

MOTORSPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

ALLES MÜLLER, ODER WAS?

Formel 1
Das Geheimnis des Mercedes-Erfolgs

S. 5



Moto2
Nach Sturz: Lüthi verliert den Kontakt

S. 30

Tourenwagen-WM
Monteiro (Honda) siegt beim Heimspiel

S. 5

Superbike-WM
Markus Reiterberger: Nach OP alles stabil

S. 34

24h Le Mans
Exklusiv-Interview mit Sieger Neel Jani

S. 12

Panorama
BMW-M1-Revival am Red Bull Ring

S. 42

motorsport-aktuell.com



Zwei Premieren an einem Wochenende. Und zweimal heißt der Sieger Müller: Der Australier Jack Miller gewinnt in

Assen überraschend seinen ersten MotoGP-Lauf und sorgt für den ersten Triumph einer Nicht-Werksmaschine seit

2006! Der Schweizer Nico Müller triumphiert mit Audi beim Saisonhöhepunkt der DTM am Norisring. **ab S. 16/26**



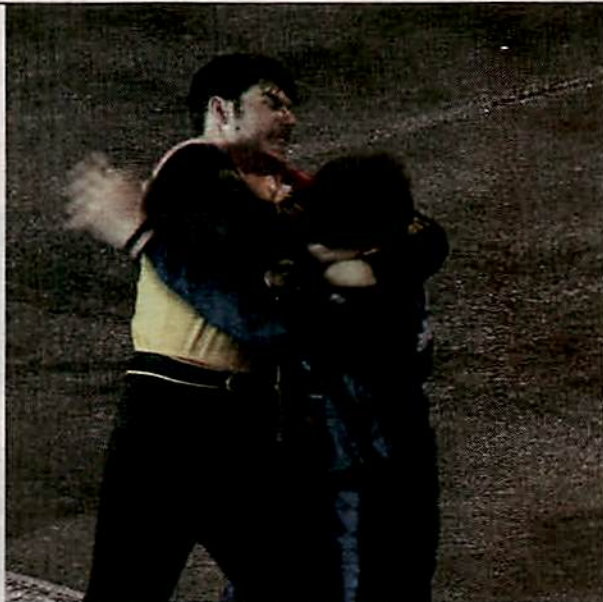
LIEBE LESER!

Alles Müller, oder was? Diese Frage sei nach dem Wochenende erlaubt. Gleich zwei Müller schrieben Geschichte: der Schweizer Nico Müller in der DTM (ab Seite 16), der Australier Jack Miller in der MotoGP (ab Seite 26). Während «Müller mit Dach» in diesem Jahr schon einmal am Podest hatte schnuppern dürfen, kam der Sieg des Zweirad-Müllers aus heiterem Himmel. Der 21-jährige Australier musste in den letzten eineinhalb Jahren viel Kritik einstecken! Manch einer warf ihm vor, dass es leichtsinnig gewesen sei, die Moto2 zu überspringen und gleich in die MotoGP aufzusteigen. Doch beim GP der Niederlande in Assen hat er all seine Kritiker zum Schweigen gebracht. Bei schwierigen Bedingungen feierte Müller nicht nur seinen ersten Sieg in der Königsklasse, sondern auch den ersten auf einer Nicht-Werksmaschine seit zehn Jahren! Wir ziehen den Hut – vor beiden Leistungen. Und genießen es, dass in einer Zeit, in der alles von der Fußball-EM spricht, nicht Thomas Müller, sondern eben «unsere» Vollgas-Müller für Schlagzeilen gesorgt haben.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? John Wes Townley (USA), Spencer Gallagher (USA)
WO? Gateway Park (USA)

WAS? Boxkampf in der NASCAR-Truck-Serie. Auf Youtube gibt es das Video



WER? Jenson Button (GB)
WO? Goodwood (GB)

WAS? Der Formel-1-Champion von 2009 im 1984er-Weltmeister-McLaren von Niki Lauda beim legendären Festival of Speed



WER? Romain Dumas (F)
WO? Pikes Peak (USA)

WAS? Eine Woche nach dem Le-Mans-Sieg jubelt Dumas über den Sieg beim «Rennen zu den Wolken» – ein Bericht folgt in Heft 29

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Ein Trio sieht Ferrari-Rot; DTM: BMW – zu viel des Guten?; Formel E: Neuer Kalender muss her **S. 3**
- FORMEL 1** Hamilton muss auf Touren kommen **S. 4**
- FORMEL 1** Wie Mercedes in einer Woche powerte **S. 5**
- FORMEL 1** Was in einem Vierteljahrhundert blieb **S. 6**
- LANGSTRECKEN-WM** Interview mit Neel Jani **S. 12**
- TOURENWAAGEN-WM** Monteiros realer Traum **S. 14**
- DTM** Der Ekström-Unfall und die Müller-Premiere **S. 16**
- RALLYE-EM** In Belgien macht Loix niemand was vor **S. 23**
- RALLYE** Kreim rutscht in DRM zur Halbzeitführung **S. 24**

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Suzuki löst ein Stühlerücken aus; Supersport-WM: Wie Krummenacher die Zukunft plant **S. 25**
- MOTOGP** Millers Sensationssieg beim Chaos-GP **S. 26**
- MOTO2** Luthis Rückschritt im Titelkampf **S. 30**
- MOTO3** Binders Patzer ist Navarros Glück **S. 33**
- SUPERBIKE-WM** Reiterbergers Kampf zurückerück **S. 34**
- MOTOCROSS-WM** Die Leiden der Leader **S. 38**

PANORAMA

- AUTOMOBIL** Zum Revival der BMW M1 Procar **S. 42**
- AUTOMOBIL** Die Formel 1 als Comic **S. 44**
- BOXENGEFLÜSTER** Fan-Shop; Namen & Nachrichten; Leserbrief **S. 46**
- IMPRESSUM** **S. 47**
- SERVICE** Termine, TV-Programm, MSA-Tipp **S. 47**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
FREI

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

Ein Trio sieht rot

Von MICHAEL SCHMIDT

Sergio Pérez, Carlos Sainz jr. und Valtteri Bottas träumen allesamt von Ferrari. Doch Teamchef Maurizio Arrivabene stärkt seinem Fahrer Kimi Räikkönen den Rücken. Allerdings ohne ihm vorzeitig einen neuen Vertrag für 2017 zu geben.

Ist es Ihnen auch aufgefallen? Sergio Pérez, Carlos Sainz jr. und Valtteri Bottas fahren in den letzten Rennen, als ginge es um Leben und Tod. Alle drei Piloten wollen sich ins Schaufenster stellen. Nach zwei schwachen Rennen von Kimi Räikkönen in Monaco witterten sie ihre Chance, vielleicht doch noch beim berühmtesten Rennstall der Welt zu landen.

Bei Force India spricht man offen darüber. «Checo fährt um sein Ferrari-Cockpit. Er ist so angefixt wie noch nie zuvor. In jeder Trainingssitzung fragt er, wie er im Vergleich zu Hülkenberg liegt», erzählt Teammanager Andy Stevenson. Als es in Baku wieder passierte, juxte Sportdirektor Otmar Szafnauer am Kommandostand: «Sag ihm, dass er langsamer ist.»

Stevenson kann mit Pérez mitfühlen: «Alle im Feld würden das tun. Es ist legitim, von Ferrari zu träumen. Und uns hilft es. Sergio fährt in der Form seines Lebens.» Es gibt nur ein kleines Problem. Pérez hat einen Vertrag mit dem Team. Der



Bald Seite an Seite mit Vettel? Sergio Pérez (hinten im Force India) träumt von einer Karriere in Rot

Mexikaner dürfte gehen, aber nur gegen eine Ablöse in zweistelliger Millionenhöhe. Szafnauer: «Ferrari bekommt von den Rechteinhabern dreimal so viel wie wir. Dann sollten sie auch das Geld haben, uns einen Fahrer abzukaufen.»

Bei Red Bull denkt man genauso. Die Teamleitung wird demnächst die Option auf Carlos Sainz für ein drittes Jahr bei Toro Rosso einlösen. Das muss nicht heißen, dass der Ferrari-Traum für den Spanier ausgeübt ist. Marko: «Wenn Ferrari dafür bezahlt, können wir darüber sprechen.»

Das A-Team von Red Bull ist für die nächsten Jahre mit Daniel Ricciardo und Max Verstappen besetzt. Da will man

keinem Fahrer, der im eigenen Stall mittelfristig nicht aufsteigen kann, die Zukunft verbauen, wenn er von einem Top-Team ein Angebot bekäme.

Die Analysten bringen Pérez und Sainz auch wegen der Ferrari-Sponsoren Claró (Mexiko) und Santander (Spanien) ins Spiel. Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene machte mit seiner Gegenfrage gleich klar, dass Ferrari nicht wegen Sponsoren Fahrer anheuert: «Was hat das eine mit dem anderen zu tun?»

Bottas wäre ablösefrei

Valtteri Bottas ist der einzige aus dem Trio, der keine Sponsoren vorweisen kann. Trotzdem fährt der Finne seit dem GP Russland wie beflügelt. Fe-

lipe Massa kommt gerade ziemlich unter die Räder. Bottas wäre ablösefrei. Williams verlängerte den Vertrag 2015 in Spa nur um ein Jahr.

Arrivabene hält an Räikkönen weiter fest. Auf die Fünfsekunden-Strafe von Baku ging er nicht weiter ein. Stattdessen sang er auf seinen Fahrer ein Loblied: «Kimi ist wieder zurück und voll konzentriert bei der Sache. Im Rennen hat er demonstriert, was für ein guter Teamkollege er für Sebastian ist. In einem bestimmten Sektor auf der Strecke war er in einer Phase des Rennens sogar schneller als Vettel. Wir sind, was die Fahrerwahl angeht, nicht in Eile. Und Kimi ist es auch nicht.» ♦

Formel E

Kalender abgelehnt

Bei der Weltratssitzung in Turin am vergangenen Freitag stand auch der in Heft 26 veröffentlichte Kalender der Formel E zur Debatte. Einige Rennen sind dabei unumstößlich. Zum Beispiel der Auftakt in Hongkong am 9. Oktober. Oder die Rennen in Monaco (13. Mai), Paris (20. Mai) und Berlin (24. Juni). Doch dazwischen gibt es zahlreiche Fragezeichen. So viele, dass die FIA beschlossen hat, den Kalender überarbeiten zu lassen.

Neu wird 2016/2017 ein Punktesystem für die E-Lizenz eingeführt. Ähnlich dem der Formel 1. Der Schlüssel dafür ist noch nicht bekannt. Bisher musste ein Fahrer für die Fahrkarte in der Formel E 20 Zähler im Superlizenz-System gesammelt haben, schon einmal im Besitz einer Superlizenz gewesen sein oder an mindestens drei Rennen der ersten Formel-E-Saison teilgenommen haben.

Die Anzahl der Teams bleibt für die dritte Saison unverändert. Jaguar wird (in Zusammenarbeit mit Williams Engineering) den frei gewordenen Platz von Trulli übernehmen. Dragon wird einen eigenen Antriebsstrang einsetzen (bisher Venturi). Aguri hofft auf eine Kooperation mit Renault. Und BMW? Da ist entgegen anders lautender Meldungen keine Vorstandsentscheidung zum Thema Formel-E-Engagement gefallen. «Ebenso wenig gibt es einen eigenen Antriebsstrang», so ein BMW-Sprecher. Wir bleiben an dem Thema dran. ♦ CE

DTM

Kommt Rückzieher bei «Lex BMW»?

Wie von MSa schon vor dem DTM-Auftakt erwartet, sorgt die «Lex BMW» (siehe MSa 17) bereits nach acht von 18 Saisonrennen für Diskussionen. Grund ist die gute Performance des M4, mit dem man in zwei DTM-Wertungen führt.

Ingenieure von Audi und Mercedes-Benz haben schon nach der Entscheidung der für die DTM zuständigen Kommission des DMSB gewusst: Die Zugeständnisse an BMW, in der DTM-Saison 2016 mit einem um 50 Millimeter breiteren Heckflügel und 7,5 kg weniger Gewicht an den Start gehen zu dürfen, waren offenbar zu viel des Guten!

BMW hatte in Gesprächen mit Audi, Mercedes, dem DMSB und der DTM-Dachorganisation ITR als Grund für den Antrag einen angeblich konstruktionsbedingten Rückstand des BMW M4 genannt, der aufgrund der Homologation nicht durch eine technische Weiterentwicklung kompensiert werden könne.

BMW sieht Ausgeglichenheit

Unterdessen haben BMW-Piloten in den ersten acht Rennen aber zwei Siege und sieben Podestplätze eingefahren. Zudem führt Ex-Champ Marco Wittmann ebenso die Tabelle an wie sein Arbeitgeber BMW die Herstellerwertung. Diese Tatsache wird bei den Rivalen mit ge-

mischten Gefühlen registriert. Auf Nachfrage sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport: «Für uns war immer klar, dass man sich die Entwicklung dieser Entscheidung anschaut, um möglicherweise nach einigen Rennen auf eine veränderte Situation reagieren zu können.» Laut Mercedes-AMG DTM-Teamchef Ulrich Fritz tut die Performance der BMW, «subjektiv gesehen, weh!»

Ein schriftlicher Antrag, die Lex BMW wieder rückgängig zu machen, ist (noch) nicht gestellt worden. Nach MSa-Informationen hat es aber bereits eine mündliche Anfrage beim DMSB gegeben. Für BMW ist die Welt dagegen völlig in Ordnung. «Wir sehen bisher eine

sehr ausgeglichene DTM-Saison, bei der die Fans spannenden Rennsport erleben. Das war das gemeinsame Ziel vor der Saison, das wurde erreicht», so BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt: «Die DTM-Kommission (DMSB, ITR und die

drei Hersteller, d. Red.) hat vor der Saison in einem transparenten und konstruktiven Prozess gemeinsam eine Entscheidung im Sinne des Sports getroffen, zu der sich alle bekannt haben. Warum sollte daran jetzt etwas geändert werden?» ♦ AW



Dank «Lex BMW» zu stark? Der M4 DTM steht wieder im Fokus

Machte zuletzt in Baku einen geknickten Eindruck: Weltmeister Lewis Hamilton

Lewis Hamilton

«Es sieht gut aus für Nico»

XPB



Rätselhaftes Lenkrad: Hamilton war ohne Hilfe aufgeschmissen



Macht einen ganz entspannten Eindruck: WM-Leader Rosberg



Crash im Qualifying: Lewis Hamilton war in Baku neben der Spur

Von ELMAR BRÜMMER

Lewis Hamilton ist nach den Siegen in Monte Carlo und Montreal beim Großen Preis von Europa aus dem Tritt gekommen. Mit Blick nach vorne (vier Grands Prix in fünf Wochen) muss der Weltmeister bei sich selber schleunigst die richtigen Knöpfe drücken.

Präzision gegen Intuition, mal wieder. Lewis Hamilton macht es seinen Gegnern, vor allem den Gegnern seiner Lebensart, aber auch leicht. Da verhöhnt er das Ablaufen der Piste zu Fuß vor dem Rennen, setzt sein Auto im Qualifying in die Mauern und kämpft dann mit dem Gameboy-Lenkrad. Ein matter Silberpfeil, während Nico Rosberg im Siegerpfeil mit einem weiteren perfekten Wochenende glänzt. All das ist ein Stereotyp, der langsam so langweilig wird wie das Rennen in Baku.

Natürlich hat Hamilton technisch ähnlich viel drauf wie Rosberg, sonst wäre er bei McLaren von Ron Dennis nicht in die zweite Klasse versetzt worden. Natürlich hat Nico Rosberg hinter dem Lenkrad ähnlich viel Leidenschaft wie Hamilton, sonst wäre er auch als Weltmeistersohn nie in die Formel 1 gekommen. Es sind zwei völlig unterschiedliche Charaktere auf einem gemeinsamen hohen Level – deshalb darf Toto Wolff auch weiterhin zu Recht behaupten, dass Mercedes die stärkste Fahrerpaarung hat, mindestens bis 2018. Und Hamiltons Attacken gegen alle, und manchmal auch gegen sich selbst, gehören zu diesem Erfolgskonzept. Der Titelverteidiger weiß, wie gefährlich Rosberg ist, so wie Rosberg weiß, dass ein Hamilton in einem funktionierenden Auto immer noch die größere Gefahr als Vettel oder Ricciardo darstellt. Die Betonung liegt auf «funktionierend».

Es lässt sich trefflich darüber streiten, ob ein besserer Startplatz als der zehnte etwas am Endergebnis des Großen Preises von Europa geändert hätte, vermutlich ja. Aber das, was den britischen Angreifer mehr quält als der am Ende fünfte Rang, sind die technischen Schwierigkeiten, die in diesem Jahr im Mercedes wohnen. Im Zusammenspiel mit seinem Temperament ist das die größte Gefahr für sein Unternehmen Titelverteidigung. Wird der Brite nervös, mit jetzt 24 Punkten Rückstand auf den Teamkollegen? Wie geht er den Großen Preis von Österreich an? Wo liegt der richtige Mittelwert zwischen Mut und Übermut? Die nächste, im Wortsinn «englische» Woche der Formel 1 ist eine ganz entscheidende für den WM-Kampf. Egal, ob Hamilton schon mal einen größeren Nachteil auf Rosberg aufgeholt hat – in

diesem Jahr, das spürt er, muss er näher dranbleiben. «Ich bin nicht zuversichtlich, was die Zukunft angeht», hat er in Aserbaidschan gesagt. «Es sieht gut aus für Nico. Aber ich gebe nie auf und habe noch viele Rennen vor mir.»

Der verzweifelte Mr. Cool

Wie schnell zwei Rennen etwas ändern können, hat er ja selbst in Monte Carlo und Montreal erlebt. Aber aufhören oder davonziehen zwischen dem Mercedes-Duo, das funktioniert im großen Stil immer nur dann, wenn einer technische Probleme hat. «Ich bin froh über die Punkte, die ich in Baku geholt habe und hoffe jetzt, dass ich ein paar bessere Rennen vor mir habe.» Dann wird er noch ernster: «Aber ich hoffe das schon seit einiger Zeit, und es gibt immer noch hier und da Motorenprobleme, also haben wir noch Arbeit vor uns.»

Der falsch programmierte Motoren-Modus beim letzten GP hat Hamilton weniger statt der gewünschten Zusatz-Power gegeben. Er brauchte länger mit der Neueinstellung am Lenkrad als Rosberg und hätte darüber fast die Nerven verloren. Eine Seite, die man von Mr. Cool in ähnlichen Situationen noch selten erlebt hat. Das Problem, nennen wir es die Unsicherheit, scheint also tiefer zu sitzen.

Seine generelle Verzweiflung am Funk-Hilfe-Verbot ist natürlich verständlich. «Das war wirklich gefährlich. Wenn man die meiste Zeit während einer Runde auf das Lenkrad-Display guckt, die ganze Zeit denkt, ob man ein Idiot ist, und alles, was die Ingenieure einem verraten dürfen, der Hinweis auf eine falsche Schalterposition ist.» Nicht nur der Champion empfiehlt,

die Regeln zu ändern: «Für die Show wäre es besser gewesen, wenn ich die volle Motorenkraft gehabt hätte.»

Rivale Rosberg konnte auch deshalb besser mit dem Problem klarkommen, weil er ob seiner Pole-Position nicht im Extra-Power-Modus war, sondern im normalen Rennmodus. Auch eine Auswirkung im typischen Vor- und Nachteil-Spiel zwischen Spitzenreiter und Verfolger. Rosberg hat natürlich schon mehrfach von Hamiltons technischen Sorgen im Quali profitiert. Doch der Wiesbadener fährt auch immer zuversichtlicher, und für Hamiltons missglückte Angriffsversuche kann er natürlich nichts. Die Mehrzahl seiner bisherigen fünf Saisonsiege hat er seiner eigenen Leistung zu verdanken. Und seine Taktik, sich nur aufs Rennwochenende zu konzentrieren, auch nur über den jeweiligen Moment zu sprechen, ist zwar manchmal ein zähes Unterfangen für die Öffentlichkeit, für ihn selbst aber wohl die optimale Einstellung.

Vertrauen zurückfinden

Unterm Strich bleibt nach all den kleinen und größeren Missgeschicken von Baku, dass Hamilton schleunigst das Vertrauen in seinen Dienstwagen und seine Mannschaft zurückfinden muss. Sich über ein vermasseltes Setup am Samstag aufzuregen, bringt nichts. Es war wohl tatsächlich das schlechteste Quali seiner F1-Laufbahn. Daraus lässt sich für den weiteren Saisonverlauf etwas lernen: Eine Menge guter Ansätze hat am Ende etwas Schlechtes ergeben. Bei Ausnahmefahrern ist es gelegentlich eben so, dass, wenn etwas schiefeht, es dann auch richtig schiefeht. Auch die Software der Menschen, nicht nur die im Rennwagen, hat manchmal ihre Tücken. ♦

Mercedes

Warum so schnell?

Von MICHAEL SCHMIDT

In Montreal trennten Mercedes und Ferrari 0,178 Sekunden. In Baku waren es 1,208. Obwohl beides Power-Strecken sind. Wie erklärt sich dieser Unterschied innerhalb von nur sieben Tagen?

In Montreal lag Ferrari mit 0,178 Sekunden Rückstand noch in Reichweite der Mercedes. Auch Red Bull fehlten nur 0,354 Sekunden. Alles deutete darauf hin, dass die Abstände auch in Baku, einer Rennstrecke, die auf den ersten Blick wie ein zweites Montreal aussieht, ähnlich knapp sein würden. Umgerechnet auf die 6,003 Kilometer des Baku City Circuit und ausgehend vom Montreal-Delta hätte Rosberg eigentlich nur 0,245 Sekunden schneller sein dürfen als Vettel. Und 0,487 Sekunden besser als Ricciardo.

Tatsächlich war die Differenz fünf Mal so groß. Wie kam es dazu? Mercedes-Teamchef Toto Wolff meinte nach dem Studium der Daten: «Es ist die perfekte Mischung aus Motorleistung, Fahrbarkeit, mechanischem Grip, einer Aerodynamik, die genau für die Strecke passt und gutem Reifenmanagement.»

Doch das ist nur ein Teil der Wahrheit. Der andere liegt in der Streckenführung und den Umständen. Der Baku City Circuit hat auch schnelle Kurven. Und die zwingen Ferrari und Red Bull ein Mindestmaß an Abtrieb auf. Keiner konnte es sich leisten, das 290 km/h schnelle Geschlängel nach einem Drittel der Zielgeraden

nicht voll zu fahren. Mercedes konnte seinen Spa-Flügel draufpacken. Und der war effizienter als die Verlegenheitslösungen bei der Konkurrenz.

Dazu war es heiß. Die Asphalttemperatur kratzte am Sonntag an der 50-Grad-Marke. Bei Hitze tun sich Ferrari und Red Bull schwer, mit den Reifen nicht oben aus dem Arbeitsfenster zu fallen. Dazu kam der Reifendruck. Er war in Baku mit 22 und 21 PSI deutlich höher als in Kanada, wo sich Pirelli auf 21 und 19 PSI beschränkte. Oder in Monte Carlo, wo er mit 19,5 und 18 PSI noch niedriger lag.

Weniger Reifendruck bedeutet mehr Auflagefläche, mehr Grip und mehr Traktion. Mercedes kommt mit jedem Reifendruck zurecht. Je höher, umso besser. Weil dann die Gegner Mühe haben, in das Arbeitsfenster zu kommen und dauerhaft drinzubleiben.

In jedem Sektor schneller

Betrachtet man die einzelnen Sektoren isoliert, kam folgendes Bild heraus: In Sektor 1 gewann Mercedes 0,237 Sekunden auf Red Bull und 0,405 auf Ferrari. Was den Schwachpunkt von Ferrari aufzeigt. Den Speed in langsamen bis mittelschnellen Kurven. Red Bull ist dort trotz weniger Abtrieb schneller. Mercedes sowieso. Gründe? Bessere Traktion, bessere Ausnutzung der Reifen.

Im zweiten Sektor machte Mercedes seine Gegner platt. Rosberg ließ Vettel um 0,420 Sekunden hinter sich. Auf Ricciardo waren es 0,503 Sekunden. Die Überlegenheit von

Mercedes in dieser Passage lässt sich nur so erklären: Es ist ein Sektor, der alles verlangt. Top-Speed, Abtrieb, mechanischen Grip.

Sektor 3, der aus Kurve 16 und der endlos langen Zielgeraden bestand, war ebenfalls Mercedes-Territorium. Mit 351,2 km/h hatte man dort das schnellste Auto (ohne Windschatten). Und war 0,4 Sekunden besser als Red Bull und 0,6 Sekunden schneller als Ferrari. Warum? Da, wo der Motor nicht mehr an Power zulegt, hilft ein günstiger Luftwiderstand. Und genau das ist das Mercedes-Geheimnis. Die Silberpfeile hatten die Power und dank der Spa-Flügel den günstigen Luftwiderstand. Und zwar über die gesamten zwei Kilometer. Ferrari hatte die Power, aber das Auto stand zu sehr im Wind. Und Red Bulls Renault-Motor kann trotz dem Monaco-Upgrade noch nicht ganz mithalten. Es fehlen noch 40 bis 50 PS auf Mercedes. Das musste mit Mini-Flügeln kompensiert werden.

Zusammengefasst: Die Aerodynamik des Mercedes W07 passte in Baku perfekt. In Montreal fehlten die schnellen Kurven. In Monte Carlo die Geraden. In Baku war alles gefragt. Und genau dafür hat Mercedes seine Aero-Charakteristik entwickelt. Trotz seines geringen Anstellwinkels (1 Grad, Red Bull 1,9, Ferrari irgendwo dazwischen) baut der W07 genügend Anpressdruck auf. In diesem Anforderungsprofil sind die Silbrenen effizienter als der Rest. Wir werden die gleiche Überlegenheit in Spa wieder sehen. ♦

KOMMENTAR

Kommt jetzt der Große Preis von Kleinbritannien?



Von ELMAR BRÜMMER

Gut, dass das Rennen in Baku schon durch ist, denn wer kann sich noch Briten (jedenfalls solche älter als 30) bei einem Großen Preis von Europa vorstellen? Sie werden sich nach dem Brexit lieber auf Silverstone konzentrieren, den neuen Großen Preis von Kleinbritannien. Für die meisten Formel-1-Teams ist das allerdings nicht so lustig – für die wird schon diese Woche in Österreich alles teurer, nachdem das Pfund nun abstürzt. 40.000 Menschen leben auf

der Insel vom Motorsport, ein bisher neun Milliarden starker Wirtschaftszweig. Für die Top-Teams der Formel 1 ändert sich nicht viel: Mercedes ist deutsch, Ferrari italienisch, Red Bull österreichisch. Für McLaren, Williams oder Manor wird es schon schwieriger. Sollen die jetzt in einer Commonwealth-Wertung zusammengefasst werden? Oder in einer Unabhängigen-WM, zusammen mit Sauber? Ob die EU noch gegen Bernie Ecclestone klagern will? Vielleicht doch, vielleicht gerade jetzt: Last exit.



Der souveräne Baku-Sieger Nico Rosberg: Und dahinter kam lange Zeit nichts mehr

Vor 25 Jahren

Nur McLaren, Williams und



Prost 1991 im Ferrari, den er im späteren Verlauf der Saison als «Lastwagen» bezeichnete: Die Roten sind eines von nur drei Teams, die die letzten 25 Jahre überlebt haben

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

25 Jahre - ein Vierteljahrhundert. Wie viel ist das? Eine Generation? Oder mehr? Im Rennsport könnte man meinen, es sei viel mehr. Vor allem in der Formel 1. 1991 waren 18 Teams am Start! Nur drei davon sind heute noch dabei. Der Rest wurde verkauft oder ist Pleite gegangen. Ein Armutszeugnis für die Königsklasse? Oder einfach nur der Lauf der Dinge?

Wir schreiben das Jahr 1991. Oder anders gesagt: Das Jahr, in dem der 1. FC Kaiserslautern zum vorerst letzten Mal Deutscher Meister wurde. Oder das

Jahr, in dem die militärische Befreiung Kuwaits begann und die Schweiz ihr 700-jähriges Bestehen feierte - alles lange her. Um es im FI-Jargon auszudrücken: Es war das Jahr, in dem Michael Schumacher sein GP-Debüt gab. Ayrton Senna zum letzten Mal Weltmeister wurde. Und 18 Teams am Start standen. 25 Jahre später sind nur noch drei davon übrig. Hat die Formel 1 etwa versagt? Oder ist dieses Ausmaß an Teamsterben normal?

McLaren

Die Briten, 1991 Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeister, waren damals wie heute mit Honda liiert. Finanziell war das Team von Ron Dennis der FI-Krösus in dieser Zeit - mit Philip Morris und Shell als großzügige

Geldgeber. Auch nach der Marlboro-Ära (ab 1996) hatte man mit West und Mercedes zwei starke Partner. Erst nach dem Abgang von Vodafone (Ende 2013) geriet die Nummer 2 der dienstältesten Rennställe in Schräglage. Inzwischen hat man sich wieder gefangen. Nur der sportliche Erfolg ist nicht mehr derselbe wie Anfang der Neunzigerjahre. Der letzte Sieg datiert vom 25. November 2012.

Williams

Williams war das Team, zu dem Anfang der Neunziger alle wollten. Sportlich erfolgreich war das Team auch finanziell auf Rosen gebettet: Camel, Canon, Labatt und (ab 1994) Rothmans sorgten für ein weltmeisterliches Budget. Nach den BMW-

Jahren (ab 2006) fand Williams nie mehr einen Partner, bei dem man die Nummer 1 war. Heute ist man der einzige einigermaßen gesunde Privatrennstall.

Ferrari

Ferrari ist die Formel 1. Die Formel 1 ist Ferrari. Kein Team hat so viele Höhen und Tiefen erlebt wie die Scuderia. 1991 war der Rennstall noch weitestgehend über eigene Absätze finanziert. Die Worte des 1988 verstorbenen Enzo Ferrari «Meine Autos rauchen nicht!» hallten noch lange durch die Hallen von Maranello. Erst ab 1993 wurde das Marlboro-Logo größer. Angesichts der Sponsorenflut auf dem aktuellen Auto würde sich Enzo vermutlich im Grabe umdrehen. Am 21. Oktober 2015

ging der Sportwagenhersteller an die Börse. Ausgabepreis damals: 52 Dollar. Heutiger Wert: 42 Dollar. Tendenz fallend.

Benetton

Benetton war 1991 Aufsteiger des Jahres. Einen großen Verdienst daran hatte Michael Schumacher, der in Monza zum Team stieß. Mit Ross Brawn, Rory Byrne und Pat Symonds war das Team auf den Schlüsselpositionen bestens aufgestellt. Solange Benetton zahlte, lief alles glatt (Weltmeister 1994/95). Als ab 1998 die Siege ausblieben, zog sich die Schlinge zu. 2002 wurde aus Benetton Renault.

Jordan

Jordan war 1991 neu in der FI. Und als Rookie auf Anhieb er-



McLaren: Seit 1966 dabei



Williams: Der älteste Privatier



Ferrari: Urgestein der Formel 1



Benetton: Ab 2002 Renault



Jordan: Heute Force India



Brabham: Japanisches Chaos



Larrousse: Dubiose Partner



Leyton House: Nach 1991 March



Ligier: Spielball der Mächtigen



Lambo: Fusion gescheitert

Ferrari haben überlebt

NACHRICHTEN

Fan darf Zielflagge schwenken

Spielberg So eine Chance kommt nur einmal im Leben: Ein Formel-1-Fan darf beim Großen Preis von Österreich am Red Bull Ring in Spielberg die legendäre «Chequered Flag» schwenken und damit das Rennen beenden. Wie man zu dieser einmaligen Ehre kommt? Ganz einfach: Im F1-Village wird eine Fotobox aufgebaut, bei der jeder Formel-1-Fan sein persönliches Zielfoto machen kann - und mit ein bisschen Glück wird das Bild ausgewählt und der Traum wird wahr.

Funkverkehr-Regel bleibt, wie sie ist

Boxenfunk FIA-Präsident Jean Todt hat im Rahmen der Weltrat-Sitzung in Turin am vergangenen Freitag auch Stellung zum Funkverkehr in der Formel 1 genommen, nachdem dieses Thema beim Großen Preis von Europa in Baku heiß diskutiert wurde. Doch der 70-jährige Chef der Automobilbehörde bleibt eisern. Er sieht keinen Grund, an den bestehenden Regeln etwas zu ändern: «Es war die einhellige Meinung, dass die Piloten im Rennen weniger Unterstützung vom Team erhalten sollen. Wir glauben, dass die Rennen dadurch spannender sind. Teams und Fahrer müssen mit diesen Vorschriften klarkommen. Es ist für alle gleich.» ♦ CE

KOMPAKT

»» **Räikkönen** Der Ferrari-Pilot wird im August seine Minntu Virtanen, mit der Kimi den gemeinsamen Sohn Robin (1) hat, heiraten. Die Hochzeit soll im kleinen Rahmen in Italien stattfinden. Der WM-Vierte war von 2004 bis 2013 schon einmal verheiratet, mit dem finnischen Model Jenni Dahlman.

»» **Force India/Haas** Alfonso Celis jr. wird im ersten Freien Training zum Österreich-GP bei Force India zum Einsatz kommen. Der Franzose Charles Leclerc kriegte eine Woche später beim Rennen in Silverstone seine erste Formel-1-Chance bei Haas.

»» **Ferrari** Aufatmen bei den Ferrari-Kunden. Ab Silverstone kommt nicht nur Haas, sondern auch Sauber in den Genuss des modifizierten Turboladers. ♦ CE

folgreich. Marlboro Italien und Seven Up schossen Geld ein. Allerdings nicht so viel, wie der Aufkleber auf der Motorhaube vermuten ließ. Das war eher ein cleverer Schachzug von Eddie Jordan, um potenziellen Geldgebern zu zeigen: «Schaut her! Was ich für einen tollen Hauptsponsor habe!» Nach 2001 musste Jordan öfter auf Bezahlfahrer zurückgreifen. Ende 2005 wurde das Team an Midland (heute Force India) verkauft.

Tyrrell

Braun und Motoren von Honda sorgten 1991 für das letzte Tyrrell-Hoch (WM-6.). Ende 1998 veräußerte Ken Tyrrell das Team an Craig Pollock respektive British American Tobacco. Der Kaufpreis soll bei 25 Millionen Pfund gelegen haben. Eine stolze Summe für ein Team, das am Boden war. 2006 wurde aus BAR Honda, 2009 BrawnGP, ehe Mercedes das Weltmeister-Team im Jahr darauf übernahm.

Minardi

Die Italiener hielten sich jahrelang mit einem Minimal-Budget über Wasser. Und für gewöhnlich löste ein Paydriver den nächsten ab. Mit Ferrari hatte man 1991 endlich einen starken Kunden-Motor zur Verfügung. Damit war man hinterm Werks-Team die beste Italo-Mannschaft. Ende 2005 wurde Minardi von Red Bull geschluckt. Die Zukunft ist seither gesichert.

BMS Scuderia Italia

Firmenchef Bebbo Lucchini hatte 1988 bei Dallara ein F1-Chassis in Auftrag gegeben. Damit bestritt man bis 1992 die F1-WM. Im Folgejahr löste Lola die Italiener ab. Doch Stahlmagnat Lucchini zog Ende 1993 den Stecker, engagierte sich

stattdessen bei Minardi und kam vom Regen in die Traufe.

Lotus

Lotus war 1991 hoch verschuldet. Und konnte es sich nicht leisten, ein neues Auto zu konstruieren. Auch der Teamführung mit Peter Collins, Peter Wright und Horst Schübel gelang es im Laufe des Jahres nicht, die finanziellen Probleme zu lösen. Der schleichende Tod des Traditionsrennstalls Ende 1994 war nicht mehr abzuwenden.

Brabham

Brabham gehörte 1991 der japanischen Middlebridge-Gruppe. Diese veräußerte Besitzanteile an ein in Japan beheimatetes Konsortium, das den Fortbestand des Teams hätte sichern sollen. Doch beide Teilhaber finanzierten sich über dubiose Kreditgeschäfte in Millionenhöhe. Der Kollaps von Brabham war nur eine Frage der Zeit.

Larrousse

1990 war die beste Saison der Franzosen. Doch hinter den Kulissen brodelte es schon damals. Gegen das Nationalteam Ligier zog der Rennstall von Le-Mans-Sieger Gérard Larrousse in einem Kleinkrieg mit der FISA abermals den Kürzeren. Außerdem schreckten zwielichtige Anteilhaber potenzielle Sponsoren ab. Zwei Beispiele: Larrousse-Partner Didier Calmels kam ins Gefängnis, weil er seine Frau ermordete. Ein anderer Teilhaber, Rainer Waldorf (besser bekannt als Vierfachmörder Klaus Wälz), wurde 1992 auf der Flucht erschossen. Ende 1994 gingen die Lichter aus.

Leyton House

1990 galt Leyton House als Favoritenschreck. Um ein Haar

hätte Ivan Capelli in dem von Adrian Newey konstruierten CG901 den GP von Frankreich gewonnen. Doch Newey wurde Ende 1990 gefeuert. Und Geldgeber und Besitzer Akira Akagi in einen Finanzskandal verwickelt. 1992/1993 wurde das Team (erfolglos) unter dem Namen March weitergeführt.

Ligier

Aus dem GP-Sieger war längst ein Mittelfeld-Team geworden. Das ab 1992 zum Spielball der Mächtigen wurde. Zuerst wollte Ron Dennis «Les Bleus» kaufen, um so an Renault-Motoren zu kommen. Dann übernahm Flavio Briatore (aus demselben Grund) das Zepter und machte aus Ligier ein Benetton-B-Team. Ende 1996 war der Ofen aus. Der viermalige Weltmeister Alain Prost zahlte als neuer Besitzer viel Lehrgeld.

Team Modena

Team Modena war der Versuch eines Werkseinstiegs von Lamborghini in die F1. Doch das von Ex-Ferrari-Konstrukteur Mauro Forghieri gebaute Auto war eine «unfahrbare Kiste» (Zitat Nicola Larini). Nur sechs GP-Teilnahmen 1991 sprechen für sich. Ex-Teammitglieder warfen der Führung chaotische Zustände vor. Der Versuch einer Fusion mit dem ebenfalls hoffnungslosen Coloni-Team scheiterte.

AGS

Die kleine Truppe aus Gonfaron musste seit ihrem Einstieg 1986 viel improvisieren. 1991 stand den Besitzern Cyril de Rouvre und Henri Cochin das Wasser bis zum Hals. Finanzielle Rettung erhofften sich die beiden aus Italien. Doch weder Bigazzi-Teilhaber Gabriele Raffanelli noch die F3000-Crypton-Crew

konnten das Ruder herumreißen. Heute ist AGS eine renommierte Rennfahrerschule.

Fondmetal

Der italienische Felgenresteller übernahm schon 1990 Anteile an Osella, ehe man 1991 das Team aus Turin nach Bergamo zügelte. Obwohl man erstmals seit Jahren wieder in der Lage war, ein von Grund auf neues Auto zu bauen, ging den Norditalieniern 1992 der Atem aus.

Footwork

Footwork war ein japanisches Logistikunternehmen, das zuerst als Sponsor und später als Eigentümer von Arrows auftrat. Für 1991 schloss man einen Deal mit Porsche. Doch der V12 aus Zuffenhausen entpuppte sich als nicht konkurrenzfähig. Arrows kehrte zu Cosworth zurück. 2002 musste der Rennstall - inzwischen in Händen von Tom Walkinshaw - schließen. Übernahmeversuche scheiterten, Arrows war ein unüberschaubares Schachtelunternehmen.

Coloni

Akuter Personal- und Geldmangel sorgte dafür, dass das 1987 in die F1 aufgestiegene Coloni-Team nie auf einen grünen Zweig kam. Insgesamt nahm man an 82 Grands Prix teil, qualifizierte sich aber nur 14 Mal. Nach lauter Nichtqualifikationen 1990/1991 fiel der Vorhang.

Fazit: Dass nur 3 von 18 Teams überlebt haben, ist ein Armutszeugnis. Immerhin: Die vier bestsituierten Teams dahinter wurden verkauft und mehr oder weniger erfolgreich fortgeführt. Pleite gegangen sind also nur die hoffnungslosen Fälle. Das macht Mut. Denn solche gibt es in der F1 nicht mehr. ♦



VERKAUFT

Tyrrell: Für 25 Mio. verkauft



VERKAUFT

Minardi: Von Red Bull gekauft



PLEITE

Scuderia Italia: 1993 am Ende



PLEITE

Lotus: Schleichender Tod



PLEITE

AGS: Heute Rennfahrerschule



PLEITE

Fondmetal: Fahrt auf der Felge



PLEITE

Footwork: 2002 war Schluss



PLEITE

Coloni: Hoffungsloser Fall

Vorschau Österreich

Rosberg vor dem Hattrick



Rosberg: Sieger 2014 und 2015



Im Rahmenprogramm: BMW M1

VOLLGAS-ANTEIL	59%
GRIP-NIVEAU	Niedrig
ABTRIEBSLEVEL	Mittel
BREMSEN-VERSCHEISS	Hoch
GANGWECHSEL	48 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	1,96 Liter

Zeitplan und Statistik GP Österreich/Spielberg

Freitag, 1. Juli
10.00–11.30 (MESZ) 1. Freies Training
14.00–15.30 2. Freies Training

Samstag, 2. Juli
11.00–12.00 3. Freies Training
14.00–15.00 Qualifying

Sonntag, 3. Juli
14.00–16.00 Rennen (71 Runden)

Infos: www.projekt-spielberg.at
Streckenlänge: 4,326 km
Rennstrecke: 307,020 km

Sieger 2015:
Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid,
1:30:16,930 h (= 204,040 km/h)

Pole-Position 2015:
Lewis Hamilton (D), Mercedes W06
Hybrid, 1:08,455 min (= 227,501 km/h)

Schnellste Runde 2015:
Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid,
1:11,235 min (= 218,622 km/h)

Streckenrekord: Nico Rosberg 2015,
1:11,235 min (= 218,622 km/h)

Ergebnis 2015: 1. Rosberg, Mercedes;
2. Hamilton, Mercedes; 3. Massa,

Williams; 4. Vettel, Ferrari; 5. Bottas,
Williams; 6. Hülkenberg, Force India;
7. Maldonado, Lotus; 8. Verstappen, Toro
Rosso; 9. Pérez, Force India; 10. Ricciardo,
Red Bull

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:
1 Stopp – Rd. 33 (von Supersoft auf Soft)

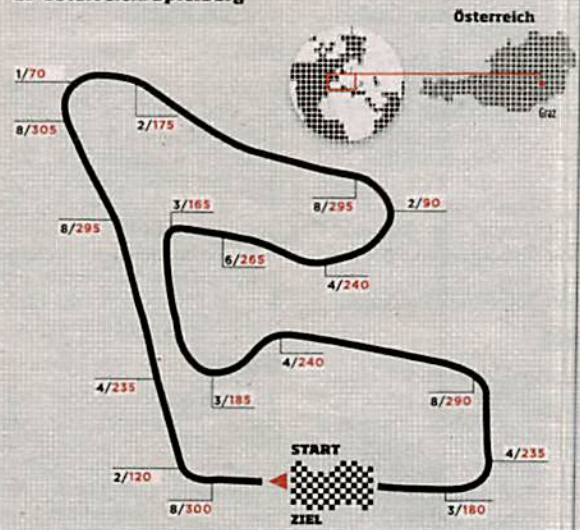
Die meisten Siege: M. Häkkinen, N. Ros-
berg, M. Schumacher, je 2

Die meisten Poles: M. Schumacher,
J. Villeneuve, je 2

Die meisten S. R.: Coulthard 3

STRECKE

GP Österreich/Spielberg

FORMULA 1 AUSTRIA GRAND PRIX
SPIELBERG - SELECTED SETS PER DRIVER

DRIVER	YELLOW SOFT	RED SUPERSOFT	PURPLE ULTRASOFT
#44 HAMILTON	2 ☉☉	3 ☉☉☉	8 ☉☉☉☉☉☉☉☉
#6 ROSBERG	1 ☉	4 ☉☉☉☉	8 ☉☉☉☉☉☉☉☉
#5 VETTEL	1 ☉	3 ☉☉☉	9 ☉☉☉☉☉☉☉☉☉
#7 RAIKKONEN	1 ☉	3 ☉☉☉	9 ☉☉☉☉☉☉☉☉☉
#19 MASSA	2 ☉☉	4 ☉☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#77 BOTTAS	1 ☉	5 ☉☉☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#3 RICCIARDO	2 ☉☉	4 ☉☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#33 VERSTAPPEN	2 ☉☉	4 ☉☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#27 HULKENBERG	3 ☉☉☉	3 ☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#11 PEREZ	3 ☉☉☉	3 ☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#20 MAGNUSSEN	2 ☉☉	2 ☉☉	9 ☉☉☉☉☉☉☉☉☉
#30 PALMER	1 ☉	3 ☉☉☉	9 ☉☉☉☉☉☉☉☉☉
#26 KVIAT	2 ☉☉	4 ☉☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#55 SAINZ	2 ☉☉	4 ☉☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#9 ERICSSON	2 ☉☉	4 ☉☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#12 NASR	3 ☉☉☉	3 ☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#14 ALONSO	3 ☉☉☉	3 ☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#22 BUTTON	3 ☉☉☉	3 ☉☉☉	7 ☉☉☉☉☉☉☉
#94 WEHRLEIN	1 ☉	4 ☉☉☉☉	8 ☉☉☉☉☉☉☉☉
#88 HARYANTO	1 ☉	4 ☉☉☉☉	8 ☉☉☉☉☉☉☉☉
#8 GROSJEAN	2 ☉☉	5 ☉☉☉☉☉	6 ☉☉☉☉☉☉☉
#21 GUTIERREZ	3 ☉☉☉	4 ☉☉☉☉	6 ☉☉☉☉☉☉☉

WM-STAND

Fahrer	Punkte
1. Nico Rosberg	141 Punkte
2. Lewis Hamilton	117 Punkte
3. Sebastian Vettel	96 Punkte
4. Kimi Räikkönen	81 Punkte
5. Daniel Ricciardo	78 Punkte
6. Max Verstappen	54 Punkte
7. Valtteri Bottas	52 Punkte
8. Sergio Pérez	39 Punkte
9. Felipe Massa	38 Punkte
10. Daniil Kvyat	22 Punkte
11. Romain Grosjean	22 Punkte
12. Nico Hülkenberg	20 Punkte
13. Fernando Alonso	18 Punkte
14. Carlos Sainz jr.	18 Punkte
15. Kevin Magnussen	6 Punkte
16. Jenson Button	5 Punkte
17. Stoffel Vandoorne	1 Punkt
18. Esteban Gutiérrez	0 Punkte
19. Jolyon Palmer	0 Punkte
20. Marcus Ericsson	0 Punkte
21. Felipe Nasr	0 Punkte
22. Pascal Wehrlein	0 Punkte
23. Rio Haryanto	0 Punkte

Teams	Punkte
1. Mercedes-Benz	258 Punkte
2. Ferrari	177 Punkte
3. Red Bull Racing	140 Punkte
4. Williams	90 Punkte
5. Force India	59 Punkte
6. Toro Rosso	32 Punkte
7. McLaren	24 Punkte
6. HaasF1	22 Punkte
9. Renault	6 Punkte
10. Sauber	0 Punkte
11. Manor Racing	0 Punkte

TERMINE 2016

Formel-1-WM	Termin	Ort
20. März	GP Australien	Melbourne, 6 Uhr MEZ
3. April	GP Bahrain	Sakhir, 17 Uhr MESZ
17. April	GP China	Shanghai, 8 Uhr MESZ
1. Mai	GP Russland	Sotschi, 14 Uhr MESZ
15. Mai	GP Spanien	Barcelona, 14 Uhr MESZ
29. Mai	GP Monaco	Monte Carlo, 14 Uhr MESZ
12. Juni	GP Kanada	Montreal, 20 Uhr MESZ
19. Juni	GP Europa	Baku, 15 Uhr MESZ
3. Juli	GP Österreich	Spielberg, 14 Uhr MESZ
10. Juli	GP Großbritannien	Silverstone, 14 Uhr MESZ
24. Juli	GP Ungarn	Budapest, 14 Uhr MESZ
31. Juli	GP Deutschland	Hockenheim, 14 Uhr MESZ
28. August	GP Belgien	Spa-Francor., 14 Uhr MESZ
4. September	GP Italien	Monza, 14 Uhr MESZ
18. September	GP Singapur	Singapur, 14 Uhr MESZ
2. Oktober	GP Malaysia	Sepang, 9 Uhr MESZ
9. Oktober	GP Japan	Suzuka, 7 Uhr MESZ
23. Oktober	GP USA	Austin, 21 Uhr MESZ
30. Oktober	GP Mexiko	Mexico City, 20 Uhr MEZ
13. November	GP Brasilien	São Paulo, 17 Uhr MEZ
27. November	GP Abu Dhabi	Abu Dhabi, 14 Uhr MEZ

**MOTOR
SPORT**
aktuell

POLE POSITION

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

Carrera GO!!! Set „Speed Run“

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



GRATIS

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann.
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Dörschelp (Vertrieb), Christina Dörmann.
Dr. Michael Batsche, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 92752.

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname Geburtsdatum

Straße, Nr.

PLZ Wohnort

Telefon E-Mail

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

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

IBAN

BIC Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum Unterschrift

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

IndyCar Elkhart Lake

Der nächste Power-Triumph

Von WOLFGANG MONSEHR
u. CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Rückkehr der IndyCar-Serie nach Elkhart Lake wurde für Will Power zu einer wahren Triumphfahrt, Pole, Sieg und die meisten Führungsrunden.

«Ich kann gar nicht sagen, wie glücklich ich bin. Das war eines meiner besten Rennen. Ich wünschte, dass wir hier schon viel früher Rennen ausgetragen hätten.» Das waren die ersten Worte des Road-America-Siegers Will Power. 2007 gab die nicht mehr existierende CART-Worldseries mit ihren bärenstarken ChampCars die letzte große Vorstellung des US-Formelsports, und das diesjährige Debüt der IndyCars straffte alle Skeptiker Lügen: Obwohl es am Morgen des Renntags noch wie aus Kübeln gegossen hatte, brachte der Ansturm der Fans zur Rennstrecke fast den gesamten Verkehr im Großraum Elkhart Lake zum Erliegen.

Power war das egal. Er fühlte sich pudelwohl, sicherte sich die Pole-Position, setzte sich am Start sofort ab und diktierte das Tempo 46 von 50 Runden lang. Nur während seiner Routine-Boxenstopps musste er die Führung abgeben. Doch der 27. IndyCar-Sieg war nie ernsthaft in Gefahr. Einzig Scott Dixon hätte vielleicht das Zeug dazu gehabt, Power unter Druck zu setzen. Doch der amtierende Meister kam nicht weit. Nach sechs Runden ging sein Motor hoch.

Spätestens bei Halbzeit waren die Positionen bezogen. Hinter Power hatten sich Tony Kanaan und Gesamtleader Simon Pagenaud eingerichtet. Doch der Franzose verlor seinen Podestplatz noch. In der letzten Runde verlor sein Motor an Leistung. Der Unglücksrabe fiel bis auf den 13. Platz zurück.

Glück im Unglück hatte erneut Conor Daly. Der Sohn des ehemaligen Formel-1- und IndyCar-Piloten Derek Daly kämpfte mit Hélio Castroneves und Ryan Hunter-Reay um Platz 5, als er sich in Runde 39 durchs Kiesbett in die Reifenmauer verabschiedete. «Zuerst dachte ich, dass mich Ryan abgeschossen hat. Aber dann habe ich den Gedanken gleich wieder verworfen. Ich weiß, dass er so etwas niemals vorsätzlich machen würde. Also vermute ich, dass an der Aufhängung etwas gebrochen sein muss.»

Für Daly war es der zweite Abflug innerhalb weniger Tage. Beim Rennen in Texas kollidierte er mit Josef Newgarden. Der trat in Elkhart Lake an und wurde Achter! Obwohl seine gebrochene Hand mit Schrauben, sein angebrochenes Schlüsselbein sogar mit einer Stahlplatte fixiert werden musste.

Lights: Jones bleibt Leader

In der Indy Lights gingen die Siege an Zach Veach und Santiago Urrutia. Meisterschaftsleiter Ed Jones musste sich mit den Rängen 4 und 13 zufriedengeben. Felix Rosenqvist war nicht am Start. ♦



Doppelte Power: Der Australier sicherte sich nach Detroit seinen zweiten Sieg in Serie



Power: Neuer Gesamtdritter



Harter Hund: Jo Newgarden

INDYCAR / Resultate

Elkhart Lake/Wisconsin (USA): 9. von 16 Saisonrennen; 50 Rdn. à 6,515 km (= 325,75 km); 22 Fahrer gestartet, 20 im Ziel; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken.

1. Will Power (AUS/Penske) in 1:39:10,304 h (= 195,42 km/h); 2. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +0,742 sec; 3. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +5,960; 4. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +9,359; 5. Hélio Castroneves (BR/Penske) +10,354; 6. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +10,996; 7. Juan Pablo Montoya (CO/Penske) +12,619; 8. Josef Newgarden (USA/Ed Carpenter Racing) +13,883; 9. Spencer Pigot (USA/Ed Carpenter Racing) +15,729; 10. Carlos Muñoz (CO/Andretti) +17,113; 11. Jack Hawksworth (GB/Foyt Racing) +18,715; 12. Marco Andretti (USA/Andretti) +19,903; 13. Simon Pagenaud (F/Penske) +21,153; 14. James Hinchcliffe (CAN/Schmidt Peterson) +22,133; 15. Alexander Rossi (USA/Andretti Herta) +22,590; 16. Mikhail Aleshin (RUS/Schmidt Peterson) +23,553

Führungsrunden: Power (11-11, 14-37, 40-50/Ziel); Rahal (12+13); Pagenaud (38+39)

Pole-Position: Power in 1:42,210 min (= 227,53 km/h)

Schnellste Runde: Max Chilton (GB/Ganassi) in 1:44,119 min (= 223,36 km/h)

Gelbphasen: 1 für 4 Runden

Stand nach 9 von 16 Läufen: 1. Pagenaud 375 Punkte; 2. Castroneves 301; 3. Power 294; 4. Dixon 285; 5. Newgarden 283; 6. Kanaan 280; 7. Muñoz 262; 8. Rahal 261; 9. Montoya 259; 10. Rossi 257; 11. Hunter-Reay 256; 12. Kimball 255; 13. Hinchcliffe 242; 14. Bourdais 222; 15. Daly 186.

Nächstes Rennen: 10. Juli, Newton/Iowa (USA)

Internet: www.indycar.com

Formel 3.5 Le Castellet

Zweiter Streich von Delétraz

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Der Schweizer Louis Delétraz (19) hat in Le Castellet sein zweites Rennen in dieser Saison gewonnen.

Mit 40 Punkten Differenz auf Tabellenleader Tom Dillmann reiste Louis Delétraz zum vierten Event nach Le Castellet. Am Sonntagabend verließ er die Rennstrecke – als Sieger und mit nur noch 22 Zählern Rückstand auf den Elsässer.

Dabei lief nicht alles nach Plan. Am Samstag hatte der Fortec-Pilot ein Kupplungsproblem. «Mein Start war dementsprechend schlecht.» Delétraz fiel hinter Yu Kanamaru zurück.

Und weil der mit weniger Flügeln fuhr, zog er dem Genfer auf den Geraden immer wieder davon. Erst in der letzten Runde fand Louis einen Weg am Japaner vorbei – «außenherum in einer schnellen Kurve».

Im zweiten Rennen startete Delétraz von SP3, konservierte diesen Platz und bog in Runde



Zweiter Sieg: Louis Delétraz

8 zum Pflichtstopp ab. Danach ließ es Delétraz jr. fünf, sechs Runden fliegen. Als das Führungsduo aus Roy Nissany und Vortagesieger Egor Orudzhev 13 Minuten vor Rennende neue Reifen auffasste, ging der junge Schweizer an beiden vorbei. Mit 6,9 Sekunden Vorsprung nahm er die letzten Runden unter die Räder. Und trotz abgefahrener Reifen hatte er alles im Griff und sicherte sich nach Aragón seinen zweiten Saisonsieg.

Seinen zweiten Podestplatz feierte René Binder – und das trotz Bremsproblemen. «Ich bekam sie nicht auf Temperatur», erzählte der Tiroler nach P3 im ersten Durchgang. Heat 2 beendete er auf P5. «Ich kam nicht an Panis vorbei», so Binder. ♦

FORMEL 3.5 V8 / Resultate

Le Castellet/F; 5,842 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 22 Rdn (= 128,524 km); 15 Fahrer gestartet, 13 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 23 Rdn (= 134,366 km); 15 gestartet, 13 gewertet; Wetter Sa/So: leicht bewölkt/trocken.

1. Lauf: 1. Egor Orudzhev (RUS/Arden) in 41:42,225 min (= 185,0 km/h); 2. Roy Nissany (ISR/Lotus) +0,541; 3. René Binder (A/Lotus) +5,647; 4. Tom Dillmann (F/AVF) +6,572; 5. Matthieu Vaxivière (F/SMP Racing) +18,289; 6. Louis Delétraz (CH/Fortec) +18,398; 7. Yu Kanamaru (I/Teo Martin Motorsport) +19,218; 8. Aurélien Panis (F/Arden) +19,642; 9. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +21,571; 10. Mateos Isaakyan (RUS/SMP) +23,606

2. Lauf: 1. Louis Delétraz (CH/Fortec) in 43:44,351 min (= 184,4 km/h); 2. Roy Nissany (ISR/Lotus) +2,878; 3. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +9,722; 4. Aurélien Panis (F/Arden) +13,381; 5. René Binder (A/Lotus) +14,317; 6. Tom Dillmann (F/AVF) +22,114; 7. Pietro Fittipaldi (BR/Fortec) +23,489; 8. Alfonso Celis Jr. (MEX/AVF) +24,984; 9. Artur Janosz (PL/RP Motorsport) +32,318; 10. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +37,204

Stand nach 8 von 18 Läufen: 1. Dillmann 132 Punkte; 2. Delétraz 110; 3. Panis 92; 4. Binder 76; 5. Nissany 74; 6. Vaxivière 73; 7. Orudzhev 67; 8. Cecotto jr. 43; 9. Kanamaru 39; 10. Celis jr. 32; – Teams: 1. AVF 164; 2. Arden 159; 3. Lotus 150; 4. Fortec 119; 5. SMP 75; 6. RP Motorsport 70; 7. Teo Martin Motorsport 57; 8. Durango 6

Nächstes Rennen: 23./24. Juli, Silverstone/GB

Internet: www.formulav8.com

Formel-3-EM Norisring

Stroll, wer sonst?

Von ANNETTE LAQUA

Lance Stroll holte sich auf dem Norisring mit zwei Siegen und einem zweiten Rang die Halbzeitmeisterschaft der Formel-3-EM. Seinen Vorsprung auf den zweitplatzierten Maxi Günther vergrößerte er auf nunmehr 86 Punkte.

Wer Lance Stroll vor allem im zweiten Rennen von Nürnberg gesehen hat, der konnte gut die Entwicklung erkennen, die der 17-jährige Kanadier in den vergangenen zwölf Monaten gemacht hat. Vor Jahresfrist zeigte er phasenweise noch wilde Unfälle; nun bringt er mit Blick auf die Fahrerwertung lieber einen sicheren zweiten Platz ins Ziel als für einen möglichen Sieg volles Risiko zu gehen. «Klar möchte ich immer gewinnen, aber ich schaue natürlich auch auf die Gesamtwertung. Schließlich möchte ich nicht nur Halbzeitmeister sein, sondern auch am Ende der Saison noch ganz vorne stehen.» Und auch im ersten Durchgang hatte er sich schon fast mit P2 hinter Rookie Joël Eriksson angefreundet, als Callum Iliott sich auf Rang 3 so sehr verbremste, dass er den bedauernswerten Schweden abräumte. Stroll erbeutete Position 1 und siegte später auch noch im turbulenten dritten Heat des Wochenendes.

Während Stroll in dieser Saison ein regelmäßiger Siegakandidat ist, triumphierte Rookie Anthoine Hubert in Nürnberg zum ersten Mal in seiner F3-Karriere. «Ich habe damit gerechnet, dass er früher oder später vorne auftauchen wird», so sein Teamchef Frits van Amersfoort über den Franzosen. «Er hat sich zu Beginn der Saison zu viel Druck gemacht, und damals fehlte ihm auch noch das Vertrauen. Dieses hat er sich mit zunehmender Erfahrung nun immer mehr aufgebaut. Seine Erfolge in Nürnberg waren sicherlich keine Eintagsfliege.»

Podestplatz für Günther

Für die beiden deutschen Nachwuchspiloten lief es auf dem Norisring unterschiedlich. Routinier Maxi Günther kletterte als Dritter von Heat zwei aufs Siegertreppchen und angelte sich außerdem einen fünften Platz. Rookie David Beckmann schmiss in Lauf 3 nach einer Kollision mit seinem dänischen Teamkollegen Mikkel Jensen einen möglichen sechsten oder siebten Platz weg. Aus Lauf 1 brachte der 16-Jährige bei seiner Norisring-Premiere als Zehnter immerhin einen Punkt mit. ♦



Zwei weitere Siege am Norisring: Halbzeitmeister Lance Stroll



Starkes Wochenende: Erster Formel-3-Triumph für Anthoine Hubert

FORMEL-3-EM / Resultate

Norisring/D: 2,3 km; Wetter/Piste: Sa/So bewölkt/trocken.

1. Lauf (38 Runden = 87,4 km, 20 Fahrer gestartet, 13 gewertet).

1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 33:59,186 min (= 154,297 km/h); 2. Niko Kari (FIN/Motopark) +1,064; 3. George Russell (GB/Hitech) +2,926; 4. Ralf Aron (EST/Prema) +4,821; 5. Ben Barnicoat (GB/Hitech) +6,233; 6. Nick Cassidy (NZ/Prema) +7,258; 7. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +7,401; 8. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +7,883; 9. Pedro Piquet (BR/Van Amersfoort) +8,737; 10. David Beckmann (D/Mücke) +13,285; – out: Maximilian Günther (D/Prema)

2. Lauf (36 Runden = 82,8 km, 20 Fahrer gestartet, 13 gewertet).

1. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) in 34:10,668 min (= 145,358 km/h); 2. Lance Stroll (CDN/Prema) +0,532; 3. Maximilian Günther (D/Prema) +1,461; 4. Nick Cassidy (NZ/Prema) +2,708; 5. Joël Eriksson (S/Motopark) +3,040; 6. Guanyu Zhou (RC/Motopark) +4,514; 7. Callum Iliott (GB/Van Amersfoort) +4,882; 8. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +6,324; 9. George Russell (GB/Hitech) +7,251; 10. Ralf Aron (EST/Prema) +7,996; – Ferner: 13. David Beckmann (D/Mücke) +19,875

3. Lauf (24 Runden = 55,2 km, 20 Fahrer gestartet, 13 gewertet).

1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 34:36,561 min (= 95,697 km/h); 2. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +0,787; 3. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +1,985; 4. Guanyu Zhou (RC/Motopark) +2,617; 5. Maximilian Günther (D/Prema) +3,467; 6. Nick Cassidy (NZ/Prema) +4,310; 7. Callum Iliott (GB/Van Amersfoort) +4,804; 8. Alessio Lorandi (I/Carlin) +5,322; 9. Ralf Aron (EST/Prema) +7,698; 10. Harrison Newey (GB/Amersfoort) +9,074; – out: David Beckmann (D/Mücke)

Stand nach 15 von 30 Läufen: 1. Stroll 234 Punkte; 2. Günther 148; 3. Iliott 140; 4. Russell 126; 5. Cassidy 111; 6. Barnicoat 96; 7. Câmara 89; 8. Eriksson 86; 9. Jensen 83; 10. Aron 82; 11. Zhou 76; 12. Kari 67; 13. Hubert 66; 14. Lorandi 58; 15. Iveter 18; 16. Beckmann 13; – Teams: 1. Prema 405; 2. Hitech 287; 3. Motopark 237; 4. Amersfoort 202; 5. Mücke 178; 6. Carlin 157; 7. ThreeBond 19

Nächstes Rennen: 16./17. Juli, Zandvoort/NL
Internet: www.fiaf3europe.com

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

AUS FAHRERSICHT



Von
Daniel Abt
Formel E

Während alle anderen Meisterschaften mitten in der Saison stecken, geht es für uns am kommenden Wochenende um die Wurst. Grundsätzlich sind wir fürs Finale in London (2./3. Juli) gut vorbereitet. Und extrem motiviert. Wir können und wollen natürlich beide Titel gewinnen. Bei den Fahrern liegt mein Teamkollege Lucas di Grassi einen Punkt vor Sébastien Buemi. In der Teamwertung sind wir elf Zähler zurück. Aber weil es beim letzten Event ja zwei Rennen gibt, ist alles möglich. Wenn einer beide Rennen gewinnt, kann er 50 Punkte holen. Dazu noch je drei Punkte für die Pole und je zwei für die schnellste Runde. Macht total 60 Punkte. Ich versuche, dem Team so zu helfen, dass wir am Ende über zwei gewonnene Titel jubeln können. Wenn's sein muss, heißt das für mich auch, dass ich in einer ähnlichen Situation wie in Berlin meinem Teamkollegen Platz machen werde.

Vorausgesetzt es hilft ihm. Dass wir in der Fahrerwertung die Gejagten und in der Teamwertung die Jäger sind, macht für mich keinen großen Unterschied. Die Abstände sind so gering. Wenn wir die Fahrerwertung für uns entscheiden können, dann wird uns das auch bei der Teamwertung (hoffentlich) zum Titel reichen. Ich hoffe auch, dass das Wetter keine Kapriolen macht. So wie im Vorjahr. Als es im sonntäglichen Quali zu regnen begann und Lucas und ich zu den Leidtragenden gehörten. Aber eben: Es ist London. Und da ist wettertechnisch alles möglich. Ich persönlich peile den vierten Schlussrang an. Weil ein paar vor mir in den letzten Rennen geschwächt haben, ist das ein realistisches Ziel. Mehr wird nicht gehen. Aber eben: Man weiß nie: Ich kann auch noch auf den elften Schlussrang abrutschen, die Abstände sind so gering. Aber mit dieser Denke werde ich sicher nicht nach London gehen.



Beide Titel im Visier: So stellt sich das Daniel Abt am 3. Juli vor

SCHAEFFLER-NEWS

In Sachen Mobilität stehen die großen Städte der Welt vor einem Wandel. Ein Beispiel dafür ist London mit City-Maut und Exklusivrechten für Elektrofahrzeuge. Schaeffler bringt seine Idee eines platzsparenden Mikromobils für Dreharbeiten und zur Formel E mit zum Finale nach London (2./3. Juli). Der technikbegeisterte Lucas di Grassi fährt damit vor Ort Probe.

Le Mans gewonnen und den WM-Titel im Visier: Porsche-Werksfahrer Neel Jani ist momentan im Erfolgsmodus



Neel Jani

«Bin dort, wo ich sein möchte»



Erfolgsmodell: Der in Le Mans siegreiche Porsche 919 Hybrid



Aktuelles Traum-Trio (v.l.): Marc Lieb, Neel Jani, Romain Dumas

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Neel Jani (32) gewann zusammen mit Marc Lieb und Romain Dumas die diesjährigen 24h von Le Mans. Was dieser Triumph für ihn bedeutet und warum er der verpassten Formel-1-Chance nicht nachtrauert, verrät er im MSA-Interview.

Glückwunsch zum Le-Mans-Sieg. Hast du schon realisiert, was ihr da geschafft habt?
NEEL JANI: Ja. Der Vorlauf war ja schon da; über die Woche und auch vom letzten Jahr her war sowieso klar, was wir wollten. Das ganze Rennen war ein Kampf. Dass es dann in der letzten Runde entschieden wird, nachdem wir zehn Minuten vor Schluss dachten, es sei vorbei, das war im ersten Moment schon überraschend. Aber wir haben es dann schon realisiert. Ich glaube, es war ein Rennen für die Geschichtsbücher. **Gab es während des Rennens eigentlich auch schon eine Phase, wo ihr dachtet: Jetzt müssen wir abreißen lassen?**

Nein, eigentlich nicht. Kurz vor Mitternacht sind wir wieder auf Tuchfühlung gegangen, und ich habe die Führung übernommen. Da haben wir gesehen, dass wir im Kampf um den Sieg gut liegen. Dann hatte Marc (Lieb, d. Red.) den schleichenenden Plattfuß. Wir haben uns wieder rangekämpft, aber in den Slow Zones etwas Zeit verloren. Es war ein Rennen, in dem wir immer wieder dachten: Ja, wir sind dran! Und dann: Oh nein, wir haben wieder was verloren! Ein ständiges Auf und Ab. Das hat das Rennen zwischen der 5. der 6. (den beiden Toyotas) und uns so spannend gemacht. Es ging ständig darum, wer als Erster einen Fehler macht oder mehr Glück mit einer Slow Zone hat.

Wie sehr dämpft es denn eure Freude, dass ihr den Sieg quasi «geerbt» habt?

Ich glaube, «geerbt» ist sicher das falsche Wort. Einen Sieg erbt man erst, wenn man ihn am Grünen Tisch bekommt, wie wir in Silverstone. Das Rennen ist erst fertig, wenn man über die Ziellinie fährt. Wir haben einander gehetzt, und das Auto muss 24 Stunden halten. Wir hatten unser Pech während des Rennens mit den Slow Zones und den Reifenschäden. So hatte jeder sein Glück oder Unglück. Trotzdem leiden wir natürlich mit Toyota, weil es extrem bitter ist, das Rennen in der letzten Runde zu verlieren. Das wünscht man keinem. Aber so ist der Motorsport. Letztes Jahr sind wir in Austin 20 Minuten vor Schluss in Führung liegend ausgeschieden. Hätten wir diese 20 Minuten fertig gefahren, wären wir bei dem weiteren Saisonverlauf vielleicht Weltmeister geworden.

Du bist jetzt schon zweimal die Pole-Zeit in Le Mans gefahren.

Hast du eine besondere Verbindung zu der Strecke?
Ich finde die Strecke super-schön zu fahren, man kann es dort schon richtig knallen lassen. Dass mir das Qualifying an sich gut liegt, ist wahrscheinlich schon aufgefallen. Von demher: Ja, es ist eine tolle Strecke. Aber logisch: Man muss zur richtigen Zeit am richtigen Ort sein, das habe ich glücklicherweise jetzt zweimal in Folge geschafft. Dazu habe ich den Streckenrekord. Es war also ein großes Ziel, auch das Rennen zu gewinnen.

In der WM liegt ihr deutlich vorn. Heißt das, ihr fahrt ab Nürburgring schon voll auf den Titel?

In der Ausgangsposition, in der wir uns befinden, muss unser Ziel der WM-Titel sein. Aber wir haben in Le Mans gesehen:

«In unserer Position muss der WM-Titel das Ziel sein.»

NEEL JANI

Es ist erst vorbei, wenn es vorbei ist! Es kann noch so viel passieren, der WM-Titel ist noch lange nicht sicher.

Wäre der WM-Titel noch mehr wert als der Le-Mans-Sieg?

Die meistgestellte Frage vor der Saison war: Was möchtest du mehr gewinnen, Le Mans oder den WM-Titel? Meine Antwort ist immer die gleiche: Ich will beides! Mit diesem Team und dem Porsche 919 Hybrid ist beides machbar, und so muss auch beides das Ziel sein.

Vor drei Jahren bist du im Privat-LMP1 mehr oder weniger «unter dem Radar» gefahren.

Also war für dich der Porsche-Einstieg auch ein Glücksfall?

Ich habe gehört, dass Porsche einsteigt, und ich wusste, dass Peugeot nicht mehr dabei ist und dass ich bei Audi keine Chance bekomme. Also dachte ich: Wenn ich einen Werkseinsatz schaffen kann, dann jetzt bei Porsche, denn sie brauchen neue Fahrer. Ich muss aber sagen, dass ich Timo (Bernhard) und Romain (Dumas) auch zu danken habe. Denn sie haben sich für mich eingesetzt.

Jetzt, da du im Sportwagen so erfolgreich bist: Trauerst du da deiner verpassten F1-Chance eigentlich noch nach?

Nein, absolut nicht. Ich habe ja schon früh zu Rebellion gewechselt. Und auch davor schon wollte ich nicht Testfahrer sein, sondern bin Champ-Car gefahren. So habe ich der Formel 1 schon sehr früh den Rücken gekehrt – im Sinne von:

Ich bin dort nicht gestrandet – wie andere Fahrer. Ich glaube, das war die völlig richtige Entscheidung. Was will ich mehr, als jetzt bei Porsche zu sein? Ich bin Werksfahrer, habe Le Mans gewonnen, kann die WM gewinnen. Da frage ich, was ist besser: Bei einem Mittelklasse-Team ohne Siegchancen Formel 1 zu fahren oder mit Porsche Rennen zu gewinnen? Und schau mal, wie viele Formel-1-Fahrer momentan gerne in Le Mans fahren wollen.

Welche Ziele hast du noch? Welche Rennen würdest du gerne fahren?

Ehrlich gesagt bin ich genau dort zufrieden, wo ich gerade bin. Die LMP1-Autos sind toll zu fahren. Ich bin im Moment nicht interessiert, mit irgendeinem GT zu fahren. Die Aero-

Autos sind die, die mir Spaß machen, und ich möchte auf jeden Fall bei Aero-Autos bleiben. Ich bin dort, wo ich sein möchte.

Wie sieht es mit den ikonischen Rennen – wie den 24 Stunden am Nürburgring oder in Daytona – aus?

Vielleicht Daytona. Warum nicht? Aber wenn etwas anderes, dann geht es eher in Richtung Formel E. Weil es Sprintrennen mit Formelfahrzeugen sind. Die Autos sind noch nicht so interessant, aber das kommt vielleicht noch. Das Level ist gut, und man muss sich das Auto mit niemandem teilen – was auch eine interessante Abwechslung sein kann.

Deine Schwester Reena fährt ja auch Rennen. Fahrt ihr vielleicht mal etwas gemeinsam?

Momentan fährt sie keine Rennen mehr. Aber wer weiß, vielleicht ergibt sich da ja auch mal was. Sag niemals nie! ♦

Zur Person

Neel Jani

Geburtsort 8. Dezember 1983
Geburtsort Rorschach SG (CH)
Herkunftsland Schweiz

KARRIERE

2000 Formula Lista Junior (Meister)
2001/2002 Formel Renault 2000
2003 Formel Renault V6 Eurocup (2.)
2004 Formel Renault V6 Eurocup (4.)
2005 GP2 (2 Siege, 7.)
2005–2009 AIGP (Team Schweiz), 2 x Vizemeister, 2007/2008 Meister
2006 FI-Testfahrer (Toro Rosso)
2007 ChampCar (3 Podiums, 9.)
2009–2013 24h Le Mans mit Speedy Racing Team/Rebellion (2012: 4.)
2010 GT1-WM (Matech, 6 Events)
2010/2011 Superl. Formula (3 Events)
2012/2013 WEC mit Rebellion
2014 WEC mit Porsche (1 Sieg, 6.)
2015 WEC mit Porsche (1 Sieg, 7.)
2016 WEC mit Porsche (bisher 3 Siege, 1.), Gesamtsieger 24h Le Mans

HOBBYS

Sport, Crosslauf, Ski, Tennis

Langstrecken-WM

Das Titelrennen beginnt

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Auch mehr als eine Woche nach dem für Toyota tragischen und Porsche erfolgreichen Ende der 24h von Le Mans wird noch rege übers Rennen gesprochen. Und jetzt auch wieder über den Meisterschaftskampf.

Die Ursache für den so bitteren Ausfall des führenden Toyota kurz vor Ende des Rennens scheint dabei gefunden: Ein Verbindungsstück der Luftleitung zwischen Turbo und Intercooler ging kaputt und sorgte dafür, dass der Turbolader nicht mehr richtig angesteuert werden konnte. Warum das Teil, das eigentlich «kugelsicher» konstruiert und gefertigt wurde, nicht hielt, muss jetzt noch genau untersucht werden.

Mücke und Co GT-Leader

Die Porsche-Piloten Marc Lieb, Neel Jani und Romain Dumas, die die Führung drei Minuten vor Schluss erbten und den eigentlich abgeschriebenen Sieg doch noch feiern konnten, durften sich neben dem Triumph auch über einen großen Schluck aus der Punkteflasche freuen. Deren 50 gab es für den Sieg, einen weiteren für Neel Janis Pole-Position. Macht unterm



Auch für den WM-Kampf nicht unwichtig: Der Toyota rollt in Le Mans aus, der 2er-Porsche geht vorbei

Strich 39 Punkte Vorsprung in der Fahrerwertung.

Wie die sprichwörtliche Jungfrau zum Kinde kamen auch die aktuell Führenden in der GT-Fahrerwertung an die Spitze ebendieser. Nach dem Ausfall der Silverstone- und Spa-Sieger Sam Bird und Davide Rigon sowie vollen (doppelten!) Punkten aus Le Mans führen nun die Ford-Piloten Stefan Mücke, Billy Johnson und Olivier Pla die Fahrer-WM an. Die vollen Punkte gab es trotz «nur» P4 an der Sarthe, weil die drei davor

platzierten Autos – die beiden Ford GT des US-Schwester-teams sowie der Risi-Ferrari aus der IMSA-Serie – nicht WEC-punktberechtigt sind.

Audi setzt Podest-Serie fort

Auch über die Besonderheiten der jeweiligen WM-Zwischenstände hinaus gibt es aus Le Mans noch einige interessante Zahlen und Fakten. Zum Beispiel die durchaus eindrucksvolle Zahl von 263000 Zuschauern, die die 13,629 km lange Strecke in diesem Jahr säumten.

Porsche gelang beim 44. Start der 18. Gesamtsieg an der Sarthe. Und das ist durchaus ein Trost für Toyota. Denn Porsche brauchte 20 Anläufe für den ersten Triumph – das hauptsächlich mangels gesamt-siegefähigen Materials. Dennoch: Toyota absolvierte heuer erst den 18. Start beim Klassiker.

Auch Audi bringt es seit diesem Jahr auf 18 Teilnahmen. Und ebenso oft stand mindestens ein Auto der Ingolstädter auf dem Podest – 2016 auch dank des Toyota-Pechs. ♦

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. Romain Dumas	94
Neel Jani	94
Marc Lieb	94
4. Lucas di Grassi	55
Loic Duval	55
Oliver Jarvis	55
7. Mike Conway	54
Kamui Kobayashi	54
Stéphane Sarrazin	54
10. Marcel Fässler	35
André Lotterer	35
Benoit Tréluyer	35

Hersteller LMP	
1. Porsche	127
2. Audi	95
3. Toyota	79

Fahrer GT	
1. Billy Johnson	60
Stefan Mücke	60
Olivier Pla	60
4. Sam Bird	52
Davide Rigon	52
6. Marco Sörensen	51
Nicki Thiim	51
Darren Turner	51
9. Jonathan Adam	45
F. Rees/R. Stanaway	45

Hersteller GT	
1. Aston Martin	112
2. Ferrari	103
3. Ford	98
4. Porsche	60

Blancpain GT Series Endurance Cup Le Castellet

McLaren am Ende doch vorn

In einem abermals engen Finish setzten sich mit Shane van Gisbergen, Rob Bell und Côme Ledogar die Auftaktsieger des Teams Garage 59 (McLaren) durch. Bentley verlor den sicher geglaubten Sieg beim letzten Boxenstopp.

Diesmal nicht in den finalen Spitzenkampf involviert waren die Silverstone-Sieger und Monza-Zweiten von HTP Motorsport. Der Mercedes-AMG GT3 von Maximilian Buhk, Dominik Baumann und Jazeman Jaafar fiel rund eine Stunde vor dem Ende auf P4 liegend mit Getriebeschaden aus.

Über weite Strecken des Rennens sah es nach dem ersten Saisonsieg für Bentley aus. Die beiden M-Sport-Werksautos übernahmen in der Startrunde die Spitze. Die Doppelführung

war jedoch Geschichte, als das 7er-Auto ein ABS-Problem bekam. Das Schwesterauto fing sich eine Durchfahrtsstrafe ein, weil man bei einer Full Course Yellow nicht schnell genug abbremsste. Die Führung schrumpfte zusammen, doch sie war noch da – bis es zum letzten Boxenstopp ging.

Dort lief Benzin aus, und als es auf die heißen Brems schei-

ben traf, entzündete sich dieses. Bis das Feuer gelöscht war, verlor man eine Runde.

Pier Guidi mit Aufholjagd

So ging es im Finale zwischen van Gisbergen und Pier Guidi im AF-Corse-Ferrari hoch her. Der «Kiwi» hatte seinen letzten Stopp unter Gelb absolviert und führte klar. Der Italiener verkürzte den Rückstand noch von

27 auf 3(!) Sekunden, doch es reichte eben knapp nicht mehr. «That's Racing», konstatierte Pier Guidi, der sich auch über

P2 freute. Das Podium komplettierte der WRT-Audi von Rodrigo Baptista, Jan Magnussen und Filipe Albuquerque. ♦ MBR



Doch noch zweiten Saisonsieg geholt: Der Garage-59-McLaren

BLANCPAIN GT SERIES ENDURANCE CUP / Resultate

Le Castellet / F: 5,791 km; Rennen über 6 Stunden; 57 Autos gestartet, 43 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/klar und trocken.
 1. Bell/Ledogar/Van Gisbergen (McLaren 650S GT3) 165 Runden; 2. Lathouras/Rugolo/Pier Guidi (Ferrari 488 GT3) +3,376 sec.; 3. Baptista/Magnussen/Albuquerque (Audi R8 LMS) +1:38,158 min.; 4. Soucek/Reip/Soulet (Bentley Continental GT3) +1:49,355; 5. Ordenez/Takaboshi/Buncombe (Nissan GT-R Nismo GT3) +1 Rd.; 6. Guilvert/Haese/Parisy (Audi R8 LMS) +1 Rd.; 7. Garcia/Stevens/Rast (Audi R8 LMS) +1 Rd.; 8. Broniszewski/Bonacini/Rizzoli (Ferrari 488 GT3) +1 Rd. (1. Pro-Am); 9. Cameron/Rizzo/Griffin (Ferrari 488 GT3) +1 Rd. (2. Pro-Am); 10. Babini/Niederhauser/Zampieri (Lamborghini Huracán GT3) +2 Rdn.; 11. Salaquarda/Stöckinger/Stippler (Audi R8 LMS) +2 Rdn.; 12. Machitski/Keen/Mapelli (Lamborghini Huracán GT3) +2 Rdn. (3. Pro-Am); 13. Smith/Abril/Kane (Bentley Continental GT3) +2 Rdn.; 14. Moore/Fontana/Watson (McLaren 650S GT3) +2 Rdn.; 15. Hassid/Giauque/Perera (Audi R8 LMS) +2 Rdn. (4. Pro-Am); 16. Van Splunteren/Van Splunteren/Mul (Lamborghini Huracán GT3) +2 Rdn. (5. Pro-Am). – Ferner: 22. Zanuttini/Gitlin/Talbot (Ferrari 458 Italia GT3) +4 Rdn. (1. Am); 27. Hamon/Nicolle/Brandela (Ferrari 458 Italia GT3) +6 Rdn. (2. Am); 28. Delhez/Earle/Perel (Ferrari 458 Italia GT3) +7 Rdn. (3. Am)

Nächstes Rennen: 30./31. Juli, Spa/B
 Internet: www.blancpain-gt-series.com

Vila Real

Totaler Tiago-Hype



Riesenjubil: Tiago Monteiro schreit sich vor Freude fast die Seele aus dem Leib – wegen des Heimsiegs und wegen der unglaublichen portugiesischen Fans (kl. Foto)

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Der große Traum vom Heimsieg wurde für Tiago Monteiro (Honda) tatsächlich wahr. Im Eröffnungsrennen holte sich Tom Coronel (Chevrolet) den zweiten Saisonsieg.

So eine Stimmung erlebt man sonst nur im Fußballstadion. Minutenlang gibt es «Tiago»-Sprechchöre, dann wird «Portugal, Portugal» skandiert. Und umringt von Tausenden Fans steht ein kleiner Mann auf dem Siegerpodest im Außenbereich des «Teatro de Vila Real»: Tiago Monteiro! Der Wahnsinn geht bei der eigentlich Siegerehrung weiter. Auch als die Kurzversion der portugiesischen Nationalhymne längst verstummt ist, brüllen sie die einheimischen Fans weiter aus tiefster Kehle ihrem Helden entgegen. Und er sie ihnen zurück. Gänsehaut!

Vorangegangen war ein relativ ereignisloses Hauptrennen, das Monteiro von der Spitze weg kontrollierte. Schlüssel zum Erfolg war dabei die bereits am Vortag herausgefahrene – und

bejubelte – Pole-Position. Es war übrigens die erste für Monteiro seit 2010. Seinerzeit – bei seinem «echten» Heimrennen in Porto. Wie auch damals eine gute Autostunde weiter westlich gewann also der Liebling der Massen aus der besten Startposition heraus. Doch was bei der Siegerehrung abging, war mit damals nicht zu vergleichen.

Monteiro: «Nie vergessen»

Die portugiesischen Fans entpuppten sich einmal mehr als echte Enthusiasten. Schon am Sonntagmorgen waren die offiziellen Event-T-Shirts nur noch in Größe XS zu haben. Und ihr

Held lieferte den perfekten Abschluss für das größte Motorsportfest der Nation auf der iberischen Halbinsel.

«Das ist ein Moment, den ich nie vergessen werde», war über beide Ohren grinsende Ex-F1-Pilot bei der anschließenden Pressekonferenz wenig überraschend überwältigt.

Ähnlich glücklich, wenngleich natürlich weniger gefeiert, war nach dem Eröffnungsrennen Tom Coronel. Der holte dort seinen zweiten Saisonsieg nach dem Eröffnungsrennen in Marrakesch. Damals erbe er die Führung nach einer Kollision zwischen Hugo Valente

und James Thompson. Diesmal jedoch machte er am Start alles klar. Aus der Reverse-Pole heraus hielt er Neben- und Landsmann Nick Catsburg hinter sich, welcher zudem noch von Tom Chilton kassiert wurde.

Citroën wieder ohne Sieg

Danach gab es kein Vorbeikommen mehr. «Es ist immer toll, ein Rennen zu gewinnen. Umso mehr auf einer Stadtstrecke. Es ist der schwierigste Kurs im ganzen Kalender», schwärmte der Niederländer.

Erstaunlich problembehaftet lief das Wochenende für die im Vorjahr in Vila Real noch so do-

minanten Citroën. Selbst José María López unterlief im Qualifying ein Fehler, in den Rennen erreichte der nach wie vor klar WM-Führende zweimal P5.

Yvan Muller verpasste die Pole, und damit die große Chance auf den Sieg, um eine Zehntelsekunde, brachte aber mit den Plätzen 9 und 2 zumindest wieder ein solides Wochenende zusammen. Dennoch: Citroën ist nun schon vier Rennen in Folge sieglos. Das gab es noch nie seit ihrem Einstieg.

Für Lada gab es nach dem erfolgreichen Heimspiel in Moskau diesmal wieder eine empfindliche Schlappe. Mit 70 kg Kompensationsgewicht als «Belohnung» für den Doppelsieg in Russland fuhren die Vestas gnadenlos hinterher. Einzig Nick Catsburg schaffte im Qualifying einmal mehr eine Zauberrunde, die ihm P9 und damit einen Start aus der ersten Reihe im Eröffnungsrennen bescherte.

Farblos blieb – trotz weiterhin 0 kg Zuladung – Volvo. Robert Dahlgren ersetzt für den Rest der Saison Fredrik Ekblom. Gewirkt hat es (noch) nicht. Thed Björks P7 und P6 sind nur ein schwacher Aufwärtstrend. ♦



Auf dem Weg zum Sieg: Monteiro vor Muller



Eröffnungsrennen gewonnen: Tom Coronel

WTCC

Tourenwagen-EM Vila Real

2017 mit Jokerlap?

Noch ein Heimat-Triumph

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Ein Novum im internationalen Tourenwagensport könnte es in der WTCC-Saison 2017 geben. Wie WM-Promoter François Ribeiro am Rande der Rennen von Portugal bekannt gab, könnte es 2017 bei den Stadtrennen eine Jokerlap wie etwa beim Rallycross geben. Das würde die Strecken in Marrakesch und Vila Real betreffen.

Im Falle des Rennens in Nordafrika, wo es auf dem umgebauten Kurs in diesem Jahr kaum zu Überholmanövern kam, sei man zuversichtlich, dass es umgesetzt werden könne. Bei Vila Real mangelt es bei der derzeitigen Streckenführung an geeigneten Joker-Stellen.

«Ich treffe auf viel Skepsis, und es gibt einige Hürden zu überwinden. Aber das war beim Teamzeitfahren MAC3 genauso. Und es wurde ein Erfolg», sagte Ribeiro. ♦ MBR



Zweikampf: 2017 mit Jokerlap?

Wie in der WTCC, so gab es auch bei der Tourenwagen-EM in Vila Real einen Heimsieg: Der «Local» Manuel Fernandes (Seat) holte sich den Sieg im ersten Durchgang. Lauf zwei ging an Kris Richard (Honda), welcher damit punktgleich Tabellenführer ist.

Der tatsächlich aus Vila Real kommende Fernandes hatte eigentlich höhere Ziele – nämlich einen WTCC-Gaststart. Doch dieser wurde ihm verwehrt, weil er nicht die dafür benötigte Internationale B-Fahrer-Lizenz besitzt. Also blieb die kleinere EM als Alternative.

Doch da schlug sich der Portugiese mehr als beachtlich. Direkt zu Beginn des ersten Rennens konnte er Pole-Mann Norbert Nagy (Seat) unter Druck setzen. Der erlitt kurz vor Schluss einen Reifenschaden, sodass der Lokalmatador einen Überraschungscoup landete.

Fernandes auch in Lauf 2 stark

«Ich hatte eine oder zwei Chancen, ihn zu überholen, aber ich wollte nichts riskieren», gab der von den heimischen Fans umju-



Auch vor seinem Heimpublikum gewonnen: ETCC-Gaststarter Manuel Fernandes

belte (wenngleich nicht so wie Monteiro) Sieger zu Protokoll.

Mit dem Reversed-Grid im zweiten Lauf kam die große Stunde von Kris Richard (Honda). Vom Start weg setzte sich der Schweizer an die Spitze und bekam Rückendeckung von Team- und Markenkollege Peter Rikli. Petr Fulin (Seat) auf P3 platze irgendwann der Krage und drehte Rikli um – das ließ ihn jedoch selbst zurück-

fallen und brachte zudem eine Drive-Through ein.

Fernandes nutzte die Gunst der Stunde, auf P2 vorzufahren – er kam auch noch an Leader Richard heran, aber für einen Angriff reichte es nicht mehr. Für den Honda-Piloten bedeutet der Sieg auch die punktgleiche Tabellenführung mit Fulin.

In der S1600-Klasse war erneut alles fest in der Hand von

Ford-Pilot Niklas Mackschin. Der Hannoveraner holte nach der erneuten Pole-Position die Saisonsiege Nummer fünf und sechs. Damit hat er bereits zwei Events vor Saisonende andert-halb Hände am EM-Titel.

Probleme gab es nur beim Start zu Lauf 2, wo er dank Reversed Grid vor sämtlichen «großen» Autos starten musste. «Ich hatte Autos links und rechts neben mir und wusste gar nicht wohin», lachte der 31-Jährige im Anschluss. ♦



Mackschin

TOURENWAGEN-WM/Resultate

Vila Real (P): 26. Juni 2016, 13. und 14. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 13/14 Runden à 4,785 km (= 62,205/66,990 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Eröffnungsrennen (18 Fahrer gestartet, 17 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	13	26:11,089	+10 kg
2.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	13	+0,597	+80 kg
3.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	13	+2,626	+70 kg
4.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	13	+3,145	+80 kg
5.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	13	+3,626	+80 kg
6.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	13	+4,332	+60 kg
7.		Thed Björk (S)	Volvo S60	13	+5,155	0 kg
8.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	13	+5,452	+60 kg
9.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	13	+7,411	+80 kg
10.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	13	+8,054	+60 kg
11.	(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	13	+9,711	+10 kg
12.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	13	+15,602	+70 kg
13.		Robert Dahlgren (S)	Volvo S60	13	+20,282	0 kg
14.	(P)	Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	13	+30,555	+60 kg
15.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	13	+32,774	+10 kg
16.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	13	+33,218	+80 kg
17.	(P)	Daniel Nagy (H)	Honda Civic	13	+1:07,844	+60 kg

Nicht klassiert:

Hugo Valente (F)	Lada Vesta	8	Technik	+70 kg
------------------	------------	---	---------	--------

(P) = Privatfahrer

* Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

Hauptrennen (18 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	14	27:53,321	+60 kg
2.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	14	+0,821	+80 kg
3.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+2,181	+60 kg
4.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	14	+3,402	+60 kg
5.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	14	+16,164	+80 kg
6.		Thed Björk (S)	Volvo S60	14	+17,374	0 kg
7.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	14	+17,904	+70 kg
8.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	14	+21,614	+80 kg
9.	(P)	Hugo Valente (F)	Lada Vesta	14	+23,054	+70 kg
10.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	14	+23,364	+80 kg
11.	(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	14	+28,125	+10 kg
12.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	14	+33,547	+80 kg
13.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	14	+34,675	+70 kg
14.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	14	+47,223	+10 kg
15.		Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	14	+47,654	+60 kg
16.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	13	+1 Rd.	+10 kg

Nicht klassiert:

Robert Dahlgren (S)	Volvo S60	3	Technik	0 kg
(P) Daniel Nagy (H)	Honda Civic	1	Dreher	+60 kg

WM-Stand Fahrer

1. López	244
2. Monteiro	143
3. Catsburg	139
4. Bennani	134
5. Muller	133
6. Michelisz	127
7. Huff	125
8. Tarquini	104
9. Chilton	103
10. Coronel	75
11. Valente	70
12. Ekblom	35
13. Björk	41
14. Thompson	22
15. Demoustier	11

WM-Stand Privatfahrer

1. Bennani	128
2. Chilton	101
3. Coronel	73
4. Filippi	56
5.* Demoustier	52
6. Thompson	48

WM-Stand Hersteller

1. Citroën	633
2. Honda	459
3. Lada	379
4. Polestar (Volvo)	185

WM-Stand Privatteams

1. Sébastien Loeb Racing	219
2. All-Inkl.com Münnich Motorsport	72
3. Roal Motorsport	71
4. Campos Racing	60
5. Zengo Motorsport	30

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 142,5 km/h, 2. Lauf 144,12 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf López in 2:00,432 min (= 143,0 km/h), 2. Lauf Huff in 1:58,385 min (= 145,5 km/h)

Nächste Rennen: 7. August, Termas de Rio Hondo (RA)

Internet: www.fiawtcc.com

Norisring

Bann gebrochen

Erlösung, Teil 2: Nico Müller holt am Sonntag seinen ersten DTM-Sieg und macht damit den Doppelsieg für Audi am Norisring fix. Kl. Foto: Samstagssieger Edoardo Mortara

Von CLAUS MÜHLBERGER

Schlimmes Foul oder normaler Rennunfall? An dem von Mattias Ekström verursachten Unfall beim Samstagrennen entzündeten sich die Gemüter – zumal der Weg frei wurde zum Audi-Doppelsieg. Auch am Sonntag gewann ein RS-5-Fahrer: Der Schweizer Nico Müller feierte seinen ersten DTM-Sieg.

14 Jahre lang hätten sich Audi und BMW den Trip nach Nürnberg eigentlich sparen können. Denn so sehr sie sich auch mühten, stets grüßte ein Mercedes-Fahrer von ganz oben auf dem Podium. Der letzte Audi-Sieg datierte zurück bis 2002, als Laurent Aiello mit dem pummeligen TTR gewann.

Diesmal spielte Mattias Ekström eine Hauptrolle auf dem Stadtkurs – jedoch keine besonders ruhmreiche. Im Samstagrennen sorgte er beim Anbremsen der Grundig-Kehre für Trubel. Vor der langsamsten Kurve im DTM-Kalender, für die innerhalb von knapp 150 Metern von 260 km/h auf 55 km/h verzögert wird, geriet Ekström beim Kampf um Platz 2 mit Robert Wickens im Mer-

cedes aneinander. Die Autos tauschten Farbproben aus, und Ekströms Bremsweg verlängerte sich durch das Scharmützel um entscheidende Meter.

Ekström kollidiert doppelt

Dies wurde Spitzenreiter Christian Vietoris zum Verhängnis. Der Mercedes des Mücke-Teams wurde am Heck getroffen und drehte sich. Während Vietoris weiterfahren konnte und am Ende noch als Zehnter ins Ziel kam, war für Wickens und Ekström Schluss. Der Kanadier klagte über fehlenden Vortrieb am C 63, der Schwede parkte seinen RS 5 an der Box.

Danach war der Weg frei für den Audi-Doppelsieg. Edoardo Mortara fuhr – von Platz 6 gestartet und eskortiert von seinem Markengefährten Jamie Green – zum zweiten Saison-sieg und zur Tabellenführung.

«Ich hatte eine Menge Druck von Jamie», berichtete der Italiener. Green sah dies anders. «Ich muss mich doch erst Mal von meinem schlechten Saisonstart erholen, und daher hieß es für mich: unbedingt die Punkte mitnehmen. Außerdem wäre es bestimmt nicht sehr smart gewesen, den Audi-Sieg durch eine wilde Aktion zu gefährden.» Lohn für die Beson-

nenheit: Der Brit rangiert nach acht von 18 Rennen schon wieder auf P4 der Tabelle.

Die Aufarbeitung des Vietoris/Ekström/Wickens-Crashes wurde mit großer Leidenschaft geführt. Mercedes-Rennchef Ulrich Fritz platze beinahe vor Wut: «Mein Ärger auf einer Skala von null bis 100? 120!»

Ekström entschuldigte sich artig bei Vietoris, was dieser allerdings zunächst nicht akzeptieren wollte. «Verstehe ich», meinte der Schwede. «Er stand noch voll unter Adrenalin.» Als alleiniger Schuldiger sah sich Ekström nicht: «Wickens hat in dieser Runde kein DRS verwendet. Deswegen kam ich neben ihn. Ich habe normal gebremst, doch Robert zog nach links. Sonst hätte der Bremsweg ausgereicht. Und ich habe nicht damit gerechnet, dass er so stark Widerstand leistet.»

Unerwartete Schützenhilfe bekam Ekström von BMW-Mann Bruno Spengler: «Robert hat Mattias nicht viel Platz gelassen», meinte der Kanadier. «Für mich war es ein normaler Rennunfall und nichts anderes.» Die Sportkommissare sahen dies ähnlich: Ekström wurde in der Startaufstellung fürs Sonntagrennen um drei Plätze zurückversetzt. Tags darauf

zeigte sich der zweifache Champ im Qualifying von seiner besten Seite: Bestzeit, aber wegen der Strafe nur Startplatz 4. Doch Duplizität der Ereignisse: Wieder war der Schwede in der Grundig-Kehre in einen Tumult verwickelt, diesmal schon in Runde 1: Ekström traf das Heck von Paul di Resta Mercedes: «Ich war eigentlich vorsichtig, aber die anderen waren extrem langsam», erläutert er, nachdem er den Audi mit defektem Kühler in der Box abgestellt hatte.

Müller mit Sieg rehabilitiert

Doch ein anderer Abt-Fahrer vertrat den Rekordsieger der DTM würdig. Nico Müller feierte seinen ersten DTM-Sieg. «Der Schlüssel lag darin, dass ich auf alten Reifen sehr schnell war», analysierte der 24-Jährige. Müller hatte den zunächst 31 Runden lang führenden Tom Blomqvist im BMW über die Strategie bezwungen. Blomqvist legte den Pflichtstopp sieben Runden früher ein.

Eine Chance zum Kontern besaß der 22-jährige Brit danach nicht, obwohl die BMW wegen der Performancegewichtsrege-

lung um 12,5

Kilo leichter waren als die Audi. Dies entspricht rund zwei Zehntelsekunden pro Runde.

BMW-Sportchef Jens Marquardt war trotzdem zufrieden, denn er kehrte mit unerwartet reicher Punkteausbeute zurück. Marco Wittmann, der 2014er-Champion, eroberte dank der Plätze 4 und 6 die Tabellenführung, wenngleich nur zwei Punkte vor Mortara. «Zudem liegen wir in der Markenwertung vorn», freute sich Marquardt.

Für Müller war der Premiersieg auch Rehabilitation: Beim Samstagrennen hatte er Audi-Kollege Mike Rockenfeller torpediert und danach kleinlaut eingeräumt: «Ich kann mich nur entschuldigen.» Da kam der Triumph vom Sonntag gerade zur rechten Zeit. ♦





Jubel über ersten Sieg in der DTM: Abt-Audi-Pilot Nico Müller



Siegte am Samstag: Mortara



Geführt und gedreht: Vietoris



Immer an der Wand entlang: Das Samstags-Podiumstrio

Mattias Ekström

«Eki» polarisiert

Von ARNO WESTER

Die Wut der «Clowns» in der DTM auf Audi-Star Mattias Ekström ist groß. Mercedes-Fahrer Christian Vietoris kostete sie sogar 3000 Euro.

«Das ist das allergrößte Arschloch, unglaublich», fluchte Vietoris wortwörtlich in der ARD nach einem von Ekström provozierten Unfall: «Erst macht er auf Sonnyboy im Fahrerlager, dann räumt er alle ab. Er soll bleiben, wo er ist. Ich will ihn gar nicht sehen.» Die Quittung für Vietoris: Die Sportkommissare brummt ihm wegen seiner Beleidigung in der Öffentlichkeit eine Geldstrafe (siehe Kommentar) auf.

Ekström polarisiert wie kaum ein anderer im DTM-Fahrerlager. Der mit 37 Jahren älteste und routinierteste Fahrer im 24-köpfigen Starterfeld zählt zu den besten Rennfahrern der Welt. Daran zweifeln nicht einmal seine größten Kritiker. Doch in den ersten Rennen ist er nicht nur bei einigen Konkurrenten, die er schon mal als Clowns, Nasenbohrer und Pappnasen bezeichnet, als mitunter beleidigender Ankläger aufgefallen. Und ausgerechnet



Gerieten am Sonntag auch noch aneinander: Ekström (l.), Di Resta

das angriffslustige DTM-Urgestein hatte im ersten Norisring-Lauf mit seinem missglückten Überholversuch das Rennen der beiden führenden Vietoris und Robert Wickens zerstört und deshalb bei Mercedes für viel Frust und keinerlei Verständnis gesorgt.

Vietoris lehnt «Sorry» ab

«Insbesondere wenn es ein erfahrener Fahrer wie Ekström ist, der sich zuvor zum Moralapostel aufgeschwungen hat und der

Meinung war, er könnte über andere Leute im Fahrerfeld urteilen», klagte Mercedes-AMG DTM-Teamchef Ulrich Fritz. Sein Schützling Vietoris nahm auch nach einer Nacht Ekströms «Sorry» nicht an und forderte gar eine Rennsperre. Der Schwede versicherte dagegen: «Es tut mir wirklich leid für ihn. Ich nehme auf meine Kappe, dass ich ihn getroffen habe.» Für Wickens ist klar: «So, wie der derzeit fährt, gewinnt er nie mehr eine Meisterschaft.» ♦

KOMMENTAR

Wortkosmetik beim Luftablassen? – Nein, Danke!

Von CLAUS MÜHLBERGER

Unflätiges Fluchen kann schnell teuer werden. Auch in der DTM. Christian Vietoris wurde zu 3000 Euro Strafe verdammt, weil er Mattias Ekström vor laufender TV-Kamera als «größtes A... titulierte, sich «unsportlich verhielt». Natürlich ist eine solche Pöbele nicht die feine englische Art. Doch jeder, der Wettkampfsport betrieben hat, weiß, wie die Emotionen hochkochen, sobald die Startampel aus oder das Match angepfeift ist. Da geht's nunmal hitzig zu. Da kochen die Emotionen hoch. Da steigt der Puls schnell auf 180, und manchem tropft das Adrenalin schier aus den Ohren. Die Regelhüter des DMSB sollten sich fragen: Wird dem Ansehen des Motorsports wirklich schlimmer Schaden zugefügt, wenn einem Fahrer, dem ge-

rade übel mitgespielt wurde, der Kragen platzt? Vietoris hat durch Ekströms Fehler ziemlich sicher den Sieg verpasst. Kann man da erwarten, dass er sich in ausgefeilter Diktion staatstragend äußert, so wie aalglatte Diplomaten? Nein. Ich plädiere dafür, dass sich ein Gefoulter gebührend ärgern darf. Und dass er im Affekt auch mal ungestraft einen deftigen Kraftausdruck benutzen darf. Wortkosmetiker gibt es in anderen Bereichen des Lebens schon genug. Ein Blick zum Eishockey ist in diesem Zusammenhang lohnend und lehrreich. Flüche und auch die eine oder andere Handgreiflichkeit sind dort an der Tagesordnung. Nach Raufereien gibt's ein paar Strafminuten, danach wird weitergespielt. Und nach dem Match schüttelt man sich artig die Hände.



AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARNO WESTER

Das Audi Sport Team Abt Sportsline übernahm in der Teamwertung die Spitze (119 Punkte) vor den beiden BMW-Teams RMG (115) und RBM (114). Das dürfte vor allem dem erkrankten Teamchef **Hans-Jürgen Abt** zur schnelleren Genesung verhelfen. Der 53-Jährige wird sich zudem daheim auch über die DTM-Siege 48 und 49 seiner Kempfener Mannschaft gefreut haben. Sie besiegte den Fluch von 14 sieglosen Audi-Jahren am Norisring.

DTM-Rekord: Acht verschiedene Fahrer standen in den ersten acht Rennen auf der Pole – das gab es noch nie!

Ein weiterer DTM-Rekord wurde um eine Tausendstelsekunde verfehlt. Der geringste Abstand aller bisher ausgetragenen Qualifyings betrug zwischen dem Pole-Setter und dem Letzten (Platz 24) am vergangenen Samstag lediglich 0,430 Sekunden. Am 28.6.2014,

ebenfalls auf dem Norisring, lag die Differenz sogar bei nur 0,429 Sekunden. Allerdings waren damals auch nur 23 Piloten am Start.

Wie in Le Mans (mit Neel Jani) hat **Marcel Fässler** nun auch in der DTM einen Nachfolger: **Nico Müller** ist nach Fässler (drei Siege) der zweite Schweizer, der sich in der DTM-Siegerliste verewigt hat. Der in Genf geborene Italiener Edoardo Mortara hat vier Siege.



Hans-Jürgen Abt

Technik

Bislang alles okay

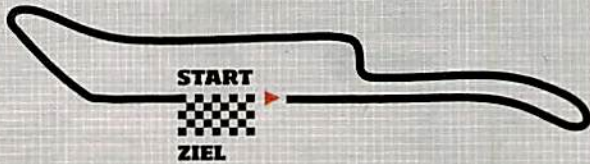
Die Verantwortlichen des DMSB hatten alle Hände voll zu tun, denn sie mussten wieder viele Strafen (15) aussprechen. Und es wird genau hingeschaut. Ein Prozedere, das die Hersteller vor der Saison vereinbart haben, sorgt dafür, dass das Resultat des zweiten Norisring-Rennens noch nicht offiziell ist. Benzinproben, wie sie an jedem Rennwochenende durchgeführt werden, müssen im Labor untersucht werden.

Außerdem wurde der siegreiche Abt-Audi RS5 von Nico Müller verplombt und nach Neuburg transportiert. Bei Audi Sport wird Müllers Auto diese Woche von Spezialisten genau unter die Lupe genommen. Solch eine Untersuchung wird nach jeder Veranstaltung vorgenommen und betraf zuvor schon die Fahrzeuge von Mattias Ekström (Audi), Augusto Farfus (BMW) sowie Robert Wickens (Mercedes), bei denen alles okay war. ♦ AW

DTM

STRECKE

Nürnberg / Norisring



Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

Start: Vietoris münzt seine Pole in die Führung um. Ekström und Wickens folgen dahinter in Turn 1.
6. Runde: Müller und Rockenfeller kollidieren. «Rocky» fällt als Ende des Feldes zurück.
7. Runde: Ekström greift erfolglos Vietoris an. Wickens profitiert und schnappt sich Platz 2.
20. Runde: Beim Angriff von Ekström auf Wickens kollidieren beide. Ekström rutscht in das Auto von Leader Vietoris. Alle drei Autos drehen sich. Mortara neuer Führender. Ekström unter Beobachtung.
21. Runde: Safety Car. Ekström kommt zur Box und scheidet aus.
25. Runde: Das Rennen ist wieder freigegeben.
32. Runde: Ocon steuert die Box an: Ausfall.
46. Runde: Mortara, Green und Di Resta dicht beisammen in den Top 3.
49. Runde (Ziel): Mortara verteidigt seine Führung und holt sich seinen zweiten Saisonsieg. Green und Di Resta komplettieren das Siegerpodest.

Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

Start: Blomqvist biegt von der geerbten Pole aus als Leader in die erste Kurve.
1. Runde: Wieder Kollision von Ekström – er knallt Di Resta ins Heck. Ekström muss aufgeben. Farfus kommt mit beschädigter Aufhängung an die Box.
2. Runde: Safety Car. Zu viele Trümmerteile liegen auf der Strecke.
6. Runde: Es geht weiter: Das Safety Car kommt rein.
16. Runde: Nachdem sich Blomqvist zunächst absetzen konnte, holt Müller auf P2 wieder auf.
35. Runde: Blomqvist kommt zum Pflichtstopp.
42. Runde: Jetzt stoppt u.a. auch Leader Müller. Er kommt vor Blomqvist auf die Strecke zurück.
62. Runde: Juncadella dreht Félix da Costa herum. Beide müssen aufgeben. Das Safety Car kommt erneut auf die Strecke.
67. Runde: Grüne Flagge: Das Rennen geht weiter.
69. Runde: Rockenfeller dreht Scheider herum.
72. Runde (Ziel): Müller wird abgewinkt und holt seinen ersten DTM-Sieg.

Stand Fahrer

1. Wittmann	75
2. Mortara	73
3. Di Resta	70
4. Green	63
5. Martin	62
6. Wickens	58
7. Müller	52
7. Blomqvist	52
9. Ekström	46
10. Auer	41
11. Glock	40
12. Farfus	32
13. Spengler	28
14. Vietoris	27
15. Molina	26
16. Paffett	22

Stand Teams

1. Audi/Abt Sportsline	119
2. BMW/RMG	115
3. BMW/RBM	114
4. Audi/Abt	78
5. Mercedes-AMG	74
6. Audi/Rosberg	73
7. BWT-Mercedes-AMG	68



Punktleader: Marco Wittmann

Stand Hersteller

1. BMW	310
2. Audi	276
3. Mercedes-Benz	222

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

Norisring (D): 25. Juni 2016; 7. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 49 Runden à 2,300 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	49	41:09,983	-	48,746	6	25
2. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	49	+0,531	-	48,802	3	18
3. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	HWA	49	+0,903	-	48,782	7	15
4. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+5,0 kg	RMG	49	+0,135	-	48,859	13	12
5. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+5,0 kg	MTEK	49	+0,731	-	49,011	5	10
6. Maxime Martin (B)	BMW M4	+5,0 kg	RBM	49	+0,951	-	49,022	14	8
7. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	49	+10,875	-	48,850	15	6
8. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	HWA	49	+13,501	-	49,021	17	4
9. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	+5,0 kg	Schnitzer	49	+15,337	-	48,785	21	2
10. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	Mücke	49	+15,477	-	49,164	1	1
11. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	+5,0 kg	MTEK	49	+16,939	-	49,211	12	0
12. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	+5,0 kg	Schnitzer	49	+17,699	-	49,164	23	0
13. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	Mücke	49	+17,985	-	48,976	8	0
14. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	ART	49	+19,208	-	49,080	16	0
15. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	+5,0 kg	RBM	49	+19,571	-	48,916	20	0
16. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Phoenix	49	+20,202	-	49,121	19	0
17. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	49	+20,799	-	49,069	18	0
18. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Phoenix	49	+21,350	-	49,176	9	0
19. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	HWA	49	+21,562	-	49,189	22	0
20. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	49	+22,171	-	48,927	10	0
21. Timo Glock (D)	BMW M4	+5,0 kg	RMG	49	+23,674	-	49,055	11	0
Nicht klassiert:									
Esteban Ocon (F)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	ART	32	+17 Rdn.	Kollision	49,669	24	0
Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	22	+27 Rdn.	Kollision	48,986	2	0
Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	HWA	19	+30 Rdn.	Kollision	49,041	4	0

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

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

Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.

Durchschnittstempo des Siegers: 164,260 km/h

Schnellste Runde: Mortara, 20. Runde, in 48,169 min (= 169,860 km/h)

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

Norisring (D): 26. Juni 2016; 8. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 72 Runden à 2,300 km; 24 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	72	1:01:03,139	-	48,362	3	25
2. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	+2,5 kg	RBM	72	+0,670	-	48,328	1	18
3. Maxime Martin (B)	BMW M4	+2,5 kg	RBM	72	+1,543	-	48,491	6	15
4. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	HWA	72	+4,701	-	48,714	2	12
5. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	Mücke	72	+4,950	-	48,378	5	10
6. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+2,5 kg	RMG	72	+5,197	-	48,558	10	8
7. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+2,5 kg	MTEK	72	+5,907	-	48,503	14	6
8. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	72	+6,228	-	48,422	9	4
9. Timo Glock (D)	BMW M4	+2,5 kg	RMG	72	+6,981	-	48,538	20	2
10. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	+2,5 kg	Schnitzer	72	+7,224	-	48,422	23	1
11. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	HWA	72	+10,510	-	48,498	7	0
12. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	HWA	72	+10,906	-	48,561	12	0
13. Esteban Ocon (F)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	ART	72	+11,543	-	48,512	18	0
14. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	72	+13,013	-	48,619	22	0
15. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	Mücke	72	+14,094	-	48,471	15	0
16. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+7,5 kg	Phoenix	72	+20,885	-	48,615	13	0
17. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+7,5 kg	Rosberg	58	+14 Rdn.	-	48,468	16	0
Nicht klassiert:									
Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	1	-	Kollision	-	4	0
Augusto Farfus (BR)	BMW M4	+2,5 kg	MTEK	1	-	Kollision	-	21	0
Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+7,5 kg	Phoenix	70	+2 Rdn.	disqualif.	48,641	17	0
Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	+7,5 kg	Rosberg	68	+4 Rdn.	disqualif.	48,522	8	0
Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	HWA	63	+9 Rdn.	disqualif.	48,570	19	0
Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	+2,5 kg	Schnitzer	63	+9 Rdn.	disqualif.	48,437	11	0
Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	ART	59	+13 Rdn.	disqualif.	48,599	24	0

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

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

Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben.

Am Norisring durfte im zweiten Rennen pro Fahrzeug ein Slick-Reifensatz maximal 51 Runden am Stück benutzt werden.

Durchschnittstempo des Siegers: 162,746 km/h

Schnellste Runde: Blomqvist, 31. Runde, in 48,328 min (= 171,329 km/h)

Nächste Rennen: 16./17. Juli, Zandvoort (NL)

Internet: www.dtm.com

Porsche Carrera Cup Norisring

Müller weiter Spitze



Schnelle Junioren: Olsen (21) und Doppelsieger Müller (7)

Sven Müller war auch auf dem Norisring kaum zu bezwingen. Der Porsche-Junior aus Bingen eroberte in Nürnberg seine Saisonsiege Nummer sieben und acht – nach gerade einmal zehn gefahrenen Rennen.

Müller siegte zweimal vor seinem Junior-Kollegen Dennis Olsen und Christian Engelhart, der in der Gesamtwertung nun 16 Punkte hinter dem Dominator Müller klassiert ist. Engelhart verpasste damit beim 150. Rennen seines Teams MRS Ra-

cing im Porsche Carrera Cup seinen zweiten Saisontriumph. «Schade, denn Sven Müller hat in der Gesamtwertung mittlerweile schon einen ordentlichen Vorsprung. Wenn er allerdings mal schwächeln sollte, müssen wir zur Stelle sein – dann haben wir noch Chancen auf den Titel», so Engelharts Teamchef Karsten Molitor, der gerne auf die 150 Auftritte zurückblickt.

Wenn sein Nummer-1-Fahrer Christian Engelhart auch den Sieg verpasste, in der B-Wertung durfte mit Ricardo Flores ein MRS-Mann von der obers-

ten Stufe des Siegetreppchens jubeln. «Er hat sich gut entwickelt und ist ein gutes Rennen gefahren», lobt Molitor seinen peruanischen Piloten.

Blitzstart von Kolkmann

Ebenfalls eine gute Leistung hat Rookie David Kolkmann gezeigt. Der Schützling von Project 1 schoss am Sonntag innerhalb der ersten Runde vom zwölften Startplatz bis auf Rang 4 nach vorne. Erst nach 13 Runden fand Routinier Christian Engelhart einen Weg vorbei am letztjährigen Formel-4-Piloten.

«Mir ist ein Fehler unterlaufen, aber Christian war eindeutig schneller als ich», gab sich der Porsche-Neuling fair. Sechs Umläufe später lieferte er sich eine heiße Auseinandersetzung mit Jeffrey Schmidt, bei der Kolkmann die Mauer touchierte. «Dabei hat sich die vordere Spur verstellt und ich musste fortan vorsichtiger fahren», so ein trotzdem nicht unzufriedener Kolkmann, der am Ende P7 belegte, weil auch Luca Rettenbacher noch vorbeizog. ♦ AL

Audi Sport TT Cup Norisring

Marschall neuer Leader, Di Grassi mischt Feld auf

Dennis Marschall und Lucas di Grassi hießen die Sieger am Norisring – volle Sonntags-Punkte für Joonas Lappalainen, Tabellenführung für Marschall.

Nur eine Woche nach dem Podium in Le Mans griff Lucas di Grassi wieder ins Lenkrad. Als Gaststarter im TT Cup mischte er dabei kräftig in der Spitze mit. Im Samstagslauf musste er sich nur Dennis Marschall geschlagen geben, nachdem er sich zuvor an Lappalainen und Sheldon van der Linde vorbeigekämpft hatte und dabei spe-

ziell mit dem Südafrikaner nicht zimperlich umging.

Am Sonntag dann gewann der Brasilianer sogar, nachdem bis zur letzten Runde noch vier Fahrer im engen Feld Siechancen hatten. Volle Punkte gab es freilich für den besten Stammfahrer – in diesem Fall Lappalainen. Der sahnte damit zum dritten Mal mit P2 hinter einem Gastfahrer voll ab.

Der Finne ist damit auch in der Gesamtwertung bis auf Platz 2 vorgerückt. Neuer Gesamtleader ist nach dem Sieg sowie P4 (P3) am Sonntag aber Dennis Marschall. ♦ MBR



Beide Norisring-Laufsieger: Marschall (27) und Di Grassi (99)

NASCAR Sonoma

Auf Chase-Kurs?

Im actionreichen Finale von Sonoma gewann Tony Stewart zum ersten Mal nach 84 sieglosen Rennen.

«Smoke» schien dabei in der Schlussphase des ersten Road-Course-Rennens des Jahres von der Spitze aus alles zu kontrollieren. Doch dann machte ihm Denny Hamlin, der auch die meisten Führungsrunden (33) sammelte, im letzten Umlauf doch nochmal das Leben schwer.

Erst hatte Stewart Übersteuern, bei dem Hamlin noch etwas nachhalf und vorbeifuhr. Der Chevy-Pilot aber

revanchierte sich mit einem Rammstoß und ging wieder vorbei. Ob das sauber war?

Diskussionen gab es auch darüber, wie Stewart die Führung erlangte. Denn «zufällig» hatte er genau vor einer Debris Caution gestoppt, konnte deshalb in dieser draußen bleiben und kam so nach vorn.

Wie auch immer Stewarts Sieg zustande kam, er bringt ihm den möglichen Chase-Einzug ein wichtiges Stück näher. Da er aber noch außerhalb der Top 30 nach Punkten liegt (aktuell P32), wäre er momentan nicht in den Playoffs. ♦ MBR



Tony Stewart

Berg-EM

Weiter gleichauf

Doppelte Punkte kassierte Simone Faggioli mit dem Gesamtsieg und Streckenrekord beim italienischen Berg-EM-Beitrag von Ascoli. Der Ausnahmefahrer hat sich erneut den EM- und Landesmeistertitel zum Ziel gesetzt. Beinahe jedes Wochenende sitzt er so im Norma Zytek V8 und trifft dabei genauso oft auf Christian Merli im Werks Osella, der zweiter wurde. Da beide in unterschiedlichen Gruppen antreten, bleiben beide in der EM punktgleich in Front.

Einen starken Einstand im aus dem Schweizer Finanzskandal stammenden Osella FA 30 gab der junge Domenico Scola auf Rang 3. In der Kategorie I machte Christian Schweizer mit dem Gruppe-A-Sieg Boden gegenüber EM-Leader Nikola Miljkovic gut. ♦ TBU



Wieder Gesamtsieg: Faggioli

Berg-DM

Lang war dominant

Uwe Lang ist weiter der schnellste Bergrennfahrer Deutschlands. Der Schweinfurter im Osella BMW 3.0 gewann den 4. Berg-DM-Lauf von Heiligenstadt. Ohne ausländische Konkurrenz dominierte Lang in allen vier Auffahrten das 118 Fahrer starke Feld nach Belieben. Peter Behnke, der die zweitschnellste Zeit des Trainings fuhr, kreiselte im Tatuus Master Honda gleich von der Strecke und war aus dem Rennen. So übernahm F3-Mann Frank Debruyne kampflos P2.

Dennoch gab es bei den Behnkes Grund zur Freude. Peters Bruder Michael zwängte sich im Osella-BMW zum Schluss an Markenkollege Dino Gebhard vorbei aufs Podium. Der Tourenwagensieger ging an Porsche-Pilot Herbert Pregartner aus Österreich. ♦ TBU



Eine Klasse für sich: Uwe Lang

Berg-SM

Meisel top mit Dach

Die üblichen Verdächtigen siegen beim zweiten Lauf der Schweizer Bergmeisterschaft im aargauischen Reitnau. Bei der 51. Auflage des Kultrennens bejubelten 11700 Fans an der 1600 Meter langen Strecke nach zwei Läufen Eric Berguerand mit seinem F3000-Lola als Gesamtsieger, der Joel Volluz im Osella-Spyder und Thomas Amweg im F3-Dallara auf die weiteren Podiumsplätze verewies. Marcel Steiner im neuen LobArt-Prototypen und Christian Balmer im WM-Tatuus komplettierten die Top-Five.

Hinter Simon Hugentobler (F3000-Reynard) belegte Reto Meisel mit seinem von einem über 600-PS starken LMP2-Judd-Motor befeuerten «Monster»-Mercedes SLK 340 als schnellster Pilot eines Autos mit Dach Platz 7. ♦ MG



Gesamtrang 7: Meisel

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Sonoma/Kalifornien (USA): 110 Rdn. à 3,212 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.
 1. Tony Stewart (Chevrolet); 2. Denny Hamlin (Toyota); 3. Joey Logano (Ford); 4. Carl Edwards (Toyota); 5. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 6. Kevin Harvick (Chevrolet); 7. Kyle Busch (Toyota); 8. Ryan Newman (Chevrolet); 9. Kasey Kahne (Chevrolet); 10. Kurt Busch (Chevrolet); 11. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 12. Kyle Larson (Chevrolet); 13. Jimmie Johnson (Chevrolet); 14. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 15. Brad Keselowski (Ford).
Aktuell für Chase qualifiziert (nach 16 von 26 Rennen/Regular Season): 1. Kyle Busch (3 Siege/452 Punkte); 2. Edwards (2/510); 3. Keselowski (2/506); 4. Johnson (2/469); 5. Harvick (1/562); 6. Kurt Busch (1/527); 7. Logano (1/493); 8. Truex Jr. (1/469); 9. Kenseth (1/430); 10. Hamlin (1/421); 11. Elliott 473 Punkte; 12. Earnhardt Jr. 413; 13. Newman 402; 14. Dillon 400; 15. McMurray 398; 16. Kahne 385.

Nächstes Rennen: 2. Juli, Daytona/Florida (USA)
 Internet: www.nascar.com

NACHRICHTEN

Gabillon und Longin führen vor Playoffs

NASCAR Euroseries Bei den Ovalrennen in Tours gewannen im Elite-2-Feld der Italiener Riccardo Geltrude (Ford) und der Belgier Stienes Longin (Chevrolet) je einen Laufsieg. In den Rennen der Elite 1 setzte sich jeweils der Franzose Frederic Gabillon (Ford) gegen die Gegner durch. Tabellenführer vor den Playoffs im September und Oktober sind mit Gabillon (Elite 1) und Longin (Elite 2) auch die Rennsieger aus Tours.

Linds Doppelschlag in Südfrankreich

Lamborghini Super Trofeo Im Rahmen der Blancpain GT Series in Le Castellet holte sich der Däne Dennis Lind seine Saisonsiege Nummer drei und vier. In der Tabelle entwickelt sich damit ein Spitzduell zwischen dem Paul-Ricard-Doppelsieger und Vito Postiglione. In der Pro-Am-Klasse gewannen Patrick Kujala/Adrian Amstutz sowie Rolf Ineichen.

Grossmann wurde um Sieg gebracht

Ferrari Challenge Das Rennen im Rahmen der 24h von Le Mans gewann Marcello Puglisi vor Sam Smeeth und dem Deutschen Björn Grossmann. Dieser hätte das Rennen sogar gewinnen können, fiel aber nach einem Schubser von Philipp Baron (A) zeitweise aus den Top 10 heraus und erkämpfte sich letztlich immerhin noch den Podiumsplatz.

Eine Korrektur und zwei Ergänzungen

MSa 27 Scheinbar waren auch wir vom Le-Mans-Finish etwas geschockt, sodass sich einige Fehler in unser letztes Heft eingeschlichen haben: Der Sieger des ersten Laufs beim STT H&R Cup in Hockenheim war nicht Ulrich Becker, sondern Jürgen Bender (Corvette). Dieser baut mit seinem vierten Saisonsieg die Tabellenführung aus. Darüber hinaus sind wir Ihnen noch die Klassensieger der DTC schuldig: In der Production 1 (1,6 l) gewannen Dirk Lauth und Dominique Schaak (beide Mini). In der Production 2 (2,0 l) holten sich Thomas Fulsche und Pavel Lefterov (beide VW Scirocco) je einen Sieg. ♦ MBR

VLN 4. Lauf

Nummer 20 für Land

Von MARTIN BERRANG

Mit einem sensationellen Schlusstint beim durchweg nassen vierten VLN-Lauf drehte der eigentlich schon geschlagene Christopher Mies noch mal alles um und triumphierte zusammen mit seinem Partner Connor De Phillippi im Audi R8 LMS von Land Motorsport.

Pünktlich zum ersten Lauf nach dem 24h-Rennen legte der sogenannte Sommer mal wieder eine Pause ein und bescherte den angereisten Teams einen herbstlichen Mix mit zunächst nur Nebel und dann auch noch Regen. Der ganze Zeitplan wurde mehrmals verschoben und das Rennen nach zwei Einführungsrunden mit fast 80 Minuten Verspätung gestartet. Dies übrigens nach einer Streckenbesichtigung von Fahrervertretern aus mehreren Klassen und der Rennleitung, welche gemeinsam entschieden, dass eine Austragung des Rennens möglich sei.

Von Anfang an setzten sich Sebastian Asch im Mercedes-AMG GT3 und De Phillippi an die Spitze. Während sich Asch leicht absetzen konnte, kam der US-Boy mehrmals leicht von der Strecke ab. Im Metzgesfeld selbst verschuldet, im Brünchen dann nach einem Schubser. Er berührte dabei sogar leicht die Planken, was sein R8 aber problemlos wegsteckte.

Mies fuhr in eigener Liga

Letztlich sahen Asch und später sein Partner Kenneth Heyer wie die sicheren Sieger aus. Im letzten Stint hatte aber Mies seinen großen Auftritt. Runde um Runde knabberte er den Vorsprung von Heyer ab, rückte auf und zog mit viel Herz am Adenauer Forst bei einer Überwindung am führenden «Zak» vorbei. Danach gaste er richtig an und drehte Rundenzeiten weit über 30 Sekunden schneller als der Rest des Feldes. Am Ende hatte er dann über 78 Sekunden Vorsprung. Er bescherte Land Motorsport damit den ersten VLN-Gesamtsieg nach acht Jahren und gleichzeitig den 20. insgesamt. Das Podium vervollständigten mit einer sehr soliden Vorstellung Wolf Henzler und Martin Ragginger im Porsche 911 GT3 R von Falken Motorsports.

Ehre, wem Ehre gebührt, so eine tolle Vorstellung gibt es nicht alle Tage auf der Nord-schleife. Obgleich Mies seine sensationell schnellen Runden-

zeiten auf das konsequente Regen-Set-up bei Land zurückführte, war es doch er alleine, der diese zu fahren fähig war.

Das vermeintliche VLN-Debüt der Callaway-Corvette C7 GT3 gestaltete sich ziemlich kurz. Bereits in der ersten Runde des Qualifyings rutschte Daniel Keilwitz im Bereich des Adenauer Forsts heftig ins Aus. An den Renneinsatz war nicht mehr zu denken, und die Mannschaft um Ernst Wöhr musste unverrichteter Dinge die Heimreise antreten. Zumindest der ebenfalls für den Start vorgesehene Patrick Assenheimer konnte noch umschwenken und fuhr stattdessen auf dem «familieneigenen» Mercedes-Benz C230 von Autoarena Motorsport.

Meister-Comeback

Ähnlich gut wie bei seinem großen Bruder Christopher lief es auch für Alexander Mies. Er legte mit seinem fulminanten ersten Turn den Grundstein für den vierten Sieg in Folge im BMW M235i Racing Cup. Mit gut einer Minute Vorsprung übergab er an Michael Schrey. Der machte mit seinem fehlerfreien Stint alles klar und siegte in der mit 21 Startern am stärksten besetzten Klasse. Rechnet man noch den Sieg bei dem nicht zur Wertung zählenden 24h-Rennen dazu, so bleiben die beiden Meisterschafts-Leader in der qualitativ und quantitativ extrem stark besetzten BMW-Cup-Klasse weiterhin ungeschlagen.

Nach einer Pause von drei Rennen gaben sich die amtierenden Meister Dirk und Tim Groneck wieder die Ehre und gewannen mit ihrem bewährten Renault Clio souverän mit über einer Runde Vorsprung in der Klasse SP3. Allen Grund zur Freude gab es auch für Adrenalin Racing, die gleich zwei Klassensiege einfahren konnten.

In der V4 siegten Christopher Rink, Danny Brink und Gabriele Piana in einem BMW E90 325i, während in der V5 ihre Teamkollegen Christian Büllsbach, Andreas Schettler und Daniel Zils in einem Porsche Cayman die Nase vorne hatten. Eine Klasse Vorstellung lieferten auch Christian Menzel und «Alex Autumm» im Teichmann-Porsche 911 GT3 Cup in der Gruppe H ab. Speziell Menzel schwebte fast wie Mies durch den Regen, und am Ende gab es den verdienten Gruppensieg sowie einen tollen siebten Platz im Gesamtklassement. ♦



Zwei Traditionsteams: Land vor Zakspeed auf dem Weg zum Sieg



Solide Dritte: Falken-Porsche



Weiter Leader: Schrey/A. Mies



Starker P7: Menzel/«Autumm»



Comeback-Sieg: T./D. Groneck

VLN / Resultate

47. Adenauer ADAC Deutsche Payment-Trophy/D (24,358 km): 25.6.2016, 4. von 10 Läufen zur VLN-Langstreckenmeisterschaft; 24 Runden (= 584,592 km); 133 Teams gestartet, 110 gewertet; Welter/Strecke: regnerisch/nass.

1. Mies/De Phillippi (Audi R8 LMS) in 4:09:13,995 h (= 140,734 km/h); 2. Asch/Heyer (Mercedes-AMG GT3) +2:18,231 min.; 3. Henzler/Ragginger (Porsche 911 GT3 R) +4:56,086; 4. Huisman/Siedler/Schmitz (Porsche 911 GT3 R) +6:41,268; 5. Müller/Krohn/Bouvang (BMW M6 GT3) +9:53,837; 6. Toril Boquoui/Scheerbarth (Porsche 991 Cup BF) +1 Rd.; 7. «Autumm»/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup) +1 Rd.; 8. «Tonic»/Ziegler/Van der Linde (Audi R8 LMS) +1 Rd.; 9. Bender/Steurer/Weisshaupt (Audi R8 LMS) +1 Rd.; 10. Posavac/Smith/Sharpe (BMW Z4 GT3) +1 Rd.; 11. Breuer/Kern (Porsche Cayman GT4 CS) +1 Rd.; 12. Oestreich/Bastian/Schiller (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +1 Rd.

Klassensieger – CUP1: L. Strycek/R. Strycek/V. Strycek (Opel Astra OPC); **CUP2:** Neuffer/Rendlen (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP3:** Owegia/Kranz (Porsche Cayman GT4 CS); **CUP4:** Jung/Wolf (Toyota GT86); **CUP5:** Schrey/A. Mies (BMW M235i Racing Cup); **H2:** Jung/Müller/Aengeneyndt (Opel Astra GSi) **H4:** «Autumm»/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Bernes/Weber/Still (Aston Martin Vantage V8); **SP2T:** Schrick/Schumann/Hammel (Hyundai i30 Turbo); **SP3:** T. Groneck/D. Groneck (Renault Clio); **SP3T:** Wasel/Löhnert (Audi TT RS); **SP6:** Ma. Kroll/Mi. Kroll/C. Kroll/Eggmann (BMW M3 GTR); **SP7:** Toril Boquoui/Scheerbarth (Porsche 991 Cup BF); **SP8:** Jäger/Köhler/Kohlhaas (Ferrari 458); **SP9:** Mies/De Phillippi (Audi R8 LMS); **SP X:** Breuer/Kern (Porsche Cayman GT4 CS); **V2:** Thomas/Schmitz (BMW 318is); **V3:** Jo. Nett/Jo. Nett (Peugeot 306 S16); **V4:** Rink/Brink/Piana (BMW 325i); **V5:** Büllsbach/Schettler/Zils (Porsche Cayman); **V6:** Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); **VTZ:** Jahn/Quante/Sidorenko (Renault Mégane RS)

Schnellste Runde: Mies/De Phillippi in 9:24,874 min (= 155,236 km/h)
Stand nach 4 von 10 Rennen: 1. Mies/Schrey 39,01 Punkte; 3. Jacoma/Karch 37,34; 5. Scheerbarth/Toril Boquoui 36,62; 7. Brink/Rink/Piana 34,71

Nächstes Rennen: 16. Juli, 56. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen (D)
Internet: www.vln.de

**MOTOR
SPORT
aktuell**

PACKT ALLES

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

30%
PREISVORTEIL

Multifunktions-Rucksack

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

GRATIS



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Reichsgericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Herbert Lehmann,
Volker Brand, Dr. Michael Balle, Dr. Michael Balle, Dr. Michael Balle, Dr. Michael Balle, Dr. Michael Balle, Dr. Michael Balle,
Dr. Michael Balle, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 93752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509365
Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 SFr.)
im Einzelkauf. Mein Geschenk, den Multifunktions-Rucksack, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der
Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter
tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) bei 50 Ausgaben
im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise
verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN: _____
BIC: _____ Geldinstitut: _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifi-
kationsnummer 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 Mandats-
referenz 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** Aboervice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Rallye-WM

Tempobolzen mit Hirn



Will den Polen-Hattrick:
Aber auf Schotter ist
Weltmeister Ogier dieses
Jahr noch sieglos

Von REINER KUHN

Mit Vollgas stürmen die WM-Akteure auf die Saisonhalbezeit zu. Schließlich ist die Rallye Polen nicht nur die zweitälteste Rallye der Welt, sondern neben Finnland auch eine der schnellsten. Gefragt sind volle Konzentration und absolute fahrerische Präzision.

Nach der 1911 erstmals ausgetragenen Rallye Monte Carlo ist die zehn Jahre jüngere Rallye Polen die zweitälteste noch existierende Veranstaltung im Rallyesport. Zwar zählte die traditions-

reiche Fahrt 44 Mal zur Europameisterschaft, als WM-Lauf ist sie dagegen erst die fünfte Ausgabe. Im Gründungsjahr der Rallye-WM 1973 siegte der Deutsche Achim Warmbold zusammen mit dem heutigen FIA-Präsident Jean Todt in einem Fiat 124 Abarth Spider. 2009 hatte Mikko Hirvonen im Ford Focus WRC die Nase vorn. 2014 und 2015 war VW-Speerspitze Sébastien Ogier obenauf. Nun will der Weltmeister den Hattrick. Die Krux: Trotz kommoder Tabellenführung hat der frischgebackene Vater in dieser Saison noch keine Schotterralley für sich entscheiden können.

Doch die Herausforderung in Polen ist wie geschaffen für den Franzosen. Mit über 120 km/h im Schnitt erwarten die Fahrer die schnellsten Prüfungen des Jahres. Gefragt sind beim Vollgas-Fest absolute Präzision und volle Konzentration, machen am Ende doch Sekundenbruchteile den Unterschied. Aber auch seine Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen lieben schnelle Pisten. Letzterer lieferte sich mit Ogier im Vorjahr und bereits 2014, als er über die WP Wieliczky mit Schnitt 136,88 km/h bolzte, ein heißes Duell um den Sieg. Aber Achtung: Auch Sardinien-

Sieger Thierry Neuville und Argentinien-Sieger Hayden Paddon aus dem Hyundai-Lager wollen erneut möglichst weit oben auf dem Podest stehen.

Alle WRC2-Titelfavoriten dabei

Beim siebten von 14 WM-Läufen bilden 15 WRC die Spitze des mit 67 Teams breit besetzten WM-Feldes. Dahinter folgen 26 Teilnehmer der WRC2. Armin Kremer (siehe auch Story unten) trifft dort nicht nur auf alle Titelfavoriten, sondern zudem auf Europameister Kajetan Kajetanowicz, der beim Heimspiel mit Wildcard startet. Nach einer Pause beim Hard-

core-Ritt auf Sardinien geben sich auch zwölf Teams, davon 10 in der Junior-WM mit ihren kleinen Fronttrieblern aus der WRC3, die Ehre. Neun Teilnehmer treten in der DMack-Trophy auf identischen Ford Fiesta R2 an. Weniger zum sportlichen Vergleich als vielmehr zum Proberitt für die ähnlich schnellen Schotterallies in Est- und Lettland reist der in Ypern siegreiche EM-Junior Marijan Griebel an. Auch für ihn stehen 21 Wertungsprüfungen mit insgesamt 306,10 WP-Kilometern auf dem Programm. Die Gesamtdistanz beträgt 1253,29 Kilometer. ♦

Rallye-WM

Ella Kremer folgt den Spuren ihres Vaters Armin

Beim WM-Lauf in Polen steht der Name Kremer zweimal auf der Nennliste. Eine gute halbe Stunde nach WRC2-Pilot Armin Kremer folgt ihm seine siebzehnjährige Tochter Ella.

Als hätte Armin Kremer bei der mit 26 WRC2-Teams top besetzten Rallye Polen nicht schon genug zu tun, reist auch noch Tochter Ella mit. Der kleine, aber feine Unterschied zu Rallyes zuvor: Die 17-Jährige wird nicht am Service auf ihren Vater warten, sondern – wortwörtlich – seinen Spuren folgen. Denn während der mehrmalige Deutsche-, Europa- und Asien-Pazifik-Meister alles daran setzen wird, beim schnellen Schotterritt an die Vorjahresleistung anzuknüpfen und den Werks-

und werksunterstützten Fahrern, allen voran M-Sport-Profi Elfyn Evans, Toyota-Junior Teemu Suninen, dem Skoda-Werksduo Pontus Tidemand und Esepékka Lappi sowie Europameister Kajetan Kajetanowicz Paroli zu bieten, ist es für seine Tochter erst die siebte Rallye.

«Mein Papa war auch verwundert, als ich ihm vergangenen Sommer verriet, dass ich gerne Copilotin wäre. Kurz davor durfte ich bei einem Test mal neben ihm sitzen», erzählt die Schülerin. «Meine Mutter hat es erst erfahren, als ich mich im Spätherbst zur Beifahrerschule

anmeldete, um eine Lizenz zu bekommen.» Anfang des Jahres war Ella dann mit dem von Armin Kremer unterstützten Marijan Griebel als Wetterteam bei der Rallye Monte Carlo unterwegs und hatte auch Coralie Schneider, ihre 20-jährige Fahrerinnen aus der deutschen Citroën

Trophy, mit dabei. Nun geht's zur WM: «Als ich erfuhr, dass Marijan für Polen einen Copilot sucht, habe ich mich angeboten und den Team-Service- und Tankplan erstellt. Ich will ernst genommen werden und nicht wegen meines Nachnamens in einem Auto sitzen.»

Den Führerschein, als Grundlage für eine internationale Lizenz, hat Ella Kremer seit zwei Monaten in der Tasche. Doch statt im kleinen DS 3 R1 auf deutschen Asphaltwegen muss sie nun auf den schnellsten Schotterpisten in einem Opel Adam R2 das «Gebetbuch» vorlesen. Vater Armin macht sich wenig Sorgen: «Die kann das. Und wenn sie mal rauskommt, ist das auch kein Problem. Marijan fährt in der EM auf Sieg.» ♦ RK



Trifft beim WM-Lauf auf viel WRC2-Konkurrenz: Armin Kremer



Kremer-Doppel: Armin und Ella

Rallye-EM Ypern

Lokalheld Loix - zum Elften

Von REINER KUHN

In seinem Revier scheidet Freddy Loix unbesiegbar. Zum elften Mal gewann der Belgier den heimischen EM-Lauf. Bei den Junioren verwies Marijan Griebel seine beiden Opel-Werkkollegen auf die Plätze.

Europameister Kajetan Kajetanowicz reiste ebenso wenig an wie Ott Tänak, der einen WM-Test vorzog. Verständlich, bei keinem anderen EM-Lauf muss sich die kontinentale Elite so sehr vor der heimischen Konkurrenz in Acht nehmen wie bei der Rallye Ypern. Immerhin, mit Bryan Bouffier und Stéphane Lefebvre (beide DS 3 R5) rückten zwei erfahrene Franzosen an, um den lokalen Assen Paroli zu bieten. Anfangs mit Erfolg. Nach dem Qualifying war Bouffier auch zu Beginn der ganz speziellen Asphaltstrecke schnell-



Zuerst der Schnellste: Bouffier

ter. Citroën-Markenkollege Lefebvre legte nach anfänglichen Problemen – schon vor dem Start wurde der Motor gewechselt – deutlich nach.

Doch am Morgen der zweiten Etappe übernahm Freddy Loix, der im Skoda Fabia R5 nur eine (!) Bestzeit fuhr, die Führung. Kontrahent Bouffier blieb ihm dicht auf den Fersen, als in WP10 das Getriebe seines DS 3 streikte. Von hinten stürmte noch Lefebvre heran. Aber auch das Getriebe seines Dienstwagens streikte, und der 24-Jährige war nach WP13 ebenfalls vorzeitig raus. Loix spulte die verbleibende Prüfung souverän ab und siegte vor seinen Landsmännern Kris Princen (Peugeot 208 T16) und Bernd Casier (Ford Fiesta R5).

Griebel blitzsauber

Riesenjubiläum im Opel-Team. Oft schon hatte Marijan Griebel den Sieg in der Junior-EM vor



Endlich Sieger: Junior Griebel



Erfolgsgarant: Loix holt sich mit nur einer WP-Bestzeit den Sieg

Augen, doch ebenso oft hatte ihm das Schicksal diesen Triumph verweigert. Diesmal lief alles glatt.

Nach einer blitzsauberen Fahrt konnte sich der Pfälzer endlich feiern lassen. Seinen Teamkollegen Chris Ingram

distanzierte er um über 30 Sekunden. 2:21 Minuten dahinter kam Julius Tannert als Dritter ins Ziel und komplettierte den Erfolg des Werkstrios, das mangels ernsthafter Konkurrenz die Junior-EM wohl unter sich ausmacht. ♦

RALLYE-EUROPAMEISTERSCHAFT / Resultate

Ypern Rallye (B), 5 von 10 EM-Läufen; 498,85 Gesamtkilometer mit 17 WPs über 250,16 km. 95 Teams am Start, 67 gewertet. Wetter/Piste: wechselhaft, meist sonnig/trocken, aber rutschig

1. Loix/Gitsels (B/Skoda Fabia R5) in 1:55:33,0 h; 2. Princen/Kaspers (B/Peugeot 208 T16) +0:56,8 sec; 3. Casier/Vyncke (B/Ford Fiesta R5) +1:19,8 min; 4. Kobus/de Wild (NL/Skoda Fabia R5) +1:27,0; 5. Verschuereen/Hostens (B/Skoda Fabia R5) +1:32,3; 6. Tsjoen/Chevallier (B/Ford Fiesta R5) +2:29,9; 7. Tarabus/Trunkat (CZ/Skoda Fabia R5) +2:49,2; 8. Tanghe/Cuvelier (B/Ford Fiesta R5) +3:52,0; 9. Demaerschalk/Eelbode (B/Citroën DS3 R5) +5:45,9; 10. Tlusták/Kučera (CZ/Skoda Fabia R5) +7:46,0. Ferner: 13. Griebel/Kopczyk (D/Opel Adam R2) +11:12,8 (Sieger ERC3-Wertung); 14. Ingram/Becker (GB/D/Opel Adam R2) +11:53,3. 21. Tanner/Thielen (D/LUX/Opel Adam R2) +13:44,1

Leader: Bouffier WP1-7; Loix WP8-14 (Ziel). WP-Bestzeiten: Lefebvre 8; Bouffier, Kobus, Verschuereen, je 2; Casier, Loix, Princen, je 1. EM-Stand: 1. Kajetanowicz 92 Punkte; 2. Lukyanuk 77; 3. Sirmacis 41

Nächster Lauf: 15.-17. Juli 2016, Rallye Estland (EST)
Internet: www.fiaerc.com

NACHRICHTEN

EM-Promoter reagiert auf Kritik

Rallye-EM Immer öfter muss sich EM-Manager Jean-Baptiste Ley der Kritik von Teams und Organisatoren stellen. Nachdem nun auch Ypern-Manager Alain Penasse sagte, «die Serie entwickelt sich immer weiter zurück», reagierte Ley und präsentierte erste Änderungen: «Auch wenn wir die Kritik ernst nehmen, sie ist überzogen. Mit R2 und R5 haben wir die besten Kategorien im Feld. Und der Schnitt von 24 R5-Autos pro Lauf spricht für sich. Trotzdem werden wir weiter dafür werben, dass Hersteller unsere Bühne nutzen und ihre Kundensportautos mit Auftritten bewerben.»

Künftig ohne Winterrallye

Rallye-EM Auch in Sachen Planungssicherheit und Kostenreduzierung scheint der EM-Promoter auf die Teams und Veranstalter zuzugehen. «Wir haben gewisse Auflagen von der FIA für eine kontinentale Meisterschaft», sagt EM-Manager Jean-Baptiste Ley. «Zehn EM-Läufe und keine WM-Überschneidungen sind nicht einfach. Dennoch werden wir künftig keine Winterrallye im Programm haben. Unsicherheit beim Wetter und der Aufwand sind für alle zu groß.» ♦ RK

Premiere Hyundai i20 R5

Mit Abbring auf Werbetour

Bevor Hyundai-Testpilot Kevin Abbring in Ypern den noch nicht homologierten Hyundai i20 R5 als Vorauswagen ausführt, durften Gäste und Medienvertreter im neuen Kundensportler Platz nehmen.

Zwei Tage vor dem Qualifying zur Rallye Ypern tobte Kevin Abbring stundenlang über die Shakedown-Strecke des EM-Klassikers. Statt sich nach rund 3000 Testkilometern auf die Premiere des neuen Hyundai i20 R5 zu konzentrieren, rührte der fliegende Holländer die Werbetrommel für das erste Kundensportmodell der Koreaner. Für einen schnellen Ritt über die in den Kurven extrem ausgefahrenen flämischen Asphaltstrecken durfte auch der Autor dieser Zeilen auf dem Beifahrersitz Platz nehmen – und staunte.

Allem voran über die Stabilität des vom WRC abgeleiteten

Chassis. Weniger über die Leistung des von einem in den USA angebotenen Hyundai Genesis abgeleiteten und auf 1620 Kubikzentimeter reduzierten und rund 280 PS starken Turbomotors, das die französischen Motorenspezialisten von Pipò entwickelten. Denn wie die R5-Konkurrenten von Citroën, Ford, Peugeot und Skoda scheint man auch bei Hyundai mit der elektronischen Motorsteuerung noch die größten Probleme zu

haben. Hyundai-Kundensportchef Andrea Adamo sieht das gelassen: «Mit diesem Auftritt läuten wir die letzte Phase der Entwicklung ein. Gleichzeitig können wir hier weiter Erfahrung sammeln. Nach Ypern sind weitere Tests geplant. Wir werden also die Zeit bis zum geplanten Homologationstermin so gut wie möglich nutzen.» Ende Herbst sollen die ersten Autos an die Kundschaft ausgeliefert werden. ♦ RK



Fachsimpeln: Abbring (l.) und MSA-Kuhn, hinten der Hyundai i20 R5

SRM Ronde del Ticino

Carron auf Titelkurs

von JÜRGE KAUFMANN

Meisterschaftsleiter Sébastien Carron bleibt beim Tessiner Sprint weiterhin ungeschlagen, und auch bei den Junioren dominiert mit Devanthery ein Walliser.

Während Pascal Perroud auf dem dritten Fiesta R5 seine letzten Titelhoffnungen nach einem Abflug begraben musste, versuchte Ivan Ballinari auf heimischem Boden einmal mehr, seinen Markenkollegen Carron zu packen. Doch der Walliser war erneut überlegen und steuert auf den zweiten Titel nach 2014 zu. Ballinari gelang es immerhin, den amtierenden Meister Greg Hotz – zu Testzwecken für 2017 auf einen Citroën DS3 R5 am Start – in Schach zu halten. Ähnlich überlegen wie Carron bei den Etablierten ist zurzeit Aurélien Devanthery in der Junior-SM: Der Peugeot-Pilot gewann zum dritten Mal in Serie.

Am meisten Aufmerksamkeit erhielten bei der Ronde de Ticino (WP-Länge total 42 Kilometer) wie üblich einige Italiener auf potenten WRC-Boliden. Bei wechselhaftem Wetter waren diesmal nur Kevin Gilarioni und Felice Re schneller als die Animatoren der Schweizer Meisterschaft. Bei seinem ersten Auftritt mit einem Hyundai i20 schlug Allrounder Gilarioni überraschend den favorisierten Routinier Re. ♦



Carron (l.) mit Aushilfs-Co Grand

DRM/Rallye Masters Stewweder Berg

Kreim rutscht zur Halbzeitführung

Von MICHAEL HEIMRICH

Unwetter und heftige Regenschauern sorgen für eine verkürzte Rallye Stewweder Berg. Fabian Kreim meistert die Bedingungen am besten und sichert sich mit dem Sieg auch die Halbzeitführung in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM).

Petrus stellte die Teilnehmer der Rallye Stewweder Berg vor eine große Herausforderung. Unwetter und ergiebige Regenfälle begleiteten das Feld. Und als nachmittags die

Wasserlachen auf den Strecken immer größer wurden, zog der Veranstalter die Notbremse: Absage der letzten vier Prüfungen.

Damit wurde Kreim vorzeitig zum Sieger gekrönt. Selbst ein Dreher brachte die Führung nicht in Gefahr, der Skoda-Werksjunior feierte den nächsten Saisonsieg und den Halbzeittitel in der DRM. «Das ist natürlich toll, aber noch nicht viel wert. Bei der Konkurrenz wird dies noch eine extrem spannende zweite Saisonhälfte.» Sein größter Titelwiderräcker, der als

Tabellenführer angereiste Christian Riedemann, patzte. «In einer Kurve war ich zu schnell und rutschte so unglücklich von der Strecke, dass wir selbst mit Allradantrieb nicht freikamen», so der Peugeot-Pilot, der die Rallye als Streichresultat schnell abhaken will.

Dominik Dinkel (Skoda S2000) wird sich dagegen lange erinnern. Erneut lieferte er eine bärenstarke Leistung ab und holte sich Rang 2. Auf dem Podium strahlte auch Kristian Poulsen (Skoda R5), der als Dritter seine

neunjährige Abstinenz vom Rallyesport direkt mit einem Ausrufezeichen beendete. Regenwetter ist aber auch Peter Corazza-Wetter. Mit Platz 5 hinter Mark van Eldik (Skoda R5) unterstrich der Mitsubishi-Pilot seine Qualitäten bei schwierigen Bedingungen.

Gassner im Hecktriebler vorn

Anders Carsten Mohe. Nach seinem Sachsen-Unfall baute sich der Renault-Routinier einen neuen Clio R3 auf und schied nach Fahrfehler vorzeitig aus. Auch Philipp Knof rutschte

mit seinem Citroën von der Strecke. Das machte erneut den Weg für Hermann Gassner jr. frei, der nach diesem Sieg mit seinem nominell unterlegenen Toyota GT68 die 2WD-Meisterschaft nun noch deutlicher anführt. «Jetzt können wir den Titel angehen», frohlockte der Bayer. Kleine oder keine Überraschung in der Citroën Racing Trophy: Die Sieger waren identisch mit jenen beim ebenfalls auf extrem rutschigen Pisten ausgetragenen Saisonauftakt. Die R3-Wertung gewann Armin Holz, eine Stufe darunter holte sich Tobias Just den R1-Sieg. ♦



So geht man über Wasser: Kreim «schwimmt» zum Sieg



Profitiert in 2WD: Gassner jr.



Sieger der R1-Klasse: Just

DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT/RALLYE MASTERS / Resultate

Rallye Stewweder Berg, Lübbecke (D): 5. von 10 Läufen; 535 Gesamtkilometer mit 15 WP über 162 km, 68 Teams am Start, 34 gewertet. Wetter/Piste: wechselhaft mit Starkregen/meist nass

1. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5) in 1:24:50,3 h; 2. Dinkel/Kohl (D/Skoda Fabia S2000) +36,6 sec; 3. Poulsen/Frederiksen (DK/Skoda Fabia R5) +3:29,0 min; 4. Van Eldik/Scholtalbers (NL/Skoda Fabia R5) +3:33,8; 5. Corazza/Limbach (D/Mitsubishi Evo R4) +4:20,9; 6. Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8) +4:55,7; 7. Gassner jr./Langner (D/Toyota GT86) +6:10,8; 8. Biryukov/Kalachev (RUS/Skoda Fabia R5) +8:36,6; 9. Holz/Nowotny (D/Citroën DS3 R3T) +8:53,9; 10. Kreuter/Patz (D/Citroën DS3 R3T) +10:16,5

Leader: Kreim (WP 1-11/Ziel)

WP-Bestzeiten: Kreim 6; Riedemann 2; Dinkel 2; Van Eldik 1

Divisionssieger: Div. 1: Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5); Div. 2: Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8); Div. 3: Sagel/Löke (D/Porsche 911 SC); Div. 4: Gassner jr./Langner (D/Toyota GT86); Div. 5: Keil/Hosse (D/Skoda Fabia); Div. 6: Just/Buhmann (D/Citroën DS3 R1)

DRM-Stand (nach 5 von 10 Läufen): 1. Kreim 104 Punkte; 2. Riedemann 83; 3. Dinkel 69; 4. Neuville 41; 5. Corazza 34; 6. Leschhorn 26; 7. Gassner jr. 17; 8. Berlandy 19; 9. Mohe 18

Nächster Lauf: 15./16. Juli, Thüringen Rallye (D)

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

ÖRM Schneebergland

Neubauer auch auf Schotter vorne

Hermann Neubauer gewann im Ford Fiesta WRC auch die Schneebergland-Rallye und untermauerte seinen Anspruch auf den Titel in der Österreichischen Meisterschaft (ÖRM).

Die Rallye startete mit einem Paukenschlag. Gerwald Grössing, der Hausherr im Schneebergland, markierte auf der ersten Prüfung die Bestzeit. Auf WP2 wiederholte der Großgrundbesitzer mit seinem Ford Fiesta WRC das Kunststück und machte auf der dritten WP den Hattrick auf den Schotterstrecken perfekt.

WRC-Markenkollege Hermann Neubauer konterte umgehend. Fast 30 Sekunden nahm er Grössing und dem restlichen Feld ab. Als Einziger freute er sich über die tiefen Spurrillen im losen Untergrund.

Ähnlich tiefe Spuren hinterließ die Rallye bei den Teams und ihren Boliden. Gerald Rig-

ler verzeichnete einen glimpflich endenden Mehrfachüberschlag, bei Gerwald Grössing brach ein Stabilisator, viele beklagten außerdem die große Hitze in den Cockpits bei 30 Grad Außentemperatur. Walter Mayer musste gar gesundheitsbedingt die Segel streichen.

Nachdem die längste Prüfung gestrichen werden musste -

Rettungsfahrzeuge konnten aufgrund mangelnder Bodenfreiheit nicht mehr einfahren - machten auf den drei verbleibenden Prüfungen Grössing und Neubauer den Sieg unter sich aus. Rekordmeister Raimund Baumschlager schien im Skoda Fabia R5 das Drehmoment zu fehlen, um auf den ausgefahrenen Bahnen den

beiden WRC-Piloten zu folgen. Zwar gelang Grössing im heimischen Hof noch die Bestzeit auf der abschließenden Power Stage. Den dritten Saisonserfolg von Neubauer konnte er aber nicht mehr verhindern. Der 28-jährige Salzburger gewann mit 8,8 Sekunden vor dem Lokalmatador, Baumschlager wurde mit 50 Sekunden Rückstand Dritter.

Bei den zweiradgetriebenen Fahrzeugen war die Rangordnung vom Start weg fixiert. Simon Wagner (Citroën DS3 R3) gewann jede Prüfung vor dem jeweils Zweiten, Michael Böhm (Opel Adam R2). Am Ende der Rallye Schneebergland lag Wagner fast eine Minute vor dem amtierenden 2WD-Meister. ♦ RK



Freute sich über tiefe Spurrillen im losen Untergrund: Sieger Neubauer

ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Schneebergland, Rohr im Gebirge (A), 4. von 7 ÖRM-Läufen; 190,02 Gesamtkilometer mit 8 WPs über 120,06 km (WP 7 abgesagt). 38 Teams am Start, 30 gewertet. Wetter/Piste: wechselhaft/trocken

1. Neubauer/Ettel (A/Ford Fiesta WRC) in 1:11:37,1 h; 2. Grössing/Schwarz (A/Ford Fiesta WRC) +0:08,8 sek; 3. Baumschlager/Zeltner (A/Skoda Fabia R5) +0:50,1; 4. Mayr-Melnhof/Welshelmb (A/Ford Fiesta R5) +2:44,2 min; 5. Wagner/Zauner (A/Ford Fiesta R5) +3:51,5; 6. Mrlik/Aigner (A/Skoda Fabia S2000) +4:55,1; 7. Sonnleitner/Pfaffenhuemer (A/Mitsubishi Lancer Evo IX) +4:57,1; 8. Wagner/Heigl (A/Mitsubishi Lancer Evo VII) +5:37,2; 9. Wagner/Mayrhofer (A/Citroën DS3 R3T Max) +7:12,3; 10. Böhm/Noll (A/D/Opel Adam R2) +8:19,2

Leader: Grössing, WP 1-3; Neubauer, WP 4-8 (Ziel)

WP-Bestzeiten: Grössing 4, Neubauer 3

Stand: 1. Neubauer 104 Punkte, 2. Baumschlager 83; 3. Grössing 52; 4. Mayr-Melnhof 29

Nächster Lauf: 22./23. Juli, Rallye Weiz (A)

Internet: www.rallye-oem.at

MotoGP

Rins bei Suzuki mit Nachbeben

Von IMRE PAULOVITS

Suzuki wird 2017 nicht mit Aleix Espargaró weitermachen, sondern Alex Rins aufsteigen lassen. Doch nun will Aprilia Espargaró haben, und so hat heftiges Stühlerücken begonnen.

Als Suzuki letzten Montag bekannt gab, dass man sich für 2017 und 2018 die Dienste vom damaligen Moto2-WM-Leader Alex Rins gesichert hat, war dies eine Entscheidung, die nicht überraschte, aber eine mit Folgen. Aleix Espargaró, der sich bereits in Barcelona keine besonderen Hoffnungen auf einem Verbleib im Suzuki-Werksteam gemacht hatte, und sein Manager Albert Valera hatten längst die Gespräche mit anderen Teams aufgenommen, und während des Assen-Wochenende galt es im Fahrerlager als Fakt, dass der 26-jährige Spanier nächstes Jahr neben Sam Lowes im Gresini-Aprilia-Team fahren wird. Am Sonntagabend kam dann die offizielle Bestätigung von Aprilia.

Wohin geht Bradl?

Damit müssen sich sowohl Stefan Bradl, als auch Alvaro Bautista auf die Suche nach einem neuen Arbeitsplatz machen. Während es bei Bautista so aussieht, als würde er bei Aspar-Ducati unterkommen, ist die Zukunft des deutschen MotoGP-Piloten derzeit weit offen. «Ich sehe mich nach Möglichkeiten in der MotoGP, der Moto2 und der Superbike-WM um», sagte Bradl, mehr wollte er aber nicht kundtun, um keine unnötigen Spekulationen aufkommen zu lassen.



Stefan Bradl: Nächstes Jahr kein Platz mehr bei Aprilia. Zurück in die Moto2- oder Superbike-WM?

Doch in der MotoGP sind die Plätze, mit denen Hoffnungen auf brauchbare Platzierungen erzielt werden können, bereits vergeben. In der letzten Woche gab auch LCR-Honda bekannt, dass man 2017 mit Cal Crutchlow weitermachen werde. Vor zwei Jahren wollte Lucio Cecchinello nach Bradls Kündigung durch HRC noch Sponsoren für ein zweites Bike für Bradl organisieren, doch heute hat sich das Team wieder auf einen einzigen Fahrer geschrumpft. So muss sich

Bradl nach Möglichkeiten in der Moto2 und in der Superbike-WM umsehen, und dort ist der Markt derzeit weit offen. «Eine Rückkehr in die Moto2 muss nicht zwangsläufig ein Abstieg sein, das haben Toni Elías und Mika Kallio bereits bewiesen», sagt Bradls Ex-Teamchef Stefan Kiefer. «Wenn sich Stefan im Kopf wirklich für die Moto2 entscheidet, dann könnte er wieder sehr gut dabei sein. Könnte er sich vorstellen, wieder mit dem Fahrer zusammenzuarbeiten, mit dem er

2011 Weltmeister wurde? «Bei der richtigen Konstellation und Finanzierbarkeit durchaus», meinte Kiefer.

Es gibt aber noch deutlich wahrscheinlichere Szenarien. Nach dem Aufstieg von Rins in die MotoGP muss sich Pons nach einem neuen Piloten neben seinem Sohn Edgar umsehen. «Eigentlich sollte ich bei Suzuki Provision fordern, ich habe nun schon den zweiten ihrer Werkspiloten ausgebildet», grinst Sito Pons. Der 250er-Weltmeister von 1988 und 1989

hat sich noch nicht entschieden, ob er einen erfahrenen Piloten suchen oder wieder einem hoffnungsvollen Moto3-Fahrer die Chance gibt. Bei Intact GP muss Jonas Folger ersetzt werden. «Es ist nur sicher, dass wir wieder ein Zweimann-Team machen», sagt Teamchef Jürgen Lingg. «Aber wir haben erst mit der Planung begonnen. Es ist aber erstaunlich, dass sich bereits mehrere Fahrer bei uns gemeldet haben.» Eine wilde Spekulation aus Moto2-Kreisen: KTM wird das von WP entwickelte Motorrad nächstes Jahr in den Renneinsatz bringen. Bradl wäre als erfahrener Pilot der optimale Mann, um das Bike weiterzuentwickeln, dazu hat er mit Red Bull den gleichen Sponsor.

Aber auch in der Superbike-WM gibt es derzeit einige interessante Möglichkeiten. Nur Kawasaki hat sein Werksteam mit Rea und Sykes komplett, bei den anderen Herstellern sind noch gute Plätze zu haben und die Dorna würde gerne einen weiteren Ex-MotoGP-Fahrer in ihrer zweiten Serie sehen, schon allemal, wenn er aus Deutschland kommt.

Die Härte des Geschäfts

Johann Zarco hatte einen Vorvertrag mit Suzuki, auch in Japan getestet, ihm wurde der jüngere Rins vorgezogen. So wird der Franzose wohl bei Tech3 landen. Wenn Bautista zu Aspar geht, muss entweder Yonny Hernández oder Eugene Laverty gehen. Doch die höchste Klasse der Motorrad-WM war noch nie ein Kindergeburtstag. Auch dann nicht, wenn heute immer jüngere Fahrer nachrücken. ♦

Supersport-WM

OP geglückt, Zukunft noch offen

Letzte Woche wurde die lädierte Schulter von Randy Krummenacher operiert. Wo er nächstes Jahr fahren wird, entscheidet sich erst in Kürze.

Letzte Woche Dienstag wurde Randy Krummenacher in Zürich an seiner rechten Schulter operiert. Am Donnerstag konnte er die Klinik wieder verlassen, derzeit muss er noch den Arm in einer Schlinge tragen. «In der Nacht kann ich nur auf dem Rücken schlafen, auch tagsüber kann ich lange nicht alles machen, aber ich gewöhne

mich langsam daran», erzählt der aktuelle Supersport-WM-Zweite.

Da die Supersport-WM eine dreimonatige Sommerpause hat, will sich Krummenacher in aller Ruhe auskurieren. «Ich werde mit meinem Physiotherapeuten einen Plan aufstellen, nach dem wir die Bewegung und den Muskelaufbau wieder herstellen», so der 26-jährige Zürcher. «Weil wir diesmal Zeit haben, wollen wir dabei behutsam vorgehen und besonders am Anfang lieber etwas weniger als zu viel machen. Im September will ich dann so weit fit

sein, dass ich zweimal testen gehen kann. Für den Lausitzring werde ich sicher zu 100 Prozent fit sein.»

Krummenacher wollte bereits in dieser Woche Klarheit über seine Zukunft haben: ob er bei einem neuen Hersteller in der Supersport-WM weitermacht oder bei Puccetti-Kawasaki in die Superbike-WM aufsteigt. «Manuel Puccetti ist am Freitag zu mir in die Schweiz gekommen, um alles zu besprechen», verrät Krummenacher. «Aber es wird sicher noch zwei Wochen brauchen, bis wir eine Entscheidung treffen.» ♦ IP



Randy Krummenacher: Zeit zum Auskurieren und zu entscheiden

Grand Prix der Niederlande - MotoGP

Der übers Wasser ging



Traumwandlerische Sicherheit: Jack Miller zeigte sein wahres Talent auf und holte nach viele Rückschlägen seinen ersten MotoGP-Sieg

Von IMRE PAULOVITS

Während viele seiner berühmten Kollegen ihre Werkmaschinen wegwarfen, bewegte Jack Miller seine Honda RC 213 V mit schlafwandlerischer Sicherheit und holte den ersten Sieg eines Nicht-Werksfahrers in der MotoGP seit fast zehn Jahren.

Sein Schrei unter dem Helm war noch neben der Strecke zu hören. Jack Miller rastete völlig aus. Er hatte das Unmögliche möglich gemacht, nach unzähligen Rückschlägen und Verletzungen einem Experiment die Krone aufgesetzt. Als er vor anderthalb Jahren von Honda direkt aus der Moto3 in die MotoGP befördert wurde, in einem Dreijahres-Plan, bei dem er statt der Moto2 eine Open-Honda zum Umgewöhnen auf größere Bikes zugestanden bekam, schüttelten viele den Kopf. Zu groß sei dieser Sprung, und Honda hätte alles nur gemacht, um den damaligen KTM-Werksfahrer und Moto3-WM-Leader abzulenken und dem

Erzfeind aus Österreich den Moto3-WM-Titel abzugeben.

Doch all dies war mit einem Schlag vergessen. Die, die es damals gesehen haben, das Talent, die Fahrzeugbeherrschung Millers, wurden plötzlich zu Hellsehern, und Miller selbst tauchte aus dem Dunkeln von Stürzen, Verletzungen und Frust wie ein heller Stern auf. Allein die Schmerzen und Entbehrungen, die dieser überschäumende Naturbursche nur in diesem Jahr wegstecken musste, hätten jeden Normalsterblichen resignieren lassen. So war die Freude, der er über diesen unerwarteten Sieg freien Lauf gab, mehr als verständlich. In der Auslaufrunde machte er entweder fast vertikale, stehende Wheelies oder Burnouts, er schrie sich vor Freude die Kehle aus dem Leib, und als er im Parc Fermé ankam, umarmte er jedes Teammitglied einzeln. Er wurde von seinen Freunden Maverick Viñales, Cal Crutchlow und dessen hochschwangerer Frau Lucy umarmt, und noch als der Zweite, Marc Márquez bereits TV-Interviews gab, küsste Miller nacheinander sein Motor-

rad, seinen Teambesitzer Marc van der Straten, und dessen Frau. Als dann auf dem Podest die australische Hymne gespielt wurde, konnte er seine Tränen nicht mehr zurückhalten. Ein fast vermessener Traum war Wirklichkeit geworden.

Assen in seiner wildesten Form

Dem Ganzen war ein völlig verrücktes Rennen vorhergegangen. Das Wetter in Assen hat schon in der Vergangenheit so manche Kapriole geschlagen, viele sagen, dass es an dieser Strecke schon mal vier Jahreszeiten an einem Tag geben kann. Doch so extrem wie an diesem Tag hat es den Piloten selten zugesetzt. Denn während die Moto3 noch bei leicht bewölktem Himmel fuhr, waren bereits im Moto2-Rennen dunkle Wolken im Anmarsch. Die erste entlud sich um drei Minuten vor eins am Nachmittag, wegen ihr musste das Moto2-Rennen mit der roten Flagge beendet werden. Als eine Stunde später das MotoGP-Feld auf die Reise ge-

schickt wurde, strahlte bereits die Sonne zwischen den Wolken hervor, wenn der Asphalt auch noch nass war. Schaute man sich aber vom Boxendach aus genau um, war die nächste dunkle Regenfront bereits gar nicht so weit am Horizont deutlich zu sehen, und der heftige Wind wehte sie schnurstraks auf die Strecke zu. Es konnte nicht die 45 Minuten eines MotoGP-Rennens dauern, bis sie über dem Circuit van Drenthe angekommen würde.

Genau dies passierte dann auch. Zunächst trocknete schnell eine schmale trockene Linie auf. Doch während Andrea Dovizioso vor Danilo Petrucci, Valentino Rossi und Scott Redding führte, von hinten gar Marc Márquez, Dani Pedrosa und Cal Crutchlow heranrückten, prasselte es plötzlich so heftig auf sie herab, dass die Rennleitung das Rennen abbrach, obwohl alle mit Regenreifen draussen waren. Rennleiter Mike Webb wollte angesichts der Wassermassen auf der Strecke und den bereits halb aufgebrauchten Laufflächen auf den

weichen Regen-Pneus kein Risiko eingehen.

Als es eine halbe Stunde später wieder losging, hatten alle aus den Fehlern der ersten Rennhälfte gelernt, und alle waren auch hinten mit der weicheren Mischung des Michelin-Regenreifen losgefahren.

Die Fehler der Superstars

Doch dann purzelten sie nacheinander von den Bikes. Darunter auch die ganz großen, denen so etwas nur ganz selten widerfährt. Valentino Rossi, der im Trockenen die klar schnellste Rennpace hatte, fühlte sich auch mit den Regenreifen wohl, setzte sich an die Spitze, und beim Versuch, ihm zu folgen, flog Andrea Iannone übers Vorderrad ab. Dann passierte dies auch Rossi. Der neunfache Weltmeister, der sich zuletzt durch seine unendlich vielen Stunden auf den Dirt-Track-Bahnen seiner Ranch mit seinen jungen, hungerigen Schülern eine Fahrzeugbeherrschung angeeignet hatte, die ihn bei den wechselnden Bedingungen der letzten Rennen eine traumwandlerische Sicherheit gab, lag plötzlich im Kies.



M. Márquez



Da war die Welt noch in Ordnung: Valentino Rossi führt vor Andrea Dovizioso. Dann fielen beide runter



Miller lässt es rauchen...

... dann feiert er mit seinem Teambesitzer Marc van der Straten



Vor uns die Sintflut: Bei diesen Verhältnissen liess Rennleiter Mike Webb abbrechen

«Es war allein mein Fehler», gestand er hinterher ein. «Ich hatte so ein gutes Gefühl mit dem Bike, ich wollte noch eine Runde pushen und dann das Rennen von vorne aus managen. Doch ich habe zu sehr gepusht.»

Wenn es der Ex-Weltmeister auch nicht erwähnte, hatte es bereits am Vortag einige Stürze in FP4 gegeben, nachdem der Regen einsetzte. «Wenn die Linie einjägermassen trocken ist, lässt sich mit dem Vorderreifen ordentlich bremsen. Wenn das Wasser steht, schmiert er unberechenbar weg», hatte Marc Márquez festgestellt. Dabei hielt das Regen-Gummi von Michelin sogar in der weicheren Mischung so gut, dass niemand nach einer halben Renndistanz auf dem abtrocknenden Asphalt den Vorderreifen für die passchne Strecke beim Restart wechselte. «Der Vorderreifen war noch so gut wie neu, es war viel besser mit einem angerauten solchen zu fahren, als mit einem neuen, der mindestens zwei Runden bis zu dieser Haftung gebraucht hätte», meinte Jorge Lorenzo. Michelin wäre aus Sicherheits-Bedenken zu

hart gegangen, und hätte gerade dadurch das Risiko erhöht, meinten viele. «Mit der härteren Mischung hinten und der aufrocknenden Piste hatte der Vorderreifen genügend Grip, aber als dann der weiche Hinterreifen mit noch mehr Grip und Traktion dazukam, wurde die Front kritisch», bestätigte Dovizioso. Genauso passierte auch der Sturz von Valentino Rossi: «Ich konnte in Turn 6 viel mehr Gas geben, hatte eine tolle Traktion, und als ich dann Turn 7 an der gleichen Stelle wie zuvor anbremsste, war ich laut Data-Recording vier km/h schneller. Das war eben vier km/h zu schnell», konstatierte Rossi.

Dabei sah es bis zu diesem verheerenden Sturz so aus, als würde die WM-Spitze noch weiter zusammenrücken. Valentino Rossi lag vor Marc Márquez, und Jorge Lorenzo war im Nirvana des Hinterfeldes abgetaucht. Vor dem Abbruch hatte er auf dem 19. und letzten Platz gelegen. «Ich fand für meinen Fahrstil einfach nicht den Vorderrad-Grip, den ich benötige»,

erklärte der 29-Jährige. «Es hatte nichts mit meinem Kopf zu tun, das Motorrad meldete ständig Sturzgefahr, selbst wenn ich so langsam fuhr.»

Nun hat aber Marc Márquez an der WM-Spitze 24 Punkte Vorsprung, Valentino Rossi ist gar 42 Punkte zurück. «Mein Team hatte mir vor dem Rennen eingebläut, ja auf dem Motorrad zu bleiben», grinst Márquez. «Als ich dann auf meinem Board

«Miller» las und kurze Zeit später seinen Motor hörte, war das erste, was mir einfiel, das Bild von ihm und Crutchlow im Kiesbett von Silverstone im Vorjahr. Da wollte ich erst recht nichts riskieren. Er ist aber mit traumwandlerischer Sicherheit gefahren, er hat diesen Sieg verdient.»

Es gab wohl keinen der dem Australier, der sich zu den Reihen seiner berühmten australischen Vorgänger als Sieger in der Königsklasse hinzugesellt hat, nicht gegönnt hätte. «Das einzig gute an meinem Ausfall war der Sieg von Jack», gab auch Valentino Rossi zu. ♦



S. Redding

NACHGEHAKT BEI Jack Miller

(21/AUS) Der Assen-Sensationssieger über sein Rennen und wie bei ihm daheim das Bier floss.



Von IMRE PAULOVITS

Wie hast du diesen einmaligen Sieg zustande gebracht? Im ersten Rennen habe ich mich ganz wohl gefühlt und konnte bis auf den achten Platz vorfahren. Da habe ich mich bei der Reifenwahl nach dem Herdentrieb verhalten und weil alle um mich herum hinten die härtere Mischung gewählt haben, habe ich das auch gemacht. Aber ich konnte da schon sehen, dass die weichere die bessere ist, vor allem, wenn es noch nasser ist. Ich hatte auch ein noch besseres Gefühl und konnte schnell nach vorn fahren. Als Valentino gestürzt ist, habe ich gemerkt, dass Márquez vorsichtiger wird. Da habe ich ihn überholt, und er ging überhaupt kein Risiko ein. Vielleicht hat er sich gedacht, dass ich in zwei Minuten eh runterfliege. Die letzten drei Runden waren dann etwas zittrig, ich habe einfach versucht meinen Rhythmus zu halten und heil bis ins Ziel zu kommen. Das ist mir zum Glück gelungen.

Wie geht es nun weiter? Dieses Wochenende ist unerwartet gut verlaufen, aber wir kennen die Realität. Wir sind noch ganz am Anfang einer Lernphase. Der Wechsel von der Moto3 in die MotoGP war ein Riesenschritt, und wir haben noch einen weiten Weg vor uns. Wir wurden auch viel kritisiert, dieser Sieg wird zumindest denen, die mir den Aufstieg in die MotoGP möglich gemacht haben, Recht geben. Ich kann es auch meinen Eltern nicht genug danken, als sie für mich vor sechs Jahren nach Europa gezogen sind, um mir die Rennkarriere zu ermöglichen.

Wie haben sie diesen Sieg aufgenommen? Bei ihnen daheim in Australien war es beim Zieleinlauf kurz vor Mitternacht, aber sie hatten mit meinen ganzen Fans aus meinem Heimatort Townsville ihren Himmel gefunden. Ich denke kurze Zeit später lag bei uns alles vierzig Bier tiefer, wie es mir klang, wurde gleich heftig gefeiert.

Stefan Bradl

«Top 5 war möglich»

Nach seinem achten Platz war Stefan Bradl gar nicht glücklich: Er schaffte das Ergebnis mit der falschen Abstimmung.

«Das hätte ein tolles Rennen werden können», gab Stefan Bradl seinem Frust Luft. «Als das erste Rennen abgebrochen wurde, hatte die Elektronik von meinem Nummer-1-Bike Probleme, so bin ich das zweite mit dem anderen Motorrad gefahren. Und da stimmte die Abstimmung nicht. Ich hatte einfach die Mittel nicht mehr, um weiter anzugreifen, und das Gefühl, wie ich es zum anderen Bike hatte, kam nicht auf. Ich denke, sonst hätte ich mit Bautista und Iannone mitfahren können, Platz 5 oder 6 wären dringewesen. Aber wenn und Aber gibt es im Motorsport nicht, ich bin eben Achter geworden.»

Dabei hatte der Aprilia-Werkspilot zuvor gut mit seinem Team arbeiten können. Nach der etwas zähen Beginn mit langsamem Erarbeiten des Mappings am Freitag fühlte sich Bradl dann vor Allem mit den Regenreifen wohl – wenn er in

FP4 auch einen Sturz zu verzeichnen hatte. «Der Vorderreifen zeigte nicht an, wo sein Limit ist, ich hatte auch im Qualifying ein ähnliches Gefühl gehabt und wollte nicht noch einmal wegschmeissen.» So war nur Startplatz 18 drin.

Das alles hat im Hinblick auf die Zukunft des Zahlings wenig bedeutung. «Ich habe bereits am Sonntagabend die Verhandlungen für einen neuen Job aufgenommen.» ♦ IP



Bradl: PB, verhaltene Freude

Motorrad-WM

Sicherheitsbewusstsein wieder erwacht

Der tödliche Unfall von Luis Salom in Barcelona wirkte bis Assen nach. Noch nie waren so viele Piloten bei der Sitzung der Safety-Commission dabei.

«Es war schon berührend, wie viele Fahrer am Freitagabend sich die Zeit nahmen, und wie interessiert sich mit dem Thema Streckensicherheit auseinandergesetzt wurde», war Tech3-Pilot Pol Espargaró noch einen Tag später gerührt. «Dabei war es schön, dass Valentino Rossi wieder dabei war. Mit all seiner Erfahrung hat er auch viele interessante Anregungen gebracht und wir alle haben offen über die Dinge diskutiert.»

Dabei wurden gleich mehrere Rennstrecken ins Visier genommen. «Natürlich haben wir uns noch einmal ausgiebig über Barcelona unterhalten, aber auch über Assen und den Red Bull Ring», verrät Valentino Rossi. «In Barcelona werden wir wohl nicht mehr die bishe-



Valentino Rossi probiert die Schikane von Assen mit dem Roller aus

rige Streckenvariante benutzen, sondern ein modifiziertes Formel-1-Layout. Zum Glück wird die Strecke neu asphaltiert, das ist sehr gut. Da kann man auch gleich ein paar Modifikationen anbringen.» Den Fahrern ist der Eingang von Turn 9, wie ihn die Formel 1 fährt, zu eng. Dort könnte nun eine Streckenführung zwischen der bisherigen MotoGP- und der Formel-1-Variante angelegt werden.

Selbst das «Cathedral of Grand Prix» in Assen, wo ständig weitergebaut wird, soll noch verbessert werden. «Wir haben am Eingang und Ausgang der letzten Schikane nach etwas mehr Platz gefragt», erklärte Rossi. «In Österreich sind denen, die schon dort gefahren sind, zwei drei Stellen aufgefallen, die kritisch sein könnten, die werden wir uns noch genau ansehen.» ♦ IP

KOMPAKT

MotoGP In Assen tagte die Grand Prix Commission und machte bei der künftigen Regelung für die Flügel Nägel mit Köpfen. So werden die aerodynamischen Anpresshilfen ab 2017 komplett verboten, wie es in

der Moto2 und Moto3 bereits der Fall ist. Bis Ende dieser Saison darf noch mit Flügeln nach der bisherigen Regel gefahren werden.

MotoGP Am 19./20. Juli wird es einen offiziellen gemeinsamen Test der MotoGP-

Teams auf dem Red Bull Ring geben. Erstmals wird sich dabei KTM mit Mika Kallio und Tom Lüthi der direkten MotoGP-Konkurrenz stellen. «Da werden wir erstmals unter Echt-Bedingungen wissen, wo wir stehen», freut sich Pit Beirer. ♦ IP

KOMMENTAR

Bewährtes sorgsam weiterführen



Von IMRE PAULOVITS

Assen hat nicht versehentlich den einzigen Grand Prix, der seit Beginn der Motorrad-Weltmeisterschaft jedes Jahr an gleicher Stelle durchgeführt wurde. Man kann sogar noch weiter zurückgehen. Die Dutch TT wurde seit 1925 jedes Jahr zunächst auf den Landstraßen nahe der nordholländischen Stadt ausgetragen, und bis auf die Kriegsjahre gab es seither nie eine Pause. Es ist nicht nur die Motorrad-Begeisterung dieser Gegend, die diese Erfolgsgeschichte schrieb, sondern auch der Sachverstand und die Weitsicht der Verantwortlichen. Bereits als die WM noch auf gefährlichen Straßenkursen ausgetragen wurde und Fahrer bei Klagen zur Sicherheit höchstens eine Sperre durch die Funktionäre erwarten konnten, machte man sich in der Van-Drenthe-Region Gedanken um die Sicherheit. Modifizierte die Straßen, die den Kurs bildeten, nach und nach so, dass schließlich eine permanente Rennstrecke entstand. Seither wurde die Entwicklung nie eingestellt. Noch heute wird jedes Jahr weiter modernisiert. Für dieses Jahr

wurde an mehreren Kurven hinter den Curbs farbiger Asphalt angesetzt, eine Maßnahme, die die Fahrer auch woanders gerne statt der vor allem bei Nässe gefürchteten Kunstgras-Streifen sehen würden. Die Strecke hat mittlerweile eine eigene Autobahnzufahrt, und für die nächsten Jahre sind bereits weitere Millionen-Beträge freigegeben. Doch diese Investitionen bekommen die Stadt Assen und ihre Umgebung vielfach zurück. Trotz des schlechten Wetters kamen auf dem erstmals am Sonntag ausgetragenen Rennen 105.000 Zuschauer. Und schon ab Mittwoch war in der Innenstadt von Assen und auf den Campingplätzen drumherum Volksfeststimmung. Aber nicht nur die Zuschauer sind mit der Arbeit der Holländer zufrieden. Die Dorna hat den Vertrag mit Assen um weitere zehn Jahre, bis 2026, verlängert! So einen weitläufigen Vertrag hat kein anderer GP. Und gerade hier, an diesem so geschichtsträchtigen Ort, haben Dorna und IRTA selbst ihren Vertrag um weitere fünf Jahre verlängert. Bewährtes muss eben nicht groß verändert werden.

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Als die Rennstrecke mit der längsten Grand-Prix-Geschichte wird in Assen auch viel daran getan, dass die Erinnerungen bewundert werden können. In der TT-Hall, gleich am großen Autoparkplatz, gibt es eine beeindruckende Vielzahl von Exponaten aus den letzten 90 Jahren. Nun wurde eine neue Form der Erinnerung an die Sieger vergangener Zeiten eingeweiht. Die Wand der Tunneldurchfahrt unter der Strecke zum Fahrerlager wird geschmückt von den Namen aller 500er- und MotoGP-Champions sowie aller holländischen Sieger in den anderen Klassen. Der Tunnel wurde «Tunnel of Fame» und «Road to Glory» getauft. Am Donnerstag wurde die Wand feierlich eingeweiht. Von den noch aktiven MotoGP-Weltmeistern nahmen **Marc Márquez** und

Jorge Lorenzo teil. Die Aufmerksamkeit galt aber mehr den Alten: **Franco Uncini**, 500er-Weltmeister von 1982, sowie **Wil Hartog**, Sieger des Dutch TT 1977, führen mit ihren alten Suzuki-Square-Four in den Tunnel ein. Der heute 98-jährige **Piet Knippenburg**, der 1946 die 500er-Klasse bei der ersten Dutch TT nach der Kriegspause gewann, war ebenso dabei wie der dreifache Gespann-Weltmeister **Egbert Streuer** und



Angel Nieto mit Söhnen und Enkel

125er-Vizeweltmeister **Hans Spaan**.

Wenn die Pole-Position diesmal auch an Andrea Dovizioso ging, zog **Marc Márquez** im Qualifying doch wieder die beste Show ab, wenn auch nicht ganz freiwillig. Ihm klappte in seiner ersten Runde im Turn 7 das Vorderrad ein. Typisch Márquez, schaute er sich schon während er sich im Kiesbett kugelte, nach dem Motorrad um und konstatierte noch, bevor es überhaupt zum Stillstand kam, geistesgegenwärtig, dass es nicht mehr fahrbereit sein würde. Aus dem letzten Purzelbaum im Kies setzte Márquez gleich zum Sprint zur Box an. Als er hinter der Leitplanke einen Roller mit steckendem Zündschlüssel sah, griff er ihn sich sofort. Dieser gehörte dem italienischen Fotografen **Tino Martino**.

«Für mich war das Wichtigste, dass ich so schnell es nur geht zur Box komme. Ich schaute mich kurz um, sah, dass Tino mir winkt und Okay sagt», grinste Márquez. «Aber auch, wenn er nein gesagt hätte, wäre ich gefahren.» Genauso schnell, wie ihr Fahrer zu Box kam, bauten die Mechaniker die Gabelfedern, das Federbein und die Bremsscheiben des mit Trocken-Abstimmung wartenden zweiten Bikes um, und Márquez fuhr in einer einzigen Runde, die ihm noch blieb, auf den vierten Startplatz.



Neo-Hipple Lorenzo Baldassari

Zwar ist es mittlerweile 52 Jahre her, dass der 13-fache Weltmeister **Angel Nieto** 1964 in Montjuic Park von Barcelona mit einer 50er-Derbi sein WM-Debüt gab, und es war 1967, als er bei der Dutch TT als Zweiter erstmals auf dem Podest stand. Trotzdem wurde sein 50-jähriges Jubiläum letzten Samstag in Assen gefeiert, bei dem neben seinen Söhnen **Angel Jr.** und **Pablo** auch **Alex Crivillé**, der erste 500er-Weltmeister Spaniens, den heute 69-jährigen feierte.

Am Samstagabend gab es bei Forward Racing eine Flower-Power-Party. Mit Blumenkränzen, langhaarigen Perücken und Sonnenbrillen in der Form von Herzen und Peace-Zeichen wurde im Zeichen des Friedens und der Liebe bis in die späte Nacht gefeiert. Dazu gab es legendäre Hippie-Songs – nicht ganz original, sondern im Techno-Mix. ♦

Höhepunkte des Rennens

Start: Alle 21 Piloten starten auf der nassen Strecke mit Regenreifen, obwohl der Regen aufgehört hat. Rossi führt vor Dovizioso, Aleix Espargaró, Márquez.

1. Runde: Rossi, Dovizioso, A. Espargaró, Márquez, Hernandez und Pedrosa sind die Top 6.

2. Runde: Rossi führt vor Dovizioso. Hernandez stürzt vor auf P3. Lorenzo fällt Rang um Rang zurück.

3. Runde: Hernandez an Dovizioso und Rossi vorbei auf P11. Bradl auf P12.

4. Runde: Hernandez 2 sec vor Rossi, Dovizioso und Márquez. Lorenzo P15!

10. Runde: Petrucci holt Rossi und Dovizioso ein. Starker Regen setzt ein!

11. Runde: Hernandez führt. Dovizioso überholt Rossi.

12. Runde: Hernandez stürzt auf P1. Dovizioso nun vor Rossi und Petrucci.

14. Runde: Iannone stürzt. Rote Flagge wegen Sintflut. Wertung für Neustart: Dovizioso, Petrucci, Rossi.

Neustart über 12 Runden: Dovizioso vor Rossi und Márquez, Petrucci, Miller.

1. Runde: Pedrosa und Crutchlow stürzen. Rossi führt vor Dovizioso und Márquez. Bradl P13.

4. Runde: Dovizioso stürzt auf P2. Auch Smith im Kies. Petrucci rollt aus.

5. Runde: Rossi stürzt! Márquez führt vor Miller und P. Espargaró. Bradl P8.

7. Runde: Miller auf P1, Márquez lässt den Australier ziehen. Bradl P7.

9. Runde: Miller 1 sec vor Márquez. Redding und P. Espargaró fighten um P3.

12. Runde: Miller siegt vor Márquez und Redding. Bradl P8. ♦ ML

GRAND PRIX DER NIEDERLANDE – MOTOGP / Resultate

Assen (NL): 26. Juni 2016; 8. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 54,504 km über 12 Runden à 4,542 km (Rennen zuvor nach 14 Runden abgebrochen/Regen); 20 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/Regen; Luft: 15 Grad, Asphalt: 19 Grad



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V	12	22:17,447 min		1:50,296	rs/rs	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	12	+1,991 sec		1:50,399	rs/rs	20
3. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	12	+5,906		1:49,866	rs/rs	16
4. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	12	+9,812		1:50,998	rs/rs	13
5. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP16	12	-17,835		1:51,511	rs/rs	11
6. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	12	-18,692		1:51,393	rs/rs	10
7. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	12	-22,605		1:50,716	rs/rs	9
8. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	12	+23,603		1:51,899	rs/rs	8
9. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	12	+26,148		1:51,304	rs/rs	7
10. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	12	+27,604		1:51,643	rs/rs	6
11. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	12	+1:21,830 min		1:52,353	rs/rs	5
12. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	12	+1:54,369		1:53,662	rs/rs	4
13. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	9	+3 Rdn.		2:12,775	rs/rs	3
Nicht klassiert:							
Alvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	11	+1 Rdn.	Sturz	1:51,599	rs/rs	-
Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP16	5	+7 Rdn.	Sturz	1:52,007	rs/rs	-
Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	2	+10 Rdn.	Sturz	1:49,485	rs/rs	-
Alex Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	2	+10 Rdn.	Sturz	1:52,019	rs/rs	-
Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	1	+11 Rdn.	Sturz	-	rs/rs	-
Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	1	+11 Rdn.	Technik	-	rs/rs	-
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	0	+12 Rdn.	Sturz	-	rs/rs	-

Zum 2. Rennen nicht gestartet:

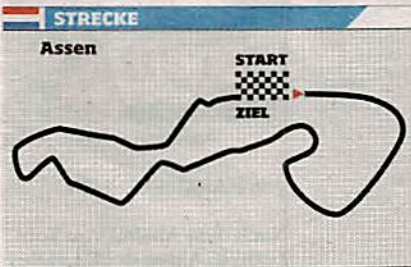
Yonny Hernández (COL) Ducati D16 GP14.2 - - Sturz - - -

Durchschnittstempo des Siegers: 146,7 km/h

Schnellste Runde: Petrucci, Runde 8 in 1:48,339 min (= 150,9 km/h)

Führung: Rossi (Runden 1+2); Marquez (3); Miller (4-12/Ziel)

Nächstes Rennen: 17. Juli 2016, Sachsenring (D)
Internet: www.motogp.com



Qualifying

1. Dovizioso	1:45,246
2. Rossi	1:45,961
3. Redding	1:46,312
4. Márquez	1:46,430
5. Crutchlow	1:46,568
6. Hernández	1:46,828
7. P. Espargaró	1:46,997
8. A. Espargaró	1:47,118
9. Iannone	1:47,567
10. Petrucci	1:47,601
11. Lorenzo	1:47,897
12. Viñales	1:48,415
13. Barberá	1:48,830
14. Smith	1:48,909
15. Bautista	1:49,163
16. Pedrosa	1:49,364
17. Laverty	1:49,678
18. Bradl	1:49,685
19. Miller	1:49,775
20. Rabat	1:49,779
21. Pirro	1:50,204

FAHRER/STARTPLATZ	Runde für Runde																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12									
Andrea Dovizioso	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Valentino Rossi	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Scott Redding	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Marc Márquez	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Yonny Hernández	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Pol Espargaró	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Alex Espargaró	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Andrea Iannone	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Daniilo Petrucci	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Jorge Lorenzo	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Maverick Viñales	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Héctor Barberá	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Bradley Smith	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Alvaro Bautista	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Dani Pedrosa	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Eugene Laverty	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Stefan Bradl	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Jack Miller	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Tito Rabat	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
Michele Pirro	4	46	45	93	35	68	44	41	29	9	99	25	8	38	19	26	50	6	43	53	51
14. 4	9	46	45	93	26	35	43	44	19	6	38	25	53	41	8	29	50	99			
1. 46	4	93	43	9	44	38	45	53	50	19	29	6	99	8	51	25	41	26			
2. 46	93	43	44	45	19	53	50	29	6	99	8	51	25	41	26						
3. 93	43	44	45	19	53	29	6	50	8	99	51	25	26	38							
4. 43	93	44	45	29	19	53	6	8	50	99	51	25	26	38							
5. 43	93	44	45	29	19	6	8	50	51	25	99	53	26	38							
6. 43	93	44	45	29	19	6	8	50	25	99	53	26	38								
7. 43	93	44	45	29	19	8	6	50	25	99	53	26	38								
8. 43	93	44	45	29	19	8	6	50	25	99	53	26	38								
9. 43	93	44	45	29	19	8	6	50	25	99	53	26	38								
10. 43	93	44	45	29	19	8	6	50	25	99	53	26									
11. 43	93	44	45	29	19	8	50	6	25	99	53	26									
12. 43	93	45	44	29	8	50	6	25	99	53	26										

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

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix der Niederlande.



Pol Espargaró (4.)

«Ein bittersüßer Renntag. Einerseits habe ich das Podium knapp verpasst. Andererseits ist ein vierter Platz bei solchen Bedingungen fast traumhaft.»



Maverick Viñales (9.)

«Wäre es trocken geblieben, hätten wir eine gute Chance gehabt. Aber im Regen fehlt uns schlicht die Erfahrung für ein geeignetes Setup. Ich habe gelitten.»



Daniilo Petrucci (-)

«Ich bin sehr enttäuscht. Wir waren hier sehr schnell unterwegs. Ich war überzeugt, dass ich an der Spitze mitfahren könnte – im Trockenen. Dann hat ein Problem alles ruiniert.»

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	145
2. Lorenzo	121
3. Rossi	103
4. Pedrosa	86
5. Viñales	79
6. P. Espargaró	72
7. Barberá	58
8. Iannone	52
9. A. Espargaró	49
10. Laverty	48
11. Dovizioso	43
12. Bradl	37
13. Miller	33
14. Redding	32
15. Smith	32

WM-Stand Marken

1. Yamaha	178
2. Honda	160
3. Ducati	108
4. Suzuki	85
5. Aprilia	45

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	231
2. Movistar Yamaha MotoGP	224
3. Team Suzuki Ecstar	128
4. Monster Yamaha Tech3	104
5. Ducati Team	95
6. Octo Pramac Yakhnich	68
7. Avintia Racing	67
8. Aprilia Racing Team Gresini	66
9. Estrella Galicia 0,0 Marc Vds	51

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Perfekter Start von Lüthi von der Pole-Position aus. Aegerter P2 vor Zarco und Nakagami. Rins nur P10.

1. Runde: Lüthi, Aegerter, Lowes, Zarco, Nakagami, Morbidelli, Cortese, Baldassarri, Siméon und Rins sind die Top 10. Folger P11, Schrötter P14, Mulhauser P21. Raffin P24.

2. Runde: Lowes vor auf P2.

3. Runde: Aegerter zurück auf P3 vor Lowes. A. Pons stürzt.

4. Runde: Morbidelli stürmt auf P1 vor Lüthi und Aegerter.

5. Runde: Cortese P10, Folger P12, Schrötter P14, Mulhauser P22, Raffin P25. Rins nur P9.

7. Runde: Aegerter fällt hinter Zarco und Baldassarri auf P7 zurück.

8. Runde: Morbidelli, Nakagami und Lüthi 1 sec vor Zarco.

9. Runde: Nakagami vor auf P1.

10. Runde: Zarco schließt die Lücke zu den Top 3, packt Morbidelli und ist Dritter hinter Nakagami und Lüthi.

13. Runde: Nakagami 1 sec vor Morbidelli, Zarco und Lüthi.

15. Runde: Nakagami 3 sec vor Zarco, Morbidelli, Lüthi. Cortese P9, Aegerter P10, Folger P12, Schrötter P16, Raffin P20, Mulhauser P23.

17. Runde: Lüthi hat Grip-Probleme und fällt auf P6 zurück.

19. Runde: Lüthi stürzt auf P6.

20. Runde: Erste Regentropfen. Nakagami 2,5 sec vor Zarco und Morbidelli, Baldassarri, Lowes.

21. Runde: Zarco kommt näher an Leader Nakagami heran.

23. Runde: Regen, rote Flagge, Abbruch. Nakagami holt ersten GP-Sieg für Japan seit 2010, vor Zarco und Morbidelli. ♦ ML

GRAND PRIX VON HOLLAND – MOTO2 / Resultate

Assen/NL: 26. Juni 2016; 8. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 27 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Abbruch in der 22. von 24 Runden wegen einsetzenden Regens; Luft: 20 Grad, Asphalt: 23 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	21	34:33,948	1:38,005	25
2. Johann Zarco (F)	Kalex	21	+2,435	1:38,181	20
3. Franco Morbidelli (I)	Kalex	21	+5,670	1:38,163	16
4. Sam Lowes (GB)	Kalex	21	+7,069	1:38,327	13
5. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+7,883	1:38,163	11
6. Alex Rins (E)	Kalex	21	+9,215	1:38,171	10
7. Simone Corsi (I)	Speed-up	21	+9,482	1:38,410	9
8. Alex Márquez (E)	Kalex	21	+15,004	1:38,621	8
9. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	21	+15,227	1:38,448	7
10. Jonas Folger (D)	Kalex	21	+15,404	1:38,545	6
11. Xavier Siméon (B)	Speed-up	21	+16,374	1:38,841	5
12. Sandro Cortese (D)	Kalex	21	+16,567	1:38,462	4
13. Marcel Schrötter (D)	Kalex	21	+24,770	1:38,876	3
14. Danny Kent (GB)	Kalex	21	+25,017	1:38,635	2
15. Miguel Oliveira (P)	Kalex	21	+25,542	1:38,856	1
16. Julian Simón (E)	Speed-up	21	+25,729	1:38,625	-
17. Xavier Vierge (E)	Tech3	21	+34,115	1:39,039	-
18. Jesko Raffin (CH)	Kalex	21	+34,180	1:39,218	-
19. Mattia Pasini (I)	Kalex	21	+34,764	1:39,149	-
20. Remy Gardner (AUS)	Kalex	21	+41,438	1:39,574	-
21. Isaac Viñales (E)	Tech3	21	+42,058	1:39,435	-
22. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	21	+48,683	1:39,613	-
23. Edgar Pons (E)	Kalex	21	+56,096	1:39,746	-

Nicht klassiert:

- Thomas Lüthi (CH)	Kalex	18	+3 Rdn.	1:38,281	-
- Luca Marini (I)	Kalex	17	+4 Rdn.	1:38,892	-
- Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	14	+7 Rdn.	1:39,031	-
- Axel Pons (E)	Kalex	4	+17 Rdn.	1:39,540	-

Durchschnittstempo des Siegers: 165,5 km/h

Schnellste Runde: Takaaki Nakagami (J), 13. Runde, in 1:38,055 min (= 166,7 km/h)

Nächstes Rennen: 17. Juli 2016, Sachsenring/D

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Lüthi	1:37,954
2. Zarco	1:38,402
3. Aegerter	1:38,449
4. Lowes	1:38,494
5. Morbidelli	1:38,544
6. Nakagami	1:38,615
7. Cortese	1:38,631
8. Rins	1:38,873
9. Folger	1:39,076
10. Baldassarri	1:39,259
11. Oliveira	1:39,294
12. Pasini	1:39,322
13. A. Márquez	1:39,337
14. Siméon	1:39,432
15. Simon	1:39,513
16. Corsi	1:39,555
17. Schrötter	1:39,647
18. Kent	1:39,663
19. A. Pons	1:39,778
20. Syahrin	1:39,840
21. Marini	1:40,545
22. Mulhauser	1:40,933
23. Raffin	1:40,935
24. Viñales	1:41,119
25. Vierge	1:41,898
26. Gardner	1:42,629
27. E. Pons	1:44,229

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	126	13. A. Pons	34
2. Rins	126	14. Siméon	28
3. Lowes	121	15. Oliveira	24
4. Lüthi	93	Ferner:	
5. Nakagami	78	16. Schrötter	22
6. Morbidelli	66	19. Cortese	14
7. Folger	63	26. Raffin	2
8. Syahrin	60	27. Mulhauser	1
9. Corsi	59		
10. Aegerter	59	WM-Stand Konstrukteure	
11. Salom	37	1. Kalex	200
12. Baldassarri	36	2. Speed-up	72
		3. Tech3	6



PEGGY REICH

Lüthi riskierte zu viel und stürzte auf der Jagd nach Lowes

Grand Prix der Niederlande - Moto2

Lüthi verliert den Kontakt



Moto2-Podest: Johann Zarco, Takaaki Nakagami, Franco Morbidelli



Nakagami: Japan erlöst



Folger, Cortese in den Top 12

Von MARKUS LEHNER

Nach dem Ausfall von Tom Lüthi in Assen deutet vieles darauf hin, dass Weltmeister Johann Zarco, Alex Rins und Sam Lowes den Moto2-WM-Titel 2016 unter sich ausmachen werden.

Für den Schweizer Tom Lüthi war im Vorfeld des GP Assen klar, dass er unbedingt Punkte auf Johann Zarco, Alex Rins und Sam Lowes gutmachen musste, wenn er im Kampf um die WM-Krone nicht den Anschluss verlieren wollte. Mit der Pole-Position und Topzeiten im Training untermauerte der Schweizer, der bei den MotoGP-Tests von KTM in der Vorwoche eine starke Vorstellung zeigte, sein Ziel. «Ich will hier gewinnen oder zumindest auf dem Podest stehen», machte Lüthi vor dem Rennen klar.

Mit einem perfekten Start übernahm Lüthi die Führung, direkt hinter ihm folgte als idealer Schutzschild sein Teamkollege Dominique Aegerter. Doch schon nach zwei Runden war die Schweizer Doppel-führung Geschichte. Aegerter wurde Rang um Rang nach hinten gereicht, auch Lüthi konnte die hohe Pace von Nakagami, Zarco und Morbidelli nicht mitgehen. «Wir haben nichts am

Set-up im Vergleich zum Warm-up geändert, aber das Bike fühlte sich viel nervöser an», klagte Lüthi, «ich wusste schon früh, dass ich nicht ganz vorne mitkämpfen konnte.»

Als auch Lowes mit einem harten Manöver an ihm vorbeiging und Lüthi neben die Strecke drängte, versuchte es der Schweizer mit der Brechstange und übertrieb es dabei. Lüthi stürzte bei einsetzendem Regen (das Regen wurde in der 23. von 24 Runden abgebrochen) und liegt nun 33 Punkte hinter Zarco und Rins sowie 28 Zähler hinter Lowes zurück.

Nakagami erlöst Japan

Erfolgreicher war Takaaki Nakagami, der eine Klasse für sich war und den ersten GP-Sieg für Japan seit 2010 (Yuki Takahashi) holte. «Ich musste III GP lang auf diesen ersten Sieg warten», freute sich Nakagami. «Ich war relaxed, denn ich spürte sofort, dass ich eine enorm hohe Pace gehen konnte. Aber erst in der zweiten Hälfte habe ich richtig angegriffen.»

Weltmeister Zarco hielt sich mit Platz 2 und der Übernahme der WM-Führung schadlos. «Die Fights haben Spaß gemacht. Nakagami war heute zu schnell, ich freue mich für ihn. Denn der erste GP-Sieg ist immer etwas Spezielles.» ♦

Grand Prix der Niederlande - Moto2

Magere Ausbeute

Von MARKUS LEHNER

Thomas Lüthi verlor durch seinen Sturz den Anschluss an das WM-Spitzentrio Zarco, Rins und Lowes. Auch **Dominique Aegerter** fiel trotz Rang 9 in der WM-Tabelle auf Rang 10 zurück. **Jonas Folger**, **Sandro Cortese** und **Marcel Schrötter** holten zwar alle Punkte, rissen dabei aber keine Bäume aus.

Tom Lüthi (Sturz)

«Ich bin extrem enttäuscht. Ich hatte im Rennen einfach nicht mehr den nötigen Speed, damit ich um den Sieg hätte mitkämpfen können. Keine Ahnung, warum mein Motorrad immer nervöser wurde. Wir hatten im Vergleich zum Samstagmorgen nichts geändert, und da hatte alles perfekt funktioniert. Lowes hat mich einmal von der Strecke gedrückt. Danach wollte ich wieder aufholen und bin trotz der ersten Regentropfen volles Risiko gefahren. Dann bin ich ausgerutscht. Damit das klar ist: Die WM dauert noch lange, und wir werden reagieren.»

Dominique Aegerter (9.)

«Die ersten zwei Runden mit Tom an der Spitze waren fantastisch. Aber ich begriff rasch, dass es kein Wunder geben würde. Ich denke, dass wir hinten mit zu hohem Reifenluftdruck gefahren sind. Vor allem beim Beschleunigen verlor ich Zeit und konnte das Bike an den Kurveneingängen nicht richtig kontrollieren.»

Jonas Folger (10.)

«Der Start war okay, aber danach habe ich mich schwergemacht. Ich konnte den Speed der Spitze nicht mitgehen. Ich hatte extreme Probleme mit dem Grip und am Kurveneingang. Als bei den anderen die Reifen



Da war die Interwetten-Welt noch in Ordnung: Lüthi (#12) führt vor Teamkollege Aegerter (#77), Lowes (#22) und Morbidelli (#21)

langsam abgebaut haben, konnte ich mich etwas nach vorne kämpfen. Wir sind ganz klar unzufrieden. Seit Jerez funktioniert es nicht mehr. Egal ob mit neuen oder gebrauchten Reifen, ich finde das Vertrauen nicht. Für den Sachsenring werden wir Änderungen an der Gabel und der Schwinge vornehmen.»

Sandro Cortese (12.)

«Mir sind zwei Fehler passiert. Gleich zu Beginn bin ich ge-

rutscht und habe viel verloren. Danach produzierte ich aus der Strubben-Kurve heraus im ersten Gang fast einen Highsider und bin aus dem Rhythmus gekommen. Ich bin zu lange hinter Aegerter hängen geblieben, sonst hätte ich mit Rins und Corsi mithalten können.»

Marcel Schrötter (13.)

«In den ersten Runden mit den neuen Reifen fühlte ich mich nicht sehr wohl, ich konnte

nicht an Rins und Folger drangleiben. Gegen Ende mit abbaudenden Reifen lief es besser. Schade, dass der Regen kam und abgebrochen wurde. Immerhin kam ich noch an Kent vorbei. Aber wir müssen uns weiter steigern.»

Jesko Raffin (18.)

«Nach dem Verlust von Luis in Barcelona war es nicht einfach, hier in Assen wieder in den Tritt zu kommen. Es lief vor al-

lem im Training überraschend gut, die Konzentration war voll da. Beim Abbruch war ich 17., aber in der gewerteten 21. Runde leider erst auf Rang 18.»

Robin Mulhauser (22.)

«Nach dem Start war ich in der richtigen Gruppe drin. Aber da ich eine Sekunde schneller fuhr als im Training, passte das Setup nicht zum höheren Rhythmus. Der Grip ließ bereits nach drei Runden stark nach.» ♦



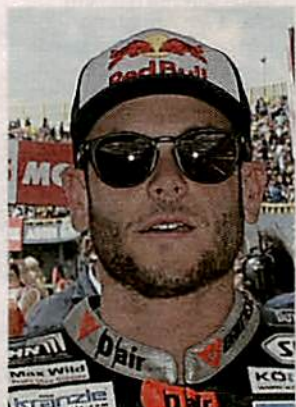
Lüthi: «Ging volles Risiko»



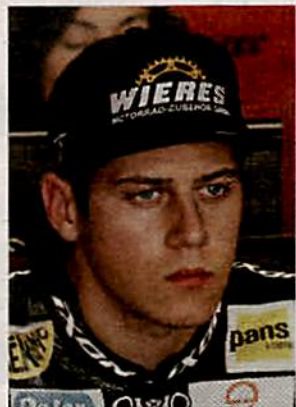
Aegerter: «Luftdruck zu hoch»



Folger: «Klar unzufrieden»



Cortese: «Zwei Fehler drin»



Schrötter: «Rennen zu kurz»

Moto2/MotoGP

Lüthi: Dauergrinsen



Tom Lüthi auf der KTM RC16: «Ganz anderes Fahren als Moto2»

Letzten Montag testete Tom Lüthi in Mugello die MotoGP-KTM. «Ich muss schon zugeben, dass ich seither ein MotoGP-Dauergrinsen im Gesicht habe», meinte er noch am Assen-Wochenende. «Es kommen unheimliche Emotionen auf bei all der Power und den Möglichkeiten. Für mich war natürlich alles ganz neu. Ich habe mich so gut es geht bei dem Team erkundigt, aber erfahren muss man es trotzdem selbst. Es ist schon krass. Die Linienwahl ist ganz anders, bei dem Tempo sind die Bremszonen viel länger, es ist ein ganz anderes Fahren. Aber ich konnte mich

schnell dran gewöhnen, und es war cool. Nachdem ich mich an das Bike gewöhnt hatte, konnte ich dann beginnen, für das Team zu arbeiten.»

Wenn Lüthi nach diesem Test auch noch mehr Lust auf MotoGP bekommen hat, wird er nicht mit Gewalt in diese Klasse wechseln. «Das Material muss konkurrenzfähig sein», stellt er klar. Es könnte in Zukunft ein KTM-Kundenteam geben, vielleicht schon 2018. «Einen deutschsprachigen Spitzenfahrer in so einem Team zu haben, wäre für uns sehr interessant», meint KTM-Rennchef Pit Beirer. ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Bastianini startet gut von der Pole-Position, aber erst sticht Migno (von P2) in Führung, dann übernimmt Fenati (P4).

1. Runde: Fenati führt vor Bastianini, Bagnaia, Rodrigo und WM-Leader Brad Binder. Öttl verliert nach dem Start (15.) vier Plätze.

2. Runde: Rodrigo (P3) stürzt, reißt Quartararo mit.

3. Runde: Jetzt führt Bagnaia den GP an.

4. Runde: Öttl in den Top 15.

5. Runde: Wieder Fenati vorne.

6. Runde: Di Giannantonio führt.

7. Runde: Erneut liegt Fenati vorne.

8. Runde: Bagnaia holt die Führung zurück.

9. Runde: Migno übernimmt die Spitze.

10. Runde: Bulega geht in Front.

11. Runde: Migno vorne.

12. Runde: Fenati erobert die Spitzenposition zurück.

13. Runde: Bagnaia wieder vorn.

14. Runde: Fenati holt sich P1 zurück. Zuvor verhindert Binder auf P2 liegend einen Highsider, fällt aber auf P13 zurück.

15. Runde: Bagnaia in Front. Öttl nun in den Top 10.

16. Runde: Fenati geht erneut in Führung.

17. Runde: Öttl auf Platz 9.

18. Runde: Bagnaia übernimmt erneut den Lead. Öttl fällt auf P11 zurück.

19. Runde: Der Kampf an der Spitze ist eng. Erst kämpft sich Fenati von P3 auf P1 vor. Vor der Schlusschikane führt noch Migno, aber im Schlusspurt holt sich Bagnaia seinen ersten GP-Sieg. Öttl wird Elfter. ♦ WHJ

Qualifying

1. Bastianini	1:42,463
2. Migno	1:42,516
3. Bulega	1:42,529
4. Fenati	1:42,582
5. B. Binder	1:42,599
6. Guevara	1:42,644
7. Bendsneyder	1:42,655
8. Quartararo	1:42,703
9. Di Giannantonio	1:42,724
10. Bagnaia	1:42,746
11. Rodrigo	1:42,792
12. Dalla Porta	1:42,887
13. Antonelli	1:42,911
14. Danilo	1:42,959
15. Öttl	1:42,968
16. Canet	1:43,214
17. Locatelli	1:43,235
18. Mir*	1:43,368
19. Loi	1:43,399
20. D. Binder	1:43,407
21. McPhee	1:43,515
22. Herréra	1:43,641
23. Masbou**	1:43,647
24. Pawi***	1:43,692
25. Kornfeil	1:43,692
26. Suzuki	1:43,754
27. Arenas	1:43,873
28. Valtulini	1:44,699
29. Norrodin	1:45,024
30. Spiranelli	1:45,149
31. Petrarca	1:45,153
32. Webb	1:45,225

Gridstrafen: *+3 Pos. (langsames Fahren/3. Freies Training); **+3 Pos. (langsames Fahren/2. Freies Training); ***+4 Pos. (langsames Fahren/3. Freies Training);

GRAND PRIX DER NIEDERLANDE – Moto3 / Resultate

Assen (NL): 26. Juni 2016; 8. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 99,924 km über 22 Runden à 4,542 km; 32 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 18 Grad, Asphalt: 28 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	22	38:11,535	1:43,202	25
2. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	22	+0,039	1:43,018	20
3. Andrea Migno (I)*	KTM	22	+0,018	1:43,097	16
4. Romano Fenati (I)	KTM	22	+0,084	1:43,326	13
5. Niccolò Antonelli (I)	Honda	22	+0,136	1:43,216	11
6. Jules Danilo (F)	Honda	22	+0,161	1:43,125	10
7. Nicolò Bulega (I)	KTM	22	+0,826	1:43,297	9
8. Joan Mir (E)	KTM	22	+0,839	1:43,192	8
9. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	22	+1,023	1:43,298	7
10. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	22	+1,038	1:43,315	6
11. Philipp Öttl (D)	KTM	22	+1,153	1:43,158	5
12. Brad Binder (RSA)	KTM	22	+12,169	1:43,236	4
13. Jakub Kornfeil (CZ)	Honda	22	+15,641	1:43,582	3
14. María Herréra (E)	KTM	22	+18,518	1:43,909	2
15. Livio Loi (B)	Honda	22	+18,549	1:43,917	1
16. John McPhee (GB)	Peugeot	22	+18,602	1:43,612	-
17. Darryn Binder (RSA)	Mahindra	22	+36,919	1:43,943	-
18. Stefano Valtulini (I)	Mahindra	22	+41,562	1:44,052	-
19. Adam Norrodin (MAL)	Honda	22	+41,647	1:44,290	-
20. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	22	+54,639	1:45,224	-
21. Fabio Spiranelli (I)	Mahindra	22	+55,295	1:45,525	-
22. Danny Webb (GB)	Mahindra	22	+1:04,271	1:45,454	-

* plus 1 Position (Abkürzen im Schlusspurt)

Nicht klassiert:

Enea Bastianini (I)	Honda	18	+4 Rdn.	1:43,204	-
Andrea Locatelli (I)	KTM	18	+4 Rdn.	1:44,622	-
Alexis Masbou (F)	Peugeot	12	+10 Rdn.	1:43,750	-
Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	12	+10 Rdn.	1:43,606	-
Juanfran Guevara (E)	KTM	7	+15 Rdn.	1:43,438	-
Aron Canet (E)	Honda	6	+16 Rdn.	1:42,778	-
Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	1	+21 Rdn.	-	-
Fabio Quartararo (F)	KTM	1	+21 Rdn.	-	-
Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	1	+21 Rdn.	-	-
Albert Arenas (E)	Mahindra	0	+22 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 156,9 km/h

Schnellste Runde: Canet, Runde 3 in 1:42,778 min (= 159,0 km/h)

Nächster Grand Prix: 17. Juli 2016, Sachsenring (D)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. B. Binder	151
2. Navarro	103
3. Fenati	93
4. Bagnaia	79
5. Bulega	75
6. Antonelli	63
7. Mir	50
8. Bastianini	49
9. Di Giannantonio	47
10. Kornfeil	45
11. Quartararo	39
12. Migno	37
13. Danilo	34
14. Canet	33
15. Öttl	32

16. Locatelli	30
17. Pawi	29
18. Guevara	25
19. Loi	22
20. Ono	20
21. Bendsneyder	14
22. McPhee	10
23. Martin	10
24. Dalla Porta	7
25. Rodrigo	6

WM-Stand Konstrukteure

1. KTM	172
2. Honda	164
3. Mahindra	91
4. Peugeot	10



Premieren: Sieg für Bagnaia...



...und erstes Podest für Migno

NACHRICHTEN

Und wieder ein Öhlins-Update

Moto2 Vom 26. bis 27. Juli wird es auf dem Red Bull Ring einen zweitägigen Moto2-Test geben. Dabei bekommt das Intact-Team wieder neue Teile von Öhlins. «Es kommt eine Gabel mit einem völlig neuen System. Für hinten bekommen wir auch andere Setting-Pakete. Öhlins gibt unheimlich Gas, es ist schon das vierte Update für die Gabel in diesem Jahr», verrät Teamchef Jürgen Lingg.

Aegerter: Zwei Flüge nach Suzuka

Moto2/Endurance-WM Dominique Aegerter wird übernächste Woche nach Japan fliegen, um mit F.C.C./TSR-Honda für das Acht-Stunden-Rennen in Suzuka zu testen. Seine Kollegen in dem Team, mit dem er letztes Jahr Zweiter wurde, werden Patrick Jacobsen und Kazuma Watanabe sein. Auch Vorjahressieger Pol Espargaró und Katsuyuki Nakasuga werden wieder starten, mit Yamaha-SBK-Werksfahrer Alex Lowes. ♦ IP

KOMPAKT

Moto2 KTM will das von WP geführte Moto2-Projekt schon nächstes Jahr in der Moto2-WM einsetzen. «Im Moment sieht es so aus, dass wir, wenn auch auf kleiner Flamme, ein eigenes Einmann-Team machen», verrät KTM-Rennleiter Pit Beirer. «Dort hätten wir die Möglichkeit, einen unserer jetzigen Moto3-Fahrer weiter zu betreuen.»

Moto2 Stefan Kiefer war mit den Leistungen seiner beiden Piloten nur teilweise zufrieden. «Sie haben zwar beide gepunktet, aber Miguel Oliveira hat zum Schluss ein Armpump-Problem bekommen, so bekam er Probleme beim Bremsen. Danny Kent hatte zum Schluss einen guten Rhythmus – was ihn angeht, waren wir zufrieden.»

Moto2 Takaaki Nakagamis Triumph war der erste GP-Sieg eines Japaners seit dem Barcelona-GP am 7. Juli 2010. Damals hatte Yuki Takahashi mit der Tech3-Moto2 gewonnen. Es war der letzte GP-Sieg dieser Konstruktion. ♦ IP

Grand Prix der Niederlande - Moto3

Frust und Lust

Unverhofft kommt oft. Moto3-WM-Leader Brad Binder hätte beim GP der Niederlande den Punktevorsprung wegen der Absenz seines größten Widersachers Jorge Navarro massig ausbauen können. Aber der Südafrikaner bezog das schlechteste Resultat seit zehn Rennen.

Navarro dürfte nach dem WM-Lauf in Assen insgeheim aufgeatmet haben. Der Spanier war nach seinem Sieg drei Wochen zuvor in Barcelona (E) beim Kartfahren verunglückt und brach sich dabei das linke Schien- sowie Wadenbein. Der nach wie vor WM-Zweite war deshalb am vergangenen Wochenende zum Zuschauen verdammt – eine verdammte harte Nuss, wenn der größte Konkurrent in der laufenden Saison von Erfolg zu Erfolg eilt. WM-Leader Brad Binder hatte vor dem Wochenende in Assen jedes der zuvor sieben Rennen auf dem Podest beendet – dreimal als Sieger. Das WM-Konto des Südafrikaners wurde aber

beim GP der Niederlande um lediglich vier magere Punkten aufgestockt – der Vorsprung auf Navarro hat sich fast unmerklich auf 48 Zähler vergrößert.

Binder bezog in Assen mit Rang 12 das schlechteste Resultat seit zehn Rennen oder seit dem Australien-GP vergangenen Jahres, weil er in der 16. von 22 Runden fast von seiner KTM ausgehebelt wurde, sich akrobatisch rettete, sich über das feuchte Grün zurück auf die Piste «ackerte», damit aber reichlich Zeit auf die Spitzengruppe verlor. «Ich habe beim Kurvenausgang im Zweikampf zu früh Gas gegeben – und bin fast gestürzt. Ich musste ins Gras ausweichen, wollte eigentlich durch die Boxenstraße zurück auf die Strecke. Aber ein Kameramann hat mich davon abgehalten, was letztlich gut war», erinnerte sich Binder an sein Schreckmoment. «Es gibt immer Rennen, bei denen nicht alles rundläuft», meinte Teamchef Aki Ajo achselzuckend zum Missgeschick seines Schützlings.



Sieganwärter: Bagnaia vor Fenati, Bastianini und Brad Binder



WM-Leader Binder im Grünen



Podest verpasst: Fenati, Bulega

Andere feierten: Der 19-jährige Italiener Francesco Bagnaia bescherte sich und dem Motorrad-Herseller Mahindra den ersten GI-Sieg: «Ich konnte das gar nicht glauben, als ich als Erster abgewunken wurde.» Da

kommt noch mehr, ist Mahindra-CEO Mufaddal Choonia überzeugt: «Jetzt haben wir diese Hürde endlich genommen. Das gibt uns Inspiration und Motivation für noch mehr Erfolge in der Zukunft.» ♦ WHJ

Philipp Öttl

Fortschritt nach Zwangspause



Unerwartet angriffslustig: Öttl jagt schon wieder die Spitze

Die dreiwöchige Pause zwischen den WM-Läufen in Barcelona und Assen bekam Philipp Öttl gut. Der einzige Deutsche in der Moto3-WM wurde beim Grand Prix der Niederlande zwar nur Elfter, machte aber trotzdem einen Riesenschritt Richtung Spitze.

Beim Grand Prix von Katalonien Anfang Juni verlor Öttl auf Rang 17 noch über eine halbe Minute auf Sieger Jorge Navarro (E). Der Deutsche musste nach seinem Handgelenks-

bruch beim WM-Lauf in Le Mans (F) fast einen Monat zuvor und der Zwangspause beim GP in Mugello (I) der Schmerzen wegen noch immer auf die Zähne beißen. Auch die Beweglichkeit seiner rechten Hand war noch eingeschränkt. Es war eine mutige Entscheidung des 20-jährigen KTM-Piloten, in Barcelona zu fahren.

Nur noch eine Sekunde

Vergangenes Wochenende blieb Öttl beim Klassiker in Assen nur noch rund eine Sekunde hinter Sieger Francesco

Bagnaia (I) zurück. «Wir können mit seiner Steigerung zufrieden sein», meinte denn auch Papa und Teamchef Peter Öttl. Dass es seinem Junior bei so wenig Rückstand nicht zu einer besseren Position im dichten Pulk reichte, führte der Senior auf die Verletzung zurück: «In Assen war Philipp mit 90 Prozent unterwegs. Beim Heimrennen auf dem Sachsenring (17. Juli; Anm. der Red.) wird er wieder zu 100 Prozent fit sein.»

Letzten Sonntag sah es aber vorerst nicht nach einer Steigerung aus. Philipp Öttl lag nach der ersten von 22 Runden auf Rang 19 – und hatte damit seit dem Start bereits vier Plätze verloren. Nach vier Runden hatte sich der Deutsche zwar in die Punkteränge vorgekämpft (Rang 15), lag aber bereits rund vier Sekunden hinter der Spitze um Bagnaia zurück. «Das Rennen war zu Beginn brutal. Der Start war durchwachsen, das hat mich ein paar Positionen gekostet», erklärte Öttl später.

In Runde 10 hatte er sich, alleine unterwegs, wieder an die

auf 13 Fahrer reduzierte Spitzengruppe herangekämpft. «Bis zu diesem Zeitpunkt war ich mit dem Rennen echt zufrieden. Als ich aber an der Gruppe dran war, verlor ich etwas den Rhythmus. Ich bin auf der Bremse einfach noch nicht stark genug. Als ich alleine unterwegs war, ging sich das noch aus, da fährt man einfach sauberer, kann in den Kurven auch den Schwung mitnehmen. Aber vorne, in den Zweikämpfen, bremsst du einfach später», erklärte Philipp Öttl.

Rüsten für den Heim-GP

Unterm Strich beschloss er den GP der Niederlande zufrieden: «Im Vergleich zum Rennen in Barcelona war das ein großer Schritt vorwärts. Ehrlich, ich hätte nicht gedacht, dass das so funktioniert.» Natürlich sei er zwischenzeitlich auf dem Motorrad unterwegs gewesen, «aber das ist noch keine Garantie, dass es auch im Rennen hinhaut». Bis zum Heim-GP auf dem Sachsenring bleiben drei Wochen: Öttl weiß, woran er arbeiten muss. ♦ WHJ/IP

NACHRICHTEN

Spanischer Doppelsieg im Regen

MotoGP Rookies Cup Der 15-jährige Raul Hernandez gewann in Assen beide Rennen und schob sich in der Gesamtwertung mit 69 Punkten auf den zweiten Platz hinter dem Japaner Ayumu Sasaki (78 Punkte). Im ersten Rennen spielte auch der 16-jährige Deutsche Kevin Orgis eine Hauptrolle. Er musste aus der letzten Reihe starten, wurde aber schließlich Fünfter. Im zweiten Rennen kämpfte Orgis wieder bis zur letzten Runde um P5, rutschte aber in die Wiese. Matthias Meggle wurde im ersten Rennen Zehnter, nachdem er bereits bis Platz vier vorgefahren war und dann stürzte. Im zweiten Rennen legte er sich in der sechsten Runde nieder, konnte dann aber nicht mehr weiterfahren. «Ich bin halt kein Regenspezialist», gestand der 15-jährige Allgäuer.

Hoffen auf den Sachsenring

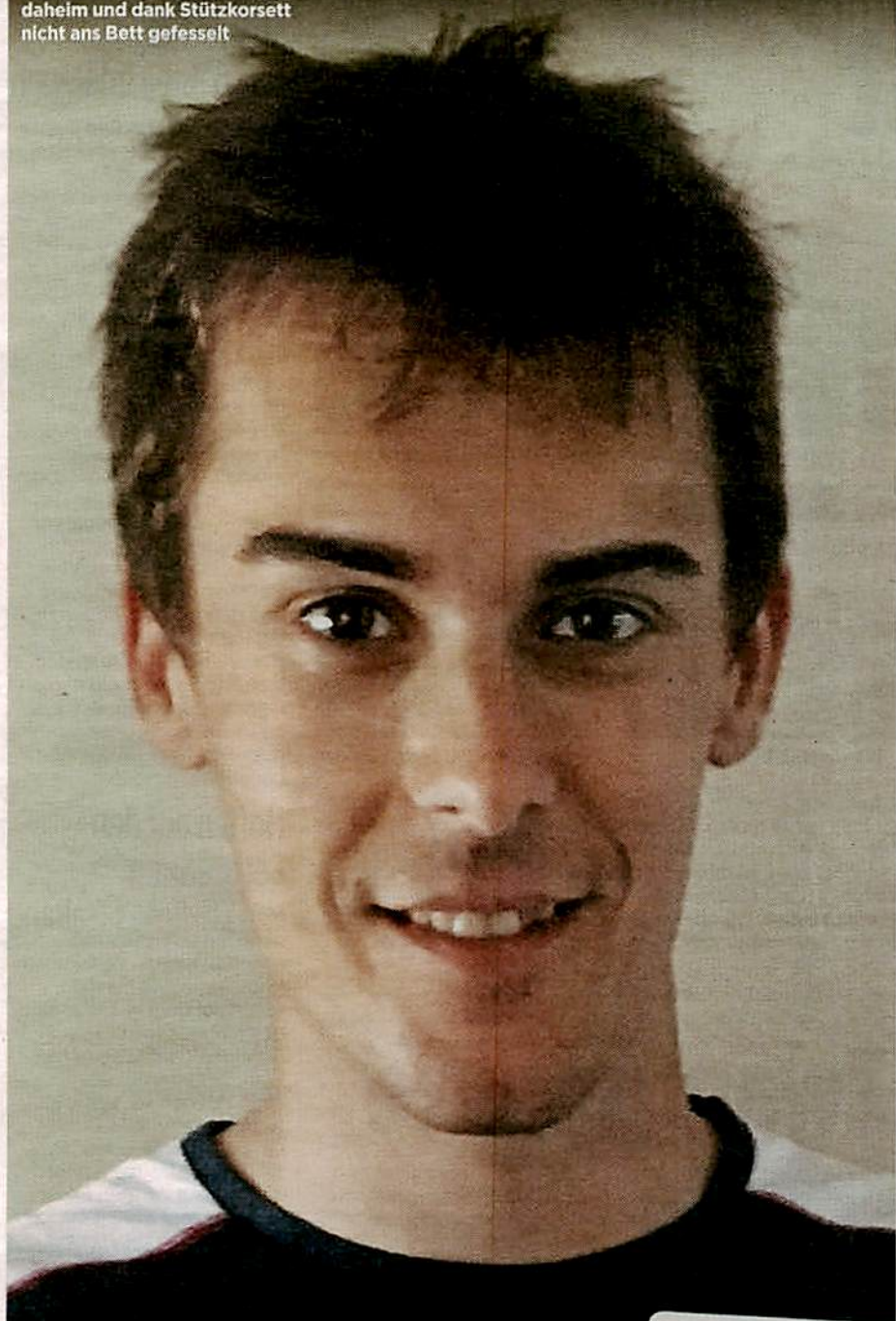
Moto3 Das Saxoprint-Peugeot-Team verpasste in Assen knapp die WM-Punkte. Dabei lag Alexis Masbou schon auf dem 14. Platz, als sich Mahindra-Pilot Tatsuki Suzuki niederlegte und den Franzosen dabei mitriss. John McPhee verpasste als 16. den letzten WM-Punkt um ganze fünf Hundertstel Sekunden. Das Team sieht dem GP auf dem Sachsenring in doppelter Hinsicht mit großen Hoffnungen entgegen: Für ihr Heimrennen hat Mahindra das lang ersehnte neue Getriebe homologiert, mit dem man hofft, die Probleme dauerhaft beheben zu können. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Moto3** Bo Bendsneyder, MotoGP-Rookies-Cup-Sieger 2015, erreichte mit P9 bei seinem Heim-GP sein bislang bestes GP-Ergebnis. Dabei schlug er sich wacker in der großen Führungsgruppe.

»»» **Moto3** Lorenzo Dalla Porta hat sich endgültig für die Moto3-WM empfohlen. In Mugello wurde er als Ersatzfahrer von Philipp Öttl 15., in Assen ersetzte er den verletzten Jorge Navarro bei Estrella Galicia und wurde Zehnter. ♦ IP

Markus Reiterberger: Wieder daheim und dank Stützkorsett nicht ans Bett gefesselt



Markus Reiterberger

«Erst völlig ausheilen lassen»

Zur Person Markus Reiterberger

Geburtsstag 9. März 1994
Geburtsort Obing (D)
Herkunftsland Deutschland

WM-KARRIERE

- 2004 Meister ADAC Minibike Cup Einsteigerklasse
- 2005 2. ADAC Minibike Cup Nachwuchs
- 2006 Meister ADAC Minibike Cup Nachwuchsklasse
- 2007 8. MotoGP Rookies Cup (KTM)
- 2008 11. MotoGP Rookies Cup (KTM)
- 2009 4. Yamaha R6 Dunlop Cup
- 2010 Meister Yamaha R6 Dunlop Cup
- 2011 8. FIM Superstock 1000 Cup (BMW)
- 2012 6. FIM Superstock 1000 Cup (BMW)
- 2013 Meister IDM Superbike (BMW)
- 2014 3. IDM Superbike (BMW)
- 2015 Meister IDM Superbike (BMW)
- 2016 zurzeit 12. Superbike-WM (BMW)

HOBBYS

Speedway, Motorräder restaurieren

Von IMRE PAULOVITS

Markus Reiterberger wurde letzte Woche Mittwoch wieder nach Hause transportiert. Im MSA-Interview erklärt der 22-jährige Superbike-Pilot, wie es nun weitergeht.

Wie geht es dir?

MARKUS REITERBERGER: Den Umständen entsprechend gut. Ich habe noch Schmerzen, aber dank des Korsetts muss ich zum Glück nicht auf dem Rücken liegen, sondern kann mich auch setzen und rumgehen. Beim Liegen kann ich es ausziehen. Es geht also.

Wie war dein Transport aus Italien nach Hause?

Am Mittwoch gegen Mittag kam ein Rettungswagen aus Rosenheim in Riccione an, und ich hatte einen super Transport. Wir waren in sechs bis sieben Stunden daheim. Es war richtig angenehm, denn die Trage, auf der ich gelegen habe, war luftgefedert,



«Noch einen zweiten gebrochenen Wirbel gefunden.»

MARKUS REITERBERGER

und ich habe keine Schmerzen gehabt. Die zwei Mädels, die gefahren sind, haben sich auch super um mich gekümmert, und ich bin gut in Bad Aibling im Krankenhaus angekommen. Dort habe ich mich noch einmal durchchecken lassen, am Donnerstag konnte ich dann nach Hause.

Hat das Krankenhaus in Bad Aibling die Diagnose der Italiener bestätigt?

Sie haben mir gesagt, dass in Italien alles richtig gemacht

wurde und auch das Korsett richtig ist. Es wurde aber noch ein Wirbelbruch übersehen. Sie haben festgestellt, dass auch der zehnte Brustwirbel gebrochen ist. Aber beide Brüche sind ähnlich und beide sind stabil. Sie sind beide an der Vorderkante der Wirbelsäule und nicht im Bereich des Rückenmarks. Es besteht keine Gefahr, und alles ist stabil. Ich muss jetzt vier bis sechs Wochen das Korsett tragen und mich schonen. Ich darf mich nicht belasten, keinen Sport machen.

Wie sieht dein weiterer Plan aus?

Ich gehe alle zwei Wochen zum Röntgen und schaue, wie die Heilung verläuft. Nach den sechs Wochen wollen wir dann sehen, wie es geht, und was wir machen können. Die gesamte Heilung wird sicherlich zwei

bis drei Monate brauchen. Erst wenn alles wieder zu hundert Prozent sicher ist, werde ich wieder auf das Motorrad steigen. Es ist sicherlich besser, dass man zwei bis drei Monate keine Leistung bringen kann, als dass man später sein ganzes Leben Rückenschmerzen hat oder noch schlimmer. Deshalb werde ich es sicher gut auskurieren. Mein Sportarzt aus Obing wird zusammen mit meinem Physiotherapeuten erst einmal die blauen Flecken auf meinem Rücken und den Bluterguss auf meinem Gesäß behandeln, denn das ist derzeit das Hauptthema, das mir die meisten Schmerzen verursacht. Dann werden wir die weitere Vorgehensweise besprechen. Man kann die Knochenheilung mit verschiedenen Mitteln wie Magnetfeld beschleunigen. Wenn ich dann das Korsett wieder los bin, will ich mit meinem Sportdoktor und meinem Fitnesstrainer aus Obing einen Plan

entwickeln. Ich werde mit einem Liegerad anfangen. Mein Physiotherapeut wird mich auch so behandeln, dass ich die Rückenmuskeln nicht komplett verliere.

Wie hat sich der Sturz ereignet?

Das Ganze war etwas unglücklich. Ich hatte einen super Start, dann habe ich gleich zwei Fahrer überholt. Wir hatten im Warm-up noch etwas gefunden, ich fühlte mich super auf dem Motorrad und war mir sicher, dass ich ein gutes Rennen zeigen kann. Nach der Gegengeraden habe ich dann Hayden ausgebremst, habe dabei eigentlich früher gebremst als normal, ich habe die Bremse aber lösen müssen, damit ich sicher an Hayden vorbei bin. Ich habe bis Kurvenmitte leider den Speed nicht genügend reduzieren können, war vielleicht 2 bis 3 km/h schneller als sonst und konnte deshalb die Linie nicht halten. Dann habe ich mich mit dem Motorrad von Davies verhakt, das Hinterrad war noch leicht, und ich hatte einen Riesen-Highsider.

Glaubst du, dass du in der Lausitz wieder fahren kannst?

Ich will es unbedingt schaffen, und es ist auch realistisch. Bis dahin sind es genau drei Monate. Aber ich mache es nur, wenn ich zu hundert Prozent sicher sein kann, dass alles verheilt ist und genauso stabil wie zuvor. Ansonsten ist mir das zu gefährlich. Ich will nicht riskieren, dass ich mein Leben lang im Rollstuhl sitze. Zum Glück ist es diesmal nicht so schlimm gewesen, aber man darf gerade jetzt nichts riskieren. Ob ich auf dem Lausitzring fahren kann, und ob ich schnell fahren kann, wird sich vor Ort zeigen. Wenn ich schon mal fahren kann, werde ich glücklich sein. Ob ich zu hundert Prozent fit bin und auch auf dem Niveau fahren kann wie zuvor, kann ich momentan noch nicht abschätzen. ♦

Superbike-WM

Sykes wieder Schnellster



Tom Sykes: Beim Test den Misano-Rundenrekord unterboten

Wieder einmal war Tom Sykes bei einem Superbike-WM-Test Schnellster. Diese Form will er mit nach Laguna Seca nehmen.

Nachdem Tom Sykes in Misano in beiden Rennen knapp von seinem Teamkollegen Jonathan Rea besiegt wurde, war der Superbike-Weltmeister von 2013 ganz wild darauf, mit seiner 2016er-Kawasaki ZX-10R wieder zu testen, um das Paket weiter zu verbessern. Nach 76 Runden und der Bestzeit – schneller als der Rundenrekord – war der Brite zufrieden: «Der Test war eigentlich zu gut, denn jetzt denke ich immer darüber nach, wie es im Rennen hätte sein können», so der 30-Jährige. «Wir haben in über 70 Runden wichtige Informationen sammeln können, und ich bin glücklich, dass wir wie-

der einen Schritt nach vorn gemacht haben.»

Ebenso glücklich war Leon Camier, der seine Zeit aus dem Rennen um über sieben Zehntelsekunden verbessern konnte: «Wir haben eine neue Versteifung im Lenkkopfbereich probiert, der hat viel gebracht», so der MV-Agusta-Pilot. Althea-BMW ließ nach Markus Reiterbergers Sturz Raffaele de Rosa das Superbike fahren, der Italiener kam auf ansehnliche Zeiten.

Überglücklich war auch Dominic Schmitter, der bei Grillini erstmals das 2016er-Modell der Kawasaki ZX-10R fahren konnte: «Das Motorrad ist so viel besser auf den Linien zu halten, und es ist viel stabiler als das Vorjahresmodell», sprudelte es aus Schmitter heraus. «Jetzt will ich das-Bike in Laguna Seca im Rennen fahren.» ♦ IP



Raffaele de Rosa auf Superbike



Schmitter mit 2016er-Kawasaki

TESTZEITEN SUPERBIKE-WM / Misano

Fahrer	Motorrad	Bestzeit (Runden)
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	1:34,674 (76)
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	1:34,777 (51)
3. Davide Giugliano (I)	Ducati Panigale R	1:34,895 (44)
4. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	1:35,336 (90)
5. Jordi Torrés (E)	BMW S 1000 RR	1:35,337 (79)
6. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	1:35,385 (51)
7. Michael van der Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	1:35,430 (89)
8. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1:35,468 (64)
9. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS4 V4	1:35,555 (59)
10. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP	1:35,565 (99)
11. Niccolò Canepa (I)	Yamaha YZF-R1	1:35,746 (86)
12. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	1:35,883 (86)
13. Josh Brookes (GB)	BMW S 1000 RR	1:36,042 (93)
14. Alex de Angelis (RSM)	Aprilia RS4 V4	1:36,115 (65)
15. Antony West (AUS)	Kawasaki ZX-10R	1:36,447 (51)
16. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	1:36,512 (50)
17. Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	1:36,522 (67)
18. Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	1:37,392 (63)
19. Dominic Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	1:37,524 (30)
20. Péter Sebestyén (H)	Yamaha YZF-R1	1:37,874 (29)
21. Pavel Szkopec (P)	Yamaha YZF-R1	1:38,142 (60)
22. Luca Marconi (I)	Yamaha YZF-R1	1:39,111 (34)

Sidecar-WM

Eine Frau ganz zuoberst

Hitze und viele Ausfälle prägten die beiden Seitenwagen-WM-Läufe auf dem Pannoniaring. Mit Passagierin Kirsi Kainulainen gewann erstmals eine Frau einen Straßen-WM-Lauf!

Bis zu 35 Grad Hitze wurden beim Start zum Zehn-Runden-Sprint-Race am Samstag gemessen. Päivärinta/Kainulainen erwischten den besten Start, gefolgt von Reeves/Cluze, Pole-Setter Delannoy/Rousseau, Schlosser/Hofer und Streuer/Koerts. Die Holländer blieben aber bereits in Runde 2 mit gerissener Kette stehen. Reeves ging bald an Päivärinta vorbei, doch dann löste sich bei den Briten die Airbox – später ging dann noch der Motor hoch. Damit lag wieder Päivärinta in Front. Der routinierte Finne mit Sidecar-Lady Kirsi Kainulainen wehrte bis ins Ziel alle

Angriffe von Delannoy ab und gewann mit knappen 0,277 sec Vorsprung. Erstmals stand eine Frau in einem Straßen-WM-Lauf zuoberst auf dem Podest. Schlosser musste bereits zuvor mit Problemen bei der Benzinzufuhr die Segel streichen.

Abbruch vor dem Showdown

Beim Gold-Race am Sonntag führte Päivärinta erneut, doch Reeves, Schlosser und Streuer/Koerts folgten dichtauf. Reeves übernahm bald die Spitze, doch Päivärinta versuchte immer wieder zu kontern – vergebens. Delannoy und Schlosser folgten mit wenig Abstand, doch zum großen Finale kam es nicht mehr, weil das Rennen nach zehn von 15 Runden mit der roten Flagge abgebrochen wurde. Holden/Ramsey waren verunfallt, der Fahrer musste mit einer Schulterverletzung ins Spital überführt werden. ♦ ML



Hitzeschlacht: Päivärinta (#44), Reeves (#77), Schlosser

SEITENWAGEN-WM / Resultate

Pannoniaring (H): 26. Juni 2016
Sprint-Race: 1. Päivärinta/Kainulainen (FIN/BMW-LCR), 10 Rdn in 20:13,084; 2. Delannoy/Rousseau (F/LCR-Suzuki); +0,277; 3. Holden/Ramsey (LCR-Suzuki) +25,520; 4. Birchall/Birchall (GB/LCR-Honda); 5. Roscher/Burkart (SUI/LCR-BMW)
Gold-Race: 1. Reeves, 10 Rdn. in 20:09,820; 2. Päivärinta +0,974; 3. Delannoy +1,904; 4. Schlosser/Hofer (CH/LCR-Suzuki) +3,754; 5. Birchall; 6. Streuer/Koerts (NL/LCR-Suzuki); 7. Roscher; 8. Grabmüller/Kirchhofer (A/LCR-Yamaha); 9. Rutz/Fries (CH/LCR-Yamaha); 11. Bachmaier/Wechselberger (A/LCR-Suzuki); 13. Rösinger/Werner (D/Baker-Suzuki); – schnellste Runde: Schlosser/Hofer (CH/LCR-Suzuki, in 1:59,466
Stand (nach 5 von 9 Läufen): 1. Päivärinta 101; 2. Delannoy 83; 3. Schlosser 79; 4. Reeves 65; 5. Streuer, Gallros und Holden, je 42; 8. Roscher 40

Nächstes Rennen: 7. August 2016, Assen/NL
 Internet: www.fim-live.com

NACHRICHTEN

HPC Power Suzuki setzt auf Kevin Wahr

IDM Superstock 600 Nun ist es offiziell: WM-Supersportler Kevin Wahr tritt bei der IDM-Runde im belgischen Zolder vom 8. bis 10. Juli 2016 als Gastfahrer mit einer GSX-R 600 des Teams HPC Power Suzuki an. In der WM ist nach der Trennung vom Lorini-Honda-Team kein Platz mehr für den Schwarzwälder. Da in der Supersport-WM bis Mitte September Pause ist, sieht der IDM-Champion von 2013 seine Felle auf dem Terrain noch nicht völlig schwinden. Er hofft, dass sich bis dahin eine andere WM-Chance bietet. «Die WM ist das Ziel jedes Sportlers. Ich hatte in der Vergangenheit gute Teamplätze, aber was immer fehlte, waren große Sponsoren, die für den großen Erfolg nötig sind.» In der IDM übernimmt der 27-jährige Nagolder das Bike von Daniela Weingartner, die das Team nach zwei Veranstaltungen verlassen hat und auf eigene Faust mit ihrer vertrauten Yamaha R6 weitermacht.

Zusätzliches Training in allen Klassen

IDM Vor dem nächsten IDM-Event in Zolder bekommen die IDM-Fahrer noch eine Trainingsmöglichkeit auf dem Schleizer Dreieck, das Ende Juli auf dem Rennkalender steht. Im Vorfeld einer Klassik-Veranstaltung auf der Naturrennstrecke wird der IDM am 1. Juli ein Testtag eingeräumt. ♦ AWI

KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Nach dem Test in Misano hat Althea-BMW entschieden, dass Raffaele de Rosa in Laguna Seca (8. bis 10. Juli) das verwaiste BMW-Superbike von Markus Reiterberger einsetzen wird.

»» **Supersport-WM** WM-Leader Kenan Sofuoglu bringt die rennfreie Zeit bis zum Lausitzring (16. bis 18. September) mit viel Adrenalin. Voraussichtlich am 30. Juni wird er die neue, 2907 Meter lange Osman-Gazi-Brücke über den Golf von İzmit eröffnen und will dabei mit einer on seinem Pucetti-Team getunten Kawasaki Ninja H2R über 400 km/h erreichen. ♦ IP

**MOTOR
SPORT**
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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsührer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Süddeutsche, Lieberung und Inkaaso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Rilla-Oberschiep (Vorsitz), Christina Dolmann, Dr. Michael Rätzke, Döberstraße 1, 20335 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95132.

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 _____

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Speedway-GP Prag

Hancock WM-Leader

Von GEORG DOBES

Jason Doyle triumphierte beim GP-Jubiläumsrennen in der tschechischen Hauptstadt. Greg Hancock übernahm die WM-Führung, während Tai Woffinden während das Finale verpasste. Chris Holder überstand die Qualifikation nicht.

1997 empfing das Marketa-Stadion zum ersten Mal die Speedway-Weltelite. Seitdem wurden jedes Jahr GP-Rennen in Prag ausgetragen, und am Sonnabend fand in der tschechischen Hauptstadt die 20. GP-Runde statt.

Jason Doyle ist in der SGP-Serie seit dem vergangenen Jahr dabei und bestritt insgesamt 16 Rennen. Bei der Jubiläumsrunde in Prag zeigte sich der 30-Jährige in exzellenter Form. In der Qualifikation erzielte der Australier 2 Siege, und im Semifinale kreuzte er zum dritten

Mal als Erster die Ziellinie. Im Endlauf ließ Doyle seinen Gegnern keine Chance und konnte vor über 10 000 Fans seinen ersten GP-Triumph feiern.

Greg Hancock, Sieger der ersten GP-Runde in Tschechien vor 19 Jahren, war mit 13 Zählern bester Pilot der Qualifikation. Der 46-Jährige wurde im Finale Zweiter, erzielte aber die meisten WM-Punkte (18) und übernahm die WM-Führung.

Woffinden disqualifiziert

Tai Woffindens Siegesserie (2013, 2014, 2015) in Prag ging am Samstag zu Ende. Der Brite brachte im Semifinale Zmarzlik zu Boden und wurde disqualifiziert. Der 25-Jährige wurde Tagesfünfter und hat in der WM-Wertung jetzt 8 Punkte Rückstand auf Hancock.

Eine große Überraschung war die Leistung von Chris Harris. Der bis dahin schlechteste GP-Teilnehmer wurde in Prag Dritter. ♦



Erster GP-Sieg: Jason Doyle, hier vor Harris und Kildemand

SPEEDWAY-WM / Resultate

Prag (CZ): 25. Juni, Bahnlänge: 353 m, Wetter: bewölkt, 27 Grad
 1. Jason Doyle (AUS), 17 Punkte; 2. Greg Hancock (USA), 18; 3. Chris Harris (GB), 10; 4. Niels-Kristian Iversen (DK), 11; 5. Bartosz Zmarzlik (PL), 13; 6. Fredrik Lindgren (S), 11; 7. Tai Woffinden (GB), 9; 8. Nicki Pedersen (DK), 8; 9. Andreas Jonsson (S), 6; 10. Peter Kildemand (DK), 6; 11. Piotr Pawlicki (PL), 6; 12. Antonio Lindbäck (S), 5; 13. Maciej Janowski (PL), 5; 14. Matej Zagar (SLO), 5; 15. Chris Holder (AUS), 5; 16. Vaclav Milik (CZ), 3
WM-Stand nach 4 von 11 Läufen: 1. Hancock, 56 Punkte; 2. Woffinden, 48; 3. Holder, 44; 4. Doyle, 42; 5. Janowski, 41; 6. Zmarzlik, 38; 7. Lindbäck, 35; 8. Kildemand, 34; 9. Pedersen, 32; 10. Lindgren, 32; 11. Zagar, 31; 12. Iversen, 30; 13. Jonsson, 28; 14. Pawlicki, 23; 15. Harris, 20

Nächstes Rennen: 9. Juli, Cardiff (GB)
 Internet: www.speedwaygp.com

Speedway-Paar-Cup Landshut

Härtel statt Podium im Krankenhaus

Der MSC Wittstock gewann am Freitag den DMSB-Paar-Cup in Landshut. Dessen Topfahrer Michael Härtel lag während der Siegerehrung schon mit Schlüsselbeinbruch im Krankenhaus.

Da das Rennen wegen der zwangsweisen Absage von Herxheim kurzfristig nach Landshut verlegt worden war, wurden Teams und Paarsbesetzungen kräftig durcheinandergewirbelt. Im A-Finale sah sich Gastgeber Landshut mit Martin Smolinski und Sandro Wassermann den Wittstock Wölfen mit Mathias Schultz und (sonst Landshuter Bundesliga-Pilot) Michael Härtel gegenüber.

Härtel führte zunächst. Als Smolinski noch in der ersten Runde überholen wollte, riss seine Kette, Härtel fuhr zwangsweise auf und über-schlug sich heftig.

Härtel am Montag operiert

Im Krankenhaus wurde beim Dingolfinger ein Schlüsselbeinbruch diagnostiziert; am Montag erfolgte die Operation. Smolinski wurde vom Rerun disqualifiziert. Der verbliebene Landshuter Wassermann attackierte in der Wiederholung Schultz, der gewann vor Wassermann und Wittstocks Ersatz Steven Mauer, womit der Lauf und der Paar-Cup mit 6:3 für Wittstock endete. ♦ TS



Michi Härtel

KOMMENTAR

Unter Ausschluss der deutschen Öffentlichkeit



Von THOMAS SCHIFFNER

Seit 1995 wird die Speedway-Weltmeisterschaft im Grand-Prix-System ausgetragen. Aber, obwohl Promoter BSI Speedway mit einer starken Vermarktung für einen europaweiten Boom des Sports sorgt, ist in der deutschen Sport-Öffentlichkeit in den letzten 20 Jahren davon nichts angekommen. Auch die GP-Teilnahme von Martin Smolinski in 2014, sogar mit dem Auftaktsieg in Neuseeland, hat daran nichts geändert. Problem eins: In 2014 gab es keinen GP in Deutschland. Das Schalke-De-saster in 2008 (der GP wurde vom Promoter am Rennntag unter fadenscheinigen Gründen abgesagt, weil der Ticket-Verkauf nicht lief) warf die Vermarktungs-bemühungen in Deutschland um mindestens acht Jahre zurück. Nun, am 10. September, folgt ein neuer Anlauf in der Bergring-Arena in Teterow. Das (vergleichsweise kleine) Stadion wird voll sein. Obwohl Promoter BSI mit seinem mittlerweile dritten CEO seit der Schalke-Blamage an britischer

Arroganz nichts verloren hat: Der lokale Bergring-Club ist in Marketing und Vorbereitungen des Events so gut wie nicht einbezogen, nicht einmal in den Ticket-Verkauf. BSI sieht Teterow ohnehin nicht primär als Plattform für den deutschen Speedwaymarkt, sondern als geographisch perfekte Bühne für die vielen Fans aus Skandinavien und vor allem Polen. Lieber wäre BSI ohnehin, statt drei der elf GP-Events in Polen zu veranstalten, den GP-Zirkus exklusiv dort auftreten zu lassen, denn polnische Clubs und Kommunen zahlen beinahe jede von BSI abgerufene Auftrittsgebühr für den polnischen Nationalsport. Das nächste Hindernis dafür, Speedway in Deutschland endlich zum Durchbruch zu helfen, ist die nicht existierende TV-Präsenz: Eurosport überträgt in halb Europa, aber nicht in Deutschland. Für andere Sender scheint die Quote nicht interessant zu sein. Und schließlich: Es gibt dieses Jahr wieder keinen deutschen GP-Teilnehmer. Nur in Teterow, mit Wildcard. Wird das Smolinski? Und reicht das?

NACHRICHTEN

Bauer bleibt trotz Hagleitner-Sieg vorn

Supermoto-ÖM Trotz zweier Siege und Platz 3 kam Manuel Hagleitner nur um einen Punkt näher an ÖM-Leader Rudi Bauer heran. Ohne hautnahe Duelle dominierte der Salzburger Hagleitner die ersten zwei Rennen. Bauer griff erst im Schlusslauf zu schnellerer Gangart. Nach abermaliger Führung zu Beginn löste Bauer Hagleitner an der Spitze ab und fuhr dem Sieg entgegen. Buschberger (5/3/2) entschied das Duell um ÖM-Rang 3 gegen Bernhard Hirtzenberger (3/4/4).

Das nächste Finale für Erik Riss

Speedway-U21-EM Dem 20-jährigen Erik Riss scheinen Flügel gewachsen zu sein: Acht Tage nach Platz 4 im



Wieder ein Finale: Erik Riss

Speedway-U21-WM-Lauf in King's Lynn und sieben Tage nach dem GP-Sieg in Mühldorf wurde der Langbahnweltmeister von 2014 im französischen Macon im Semifinale der U21-Speedway-EM Zweiter. Erst im Stechen unterlag er Tagessieger Daniel Kaczmarek (PL) und blieb vor dem Franzosen Dimitri Bergé. Dominik Möser schied als Elfter aus. Damit steht Riss auch im U21-EM-Finale am 10. September in Lamothe (F).

Enrico Janoschka siegt in Schwarme

Langbahn Nach den schlechten Wetterprognosen und der Absage der Nachwuchssrennen waren weniger als 600 Bahnsportfans zum 66. Grasbahnrennen nach Schwarme gekommen. Am Ende waren doch die «kalten Grasbahnhasen» Enrico Janoschka, Matten Kröger und Christian Hülshorst in dieser Reihenfolge auf dem Treppchen. Bernd Diener stürzte und wurde mit dem Hubschrauber abtransportiert, erlitt aber nur eine Gehirnerschütterung. ♦ AD/TS/WR

SPEEDWAY-PAAR-CUP / Resultate

Landshut (D): 16. Mai 2016, Bahnlänge: 393 m, Wetter: sonnig, trocken
 1. Wölfe Wittstock: Michael Härtel 19+5, Steven Mauer 2, Mathias Schultz 11+4;
 2. AC Landshut: Martin Smolinski 17+D, Sandro Wassermann 14+3; 3. MSV Herxheim: Kai Huckenbeck 16+4, Christian Hefenbrock 13+3; 4. Speedwayteam Wolfslake: Mirko Wolter 14+2, Henk Koonstra 20; 5. MC Meissen: Ronny Weis 12+3, Richard Geyer 4+2;
 6. MSC Abensberg: Philipp Schmuttmayer 3+0, Darrel de Vries 10+4
A-Finale: Wittstock – Landshut 6:3
B-Finale: Herxheim – Wolfslake 7:2
C-Finale: Meissen – Abensberg 5:4

Tim Gajser ist in seiner ersten MXGP-Saison eine Klasse für sich und kaum noch einholbar



Motocross-GP Mantova

Überlebenskampf am Po

Von ALEX HODGKINSON

Die Tim Gajser/Jeffrey Herlings-Roadshow geht weiter. Die beiden WM-Führenden fahren im Glutofen von Mantua erneut zum Doppelsieg und gehen mit 92 bzw. 169 Punkten Vorsprung in die Sommerpause der MXGP- und MX2-WM.

Die prognostizierten Gewitter blieben aus, und Mantua, auf einer Insel mitten im Po-Tal und niedrigste Stadt des italienischen Festlandes, war ein Backofen. 36 Grad Lufttemperatur und weit über 50 Grad in jedem Vorzelt – das Rennen war ein Überlebenskampf.

Inzwischen ist Tim Gajser eine Macht auf jeder Art von Strecke und dominierte den ersten MXGP-Lauf: «Ich habe es mir einfach gemacht, indem ich den Holesshot gewonnen habe.

Ich konnte keine eigenen Spuren fahren und den Abstand zu den Verfolgern kontrollieren.» Erster Verfolger in den ersten 30 Minuten war Max Nagl, aber die Hitze machte ihm einen Strich durch die Rechnung: «Die Hitze hat mich plötzlich getroffen. Ich musste mein Tempo reduzieren, um sicher ins Ziel zu kommen.» Der Deutsche büßte zwei Plätze an Clement Desalle und Gautier Paulin ein und wurde Vierter.

Lauf 2 war eine Katastrophe für Nagl: «Ich bin schlecht gestartet, dreimal gestürzt. Ich konnte nicht einmal Amateure überholen. Ein Desaster.»

Nach zwei Dritteln der Saison geht die MXGP-WM in die Sommerpause und bei noch möglichen 300 WM-Punkten fehlen dem drittplatzierten Nagl 131 Punkte auf WM-Leader Gajser: «Realistisch gesehen kann ich nur die Top 3 als Ziel

setzen. Es wird fast unmöglich, Tim noch einzuholen, wenn er keine Fehler macht ... und er macht kaum Fehler.»

Herlings noch in 2016 MXGP?

Auch in Lauf 2 fuhr der Slowene souverän. Er konnte schnell zum führenden Toni Cairoli aufschließen, aber der achtfache Weltmeister, nur Sechster in Lauf 1, wollte seinem Heimpublikum eine Show bieten.

Zweimal flog Gajser an Cairoli vorbei, und jedes Mal konterte der bissige Italiener, bevor der WM-Führende endgültig die Führung festigen konnte. Gajser: «Es war ein hartes Rennen. Das Team hat ein paar Änderungen vor dem 2. Lauf vorgenommen, und ich glaube, das hat den Unterschied gemacht.»

Henry Jacobi fehlte in der MX2-WM, nachdem er eine Woche zuvor in England auf dem Kopf gelandet war. Jeffrey

Herlings ist in der 250er-Klasse eine Macht für sich. Innerhalb von 20 Minuten fuhr er schon am Samstag vom letzten Platz zum Sieg in der Qualifikation. Ein Blick auf die Rundenzeiten in WM-Lauf 1 ergibt einen Einblick in seine Dominanz. Der Niederländer ließ den Gegnern in den ersten zehn Minuten freien Lauf, aber die Kombination seiner Fitness und seiner Fahrkunst zeigte sich auf der Restdistanz. Auf freier Bahn distanzierte Herlings das gesamte Feld um mindestens drei Sekunden pro Runde und fuhr die schnellste Runde in der vorletzten Runde!

Im zweiten Lauf lag er schon nach wenigen Kurven vorn und siegte souverän: «Ich hatte gestern noch Schmerzen in der Ferse, aber heute war es viel besser. Ich sollte jetzt ein paar Tage freinehmen.» Nachdem Jeremy Seewer in einem Sturz-

fest nur 29 Punkte holen konnte, hat Herlings einen Vorsprung von 169 WM-Punkten und könnte sich den übernächsten GP in belgischen Lommel als realistisches Ziel für seinen dritten Titel sichern.

Der Niederländer will jedoch nichts davon wissen: «Es ist in den letzten beiden Jahren so viel passiert, und ich will erst daran denken, wenn der Titel sicher ist.»

Zum Aufstieg in die MXGP-Klasse blieb er zurückhaltend: «Vielleicht versuchen wir dieses Jahr alle GP zu gewinnen.» Ein führendes Mitglied der KTM-Truppe war hinter vorgehaltener Hand gesprächiger: «Vor allem Yamaha und Kawasaki beklagen sich seit drei Jahren, dass er weiterhin MX2 fährt. Vielleicht lernen sie seinen Speed auf einer 450-Maschine schneller kennen, wenn sie denken.» ♦



Blick zurück auf nicht vorhandene Gegner: Startet Herlings noch dieses Jahr in der MXGP?



Cairoli nahm Nagl bei seinem Heimspiel wichtige Punkte weg

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / Resultate MXGP

Mantova (I): 26. Juni 2016, 12. WM-Lauf, Wetter: sonnig/36 Grad

1. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet; 17 Runden à 1,545 km (= 26,265 km)
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 17 Runden in 35:01,739 min (= 44,988 km/h)
 2. Clément Desalle (B/Kawasaki), 4,460 sec zurück
 3. Gautier Paulin (F/Honda), 7,423 sec zurück
 4. Max Nagl (D/Husqvarna); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Antonio Cairoli (I/KTM); 7. Evgeny Bobryshv (RUS/Honda); 8. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 9. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 10. José Butron (E/KTM); 11. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 12. Jens Getteman (B/KTM); 13. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 14. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 15. Ander Valentin (E/Kawasaki); 16. Tanel Leok (EST/Husqvarna); 17. David Philippaerts (I/Yamaha); 18. Alessandro Lupino (I/Honda); 19. Harri Kullas (EST/KTM); – Ferner: 26. Angus Heidecke (D/KTM); 33. Dennis Ulrich (D/KTM)
Schnellste Runde: Gajser, Honda, in 1:54,866 min (= 48,422 km/h)

2. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet; 17 Runden à 1,545 km (= 26,265 km)
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 17 Runden in 35:17,922 min (= 46,033 km/h)
 2. Gautier Paulin (F/Honda), 9,544 sec zurück
 3. Antonio Cairoli (I/KTM), 17,480 sec zurück
 4. Clément Desalle (B/Kawasaki); 5. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 6. Evgeny Bobryshv (RUS/Honda); 7. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 8. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 9. José Butron (E/KTM); 10. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 11. Alessandro Lupino (I/Honda); 12. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 13. Tanel Leok (EST/Husqvarna); 14. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 15. Priit Rätsep (EST/Honda); 16. Max Nagl (D/Husqvarna); 17. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 18. Harri Kullas (EST/KTM); 19. Rui Gonçalves (P/Husqvarna); 20. Dennis Ulrich (D/KTM) – Ferner: 35. Angus Heidecke (D/KTM)
Schnellste Runde: Cairoli, KTM, in 1:55,539 min (= 48,140 km/h)

Nächstes Rennen: 24. Juli, Loket (CZ)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP			
1. Gajser	532	25. Ullrich (D)	30
2. Cairoli	440	31. Heidecke (D)	10
3. Febvre	408		
4. Nagl (D)	401	WM-Stand Hersteller MXGP	
5. Bobryshv	396	1. Honda	540
6. Van Horebeek	351	2. Yamaha	482
7. Guillod (CH)	267	3. KTM	450
8. Coldenhoff	230	4. Husqvarna	416
9. Simpson	212	5. Kawasaki	310
10. Desalle	210	6. Suzuki	242

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / Resultate MX2

Mantova (I): 26. Juni 2016, 12. WM-Lauf, Wetter: sonnig/36 Grad

1. Lauf: 40 Fahrer gestartet, 40 gewertet; 17 Runden à 1,545 km (= 26,265 km)
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 34:51,899 min (= 45,200 km/h)
 2. Brian Bogers (NL/KTM), 29,676 sec zurück
 3. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 35,149 sec zurück
 4. Thomas Convington (USA/Husqvarna); 5. Max Anstie (GB/Husqvarna); 6. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 7. Benoît Paturel (F/Yamaha); 8. Davy Pootjes (NL/KTM); 9. Adam Sterry (GB/KTM); 10. Pauls Jonass (LV/KTM); 11. Michele Cervellini (I/Honda); 12. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 13. Samuele Bernadini (I/TM); 14. Iker Larranaga (E/KTM); 15. Alvin Östlund (S/Yamaha); 16. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 17. Jorge Zaragoza (E/Honda); 18. Karlis Sabulis (LV/Yamaha); 19. Simone Zecchina (I/Yamaha); 20. Nicholas Lapucci (I/Husqvarna) – Ferner: 25. Brian Hsu (D/Suzuki); 31. Christopher Valente (CH/KTM)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:53,029 min (= 49,209 km/h)

2. Lauf: 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet; 17 Runden à 1,545 km = 26,265 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 35:08,731 min (= 44,839 km/h)
 2. Pauls Jonass (LV/KTM), 1:13,556 min zurück
 3. Brian Bogers (NL/KTM), 1:17,594 min zurück
 4. Benoît Paturel (F/Yamaha); 5. Thomas Convington (USA/Husqvarna); 6. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 7. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 8. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 9. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 10. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 11. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 1. Runde zurück; 12. Michele Cervellini (I/Honda); 13. Iker Larranaga (E/KTM); 14. Lars van Berkel (NL/Husqvarna); 15. Simone Furlotti (I/Yamaha); 16. Karel Kutsar (EST/KTM); 17. Brian Hsu (D/Suzuki); 18. Karlis Sabulis (LV/Yamaha); 19. Richard Sikyna (SK/KTM); 20. Samuele Bernadini (I/TM) – Ferner: 28. Christopher Valente (CH/KTM)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:54,455 min (= 48,596 km/h)

Nächstes Rennen: 24. Juli, Loket (CZ)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2			
1. Herlings	597	20. Jacobi (D)	68
2. Seewer (CH)	428	34. Valente (CH)	20
3. Jonass	403	37. Hsu (D)	15
4. Paturel	325		
5. Tonkov	320	WM-Stand Hersteller MX2	
6. Ferrandis	308	1. KTM	597
7. Anstie	274	2. Kawasaki	435
8. Petrov	253	3. Suzuki	428
9. Bernardini	253	4. Yamaha	416
10. Brylyakov	219	5. Husqvarna	364
		6. TM	253

NACHRICHTEN

Kein Nationencross in Teutschenthal

MXGP Teutschenthal hat keine Hoffnung auf eine erneute Austragung des Nationencross in den kommenden Jahren. Youthstream-CEO Giuseppe Luongo erklärte: «Glen Helen ist fix für 2017, und wir werden 2020 nach Frankreich zurückkehren, bevor wir 2021 die Mannschafts-WM in Maggiora austragen lassen. Für 2018 und 2019 stehen Assen und Matterley Basin fest, obwohl es noch nicht entschieden ist, wer als Erster an der Reihe ist.» Der GP in England letzte Woche war ein Riesenerfolg mit mehr Zuschauern als bei jedem anderen GP seit dem Nationencross 2006. Die Kosten waren schon beim Vorverkauf gedeckt. Der provisorische MXGP-WM-Kalender für 2017 muss bis nächste Woche bei der FIM liegen, aber es steht schon fest, dass wegen des Nationencross in Glen Helen nur ein GP in den USA stattfindet, in Charlotte. Neu wird der erste GP in San Marino seit 2000 stattfinden. Ein komplett neues Fahrerlager und andere Umbauten auf der alten Baldasseronastrecke werden aus der Staatskasse finanziert. Einen GP in Slowenien wird es erst 2018 geben, wahrscheinlich auf einer neuen Strecke in der Nähe von Maribor. ♦ AH

KOMPAKT

Motocross-WM Jeremy Seewer hat seinen Vertrag mit Suzuki World bis Ende 2017 verlängert. Der deutschsprachige Schweizer wird 2018 aus Altersgründen in die MXGP-WM aufsteigen müssen.

WMX Kiara Fontanesi konnte bei ihrem Heimrennen den ersten Saisonsieg in der Damencross-WM landen. Larissa Papenmeier (Suzuki) wurde Zweite und Vierte. In der WM-Wertung ist die Westfälin 52 Punkte hinter der führenden Livia Lancelot (F) Dritte.

Cross-Country-Rallye Bei der Rallye «Desafío Ruta 40» in Argentinien landete das neu formierte HRC-Team einen Fünffachsieg. Local Heroe Kevin Benavides gewann nach fünf Etappen vor dem Spanier Joan Barreda, dem Portugiesen Paulo Gonçalves, Franco Caimi (ARG) und dem Franzosen Michael Metge. ♦ AH/TS

US-Motocross Blountville

Ken Roczen bleibt im Sieges-Soll

Von THOMAS SCHIFFNER

Bei der 5. Runde in Muddy Creek/Tennessee war Ken Roczen wieder unschlagbar. Auch Jason Anderson ist jetzt verletzt. Roczen baute seinen Vorsprung auf Eli Tomac weiter aus.

Nach dem durch Verletzungen verkorksten letzten Jahr für Ken

Roczen tauchen die Hiobsbotschaften in 2016 anderswo auf: Nach Dungeys Verletzung musste sich nun Husqvarna-Topscorer Jason Anderson, in Mount Morris noch Zweiter, nach einem Trainingssturz mit Schlüsselbeinbruch für mindestens sechs Wochen abmelden. Ken Roczen fuhr mit einem weiteren Doppelsieg, dem vierten im fünften Rennen, seinem

zweiten US-Outdoor-Titel mit Riesenschritten entgegen.

Eli Tomac zweimal Zweiter

Nur von Position 5 aus fuhr der Thüringer im ersten Lauf mit Systematik an den Gegnern Weston Peick, Christophe Pourcel, Cole Seely und Justin Barcia vorbei an die Spitze. Hondamann Tomac folgte ihm mit 5 Sekunden Abstand auf Platz 2.

Nicoletti und Barcia kollidierten im Kampf um Platz 3.

In Moto 2 startete Roczen als Dritter, kam aber schon vor Barcia und seinem Teamkollegen Broc Tickle aus der ersten Runde. Tomac dann auf P2, fuhr identische Zeiten zum deutschen Suzuki-Piloten wieder als Zweiter ins Ziel und liegt jetzt mit 47 Punkten Rückstand zu Roczen auf Rang 2. ♦

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Blountville (USA): 25. Juni, 5. Lauf
 Finale: 1. Ken Roczen (D/Suzuki), 1-1; 2. Eli Tomac (USA/Kawasaki), 2-2; 3. Broc Tickle (USA/Suzuki), 6-3; 4. Cole Seely (USA/Honda), 3-6; 5. Marvin Musquin (F/KTM), 7-4; 6. Christophe Pourcel (USA/Husqvarna), 4-8; 7. Weston Peick (USA/Yamaha), 5-9; 8. Blake Baggett (USA/Suzuki), 8-7; 9. Justin Brayton (USA/KTM), 9-11; 10. Justin Bogle (USA/Honda), 13-10; 11. Justin Barcia (USA/Yamaha), 35-5; 12. Matthew Biseceglia (USA/Suzuki), 14-12; 13. Heath Harrison (USA/KTM), 12-15; 14. Cole Martinez (USA/Yamaha), 18-13; 15. Phil Nicoletti (USA/Yamaha), 110-38; 16. Benny Bloss (USA/KTM), 11-23; 17. Andrew Short (USA/KTM), 20-14; 18. Kyle Peters (USA/Husqvarna), 15-37; 19. Ben LaMay (USA/Yamaha), 40-16; 20. Jesse Wentland (USA/Honda), 19-18
Stand nach 5 von 12 Läufen: 1. Roczen 243 Punkte; 2. Tomac 196; 3. Seely 151; 4. Musquin 136; 5. Ryan Dungey (USA/KTM), 131; 6. Jason Anderson (USA/Husqvarna), 113; 7. Tickle 109; 8. Barcia 108; 9. Pourcel 107; 10. Canard 97; 11. Bogle 95; 12. Grant 88; 13. Brayton 79; 14. Nicoletti 76; 15. Fredrik Noren (S/Honda), 60

Nächstes Rennen: 2. Juli, Buchanan (USA)
 Internet: www.mxsportsproracing.com



Ken Roczen kann sich diese Saison nur selbst schlagen

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

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

Dodge



Jeep Grand Cherokee SRT, NW, 6,4 Liter SRT8, 344 kW (467 PS), automatik, Sportsitze, Brembo, Entertainmentssystem, Europa Version, 4 Jahre Garantie. Fahrzeug sind in versch. Farben sofort lieferbar. Kraftstoffverbr. 14,0 l/100 km (kombi); 20,7 l/100 km (inner.); 10,1 l/100 km (außero.); CO2-Ausst. 327 g/km, Effizienzkl. G, 66.900,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Strasse 6-8, 81677 Muenchen, Tel. 089-427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33407

Ferrari

4-teiliger Koffersatz (Leder) neuwertig, für Ferrari 360, 1800,- €. Tel. 0171/4001588

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

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

Ford



Shelby GT350 Track V8 533PS, 0 km, 392 kW, 6 Gang Schalter, Track Päckage, Recaro, Brembo Bremsanl., in versch. Farben sofort erhältlich, Kraftstoffverbr. 14,7 l/100 km (kombi) 16,8 l/100 km (innero.) 11,8 l/100 km (außero.) CO2-Ausst. 339 g/km Effizienzkl. G, 81.900,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Strasse 6-8, 81677 Muenchen, Tel. 089-427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33405

Jetzt online abonnieren!

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



US Police Car, EZ 5/1999, 72218 km, 160 kW (218 PS), weiß, Stoff, Klima, 19.500,- EUR. Tel. 0171-5419130, wkampe@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33500

Geländewagen

Suche Cross Buggy für 2 Personen und Ladefläche. Tel. 05855/332

Jaguar

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

Jeep



Jeep Grand Cherokee SRT, NW, 6,4 Liter SRT8, 344 kW (467 PS), automatik, Sportsitze, Brembo, Entertainmentssystem, Europa Version, 4 Jahre Garantie. Fahrzeug sind in versch. Farben sofort lieferbar. Kraftstoffverbr. 14,0 l/100 km (kombi); 20,7 l/100 km (inner.); 10,1 l/100 km (außero.); CO2-Ausst. 327 g/km, Effizienzkl. G, 66.900,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Strasse 6-8, 81677 Muenchen, Tel. 089-427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33409

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

Mercedes-Barankauf zu Spitzenpreisen. www.auto-marquardt.de, Tel. 0711/987979-0 H



Mercedes SLS AMG Speedshift, 2012, 40000 km, Vollausrüstung, aus 1. Hand, Service gepflegt. Tel. CH-0041/796067110 oder e-mail: stefan.glaser@bluewin.ch

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

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

Porsche

Carrera 4S. Bj. 97, 21000 km, Mercedes 500 SL, 89, 67000 km, Mercedes 500 SL, Bj. 99, 31000 km, Maserati Spyder GT, Bj. 02, 25000 km, von privat FP 250.000,- €. Tel. 0034/966866136

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

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

Porsche-Fan sucht CARRERA GT, 959, 918er unfallfrei, zum Kauf. Telefon 0172/5159727

Renn/Rallye



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service · Verkauf · Beratung

BSA-Motorsport.com
Viernheim
e-mail: info@bsa-motorsport.com

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



Opel Astra OPC Cup 24h-VLN-RCN-T. Days, 2013, 320 PS, Rev. 15, inkl. 3 Radsätze, VB 36.950,- €. burgdorffg@gmx.net

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33557

www.Rennsportshop.com

In der Procar-Serie ging es oft drunter und drüber: Wie hier zwischen Heyer und Stuck in Zandvoort 1980



BMW M1 Procar-Serie

Hauen und Stechen

Gastbeitrag von
RAINER BRAUN

Wenn am ersten Juli-Wochenende beim Formel-1-GP auf dem Red Bull Ring in Spielberg das große Revival der BMW M1 Procar-Serie als nostalgisches Showrennen über die Bühne geht, werden beim Anblick der bildschönen M1-Fludern im Renntrimm vor allem jene Zuschauer Gänsehaut bekommen, die schon 1979 und 1980 Zeugen dieser wilden Rennschlachten waren.

Ich zähle mich mit zu denen, die mit Gänsehaut an diese Zeit zurückdenken. Denn die M1-Rennen waren das geistige und aufregendste, was es zu dieser Zeit für einen Streckensprecher zu kommentieren und für einen Journalisten zu schreiben gab. Das war Action und Dramatik pur, da konnte man sich richtig reinhängen als Reporter und war am Ende vor lauter Aufregung und Begeisterung völlig geschafft.

Allein schon wegen der Erinnerung an diese wunderbare Rennserie werde ich am Österreich-GP-Weekend alles

versuchen, um ein Fernseh- oder Livestream-Bild von diesem Ereignis ins traute Heim zu bekommen. Und wenn sich dann auch noch einige Helden von einst, wie Striezel Stuck, Marc Surer, Dieter Quester oder Niki Lauda ins Cockpit zwängen, wird mir das Herz vollends aufgehen. Das ist mir sogar fast noch wichtiger als das Hauptereignis Formel 1, weil so viele tolle Erinnerungen damit verbunden sind.

1020 Kilo, 470 PS, 310 Spitze

Vor exakt 37 Jahren hatte der damalige BMW-Sportchef Jochen Neerpasch, inzwischen auch schon 77, die Idee und den Etat, um die schnellste und teuerste Marken-Pokalrennserie aller Zeiten als Samstags-Attraktion bei acht europäischen Formel-1-WM-Läufen zu platzieren. Dazu zählten im Premierenjahr Zolder, Monaco, Dijon, Silverstone, Hockenheim, Österreichring, Zandvoort und Monza.

Der M1 im Procar-Trimmm leistete etwa 470 PS (Serie 277), wog 1020 Kilogramm, hatte einen 4,5 Liter 6-Zylinder Mittelmotor, ein 5-Gang-Schaltgetriebe und erreichte rund 310 km/h Topspeed. Das rennferti-

ge Procar-Auto kostete um die 300.000 D-Mark.

Eine Vereinbarung mit FOCA-Chef und Brabham-Teameigner Bernie Ecclestone machte möglich, was heute als undenkbar gilt: Die fünf schnellsten Formel-1-Piloten des Freitagstrainings waren für das Procar-Rennen am Samstag startberechtigt und stiegen in die in den BMW-Farben Blau/Rot/Weiß lackierten M1-Werkswagen.

Für die Formel-1-Stars waren grundsätzlich die ersten fünf Startplätze in der Reihenfolge ihrer Formel-1-Zeiten aus dem Freitagstraining reserviert. Die übrigen Starter des 20er-Feldes, zumeist Top-Piloten mit eigenen Teams oder Privatfahrer, mussten sich entsprechend ihrer erzielten Trainingszeit ab Startplatz 6 einreihen – auch wenn einem von den Nicht-F1-Piloten eigentlich die Pole zugestanden hätte. Und dann gab es da noch einige aktuelle GP-Chauffeure, die auf den BMW-Sonderservice und damit das Anrecht auf die «gesetzten Startplätze» verzichteten, weil sie für private M1-Teams starteten. Wie etwa Niki Lauda für Projekt Four oder Hans Stuck für Cassani Uher.

Litt das Auftaktrennen am 12. Mai 1979 in Zolder mit Premiersieger Elio de Angelis noch unter einer beängstigend hohen Ausfallquote durch technische Defekte (u.a. gab es jede Menge Kurbelwellenschäden), wurden die Startfelder der folgenden Events vor allem durch rüde Aktionen und stramme Abflüge gelichtet. «Es war ein einziges Hauen und Stechen», sagte beispielsweise Hans-Joachim Stuck nach dem deutschen Lauf 1979 am Hockenheimring.

Das Wunder von Hockenheim

Überhaupt Hockenheim, das war für mich persönlich das M1-Highlight schlechthin. Ein Wahnsinns-Rennen mit Aktionen, die heute bei den diensthabenden Sportkommissaren vermutlich Herzbeschwerden und eine kaum noch zu überblickende Flut von Drive-Through-Strafen ausgelöst hätten. Besonders Didier Pironi und der heutige DMSB-Präsident Stuck gerieten mächtig aneinander, was am Ende dazu führte, dass der Lange den Franzosen vor laufenden TV-Kameras als Mörder beschimpfte (und sich später für den verbalen Ausrutscher entschuldigte).

Der M1-Procar-Lauf in Hockenheim ist auch noch aus einem anderen Grund als geschichtsträchtig zu bezeichnen. Dieter Stappert war damals bei BMW Motorsport die rechte Hand von Jochen Neerpasch. Da Dieter und ich viel Freude an der Entdeckung neuer Jungtalente hatten, tauschten wir uns ständig aus – zumeist inoffiziell über die private Schiene. Ständig habe ich junge Leute empfohlen, alle natürlich «mit dem Zeug zum Weltmeister».

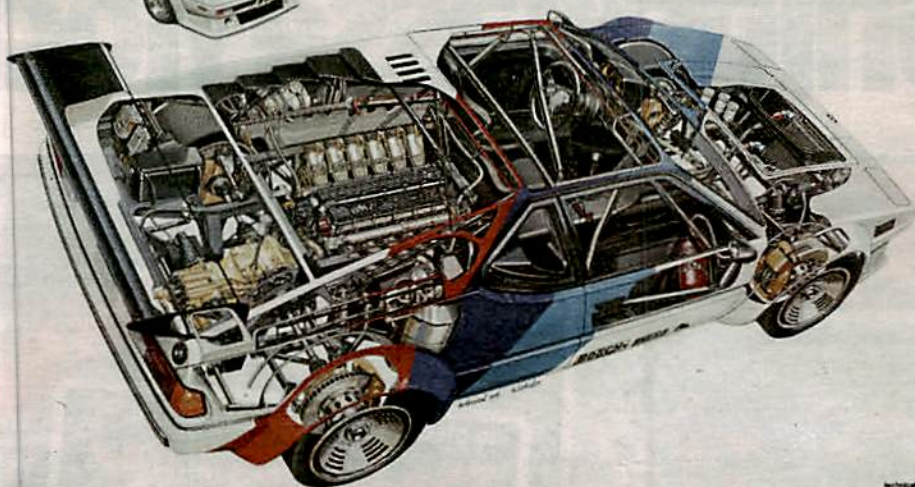
Ich glaube, der Jochen Neerpasch als Dieters Chef war schon bald ganz schön genervt von unseren Nachwuchs-Attacken. Dieter und ich haben damals immer wieder den jungen F3-Piloten Hans-Georg Bürger aus dem Eifeldörfchen Welschbillig für einen M1-Start ins Gespräch gebracht. Beim GP von Deutschland 1979 in Hockenheim hatten wir Neerpasch endlich weichgekocht und Bürger bekam seine Chance in jenem M1-Werksauto, das eigentlich Lauda zugestanden hätte – aber der startete unter den Farben von Projekt Four und Marlboro mit seinem eigenen Team.

Was dann folgte, war ein Moment, den Dieter und ich



BMW M1

Reinversion Gruppe 4
Hubraum/capacity 3500 ccm
DIN PS BHP 490 bei 62750 U/min
Gewicht/weight 1050 kg



Ein Sportwagen, der auch den Formel-1-Fahrern gefiel: Das Innenleben des BMW M1 Gruppe 4

TEILNEHMER DER «LEGENDS PARADE»

- Niki Lauda (A)
- Gerhard Berger (A)
- Dieter Quester (A)
- Sepp Manhalter (A)
- Jochen Mass (D)
- Hans-Joachim Stuck (D)
- Christian Danner (D)
- Leopold Prinz von Bayern (D)
- Harald Grohs (D)
- Marc Surer (CH)
- Jos Verstappen (NL)
- Jan Lammers (NL)
- Johnny Cecotto (VV)



Bereit für seinen Einsatz: Dieter Quester (77) hat schon geprobt

BMW M1 Procar-Serie

Saison 1979

GP Belgien, Sieger Elio de Angelis (I)
GP Monaco, Sieger Niki Lauda (A)
Gunnar Nilsson Memorial Donington, Sieger Nelson Piquet (BR)
GP Frankreich, Sieger Nelson Piquet (BR)
GP Großbritannien, Sieger Niki Lauda (A)
GP Deutschland, Sieger Niki Lauda (A)
GP Österreich, Sieger Jacques Laffite (F)
GP Niederlande, Sieger Hans-Joachim Stuck (D)
GP Italien, Sieger Hans-Joachim Stuck (D)
Endstand: 1. Lauda 78 Punkte; 2. Stuck 73; 3. Regazzoni 61; 4. Höttinger 45; 5. T. Hezemans 44; 6. Piquet und Laffite, je 35; 8. Pironi 34; 9. Kelleners 33; 10. Jones 26; 11. Surer 23; 12. Qvester 22; 13. M. Winkelhock und De Angelis 20; 15. Bürger 18

Saison 1980

Int. Procar Meeting Donington, Sieger Jan Lammers (NL)
Avusrennen, Sieger Manfred Schurti (FL)
GP Monaco, Sieger Hans-Joachim Stuck (D)
200 Meilen von Nürnberg, Sieger Hans-Joachim Stuck (D)
GP Großbritannien, Sieger Carlos Reutemann (RA)
GP Deutschland, Sieger Didier Pironi (F)
GP Österreich, Sieger Nelson Piquet (BR)
GP Niederlande, Sieger Nelson Piquet (BR)
GP Italien, Sieger Nelson Piquet (BR)
Endstand: 1. Piquet 90 Punkte; 2. Jones 77; 3. Stuck 71; 4. Lammers 69; 5. Reutemann 64; 6. Schurti 48; 7. Heyer 41; 8. Laffite und Surer, je 37; 10. Pironi 34; 11. Brun 18; 12. Schütz 17; 13. Gartner 16; 14. Bürger, Qvester und Kelleners, je 15



Hockenheim 1979: Jochen Neerpasch (l.) und Hans-Georg Bürger

zeitens nie vergessen haben: Bürger setzt sich, ohne jemals zuvor einen M1 von innen gesehen zu haben, ins Auto und fährt nach wenigen Runden wie selbstverständlich absolute Trainingsbestzeit vor Lauda und allen anderen Formel-1-Stars. Da glitt selbst dem sonst so ernsthaften Jochen Neerpasch ein sichtbares Lächeln übers Gesicht.

Wegen der Vorrang-Regel für fünf gesetzten Piloten aus dem aktuellen FI-Feld darf er seine Pole-Position aber nicht nutzen, sondern muss von Startplatz 6 aus Reihe 3 ins Rennen gehen. Im Verlauf der Schlacht liefert sich der Novize einen ebenso hinreißenden wie gnadenlosen Kampf mit Lauda, Stuck und Pironi und steigt am Ende als Sensations-Dritter mit aufs Podium.

Ein neuer Star war geboren, der danach auch ziemlich schnell zum offiziellen BMW-Werksfahrer erhoben wurde. Es blieb leider nur bei einer kurzen Karriere – Bürger verunglückte 1980 bei einem Formel-2-EM-Rennen in Zandvoort tödlich.

Zu den wildesten M1-Kämpfern überhaupt gehörten Didier Pironi, Manfred Winkelhock

und natürlich Stuck – Letzterer flog beispielsweise in Monte Carlo durch sämtliche Fangzäune und blieb erst kurz vor einer vollbesetzten Zuschauertribüne in Schräglage stehen.

Pironi war vor allem wegen seiner rüden Attacken und versteckten Fouls gefürchtet. Und Winkelhock ging im Nahkampf mit seinen Gegnern auch ziemlich kompromisslos um. Oft genug musste Jochen Neerpasch besonders raufgestiegene M1-Piloten, zumindest aber jene, auf die er Einfluss nehmen konnte, zur Ordnung rufen und in Härtefällen auch schon mal mit einem Startverbot fürs nächste Rennen drohen.

Lauda erster Titelgewinner

Erster Titelgewinner 1979 wurde Niki Lauda, ein Jahr später siegte der spätere Weltmeister Nelson Piquet. Nach zwei Jahren war der Spaß mit der von BMW gestützten und finanzierten Procar-Serie vorbei, und der M1 startete als frisch homologierter GT in der Hand von privaten Teams und Fahrern in der Marken-Weltmeisterschaft, der Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM) und der Rennsport-Trophäe. ♦

NACHGEHAKT AM Red Bull Ring

MSa hakt in der Regel bei einer Person nach. Diesmal mussten wir eine Ausnahme machen. Weil hinter der «Legends Parade» ein ganzes Team steht.

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Wie kam Red Bull auf die Idee, die BMW M1 Procar-Serie aufleben zu lassen? Der Vorschlag kam ursprünglich von Gerhard Berger. Nachdem wir uns in den vergangenen zwei Jahren auf F1-Boliden österreichischer Legenden und im Vorjahr auf die Turbo-Ära fokussiert haben, kam die Idee auf, den Fokus auf eine Rahmenserie aus vergangenen F1-Tagen zu richten – die BMW M1 Procar Serie.

Wie ist es gelungen, 14 fahrbare BMW M1 nach Spielberg zu bringen? Die Szene ist nach wie vor sehr aktiv. Dank der hervorragenden Unterstützung seitens BMW Classic und weiteren Besitzern dieser alten Schätze

ist es uns gelungen, ein buntes Starterfeld für die «Legends Parade» am 3. Juli aufzustellen.

Ein Auto soll sogar extra aus Japan eingeflogen werden. Woher stammen die anderen Fahrzeuge? Es ist richtig, dass wir auch ein Auto eines japanischen Besitzers mit dabei haben, dieses ist jedoch derzeit bei BMW Classic in München geparkt. Der Großteil der Fahrzeuge stammt aus Deutschland.

Wie geht man mit so teuren Schätzen um? Der Marktwert pro Auto liegt ja bei rund einer 1 Mio. Euro. Der hohe Wert der Autos ist uns bewusst und wir plädieren daher wieder an die Vernunft der Rennfahrer. Nachdem die Parade auch in den letzten Jahren ohne größere Schäden

oder Ausfälle über die Bühne gegangen ist, setzen wir auch heuer wieder vollstes Vertrauen in die Fahrer und sehen hier keinen Grund zur Sorge.

Gab es auch Fahrer, die abgesagt haben? Die Red Bull gerne eingeladen hätte? Carlos Reutemann oder Nigel Mansell hätten grundsätzlich auch gerne das Steuer eines Procars übernommen, können jedoch leider aufgrund anderweitiger Verpflichtungen nicht teilnehmen.

Was plant Red Bull für 2017? Wir befinden uns noch in der Anfangsphase der Planung. Deshalb möchten und können wir dazu noch keine Details verraten. Was wir aber schon sagen können ist, dass der Fokus wieder in Richtung Formel 1 gehen wird.



Formel 1 und Comic

Als die Königsklasse noch

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Kommt Ihnen die Formel 1 manchmal auch surreal vor? Fast so wie ein Comic? Die Vorstellung ist nicht so weit hergeholt. Die Königsklasse und der gute alte Comic sind enger miteinander verwachsen, als man glaubt.

Wer an Formel 1 und Comic denkt, dem kommt unweigerlich Michel Vaillant in den Sinn. Der heldenhafte Vaillant ist der Inbegriff der rennfahrenden Comic-Helden. Sein Schöpfer, der Belgier Jean Graton (92), hat aus ihm eine Marke gemacht. Bis heute sind mehr als 70 Alben erschienen. Ohne dass Mr. Vaillant auch nur einen Tag älter geworden wäre als bei seinem ersten Abenteuer «Le Grand Défi» 1959.

Graton war bis in die 90er-Jahre der Kopf der Vaillant-Geschichten. Gesundheitliche Gründe ließen ihn dann aber kürzertreten. Seit Anfang des neuen Jahrtausends kümmert sich sein Sohn Philippe um die Texte, ein Zeichenteam um die neuen Abenteuer des Michel V.

Comet – der erste Comic-Racer

Vaillant ist bei Weitem aber nicht der einzige Comic-Held, der mit quitschenden Reifen und einem «Vrooooooaw» aus den Bilderbuchecken herausbeschleunigt. Zahlreiche andere Künstler haben die Figur als Anlass zur Imitation benutzt. Genau genommen ist Vaillant gar nicht der erste Zeichen-Held, der im Rennwagen für Furore sorgt. Johnny Comet (später Ace McCoy genannt) hat schon Anfang der 50er-Jahre in den USA Gas gegeben. Erfunden hat ihn Frank Frazetta, der später mit «Flash Gordon» einen noch viel größeren Coup landete.

In den 70er-Jahren hatten die Vaillants & Cie Hochkonjunktur. Und der klassische Comic mit dem blendend aussehenden Helden als Hauptfigur bekam sogar Konkurrenz. Jahresalben mit realitätsnahen Zeichnungen kamen auf den Markt. Zuerst von «24 Heures», einem Schweizer Verlag, später erschienen diese Dokumentar-Comics auch bei Condor in Frankfurt. Heute ist der Markt nahezu ausgetrocknet. Ob es wohl daran liegt, dass moderne Formel-1-Autos nicht mehr «Vrooooooaw» machen? ♦



Der Schweizer Verlag «24 heures» (später Edipresse) hat in der zweiten Hälfte der 70er-Jahre drei Bände mit dem Titel «Grands Prix» herausgebracht. Der erste erschien Ende 1976 und hatte die spannende Saison mit dem Duell Niki Lauda gegen James Hunt zum Thema. Die Zeichnungen des Westschweizer Künstlers Willy Richard (und die Texte von F1-Journalist Mario Luini) sind das Beste, was es in Comic-Form je gab. Die Autos sind wahrheitsgetreu, die Szenen 1:1 nachgestellt. Sogar der Feuerunfall von Lauda am Nürburgring wurde mit dem Pinsel perfekt festgehalten. Der Zuspruch war so groß, dass in Ausgabe 2 sogar Mario Andretti das Vorwort lieferte. Leider kamen nach der Saison 1979 keine neuen Bände mehr heraus. Texter Luini: «Der Verlag wollte nicht mehr bezahlen!»

«Diabolik» ist eine Art italienischer «Fantômas», ein Gentleman-Schurke, der von Juweliendiebstählen lebt und obendrein als Rennfahrer eine passable Figur abgibt. Mit seinen hauteng anliegenden Gesichtsmasken kann «Diabolik» seine Identität beliebig wechseln. Ob McLaren MP4/4, Mercedes 300 SLR oder Ford GT40 – «Diabolik» ist mit jedem Auto schnell. Interessant: Die Figur wurde 1962 von zwei Frauen(!) ins Leben gerufen. Und kann sich in Italien punkto Bekanntheitsgrad (bis heute) durchaus mit Superstar Mickey Mouse vergleichen.

Ohne Vaillant-Comics hätte es viele Nachahmer gar nie gegeben. Die Zeichnungen von Erfinder Jean Graton haben Rennsport-Comics überhaupt erst salonfähig gemacht. Die ersten Geschichten erschienen ab Februar 1957 im franko-belgischen Comic-Magazin «Tintin» (Tim & Struppi). Das erste Album kam 1959 heraus. Es handelt vom heldenhaften Rennfahrer Michel Vaillant, der im familieneigenen Rennteam antritt und auf jedem Geläuf und mit jedem Gefährt Erfolg hat. Was die inzwischen über 70 erschienenen Abenteuer auszeichnet, ist die Mischung aus Fiktion und Realität. Vaillant misst sich mit den echten Stars aus der Formel 1: von Mario Andretti bis Ayrton Senna. Und er ist der Prototyp eines nimmermüden Comic-Helden: groß, athletisch, gut aussehend, volles schwarzes Haar – und das seit 60 Jahren. Beneidenswert!

«Vroooaaaaaw» machte



Jean-Louis Fizman hat die Leser des französischen Wochenmagazins «Auto hebdo» von 1990 bis 2012 mit seinen Grand-Prix-Zusammenfassungen im Comic-Stil begeistert. Nur einmal gab es in dieser Zeit keinen «Fizman»: nach dem schwarzen Wochenende in Imola 1994. Fizman hat in dieser Zeit auch fünf Bücher herausgegeben. Eines davon, «Auto folie», beschreibt die Saison 1993 aus Sicht des genialen Zeichners. Heute liefert Fizman (leider) nur noch ein Sujet pro Heft – einen Cartoon zum Editorial.



«Nic Cometa» war 1969 die italienische Antwort auf Frankreichs Superstar «Michel Vaillant». Die Comic-Figur, die verblüffende Ähnlichkeit mit Ayrton Senna hat und US-Comic-Held «Johnny Comet» nachempfunden wurde, trägt den Namen nicht zufällig. Die Karriere des jungen Rennfahrers Nic verläuft tatsächlich kometenhaft. Flankiert von seiner Freundin Marina, gewinnt er in «La Pista di Fuoco» den Großen Preis von Monza. Allerdings sind die Rennszenen nur die Klammer des Comics. Dazwischen legt sich Nic mit Gangstern an, fährt Verfolgungsjagden und lässt auch mal die Fäuste fliegen. Leider sind nur zwei Bände erschienen. Neben «La Pista di Fuoco» gibt es noch «Il Ribelle» – der Rebell. Dank seinen klaren Linien lassen sich in diesem Italo-Comic Lotus, Brabham, Honda und Ferrari relativ mühelos voneinander unterscheiden.



Walter Neugebauer war hierzulande vor allem für seine Winnetou-Zeichnungen bekannt. Doch Mitte der 60er-Jahre widmete sich der in Jugoslawien geborene Comic- und Zeichentrickfilmkünstler auch dem Thema Rennsport. Neugebauer ließ im «Fix & Foxi»-Verlag eine fünftellige Serie über das letzte Rennen von Wolfgang Graf Berge von Trips erscheinen. Aus künstlerischer Sicht ist der Von-Trips-Doku-Comic absolut top. Die Story ist leider etwas flau. Ein interessantes Detail am Rande: Die Rechte an Fix & Foxi gehören seit 2014 Stefan Plöch, dem Neffen des ehemaligen VW-Aufsichtsratsvorsitzenden Ferdinand Plöch.

Wooooosh

FAN SHOP

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

< Villeneuves 81er-Ferrari

Der italienische Modellautohersteller Looksmart (aus der Nähe von Monza) hat den Ferrari 126CK von Gilles Villeneuve in 1:18 verkleinert. Leider ist das Modell nicht besonders günstig. 239 Euro, im Fachhandel; Infos: www.looksmartmodels.com



Gelungene Neuauflage >

Selten haben wir uns über eine Neuauflage eines Buches so gefreut: Paul Frères Klassiker über die 24h von Le Mans, an denen er selber achtmal teilgenommen hat, ist einfach lesenswert. 24,90 Euro, 192 S., ISBN: 978-3613037786, bei www.motorbuch-verlag.de



< Bradls 1. MotoGP-Maschine

Bradl-Fans dürfen sich freuen. Minichamps hat die Honda RC213V von 2012 in 1:12 aus der Garage geschoben. Bradl wurde mit dieser Honda aus dem Team LCR WM-Achter. Es war seine erste MotoGP-Maschine. 100 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de



Zwei Sondermodelle >

Und nochmals Minichamps: Die Achener haben in diesen Tagen auch den McLaren von Alonso (GP Silverstone) und den Williams von Abu Dhabi 2015 in blauer Martini-Lackierung ins Schaufenster gestellt. Je ca. 75 Euro, im Fachhandel, Adresse: s. oben



LOTUS 78

< Das grüne Wunder

Lotus 18 ist ein Buch über das erste Lotus-Modell mit Mittelmotor. Und ein einzigartiges Werk über ein Auto, das Geschichte geschrieben hat. Nicht nur für Lotus-Fans ein Must-have. 50 brit. Pfund, 192 Seiten, engl. Text, ISBN: 978-1845845209; bei www.veloce.co.uk



«Mitfahren» bei der TT >

Neu bei «Duke» erschienen sind die TT 2016 On-Bike Laps Volume 1 und Volume 2. Diese beiden DVDs sorgen für Gänsehaut. Und geben Einblick in die Faszination «Tourist Trophy». 9,99 brit. Pfund, je 90 Minuten, engl. Kommentar, bei www.dukevideo.com

Namen & Nachrichten

Eisspeedway-Ass verunfallt

»» **Sergej Iwanov** Der Eisspeedway-Weltmeister von 1991 verstarb am 13. Juni an den Folgen eines Autounfalls. Iwanov, der in Krasnojarsk lebte, wurde 1987 und 1991 mit der UdSSR auch Team-Weltmeister und beherrschte in den 1990ern mit seinen Brüdern Juri und Valerij die Welt des Eisspeedways. Das erfolgreichste Bruder-Trio im Wintersport gewann vier Einzel- und neun Team-Weltmeisterschaften.

»» **Per Eklund** Vergangene Woche feierte der Schwede seinen 70. Geburtstag. Der in Skönnerud geborene Top-Allrounder stand bei 83 Rallye-WM-Starts 13-mal auf dem Podium, 1976 siegte er im Saab 96 V4. Auch bei seinem letzten WM-Start 1997 rückte er in einem Saab (900 Turbo) aus. Im Rallycross, wo er 1999 den EM-Titel feierte, war Eklund über Jahrzehnte aktiv. 2000/2002 siegte er am Pikes Peak.

»» **Wolfgang Wöhner** Am 12. Juni ist mit Wolfgang Wöhner einer der bekanntesten DDR-Automobilrennfahrer verstorben. Wöhner begann seine Karriere 1963 auf dem «K-Wagen», dann folgte die harte Schule des Rallyesports auf Trabant und Wartburg. Ab 1970 fuhr er Bergrennen auf Skoda, danach Rundstrecke im Trabant. Später war er im DDR-Nationalkader der Formel Easter. Wöhner wurde 72 Jahre alt. ♦ TS/RK/HM



Sergej Iwanov



Per Eklund



Wolfgang Wöhner

LESERBRIEFE

Auf dem Trockenen Zu den 24 Stunden von Le Mans, MSa 27/2016

Turboschaden! Wer's glaubt, wird seelig oder so. Jeder, der nur ein bisschen von Rennsport versteht, weiß doch ganz genau: Wenn sich ein Turbolader verabschiedet – und explizit bei so hochgezüchteten Aggregaten –, gibt es das praktisch nie ohne Vorankündigung, geschweige denn ohne Rauchwolke (siehe z. B. BMW M6 24 h Nürburgring usw.). Wie gesagt: Muss nicht unbedingt sein, aber tönt einfach besser.

Wie wäre es denn mit: Uns ist der Sprit ausgegangen? Sieht auf jeden Fall verdammt danach aus! Ich würde darauf wetten, dass sich die Jungs mit dem Treibstoff verrechnet haben! Das merken sogar jene, die von Rennsport keine Ahnung haben!

Ich habe das ganze Rennen angesehen, mit kurzen Unterbrechungen. Wenn man schaut, wie lange Toyota mit diesem Wagen jeweils in der Box stand für Fahrerwechsel und nachtanken, kann's nur der Treibstoff gewesen sein. Der letzte Boxenstopp war viel kürzer als alle anderen. Auch das Nachtanken war kürzer. In der Zeit konnten sie gar nicht so viel Treibstoff nachtanken, dass es bis zum

Schluss sicher reichen würde. Die Rechnung wäre aufgegangen, wenn Porsche nicht so viel Druck gemacht hätte und man Treibstoff hätte sparen können. Hätte, wäre, wenn. Sie werden es nie zugeben, wetten?

Urs Stauffer
CH-9556 Affeltrangen

Zum Fremdschämen Zu den 24 Stunden von Le Mans, MSa 27/2016

Bei den 24 Stunden von Le Mans war ich vom Verhalten der beiden Porsche-Fahrer Lieb und Dumas mehr als überrascht, als der führende Toyota sechs Minuten vor Schluss ausrollte. Das ausgelassene Lachen, Tanzen und Sich-zusammen-auf-dem-Boden-Wälzen war nach meiner Ansicht der Situation nicht angepasst. Man musste sich vor dem TV ja regelrecht «fremdschämen».

Auch wenn es MSa in Ausgabe 27 auf Seite 17 beim Bild aus der Porsche-Box zu verhärmlichen versucht, obwohl es sich im Fernseher ganz anders darstellte, so bin ich der Meinung, dass hier ein zurückhaltendes Verhalten dem Porsche-Team besser gestanden hätte. Motorsport ist auch Sport, und hier gehört auch Fairplay dazu. Vielleicht sollte das Porsche-Team sich mal mit dem Thema

Respekt auseinandersetzen. Grüße an die Toyota-Leute nach Köln und Japan. Lasst die Köpfe nicht hängen: Ihr seid «Die Sieger der Herzen».
Ralk Könnel
D-66450 Bexbach

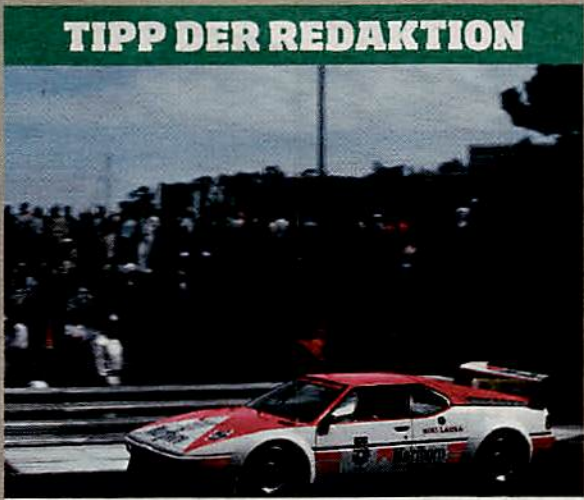
Neidischer Mr. E. Zu «Fahrerlager» der Formel 1, MSa 27/2016

Ja, schlechtes Gedächtnis, Bernie Ecclestone. In den 1980ern wollte er Le Mans vermarkten, wurde postwendend vom ACO vor die Tür gesetzt. Er versprach, Le Mans einzutrocknen, was ihm fast gelungen ist. Er ist nur neidisch über die Zuschauerzahlen, die jährlich an die Sarthe fahren. Ich gebe zu, seit ich das erste Mal in Le Mans war (1978), habe ich live keinen Formel-1-Grand-Prix mehr gesehen. Seitenhiebe gibt es von Bernie immerhin, es gibt seit Jahren keinen Grand Prix von Frankreich mehr.
René Issler
D-71397 Leutenbach

KONTAKT

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

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Inre Paulovits, Thomas Schiffner
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Döbes, Martin Gührler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Profler,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessi, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPR, IAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller
Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de
VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katernann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnentent:
 € 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-
 osskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 89 88,
 Telefax 07 11-182 25 50.
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488



Heiße Rahmenrenner: Niki Lauda 1979 in einem BMW M1

GP-Stars im Doppel Komendes Wochenende zeigt sich nicht nur die Formel 1 in Spielberg. Beim «Holiday Grand Prix» in Österreich erlebt auch die Procar-Meisterschaft ein Revival. 1979 und 1980 fuhren die jeweils trainingsschnellsten F1-Stars im Rahmen des Grand Prix regelmäßig gegen Sportwagen-Piloten. Auch gegen Privatiers, die sich die praktisch identischen BMW M1 leisten konnten – 150000 Deutsche Mark sollen sie teuer gewesen sein. Das Video zeigt das Rennen von Monaco 1979: Niki Lauda siegte und holte später auch die Meisterschaft. Lauda ist auch dieses Wochenende in Spielberg dabei, genauso wie andere F1-Legenden.

Youtube.com AutomobilSport TV – BMW M1 Procar Monaco 1979

TERMINE

AUTOMOBIL			
1.-3.7.	Rallye/WRC, Rallye Polen	WM	PL
2./3.7.	Truck, Nürburgring	EM	D
2./3.7.	Formel E, London		GB
3.7.	Formel 1, Spielberg	WM	A
3.7.	Rallycross, Holjes	WM	S
3.7.	NASCAR, Daytona/Florida		USA
3.7.	GP2/GP3, Spielberg		A
3.7.	Porsche Supercup, Spielberg		A
3.7.	Blancpain Sprint/GT Series, Nürburgring		D
3.7.	TCR International Series, Sotschi		RUS
3.7.	Formel Renault 2.0, Monza		I
3.7.	IMSA, 6h Watkins Glen/New York		USA

MOTORRAD			
2.7.	Speedway, Lonigo	WM	I
2./3.7.	Enduro, Gordexola	WM	E
2.7.	Speedway/U21, Varkaus	EM	FIN
2.7.	Grasbahn, Tayac	EM	F
2.7.	Motocross, Buchanan/Michigan		USA
2.7.	Speedway/Team-Cup, Diedenbergen		D
3.7.	Moto3/Junior, Albacete	WM	E
3.7.	Moto2, Albacete	EM	E
3.7.	Sandbahn, Mulmshorn	EM	D
3.7.	Motocross/Open, St. Petersburg	EM	RUS
3.7.	Motocross/ADAC Masters, Bielstein	DM	D
3.7.	Speedway/Bundesliga, Wolfslake	DM	D
3.7.	Speedway/Bundesliga, Diedenbergen	DM	D
3.7.	Seitenwagen/Rundstrecke, Schleiz		D

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 9. Juli: Rundstrecken-Challenge Nürburgring; 16. Juli: VLN 56. ADAC Reinoldus-Longstreckenrennen. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 28.6.

22.15 WTC – All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT 1**

22.45 Inside ERC: Magazin zur Rallye-EM **EUROSPORT 1**

23.15 Inside Porsche Super Cup: Magazin zum Markenpokal **EUROSPORT 1**

23.30 Blancpain Endurance Series, Le Castellet (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**

MITTWOCH, 29.6.

5.15 Audi Sport TT Cup, Norisring (D) 1. und 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

6.35 Porsche Carrera Cup, Norisring (D) 1. und 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

20.05 Rallye-ÖM, Schneebergland-Rallye/Rohr (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

DONNERSTAG, 30.6.

9.30 Tourenwagen-WM/WTC, Vila Real (P), 1. und 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**

19.00 Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen/Live Stages (live) **SPORT 1+**

20.05 DTM, Norisring (D), 1. und 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

22.25 Formel V8 3.5, Le Castellet (F), 1. und 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

FREITAG, 1.7.

00.05, 12.05 Rallye-ÖM, Schneebergland-Rallye/Rohr (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

9.30 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte und 1. Freies Training (live) **ORF 1**

9.55 Formel 1, Spielberg (A), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**

12.15 Formel 1, Spielberg (A), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

13.30 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte und 2. Freies Training (live) **ORF 1**

13.30 PS – Formel 1 inside: Interviews und Reportagen (Magazin) **N-TV**

13.55 Formel 1, Spielberg (A), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1, N-TV**

18.30 Formel 1, Spielberg (A), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

18.55 Formel 1, Spielberg (A), 1. und 2. Freies Training (Zus.) **ORF 1**

19.30 Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1**

SAMSTAG, 2.7.

9.30 PS – Formel 1 inside: Interviews und Reportagen (Magazin) **N-TV**

10.30 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte und 3. Freies Training (live) **ORF 1**

10.55 Formel 1, Spielberg (A), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**

11.00 Formel V8 3.5, Le Castellet (F), 1. und 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1**

11.30 Rallye/DRM, Rallye Stewwedter Berg (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

12.00 VLN/Longstrecken-Meisterschaft, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

12.20 Formel 1 – Die Legenden von Aspern: Dokumentation zum Österreich-GP **ORF 1**

12.30 Porsche Carrera Cup, Norisring (D) 1. und 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1**

12.45 Formel 1, Spielberg (A), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

13.00 Formel 1, Spielberg (A), Freies Training (Zus.) **RTL**

13.05 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte zur Qualifikation (live) **ORF 1**

13.35 Langstrecken-WM, 24h Le Mans (F), Rennen (Zus.) **RTL**

13.45 Formel 1, Spielberg (A), Qualifikation (live) **RTL**

13.50 Formel 1, Spielberg (A), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**

13.55 Formel 1, Spielberg (A), Qualifikation (live) **ORF 1, SRF 2**

18.25 Formel 1, Spielberg (A), Qualifikation (Zus.) **ORF 1**

18.50 Rallye-EM, Ypern-Rallye (B), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

19.00 Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen/2. Tag (Zus.) **SPORT 1**

19.15 Formel E, London (GB), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**

SONNTAG, 3.7.

9.00 Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen/Spezial Stages (live) **SPORT 1**

11.30 Porsche Supercup, Spielberg (A), Rennen (live) **EUROSPORT 1**

11.55 Formel 1, Spielberg (A), Qualifikation (Zus.) **ORF 1**

12.00 Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen/Power Stages (live) **SPORT 1+**

12.30 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte zum Rennen (live) **ORF 1**

13.00 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte zum Rennen (live) **RTL, SKY SPORT 1**

13.25 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte und Rennen (live) **ORF 1**

13.30 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte und Rennen (live) **SRF 2**

13.55 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (live) **SKY SPORT 1**

14.00 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (live) **RTL**

16.55 Formel 1, Spielberg (A), Rückblick auf das GP-Wochenende (Zus.) **ORF 1**

19.00, 22.00 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

20.00 Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen/3. Tag (Zus.) **SPORT 1**

21.45 Formel E, London (GB), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**

22.50 Rallye-EM, Ypern-Rallye (B), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

MOTORRAD

MITTWOCH, 29.6.

21.00 Isle of Man TT, Rückblick auf die Rennen 2016 (Zus.) **EUROSPORT 2**

DONNERSTAG, 30.6.

20.45 Motocross-WM, Mantua (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

IM NÄCHSTEN HEFT/05.07.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: GP von Österreich
 Formel E: Finale in London

MOTORRAD
 MotoGP: Hintergrundstorys



**24 Stunden gemeinsam gekämpft.
24 Stunden auf Augenhöhe.
Für immer unseren Respekt gewonnen.**

Porsche gewinnt die 24h von Le Mans 2016.

Wir bedanken uns bei Toyota für einen spannenden Kampf.



PORSCHE