahme 2014 beim Sprint-Cup-Rennen in Loudon/New Hampshire. Damals war er 72 – und qualifizierte sich als 43. und Letzter. Es war sein bisher letztes großes Rennen.

Irgendwann wird Shepherd den Helm an den Nagel hängen. «Dann werde ich mich auf die Rolle des Teambesitzers und Managers konzentrieren.» Was bleibt: «Wir werden unsere religiöse Nachricht auch weiterhin durch unser Rennteam an die Öffentlichkeit vermitteln.» Racing im Namen des Herrn. ♦



Haudegen Morgan Shepherd: Startnummer 89 – mit Jesus an Bord

ZUM THEMA

Im Alter noch fit

»» **Rundstrecke** Was, er fährt immer noch? Diese Frage wird im Zusammenhang mit Dieter Quester (77) schon seit Jahren gestellt. Und die Antwort ist stets dieselbe: Ja, er fährt noch – inzwischen mehr bei historischen Rennen. Aber auch da geht es flott zur Sache. Der Bestseller von Ex-MSA-Mitarbeiter Helmut Zwickl sagt alles über DQ: «Wie komme ich bloß vom Rennsport los? Gar nicht, lieber Dieter...»

»» **USA** Hollywood-Schauspieler Paul Newman ist 1969 bei Dreharbeiten von «Winning» auf den Racing-Geschmack gekommen. Im Alter von 70 Jahren holte er in Daytona einen Klassensieg. 2005 startete er zum letzten Mal beim Klassiker. Im Jahr zuvor (mit 79!) absolvierte er die Baja 1000! Sein letztes Rennen fuhr er im Alter von 81 Jahren in Watkins Glen (von Pole gestartet). Paul Newman starb 2008 – 83-jährig. Beim Indy 500 hält A.J. Foyt den Rekord mit 57 Jahren.

»» **Formel 1** Der Italiener Luigi Fagioli war 1951 schon 53 Jahre alt, als er den GP Frankreich gewann. Der älteste GP-Teilnehmer war 1955 Louis Chiron. Der Monegasche war bei seinem Heimrennen 55 Jahre alt.

»» **Rallye** Björn Waldegaard gewann 1990 im Alter von 46 Jahren die Safari-Rallye. Altmeister Stig Blomqvist feierte 2006 bei seiner Heim-Rallye den 40. Einsatz. Er war damals 59 Jahre alt. Auch in Deutschland gibt es einen Driftkünstler im fortgeschrittenen Alter: Rolf Petersen (70) und Co Jürgen Krabbenhöft (65) bewiesen 2015 bei der Rallye Atlantis, dass sie es immer noch drauf haben.

»» **Motorrad** Johannes Kehrer stammt aus Ostdeutschland, ist Jahrgang 1949 und hat 1967 sein erstes Rennen gefahren. Nach dem Niedergang der DDR hatte er bei internationalen Straßenrennen weitergemacht. Und ist im Alter immer besser geworden. Im vergangenen Jahrzehnt hat er sich auf die Supermoto konzentriert. 2014 (mit 65 Jahren) gewann er noch die Internationale Tschechische Meisterschaft. Der älteste Teilnehmer bei der MotoGP war im Übrigen der Japaner Shin'ichi Ito (44) beim GP Japan 2011. ♦ CE/RK/IP

FAN SHOP

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

< Red Bull gut getroffen

Der Red Bull 2016 hat eine ganz spezielle Lackierung. Modellanbieter Spark hat den Ton sehr gut getroffen. Der RB12 von Ricciardo/Kvyat (später kommt auch noch Verstappen) rollt wie in echt daher. Rund 60 Euro, 1:43, im Fachhandel, Infos: www.sparkmodel.com

Einfach weltmeisterlich >

Minichamps hat sich wieder einmal selbst übertroffen. Mit dem Williams FW18 von 1987 in 1:18. Ausführung und Detailtreue sind wie beim Original weltmeisterlich. Beide Fahrer (Piquet/Mansell) erhältlich. Ca. 160 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.com

< Topshots von der Dakar

Sie wollen nochmals die Dakar 2016 erleben? Kein Problem. Der Bildband «Dakar 2016» hält, was er verspricht: absolute Topshots von Argentinien bis Bolivien. 47,90 Euro, 168 Seiten, Text: engl./frz./span., ISBN: 978-2909524368, bei: www.rallyandracing.com

Formel 1 by Joe Honda >

Gute (Farb)Bilder aus den 60er- und 70er-Jahren sind Mangelware. Joe Honda hat massenweise davon. Seine «Racing Pictorial Books» sind deshalb eine wahre Fundgrube (im Bild: Formel 1 von 1975). Je 25,98 Pfund, Text: engl./jap., bei: www.hiroboy.com

< Das Beste aus Riverside

Für Fans des US-amerikanischen Rennsports ist dieses Buch ein Muss. «Riverside» erzählt nicht nur die besten Storys von anno dazumal, auch die Fotos sind absolut einmalig. 49,95 Dollar, 208 Seiten, Text: engl., ISBN: 978-1938170119, im Handel oder bei www.lacar.com

Favoritenschreck in 1:43 >

Force India ist der Favoritenschreck schlechthin. Die britisch-indische Seilschaft ist auf dem besten Weg, WM-Vierter zu werden. Minichamps hat den aktuellen Renner von Hülkenberg/Pérez in 1:43 verkleinert. Rund 75 Euro, im Fachhandel, Adresse s. oben

Namen & Nachrichten

Drei Medaillen für Zanardi

»» Alex Zanardi Exakt 15 Jahre nach seinem schweren Rennunfall Mitte September 2001 auf dem Lausitzring, bei dem Alessandro «Alex» Zanardi beide Beine verlor, hat der Italiener bei den Paralympischen Spielen von Rio de Janeiro bei drei Rennen innerhalb von drei Tagen auch drei Medaillen gewonnen! Der 49-Jährige gewann mit dem Handbike im Einzelzeitfahren und mit dem italienischen Nationalteam in

der Teamstaffel jeweils die Goldmedaille; im spannenden Straßenrennen freute sich Zanardi, der nur um wenige Hundertstelsekunden geschlagen wurde, über Silber.

»» Katja Poensgen Die einzige Frau, die in der mittleren Klasse der Motorrad-WM je Punkte einfahren konnte (als 14. beim Mugello-GP 2001 bei den 250ern), wird am 23. September 40 Jahre alt. Neben ihren GP-Erfolgen

gewann Poensgen 1995 den ADAC Junior Cup, 1998 die Supermono Europameisterschaft und wurde noch 2012 Zweite in der E-Bike-Weltmeisterschaft. Heute arbeitet sie im Sport-Marketing, als Moderatorin und Motorrad-Botschafterin.

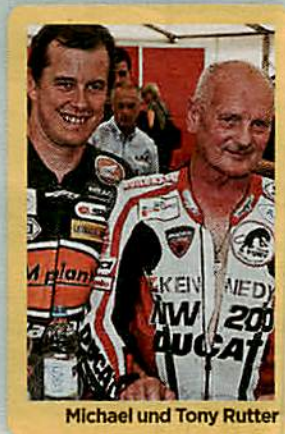
»» Toni Rutter Der vierfache TT-F2-Weltmeister (1981-84), dessen Sohn Michael seine Tradition als TT-Sieger fortführte, wird am 24. September 75 Jahre alt. ♦ AW/IP



Alex Zanardi



Katja Poensgen



Michael und Tony Rutter

LESERBRIEFE

Weltmeister der Herzen Zum Formel-1-Rücktritt von Felipe Massa, MSA 38/2016

Recht vielen Dank für den gelungenen Artikel über Felipe Massa und seinen Rücktritt aus der Formel 1. Eure Worte sprechen mir voll aus dem Herzen. Auch für mich ist und bleibt er - auch wenn er nie Formel-1-Weltmeister war - der unumstrittene Weltmeister der Herzen. Natürlich werde ich als langjähriger Formel-1-Fan die Rennserie weiter verfolgen, aber es wird sicher länger dauern, bis ich einen neuen Favoriten gefunden habe. Beim letzten Rennen in Abu Dhabi werde auch ich ein paar Tränen verdrücken.
Martina Papke
D-91052 Erlangen

War Extrawurst nötig? Zur «Lex BMW» und deren Folgen in der DTM

Ich hoffe, der Renn Gott hat mit BMW noch ein Einsehen, dass man heuer nicht gar alle Titel in der DTM holt. Auch im Interesse der Münchner. Es könnte doch ansonsten noch ein falscher Eindruck entstehen. Ich frage mich, wie schlecht (oder gut) die Autos nun vor Beginn der Saison wirklich

waren? Und ob man es wirklich nötig hatte, eine «Extrawurst» zu bekommen und somit nachbessern konnte? Kannte man seine eigene Performance nicht? Mercedes und Audi müssen sich im Nachhinein doch irgendwie vorgeführt fühlen? Eine Lex für einen der drei Hersteller darf es daher nie wieder geben.
Thorsten Eilers
D-38640 Goslar

Lieber Dynamiker Zur FI-Berichterstattung von RTL beim GP von Italien

Die Moderation von RTL war durch den «Ersatz» für Florian König durch Alex Hoffmann, erfrischend. Da ist ein Ex-Rennfahrer, mehrsprachig und sachkundig, doch besser am Platz als Florian König. Nichts gegen Florian, er macht es so gut er kann! Aber meine Meinung ist: Dynamiker besser als Statiker.
Dieter Gustas
D-59192 Bergkamen

Champ zum Anfassen Zu Tomczyks «Leises Servus», MSA 39/2016

Jetzt reicht es aber mit den gebetsmühlenartig wiederholten Anschuldigungen gegenüber

Martin. Wer selbst im Glashauss sitzt... War es nicht ein gewisser Mika H., der in Barcelona die Meisterschaften zunichte machte, als er ihn Ende Start/Ziel abbräumte und nur ein «Sorry, hab mich verbremst» die Entschuldigung war? Der Mann war Formel-1-Weltmeister und Mercedes-Angestellter. Ein vom jungen Wasserträger (Aiello, Ekström usw.) zum Champion und Teamplayer gereifter Akteur, der nie überzogen gehandelt hat, aber behandelt wurde, verlässt die DTM-Bühne. Für mich ein wahrer Champ zum Anfassen. Ich hoffe, die DTM-Verantwortlichen haben die Courage, ihn angemessen in Hockenheim zu verabschieden. Mach weiter so ehrlichen Sport, Martin, wo immer Dein Weg auch hinführt.
Franz Xaver Fortner
D-83139 Krottenmühl

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@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:
 Eimar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffrer
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Grunier,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Uli Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Pröllner,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, LAI, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/BSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Tim 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 Kalemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eiberger
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 1345
Auftragsmanagement:
 Iris Effrig
 ieffrig@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-
 olokauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



Leckerbissen: Historische Motorräder der Vintage-SM

Ein Klassiker feiert mit Klassikern Jedem Schweizer Biker ist der Schallenberg im Emmental mit seinen kurvigen Strecken ein Begriff (ca. zwei Stunden Fahrzeit ab der Grenze zwischen Deutschland und der Schweiz). Schweizer Motorrad-Fans kennen die Strecke aber auch, weil dort 1981 erstmals ein Motorrad-Rennen stattfand, die Motoren dort allerdings später für über 30 Jahre verstummten. Kommandes Wochenende feiert der Klassiker sein Comeback – mit Klassikern. Beim Finale der Vintage-Schweizermeisterschaft (Gleichmäßigkeitsfahren) stehen rund 160 Motorräder und Seitenwagen am Start: Norton, Triumph, Horex, BSA, Gilera, BMW, Ducati und und und ...

Internet schallenbergclassic.ch; Facebook: Schallenberg Classic

TERMINE

| AUTOMOBIL | | | |
|-----------|---|----|-----|
| 23./24.9. | Rallye, Liezen Rallye | OM | A |
| 24./25.9. | DTM/Tourenwagen, Budapest | DM | H |
| 24.9. | VLN/Langstrecke, Nürburgring | | D |
| 24./25.9. | Audi TT Sport Cup, Budapest | | H |
| 24.9. | GT3 Le Mans Cup, Spa-Francorchamps | | B |
| 25.9. | WTCC/Tourenwagen, Shanghai | WM | RC |
| 25.9. | NASCAR, Loudon/New Hampshire | | USA |
| 25.9. | Formel Renault 2.0/Eurocup, Spa-Francorchamps | | B |
| 25.9. | Formel 4, Imola | | RSM |
| 25.9. | Super Formula, Sugo | | J |
| 25.9. | European Le Mans Series/ELMS, Spa-Francorchamps | | B |
| 25.9. | Touring Car Endurance Series/TCES, Meppen | | D |

| MOTORRAD | | | |
|-----------|--------------------------------------|----|----|
| 24.9. | Speedway, Stockholm | WM | S |
| 24./25.9. | IDM Superbike, Hockenheim | DM | D |
| 24.9. | Speedway, Stralsund | DM | S |
| 24./25.9. | Red Bull Rookies Cup, Alcañiz/Aragón | | E |
| 24./25.9. | Classic/Vintage, Schallenberg | SM | CH |
| 25.9. | MotoGP/Moto2/Moto3, Alcañiz/Aragón | WM | E |
| 25.9. | Motocross/Nationen, Maggiora | WM | I |
| 25.9. | Speedway/Bundesliga, Brokstedt | DM | D |
| 25.9. | Supermoto, Harzing | DM | D |
| 25.9. | Rundstrecke, Slovakia Ring | OM | SK |
| 25.9. | Tourist Trophy, Frohburg | | D |
| 25.9. | NEC/Northern Europe Cup, Hockenheim | | D |

MOTORSPORT IM TV

| AUTOMOBIL | |
|--------------------------|--|
| DIENSTAG, 20.9. | |
| 21.30 | Rallye-EM, Rallye Liepaia (LV), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1 |
| 22.00 | Langstrecken-WM, Austin/Texas (USA), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1 |
| 23.00 | Blancpain Endurance Series, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1 |
| MITTWOCH, 21.9. | |
| 23.30 | IndyCar, Sonoma/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) SPORT 1 US |
| FREITAG, 23.9. | |
| 22.30 | IndyCar, Sonoma/Kalifornien (USA), Rennen (W) SPORT 1 US |
| SAMSTAG, 24.9. | |
| 14.30 | DTM, Budapest (H), 1. Rennen (live) ARD |
| 16.00 | Audi Sport TT Cup, Budapest (H), 1. Rennen (live) SPORT 1 |
| 17.00 | TCR International, Singapur (SGP), Rennen (Zus.) SPORT 1 |
| 17.30 | Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), Qualifikation (Zus.) EUROSPORT 2 |
| 18.20 | DTM, Budapest (H), 1. Rennen (W) N-TV |
| 21.00 | Formel Renault 2.0, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2 |
| 23.30 | DTM, Budapest (H), 1. Rennen (W) SPORT 1 |
| SONNTAG, 25.9. | |
| 8.30 | Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 1. Rennen (live) EUROSPORT 1 |
| 9.30 | Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 2. Rennen (live) EUROSPORT 1 |
| 11.40 | Audi Sport TT Cup, Budapest (H), 2. Rennen (live) SPORT 1+ |
| 12.00 | Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 1. Rennen (W) EUROSPORT 2 |
| 12.45 | Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2 |
| 15.00 | DTM, Budapest (H), 2. Rennen (live) ARD |
| 16.00 | Audi Sport TT Cup, Budapest (H), 2. Rennen (W) SPORT 1 |
| 17.15 | Formel Renault 2.0, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 1 |
| 18.30 | DTM, Budapest (H), 2. Rennen (W) N-TV |
| 19.30 | NASCAR, Loudon/New Hampshire (USA), Rennen (live) MOTORVISION TV |
| 22.00 | DTM, Budapest (H), 2. Rennen (W) SPORT 1+ |
| MONTAG, 26.9. | |
| 13.30 | Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 1./2. Rennen (W) EUROSPORT 1 |
| MOTORRAD | |
| DIENSTAG, 20.9. | |
| 22.30 | Langstrecken-WM, Le Castellet (F), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1 |
| MITTWOCH, 21.9. | |
| 11.30 | Langstrecken-WM, Le Castellet (F), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2 |
| DONNERSTAG, 22.9. | |
| 20.45 | Motorrad-WM, Ausblick auf die Rennen in Alcañiz/Aragón (E) EUROSPORT 1 |
| FREITAG, 23.9. | |
| 9.00 | Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragón (E), 1. Training (live) EUROSPORT 1 |
| 9.45 | Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragón (E), 1. Training (live) EUROSPORT 1 |
| 10.45 | Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragón (E), 1. Training (live) EUROSPORT 1 |
| 11.45 | Motorrad-WM, Ausblick auf die Rennen in Alcañiz/Aragón (E) EUROSPORT 1 |
| 13.00 | Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragón (E), 2. Training (live) EUROSPORT 1 |
| 14.00 | Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragón (E), 2. Training (live) EUROSPORT 1 |
| 15.00 | Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragón (E), 2. Training (live) EUROSPORT 1 |
| SAMSTAG, 24.9. | |
| 8.30 | Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragón (E), 3. Training (live) EUROSPORT 1 |
| 9.30 | Motocross/ADAC Masters, Holzgerlingen (D), Rennen (Zus.) SPORT 1+ |
| 9.45 | Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragón (E), 3. Training (live) EUROSPORT 1 |
| 10.45 | Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragón (E), 3. Training (live) EUROSPORT 1 |
| 11.45 | Motorrad-WM, Alcañiz/Aragón (E), Vorberichte Qualifikation (live) EUROSPORT 1 |
| 12.30 | Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragón (E), Qualifikation (live) EUROSPORT 1 |
| 13.30 | Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragón (E), Qualifikation (live) EUROSPORT 1 |
| 15.00 | Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragón (E), Qualifikation (live) EUROSPORT 1 |
| SONNTAG, 25.9. | |
| 10.30 | Motorrad-WM, Alcañiz/Aragón (E), Vorberichte Rennen (live) EUROSPORT 1 |
| 11.00 | Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragón (E), Rennen (live) EUROSPORT 1 |
| 12.05 | Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragón (E), Rennen (live) SRF 2 |
| 12.15 | Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragón (E), Rennen (live) EUROSPORT 1 |
| 13.45 | Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragón (E), Rennen (live) EUROSPORT 1 |
| 13.50 | Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragón (E), Rennen (live) SRF 2 |
| 16.30 | Motocross-WM/Nationen, Maggiora (I), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2 |
| 16.45 | Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragón (E), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1 |
| 17.15 | Motocross-WM/Nationen, Maggiora (I), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2 |
| 18.00 | Motocross-WM/Nationen, Maggiora (I), 3. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2 |
| MONTAG, 26.9. | |
| 11.30 | Motocross-WM/Nationen, Maggiora (I), 1./2./3. Rennen (W) EUROSPORT 1 |
| 19.15 | Motorrad-WM, Alcañiz/Aragón (E), alle Rennen (W) EUROSPORT 1 |

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessensvertreter. Die nächsten Einsätze: 24. September, VLN MSC Sinzig e.V. ADAC; 1./2. Oktober: ADAC GT Masters, Finale in Hockenheim. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT / 27.09.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Vor dem Malaysia-GP
 DTM: Rennen in Budapest

MOTORRAD
 MotoGP: WM-Lauf Aragón



FÜR ALLE, DIE GANZ VORN SEIN WOLLEN

PS – das Magazin für sportliche
Motorradfahrer. Faszination und Action
für alle, die es sportlich lieben.

**AUCH ALS
E-PAPER
ERHÄLTlich**



www.ps-online.de

**JETZT NEU
AM KIOSK**