

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



MotoGP

**Erster GP-Sieg für
Maverick Viñales!**

S. 26



Langstrecken-WM

**Porsche triumphiert
bei Mexiko-Premiere**

S. 16

Formel 1: 13. Saisonsieg - Mercedes lässt auch beim GP Italien nichts anbrennen

Ferrari chancenlos

Jeden
Dienstag
neu



Ferrari hat beim Heimspiel in Monza die Plätze 3 (Vettel) und 4 (Räikkönen) belegt. Doch die Scuderia war chancenlos gegen Mercedes. Selbst aus einem katastrophalen Start von WM-Leader Lewis Hamilton konnten die Roten keinen Profit ziehen. Viel zu reden gab in Monza der Verkauf der Formel 1. **ab S. 4**

**motorsport-
aktuell.com**

Tourenwagen-WM

**Dritter Titel für
José María López**

S. 20

Moto2

**Tom Lüthi siegt
trotz Schmerzen**

S. 30

Formel E

**Audi-Einstieg fix –
wer zieht nach?**

S. 3



LIEBE LESER!

Der Große Preis von Italien war kein Kracher. Der 13. Mercedes-Sieg im 14. Rennen war schon nach wenigen Metern zementiert (Seite 4). Hinter den Kulissen gab es in Monza deutlich mehr Zündstoff. Zum einen, weil die Routiniers Felipe Massa und Jenson Button ihren Rücktritt – im Falle von Button Halb-Rücktritt – bekannt gegeben haben (Seite 6). Zum anderen, weil die Formel 1 kurz vor dem Verkauf steht. Was das bedeutet und wer dahintersteckt, lesen Sie auf Seite 5. Eine schier unglaubliche Serie begleitet uns in der MotoGP. In Silverstone gab es schon zum vierten Mal in diesem Jahr einen Premieren-Sieger. Nach Jack Miller in Assen, Andrea Iannone in Spielberg und Cal Crutchlow in Brunn trug sich nun mit Maverick Viñales in Silverstone schon wieder ein Neuling in die Siegerliste ein (Seite 26). Dass es in zwölf Rennen schon sieben verschiedene Sieger gab, beweist, wie unfassbar eng es in der Königsklasse des Zweirad-Rennsports zugeht. Davon sind wir in der F1 leider meilenweit entfernt. Dort ist Mercedes auf dem besten Weg, einen neuen Rekord aufzustellen.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Maverick Viñales (E)
WO? Silverstone (GB)

WAS? Vierter Premiersieger
in der MotoGP 2016



WER? Fans
WO? Monza (I)

WAS? Auch wenn Ferrari gegen Mercedes chancenlos war, hatten die Tifosi offenbar Grund genug, um ausgelassen zu feiern



WER? Romain Dumas (F), Marc Lieb (D) und Neel Jani (CH)
WO? Mexiko-City (MEX)

WAS? Bankraub geplant? Nein, die Leader in der Langstrecken-WM leisteten sich vor dem Rennen lediglich einen kleinen Spaß

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE
Formel 1: Das Transferkarussell hat Fahrt aufgenommen; Formel E: Audi steigt ein; Rallye-WM: Der Nachfolger für Capito S. 3
- FORMEL 1 Mercedes siegt in Monza überlegen S. 4
FORMEL 1 Zum Rücktritt von Felipe Massa S. 6
FORMEL 1 Technik-Leckerbissen aus Monza S. 8
FORMEL 1 Haas-Pilot Esteban Gutiérrez im Interview S. 10
INDYCAR So lief das Rennen in Watkins Glen S. 14
GP2 Fehler der Rennleitung – Giovinazzi profitiert S. 15
- LANGSTRECKEN-WM Porsche siegt in Mexiko S. 16
TOURENWAGEN-WM Dritter Titel für López S. 20
RALLYCROSS Sébastien Loeb verpasst Heimsieg S. 24

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE
MotoGP: Helden-Faktor in der Königsklasse; Superbike-WM: Van der Mark wechselt zu Yamaha S. 25
- MOTOGP Erster Sieg für Viñales in Silverstone S. 26
MOTO2 Tom Lüthi siegt trotz Schmerzen S. 30
MOTO3 Binder auf der Zielgeraden Richtung Titel S. 32
MOTOCROSS-WM Titelvergabe in Charlotte S. 36

PANORAMA

- AUTOMOBIL Die September-Highlights S. 42
SEGELSPORT Formel 1 im Wind mit Newey & Co. S. 44
BOXENGEFLÜSTER Fanshop; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 46
IMPRESSUM S. 47
SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 47

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Noch fünf Plätze frei

Viel wurde spekuliert, seit Monza herrscht Klarheit. Gleich zwei Cockpits wurden im Rahmen des italienischen Grand Prix frei. Jenson Button tritt bei McLaren ins zweite Glied. Felipe Massa (siehe auch Seite 6) verabschiedet sich ganz aus der Formel 1. Bei McLaren ist die Nachfolge geregelt. Testfahrer Stoffel Vandoorne kriegte neben Fernando Alonso das zweite Cockpit. Button bleibt als Botschafter für 2018 in Lauderstellung, falls Alonso nicht mehr verlängert. Bei Williams ist der zweite Sitz noch nicht offiziell vergeben. Obwohl vieles darauf hindeutet, dass Williams-Protegé Lance Stroll (18) befördert werden soll. Dem Vater ist der Platz neben Valtteri Bottas angeblich 35 Millionen Euro wert. Eine Summe, auf die Williams schlecht verzichten kann.

Force-India-Duo bleibt

Weil auch bei Force India alles klar ist (Hülkenberg/Pérez bleiben), sind noch fünf Plätze frei. Bei Renault ist Esteban Ocon

gesetzt. Um das zweite Cockpit balgen sich Jolyon Palmer und Kevin Magnussen. Beide bringen so zwischen zehn und zwölf Millionen Euro mit.

Bei Toro Rosso läuft es auf ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Pierre Gasly und Daniil Kvyat hinaus. Holt Gasly den GP2-Titel, muss er fast befördert werden. In Monza soll der Franzose sogar gesagt haben, er sitze schon in Singapur im Toro Rosso.

Bei HaasFl ist Romain Grosjean gesetzt. Über Esteban Gutiérrez (s. Seite 10) schwebt ein Fragezeichen. Viele Alternativen gibt es nicht am Markt. Nasr wäre eine. Der Brasilianer könnte sich aber auch vorstellen, bei Sauber zu bleiben – an der Seite von Marcus Ericsson.

Bei Manor kommt (neben Pascal Wehrlein) unter, wer Geld mitbringt. Anwärter gibt es in der GP2 – wenige davon besitzen jedoch Formel-1-Format. Außer vielleicht Antonio Giovinazzi, Monza-Sieger und Schützling von Ex-Fisichella-Manager Enrico Zanarini. ♦ CE



Soll den zurückgetretenen Felipe Massa ersetzen: Lance Stroll

Rallye-WM

Smeets übernimmt von Capito

von REINER KUHN

Am Ende wurde man in den eigenen Reihen findig: Zum 1. September übernahm Teammanager Sven Smeets die Leitung von Volkswagen Motorsport.

Die Überraschung blieb aus. Verständlich deshalb das Erstaunen bei Beobachtern, wie lange sich der Führungswechsel bei den Werksportlern von Europas größtem Autobauer hinzog. Schließlich gab die Wolfsburger Kommunikationsabteilung schon Mitte Januar bekannt, dass Jost Capito nach knapp vier Jahren die Verantwortung über das Motorsport-Engagement von Volkswagen

abgibt und das Unternehmen «im Einvernehmen» in Richtung McLaren verlassen wird. Danach zog sich die Nachfolgersuche über ein halbes Jahr hin. Noch bei der Rallye Deutschland wurde ein Geheimnis darum gemacht, wer zum September – seit Frühsommer bekannt – Capito nachfolgt. Vier Tage (!) vor Smeets' Amtsantritt folgte Anfang vergangener Woche die Bekanntgabe.

Interne Lösung

Seit dem 1. September verantwortet Sven Smeets alle Motorsport-Aktivitäten der Marke, darunter das Spitzensport-Engagement in der Rallye-WM. Der 44-jährige Belgier war zwischen 1995 und 2005 als Beifahrer in der

Formel E

Audi macht ernst

Von ARNO WESTER

Für alle, die geglaubt haben, Audi könnte den Volkswagen-Konzern in der Formel-1-WM repräsentieren, mag die Nachricht ein Schock sein: Statt in der Königsklasse engagieren sich die Ingolstädter zukünftig noch stärker in der FIA Formel E!

Für MSA-Leser ist das keine Überraschung, denn über die Dementis der Konzernmarken Audi, Porsche und Volkswagen haben wir mehrfach berichtet. Warum sich Audi erneut für ein andere internationale Rennserie entschieden hat, erklärt Dr. Stefan Knirsch, Technik-Vorstand der Audi AG: «Elektro-Mobilität ist eines der Schlüsselthemen unserer Branche. Wir wollen uns zum führenden Premiumanbieter auf diesem Gebiet entwickeln. 2025 soll jeder vierte Audi ein Elektroauto sein!»

Audi Sport ist seit der ersten Formel-E-Saison 2014/2015 Namensgeber des Teams Abt Schaeffler und stellt mit Lucas di Grassi einen Werksfahrer zur Verfügung. Zudem konnte das ABT-Team auch die Infrastruktur von Audi Sport in Neuburg nutzen. Zur am 9. Oktober in Hongkong beginnenden dritten Saison 2016/2017 intensiviert Audi die bestehende Partnerschaft mit dem Team Abt Schaeffler durch



Mit großen Audi-Logos: Der ABT-Schaeffler-Bolide für 2016/17

finanzielle und technische Unterstützung. Für die vierte Saison 2017/2018 steigt Audi Sport auf dem Weg zu einem vollen Werkseinsatz in enger Zusammenarbeit mit Technologie-Partner Schaeffler schrittweise in die Entwicklung ein.

Testfeld für Serienautos

Damit verfolgt Audi einen Weg, den man schon in der Vergangenheit gegangen ist, wie Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich betont: «Audi nutzt den Motorsport immer konsequent dazu, neue Technologien für den späteren Serieneinsatz zu erproben und weiterzuentwickeln. Mit dem quattro-Antrieb haben wir den Ralliesport revolutioniert und

später auch auf der Rundstrecke Maßstäbe gesetzt.» Bei den 24h Le Mans hat Audi mehrfach Geschichte geschrieben, als erster Hersteller, dem Siegt mit einem TFSI-Motor, einem TDI- und einem Hybrid-Rennwagen gelungen sind. «Die Formel E ist mit ihren Rennen im Herzen von Metropolen eine ideale Bühne und das Team Abt Schaeffler Audi Sport für uns ein logischer Partner», meint Ullrich.

Das Engagement hat momentan keine Auswirkungen auf die weiteren Programme in der DTM, in der sich Audi bis einschließlich 2018 committed hat und der WEC, für die die Entwicklung eines neuen Prototypen auf Hochtouren läuft. ♦

Kirsten Zimmermann nun doch eine neue Leitungsfunktion in der Volkswagen AG übernommen. Ihr folgt Lukasz Urban als kaufmännischer Geschäftsführer.

Wie sehr die neue Motorsport-Führungsriege in wirtschaftlich schwierigen Zeiten Gehör in der Wolfsburger Chefetage findet, könnte sich bald zeigen. Neben dem bis Ende 2019 bestätigten Rallye-WM-Engagement gilt das Hauptaugenmerk aktuell dem Kundensport mit dem TCR-Golf. Ein Strategiewechsel innerhalb der Rallye-Aktivitäten könnte ebenso zum Prüfstein werden wie eine generelle Neuausrichtung. Frank Welsch, Mitglied des Markenvorstands Volkswagen Pkw, scheint dabei auf Smeets zu

setzen und erklärt: «Wir sind überzeugt, dass wir mit ihm und der gesamten Geschäftsführung unsere Erfolgsgeschichte in der Rallye-WM fortschreiben und unser Motorsport-Engagement strategisch weiterentwickeln werden.» ♦ RK



Capito-Nachfolger: Smeets

Auf Händen getragen: Monza-Sieger Nico Rosberg beim Bad in der Mercedes-Mechaniker-Menge



GP Italien - Mercedes vs. Ferrari

Einfach überlegen

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Die WM beginnt von vorne. Mit seinem siebten Saisonsieg hat sich Nico Rosberg in Monza wieder bis auf zwei Zähler an Teamkollege Lewis Hamilton herangeholt. Die Entscheidung fiel schon am Start. Hamilton fordert jetzt von den Ingenieuren Erklärungen.

Am Samstag fuhr Lewis Hamilton der Konkurrenz um die Ohren. Am Sonntag konnte er sich für seine Pole nichts mehr kaufen. Nach den ersten 638 Metern lag der Weltmeister nur noch auf P6. Der Mercedes mit der Startnummer 44 brachte die 930 PS des V6-Turbomotors nicht auf den Asphalt. Während bei Hamilton die Reifen durchdrehten, zog ein Konkurrent nach dem anderen vorbei.

Hamilton beteuert, er habe nichts anders gemacht als sonst. «Unsere Kupplung arbeitet einfach nicht konstant.» Die Techniker analysierten nüchtern, dass auf der Antriebsachse zu viel Drehmoment anlag. Hatte Hamilton also einfach zu viel Gas gegeben? «Nein!», sagt Teamchef Toto Wolff entschlossen. «Wir geben bei Mercedes

niemandem die Schuld in solchen Fällen. Wenn man damit beginnt, dann geht es nur noch bergab. Dann versuchen die Leute nur noch, ihren Arsch zu retten. Dann geht es nicht mehr darum, nach der bestmöglichen Lösung zu suchen.»

Sitzung mit den Technikern

Wolff fasste das Startproblem einfach zusammen: «Mensch und Maschine haben es dieses Mal nicht richtig hinbekommen.» Hamilton wird sich mit dieser Erklärung nicht zufrieden geben. Heute Dienstag will er sich mit den Technikern in der Fabrik in Brackley treffen, um an dem Problem zu arbeiten. Rosberg hat diese Gespräche schon hinter sich: Nach dem schlechten Start in Hockenheim hat er hart an den Starts gearbeitet. In Spa und in Monza hat es schon gewirkt. «Aber das heißt natürlich nicht, dass es immer klappt», warnt Rosberg, der nach Spa nun innerhalb von acht Tagen einen zweiten Klassiker gewann, den er zuvor noch nie gewinnen konnte.

Die Probleme am Start gehen wohl auf die Kappe der Regeln. Diese haben die Starts dieses Jahr zu einer delikaten Angelegenheit gemacht. Die Fahrer haben nur noch ein Kupplungs-

pedal. Die Ingenieure dürfen in der Installationsrunde nicht mehr helfen. Der Fahrer ist auf sich alleine gestellt. Da kann es schon mal passieren, dass nicht alles rundläuft.

Von einem Weltuntergang sollte man dennoch nicht reden. Mercedes ist so überlegen, dass die Konkurrenz nicht von solchen Fehlern profitieren kann. Nach 16 Runden lag Hamilton schon wieder auf P2 – hinter seinem Teamkollegen, hatte da aber seinen Boxenstopp noch vor sich. In Runde 34, nach dem zweiten Stopp der Ferraris, war die Kuh vom Eis. Mercedes hatte die Hackordnung wieder hergestellt. Das musste auch Sebas-

tian Vettel neidlos anerkennen. «Mir war klar, dass er (Hamilton) nach unserem zweiten Halt wieder vor uns lag.» Und als wäre es nicht schon hart genug, scherzte Rosberg im Warteraum vor der Podiumszeremonie zu Vettel: «Heute war so ein Tag, da hätte ich mir gewünscht, dass ihr näher dran seid.»

Geteilte Meinung bei Ferrari

Bei Ferrari war man nach dem Rennen geteilter Meinung ob P3 und P4. «Es geht in die richtige Richtung. In Spa und Monza haben wir Fortschritte gemacht», analysierte Kimi Räikkönen. «Wir müssen jetzt aber in Singapur – auf einer ganz anderen

Strecke – zeigen, dass wir diese Position halten und wenn möglich noch verbessern können.»

Vettel lag die Niederlage offenbar mehr auf dem Magen als seinem Teamkollegen. Von der guten Stimmung auf dem Podium nahm der Heppenheimer hinterher nicht mehr so viel in die Presserunde mit. «Wir haben einen auf die Mütze bekommen», nahm Vettel kein Blatt vor den Mund. «Platz 3 und 4 waren das Maximum. Aber unsere Fans verdienen natürlich mehr. Sie wollen Ferrari siegen sehen.» Und davon war die Scuderia in Monza weiter weg, als es das Ergebnis vermuten lässt.

Hoffnung gibt das nächste Rennen in Singapur. Dort steckte Mercedes 2015 die bitterste Niederlage ein. «Wir waren damals 1,8 Sekunden weg von der Pace», erinnert sich Rosberg und gibt zu: «Wir haben zwar alles analysiert. Aber wir gehen da nicht ganz so zuversichtlich hin.» Ein kleiner Hoffnungsschimmer für die Konkurrenz? Red Bull, in Monza von Ferrari entzaubert, hat für Singapur ein Upgrade angekündigt. Total hat neues Benzin entwickelt, und Renault investiert drei Entwicklungstoken im Bereich der Einspritzung. Der Schritt soll zwei Zehntel pro Runde bringen. ♦



Nico Rosberg: Siebter Saisonsieg dank besseren Starts



Start und Rennen gewonnen: Rosberg auf eins, Hamilton nur Sechster



Überwältigt: Rosberg siegte zum ersten Mal im königlichen Park



Paarlauf beim Heimspiel: Vettel (Dritter) und Räikkönen (Vierter)

KOMMENTAR

Man muss den jungen Fahrern etwas Zeit geben



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Der Formel 1 steht ein Generationenwechsel bevor. Mit Felipe Massa (35) und Jenson Button (36) treten am Ende des Jahres zwei Fahrer ab, die zusammen 541 Grands Prix auf dem Buckel haben. Für Button kommt Stoffel Vandoorne (24), Massa soll durch Williams-Schützling Lance Stroll (18) ersetzt werden. Ob man den beiden nachtrauert oder nicht, spielt keine Rolle. Fakt ist: Der Formel 1 gehen zwei Routiniers verloren. Zwei Gesichter, die den

GP-Sport jahrelang mit geprägt haben. Damit bleiben nur noch Fernando Alonso (35) und Kimi Räikkönen (36) übrig. Der Rest gehört zur Vettel-Hülkenberg-Generation – oder ist blutjung wie Max Verstappen. Der Wechsel wird der Formel 1 auch guttun. Aber es wird ein Weilchen dauern, bis sie es verdaut hat. Das war in der Vergangenheit schon so. Stars werden nicht von heute auf morgen geboren – auch wenn es Ausnahmen gibt. Man muss den Vandoornes, Ocons, Strolls und wie sie heißen etwas Zeit geben.

Zukunft

Formel 1 vor Verkauf

Von MICHAEL SCHMIDT und ELMAR BRÜMMER

Das Gerücht geistert seit Jahren durch das Formel-1-Fahrerlager. Viele wollten die Königsklasse schon kaufen, aber keiner hat es am Ende getan. Jetzt steht der Verkauf unmittelbar bevor. Wenn das US-Unternehmen Liberty Media heute Dienstag das Geld überweist, beginnt ein neues Zeitalter für den Grand-Prix-Rennsport.

Das Gerücht ist so alt, dass es schon keiner mehr hören wollte. Die Formel steht wieder einmal vor dem Verkauf. In den letzten Jahren wurden viele Interessenten gehandelt – aus den USA, aus Katar und China. Am Ende ist nie etwas passiert. Noch vor einigen Wochen sagte Bernie Ecclestone: «Ich glaube es erst, wenn das Geld auf der Bank ist.»

Heute Dienstag könnte es tatsächlich passieren. Das US-Unternehmen Liberty Media soll die erste Rate des angeblich 8,5 Milliarden Dollar schweren Deals überweisen. Das bestätigte Bernie Ecclestone in Monza.

Zum Verkauf stehen die Anteile von Hauptaktionär CVC Capitals, aber auch einiger anderer Besitzer. Im Moment hält CVC 35,1 Prozent am Formel-1-Geschäft. Der zweitgrößte Anteilseigner ist Waddell & Reed mit 20,9 Prozent. Formel-1-Chef Bernie Ecclestone selbst besitzt 5,3 Prozent, sein Bambino Trust 8,5 Prozent. Stimmrechte hat nur CVC.

Das Luxemburger Finanzunternehmen hat vor zehn Jahren in einem umstrittenen Deal die relevanten Unternehmen der Formula One Group gekauft – für 800 Millionen Dollar. Das Geschäft brachte einen deutschen Bankier hinter Gitter (Gerhard Gribkowsky). Ecclestone musste sich wegen des Vorwurfs der Korruption und Untreue vor einem Münchner Gericht verantworten. Der Prozess wurde gegen die Zahlung von 100 Millionen Dollar eingestellt. Ecclestone soll diese Summe damals noch am selben Tag anstandslos bezahlt haben.

Für CVC hat sich der Kauf damals längst rentiert. In den letzten zehn Jahren konn-

«Ich glaube es erst, wenn das Geld auf der Bank ist.»

BERNIE ECCLESTONE



ten gut vier Milliarden Dollar Gewinn damit gemacht werden.

Formel 1 soll an die Börse

Die Übernahme jetzt soll in zwei Stufen erfolgen. Die Rolle von Formel-1-Chef Bernie Ecclestone ist dabei unklar. Gerüchte sagen, dass der 86-jährige Engländer nur noch in einer Übergangsphase an Bord ist.

Ecclestone selbst streut Nebel: «Ich tue, was ich immer getan habe. Es ist meine Entschei-

dung, welche Rolle ich einnehme.» Auf die Frage, ob wir das Gesicht der Formel 1 weiterhin im Fahrerlager sehen werden, meinte Bernie augenzwinkernd: «We will see.»

Mittelfristig soll Liberty Media-Gründer John Malone andere Pläne mit dem schnellen Geschäft haben. Im Fahrerlager werden bereits Namen gehandelt, die Ecclestone beerben könnten. Einer davon ist Formel-E-Geschäftsführer Alejandro Agag.

Das amerikanische Unternehmen mit Sitz in Colorado will die Vermarktung der Formel 1 auf neue Füße stellen. Die Haupteinnahmequelle sollen nach US-Vorbild die Bewegtbildrechte werden. Das würde die Veranstalter entlasten. In einem zweiten Schritt will Liberty Media die Formel 1 in New York an der Börse platzieren.

Der Verkauf der F1 war in Monza auch unter den Teams heiß diskutiert worden. Auf die Frage, ob bei einem solchen Deal nicht die Gefahr bestehe, dass ein neuer Besitzer alles auf den Kopf stellt und US-Gepflogenheiten einführt, die womöglich nicht mit der nach wie vor europäisch verwurzelten Formel 1 zu vereinen sind, schüttelt beispielsweise Mercedes-Teamchef Toto Wolff den Kopf. «Die werden (wenn sie kommen) genau darauf achten, was und wie man etwas verändern soll. Bernie hat ein «Empire» geschaffen, von dem viele Leute (im Fahrerlager) leben. Da werden Prinzipien nicht einfach so über Bord geworfen.» ♦



Gehört die F1 bald ihm? John Malone (kleines Bild) soll schon diese Woche erste Zahlungen leisten

MOMENT MAL!

Eins auf die Finger

Irgendwie passt das ganz gut. An dem Tag, an dem sich der Fußballer Zlatan Ibrahimovic (Manchester United) zum «König von Schweden» erklärt hat, als er die wahre Regentin Silvia traf, erklärte Max Verstappen den schwedisch-bosnischen Kicker zu seinem Vorbild. «Würde man ihn als Verteidiger aufstellen, würde er sich nicht daran halten, weil er gern attackiert», führte Max aus, und genauso verhalte es sich auch mit ihm selbst: «Ich werde den gleichen Fahrstil wie zuvor zeigen.»

Vom Selbstvertrauen und der Aggressivität spielen der 18 Jahre junge Rennfahrer und der 34-jährige Kicker in einer Liga, vom Erfolg und der Erfahrung her nicht. Das ist bei allem Talent das, was Verstappen erst beweisen muss. Sich so zu benehmen wie Ayrton Senna oder Michael Schumacher ist ja grundsätzlich kein Fehler. Aber allein die Attitüde macht es noch nicht.

Umgekehrt muss man den Niederländer auch nicht zum größten Sünder der Renngeschichte machen. Er fährt so, wie er es auf der Go-Kart-Bahn gelernt hat, und so, wie es ihm sein Vater eingebläut hat. Allerdings ist es richtig, wenn ihm die erfahrenen Piloten erklären, dass zu einem guten Überholmanöver immer zwei gehören. Und wenn ihm Charlie Whiting mal auf die Finger klopft.

Wäre Max Verstappen nur ein Egoist, dann würde das auf Dauer zu wenig sein, um in der Königsklasse zu bestehen. Ein ausgeprägter Renninstinkt allein reicht nicht, es kommt vielmehr auf die Rennintelligenz an. Man nehme nur das Beispiel Juan-Pablo Montoya: ein guter Racer, der sich aber immer selbst im Weg stand. Den Fehler darf der kriegende Holländer nicht machen, auch wenn er in Monza den

Lauda-Hinweis («Zurück in die Fahrschule») geflissentlich ignoriert und tönt: «Ich werde meinen Fahrstil nicht verändern, nur weil das andere Fahrer sagen.» Wenig überraschend gehörte Fernando Alonso zu den Befürwortern der rüden Attacken, der Spanier zählt immer noch zu den Führenden in

der Ego-Weltmeisterschaft. Rennleiter Charlie Whiting hat dem jüngsten Grand-Prix-Sieger vor dem ersten Training beim Großen Preis von

Italien auf die Finger gehalten, wie Red-Bull-Teamchef Christian Horner bestätigte: «Er hat Max die Aktionen aus Spa vorgespielt, um ihm zu erklären, dass er beim nächsten Mal nicht mehr davonkommt. Ich glaube, Max hat die freundliche Warnung verstanden.» Eine Reaktion der FIA, die sonst pingeliger zu Werke geht als das Kraftfahrzeugbundesamt in Flensburg, war auch fällig. Sonst verrohen nicht nur die Sitten auf der Rennstrecke, auch das Gerede über einen Sonderbonus für Verstappen würde zunehmen – der als frischer und frecher Charakter gut ist für das Grand-Prix-Geschäft und auch wieder mehr Fans an die Strecke lockt.

Das Limit in der Formel 1 ist der reizvollste Bereich, aber zugleich auch der gefährlichste. Und es ist ein schmaler Grat, auf dem Verstappen balanciert. Wie weit ist zu weit? Horner setzt zu recht darauf, dass der Kampfgeist seines Schützlings die Königsklasse attraktiver machen wird: «Alle talentierten und ambitionierten Fahrer tragen den doch in sich.»

Alein mit Zickzack-Fahren allerdings ist auf Dauer keine Ideallinie in die Karriere zu bekommen. Vielleicht ist das die größte Bewährungsprobe für die größte Entdeckung der Saison.

Felipe Massa

Abu Dhabi wird für

Von ELMAR BRÜMMER

Felipe Massa (35) hat in Monza seinen Rücktritt von der Formel 1 bekannt gegeben. Abu Dhabi wird das letzte und zugleich 250. Rennen für den Brasilianer sein. Und es ist anzunehmen, dass es eine trübselige Angelegenheit wird.

Reisen im Spätsommer nach Italien geben immer einen ganz guten Eindruck davon, was vorbei ist an Trends. Die hochgestellten Kragen von Polo-Hemden zum Beispiel, Hipster-Zoteltärchen – und vielleicht beginnt gerade auch der Anfang vom Ende der «mittleren» Rennfahrgeneration in der Formel 1. Das bezieht sich auf das Alter, aber auch die Erfolge. Felipe Massa ist seit über 2800 Tagen ohne Sieg. Das muss man als einer, der mal als der nächste

Ferrari-Weltmeister gehandelt worden ist und dann 2008 in der letzten Kurve noch von Lewis Hamilton abgefangen wurde, erst mal verkraften.

Dem Brasilianer ist das, wie oft er auch das Gegenteil beteuern mag, nie gelungen. Aber er ist nun mal ein treuer Kerl, der lange der Scuderia und vor allem immer sich selbst treu geblieben ist: «Meine Art hat mich weit gebracht, warum hätte ich sie ändern sollen?» Selbst die intrigreiche Zeit in Maranello hat Massa gut überstanden. Er war darin ganz anders als sein Landsmann Rubens Barrichello, der von Ferrari ebenfalls Richtung Williams die Flucht in eine zweite Karriere angetreten hatte, aber auch nicht sonderlich glücklich wurde.

Die letzten drei Jahre, als in Italien selbst Stefano Domenicali nicht mehr an ihn glauben konnte und ihn gegen Kimi

Räikkönen austauschen musste, war Massa tapfer bei Williams weitergefahren. Er, der Harmoniesüchtige, arrangierte sich sogar mit dem eher spröden britischen Charme. Aber jetzt, mit 35, spürt er, dass er nicht mehr die erste Wahl ist, sondern nur noch eine Wahl. Doch er gehörte bei aller Emotionalität stets zu denen, die sich trotz der harten Formel-1-Sitten noch im Spiegel angucken können möchten: «Ich habe beispielsweise deshalb ein gutes Image in Brasilien, weil ich immer versucht habe, korrekt zu sein, der Öffentlichkeit die Wahrheit zu sagen. Einfach zu sagen, was ich fühle.» Schon nach ein paar Jahren im obersten Renngeschäft hat er für sich erkannt: «Die Formel 1 hat mich definitiv nicht verändert. Ich bin der Alte, auch wenn ich jetzt mehr für die Menschen bedeute. Aber es ist immer noch mein Leben.»

AUS DEM FAHRERLAGER

Von CHRISTIAN EICHENBERGER



Alonso: Auch am Ball stark

Titelsponsor Heineken veranstaltete am Donnerstagabend auf der Start- und Zielgeraden ein Fußballspiel. Mit dabei auf Fahrerseite: **Fernando Alonso, Max Verstappen, Daniel Ricciardo, Jolyon Palmer und Sergio Pérez.** Ihnen gegenüber standen die Ex-Fußballprofis **Didá, Christian Karembeu, Michel Salgado, David Trezeguet und Robert Pires.** Das Spiel für einen guten Zweck endete 22:10 für die Ex-Kicker.

Der Monza-Rekord von **Kimi Räikkönen** von 2005 ist nicht gefallen. Der Finne wurde damals mit 370,1 km/h geblitzt. 2016 war **Lewis Hamilton** der Schnellste mit 359,0 km/h (im Rennen). Viel schneller war **Valtteri Bottas** in diesem Jahr in Baku mit 374,2 km/h.

Der Schwede **Marcus Ericsson** feierte am Freitag seinen 26. Geburtstag mit einer Torte.

Es gibt sie seit Spa. Jetzt hat FIA-Sicherheitschef **Charlie Whiting** Gerüchte, wonach er auf der Suche nach einem neuen Posten bei einem Formel-1-Team sei, ins Reich der Fabeln verwiesen. «Das ist grotesk», sagte Whiting. «Ich weiß nicht, woher das kommt. Da gibt es Leute, die behaupten, ich biedere mich an und sei bei der FIA nicht glücklich.»

Monza lockt immer wieder ehemalige FI-Piloten an. Diesmal kam **Jarno Trulli** auf einen Besuch vorbei. Seit seinem Ausstieg hat der Italiener keinen GP mehr live gesehen.

Nico Hülkenberg hat in Monza die Fahrweise von **Max Verstappen** (s. Kolumne links) als einer der wenigen nicht nur verteidigt, er hat den Red-Bull-Piloten sogar gelobt. «Es ist eine Kunst, im richtigen Moment rüberzuziehen. Würde mir das so gelingen, würde ich mir auf die Schulter klopfen.»

Ex-Weltmeister **Jacques Villeneuve** hat mit seinem Vorwurf an die Adresse von **Max Verstappen**, er würde mit seiner Fahrweise noch jemanden umbringen, Staub aufgewirbelt. Der «Angeklagte» wehrte sich postwendend: «Jacques sollte mit seinen Aussagen aufpassen.

Er hat selbst jemanden getötet.» Der Niederländer verwies mit diesem Kontext auf den Unfall von Villeneuve 2001 in Melbourne, bei dem ein Streckenposten ums Leben kam.

Der in Spa verunfallte **Kevin Magnussen** («Ein bisschen stolz bin ich auf diesen Crash») bekam in Monza nicht nur die Startfreigabe. Er hat sich auch öffentlich gegen den Cockpit-schutz Halo ausgesprochen. Obwohl er ihn noch nie testete, meinte er: «Die (FIA & Co) müssen sich was Besseres einfallen. Das geht gar nicht.»



Nasr mit seinem Monza-Helm

Felipe Nasr war in Monza mit einer speziellen Helmlackierung unterwegs. Der Sauber-Fahrer erinnerte mit stilvollen Porträts an die italienischen Ex-Rennsportgrößen **Alberto Ascari, Nino Farina, Tazio Nuvolari, Michele Alboreto und Elio de Angelis.**



Polarisiert ohne Ende: Shootingstar Max Verstappen

Massa zum «Wet Race»

In Monza hängen an der Haupttribüne rote Transparente mit den aufmunternden Aufschriften «Felipe – für immer» oder «Für das hier bin ich zu alt». Massa weiß schon, warum er den Abschied der Formel 1 von Europa auch zu seinem Abschied für immer gemacht hat – vor zehn Jahren hatte Michael Schumacher an selber Stelle (allerdings nach einem Sieg) den ersten Rücktritt erklärt.

Von Schumacher abgekupfert

Massa und Schumi, das war eine besondere Beziehung: «Er war mein Lehrmeister. Seinem Rücktritt 2006 habe ich zu verdanken, dass ich bei Ferrari bleiben konnte. Kimi hatte ja schon einen Vertrag.» Der Rekordweltmeister hatte einen Narren an seinem Teamkollegen gefressen, fast schien es so, als hätte der Kerpener ihn nicht nur sportlich adoptiert. Auf die Frage,

was ihm die Zeit an der Seite von Schumacher gebracht habe, sprudelt es aus Massa heraus: «Ich habe viel von ihm gelernt. Zuerst: wie man mit dem Team, mit den Ingenieuren lernt, wie man Führungsansprüche durchsetzt, wenn man nicht zufrieden ist mit dem Rennauto. Und wie man sich eine Basis schafft, schon bevor man im Cockpit sitzt – die ganzen Details. Das war alles sehr wichtig. Michael hatte die unglaubliche Fähigkeit, ein Rennen zu verstehen und zu analysieren, Runde für Runde, Kurve für Kurve. Daran habe ich gearbeitet, und ich habe gelernt, dass ich meinen Renningenieur auch mit Fragen löchere – auch wenn ich über Funk nicht so viel gefragt habe wie Michael.»

Aber 14 von 35 Lebensjahren in der Formel 1 verbracht zu haben, das ist auch genug. Beim

Saisonfinale in Abu Dhabi wird er, wenn alles gut läuft, noch die 250 Rennen vollmachen. Wenige erinnern sich noch an sein Debüt 2002 mit Sauber – schon damals betreut von Nicolas Todt, 2006, als der Ausbildungsstand des Brasilianers hoch genug war, durfte er an der Seite von Schumacher Platz nehmen und fuhr seine ersten beiden von bisher elf Grands-Prix-Siegen ein. Der dritte Rang in der Fahrer-WM war vielversprechend. Aber spätestens der dubiose Feder-Unfall von Budapest und die anschließende Zwangspause kündeten von einem Bruch des Aufwärtstrends.

Immerhin: Massa hatte sich durch das traumatische Erlebnis nie davon abbringen lassen, seine Karriere fortzusetzen und den Traum vom WM-Titel zu leben. Doch zunehmend nahmen ihn die Gegner nicht mehr richtig ernst, und selbst bei Fer-

rari begannen sie zu zweifeln. Das gilt auch für Rob Smedley, der schon in Italien sein Renningenieur war und ihn jetzt auch wieder bei Williams betreut. Legendar sind die Kameraeinstellungen, wenn der Brit nach einem Massa-Fehler nur resigniert mit dem Kopf schüttelt. Oder über Boxenfunk mitteilt: «Felipe, Baby – stay cool...»

Weltmeister der Herzen

All das hat der Popularität des Fahrers nicht geschadet, im Gegenteil. Gut, dass Sympathie nicht nur am ganz großen Erfolg festgemacht wird. Dass er zu den beliebtesten des Fahrerfeldes zählt, war auch bei seiner Rücktrittsankündigung in Monza zu spüren, über 100 Reporter drängelten sich vor und um das Williams-Motorhome im Fahrerlager. Er dankte Gott für die Möglichkeiten, die er erhalten habe, und auch für den Schutz: «Meine Karriere ist viel besser verlaufen, als ich mir das je vorgestellt habe. Ich habe viele Träume verwirklicht. Es ist, als hätte ich eine Goldmedaille gewonnen.» Aber richtig emotional, befindet er in Monza, werde es wohl erst in Abu Dhabi werden. Ein persönliches «Wet Race». Schon am Wochenende musste er aufhören, weiter über seine Karriere nachzudenken und zu reden, «sonst fange ich noch das Heulen an.»

Gut getan haben dürften Massa die Worte von Claire Williams, die ihrem Schützling eine wichtige Rolle beim Turnaround des ins Trudeln geratenen Traditionsrennstalls bescheinigt hat – was sicher nicht nur geschmeichelt war. Massa versuchte, den angekündigten Rücktritt seinem sonnigen Gemüt entsprechend so positiv wie möglich zu nehmen: «Ich bin erst 35, da fühlt es sich komisch an, in Rente zu gehen. Aber ich hoffe, dass ich meine letzten acht GP noch genießen kann. So nervös wie heute war ich in keinem meiner Rennen.»

Seit einigen Monaten sei die Entscheidung bereits in ihm gereift, sagt er, mit anderen Teams habe er erst gar nicht mehr verhandelt: «Es ist einfach Zeit zu gehen. Und ich will es noch erhabenen Hauptes tun.»

Viel hängt mit dem Respekt vor sich selbst und der Aufgabe Formel 1 zusammen. Freiwillig auszustiegen, das festigt seinen Ruf als «Weltmeister der Herzen». Und in einem hat er ganz sicher Recht: «Um eine Entscheidung wie diese zu treffen, muss man stark sein. Und ich fühle mich stark.»

◆ CE/MS/ TG

NACHRICHTEN

Auftakt am 26. März – Hockenheim dabei

Kalender Eine erste Version des Formel-1-Kalenders 2017 wird offiziell erst bei der nächsten FIA-Weltratssitzung am 28. September in Paris verabschiedet. Bis dann muss man sich auf Gerüchte verlassen. Die besagen, dass die Saison am 26. März in Melbourne losgeht. Eine Woche später folgt Shanghai. Danach im Zweiwochenrhythmus Bahrain, Russland, Spanien und Monaco. Insgesamt sind fünf Doppelpakete mit zwei GP innerhalb von sieben Tagen geplant. Auch im Kalender: Hockenheim. Es heißt, Bernie Ecclestone sei auf gutem Weg, einen Deal abzuschließen. Möglicherweise tritt der F1-Chef selbst als Promoter auf, mietet die Rennstrecke für kleines Geld und kassiert sämtliche Einnahmen. Damit würde Hockenheim kein Risiko mehr tragen müssen. Auch der Test-Kalender ist noch inoffiziell. Vorgesehen sind Testfahrten vom 27. Februar bis 2. März und vom 7. bis zum 10. März.

Ferrari hat alle Token aufgebraucht

Motoren Die FIA hat in Monza eine Liste der verbleibenden Token pro Hersteller herausgegeben. Die unterschiedlichen Entwicklungsstrategien sind darauf gut ersichtlich. Ferrari hat alle Token aufgebraucht. Nicht so Renault: Von den 32 zur Verfügung gestandenen Token haben die Franzosen erst elf investiert. McLaren-Partner Honda hat noch drei übrig. Mercedes deren sechs.

Pirelli-Plan für GP Malaysia gefährdet

Reifen Pirelli läuft die Zeit davon. Der Plan der Italiener, die neue Reifengeneration beim GP von Malaysia (2. Oktober) zu bringen, ist gefährdet. Für die Einführung neuer Reifen mitten in der Saison benötigen die Mailänder das i.O. aller Teams. Doch die geforderte Einstimmigkeit wird es wohl nicht geben. Force India hat bereits Widerstand angekündigt. Als Alternative bleibt Pirelli noch der Gang zur FIA. Mithilfe des Weltverbands könnte der Reifenlieferant die neuen Gummis als sicherheitsrelevante Änderung durchdrücken. Dadurch würde der Monopolist aber indirekt zugeben, dass die aktuellen Reifen nicht sicher genug sind. ◆ CE/MS/ TG



Das war's: Felipe Massa verkündete am Donnerstag in Monza seinen Rücktritt aus der Formel 1



Lehrer und Schüler: Schumacher mit Massa



Seine beste Zeit in der Formel 1: Massa 2008 bei Ferrari

Technik

Neuling Haas macht die Welle

Von TOBIAS GRÜNER

Das Highspeed-Festival in Monza zwingt die Ingenieure jedes Jahr zu extremen Aero-Lösungen. Statt maximalem Abtrieb zählt auf den langen Geraden vor allem ein geringer Luftwiderstand. Entsprechend klein fallen die Flügel aus.

Der Gang durch die Boxengasse ist nirgends so spannend wie in Monza. Werden die Autos auf anderen Strecken nur im Millimeterbereich verändert, so finden in den Garagen des Königlichen Parks regelmäßig größere Umbaumaßnahmen statt. Nur für diesen einen GP entwickeln die Teams komplett neue Aerodynamik-Pakete. Die nach den 53 Rennrunden direkt wieder in die Mülltonne wandern.

Das galt auch für den neuen Heckflügel von HaasF1. Das US-Team hatte bei Dallara eine ungewöhnliche Neuentwicklung in Auftrag gegeben. Zwischen den unveränderten Endplatten bekamen Hauptblatt und Flap ein innovatives Wellendesign verpasst. Das reduzierte die Angriffsfläche und erhöhte den Topspeed. Dazu passend wurde auch der Frontflügel mit kleineren Flaps ausgerüstet.



HaasF1: Der Neuling aus den USA brachte einen innovativen Wellen-Heckflügel nach Monza

Auch Mercedes hatte einen besonderen Monza-Heckflügel im Gepäck. Lewis Hamilton probierte das schlanke Modell bereits im Belgien-Training aus, um erste Daten zu sammeln. Doch am Ende kam der neue Flügel in Italien gar nicht zum Einsatz. Die Ingenieure des

Weltmeisterteams entschieden sich kurzfristig für eine Stufe mehr Anpressdruck. Wer aus der ersten Reihe startet und dem Feld davonfährt, kann es sich leisten, auf Topspeed zu verzichten. Der Extra-Abtrieb half zudem dabei, die Reifen am Leben zu halten.

Red Bull ging den entgegengesetzten Weg. Wegen des Power-Defizits des Motors ließen die Techniker einen ultraschlanken Flügel montieren. Der Flap am RB12 war so flach angestellt, dass sogar auf die üblichen Schlitz zum Druckausgleich an den Innenseiten der Endplatten

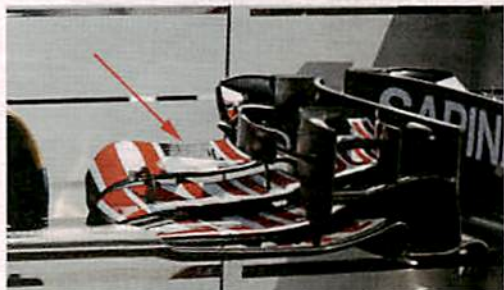
verzichtet wurde. Der Eingriff brachte Red Bull zwar in der Topspeed-Tabelle nach vorne, sorgte aber für reduzierte Kurvengeschwindigkeiten und mehr Reifenverschleiß.

Toro Rosso fuhr wegen des PS-Nachteils des alten Ferrari-Aggregats ebenfalls einen ultraflachen Heckflügel. Ein genauere Blick lohnte hier aber vor allem auf den Frontflügel, an dem die Mechaniker einfach den obersten Flap abmontierten.

Mehr Power bei Ferrari

Ferrari war beim Heimspiel mit den Flügelversionen unterwegs, die schon in Aserbaidschan zum Einsatz gekommen waren. Um schneller über die Geraden zu kommen, griffen die Italiener zum ältesten Trick der Motorsport-Welt: mehr Power. Pünktlich zum Monza-Rennen wurde das letzte Power-Unit-Upgrade der Saison fertig. Für Verbesserungen am Verbrennungsmotor, dem Turbo und der MGU-H ging jeweils einer der letzten drei Entwicklungstoken drauf.

Nicht nur bei den großen Teams wurden spezielle Monza-Pakete geschnürt. Selbst Hinterbänker wie Manor entwickelten Teile für den Großen Preis von Italien, wenn auch auf kleinerem Niveau. ♦



Toro Rosso: Schneller ohne den obersten Flap



Red Bull: Ganz flacher Heckflügel ohne Schlitz



Manor: Extra für Monza - neue Elemente am Frontflügel

Zahl und Zitat des Wochenendes

Monza für drei weitere Jahre bestätigt



Monza ist gerettet. Zumindest vorläufig. Die Italiener haben mit Bernie Ecclestone endlich eine Übereinkunft getroffen. Für die nächsten drei Jahre - bis 2019. Kostenpunkt: 69 Millionen Euro

23 Millionen Euro soll Monza der Große Preis von Italien wert sein. Denn das ist der kolportierte Preis, den man bezahlt, damit die F1 auch in den nächsten drei Jahren im Königlichen Park gastiert. Besonders günstig ist der Deal nicht. Wenn man ihn mit Aserbaidschan

oder Russland vergleicht, wo Antrittsgebühren von 45 Millionen Euro pro Jahr an der Tagesordnung sind, dann kommt Italien gut weg. Doch dafür, dass der GP seit 1950 mit einer einzigen Unterbrechung (1980 fand das Rennen in Imola statt) durchgeführt wird, ist der Preis überzogen. In Monaco, von der Tradition her mit Monza gleichzusetzen, fährt die F1 zum Nulltarif. Selbst Hockenheim hat zuletzt nur die Hälfte der Monza-Summe bezahlen müssen.

Eigentlich favorisierte Ecclestone einen neuen Vertrag bis

2023. Doch Monza wollte diese Verantwortung offenbar nicht tragen. Getrübt wurde die gute Stimmung ob der frohen Botschaft durch eine Beschwerde aus Imola. Selvatico Estense, Präsident der Firma «Formula Imola», hat die Rechtmäßigkeit des neuen Vertrages infrage gestellt. Man werde klären, ob ein Rennen wirklich allein vom ACI (Automobil Club Italien) an eine bestimmte Strecke vergeben werden darf, heißt es in einem Communiqué. Der Vertrag mit Monza wurde deshalb noch nicht unterschrieben. ♦ CE

«Der Vertrag mit Monza geht bis 2019. Ich hoffe aber, dass wir noch in 100 Jahren hier fahren.»

BERNIE ECCLESTONE

Monza bleibt im WM-Kalender

MOTORSPORT
aktuell

ALLESKÖNNER

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus Steckschlüsselsatz **GRATIS** dazu!

GRATIS

MANNESMANN-Steckschlüsselsatz
130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschraubener und Bit-Adapter.



BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann.
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inzasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Überschiele (Vorstand), Christofa Dohmann,
Dr. Michael Fritschy, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als selbständiger Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95152.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509367

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.50 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52,50 €; CH: 74.50 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, den MANNESMANN-Steckschlüsselsatz**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes 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 eine **GRATIS-Ausgabe:**

IBAN: _____
BIC: _____ Geldinstitut: _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ0000004985, 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

Noch immer punktelos:
Haas-Pilot Esteban Gutiérrez

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Im teaminternen Duell mit Romain Grosjean hat Haas-Pilot Esteban Gutiérrez (25) bisher kein Land gesehen. 28:0 liegt er zurück. Doch das habe seine Gründe, meint der Mexikaner im Interview mit MSA.

Du bist sehr unglücklich mit zwei Ausfällen in die Saison gestartet. Seither zeigt die Kurve nach oben. Du hast jeden GP beendet. ESTEBAN GUTIÉRREZ: Der Beginn der Saison war wie eine Fahrt auf der Achterbahn. In Australien hat mich Alonso abgeschossen, in Bahrain bin ich nach wenigen Runden ausgeschieden, weil eine Bremscheibe explodiert war. Außerdem habe ich in

«Wenn die Chance da war, lief etwas schief.»

ESTEBAN GUTIÉRREZ



diversen Trainings viel Zeit verloren, weil auch da immer wieder technische Probleme aufgetreten sind.

Ab wann lief es reibungsloser? Erst ab Barcelona. Da kam zum ersten Mal ein Rhythmus rein. Davor hatten wir nie ein problemloses Rennen. Irgendetwas ist immer schiefgelaufen.

Was war das größte Problem? Die Kommunikation. Alles war neu. Das Team musste sich zuerst finden. Was bei anderen Routine ist, musste sich bei uns erst einspielen. Die ganzen Analysen. Das war nicht so einfach am Anfang.

Dein Teamkollege Romain Grosjean hat damit eindeutig weniger Probleme gehabt.

Bei mir waren das Dinge, die ich nicht selber in der Hand hatte. Wenn du nicht zum Fahren kommst, dann trifft dich das in einer solchen Situation, wo alles neu ist, doppelt hart. Wenn dann noch unglückliche Entscheidungen bei der Strategie dazukommen, dann bist du geliefert.

Wie bitter ist denn der Blick auf den Punktstand?

Ich glaube, es wäre anhand der vielen technischen Probleme, die ich hatte, nicht fair, den bisherigen Verlauf der Saison auf die Punkteausbeute zu reduzieren. Wenn die Möglichkeit da war, ist bei mir immer etwas schief gelaufen, was ich nicht beeinflussen konnte.

Hat der 28:0-Rückstand den Druck auf dich erhöht? Ich glaube nicht. Aber wenn du siehst, dass dein Teamkollege die Chancen nutzen kann, und

du hast ein technisches Problem, obwohl der Weg in die Top 10 frei wäre, dann ist das schon sehr frustrierend.

Hat der Punkterückstand auf Romain einen Einfluss auf deine Perspektive bei Haas für 2017? Das eine hat nichts mit dem anderen zu tun ...

... weil das Team weiß, warum du bisher leer ausgegangen bist? Ja, genau.

Wie muss man sich eigentlich die Unterstützung von Ferrari vorstellen? Du bist ja nicht ganz zufällig bei HaasFI gelandet.

(Lacht.) Ich habe viel Unterstützung von Ferrari. Ich kann da auch jederzeit rein- und rausgehen. Und unterhalte mich auch viel mit den Ingenieuren. Durch meine Zeit als Testfahrer bei Ferrari ist da eine sehr enge Beziehung entstanden. Das hilft natürlich auch bei HaasFI, weil wir ja doch sehr viele Komponenten von ihnen haben, nicht nur den Motor.

Aus deiner guten Beziehung zu Ferrari kann man aber nicht ableiten, dass du für 2017 bereits gesetzt bist, oder?

Nein, das hat damit nichts zu tun.

Du meinst, man schaut also nur auf deine Performance.

Ja, nur darum geht's. (Überlegt lange.) Obwohl natürlich jede Form von Unterstützung hilft. Das streite ich nicht ab.

Du hast kürzlich für Pirelli die breiten Reifen für 2017 getestet, und zwar in einem an die Regeln angepassten Ferrari. Welche Erfahrungen hast du gemacht?

Das war recht beeindruckend. Aber man sollte da noch nicht zu viele Schlüsse ziehen. Die Entwicklung ist noch längst nicht abgeschlossen. Pirelli hat eben erst damit begonnen. Da müssen noch viele Kilometer abgespult werden, ehe man sich ein klares Bild machen kann. Und es werden noch viele Mischungen und Konstruktionen getestet. Ich bin die meiste Zeit auf nasser Strecke gefahren.

Wie groß ist der Unterschied in punkto Downforce?

Der ist schon spürbar. Aber wie gesagt: Pirelli steckt da noch voll in der Entwicklungsphase. Und der Ferrari war ja nur den Regeln von 2017 mit einigen Umbauten angepasst.

Kommen die neuen Regeln mit den breiteren Walzen deinem Fahrstil entgegen?

Ich denke schon. Der mechanische Grip ist deutlich höher. Und ich hatte ein sehr gutes Gefühl auf der Bremse. Auch hat die Mischung, die ich getestet habe, sehr konstante Rundenzeiten zugelassen. Ich habe mich beim Test jedenfalls wohlfühlt. Das Fahren hat Spaß gemacht.

Gehe ich richtig in der Annahme, dass ich auch aus dieser Aussage nicht ableiten kann, ob du 2017 weitermachst oder nicht?

(Lacht nur.) ♦

Zur Person Esteban Gutiérrez

Geburtstag 5. August 1991
Geburtsort Monterrey (MEX)
Herkunftsland Mexiko

KARRIERE

2004–2006 Karting
2007 Formel BMW USA (2.)
2008 Europäische Formel BMW (Meister)
2009 Formel-3-Euroserie (9.), 1. FI-Test
2010 GP3 (Meister, 5 Siege)
2011 GP2 (13., 1 Sieg), FI-Testfahrer bei Sauber
2012 GP2 (3., 3 Siege), FI-Testfahrer bei Sauber
2013 Formel 1 mit Sauber (16., 1 x S.R.)
2014 Formel 1 mit Sauber (20.)
2015 FI-Testfahrer bei Ferrari
2016 Formel 1 mit Haas (zurzeit 19.)

HOBBYS

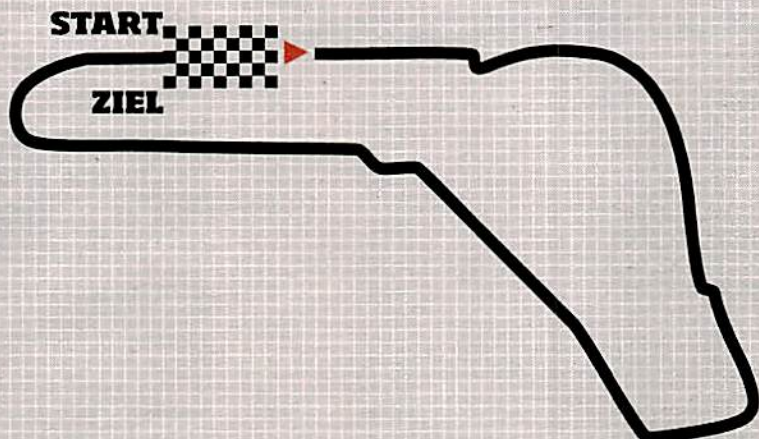
Karting, Motorrad, Golf, Ski

Esteban Gutiérrez

«Wie auf der
Achterbahn»

STRECKE

GP Italien - Monza



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (fla markiert), Supersoft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set losfahren, mit dem sie im Quali ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensätze. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebseinheiten pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Das Autodromo di Monza hatte 2016 zwei DRS-Zonen: Auf der Start-/Ziel-Geraden und nach Kurve 7 (Curva di Lesmo 2).

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Top speed Qualifying (Sa) km/h	
1. Rosberg	1:22,959 (37)	1. Hamilton	1:22,801 (40)	1. Hamilton	1:22,008 (14)	1. Massa	357,6
2. Hamilton	1:23,162 (36)	2. Rosberg	1:22,994 (42)	2. Rosberg	1:22,401 (17)	2. Pérez	356,7
3. Räikkönen	1:24,047 (16)	3. Vettel	1:23,254 (33)	3. Vettel	1:22,946 (13)	3. Hülkenberg	356,6
4. Vettel	1:24,307 (17)	4. Räikkönen	1:23,427 (28)	4. Räikkönen	1:23,149 (12)	4. Hamilton	353,4
5. Pérez	1:24,650 (32)	5. Verstappen	1:23,732 (25)	5. Bottas	1:23,500 (20)	Bottas	353,4
6. Grosjean	1:24,763 (17)	6. Ricciardo	1:24,003 (33)	6. Massa	1:23,647 (19)	6. Alonso	352,4
7. Bottas	1:24,785 (37)	7. Alonso	1:24,259 (24)	7. Ricciardo	1:23,709 (23)	7. Vettel	352,3
8. Verstappen	1:24,825 (25)	8. Bottas	1:24,299 (41)	8. Verstappen	1:23,740 (21)	8. Magnussen	352,2
9. Gutiérrez	1:25,113 (19)	9. Grosjean	1:24,516 (35)	9. Pérez	1:23,917 (20)	Wehrlein	352,2
10. Ricciardo	1:25,120 (17)	10. Button	1:24,549 (28)	10. Gutiérrez	1:24,034 (15)	10. Grosjean	351,9
11. Button	1:25,351 (23)	11. Massa	1:24,556 (20)	11. Hülkenberg	1:24,041 (21)	11. Räikkönen	351,7
12. Celis*	1:25,367 (30)	12. Hülkenberg	1:24,587 (40)	12. Button	1:24,104 (11)	12. Ericsson	351,6
13. Alonso	1:25,507 (14)	13. Pérez	1:24,653 (42)	13. Sainz jr.	1:24,240 (17)	13. Button	351,3
14. Massa	1:25,840 (18)	14. Gutiérrez	1:24,674 (33)	14. Grosjean	1:24,463 (4)	14. Rosberg	350,9
15. Ericsson	1:25,853 (20)	15. Ericsson	1:24,981 (25)	15. Palmer	1:24,533 (13)	15. Nasr	350,6
16. Sainz jr.	1:25,973 (20)	16. Wehrlein	1:25,083 (38)	16. Ericsson	1:24,542 (20)	16. Gutiérrez	348,0
17. Kvyat	1:26,074 (20)	17. Sainz jr.	1:25,240 (31)	17. Alonso	1:24,658 (12)	17. Verstappen	346,3
18. Ocon	1:26,391 (30)	18. Ocon	1:25,275 (13)	18. Nasr	1:24,715 (19)	18. Ricciardo	345,0
19. Nasr	1:26,439 (21)	19. Magnussen	1:25,555 (39)	19. Magnussen	1:24,793 (12)	19. Palmer	343,7
20. Wehrlein	1:26,762 (28)	20. Kvyat	1:25,614 (33)	20. Kvyat	1:24,845 (17)	20. Ocon	343,0
21. Palmer	1:26,811 (35)	21. Nasr	1:25,643 (31)	21. Wehrlein	1:24,893 (19)		
22. Magnussen	1:26,956 (32)	22. Palmer	1:25,833 (45)	22. Ocon	1:24,938 (15)		

* für Hülkenberg

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:21,854	1. Hamilton	1:21,498	1. Hamilton	1:21,135	Hamilton	7:7 Rosberg
2. Rosberg	1:22,497	2. Rosberg	1:21,809	2. Rosberg	1:21,613	Vettel	9:5 Räikkönen
3. Vettel	1:23,077	3. Vettel	1:22,275	3. Vettel	1:21,972	Massa	2:12 Bottas
4. Ricciardo	1:23,158	4. Bottas	1:22,499	4. Räikkönen*	1:22,065	Ricciardo	8:2 Verstappen
5. Räikkönen	1:23,217	5. Räikkönen	1:22,568	5. Bottas	1:22,388	(Ricciardo)	4:0 Kvyat
6. Verstappen	1:23,229	6. Ricciardo	1:22,638	6. Ricciardo	1:22,389	Pérez	7:7 Hülkenberg
7. Hülkenberg	1:23,259	7. Gutiérrez	1:22,856	7. Verstappen	1:22,411	Magnussen	9:4 Palmer
8. Bottas	1:23,264	8. Verstappen	1:22,857	8. Pérez	1:22,814	Kvyat	2:8 Sainz jr.
9. Gutiérrez	1:23,386	9. Pérez	1:22,922	9. Hülkenberg	1:22,836	(Verstappen)	3:1 Sainz jr.
10. Grosjean	1:23,421	10. Hülkenberg	1:22,951	10. Gutiérrez	1:23,184	Ericsson	7:6 Nasr
11. Pérez	1:23,439	11. Massa	1:22,967			Alonso	9:4 Button
12. Massa	1:23,489	12. Grosjean*	1:23,092			(Vandoorne)	1:0 Button
13. Sainz jr.	1:23,661	13. Alonso	1:23,273			Wehrlein	2:0 Ocon
14. Button	1:23,666	14. Wehrlein	1:23,315			(Wehrlein)	7:5 Haryanto
15. Wehrlein	1:23,760	15. Button	1:23,399			Grosjean	9:5 Gutiérrez
16. Alonso	1:23,783	16. Sainz jr.	1:23,496				
17. Kvyat	1:23,825						
18. Nasr	1:23,956						
19. Ericsson	1:24,087						
20. Palmer	1:24,230						
21. Magnussen	1:24,436						
22. Ocon*	keine Zeit						

Strafen Startaufstellung:
* +5 Positionen (Getriebe-
wechsel)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Italien

< Kimi Räikkönen (4.)

«Wir waren heute näher an Mercedes dran, als wir das nach dem Qualifying vermutet hatten. Unser Speed war gut. Aber es hat halt nicht zu mehr gereicht als schon im Training.»



Valtteri Bottas (6.) >

«Ich hatte mir ganz ehrlich einen Podestplatz ausgemalt. Aber unser Speed hat nicht gereicht. Ich musste immer mehr aus den Reifen quetschen, als diese eigentlich hergaben.»



< Max Verstappen (7.)

«Ich war am Start plötzlich im Anti-Stall-Programm. Keine Ahnung, was da passiert ist. Aber das hat natürlich mein Rennen und meine Taktik komplett durcheinandergewirbelt.»



Nico Hülkenberg (10.) >

«Meine erste Runde war nicht ideal. Zuerst musste ich Verstappen ausweichen, dann hat mich Massa getroffen. Deshalb bin ich dann im ersten Stint hinter Alonso hängen geblieben.»



< Romain Grosjean (11.)

«Wir haben es mit einer sehr aggressiven Ein-Stopp-Strategie versucht. Aber uns hat einfach Speed gefehlt. Außerdem hatte ich im ersten Stint auf den Soft-Reifen Graining.»



Pascal Wehrlein (out) >

«Mein Renningenieur hat mich angewiesen, das Auto abzustellen. Ich konnte es zuerst gar nicht glauben. Aber es war wohl die richtige Entscheidung, um den Motor zu retten.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Rosberg gewinnt den Start. Hamilton geht auf P6 zurück. Vettel ist Zweiter vor Räikkönen. Verstappen nach miserablen Start nur Elfter.

2. Runde: Hamilton geht an Ricciardo vorbei (5.). Nasr gegen Palmer endet in einer Kollision. Der Brit kriegt an der Renault-Box eine neue Nase und fährt weiter. Auch Nasr schleppt sich zurück in die Garage.

5. Runde: Nasr/Palmer «under investigation».

6. Runde: Nasr steigt aus.

8. Runde: Palmer muss schon wieder an die Box.

9. Runde: Nasr kriegt nach seinem Ausfall (!) noch eine Zehn-Sekunden-Strafe («causing a collision»).

10. Runde: Rosberg führt 4,4 Sekunden vor Vettel. Hamilton kassiert Bottas (4.). Rückstand auf Rosberg: 11 Sekunden.

13. Runde: Nasr steigt wieder ein.

14. Runde: Bottas stoppt.

16. Runde: Räikkönen an der Box (Supersoft).

17. Runde: Vettel biegt auch ab und holt Supersoft. Doppelführung Silber.

20. Runde: Rosberg liegt 14,1 sec vor Hamilton.

25. Runde: Rosberg holt Medium. Hamilton führt.

26. Runde: Hamilton kehrt nach seinem Stopp (ebenfalls Medium) als Vierter auf die Strecke zurück – im Visier die beiden Ferrari.

28. Runde: Wehrleins Manor raucht – das Aus.

30. Runde: Rosberg liegt 4,4 sec vor Vettel. Räikkönen hat 7,3 sec Rückstand. Hamilton nur noch 9,9. Beide Ferrari müssen aber noch an die Box.

31. Runde: Nasr gibt nun doch endgültig auf.

34. Runde: Vettel kommt zum zweiten Mal rein und absolviert seinen letzten Stint mit Soft-Mischung.

35. Runde: Auch Räikkönen absolviert seinen finalen Boxenstopp (Soft).

37. Runde: Kvyat kriegt eine 5-Sekunden-Strafe wegen Überschreiten des Tempolimits in der Box...

38. Runde: ...fährt an die Box und gibt dort auf.

40. Runde: Rosberg führt 10,7 sec vor Hamilton. Der fährt in der Schikane geradeaus über die Curbs.

47. Runde: Ricciardo geht an Bottas vorbei (5.).

49. Runde: Verstappen krallt sich Pérez (7.).

50. Runde: Hamilton 12,3 sec zurück.

52. Runde: S.R. für Alonso.

53. Runde: Rosberg feiert vor 70 000 Zuschauern seinen 21. GP-Sieg. P2 Hamilton, P3 Vettel. ♦ CE

GP VON ITALIEN / Resultate

Monza (I), 4. September 2016; 14. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 306,720 km über 53 Runden à 5,793 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken.

26°

Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	53	1:17:28,089 h		1	s-m	25
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	53	+15,070 sec		1	s-m	18
3. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	53	+20,990		2	ss-ss-s	15
4. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	53	+27,561		2	ss-ss-s	12
5. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	53	+45,295		2	ss-s-ss	10
6. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	53	+51,015		2	ss-s-s	8
7. Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	53	+54,236		2	ss-s-s	6
8. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	53	+1:04,954 min		2	ss-s-s	4
9. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	53	+1:05,617		2	s-s-ss	2
10. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	53	+1:18,656		2	ss-s-s	1
11. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	52	+1 Rde.		1	s-ss	0
12. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	52	+1 Rde.		2	ss-s-ss	0
13. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	52	+1 Rde.		2	ss-s-ss	0
14. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	52	+1 Rde.		3	ss-s-s-ss	0
15. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	52	+1 Rde.		2	s-ss-ss	0
16. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	52	+1 Rde.		1	s-m	0
17. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	52	+1 Rde.		2	ss-s-ss	0
18. Esteban Ocon (F)	Manor-Mercedes MR05	51	+2 Rdn.		1	m-s	0
Nicht klassiert:							
Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	36	+17 Rdn.	Batterie	2	ss-s-ss	0
Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	26	+27 Rdn.	Ölleck	1	s-m	0
Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	7	+46 Rdn.	Kollision	1	s-m	0
Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	0	+53 Rdn.	Kollision	3	s-m-s-s	0

Durchschnittstempo des Siegers: 237,558 km/h Schnellste Runde: Alonso, 51. Runde, in 1:25,340 min (= 244,373 km/h)

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

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



Felipe Nasr nach dem Crash mit Palmer – links weicht Magnussen aus

Topspeed Rennen (So)		km/h	Schnellste Runde Rennen (So)		Zeit
1. Hamilton		322,0	1. Alonso		1:25,340
2. Button		276,3	2. Ricciardo		1:25,919
3. Bottas		312,9	3. Räikkönen		1:26,016
4. Ricciardo		316,2	4. Hamilton		1:26,303
5. Gutiérrez		314,3	5. Vettel		1:26,310
6. Hülkenberg		316,7	6. Button		1:26,354
7. Massa		313,8	7. Massa		1:26,400
8. Magnussen		299,1	8. Verstappen		1:26,405
9. Rosberg		318,1	9. Rosberg		1:26,599
10. Verstappen		320,0	10. Bottas		1:26,708
11. Alonso		311,7	11. Sainz jr.		1:26,751
12. Ericsson		289,2	12. Pérez		1:26,920
13. Pérez		319,1	13. Hülkenberg		1:26,954
14. Ocon		308,5	14. Gutiérrez		1:27,106
15. Grosjean		318,2	15. Grosjean		1:27,227
16. Räikkönen		316,7	16. Magnussen		1:27,618
17. Wehrlein		261,8	17. Kvyat		1:28,037
18. Vettel		320,5	18. Ocon		1:28,534
19. Palmer		307,4	19. Ericsson		1:28,552
20. Nasr		298,6	20. Wehrlein		1:28,723
Kvyat	keine Angaben		21. Palmer		1:31,361
Sainz jr.	keine Angaben		Nasr		keine Zeit

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens



Nico Rosberg

Vor sieben Tagen der erste Sieg in Spa. Nun der erste Triumph in Monza: Nico Rosberg hat zwei Klassiker gewonnen, bei denen er in den letzten Jahren immer gescheitert war. Der Grundstein zum Erfolg war der Start, den er gegen Teamkollege Hamilton gewann. Hamilton kam bei seiner Aufholjagd nur einmal unter die Zehn-Sekunden-Marke. Rosberg hatte den WM-Leader (zwei Punkte trennen die beiden noch) aber stets unter Kontrolle. Bei den Siegen liegt der Deutsche nun wieder 7:6 in Führung.

Heimlicher Gewinner



Daniel Ricciardo

Red Bull konnte in Monza den Speed von Ferrari nicht mitgehen. Ricciardos fünfter Platz war deshalb das Maximum. Den musste sich der Australier gegen Valtteri Bottas im Williams hart verdienen. Sehenswert war sein Ausbremsmanöver in der ersten Schikane gegen den Finnen. Allerdings muss man auch betonen, dass Bottas bei dieser Aktion sauber mitgespielt und dem Red-Bull-Piloten genug Platz gelassen hat.

Heimlicher Verlierer



Felipe Nasr

Das Rennen des Brasilianers war nach zwei Runden gelaufen. Nasr kollidierte ausgangs Schikane mit Jolyon Palmer. Die Stewards brummt ihm dafür zehn Sekunden auf, was nicht nur bei Felipe Kopfschütteln auslöste. Der Sauber-Pilot humpelte danach mit schwer beschädigtem Unterboden an die Box, stieg eine Viertelstunde später aber nochmals ein, weil die Strafe erst ausgesprochen wurde, als er das Rennen schon aufgegeben hatte. Teammanager Beat Zehnder: «Wir wollten die Strafe korrekt absitzen. Sonst wären wir Gefahr gelaufen, dass Felipe in Singapur beim nächsten GP eventuell drei Startpositionen nach hinten versetzt worden wäre.» ♦



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	844
2. Bottas	839
3. Pérez	838
4. Grosjean	790
5. Verstappen	781
6. Rosberg	779
Hamilton	779
8. Massa	766
9. Sainz jr.	748
10. Nasr	746
Magnussen	746
12. Gutiérrez	744
13. Räikkönen	741
14. Hülkenberg	735
15. Wehrlein	710
16. Ericsson	704
Alonso	704
18. Vettel	690
19. Button	673
20. Haryanto	611
21. Palmer	594
22. Kvyat	591
24. Ocon	94
23. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Williams Martini Racing	1605
2. Red Bull Racing	1586
3. Sahara Force India F1 Team	1573
4. Mercedes AMG Petronas F1	1558
5. Haas F1	1534
6. Sauber F1 Team	1450
7. McLaren Honda	1433
8. Scuderia Ferrari	1431
9. Manor Racing	1406
10. Scuderia Toro Rosso	1378
11. Renault F1	1340
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	845/1690

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ	
Rd.	Platz	Fahrer	Startplatz
1.	6	Lewis Hamilton/1.	44
2.	6	Nico Rosberg/2.	6
3.	6	Sebastian Vettel/3.	5
4.	6	Kimi Räikkönen/4.	7
5.	6	Valtteri Bottas/5.	7
6.	6	Daniel Ricciardo/6.	3
7.	6	Max Verstappen/7.	3
8.	6	Sergio Pérez/8.	3
9.	6	Nico Hülkenberg/9.	11
10.	6	Esteban Gutiérrez/10.	11
11.	6	Felipe Massa/11.	27
12.	6	Fernando Alonso/12.	21
13.	6	Pascal Wehrlein/13.	19
14.	6	Jenson Button/14.	14
15.	6	Carlos Sainz/15.	9
16.	6	Daniil Kvyat/16.	26
17.	6	Romain Grosjean/17.	8
18.	6	Felipe Nasr/18.	12
19.	6	Marcus Ericsson/19.	9
20.	6	Jolyon Palmer/20.	30
21.	6	Kevin Magnussen/21.	20
22.	6	Esteban Ocon/22.	31



Ferrari, so weit das Auge blickt: 70 000 Zuschauer (mehrfach Tifosi) kamen nach Monza

 = Fahrt des Siegers
 = Fahrt des Zweiten
 = Fahrt des Dritten
 = Safety Car
 = Virtuelles Safety Car
 XX = Boxenstopp
 XX = aus dem GP
 XX = Drive-through-Strafe
 XX = Stop-and-go-Strafe



Das Ende einer Dienstfahrt: Pascal Wehrlein schied ohne Öldruck aus

WM-FAHRER	TOTAL	20.3.		3.4.		17.4.		1.5.		15.5.		29.5.		12.6.		19.6.		3.7.		10.7.		24.7.		31.7.		28.8.		4.9.		18.9.		2.10.		9.10.		23.10.		30.10.		13.11.		27.11.							
		Melbourne/AUS	Sakhir/BRN	Shanghai/RC	Sotschi/RUS	Barcelona/E	Monte Carlo/MC	Montreal/CN	Baku/AZ/ (EU)	Spielberg/A	Silverstone/GB	Budapest/H	Hockenheim/D	Spa-Francorch./B	Monza/I	Singapur/SGP	Sepang/MAL	Suzuka/J	Austin/USA	Mexico-Civ/MEX	São Paulo/BR	Abu Dhabi/UAE																											
1. Lewis Hamilton (GB)	250	18	15	6	18	-	25	25	10	25	25	25	25	15	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25			
2. Nico Rosberg (D)	248	25	25	25	25	-	6	10	25	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	12	15	18	
3. Daniel Ricciardo (AUS)	161	12	12	12	0	12	18	6	6	10	12	15	18	18	10	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8		
4. Sebastian Vettel (D)	143	15	-	8	-	15	12	18	18	-	2	12	10	8	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
5. Kimi Räikkönen (FIN)	136	-	18	10	15	18	-	8	12	15	10	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8		
6. Max Verstappen (NL)	121	1	8	4	-	25	-	12	4	18	10	15	0	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6		
7. Valtteri Bottas (FIN)	70	4	2	1	12	10	0	15	8	2	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
8. Sergio Pérez (MEX)	62	0	0	0	2	6	15	1	15	0	8	0	1	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
9. Nico Hülkenberg (D)	46	6	0	0	-	-	8	4	2	0	6	1	6	12	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
10. Felipe Massa (BR)	41	10	4	8	10	4	1	-	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11. Fernando Alonso (E)	30	-	0	0	8	-	10	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12. Carlos Sainz jr. (E)	30	2	-	2	0	8	4	2	-	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13. Romain Grosjean (F)	28	8	10	0	4	-	0	0	0	6	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14. Daniil Kvyat (RUS)	23	-	6	15	0	1	-	0	-	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15. Jenson Button (GB)	17	0	-	0	1	2	2	-	0	8	0	-	4	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16. Kevin Magnussen (DK)	6	0	0	0	6	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17. Pascal Wehrlein (D)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
18. Stoffel Vandoorne (B)	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
19. Esteban Gutiérrez (MEX)	0	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
20. Jolyon Palmer (GB)	0	0	-	0	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
21. Marcus Ericsson (S)	0	-	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22. Felipe Nasr (BR)	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
23. Rio Haryanto (RI)	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
24. Esteban Ocon (F)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
WM-KONSTRUKTEURE																																																	
1. Mercedes AMG Petronas F1	498	43	40	31	43	-	31	35	35	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	37	40	43	
2. Red Bull Racing	290	12	18	27	0	37	18	18	10	28	30	25	33	18	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3. Scuderia Ferrari	279	15	18	28	15	33	12	26	30	15	12	20	18	10	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
4. Williams Martini Racing	111	14	6	9	22	14	1	15	9	2	0	2	2	5	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
5. Sahara Force India F1 Team	108	6	0	0																																													

IndyCar Watkins Glen

Dominiert und profitiert

Von WERNER HALLER und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Beim vorletzten Lauf zur IndyCar-Meisterschaft in Watkins Glen/New York (USA) zeigte der vierfache Champion Scott Dixon allen den Meister. Trotz seiner Dominanz wird der Titelverteidiger aber in die Titelentscheidung nicht mehr eingreifen können. Den Gesamtsieg hat nun Simon Pagenaud vermeintlich zum Greifen nah.

Simon Pagenaud steht vor seinem größten Karriereerfolg. In Watkins Glen belegte er zwar nur Rang 7, profitierte aber vom Ausfall des Penske-Teamkollegen Will Power (Kollision in Runde 39 und auf Platz 20 liegend mit Charlie Kimball) – oder seinem ersten Verfolger in der Gesamtwertung. Der 32-jährige Franzose baute den Vorsprung auf 43 Punkte aus. Die Vorentscheidung im Titelkampf? Kaum, denn das Finale übernahmestes Wochenende wird zur Rechenaufgabe: In Sonoma/Kalifornien (USA) wird die letzte Punktausbeute verdoppelt. Wenn man bedenkt, dass der Watkins-Glen-Dominator Dixon am vergangenen Wochenende das Maximum von 54 Punkten einheimste, hat Pagenaud im Titelkampf zwar so was wie die halbe Miete. Aber wir erinnern uns: Auch Juan Pablo Montoya wählte sich letztes Jahr vor dem Finale

schon auf der sicheren Seite – und verlor den Titel am Ende im Schlusspurt noch an Dixon.

Dieser legte beim vorletzten IndyCar-Lauf 2016 ein nahezu perfektes Wochenende hin. Irgendwie auch nachvollziehbar: Es war Scott Dixons vierter Sieg in Watkins Glen, und der 40. in seiner 14. IndyCar-Saison – womit er in der Geschichte der US-amerikanischen Rennserie die Legende Al Unser sen. überholte und nun auf Platz 4 liegt (hinter Michael Andretti/42, Mario Andretti/52 und A.J. Foyt/67). Der 36-jährige Neuseeländer führte das Rennen auf dem traditionellen Rundkurs und von der Pole-Position aus während 50 von 60 Runden an. Weil er den Tank seines Ganassi-Chevrolets über die letzten 19 Runden «strapazierte», siegte er am Ende 16,530 Sekunden vor Josef Newgarden und über 21 Sekunden vor Hélio Castroneves. «Erstaunlich, dieser Kraftstoffverbrauch. Und das Auto, das ließ sich um die Ecken rollen – fast so einfach wie beim Fegen», erklärte Dixon sichtlich begeistert im Ziel. Ein anderer hingegen «verdurstete»: James Hinchcliffe war der Pechvogel, als dessen Schmidt-Peterson-Honda auf der letzten Runde und auf Platz 2 liegend das Ethanol ausging.

IndyLights: Krimi beim Finale

Bei den kleinen IndyCars siegte der Amerikaner Zach Veach vor dem in Dubai lebenden Briten Ed Jones und dem Brasilianer André Negrão. Das Finale diese



Souverän über die Ziellinie: Scott Dixon siegte in Watkins Glen mit 16 Sekunden Vorsprung



Titeljagd: Pagenaud vor Power

Woche in Monterey verspricht ein echter Knaller zu werden. In zwei Läufen wird der Meister gekürt. Es führt mit einem Punkt Vorsprung der aus Uruguay stammende Santiago Urutia vor Ed Jones. Doch es haben mit Dean Stoneman (23 Zähler zurück) und Zach Veach (31) noch mindestens zwei weitere Piloten Titelchancen. ♦

INDYCAR / Resultate

Watkins Glen/New York (USA): 15. von 16 Saisonrennen; 60 Rdn. à 5,472 km (= 328,32 km); 22 Fahrer gestartet, 19 im Ziel; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Scott Dixon (NZ/Ganassi) in 1:41:39,859 h (= 192,05 km/h); 2. Josef Newgarden (USA/Ed Carpenter) +16,530 sec; 3. Hélio Castroneves (BR/Penske) +21,441; 4. Conor Daly (USA/Coyne) +24,334; 5. Sébastien Bourdais (F/KV Racing) +25,381; 6. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +29,426; 7. Simon Pagenaud (F/Penske) +31,111; 8. Alexander Rossi (USA/Andretti Herta) +32,071; 9. RC Enerson (USA/Coyne) +32,396; 10. Max Chilton (GB/Ganassi) +32,947; 11. Carlos Munoz (CO/Andretti) +34,786; 12. Marco Andretti (USA/Andretti) +35,381; 13. Juan Pablo Montoya (CO/Penske) +37,702; 14. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +42,464; 15. Spencer Pigot (USA/Carpenter) +45,382; 16. Jack Hawksworth (GB/Foyt) +45,758; 17. Takuma Sato (J/Foyt) +1:07,493 min; 18. James Hinchcliffe (CAN/Schmidt Peterson) +1 Rd.

Führungsrunden: Dixon (1–14, 16–30, 36–40, 44–60/Ziel); Power (14/15); Montoya (31), Hinchcliffe (32/33), Castroneves (34/35), Munoz (41–43)

Pole-Position: Dixon in 1:22,525 min (= 236,586 km/h)

Schnellste Runde: Kanaan in 1:23,943 sec (=232,592 km/h)

Gelbphasen: 3 für 9 Runden

Stand nach 15 von 16 Läufen: 1. Pagenaud, 555 Punkte; 2. Power 512; 3. Dixon 451; 4. Castroneves 451; 5. Newgarden 446; 6. Kanaan 427; 7. Rahal 403; 8. Munoz 402; 9. Kimball 389; 10. Hinchcliffe 380; 11. Rossi 370; 12. Bourdais 364; 13. Hunter-Reay 364

Nächstes Rennen: 18. September, Sonoma/Kalifornien (USA)

Internet: www.indycar.com

GP3 Monza

Leader chancenlos gegen Jake

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

ART gewann in Monza vorzeitig die Teamwertung, auch wenn man im ersten Rennen trotz Pole-Position von Leader Charles Leclerc eine Niederlage einsteckte.

Seit 2010 gibt es die GP3. Und zum sechsten Mal sicherte sich ART die Teamwertung – zwei Veranstaltungen vor dem Saisonende. Nur einmal, 2014, war ART nicht die Nummer 1. Damals siegte Carlin. Auch in Monza sah alles nach einem weiteren Franzosen-Triumph aus. Doch Pole-Sitter und Meisterschaftsleader Charles Leclerc hatte diesmal das Nach-

sehen. Jake (Dennis), Jack (Aitken) und Jake Hughes waren im ersten Durchgang schneller. Im zweiten Heat stellte ART die Hackordnung wieder her: mit einem Doppelsieg von Nyck de Vries vor Alexander Albon.

Ganz zufrieden war man bei ART jedoch nicht. Leclerc baute als Vierter von Lauf 1 seine Führung zwar aus, doch in Heat 2 kollidierte er mit Teamkollege Nirei Fukuzumi (plus drei Startplätze in Sepang für den Japaner). Verfolger Antonio Fuoco (3.) ist dadurch wieder ein Stückchen näher gekommen.

Schweizer Duo punktlos

Der Arden-Triumph am Samstag war eine feine Mannschaftsleistung. Auch Tatiana Calderón

profitierte als Zehnte davon. Ihren zweiten Punkt kommentierte die Kolumbianerin wie folgt: «Wir haben schon in Spa Fortschritte gemacht. Die weichen Reifen harmonieren gut. Und am Eingang der Kurven sind wir auch besser geworden.»



Wer ist wer? Jack Aitken, Jake Dennis und Jake Hughes (v.l.)

Die Schweizer Kevin Jörg und Ralph Boschung hatten mit unterschiedlichen Problemen zu kämpfen. An Jörgs Dallara kletterte die Öltemperatur am Start von den üblichen 100 auf fast 125 Grad. Dadurch schaltete der Motor in den Safety-Modus.

«Ich musste in der ersten Runde einen Neustart machen. An der Box haben sie den Motor dann gekühlt. Danach lief er wieder rund.» Mit vier Runden Rückstand wurde Jörg nicht mehr gewertet. In Lauf 2 zerstörte er in Lesmo 2 die Reifen – P12.

Boschung war nach seinem Aussetzer in Spa wieder im Einsatz, kollidierte aber im ersten Lauf ausgerechnet mit Teamkollege Matevos Isaakyan. Die Stewards brummen ihm zehn Sekunden auf. «Geht in Ordnung», so Boschung.

Auch Giuliano Alesi blieb glücklos. «Ich hatte am Start nur 3000/min und kam nicht weg. In Lauf 2 musste ich wegen eines Plattfußes nach nur einer Runde an die Box.» ♦

GP2 Monza

Böser Fehler der Rennleitung

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Ein folgenschwerer Fehler der Rennleitung kostete Pierre Gasly den Sieg im Hauptrennen. Glücklicher Gewinner war Antonio Giovinazzi, der in der Meisterschaft jetzt nur noch zehn Punkte hinter seinem Prema-Teamkollegen liegt.

Die Entscheidung über Sieg oder Niederlage wurde in Monza nicht auf der Strecke ausgefochten, sondern in einem klimatisierten Raum bei der Rennleitung. Diese schickte nach der Kollision zwischen Arthur Pic und Sergio Canamasas das Safety Car raus, ließ aber den falschen Führenden einsammeln.

Was war passiert? Pic und Canamasas waren sich in der zweiten Lesmo über die Vorfahrt uneins. Der Franzose war innen, der Spanier außen, aber vorne. Als Canamasas einlenkte, kollidierten die beiden. Der Spanier machte eine furchterregende Rolle, blieb dabei aber unverletzt. Pic stand ebenfalls im Kiesbett. Die folgerichtige Entscheidung: Safety Car.

Doch dieses sammelte den Falschen ein. Statt Raffaele Marciello, Gustav Malja und Antonio Giovinazzi, die auf den harten Reifen zu diesem Zeitpunkt noch nicht zum Pflichtstopp abgebogen waren, fuhr der AMG-Mercedes-Prema-Mann Pierre Gasly vor die Schnauze. Die anderen drei schlüpfen durch. Und schlossen hinten wieder

auf. Bereits eine Runde weiter – in Führung liegend. Der Fehler war nicht mehr gutzumachen. Doch damit nicht genug. Rundenlang wurde diskutiert, ehe man das ganze Feld (bis auf die drei Profiteure) vorbeiwinkte. Als das Rennen weiterging, waren nur noch sechs Runden zu absolvieren. Das reichte für die drei an der Spitze, um auf den gelben Reifen über die Distanz zu kommen. «Hätte uns die Rennleitung schneller vorbeigewunken», ereiferte sich Gasly, «hätten deren Reifen die restliche Distanz nicht durchgehalten. Und wir hätten sie attackieren können.»

So rettete sich das Trio über die Runden – allen voran Antonio Giovinazzi, der vom letzten Startplatz kommend in der letzten Runde noch Leader Marciello überholte und so seinen vierten Saisonsieg feierte.

Vorentscheidung vertagt

Noch am Abend schwor Gasly Revanche. Schließlich ist Giovinazzi inzwischen sein größter Gegner im Kampf um den GP2-Titel. Und der geschenkte Sieg schmeckte dem potenziellen Kvyat-Nachfolger bei Toro Rosso ganz und gar nicht.

Doch Gaslys Plan ging nicht ganz auf. Landsmann Norman Nato stand ihm am Sonntag vor der Sonne. Und dieser Giovinazzi ließ sich auch im Sprint nicht abschütteln. Nicht einmal ein kaputter Frontflügel mochte ihn einbremsen. Gasly: «Antonio hat an diesem Wochenende viel Glück gehabt. Im Kampf um die

Meisterschaft hätte eine Vorentscheidung fallen können.»

So liegt der Italiener, der sich inzwischen auch in das eine oder andere Notizbuch eines FI-Teamchefs gefahren hat, nur zehn Punkte hinter dem Red-Bull-Schützling. «Es ist alles noch offen», meint der ehemalige Zweite der Formel-3-EM. Im Wissen, dass er beim Heimspiel sehr viel Glück hatte.

Kirchhöfer und die Dirty Air

Das fehlt im Moment Marvin Kirchhöfer. Immerhin: Der Carlin-Pilot holte am Sonntag als Achter (nach Zeitstrafen gegen Latifi und Markelov) noch einen Punkt. «Ich bin nicht sonderlich gut weggekommen, habe dann aber einige Positionen gutgemacht. Zur Mitte des Rennens überhitzten meine Hinterreifen. Ich konnte danach nicht mehr richtig attackieren.»

Überhaupt ist Angreifen das große Problem. «Sobald ich abschliesse und in diese Dirty Air komme, verliere ich Leistung», erklärt Kirchhöfer. «Dann falle ich aus dem DRS-Fenster und bin leichtes Futter für die nachfolgenden Fahrer.» Auch habe er kaum Reserven, meint der Leipziger. «Wenn ich mir die Prema-Jungs anschau, dann habe ich immer den Eindruck, dass die noch zulegen können. Ich fahre stets auf der letzten Rille.» Kirchhöfer hat nun mehr als zwei Wochen Pause. Dann geht es nach Malaysia. Eine Strecke, die den meisten unbekannt ist. Vielleicht ein kleiner Vorteil für den schnellen Deutschen. ♦



Konnte sein Glück nicht fassen: Samstagsieger Antonio Giovinazzi

GP2 / Resultate

Monza/I: 5,793 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken; Hauptrennen 30 Runden (= 173,481 km), 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet.
 1. Antonio Giovinazzi (I/Prema) in 52:28,474 min (= 198,360 km/h); 2. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +1,457; 3. Gustav Malja (S/Rapax) +1,988; 4. Pierre Gasly (F/Prema) +2,294; 5. Norman Nato (F/Racing Engineering) +2,809; 6. Luca Ghiotto (I/Trident) +2,823; 7. Jordan King (GB/Racing Engineering) +3,896; 8. Mitch Evans (NZ/Campos) +6,311; 9. Oliver Rowland (GB/MP) +7,898; 10. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +9,416; 11. Nobuharu Matsushita (J/ART) +10,277; 12. Alex Lynn (GB/Dams) +11,013; 13. Nabil Jeffri (MAL/Arden) +17,807; 14. Jimmy Eriksson (S/Arden) +18,109; 15. Sergey Sirotkin (RUS/ART) +18,524; – ferner: 18. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +22,833
 Schnellste Runde: Ghiotto in 1:33,980 min (= 221,906 km/h)
 Sprintrennen 21 Runden (= 121,344 km), 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet.
 1. Norman Nato (F/Racing Engineering) in 33:51,821 min (= 214,998 km/h); 2. Pierre Gasly (F/Prema) +4,312; 3. Antonio Giovinazzi (I/Prema) +8,495; 4. Jordan King (GB/Racing Engineering) +12,775; 5. Alex Lynn (GB/Dams) +13,576; 6. Nobuharu Matsushita (J/ART) +13,586; 7. Gustav Malja (S/Rapax) +21,526; 8. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +22,566; 9. Oliver Rowland (GB/MP) +29,225; 10. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +32,813; 11. Arthur Pic (F/Rapax) +34,192; 12. Nabil Jeffri (MAL/Arden) +34,194; 13. Sergio Canamasas (E/Carlin) +36,845; 14. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +40,665; 15. Nicholas Latifi (CAN/Dams) +41,503
 Schnellste Runde: Markelov in 1:33,727 (= 222,505 km/h)
 Bonuspunkte: Pole (4): Gasly (1:31,199 min = 228,673 km/h); schnellste Runde (je 2): Ghiotto (1:33,980 min)/Markelov (1:33,727 min)
 Stand nach 18 von 22 Läufen: 1. Gasly 174 Punkte; 2. Giovinazzi 164; 3. Marciello 138; 4. Sirotkin 115; 5. King 112; 6. Nato 107; 7. Rowland 106; 8. Lynn 93; 9. Ghiotto 90; 10. Evans 81; 11. Markelov 80; 12. Matsushita 62; 13. Malja 45; 14. Pic 36; 15. Gelael 24; – ferner: 17. Kirchhöfer 21; – Teams: 1. Prema 338; 2. Racing Engineering 219; 3. Russian Time 218; 4. ART 177; 5. Dams 114; 6. MP 112; 7. Campos 105; 8. Trident 90; 9. Rapax 81; 10. Carlin 37
 Nächstes Rennen: 1./2. Oktober; Sepang (MAL)
 Internet: www.gp2series.com

ack & Jake

GP3 / Resultate

Monza/I, 5,793 km, Wetter Sa/So: leicht bewölkt/trocken;
 1. Lauf 22 Rdn. (= 127,137 km), 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet.
 1. Jake Dennis (GB/Arden) in 38:06,844 min (= 200,141 km/h); 2. Jack Aitken (GB/Arden) +1,987; 3. Jake Hughes (GB/Dams) +2,532; 4. Charles Leclerc (MC/ART) +7,139; 5. Nirei Fukuzumi (J/ART) +7,561; 6. Alexander Albon (T/ART) +8,171; 7. Nyck de Vries (NL/ART) +8,343; 8. Antonio Fuoco (I/Trident) +16,207; 9. Matthew Parry (GB/Koiranen) +16,607; 10. Tatiana Calderón (CO/Arden) +17,003; – ferner: 18. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +34,813; – nicht gewertet: Kevin Jörg (CH/Dams) 4 Rdn zurück
 2. Lauf 17 Rdn (= 98,172 km), 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet.
 1. Nyck de Vries (NL/ART) in 30:24,854 min (= 193,669 km/h); 2. Alexander Albon (T/ART) +1,741; 3. Antonio Fuoco (I/Trident) +6,382; 4. Jake Dennis (GB/Arden) +7,761; 5. Jack Aitken (GB/Arden) +8,331; 6. Arjun Maini (IND/Jenzer) +11,991; 7. Alex Palou (E/Campos) +12,264; 8. Artur Janosz (PL/Trident) +12,504; 9. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +12,933; 10. Jake Hughes (GB/Dams) +13,910; – ferner: 12. Kevin Jörg (CH/Dams) +16,886
 Stand nach 14 von 18 Läufen: 1. Leclerc 177 Punkte; 2. Fuoco 153; 3. Albon 145; 4. De Vries 104; 5. Dennis 96; 6. Aitken 89; 7. Parry 72; 8. Hughes 69; 9. Fukuzumi 53; 10. Boschung 48; – ferner: 17. Jörg 13; – Teams: 1. ART 436; 2. Arden 173; 3. Trident 154; 4. Koiranen 137; 5. Dams 116; 6. Jenzer 50

Nächstes Rennen: 1./2. Oktober, Sepang (MAL)
 Internet: www.gp3series.com



Bitter: Die Rennleitung schickte das Safety Car raus und ließ den falschen Leader (Gasly) einsammeln

Mexico City

Wieder Porsche



Die Fahrt durchs Baseballstadion wurde zur Triumphfahrt: Porsche auf dem Weg zum Sieg bei der Mexiko-Premiere

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

In einem spannenden Rennen holten sich Timo Bernhard, Brendon Hartley und Mark Webber (Porsche) den Sieg bei der WEC-Premiere in Mexiko und so den zweiten Triumph in Folge. Alle drei Werksteams auf dem Siegereppchen.

Schon das Qualifying artete zu einem wahren Thriller aus. In Addition der Bestzeiten der jeweiligen zwei Fahrer lagen nur 0,042 Sekunden zwischen dem Audi Nr. 8 (Di Grassi/Duval/Jarvis) auf Pole und dem Porsche Nr. 2 (Lieb/Jani/Dumas), wobei André Lotterer – der mit Marcel Fässler P3 einheimste – die beste Einzelrunde fuhr.

Die Audis gaben auch in der Anfangsphase des Rennens den Ton an. Zunächst setzte sich Lotterer an die Spitze, musste aber mit Reifenproblemen bereits nach etwas über einer halben Stunde zum ersten Mal neue Michelin-Slicks aufziehen lassen. «Das kostete uns viel Zeit, weil die anderen Teams später in einer Full-Course-Yellow-Phase stoppen konnten», analysierte der Duisburger.

Lucas di Grassi übernahm in der Folge das Kommando, ehe er das Steuer an Loïc Duval

übergab. Auch der Franzose konnte die Führung halten und lag so auf Kurs, sich und seine Fahrpartner mit dem zweiten Saisonsieg wieder näher an die WM-Spitzenreiter von Porsche heranzufahren. Doch nachdem Oliver Jarvis die Nummer 8 übernommen hatte, ging ein Radlager zu Bruch, und der Brit knallte in die Streckenbegrenzung. Die folgende, über 30-minütige Reparatur ließ alle Siehoffnungen platzen.

Nur die 1 fuhr problemlos

Kurzzeitig übernahm so Porsche die ersten beiden Plätze, doch auch die in der Fahrer-WM führenden Marc Lieb, Neel Jani und Romain Dumas mussten einige Rückschläge verkraften. Schon bei einem Stopp un-

ter Gelb, wo man sich hinter dem Schwesterauto an der Box anstellen musste, ging Zeit verloren. Wesentlich härter traf es den 2er-Porsche jedoch nach einer Kollision mit einem LMP2-Boliden, welcher dem 919 Hybrid ins Heck fuhr. Per «Spiegeleiflagge» wurde das Auto zur Box beordert, wo die Heckpartie repariert werden musste.

Die zwischenzeitlich klar führende Nummer 1 musste kurz nach Rennhalbezeit zur Ehrenrunde durch die Box antreten, weil man für das Überfahren der Boxeneinfahrtslinie (dann aber nicht an die Box kommend) eine Drive-through bekam. Ein Abstimmungsproblem in einer Full Course Yellow.

Ansonsten aber fuhren die Weltmeister ein sauberes Ren-

nen. Auch als im letzten Renn-drittel der mal stärkere, mal weniger starke Regen kam. Zwar traf einzig Audi beim 7er-Auto mit Lotterer die goldrichtige Entscheidung, beim ersten einsetzenden Regen auf Intermediates statt Regenreifen zu wechseln – und damit eine Aufholjagd auf P2 hinzulegen –, doch das führende Porsche-Trio war nie gefährdet.

Einen kleinen Schreckmoment gab es kurz vor Schluss jedoch noch, als Timo Bernhard neben die Strecke rutschte und der Vorsprung noch einmal etwas zusammenschmolz. Ansonsten sollte der Exkurs in die mexikanische Botanik aber keine weiteren Folgen haben. «Im dritten Sektor war es plötzlich nasser als in der Runde zuvor,

da ist mir noch ein kleiner Fehler unterlaufen», gab der Deutsche zu Protokoll.

Toyota für harte Arbeit belohnt

Als Dritter im Bunde schaffte auch Toyota den Sprung aufs Treppchen. Das im Training schwer gecrashte Auto von Stéphane Sarrazin (der dabei unverletzt blieb), Mike Conway und Kamui Kobayashi komplettierte das Podium. Ein verdienter Lohn, wenn man bedenkt, dass man das 6er-Auto, das beim Unfall auch ein beschädigtes Chassis davontrug, komplett neu aufbauen musste. Mit diesem Ergebnis liegt das Toyota-Trio nun auch in direkter Verfolgung der WM-Leader.

Einen Wermutstropfen gab es aber auch bei den von Köln aus operierenden Japanern: Das Schwesterauto von Sébastien Buemi und Kazuki Nakajima fiel aus, nachdem sich ein Gremlin in der Elektronik eingeschlichen hatte.

Bei den LMP1-Privatteams legte ByKolles einen Blitzstart hin. Pierre Kaffer als Startfahrer lag zeitweise auf P5, doch nach Problemen fiel man weit zurück. So gewann der nun ja einzige Rebell von Alexandre Imperatori, Mathéo Tuscher und Dominik Kraihamer auf Gesamtrang 5 einmal mehr die LMP1-Privatteam-Wertung. ♦



Nach Technik-Pech und Unfall zurückgefallen: Audis Nr. 8



Crash und Podium: Sarrazin

GTE-Pro Mexico City

Total verkehrte GT-Welt

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit angepasster BoP für die Höhenluft waren auch die Saugmotor-befeuerten Aston Martin und Porsche stark. Am Ende landeten die beiden Werks-Aston auf den Plätzen 1 bis 3.

Im Vorfeld war erwartet worden, dass Ford und Ferrari mit ihren Turbomotoren in der dünnen Höhenluft im Vorteil sein würden. Doch es trat genau das Gegenteil ein. Weil das Reglement keine Ladedruck-erhöhung erlaubt, um die Höhenmeter auszugleichen, bekam das Rennen in Mexiko auch in Sachen Balance of Performance (BoP) einen Sonderstatus. Dabei kamen die Saugmotoren letztlich paradoxerweise besser weg.

Kein Wunder also, dass man bei den Werksteams von Ford und Ferrari keine große Freude an den Einstufungen hatte. Und Porsche kam in diesem Jahr bei der BoP sowieso nie gut weg, weshalb nach Anwendung der neuen Stellschrauben mit einer Aston-Martin-Dominanz gerechnet werden durfte.

Das Qualifying bestätigte genau diese Erwartungen. Mit kombinierten Zeiten von 1:40,458 (Marco Sörensen/Nicki Thiim) respektive 1:40,600 (Darren Turner/Richie Stanaway) erfuhr das britische Werksteam die erste Startreihe, während die Konkurrenz nicht



Aston Martin: Für die Briten (Foto des Siegerwagens) ging die Formkurve in Mexiko steil nach oben

unter die (kombinierte) 1:41er Rundenzeit-Marke kam.

Trotz Unfall noch Platz 3

Auch im Rennen konnte den beiden einzigen V8-Saugern im GTE-Pro-Feld niemand gefährlich werden. Nicki Thiim übernahm früh das Kommando und fuhr wie schon am Nürburgring gleich eine große Lücke zu den Verfolgern heraus. Marco Sörensen fuhr nach dem Fahrerwechsel mit ähnlicher Taktzahl einsame Kreise an der Spitze.

Doch nachdem man über vier Stunden das Feld dominiert hatte, war der Traum vom ersten Saisonsieg für das 95er Auto ausgeträumt: Ein Unfall ließ das dänische Duo zurückfallen. Dass man am Ende nur 18 Se-

kunden hinter den Siegern auf P3 ins Ziel kam, zeigt nur, dass man an diesem Tag in einer ganz eigenen Liga fuhr.

Die Erben des Sieges wurden somit Turner und Stanaway, die ihrerseits den ersten Saisonsieg – und damit auch für Aston Martin in der Pro-Kategorie – perfekt machten.

In die nach sechs Stunden denkbar kleine Lücke führen Gianmaria Bruni und James Calado, die mit P2 für ihren AF-Corse-Ferrari auch im Hinblick auf die Meisterschaft sicherlich gut leben können.

Bei den GT-Piloten ist die Spitze in der WM-Tabelle nämlich nun ganz dicht gedrängt: Tabellenführer ist Turner mit 86 Punkten, gefolgt von Thiim/

Sörensen (83) und Bruni/Calado (82). Dahinter liegt Stanaway mit 80 Zählern, hat als Fahrpartner von Turner aber keine Chance auf den GT-Fahreritel.

Mücke/Pla fallen zurück

Die als Tabellenführer angereisten Stefan Mücke und Olivier Pla erlebten im Werks-Ford GT von Chip Ganassi Racing ein Rennen zum Vergessen. Nach einer frühen Kollision und 40 Sekunden Zeitverlust gab es später noch eine Durchfahrtsstrafe. Dann spielte das Gaspedal verrückt, und es ging zur Reparatur an die Box. Am Ende wurde man noch auf Platz 7 der Pro-Klasse gewertet, doch mit nun 72,5 Punkten ist schon ein kleiner Abriss entstanden. ♦

LMP2 Mexiko

Sieg für die Locals



Heimerfolg: RGR by Morand

Zwar reichte es diesmal erstmals in dieser Saison nicht für die Pole, im Rennen aber führten René Rast und das G-Drive-Team deutlich, ehe ein Bremsproblem für viel Zeitverlust und erneute Enttäuschung sorgte – am Ende reichte es zu P8.

An der Spitze wurden somit die Lokalmatadoren des Teams RGR Sport by Morand (Bruno Senna/Filipe Albuquerque/Ricardo González) zu den großen Matchwinnern. Albuquerque behielt bei den schwierigen Bedingungen den kühlen Kopf und lag im Ziel gerade mal zwei Sekunden vor den Abo-Siegern von Alpine (Gustavo Menezes/Stéphane Richelmi/Nicolas Lapierre), die ihre Tabellenführung dennoch ausbauten.

Einen erneut starken dritten Platz feierte das Team Extreme Speed Motorsport mit Ryan Dalziel/Chris Cumming/Luis Felipe Derani. ♦ MBR

GTE-Am Mexico City

Fast alles in Porsche-Hand

Mit drei Autos unter den Top 4 feierten die Porsche-Kundenteams eine echte mexikanische Fiesta. Erster Sieg für das Team Abu Dhabi-Proton Racing.

Parallel zur Pro-Kategorie gab der einzige – und zu diesem Rennen wie berichtet auf Michelin-Reifen zurückgewechselte – Aston Martin im Qualifying den Ton an. Klare Pole, so zumindest dachte man, ehe bei der technischen Nachuntersuchung 1 mm zu wenig Bodenfreiheit festgestellt wurde. Mit der Strafversetzung ans Ende des Feldes begann eine wahre Pechsträhne. «Höhepunkt» eines völlig verkorksten Rennens für Pedro Lamy, Mathias Lauda und Paul Dalla Lana war eine Kollision mit einem Ford, infolge derer Dalla Lana einschlug

und die Box ansteuern musste – was viel Zeit kostete.

So war der Weg frei für das Team Abu Dhabi-Proton Racing (Khaled Al-Qubaisi/Patrick Long/David Heinemeier-Hanson), die bei «Porsche-Wetter» eine halbe Runde Vorsprung herausfahren und beim ersten

WEC-Auftritt in Mexiko ebenfalls eine WM-Premiere erlebten: den ersten Sieg!

Ferrari-Trio baut Führung aus

«Vor allem die Schlussphase war sehr stressig. Wir waren ja schon öfter sehr nahe dran an einem Sieg, und dann ist immer

noch was passiert», gestand Al-Qubaisi. Der Profi auf dem Siegerwagen, Patrick Long, analysiert: «Unser 911 RSR war zum Schluss bei allen Streckenbedingungen schnell und zuverlässig. Das hat heute den Unterschied ausgemacht.» Lob gibt es für seine Mitstreiter: «Khaled und David sind ein perfektes Rennen gefahren, haben nicht den kleinsten Fehler gemacht.»

Auf Platz 2 fuhren die Tabellenführer Francois Perrodo, Emmanuel Collard und Rui Aguas im AF-Corse-Ferrari, die damit ihre Gesamtführung auch weiter ausbauen konnten.

Den fast perfekten Porsche-Tag rundeten der KCMG-911 (Wolf Henzler/Christian Ried/Joel Camathias) sowie der Gulf-Racing-RSR (Ben Barker/Michael Wainwright/Adam Carroll) ab. ♦ MBR



Porsche-Fest: Das KCMG-Auto (l./P3) und die siegreiche Nr. 88

KOMPAKT

»» **Anthony Davidson** Nach einem Testunfall letzten Monat in Magny-Cours, bei dem sich der Brite eine schmerzhafte Rippenprellung zuzog, konnte er in Mexiko nicht starten. Zwar fuhr er beim ersten Test am Donnerstag, doch die Schmerzen waren zu groß: «Ich fühlte mich einfach nicht wohl im Auto», so Davidson, der gemeinsam mit dem Team die schwere Entscheidung traf.

»» **Benoît Tréluyer** Eigentlich sollte der nach einem Mountainbike-Unfall verletzte Franzose in Mexiko wieder fahren können (siehe letzte MSA). Doch auch der Audi-Werksfahrer klagte nach der Test-Session über zu große Schmerzen. Nun hofft er für das Rennen in Austin (17. September) aufs Comeback. ♦ AW/MBR

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Mexico City/MEX: 3. September 2016; 5. von 9 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 4,304 km
32 Teams gestartet, 27 gewertet, Wetter/Strecke: wechselhaft; 18 Grad Luft-, 21 Grad Streckentemperatur

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (8)	1	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	230 Runden
2.	LMP1-H (6)	7	Fässler/Lotterer	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	1:01.442 min.
3.	LMP1-H (8)	6	Sarrazin/Conway/Kobayashi	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 - Hybrid	Michelin	+1:09.709
4.	LMP1-H (8)	2	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+1:30.004
5.	LMP1	13	Tuscher/Kraihamer/Imperatori	Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER	Dunlop	+12 Runden
6.	LMP2	43	Gonzalez/Albuquerque/Senna	RGR Sport by Morand/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+20 Runden
7.	LMP2	36	Menezes/Lapierre/Richelmi	Signatech Alpine/Alpine A460 - Nissan	Dunlop	+20 Runden
8.	LMP2	31	Dalziel/Derani/Cumming	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - Nissan	Michelin	+23 Runden
9.	LMP2	42	Leventis/Williamson/Kane	Strakka Racing/Gibson 0155 - Nissan	Dunlop	+23 Runden
10.	LMP2	41	Gonzalez/Junqueira/Diaz	Greaves/Gibson 0155 - Nissan	Dunlop	+23 Runden
11.	LMP2	35	Cheng/Tung/Panciatici	Baxi DC Racing Alpine/Alpine A460 - Nissan	Dunlop	+24 Runden
12.	LMP2	27	Minassian/Mediani	SMP Racing/BR01 - Nissan	Dunlop	+24 Runden
13.	LMP2	26	Rusinov/Rast/Brundle	G-Drive Racing/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	+25 Runden
14.	LMP2	30	Sharp/Brown/Van Overbeek	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - Nissan	Michelin	+26 Runden
15.	GTE-Pro	97	Stanaway/Turner	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage	Dunlop	+28 Runden
16.	GTE-Pro	51	Bruni/Calado	AF Corse/Ferrari 488 GTE	Michelin	+28 Runden
17.	GTE-Pro	95	Thiim/Sørensen	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage	Dunlop	+28 Runden
18.	GTE-Pro	71	Rigon/Bird	AF Corse/Ferrari 488 GTE	Michelin	+29 Runden
19.	GTE-Pro	67	Franchitti/Priaux/Tincknell	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+29 Runden
20.	GTE-Pro	77	Lietz/Christensen	Dempsey-Proton Racing/Porsche 911 RSR (2016)	Michelin	+29 Runden
21.	LMP1	4	Trummer/Webb/Kaffer	ByKolles Racing Team/CLM P1/01 - AER	Dunlop	+31 Runden
22.	GTE-Am	88	Al Qubaisi//Heinemeier-Hansson/Long	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+33 Runden
23.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Agus	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+34 Runden
24.	GTE-Am	78	Ried/Henzler/Camathias	KCMG/Porsche 911 RSR	Michelin	+34 Runden
25.	GTE-Am	86	Wainwright/Carroll/Barker	Gulf Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+34 Runden
26.	GTE-Pro	66	Mücke/Pla	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+49 Runden
27.	LMP1-H (6)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	+63 Runden
nicht klassiert:						
	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin V8 Vantage	Michelin	+38 Runden
	GTE-Am	50	Yamagishi/Ragues/Taylor	Larbre Compétition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+46 Runden
	LMP2	44	Rao/Bradley/Guerra	Manor/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	+51 Runden
	LMP1-H (8)	5	Buemi/Nakajima	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 - Hybrid	Michelin	+188 Runden
	LMP2	37	Petrov/Ladygin/Shaytar	SMP Racing/BR01 - Nissan	Dunlop	+201 Runden

Schnellste Runde: Hartley (Porsche), Runde 114, 1:25,880 (= 180,4 km/h)

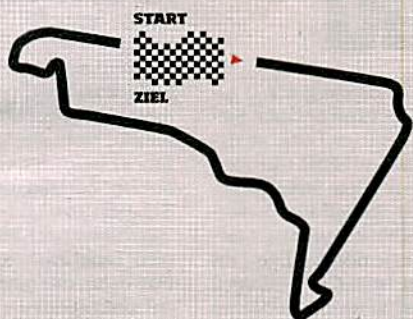
Nächstes Rennen: 17. September, Austin/Texas (USA)

Internet: www.fiawec.com



STRECKE

Mexiko / Autódromo Hermanos Rodríguez



Die Mexiko-Sieger (v.l.): Hartley/Bernhard/Webber

QUALIFYING

LMP1	Durchschnittszeit	LMP2	Durchschnittszeit	10.	ESM/Ligier (#31)	1:37,752	7.	Ganassi UK/Ford (#67)	1:41,836
1.	Audi R18 (#8)	1:25,069	1.	RGR Morand/Ligier (#43)	1:35,485	11.	ESM/Ligier (#30)	1:39,514	
2.	Porsche 919 Hybrid (#2)	1:25,111	2.	Signatech/Alpine (#36)	1:35,819	GTE-Pro Durchschnittszeit			
3.	Audi R18 (#7)	1:25,350	3.	Strakka/Gibson (#42)	1:36,037	1.	Aston Martin Racing (#95)	1:40,458	
4.	Porsche 919 Hybrid (#1)	1:25,400	4.	G-Drive/Oreca (#26)	1:36,063	2.	Aston Martin Racing (#97)	1:40,600	
5.	Toyota TS 050 Hybrid (#5)	1:25,960	5.	Manor/Oreca (#44)	1:36,594	3.	AF Corse/Ferrari (#51)	1:41,034	
6.	Toyota TS 050 Hybrid (#6)	1:26,183	6.	Greaves/Gibson (#41)	1:36,914	4.	D.-Proton/Porsche (#77)	1:41,322	
7.	Rebellion R-One (#13)	1:29,909	7.	SMP Racing/BR01 (#27)	1:37,102	5.	AF Corse/Ferrari (#71)	1:41,426	
8.	ByKolles/CLM P1/01 (#4)	1:31,674	8.	SMP Racing/BR01 (#37)	1:37,112	6.	Ganassi UK/Ford (#66)	1:41,523	
			9.	Baxi DC/Alpine (#35)	1:37,482	GTE-Am Durchschnittszeit			
						1.	A. D.-Proton/Porsche (#88)	1:42,839	
						2.	Gulf/Porsche (#86)	1:43,546	
						3.	KCMG/Porsche (#78)	1:43,603	
						4.	Larbre/Corvette (#50)	1:43,738	
						5.	AF Corse/Ferrari (#83)	1:43,880	
						6.	Aston Martin Racing (#98)	disqualif.	

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1.	Marc Lieb 118
	Neel Jani 118
	Romain Dumas 118
4.	Kamui Kobayashi 77
	Mike Conway 77
	Stéphane Sarrazin 77
7.	Loïc Duval 74,5
	Lucas di Grassi 74,5
	Oliver Jarvis 74,5
10.	André Lotterer 69
	Marcel Fässler 69
12.	Brendon Hartley 53,5
	Mark Webber 53,5
	Timo Bernhard 53,5
15.	Alexandre Imperatori 46
	Dominik Kraihamer 46
	Mathéo Tuscher 46
18.	Gustavo Menezes 40
	Nicolas Lapierre 40
	Stéphane Richelmi 40
21.	Benoît Tréluyer 35

Hersteller LMP

1.	Porsche 201
2.	Audi 158
3.	Toyota 112

Privatteams LMP1

1.	Rebellion Racing (#12) 104
2.	Rebellion Racing (#13) 100
3.	ByKolles Racing Team (#4) 48

Teams LMP2

1.	Signatech Alpine (#36) 112
2.	RGR Sport by Morand (#43) 112
3.	G-Drive Racing (#26) 67
4.	Extr. Speed Motorsport (#31) 59
5.	SMP Racing (#37) 50

Fahrer GT

1.	Darren Turner 86
2.	Marco Sørensen 83
	Nicki Thiim 83
4.	Davide Rigon 82
	Sam Bird 82
6.	Richie Stanaway 80
7.	Oliver Pla 72,5
	Stefan Mücke 72,5
9.	Gianmaria Bruni 62
	James Calado 62
11.	Billy Johnson 60
12.	Emmanuel Collard 48
	François Perrodo 48
	Rui Aguas 48
15.	Michael Christensen 46
	Richard Lietz 46
17.	Fernando Rees 45
	Jonathan Adam 45
18.	Marino Franchitti 42,5
	Andy Priaux 42,5

Hersteller GT

1.	Aston Martin 179
2.	Ferrari 176
3.	Ford 121
4.	Porsche 84

Teams GTE-Pro

1.	Aston Martin Racing (#95) 83
2.	AF Corse (#71) 82
3.	Aston Martin Racing (#97) 80
4.	Ford Chip Ganassi UK (#66) 78
5.	Ford Chip Ganassi UK (#67) 66

Teams GTE-Am

1.	AF Corse (#83) 129
2.	Abu Dhabi-Proton (#88) 94
3.	Aston Martin Racing (#98) 70
4.	Larbre Compétition (#50) 69
5.	Gulf Racing (#86) 62

Porsche Supercup Monza

Spannung pur!

Matteo Cairoli hat sich beim Chaos-Rennen in Monza seinen vierten Saisonsieg gesichert. Damit liegt er vor dem Finale in Austin nur zwei Zähler hinter Gesamtleader Sven Müller.

Dass die Markenpokal-Asse immer für Action und spannende Duelle gut sind, ist weithin bekannt. Doch in Monza trieben es die Akteure besonders bunt. Das Rennen war gerade eine Runde alt, da gerieten Patrick Eisemann, Chris Bauer und Pablo Sánchez López ausgangs der Parabolica aneinander. Eisemanns Elfer überschlug sich dabei spektakulär, doch wie auch die anderen Beteiligten kam er ohne größere Blessuren davon.

Kaum war das Rennen nach einer Safety-Car-Phase wieder freigegeben, knallte es erneut. Diesmal flog der Cup-Renner von Ryan Cullen nach Kollision mit Dylan Pereira in der Anfahrt zur Lesmo 1 durch die Luft und riss dabei sogar eine aufgehängte Werbetafel mit. Wieder blieben beim Crash alle beteiligten Fahrer unverletzt.



Nach Heimsieg wieder nah dran am Tabellenführer: Cairoli

Für die verbleibende Renndauer nach der logischerweise folgenden zweiten SC-Phase waren die Piloten also gewarnt, und das dezimierte Feld sollte tatsächlich keine größeren Crashes mehr produzieren.

Jaminet ist Rookie-Champion

Sehr zur Freude von Pole-Mann Matteo Cairoli. Der Italiener vom nur einen Steinwurf von Monza entfernten Comer See fuhr bei seinem Heimrennen dem ungefährdeten Sieg entgegen,

während hinter ihm die Positionskämpfe tobten.

Tabellenführer Sven Müller geriet beim missglückten Angriff auf P2 (Michael Ammermüller) leicht neben die Spur, fiel bis auf P5 zurück und wurde letztlich hinter Gaststarter Mattia Drudi Vierter. Damit verringert sich also sein Vorsprung vor dem Finale auf zwei Punkte.

Ein Champion steht jedoch schon fest: Mathieu Jaminet machte mit P7 vorzeitig den Rookie-Titel perfekt. ♦ MBR

24h Series - 24h Barcelona

Perfekt taktiert



Mit perfekter Taktik souverän zum Sieg: Herberth-Porsche

Bei den 24h von Barcelona legten Daniel Allemann, Ralf Bohn sowie Robert und Alfred Renauer einen perfekten Durchmarsch hin und siegten im Porsche 911 GT3 R von Herberth Motorsport mit vier Runden Vorsprung.

Von Anfang an bestimmte der Herberth-Porsche das Geschehen bei der Hitzeschlacht auf dem Circuit Barcelona Catalunya. Der Schlüssel zum Erfolg waren die Tankstopps während der Code-60-Phasen, wo nur

die Hälfte getankt werden darf. Das reichte dann, um die zwei Stunden Fahrzeit voll auszunutzen, während die Gegner alle 90 Minuten Doppelstopps absolvierten, die letztlich mehr Zeit gekostet haben. Zweite wurden Mark Poole, Richard Abra, Jeroen Bleekemolen und Joe Osborn im Lamborghini Huracán GT3 von Barwell Motorsport.

Schon deutlich abgeschlagen folgten Alexandre Coigny, Gino Forgione, David Idraj Alexander und Tom Dyer mit dem Ferrari 458 Italia GT3 von Spirit of Race. Damit holten sie sich zu-

dem den Sieg in der GT3-Amateure-Wertung. «Der Sieg hier war härter erkämpft als in Paul Ricard. Die Strategie, in den Code-60-Phasen zu tanken, hatten wir von Anfang geplant, und alles hat perfekt gepasst», freute sich Alfred Renauer.

Wieder schwerer Unfall

Für viel Unmut sorgte erneut der lange zweitplatzierte Ferrari 458 Italia GT3 der Scuderia Praha. Wiederum Matteo Malucelli war in einem schweren Unfall mit einem BMW und einem Porsche involviert, bei dem sich der Australier Cody Hill mehrere Knochenbrüche zuzog. Zu Erinnerung: Bei einem ähnlichen Crash bei den 24h von Dubai (und ebenfalls mit Malucelli am Steuer) war das Team für ein Rennen aus der 24h-Serie ausgeschlossen worden. Weniger Glück als in der Heimat, wo es am Samstag ja einen Triumph in der VLN gab, hatte Manthey Racing. Der Wochenspiegel-Porsche lag lange auf dem dritten Rang, musste aber mit Getriebeproblemen aufgeben. ♦ MB

Berg-EM/ÖM Ilirska Bistrica

Mit Coup zum EM-Titel

Mit einem einmaligen Coup suchte EM-Titelverteidiger Simone Faggioli in Slowenien den direkten Zweikampf mit Dauerrivale Christian Merli im werksunterstützten Osella FA 30. Nach drei Jahren pilotierte Faggioli erstmals wieder einen Osella FA30, mit dem Segen seines Norma-Chefs Norbert Santos. Nach dem Fahrzeug- und Gruppenwechsel blieb «Fagg» in beiden Rennläufen knapp vor Merli. Der Florentiner unterbot sogar jeweils seinen Streckenrekord aus dem Vorjahr, den er im Norma M20 V8 herausfuhr.

Mit diesem komplettierte Teamkollege Paride Macario den italienischen Dreifachsieg. Mit seinem fünften Sieg in Ilirs-

ka Bistrica sicherte sich Faggioli noch vor dem EM-Finale in Kroatien seinen 7. EM-Titel. Bei den Produktionswagen muss Christian Schweiger (A) nach seinem Gruppe-A-Sieg beim Finale auf einen Patzer des Serben Miljkovic in der Gruppe N hoffen, um selbst noch zum EM-Titel zu kommen. ♦ TBU



Schaffte den Coup: Faggioli

Blancpain GT Series

Zu Unrecht hart bestraft?

Der Wertungsausschluss von sechs Mercedes-AMG nach dem Qualifying zum 24h-Rennen in Spa und die von den Stewards zudem noch für das Rennen verhängten Fünf-Minuten-Zeitstrafen (siehe MSA 33) für die betroffenen Teams schlagen weiterhin hohe Wellen.

Wie berichtet, hat sich das FIA GT Committee in der vergangenen Woche in einer Telefonkonferenz mit der offenbar sehr umstrittenen Entscheidung der Stewards in Spa beschäftigt und beschlossen, die heikle Thematik auf die Agenda der nächsten Sitzung (Ende Oktober) der technische Arbeitsgruppe (mit den Herstellervertretern) des Automobil-Weltverbandes FIA zu setzen.

Wie MSA aus FIA-Kreisen erfahren hat, war das Thema Zündwinkel und die damit verbundene Sichtweise von Mercedes-AMG schon zwischen den Rennen in Le Castellet und Spa ein Thema. Insofern kann von vorsätzlicher Manipulation seitens Mercedes-AMG auch keine Rede sein. ♦ AW



Mercedes: Zu hart bestraft?

NASCAR

2016 kein Dale-Comeback

Kyle Larson beendete am vorletzten Sonntag in Michigan in seinem 99. NASCAR-Rennen die 99. Rennen andauernde Sieglos-Serie des einstigen Erfolgsteams von Chip Ganassi. Für den letzten Sieg der Mannschaft hatte Jamie McMurray 2013 in Talladega gesorgt. Auch die Michigan-Durststrecke ist für Ganassi beendet: Vor 15 Jahren hatte Sterling Marlin dort 2001 in einem Dodge für den ersten Ganassi-Sieg gesorgt.

Wegen Hurrikan «Hermine» wurde am vergangenen Freitag der komplette Zeitplan auf dem Darlington Raceway und damit auch das Qualifying ersatzlos gestrichen. Dort sollte Sonntagnacht (nach Redaktionsschluss) das 25. Sprint-Cup-Rennen der

Saison (und das vorletzte vor Beginn des Chase) über die Bühne gehen.

Definitiv nicht im Chase sein wird Dale Earnhardt Jr. Wie jetzt bekannt wurde, wird der Publikumsliebhaber, der aktuell unter Gleichgewichtsstörungen leidet, 2016 nicht mehr ins Cockpit zurückkehren. ♦ AW



Weiter Rennpause: Earnhardt

Motegi

Titel mit Sternchen



Big in Japan: José María López machte sich im Land der aufgehenden Sonne zum dritten Mal zum Weltmeister und zeigte selbst für einen Champion große Geste

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Ohne Sieg, aber mit einer großen Geste fuhr José María López zu seinem dritten WM-Titel in Folge. Honda feierte Dreifach-Triumph im Eröffnungsrennen, Muller seinen ersten Saisonsieg im Hauptrennen.

Mit der praktisch entschiedenen Absage der Thailand-Rennen – es fehlt wie berichtet nur noch die offizielle Absegnung durch den FIA-Weltrat – konnte sich bereits in Motegi die Fahrer-WM entscheiden. Sollte José María López nach dem Rennwochenende mehr als 110 Punkte Vorsprung auf die Verfolger haben, wäre er der neue Champion. Und jeder, der etwas anderes erwartet hatte, wurde vom Mann aus Argentinien eines Besseren belehrt.

Warum er auch in der WM-Tabelle in einer ganz anderen Liga fährt, bewies «Pechito» im Qualifying. Während sich die Konkurrenz im Einzelzeitfahren die Hundertstel um die Ohren schlug, fuhr der Citroën-Pilot volle acht Zehntel (!) schneller als Yvan Muller auf P2.

Für das Eröffnungsrennen aber sicherte sich Honda mit den Q2-Plätzen 9 (Rob Huff) und 10 (Norbert Michelisz) beim Heimspiel die erste Startreihe. Die Japaner waren erstmals mit den vollen 80 kg Kompensationsgewicht unterwegs, das sich in der Performance auf einer Runde auch niederschlug.

Michelisz: Erster Werks-Sieg

Im Eröffnungsrennen aber führen Reversed-Pole-Mann Michelisz und seine Teamkollegen ein blitzsauberes Rennen. Der Ungar sicherte sich seinen ersten Laufsieg seit der Beförderung zum Werkspiloten vor

Huff und Tiago Monteiro, der mit seinem Civic von Startplatz 7 bis aufs Podium vorfuhr. «Einen Laufsieg beim Heimspiel für Honda in Motegi zu holen, ist das Beste, was passieren kann. Glückwunsch an das ganze Team und Danke an alle», freute sich Michelisz.

Das Hauptrennen wurde dann zur großen López-Show. Jedoch letztlich nicht, wie es bis zur vorletzten Runde aussah, mit einem klaren Start-Ziel-Sieg. López wusste, dass er nur vor Monteiro ins Ziel kommen musste, um den WM-Titel (mit Sternchen – da eben unter Vorbehalt) sicherzustellen. Also

fällte er eine nicht einfache, aber sehr noble Entscheidung. Er ließ Teamkollege Muller – wohlgemerkt ohne Anweisung aus dem Team – passieren, statt den Titel mit einem Sieg perfekt zu machen.

«Es fällt mir nicht leicht, einen Sieg abzugeben», sagte López. «Ich wollte gewinnen und meine Nationalhymne auf dem Podium hören. Aber ich wusste nicht, ob sich noch einmal die Gelegenheit ergeben wird, Yvan zu danken. Als Rennfahrer weiß er, wie schwer es ist, einen Sieg herzugeben. Das ist meine Art zu sagen: Danke Yvan, du bist immer noch der Größte!»

Auch für eine solche Geste gebührt dem Argentinier, der sich damit für das tolle Teamwork in den letzten drei Jahren und speziell zuletzt in Argentinien bedankte, eine Eins mit Sternchen.

Volvo macht Fortschritte

Dass es zu solchen Noten für Volvo noch ein weiter Weg ist, mussten die Schweden auch in Japan einmal mehr feststellen. Zwar war der große Schritt, den man durch die Verpflichtung von Nestor Girolamo machen konnte, deutlich zu sehen – der Argentinier verpasste das Q3 nur knapp. Doch aus den Startplätzen 3 und 5 im Eröffnungsrennen machte man trotz 80 kg weniger als Honda und Citroën zu wenig: P6 und P9. Immerhin ließ sich Thed Björk die schnellste Runde notieren.

Auch bei Lada ist mehr und mehr der Frust zu spüren. Zwar war das russische Werksteam mit seinen Vestas 50 kg schwerer unterwegs als Volvo, doch für ganz vorne reicht es derzeit einfach nicht. Selbst der sonst so nette Nick Catsburg ließ sich nach einem verlorenen Duell zu absolut nicht jugendfreien Aussagen über Funk hinreißen. ♦



Erster Laufsieg als Werksfahrer: Michelisz



Guter Volvo-Einstand: Nestor Girolami

Ryo Michigami

Privatfahrer Motegi

Schwere Rückkehr

Das Duell der Loeb-Fahrer

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Beim Rennen in Argentinien machte in Form von Esteban Guerrieri ein einheimischer Fahrer ordentlich Eindruck. Ganz so eindrücklich war der Auftritt des Heim-Gaststarters in Japan, Ryo Michigami, nicht.

Dazu muss man aber auch wissen, dass Michigami eigentlich seit drei Jahren Rennrentner ist und nur für sein Heimrennen reaktiviert wurde. Eigentlich leitet er das Team Drago Corse, das in der Super GT und Super Formula startet.

Dass er es auch am Lenkrad kann, bewies er unter anderem mit seinem JGTC-Titel im Jahr 2000. Doch mit dem ungewohnten Auto (das er nur im Mai einmal testen konnte) und gegen die gestandenen WM-Recken tat sich der 43-Jährige schwer: P11 und P17. Doch den erhofften Spaß an der Sache hatte der Japaner dennoch. ♦ MBR



Hatte Spaß: Ryo Michigami

Tom Chilton und Mehdi Bannani (beide Citroën) waren in den beiden Läufen in Motegi die besten Privatiers. Weil Bannani im ersten Lauf patzte, ist das Titelduell weiter offen.

Ähnlich wie José María López in der «großen» WM, hätte auch Mehdi Bannani in Japan vorzeitig seinen Titel einfahren können, wenn es gleichzeitig für Teamkollege Tom Chilton richtig schlecht gelaufen wäre.

Aber nicht für den Briten sollte es unplanmäßig laufen, sondern für den Marokkaner. Der hatte im Platz 3 im Qualifying am Samstag noch eine Top-Leistung abgeliefert. Doch beim Start ins Eröffnungsrennen produzierte der Pilot von Sébastien Loeb Racing einen lupenreinen Frühstart und wurde daraufhin mit einer Durchfahrtsstrafe belegt. Chilton nahm die Vorlage dankend an und fuhr volle Punkte ein, während sich sein Stallgefährte nach der Extrarunde durch die Boxengasse mit Platz 5 der Privatiers zufriedengeben musste. «Manchmal bist du am Limit, manchmal bist du drüber. Das ist das, was im



Das Duell um die Privatfahrerwertung: In Motegi holten Chilton und Bannani je einen Sieg

Eröffnungsrennen passiert ist», stellte Bannani fest.

Bannani schlug zurück

Die zweitmeisten Punkte aus Lauf 1 nahm Münich-Pilot James Thompson mit, der einmal mehr den in der Rallycross-WM engagierten René Münnich ersetzte. Er profitierte von einer nachträglichen Strafe für Tom Coronel. Der musste nach



M. Bannani

in die Rennen starten, tat das aber offensichtlich nicht regelkonform und wurde nach der Strafe vom 12. auf den 17. Platz (P7 bei den Privatfahrern) zurückgestuft.

Im zweiten Durchgang konnte Bannani seine dritte Startposition perfekt nutzen und brachte sich mit P4 gesamt sowie dem Sieg unter den Privatiers wieder zurück auf Kurs Richtung Titel. Chilton als Zweiter hat zwei

Rennwochenenden vor Schluss 19 Zähler Rückstand, während Coronel nun endgültig (auch rechnerisch) aus dem Titelrennen ausgeschieden ist.

«Alles in allem bin ich sehr glücklich, dass ich die Lücke zu Mehdi schließen konnte. Es wird richtig eng», freut Chilton sich nun auf die noch verbleibenden vier Läufe. Doch er muss auf Schützenhilfe hoffen. Selbst wenn Chilton immer gewinnt, wird Bannani mit zweiten Plätzen locker Champion. ♦

TOURENWAGEN-WM/Resultate

Motegi (J): 4. September 2016; 17. und 18. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 13/14 Runden à 4,801 km (= 62,413/67,214 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

Eröffnungsrennen (19 Fahrer gestartet, 17 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	13	26:07,443	+80 kg
2.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	13	+1,358	+80 kg
3.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	13	+2,173	+80 kg
4.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	13	+3,609	+80 kg
5.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	13	+4,805	+80 kg
6.		Theo Björk (S)	Volvo S60	13	+8,049	0 kg
7.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	13	+8,738	+50 kg
8.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Ellysée	13	+9,358	+80 kg
9.		Nestor Girolami (RA)	Volvo S60	13	+10,135	0 kg
10.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	13	+10,456	+50 kg
11.		Ryo Michigami (J)	Honda Civic	13	+18,300	+80 kg
12.	(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	13	+21,696	+10 kg
13.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	13	+26,419	+10 kg
14.	(P)	Daniel Nagy (H)	Honda Civic	13	+26,935	+80 kg
15.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Ellysée	13	+28,127	+80 kg
16.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Ellysée	13	+34,475	+80 kg
17.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	13	+48,691**	+10 kg
Nicht klassiert						
	(P)	Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	5	Ölleck	+80 kg
		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	1	Kollision	+50 kg

**inkl. 30-Sekunden-Zeitstrafe (Start)

(P) = Privatfahrer

*Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

Hauptrennen (19 Fahrer gestartet, 19 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	14	28:03,653	+80 kg
2.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	14	+1,045	+80 kg
3.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	14	+2,561	+80 kg
4.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Ellysée	14	+3,280	+80 kg
5.		Nestor Girolami (RA)	Volvo S60	14	+5,204	0 kg
6.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Ellysée	14	+7,638	+80 kg
7.		Theo Björk (S)	Volvo S60	14	+9,159	0 kg
8.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+12,094	+80 kg
9.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	14	+15,769	+80 kg
10.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	14	+16,746	+50 kg
11.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	14	+17,812	+50 kg
12.	(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	14	+28,185	+10 kg
13.		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	14	+30,215	+50 kg
14.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	13	+31,351	+10 kg
15.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Ellysée	14	+31,950	+80 kg
16.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	14	+34,863	+10 kg
17.		Ryo Michigami (J)	Honda Civic	14	+39,613	+80 kg
18.	(P)	Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	14	+40,074	+80 kg
19.	(P)	Daniel Nagy (H)	Honda Civic	11	+3 Rdn.	+80 kg

WM-Stand Fahrer

1.	López	319
2.	Monteiro	199
3.	Muller	199
4.	Huff	178
5.	Michelisz	172
6.	Bannani	159
7.	Catsburg	145
8.	Chilton	143
9.	Tarquini	106
10.	Coronel	102
11.	Valente	70
12.	Björk	55
13.	Ekblom	35
14.	Thompson	24
15.	Girolami	12

WM-Stand Privatfahrer

1.	Bannani	155
2.	Chilton	136
3.	Coronel	105
4.	Filippi	72
5.	Thompson	68
6.	Demoustier	63

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	791
2.	Honda	583
3.	Lada	435
4.	Polestar (Volvo)	234

WM-Stand Privatteams

1.	Sébastien Loeb Racing	277
2.	Roal Motorsport	102
3.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	92
4.	Campos Racing	85
5.	Zengo Motorsport	44

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 143,3 km/h, 2. Lauf 143,7 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf Björk in 1:58,156 min (= 146,2 km/h), 2. Lauf López in 1:45,899 min (= 163,3 km/h)

Nächste Rennen: 25. September, Shanghai (RC)

Internet: www.fiawtcc.com

NACHRICHTEN

Spitze rückt in Zolder zusammen

Truck-EM Das Titelduell zwischen Jochen Hahn (MAN) und Adam Lacko (Freightliner) hat sich in Zolder erneut zugespitzt. Im ersten Hauptrennen am Samstag entriechte der Tscheche dem Deutschen erst kurz vor Rennende den Sieg. Im anschließenden Sprintrennen feierte Ryan Smith (MAN) seine Siegpremiere, während Lacko (4.) erneut vor Hahn (5.) die Ziellinie passierte. So verkürzte Lacko den Rückstand auf Hahn auf sieben Punkte. Am Sonntag aber schlug Hahn zurück: Pole, Sieg im Hauptrennen – und auch im abschließenden Sprintlauf stand der Ex-Champ ganz vorn. Jetzt hat er wieder 13 Punkte Vorsprung.

Volvo Team-Meister, Fahrertitel offen

STCC In den turbulenten Rennen von Solvalla feierte im ersten Durchgang Daniel Haglöf (Seat) seinen ersten STCC-Laufsieg. Im verregneten zweiten Durchgang holte Linus Ohlsson den ersten Nissan-Sieg seit 2001(!). Während Volvo/Polestar vorzeitig den Teamtitel klarmachte, ist der Kampf um den Fahrertitel spannend: Richard Göransson (Volvo) liegt vor dem Finale 22 Zähler vor Teamkollege Robert Dahlgren. 75 Punkte sind in Knutstorp noch zu vergeben.

Audi und Mercedes in Belgien vorn

DMV GTC Ronny «C'Rock» Wechselberger (Audi) und Andreas Simonsen (Mercedes) holten sich in Zolder je einen Laufsieg. Das Podium komplettierten Karl Wendlinger (Mercedes) und Tommy Tulpe (Audi) im ersten sowie Wechselberger und Fabian Plentz (Audi) im zweiten Durchgang. Sieger der Dunlop 60 wurde einmal mehr das Audi-Duo Tulpe/Plentz.

Doppelsieg für Pekar, Titel für Calcum

Renault Clio Cup Mit einem Doppelsieg in Most erlebte der Tscheche Tomas Pekar ein perfektes Heimspiel. Dino Calcum feierte nach zweimal P2 jedoch vorzeitig den Fahrertitel. Ebenfalls fix sind mit Sandro Kaibach der beste Junior sowie mit René Leutenegger der Sieger der Gentlemen-Wertung. ♦ MBR

Rowe 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen (7. Lauf VLN)

Rennen der Rekorde

Von ARNO WESTER und MICHAEL BRÄUTIGAM

Der VLN-Saisonhöhepunkt war einer der spannendsten in der Geschichte der beliebten Langstreckenserie. Vier verschiedene Marken und fünf Teams kämpften um die Podestplätze. Porsche, Manthey Racing sowie die Werksfahrer Jörg Bergmeister und Patrick Pilet siegten dank einer perfekten Strategie.

Die perfekten äußeren Bedingungen nutzten gleich drei Fahrer zur Pulverisierung des erst vor 14 Tagen aufgestellten Streckenrekords. Mit den superschnellen Vignettenreifen von Michelin fuhr Manuel Metzger im Black Falcon-Mercedes-AMG GT3 7:54,497 Minuten (184,804 km/h)! Auch Lance David Arnold (Haribo-Mercedes) und Connor De Phillippi (Land-Audi) blieben noch unter der bisherigen Bestzeit von 7:56,642. Vier weitere Piloten schafften ebenfalls eine Zeit unter der Acht-Minuten-Schallmauer – die späteren Sieger blieben knapp darüber.

Von den Top 5 des Zeittrainings konnte sich am Ende nur der Haribo-Mercedes Hoffnungen auf einen Podiumsplatz machen. Die Pole-Sitter, das Schwesterauto mit Maro Engel sowie der HTP-Mercedes beklagten mehr oder weniger große Probleme, durch die sie um Chancen auf eine vordere Platzierung gebracht wurden.

Mit weniger Stopps zum Sieg

Mit zunehmender Renndauer entwickelte sich ein Krimi, der am Ende an Spannung und Dramatik kaum zu überbieten war – vor allem um den Gesamtsieg zwischen Jörg Bergmeister und Patrick Pilet im Manthey-Porsche sowie den Audi-Fahrern De Phillippi und Christopher Mies. Das Land-Team wählte zu Beginn eine andere Strategie, stoppte schon nach vier Runden (wegen eines angeblich schleichenden Plattfußes) und lag nach 35 Runden auf P2, als Mies nach seinem letzten Stopp aus der Box stürmte.

«Wir wollten bei unserem letzten Stopp auf keinen Fall hinter den Haribo-AMG zurückfallen», erklärte Teamchef Wolfgang Land die bei diesem Stopp kürzere Standzeit, die noch Folgen haben sollte. Zunächst verringerte Mies mit schnellsten Rundenzeiten kontinuierlich den Rückstand auf

den Führenden Pilet. Doch ausgerechnet seine persönliche Bestzeit von 8:05,112 Minuten in Runde 42 wurde ihm schließlich zum Verhängnis! Denn dadurch konnte auch Pilet kein Tempo herausnehmen und musste kurz vor dem Abwinken sogar noch die 43. Runde (noch ein Rekord) in Angriff nehmen.

Während das Manthey-Team keine Probleme hatte, erneut und zum dritten Mal in diesem Rennen neun Runden abzuspuhlen und damit auch einen Stopp weniger (4) als die Konkurrenz (5) hatte, blieb Mies wenige Hundert Meter vor dem Ziel mit leerem Tank stehen – obwohl er erst sieben Runden gefahren war! «Wir haben mit dem Benzin zu knapp gerechnet», nahm Land das Malheur auf seine Kappe: «Connor und Chris sind sensationelle Zeiten gefahren. Die Jungs haben alles

richtig gemacht.» Nutznießer war Uwe Alzen, der Glück im Unglück hatte, als ein Druckverlust im hinteren rechten Reifen auf der Döttinger Höhe und damit nicht weit von der Box entfernt einen unfreiwilligen Stopp nach sich zog.

Mies/Schrey kurz vorm Titel

«Die 6h-Distanz kam uns heute eindeutig entgegen», erklärte Bergmeister den entscheidenden Vorteil: „Auf eine Runde gerechnet sind wir nicht die Schnellsten, über die Distanz aber können wir unsere Konstanz als Stärke ausspielen. Hinzu kam, dass das Manthey-Team mit einer perfekten Strategie und sehr guten Boxenstopps die Grundlage für diesen Sieg gelegt hat.“

Jörg Müller (47) und Jesse Krohn (26), die sich mit P3 selbst ein schönes Geburtstagsgeschenk bereiteten, besicherten BMW den ersten Podestplatz beim 6h-Rennen seit 2011 und die schnellste Rennrunde.

Während Christopher Mies den dritten Saisonsieg verpasste, fuhr sein jüngerer Bruder Alexander gemeinsam mit Michael Schrey erneut zum Klassensieg in der Klasse Cup 5. Damit ist das Duo zum einen in diesem Jahr ungeschlagen und zum anderen klar auf Titelkurs. Weil ihre Klasse durchgängig extrem gut besetzt ist, haben sie einen großen Vorsprung in der Tabelle. In den letzten drei Rennen reicht ihnen ein weiteres Top-Resultat somit zum Titel. Gleiches gilt für Mies auch in Sachen VLN-Junior-Trophäe. ♦



Start zum Saisonhighlight: Mercedes-Doppelspitze zu Beginn



Sieger: Der Manthey-Porsche...



...mit Bergmeister (l.)/Pilet



Auf Titelkurs: Mies/Schrey



Auf P2 ausgerollt: Land-Audi

VLN / Resultate

Rowe 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen/D (24,358 km): 3.9.2016, 7. von 10 Läufen zur VLN-Langstreckenmeisterschaft; 43 Runden (= 1047,394 km); 163 Teams gestartet, 113 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

1. Pilet/Bergmeister (Porsche 911 GT3 R) in 6:07:54,602 h (= 170,813 km/h); 2. Alzen/Arnold/Seyffarth (Mercedes-AMG GT3) +2:10,567 min.; 3. Müller/Krohn/Bouvang/Laser (BMW M6 GT3) +2:27,395; 4. Stippler/Fjordbach/Winkelhock (Audi R8 LMS) +2:44,797; 5. Eng/Dusseldorp/Wright (BMW M6 GT3) +5:43,889; 6. Haupt/Gerwin/Buurman/Metzger (Merc.-AMG GT3) +8:11,661; 7. Abbelein/Schmitz/Huisman/Siedler (BMW M6 GT3) +1 Rd.; 8. Klohs/Richter/Olsen (P. 911 GT3 R) +1 Rd. Klassensieger – CUP1: Strycek/Strycek/Strycek (Opel Astra OPC); CUP2: (Klasse wegen Protests ausgesetzt); CUP3: Hennerici/Oberheim (Porsche Cayman GT4); CUP4: Anweg/Lampert (Toyota GT86); CUP5: Schrey/A. Mies (BMW M235i Racing Cup); H2: Beckmann/Hass/Schulten/Strycek (Opel Manta); H4: Schall/Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup); SP10: Carlsson/Moller-Madsen/Verdonck/Viebahn (Porsche Cayman Pro4); SP2T: Hanitzsch/Raab/Lhomer (Renault Clio 4); SP3: Epp/Holthaus/Bohrer (Renault Clio Cup); SP3T: «Tiger»/Wieninger/Andree (Audi TTRS2); SP4: Oepen/Hoffmann/Müller (BMW 325i); SP5: Langels/Arndt (BMW Z4 Coupé); SP6: Ackermann/Welsch/Wiskirchen/Müller (Porsche 911 GT3 Cup); SP7: Toril/Scheerbarth (Porsche 991 GT3 Cup BF); SP8: Weiland/Flossbach/Viebahn (Porsche 911 GT3 Cup AW); SP8T: Félix da Costa/Collard (BMW M235i Racing); SP9: Pilet/Bergmeister (Porsche 911 GT3 R); SP AT: Eickholt/Müller (Volvo V49 D5); SP X: (kein Auto in Wertung); V2: Thomas/Schmitz (BMW 318is); V3: Köhler/Scherer (Toyota GT86); V4: Derscheid/Flehmer/Radulovic (BMW 325i); V5: Büllesbach/Schettler/Zils (Porsche Cayman); V6: Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); VT2: Quante/Sidorenko/Sapino/Greven (Renault Mégane RS)

Schnellste Runde: Müller/Krohn/Bouvang/Laser in 8:04,638 min (= 180,937 km/h) Stand nach 7 von 10 Rennen: 1. Mies/Schrey 68,21 Punkte; 3. Adams/Jäger 61,54; 5. Derscheid/Flehmer/Radulovic 60,47; 8. Gerhard/Schall 58,58

Nächstes Rennen: 24. September, 48. ADAC Barbarossapreis (D) Internet: www.vln.de



M. Metzger

DTM

Tomczyk: Vorsatz?



In Mercedes-Kritik: Tomczyk

Der Ton in der DTM wird rauer, und der Kampf um Meisterschaftspunkte immer grotesker: Nach den Rennen in Moskau hat Mercedes-Benz auf die Kritik von Ex-Champ und DTM-Spitzenreiter Marco Wittmann (BMW) reagiert und nach MSA-Informationen nun seinerseits den Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) schriftlich um eine Untersuchung gebeten!

Pole-Mann Wittmann hatte sich nach dem zweiten Qualifying in einem ARD-Interview darüber beschwert, dass ihn Mercedes-Neuzugang Felix Rosenqvist behindert habe. Dieser Vorwurf wurde von den DMSB-Verantwortlichen widerlegt. Rosenqvist fuhr in besagter Runde sogar in allen drei Sektoren persönliche Bestzeit!

DMSB sieht keine Schuld

Nach dem Sonntagsrennen beschwerten sich dann die Mercedes-Piloten Paul di Resta und Robert Wickens über die angeblich unfaire Fahrweise von BMW-Pilot Martin Tomczyk. «Du erwartest nicht, dass die Gegner dich vorbeiwinken, aber sie sollten fair und nicht mit schmutzigen Tricks um ihre Position kämpfen. Martin (Tomczyk) hat an Stellen gebremst, wo man es nicht macht, nur um mich aufzuhalten», beschwerte sich Wickens. Sein HWA-Teamkollege Di Resta behauptet sogar, Tomczyk hätte auf einer Geraden gebremst.

«Nachdem die DMSB-Verantwortlichen auf ausdrücklichen Wunsch von Mercedes einige Rennsituationen des DTM-Rennens in Moskau ausnahmsweise noch einmal analysiert hatten, stellte sich sehr schnell heraus, dass die Manöver von Martin Tomczyk weder besonders ungewöhnlich noch gar gefährlich waren. Die Beschuldigungen der Mercedes-Fahrer sind ungerechtfertigt», erklärte DMSB-Sprecher Michael Kramp auf unsere Nachfrage hin. Damit ist das heikle Thema aber offenbar noch nicht endgültig beendet! ♦ AW

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von
Mike Rockenfeller
Audi Sport Team Phoenix

Da waren es nur noch drei. Genauso viele Wochenenden bleiben mir und dem Audi Sport Team Phoenix noch, um uns zumindest mit einem guten Gefühl in die Winterpause zu verabschieden. Ehrlich gesagt ist es sehr schwierig zu verstehen, warum wir in diesem Jahr nicht so konkurrenzfähig sind, wie wir es gerne wären. Schon in der Sommerpause haben wir ja umfassende Analysen angestellt und dabei einige Dinge entdeckt, die wir anders machen wollen, was wir dann auch in Moskau bereits ausprobiert haben. Es gab aber noch nicht diesen Moment, wo es klick machte und wir bei der Musik sind.

Einer der Punkte, die in meiner letzten Kolumne erwähnte andere Reifenheizmethode, hat sich sogar ein Stück weit als Schuss nach hinten herausgestellt. Beziehungsweise hätte sie in Zandvoort wahrscheinlich funktioniert, auf dem glatteren Asphalt von Moskau fruchtete es aber nicht. Die Reifen sind nach wie vor das große Thema, wenn es darum geht, die optimale Performance abzuliefern. Aber genau das bekommen

wir aus irgendeinem Grund auch nicht so gut hin wie erhofft. In der engen DTM ist es ein unheimlich schmaler Grat, den man mit den Reifen betritt. Luftdruck und Temperatur müssen genau passen, wenn der Reifen seinen Peak erreicht. Das natürlich vor allem im Qualifying, denn wenn man sich auch in Moskau die Rennpace anschaut, was das von unserer Seite gar nicht so verkehrt.

Auch zum Rennstart müssen unsere Hankook-Einheitspneus optimal vorbereitet sein. Gerade auf einer so kurzen Strecke wie dem Nürburgring-Sprintkurs keine leichte Aufgabe. Da heißt es, über Zickzackfahren und/oder das Aufwärmen mit der Bremse alles richtig zu timen. Für den Rest der Saison werde ich auch in diesen Dingen versuchen, mich wieder mehr auf mein Bauchgefühl zu verlassen. Das gilt auch für die Abstimmung unseres Schaeffler Audi RS 5 DTM. Wir haben ja sowieso nichts mehr zu verlieren. Und wo könnte man besser auf die Erfolgsspur zurückkehren als beim Heimspiel sowohl von meinem Team Phoenix als auch mir in der Eifel?



Auch in Moskau nicht vorn: Bei «Rocky» ist der Wurm drin

SCHAEFFLER-NEWS

Am 11. September findet der Mitarbeitertag der Schaeffler AG in Herzogenaurach statt, bei dem rund 30.000 Besucher erwartet werden. Dabei wird der Motorsport eine große Rolle spielen. Nur zwei Tage später startet die führende B2B-Fachmesse Automechanika in Frankfurt am Main. Auch dort werden bei Schaeffler die Motorsport-Aktivitäten Thema sein.

Rallye-WM

Ogier ist auch Halt-Meister



Auf der Bremse gewinnt man: Ogier bei der Rallye-Deutschland

Von REINER KUHN

Nicht mit dem Gasfuß gewinnt man Rallyes, sondern auf der Bremse. Weltmeister Sébastien Ogier lieferte beim ersten reinen Asphaltlauf den Beweis.

Beim Belagwechsel von Schotter auf Asphalt wird nicht nur das Auto angepasst, es gilt auch den Fahrstil umzustellen. Keiner kann das scheinbar besser als Ogier. Ein Blick in die Daten der Rallye Deutschland unterstreicht dies. Beim ersten Durchgang der WP Moselland war der Franzose mit 14:42,6 Minuten «nur» Viertschnellster. 9,6 Sekunden war Thierry Neuville schneller, Dani Sordo und Andreas Mikkelsen 8,7 – keine Welten, aber ein Unterschied.

Beim zweiten Durchgang legte der Champion ein paar Kohlen nach. Oder besser gesagt: Er stand weniger auf der Bremse. 14:17,3 Minuten bedeuteten die Bestzeit auf «Moselland 2». Sordo bekam 1,7, Neuville 4,7 und VW-Teamkollege Mikkel-

sen 6,7 Sekunden mit. Betätigte Ogier im ersten Durchgang 191-mal das Bremspedal, verzichtete er beim folgenden Husarenritt auf zwei wie auch immer geartete Bremsvorgänge und trat nur 189-mal aufs mittlere Pedal. Beeindruckender die Bremszeiten: War Ogier im ersten Durchgang 38 Prozent der WP auf der Bremse, beließ er es auf «Moselland 2» bei 34 Prozent!

Anders als seine VW-Teamkollegen Latvala und Mikkelsen lies Ogier an seinem Polo für Samstag und Sonntag hinten die kleinere (330 statt 350 mm) und leichtere (4,3 statt 4,9 Kilo) Bremse montieren und fuhr allen davon. Dazu passt auch das spannende Finale. Der zweitplatzierte Mikkelsen wollte für den finalen Angriff «etwas probieren», wie er später mit gesengtem Haupt zugab. Der Norweger ging mit anderen Bremsbelägen auf die Zeitenjagd – und verzeigte. Statt Platz 2 landete er auf Rang 4 und schenkte dem Hyundai-Team nebst der Champagnerdusche auch zusätzliche Herstellerpunkte. ♦

NACHRICHTEN

Östberg übt mit DRM-Gaststart

Rallye-WM/DRM Nach einer durchwachsenen Rallye Deutschland bestand für Mads Östberg dringender Handlungsbedarf. Die Überraschung: Um sich bestmöglich für den Asphalttritt auf Korsika (29.9.–2.10.) vorzubereiten, startet der WM-Pilot dieses Wochenende im privaten Ford Fiesta R5 bei der Rallye Niedersachsen. Der Norweger wird dort neben den beiden Titelduellanten Fabian Kreim (Skoda) und Christian Riedemann (Peugeot) auf ein Feld mit 50 Teams treffen.

Hyundai i20 R5: Instand auf Korsika

WRC2 Die Entwicklung des Hyundai i20 R5 ist abgeschlossen, und das erste Kundensportmodell der Koreaner wurde zum 1. September homologiert. Bei der Rallye Korsika (Datum siehe links) starten neben Hyundai-Testfahrer Kevin Abbring auch Toyota-Werkspilot Stéphane Sarrazin und das italienische Top Talent Fabio Andolfi mit einem i20 R5. Das Trio will die etablierte WRC2-Konkurrenz von Skoda, Ford, Peugeot und Citroën aufmischen. ♦ RK

Rallye-SM

Titel für Carron

Nach dem fünften Volltreffer in Serie steht Sébastien Carron auf seinem Ford Fiesta R5 schon vor dem Walliser-Finale als Schweizer Meister fest. Bei der Rallye du Mont-Blanc war die Ausfallquote bei den Eidgenossen groß.

Der Tessiner Ivan Ballinari, der als Einziger Carrons zweiten Titel nach 2014 hätte verhindern können, schied bereits in der dritten Prüfung aus, als sein unbeschädigter Fiesta nach einem Verbrenner im Graben festsaß. Dem anspruchsvollen Parcours der Rallye du Mont-Blanc, die für die abgesagte «Gotthard» in den SM-Kalender aufgenommen worden war, fielen noch viele andere Piloten zum Opfer. Am heftigsten erwischte es den Porsche-Piloten Jean-Marc Vallioni, der gemeinsam mit seiner Beifahrerin mit Wirbelverletzungen ins Spital überführt werden musste. Nach einem Motorschaden im Vorfeld gar nicht am Start erschienen war der dritte Ford-Pilot Pascal Perroud.

Althaus Zweiter

Um den vorzeitigen Titelgewinn nicht zu gefährden, ging Carron in der Folge keine Risiken mehr ein. Dennoch belegte der Walliser im Klassefeld der französischen Meisterschaft noch den fünften Rang. Bis zum nächsten Eidgenossen klappte allerdings eine riesige Lücke. Der amtierende Junior-Champion Cédric Althaus war zwar nicht in Topform, sicherte sich aber trotzdem mit seinem Renault vorzeitig die Clio Alps Trophy und rückte gleichzeitig im SM-Zwischenklassement hinter Ballinari an die dritte Stelle vor. Ein weiterer Nutznießer der vielen Abflüge war Aurélien Devanthery. Mit dem kleinen Peugeot 208 R2 schaffte er es erstmals auf das Schweizer Podest und baute zudem seine Führungsposition in der Junior-SM aus, während sich seine Hauptkonkurrenten Nicolas Lathion und Ismaël Vuistiner zeitraubende Fehler leisteten. ♦ JK



Titel geholt: Carron (r.), Revaz

Rallycross-WM Lohéac

Gelobtes Land

Von SVEN KOPF

Es sollten die Festspiele von Nationalheld Sébastien Loeb (Peugeot) werden. Doch im Finale in Lohéac balgte sich der neunmalige Rallye-Weltmeister etwas zu lange mit Ford-Pilot Andreas Bakkerud, und schon war Johan Kristoffersson (VW) enteilt.

80 000 Fans ließen die Rallycross-Arena im französischen Lohéac zum Hexenkessel werden. Frenetisch und bedingungslos feuerten sie ihren Sébastien Loeb an. Aus gutem Grund: Der mit neun WM-Titeln erfolgreichste Motorsportler der Welt sollte auf heimischem Boden den Sieg einfahren. Und «Super-Séb» stellte gleich im ersten Vorlauf klar, dass er nur zu gern diese Aufgabe erfüllen wollte. Mit der zweitbesten Zeit hinter Mattias Ekström (Audi) hatte er eine erste Duftmarke gesetzt. Im zweiten Qualifikationslauf markierte Ekström erneut die Bestzeit, während Loeb es ausgangs der etwas längeren Jokerlap, die in jedem Lauf einmal durchfahren werden muss, übertrieb und mit Andreas Bakkerud (Ford) und Teamkollege Timmy

Hansen (Peugeot) gleich zwei Konkurrenten durchschlüpfen konnten.

Solbergs irrer Finaleinzug

WM-Leader Petter Solberg (Citroën) lag noch außerhalb der Top 6, und auch Qualifikationslauf 3 brachte keine Besserung. Mit einer irren, aber wohl eher ungewollten Taktik fand der Norweger im letzten Moment den richtigen Dreh. Im vierten und letzten Qualifikationslauf verursachte Solberg einen Fehlstart. Dafür gab es die Auflage, zweimal die Jokerlap zu durchqueren. Die hier aus einer Schikane und Sprungkuppe bestehende Alternativroute war asphaltiert und inzwischen abgetrocknet. Die «normale» Strecke aber wies feuchten Schotter auf. War der Weltmeister so clever? Jedenfalls flog er durch die Schikane und setzte trotz der Strafe die zweitbeste Zeit. Damit schloss er die Qualifikation als Fünfter ab. Sein Vorsprung von vier Zählern in der WM-Tabelle war damit dahin, denn Ekström entschied die Qualifikation für sich. Das Duell um den Titel bleibt damit ebenso offen wie die Frage, was Ekström am 14. Oktober machen wird, wenn in Deutschland zeitgleich die DTM und die Rallycross-WM

stattfinden. «Wir wissen noch nicht, was wir tun werden», hält sich das Team EKS zurück.

Wild umkämpft waren die Finalläufe. Den ersten Paukenschlag gab es im ersten Semifinale, als Ekström wenige Meter vor dem Ziel mit Plattfuß langsamer wurde und Solberg sowie Nitiss (Seat) kurz vor der Ziellinie vorbeischlüpfen. Im zweiten Halbfinale stand Publikumsliebling Loeb am Start. Der Elsässer kam gut weg, musste sich gegen einen beherzt angreifenden Ken Block (Ford) durchsetzen, be-

hielt die Nase aber knapp vorn. Danach ging es ins Finale, auch hier kam Loeb unerbittlicher Gegenspieler aus der Hoonigan-Racing-Division: Diesmal war es Andreas Bakkerud. Davon profitierte Johan Kristoffersson (VW), der zu seinem ersten Saisonsieg stürmte, während Loeb und Bakkerud ihren Zweikampf bis in die Jokerlap mitnahmen. Loeb zog den Kürzeren, konnte aber kurz vor dem Ziel noch Solberg kassieren und am Ende den heimischen Fans doch noch vom Siegerpodest jubeln. ♦

RALLYCROSS-WM / Resultate

Lohéac (F), 8. von 12 Läufen zur Rallycross-WM

Nach vier Qualifikationsläufen (Q1-Q4): 1. Mattias Ekström (S), Audi S1; 2. Johan Kristoffersson (S), VW Polo; 3. Andreas Bakkerud (N), Ford Focus RS; 4. Ken Block (USA), Ford Focus RS; 5. Petter Solberg (N), Citroën DS3; 6. Sébastien Loeb (F), Peugeot 208; 7. Timmy Hansen (S), Peugeot 208; 8. Davy Jeanney (F), Peugeot 208; 9. Robin Larsson (S), Audi A1; 10. Kevin Hansen (S), Peugeot 208; 11. Reinis Nitiss (LV), Seat Ibiza; 12. Andrew Scott (GB), Peugeot 208; 13. Tommy Rustad (N), Peugeot 208; 14. Niclas Grönholm (SF), Ford Fiesta; 15. Toomas Heikkinen (FIN), Audi S1; 16. René Münnich (D), Seat Ibiza
Halbfinals: 1. Lauf: 1. Bakkerud, 6 Punkte; 2. Solberg 5; 3. Nitiss 4; 4. Ekström 3; 5. T. Hansen 2; 6. Larsson 1. – 2. Lauf: 1. Kristoffersson 6 Punkte; 2. Loeb 5; 3. Block 4; 4. Jeanney 3; 5. K. Hansen 2; 6. Scott 1
Finale: 1. Kristoffersson, 8 Punkte; 2. Bakkerud 5; 3. Loeb 4; 4. Solberg 3; 5. Nitiss 2; 6. Block 1
WM-Stand: 1. Solberg, 181 Punkte; 2. Ekström 176; 3. Kristoffersson 158; 4. Bakkerud 157; 5. Loeb 141; 6. T. Hansen 117; 7. Heikkinen 101; 8. Larsson 71; 9. Timerzyanov 67; 10. Jeanney 60

Nächster Lauf: 15./16. September, Barcelona (E)
Internet: www.fiaworldrallycross.com



Finale vor imposanter Kulisse: Kristoffersson vor Loeb und Solberg



Wirft Fragen auf: Fährt Ekström um den Titel oder in der DTM?

NACHGEHAKT BEI Sébastien Loeb

(42/F) Der Rekordweltmeister und Rallycross-Rookie über sein Heimspiel, die Tücken im Pulk und das Familienteam Hansen.



Von Sven Kopf

? Wie groß war der Druck beim Heimspiel? Natürlich wollte ich gewinnen. Aber damit stand ich ja nicht allein (lacht). 2013 bin ich hier erstmals vor 70 000 Zuschauern gefahren, zum Spaß. Diesmal waren über 80 000 Zuschauer da, und ich sollte als Werksfahrer liefern. Die Finalläufe waren richtig hart. Aber es hat geklappt, und ich bin froh, auf dem Podium zu stehen. Das war hier natürlich wichtig – für die vielen Fans, aber auch für Peugeot.

? Trotz all deiner Rallye- und Rennerfahrung: Eine Jokerlap gibt es nur im Rallycross. Wie gut kommst du damit klar? Ich mag die Idee. Die Jokerlap bringt Überholmanöver, die sich sonst nicht ergeben würden. In der Formel 1 hat man Regeln und technische Hilfsmittel, wodurch Überholmanöver erzwungen werden

sollen. Beim Rallycross hat man das mit der Jokerlap gelöst.

? Am Samstag kostete dich ein Fehler am Ausgang der Jokerlap viel Zeit und mindestens zwei Plätze. Sauer? Warum? Auch das ist Rallycross. Es geht sehr eng zu, und man darf keine Fehler machen, die werfen einen sofort zurück. Als ich aus der Jokerlap kam, setzte ich mich neben Ekström, aber ich habe mich verbremst und kam weit nach draußen in den losen Schotter. Schon schlüpft die Konkurrenz durch.

? Du bist Peugeot-Werksfahrer im Team der schwedischen Familie Hansen. Wie funktioniert diese Zusammenarbeit? Es geht sehr familiär zu. Ich wurde mit offenen Armen empfangen und fühle mich bei den Hansens prima aufgehoben. Ein Werksteam als Familienbetrieb ist toll.

Motorrad-WM

Die Helden machen die große Show

Von IMRE PAULOVITS

Beim Grand Prix von England zeigte sich die Motorrad-WM wieder von ihrer besten Seite. Doch sie könnte nochmal so durchdacht und gut organisiert sein, wenn die Fahrer nicht Übermenschliches leisten würden.

Im Grand-Prix-Paddock sind sich alle einig: Die MotoGP hat sich zur besten Motorsport-Serie der Welt entwickelt. Sah man sich in Silverstone die überragende Fahrt des 21-jährigen Maverick Viñales an, der seinen ersten MotoGP-Sieg einfuhr, gleichzeitig den ersten von Suzuki seit neun Jahren, mehr aber noch den Kampf um den zweiten Platz, bei dem Cal Crutchlow, Valentino Rossi und Andrea Iannone völlig unerschrocken zu Werke gingen, wurde auch klar, dass diese Serie genau die richtige Mischung aus Technik und Heldentum in sich birgt, um auch weiterhin die Zuschauermassen anzuziehen.

Zu allem entschlossen

Dass es soweit gekommen ist, dass Werke auf diesem Niveau mitmischen, den Fahrern ein technisches und finanzielles Umfeld liefern, auf dem sie sich ihre eigenen Grenzen immer weiter sprengen, um gegeneinander zu bestehen, bedurfte erst einmal viel Weitsicht, viel Menschenverstand und viel Durchsetzungsvermögen. Dies kann der Dorna und speziell ihrem Chef Carmelo Ezpeleta und seinen Mitstreitern Hervé Poncharal und Vito Ippolito gar nicht hoch genug



Valentino-Rossi im Kampf mit Cal Crutchlow (verdeckt) und Marc Márquez: Diese Action reißt mit

angerechnet werden. Doch sie hätten ihre Aufgabe noch einmal so gut erledigen können, wenn es das Naturell der Ausnahmefahrer nicht gäbe.

Denn um über eine Renndistanz so über die eigenen Grenzen zu gehen, die Angst, die auch sie in den Extremsituationen überkommt, so wegzustrecken, das können nur sie. Wenn dann ein Valentino Rossi und ein Marc Márquez nach einem Duell mit mehreren Berührungen und Ausritten von einem

lustigen Kampf reden, wird einem klar, was während dessen in ihren Köpfen vor sich geht. Frisch-Familienvater Cal Crutchlow formuliert die beste Phase, die er je in seiner Karriere hatte so: «Ich trage jetzt noch mehr Verantwortung, weil ich um die finanzielle Zukunft von einer Person mehr sorgen muss. Das heißt aber nicht, dass ich dafür weniger Risiko auf mich nehme.»

Bei Marc Márquez, von dem man eigentlich angenommen

hat, dass er nach den Erfahrungen aus dem Vorjahr bei Rennen, wo er nicht aus eigener Kraft gewinnen kann, die WM in den Vordergrund schiebt und sichere Punkte einfährt, kam auch wieder das Renntier durch, vielleicht auch, weil er bereits genügend Vorsprung an der Tabellenspitze hat, dass es sich den Spaß, den er bei extremen Kämpfen verspürt, nicht nehmen lassen will. Und Valentino Rossi lebt ohnehin dafür, so lang es geht, mit den besten der

Welt zu kämpfen. Um sich dabei durchzusetzen, geht er auch mit 37 Jahren noch das Risiko seiner viel jüngeren Kollegen mit und kombiniert mit all der Erfahrung aus Zweikämpfen aus den letzten 20 Jahren resultiert dies diesen unnachahmlichen Stil, für den weltweit hunderttausende zu den Rennstrecken pilgern.

Es sind aber nicht einzig die MotoGP-Piloten, die ungewöhnliches vollbringen. Was es bedeutet, zwei Wochen nach einer schweren Gehirnerschütterung ein Rennen zu gewinnen, wie es Tom Lüthi in Silverstone vorexerziert hat, kann nur der verstehen, der selbst mal eine hatte, oder weiß, was sie eigentlich bedeutet. Denn bei so einer Verletzung wird nicht nur kurz der Kopf durchgeschüttelt, es werden auch Mikrostrukturen in den Gehirnzellen verletzt, die in der Regel sechs Wochen brauchen, um zu regenerieren. Zwingt man den Kopf davor zu Dauerbelastung, kann sie sich noch viel länger hinziehen.

Doch auch hier können Extremsportler durch Willenskraft und bewusste Ruhigstellung mit Konzentration auf einen bestimmten Zeitpunkt hin die Heilung beschleunigen. Tom Lüthi selbst sagte: «Ich hätte nach Brünn nie gedacht, dass ich bis Silverstone soweit sein würde, dass ich das Erlebnis der beiden Stürze so wegstecke und mich über die Renndistanz konzentrieren kann.» Aber er fokussierte ganz auf seine Rückkehr. «Und ab Freitag wusste ich, dass es gehen wird.»

Die Organisatoren haben das Umfeld geschaffen. Aber ohne den Helden wäre es nicht mehr als ein Luftschloß. ♦

Superbike-WM

Michael v. d. Mark 2017 bei Yamaha

Hondas derzeit hoffnungsvollster Superbike-WM-Pilot Michael van der Mark wechselt die Marke und wird ab dem nächsten Jahr für das Yamaha-Werksteam fahren.

Eigentlich war es ein offenes Geheimnis, aber die offizielle Bestätigung liess trotzdem ziemlich lange auf sich warten. Vor Allem seit Stefan Bradl für 2017 bei Honda in der Superbike-WM unterschrieben hat war klar, dass Michael van der Mark die Marke wechseln wird. Schon zuvor war in Superbike-

WM-Kreisen durchgesickert, dass der 23-jährige Holländer zum Yamaha-Werksteam wechseln wird, nun haben die Seiten dies auch bestätigt.

«Honda hat mir ein gutes Angebot gemacht», gibt van der Mark zu. «Aber ich hatte das Gefühl, dass ich gewinnen will und ein neue Abenteuer brauche. Ich war sehr lange in dem Team, und ich wollte woanders ganz neu anfangen und so auch mehr Erfahrung sammeln. Die Yamaha RI sieht bereits sehr gut aus, und der Fortschritt, den sie in der letzten Zeit gemacht haben ist sehr vielversprechend. Ich denke, in

ihrer zweiten Superbike-WM-Saison werden sie noch viel stärker sein. Ich bin mir deshalb sicher, dass ich nächstes Jahr ein Motorrad haben werde, mit dem man um Siege und den Titel kämpfen kann.»

Weltmeister auf Arbeitssuche

Sylvain Guintoli, Superbike-Weltmeister von 2014 ist so nach einem Jahr bei Yamaha wieder auf Arbeitssuche. «Ich habe einige Optionen», so der 34-jährige, in England lebende Franzose. «Ich möchte in der Superbike-WM bleiben, mit einem konkurrenzfähigen Motorrad.» ♦ IP



Van der Mark: Vom Yamaha-Werksteam und der RI überzeugt

Grand Prix von Großbritannien - MotoGP

Maverick Viñales



Lohn der Arbeit: Nach einem Wochenende, an dem Maverick Viñales und das Suzuki-Team ein perfektes Motorrad zusammengestellt hatten, ließ der 21-Jährige alle stehen

hat es vollbracht

Von IMRE PAULOVITS

Maverick Viñales holte seinen lang erwarteten ersten MotoGP-Sieg in Silverstone in souveräner Manier und beendete damit eine neunjährige Durststrecke von Suzuki.

Das junge Mädchen verdeckt in der hintersten Ecke der Box ihr Gesicht. Sie kann einfach nicht mehr zum Monitor schauen. Dabei ist Kiara Fontanesi vierfache Motocross-Weltmeisterin und hat schon so manche Nervenschlacht hinter sich. Doch dass ihr Freund Maverick Viñales weit vor dem unerbittlichen Kampf zwischen Valentino Rossi, Marc Márquez und Cal Crutchlow seine Runden dreht und seinem ersten MotoGP-Sieg entgegenfährt, ist ihr einfach zu viel.

Als die Zielflagge die 22-jährige Italienerin endlich erlöst, sprudelt plötzlich die Freude über, und sie umarmt sich mit allen Mitgliedern der Suzuki-Crew, während der Debüt-Sieger von jedem der Fahrerkollegen, die ihn während seiner unendlich langsamen Auslaufrunde überholen, herzlich beglückwünscht wird. Es gibt wohl keinen, der Maverick

Viñales diesen Sieg nicht gönnt hätte, und dass er kommen wird, war nur eine Frage der Zeit.

Doch ganz so leicht war es nicht, bis der Moto3-Weltmeister von 2013 die Früchte seiner Arbeit und der der unermüdlichen Suzuki-Truppe ernten konnte. «Es war schon ein wenig frustrierend, dass wir bei den Wintertests so weit vorne lagen, und bei den Rennen doch nie dort waren, wo wir es nach der Vorsaison erwartet hatten», blickt Viñales zurück. Doch sein ständiges Drängen, die Traktion der Suzuki zu verbessern, um ihre Handlungsvorteile wirklich nutzen zu können, haben sich jetzt bezahlt gemacht.

Sicher ist Silverstone mit seinen langgezogenen Kurven, den vielen Richtungswechseln und den Bodenwellen eine Strecke, die den Fahrwerks-Stärken der Suzuki entgegenkommt. Aber nach der Vorstellung des 21-jährigen Spaniers in Silverstone würde es nicht verwundern, wenn er bei den verbleibenden Rennen öfter um den Sieg mitmischen würde.

Ohnehin schrieb er in England in mehrfacher Form Geschichte. Nicht nur, dass es mehr als neun Jahre zurückliegt, dass Suzuki mit Chris Ver-

meulen das Regenrennen in Le Mans 2007 gewann, es ist der erste MotoGP-Sieg der Marke aus Hamamatsu im Trockenen überhaupt. Dazu ist Viñales der erste Pilot, der in der Moto3, der Moto2 und der MotoGP gewinnen konnte.

Die Probleme der anderen

Dass Cal Crutchlow nach seinem Sieg in Brünn gleich einen zweiten Platz folgen liess, entzückte die Zuschauer. Der Brite hat in den letzten vier Rennen 66 Punkte gesammelt, mehr als jeder andere MotoGP-Pilot. «Ich bin wirklich an einem tollen Punkt in meiner Karriere», konnte er sein Glück kaum fassen.

Valentino Rossi konnte mit dem dritten Platz drei Punkte zur WM-Spitze aufholen, weiß aber: «Das ist zu wenig, um den Vorsprung von Márquez einzuholen.» Die wilden Attacken von Marc Márquez hatten einen einfachen Grund: «Mit dem weichen Vorderreifen haben wir falsch gelegen. Ich habe dann versucht, das beste aus der Situation zu machen.»

Jorge Lorenzo hatte noch mehr gepokert. «Wir hatten das Fahrwerk vor dem Rennen härter gemacht. Das hat aber nicht funktioniert, ich hatte keinen Grip und die Reifen zerschunden.» ♦

NACHGEHAKT BEI Maverick Viñales

(21/E) Der Suzuki-Star über seinen ersten MotoGP-Sieg.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie fühlst du dich nach deinem ersten MotoGP-Sieg? Es ist ein unbeschreibliches Gefühl. Wir hatten dieses Wochenende so hart gearbeitet. Wir haben ab Freitag versucht das Motorrad mit dem harten Reifen zum Arbeiten zu bringen. Ich muss mich wirklich bei meinem Team bedanken, denn sie hatten mir ein perfektes Motorrad hingestellt. Schon nach dem ersten Start habe ich gespürt, dass alles passt, und ich habe gleich angefangen zu pushen. Ich habe gemerkt, dass ich von den anderen wegfahren kann. Das ist mir dann auch nach dem zweiten Start gelungen. Ich habe von der ersten Kurve an gepusht, ich konnte mich absetzen und gewinnen, und darüber bin ich sehr glücklich.

? War es schwer, auch beim zweiten Start gleich vorne zu sein? Der Schlüssel zu diesem Sieg war sicher auch mein Startplatz, und auch da muss ich mich bei meinem Team bedanken. Im

nassen FP4 war ich nur 17, vier Sekunden hinter der Bestzeit. Dass sie mir dann bis zum Qualifying ein Motorrad gemacht haben, der auch auf dem Nassen, wo wir bislang Probleme hatten, funktionierte, hat mir ermöglicht, dass ich in die erste Startreihe fahren konnte. Von da aus war es viel einfacher mich an die Spitze zu setzen und wegzufahren. Wenn ich erst die ganzen anderen hätte überholen müssen und in Kämpfe verwickelt worden wäre, dann hätte es vielleicht trotz unserer Pace nicht für den Sieg gereicht.

? Bereust du jetzt vielleicht doch, dass du nicht bei Suzuki bleibst? Nein, ich bereue nichts, ich habe meine Entscheidung getroffen, um weiter an meiner Karriere zu arbeiten, und ich denke dass sie richtig war. Aber ich bin sehr glücklich, dass ich den Suzuki-Leuten noch diesen Sieg beschern konnte, denn sie haben mich in die MotoGP geholt und hart für mich gearbeitet.



Hoch soll er leben: Bei Suzuki entluden sich die Emotionen von neun Jahren Sieglosigkeit



Nicht zimperlich: Rossi und Márquez kämpften hart gegeneinander



Auf Biegen und Brechen: Crutchlow besiegte Márquez und Rossi

MotoGP

Entwicklungen von Brünn im Renneinsatz

Die Fahrwerkskomponenten, die beim Brünn-Test zwei Wochen vor dem britischen Grand Prix getestet wurden, kamen auch in Silverstone zum Einsatz.

Valentino Rossi hatte in Silverstone zwei unterschiedliche Motorräder. Eines war mit dem neuen Rahmen ausgestattet, eines mit dem alten. Allerdings fuhr er beide Varianten mit der alten Schwinge. «Wenn Yamaha eine neue Schwinge gebaut hat, habe ich in der Regel gleich gespürt, was die Techniker mit ihr erzielen wollten», so der neunfache Weltmeister. «Aber bei der neuen Schwinge vom Brünn-Test kann ich das nicht. So sahen wir keinen Sinn, mit ihr weiterzuarbeiten.»

Jorge Lorenzo hatte beide Motorräder mit dem neuen Rahmen ausgestattet, eine mit der alten, eine mit der neuen Schwinge. Im Rennen verwendete er die neueste Variante des MI-Fahrwerks.



LCR-Honda von Cal Crutchlow mit grazileren Rahmenhauptprofil

Cal Crutchlow fuhr am Freitag und am Samstag je ein Motorrad mit seinem alten Rahmen, eines mit dem, den Dani Pedrosa in Barcelona gefahren hatte. Damit fuhr er auch die Pole-Position heraus. Am Sonntag waren beide Motorräder mit diesem Rahmen ausgestattet. Allerdings bestätigte der Brite: «Ich habe den Rahmen für Honda im Renneinsatz getestet. Mit meinem

alten Rahmen war ich genauso schnell, vielleicht sogar ein Zehntel schneller.»

Ducati hatte in Silverstone an den Werksmaschinen nur den Flügel an der Verkleidungsmontiert. Die Italiener haben mittlerweile ein Computerprogramm, mit dem sie ermitteln können, welche ihrer Flügel-Varianten für die Verhältnisse am Rennwochenende die effizienteste ist. ◆ NS/IP

KOMPAKT

»» MotoGP Alex Lowes wird seinen Landsmann Bradley Smith, der sich bei der Endurance-WM in Oschersleben eine tiefe Schnittwunde an der Hüfte zuzog, auch in Misano ersetzen. Der Superbike-WM-Pilot

beeindruckte das Tech3-Team mit seinen Leistungen und seiner steten Entwicklung. Gleich nach dem Rennen musste Lowes zum Flughafen, weil er bereits Montagfrüh das Yamaha Werks-Superbike in Magny Cours testen musste.

»» MotoGP Beinahe hätten zwei Briten beim Heim-GP die ersten beiden Startplätze belegt: Eugene Laverty war in der letzten Runde auf dem Weg zur Pole-Position, als er stürzte. Das gab es das letzte Mal 1976. ◆ IP

GASTKOMMENTAR

Wenn ein Bus kommt, folgen viele andere nach



(69/GB) Die Kommentatoren-Legende über den Höhenflug der Briten im Grand-Prix-Sport und die Emotionen, die er ausgelöst hat.

Von NICK HARRIS

Der britische Motorsport ist derzeit in einer unglaublichen Situation, auf die wir 35 Jahre warten mussten. Ich war 1981 in Anderstorp dabei, als Barry Sheene dort gewonnen hat. Seither war ich bei allen Grands Prix, und ich hatte schon gedacht, dass ich einen Sieg eines Briten in der höchsten Klasse nicht wieder erleben werde. Dann hat Cal plötzlich in Brünn gewonnen und stand in Silverstone gleich wieder auf der Pole-Position. Dies ist beim britischen Grand Prix zuletzt Barry Sheene 1977 gelungen. Sam Lowes und John McPhee sind auch auf einem Höhenflug, und dies bringt uns in eine Lage, die man kaum wagt zu glauben. Großbritannien ist plötzlich wieder da, und dies bringt dem Motorsport in diesem Land einen enormen Schub. Jeder stimmt zu, dass MotoGP im Moment der beste Motorsport der Welt ist. Trotzdem hatte er vonseiten der nationalen Medien wenig Unterstützung, weil sie sagten, dass kein britischer Fahrer einen Grand Prix gewinnt oder um die Weltmeisterschaft kämpft.

Ich habe das Gefühl, dass sich dies mit den aktuellen Erfolgen ändert. Ich kommentiere die Motorrad-WM seit 36 Jahren, und noch nie habe ich in so kurzer Zeit so viel britischen Erfolg erlebt. Es fällt fast schwer, ihn auf einmal zu verarbeiten. Bislang konnte ich nur über Valentino Rossi und Marc Márquez reden, die unseren Sport groß machen. Jetzt kann ich mich plötzlich über britische Erfolge freuen. Motorsport hatte in England immer patriotische Anhänger, aber die sind in den letzten Jahren alle zu den Superbikes übergewandert, denn dort gibt es seit Carl Fogarty eine fast ununterbrochene Erfolgswelle britischer Fahrer. Die Motorrad-WM ist da ganz in den Hintergrund gerückt. 2000 kamen ganze 18000 Zuschauer nach Donington Park zum britischen Grand Prix. Jedes Land will Helden, die es unterstützen kann, und diese haben die Briten mit Cal Crutchlow, John McPhee und an diesem Wochenende auch mit den Lowes-Zwillingen gefunden. Es war fast, wie wenn man auf den Bus wartet: Zunächst kommt lange keiner, dann auf einmal ganz viele.

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Barry Sheene bleibt in England unvergessen. Gerade jetzt, wo ihn Cal Crutchlow nach 35 Jahren als letzten britischen Sieger in der Königsklasse abgelöst hat, wurde für den 2003 an Kehlkopfkrebs verstorbenen, zweifachen Weltmeister eine Gedenk-Parade organisiert, die ihresgleichen sucht. Sheenes Schwager Paul Smart fuhr die Suzuki XR14, mit der Sheene 1975 in Assen seinen ersten 500er-Grand-Prix gewann, Colin Edwards die Akai-Yamaha, mit der Sheene 1981 fuhr. Sheenes Sohn Freddie fuhr die Yamaha OW48R, mit der Kenny Roberts 1980 Weltmeister wurde. Steve Baker fuhr eine 1977er Yamaha TZ 750, Randy Mamola die Suzuki XR34 von 1980, Wil Hartog eine Suzuki RG500 MkV aus dem gleichen Jahr, Graeme Crosby eine Suzuki XR35 von 1981 und Franco Uncini seine

Suzuki XR45 von 1984. Der fünffache Weltmeister Mick Doohan, dem Sheene den Weg in die WM ebnete, fuhr eine Honda NSR 500 V2, Wayne Gardner die Moriwaki 1100, mit der er vor seiner WM-Karriere in England Furor machte. Sheenes ehemaliger Teamkollege Steve Parrish rückte mit der Suzuki RGV500 von Kevin Schwantz von 1994 aus, Simon Crafar mit der Cagiva V591, die Eddie Lawson 1991 fuhr. Niall Mackenzie fuhr eine Yamaha-

France-TZ 250, Stan Woods seine Original-Suzuki von 1977. Eigentlich sollte es die erste Parade am Samstagmittag geben, doch weil es in Strömen regnete, wurden die Schätze, die von Sammlern zur Verfügung gestellt wurden, nicht aus dem großen Festzelt gelassen. Am Sonntagvormittag vor den Rennen begeisterten die alten Weggefährten und die Fahrer, die nach Sheene kamen, und ihm als Mäzen oder als TV-Kommentator viel zu verdanken hatten, die Zuschauer mit den alten Maschinen. Mit den Renn-Zweitakttern kam auch viel Nostalgie auf. Gestartet wurde die Parade von Sheenes Witwe Stephanie, abgewunken von seiner Schwester Maggie. ◆◆◆

Die Briten wissen auch sonst mit Nostalgie umzugehen. So wurde das Fahrerlager am

Freitag, Samstag und Sonntag jeweils von einem historischen Rennmotorrad geweckt. Sammler Dean Simpkins ließ am Freitag seine Dreizylinder-MV-Agusta-500 von 1972 lautstark aus ihren Megafonenhörnern, am Samstag seine Vierzylinder-Benelli 350 von 1968 und am Sonntag die McIntyre-Bianchi 350 von 1962. ◆◆◆

Stefan Prein setzte sein Vorhaben aus dem Vorjahr, beim Yamaha-RD-250-Cup gegen ehemalige Rennfahrerkollegen zu fahren, in diesem Jahr auch in die Tat um. Man-

gelnden Einsatz konnte man dem 125er-WM-Dritten von 1990 nicht vorwerfen. Obwohl er seit 20 Jahren nicht mehr auf einer Rennstrecke gefahren war, schaffte er es im verregneten Training auf Startplatz 4. Doch damit bekam er auch etwas zu viel Selbstvertrauen. Er versprach seinem Team, im strömenden Regen als Führender aus der Startrunde zu kommen. Bis Turn 15 setzte er dieses Vorhaben auch tatkräftig um, dann flog er mit einem spektakulären Highsider aus dem Sattel. ◆◆◆

Am Red Bull Ring agierte Andy Meklau noch als Rennleiter, in Silverstone vertrat er Alex Hofmann als Fachkommentator bei Servus-TV. «Ich war noch nie in Silverstone, so habe ich mir einen Traum erfüllt», so der 49-jährige Österreicher. «Als ich in der Motorrad- oder in der Superbike-WM unterwegs war, sind wir immer in Donington gefahren.» ◆



Legenden zu Sheenes Ehren unterwegs



Prein: Trotz Highsider guter Laune

Höhepunkte des Rennens

Start: Viñales vor Rossi und Crutchlow. Pol Espargaró und Baz kollidieren - rote Flagge! Re-Start über 19 statt 20 Runden.

Re-Start: Crutchlow vor Rossi, Viñales, Pedrosa und Márquez in Turn 1. Viñales übernimmt die Führung.

1. Runde: Viñales, Crutchlow, Márquez, Rossi, Iannone, Pedrosa, Redding, Lorenzo, Dovizioso und Aleix Espargaró sind die Top 10. Bradl P14.

2. Runde: Márquez auf P2.

3. Runde: Viñales 1 sec vor Márquez, Crutchlow, Rossi. Bradl kracht Laverty ins Heck und stürzt. Auch Redding fällt auf P9 um.

4. Runde: Viñales 2 sec voraus.

5. Runde: Rossi an Crutchlow vorbei auf P3.

6. Runde: Rossi an Márquez vorbei auf P2, 2,5 sec hinter Leader Viñales. Redding stürzt zum zweiten Mal!

9. Runde: Viñales hält den 3-sec-Vorsprung.

10. Runde: Crutchlow an Márquez vorbei auf P3.

11. Runde: Iannone stürzt an Márquez, Crutchlow und Rossi vorbei auf P2.

13. Runde: Iannone, Rossi, Crutchlow, Márquez, Pedrosa und Dovizioso kämpfen um P2. Lorenzo nur P9.

14. Runde: Crutchlow an Rossi vorbei auf P3.

15. Runde: Iannone stürzt auf P2. Márquez und Rossi kämpfen mit dem Messer zwischen den Zähnen!

16. Runde: Viñales 5 sec voraus, Crutchlow auf P2.

18. Runde: Márquez verbremst sich beim Angriff auf Crutchlow (P2) und fällt auf P5 zurück.

19. Runde: Viñales siegt mit der Suzuki vor Crutchlow, Rossi und Márquez. ♦ ML

GRAND PRIX VON GROSSBRITANNIEN – MOTOGP / Resultate

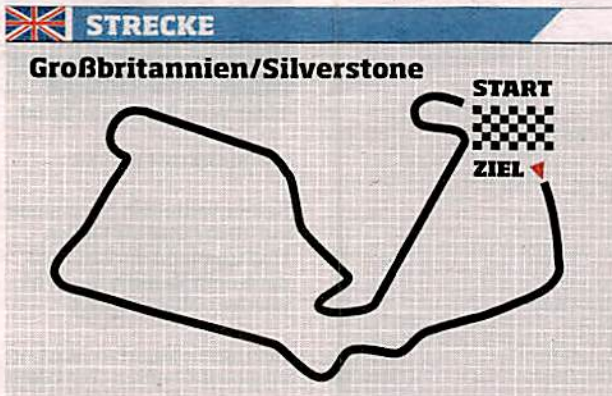
18°

Silverstone (GB): 4. September 2016; 12. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 112,1 km über 19 Runden à 5,9 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 18 Grad, Asphalt: 18 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	19	39:03,559 min		2:02,339	s/m	25
2. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	19	+3,480 sec		2:02,659	h/m	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	19	+4,063		2:02,745	h/m	16
4. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	19	+5,992		2:02,815	s/m	13
5. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	19	+6,381		2:02,721	s/s	11
6. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	19	+12,303		2:02,837	s/s	10
7. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	19	+16,672		2:02,680	h/m	9
8. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	19	+19,432		2:03,171	s/m	8
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	19	+25,618		2:03,883	s/s	7
10. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	19	+32,084		2:04,061	s/s	6
11. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	19	+36,131		2:04,244	s/s	5
12. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	19	+39,130		2:04,457	s/s	4
13. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZR-M1	19	+40,143		2:04,429	s/s	3
14. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	19	+41,356		2:04,384	s/s	2
15. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	19	+41,943		2:04,500	h/m	1
16. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V	19	+47,610		2:03,720	s/m	-
17. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	19	+1:56,177		2:03,939	s/s	-
Nicht klassiert:							
Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP16	13	+6 Rdn.	Sturz	2:02,790	s/s	-
Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	2	+17 Rdn.	Sturz	2:04,849	h/s	-
Beim Restart nicht dabei:							
Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	0	+2 Rdn.	Kollision	-	h/s	-
Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	0	+9,812	Kollision	-	s/s	-

Durchschnittstempo des Siegers: 172,1 km/h
Schnellste Runde: Viñales, Runde 2 in 2:02,339 min (= 173,6,4 km/h)
Führung: Viñales (Runden 1-19/Ziel).

Nächstes Rennen: 11. September 2016, Misano (I)
Internet: www.motogp.com



MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Großbritannien.



Andrea Dovizioso (6.)

«Der zweite Start war nicht so gut wie der erste. Bei Rennhälfte bekam ich Probleme mit meinem rechten Unterarm. Der GP wurde für mich zur Zerreißprobe.»



Aleix Espargaró (7.)

«Ich erreichte das Ziel, das ist okay. Aber ich freue mich riesig über den Sieg von Maverick. Suzuki hat sich seit dem MotoGP-Comeback vor 20 Monaten enorm entwickelt.»



Alex Lowes (13.)

«Alles in allem bin ich mit meiner MotoGP-Premiere zufrieden. Ich habe viel gelernt. Im Rennen war das Verhalten des Bikes erst gewöhnungsbedürftig, weil ich erstmals mit vollem Tank fuhr.»

Qualifying

1. Crutchlow	2:19,265
2. Rossi	2:20,263
3. Viñales	2:20,514
4. Pedrosa	2:20,742
5. Márquez	2:20,779
6. Laverty	2:20,821
7. Redding	2:21,074
8. Iannone	2:21,446
9. Lorenzo	2:21,687
10. Dovizioso	2:22,420
11. A. Espargaró	2:25,285
12. Miller	keine Zeit
13. Baz	2:18,552
14. Petrucci	2:18,657
15. P. Espargaró	2:18,871
16. Lowes	2:18,900
17. Bradl	2:19,115
18. Barberá	2:19,125
19. Bautista	2:20,299
20. Hernández	2:21,255
21. Rabat	2:21,774

Runde für Runde

Rdn.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
Fahrer/Startplatz	Cal Crutchlow	Valentino Rossi	Maverick Viñales	Dani Pedrosa	Marc Márquez	Eugene Laverty	Scott Redding	Andrea Iannone	Jorge Lorenzo	Andrea Dovizioso	Aleix Espargaró	Jack Miller	Loris Baz	Daniilo Petrucci	Pol Espargaró	Alex Lowes	Stefan Bradl	Héctor Barberá	Álvaro Bautista	Yonny Hernández	Esteve Rabat
1.	25	35	93	46	29	26	45	99	4	41	43	50	9	6	9	68	22	53	8	8	8
2.	25	93	35	46	29	26	99	4	45	41	43	9	50	6	68	19	22	53	8	8	8
3.	25	93	35	46	29	26	99	4	41	43	9	68	19	22	8	53	50	45	45	45	45
4.	25	93	35	46	29	26	99	4	41	43	9	68	19	22	8	53	50	45	45	45	45
5.	25	93	46	35	29	26	4	99	41	9	43	68	19	22	8	53	50	45	45	45	45
6.	25	46	93	35	26	29	4	99	41	9	43	68	19	8	22	53	50	45	45	45	45
7.	25	46	93	35	26	29	4	99	41	9	43	68	19	8	22	53	50	45	45	45	45
8.	25	46	93	35	26	29	4	99	41	9	43	68	19	8	22	53	50	45	45	45	45
9.	25	46	93	35	26	29	4	99	41	9	43	68	19	8	22	53	50	45	45	45	45
10.	25	46	35	93	29	26	4	41	99	9	19	68	43	8	22	50	53	45	45	45	45
11.	25	46	29	35	93	26	4	41	99	9	19	68	43	8	22	50	53	45	45	45	45
12.	25	46	29	35	93	26	4	41	99	9	19	68	43	8	22	50	53	45	45	45	45
13.	25	29	46	35	93	26	4	41	99	9	19	68	8	43	22	50	53	45	45	45	45
14.	25	35	46	93	26	4	41	99	9	19	68	8	43	22	50	53	45	45	45	45	45
15.	25	35	93	46	26	4	41	99	9	19	68	8	22	43	50	53	45	45	45	45	45
16.	25	35	93	46	26	4	41	99	9	19	68	8	22	50	43	53	45	45	45	45	45
17.	25	93	35	46	26	4	41	99	9	19	68	8	22	50	53	43	45	45	45	45	45
18.	25	35	46	26	93	4	41	99	9	19	68	50	22	8	53	43	45	45	45	45	45
19.	25	35	46	93	26	4	41	99	9	19	68	50	22	8	53	43	45	45	45	45	45

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

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

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	210
2. Rossi	160
3. Lorenzo	146
4. Viñales	125
5. Pedrosa	120
6. Iannone	96
7. Dovizioso	89
8. Crutchlow	86
9. P. Espargaró	81
10. Barberá	78
11. Laverty	67
12. A. Espargaró	60
13. Redding	54
14. Petrucci	45
15. Miller	42
16. Smith	42
17. Bautista	41
18. Bradl	39

WM-Stand Marken

1. Yamaha	241
2. Honda	238
3. Ducati	172
4. Suzuki	131
5. Aprilia	59

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	330
2. Movistar Yamaha MotoGP	306
3. Ducati Team	185
4. Team Suzuki Ecstar	185
5. Monster Yamaha Tech3	126
6. Octo Pramac Yakhnich	111
7. Avintia Racing	103
8. LCR Honda	86
9. Pull & Bear Aspar Team	80

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Cortese hat technische Probleme und muss von ganz hinten starten. Folger geht als Erster in Turn 1, vor Lowes, Zarco und Syahrin. Viñales stürzt. Lüthi P7. Lowes übernimmt bald P1.

1. Runde: Lowes, Folger, Zarco, Syahrin, Márquez, Morbidelli, Corsi, Lüthi, Baldassarri und Nakagami sind die Top 10.

2. Runde: Zarco an Folger vorbei auf P2. Lüthi vor auf P7.

3. Runde: Lowes will vorne wegfahren. Márquez und Morbidelli an Folger vorbei. Schrötter P16, Cortese P21.

5. Runde: Lowes kommt nicht weg. Márquez stürzt auf P4.

6. Runde: Lüthi an Syahrin vorbei auf P5, dann an Folger und Morbidelli vorbei auf P3.

7. Runde: Lüthi an Zarco vorbei auf P2, dann sogar sofort an Lowes vorbei in Führung!

8. Runde: Zarco und Morbidelli an Lowes vorbei. Folger P7, Schrötter P14, Cortese P18.

10. Runde: Lüthi 0,5 sec vor Zarco. Rins P10. Cortese P16.

12. Runde: Lüthi, Zarco und Lowes ziehen davon.

14. Runde: Morbidelli und Nakagami sind wieder dran.

15. Runde: Lowes auf P2. Der Brite und Zarco kollidieren! Lowes stürzt, Zarco auf P7.

16. Runde: Lüthi 1 sec vor Morbidelli und Nakagami.

17. Runde: Nakagami vor auf P2. Folger P5, Schrötter P12, Cortese P13. Zarco P6. Rins P8.

18. Runde: Lüthi 0,7 sec vor Nakagami in die letzte Runde. Der Schweizer siegt klar, Zarco erhält 30 sec-Strafe und fällt zurück auf P22. Die WM ist plötzlich wieder offen! ♦ ML

GRAND PRIX VON GROSSBRITANNIEN – MOTO2 / Resultate

Silverstone/GB: 4. September 2016; 12. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 106,2 km über 18 Rdn. à 5,900 km; 28 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: stark bewölkt, trocken; Luft: 18 Grad, Asphalt: 18 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	18	438:49,473	2:08,365	25
2. Franco Morbidelli (I)	Kalex	18	+0,856	2:08,681	20
3. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	18	+1,179	2:08,559	16
4. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	18	+1,359	2:08,757	13
5. Jonas Folger (D)	Kalex	18	+1,970	2:08,845	11
6. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	18	+5,292	2:08,963	10
7. Alex Rins (E)	Kalex	18	+7,962	2:08,691	9
8. Simone Corsi (I)	Speed-up	18	+8,421	2:09,101	8
9. Mattia Pasini (I)	Kalex	18	+8,556	2:08,821	7
10. Axel Pons (E)	Kalex	10	+13,740	2:08,911	6
11. Marcel Schrötter (D)	Kalex	18	+15,381	2:09,510	5
12. Sandro Cortese (D)	Kalex	18	+16,089	2:09,314	4
13. Xavi Vierge (E)	Tech3	18	+16,564	2:09,548	3
14. Julian Simón (E)	Speed-up	18	+22,155	2:09,501	2
15. Danny Kent (GB)	Kalex	18	+22,190	2:09,581	1
16. Xavier Siméon (B)	Speed-up	18	+27,892	2:10,101	-
17. Jesko Raffin (CH)	Kalex	18	+29,045	2:09,990	-
18. Rattapark Wilairot (THA)	Kalex	18	+29,195	2:09,495	-
19. Iker Lecuona (E)	Kalex	18	+31,565	2:10,066	-
20. Remy Gardner (AUS)	Kalex	18	+31,722	2:10,017	-
21. Sam Lowes (GB)	Kalex	18	+32,701	2:08,581	-
22. Johann Zarco (F)	Kalex	18	+35,232	2:08,536	-
23. Edgar Pons (E)	Kalex	18	+38,296	2:10,230	-
24. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	18	+38,716	2:10,170	-
25. Alex Márquez (E)	Kalex	18	+44,146	2:09,283	-

Nicht klassiert:

- Luca Marini (I)	Kalex	17	+1 Rdn	2:09,487	-
- Miguel Oliveira (P)	Kalex	11	+7 Rdn	2:09,832	-
- Isaac Viñales (E)	Tech3	-	+18 Rdn	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 164,1 km/h

Schnellste Runde: Thomas Lüthi (CH), 6. Runde, 2:08,365 min (= 165,4 km/h)

Nächstes Rennen: 11. September, Misano (RSM)

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Lowes	2:26,740
2. Zarco	2:27,139
3. Folger	2:27,502
4. A. Márquez	2:27,506
5. Syahrin	2:27,963
6. Morbidelli	2:28,047
7. Viñales	2:28,064
8. Baldassarri	2:28,331
9. Corsi	2:28,654
10. Lüthi	2:28,711
11. Nakagami	2:28,926
12. Kent	2:28,930
13. Simon	2:29,052
14. Cortese	2:29,073
15. Oliveira	2:29,173
16. Marini	2:29,187
17. Vierge	2:29,741
18. Raffin	2:30,614
19. Rins	2:31,189
20. E. Pons	2:31,311
21. Gardner	2:31,373
22. Siméon	2:31,391
23. Schrötter	2:31,546
24. Mulhauser	2:32,336
25. A. Pons	2:32,824
26. Lecuona	2:33,777
27. Pasini	2:34,084
28. Wilairot	2:34,352

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	181	13. A. Pons	47
2. Rins	171	14. Schrötter	38
3. Lowes	137	15. Salom	37
4. Lüthi	131	Ferner:	
5. Folger	119	21. Cortese	24
6. Morbidelli	114	24. Raffin	10
7. Nakagami	108	28. Mulhauser	4
8. Syahrin	92	WM-Stand Konstrukteure	
9. Aegerter	71	1. Kalex	300
10. Corsi	67	2. Speed-up	100
11. Baldassarri	65	3. Tech3	20
12. Pasini	50	4. Suter	6



Sieger Lüthi feiert mit Crewchief Gilles Bigot (r.)

GP von Großbritannien - Moto2

Die Wunder von Silverstone



Lüthi (#12) siegte, Zarco (#5) rammte Lowes (#22) von der Strecke



Lüthi: Vor 2 Wochen im Spital ...



... Jetzt unerwartet Sieger!

Von MARKUS LEHNER

Keiner wettete in Silverstone auf Tom Lüthi als Sieger. Und niemand dachte, dass nach dem Rennen die WM wieder völlig offen ist.

Dem umtriebigen Frédéric Comminboeuf, Chef von Tom Lüthi's GaragePlus-Team, fehlten nach der unwiderstehlichen Jagd Lüthi's durchs Feld und dem am Ende deutlichen Sieg auf einmal beinahe die Worte: «Unfassbar, was Tom heute gezeigt hat. Vor zwei Wochen lag er in Brünn mit einer schweren Gehirnerschütterung im Spital, am Donnerstag wussten wir nicht mal, ob er in Silverstone überhaupt fahren kann. Aber Tom ist Profi durch und durch. Dieser Sieg ist der Lohn für seine Anstrengungen und auch für seinen Mut. Das Highspeed-Manöver, mit dem er Johann Zarco von Platz 1 verdrängt hat, straft alle Kritiker, die ihn seit Jahren als zu nett verurteilen, Lügen. Das war Kampfgeist in Reinkultur!»

Wunder 1: Lüthi's Sieg

Lüthi selbst ergänzte: «Da wir alle nur wenige Trainingsrunden im Trockenen absolvieren konnten, war beim Start keiner wirklich perfekt vorbereitet. Wir haben es gut erwischt und ich habe rasch gemerkt, dass ich

eine etwas höhere Pace gehen konnte als die Gegner.»

Wunder 2: WM wieder offen

Für das zweite Wunder sorgte WM-Leader Johann Zarco. Der Weltmeister räumte den alle Trainings dominierenden Lokalhelden Sam Lowes mit einer rüden Attacke von der Strecke (Lüthi war bereits vorne), wurde mit einer 30-Sekunden-Strafe belegt und blieb wie der unschuldige Lowes punktelos. Damit nicht genug: Der tapferere WM-Zweite Alex Rins kämpfte sich trotz vor Wochenfrist erfolgter Schlüsselbein-Operation bis auf Rang 7 durch!

Kurz: Aus dem vermeintlichen Zarco-Solo Richtung WM-Titel wird vorerst nichts. Die Titelchancen von Rins (nur noch 10 Punkte Rückstand), Lowes (44) und eventuell sogar von Lüthi (50) sind sechs GP vor Schluss deutlich gestiegen.

Kein Wunder für Cortese

Während Brünn-Sieger Jonas Folger mit Platz 5 eine solide Leistung zeigte, klebte Sandro Cortese erneut das Pech an den Rädern. Seine Kalex sprang in der Startaufstellung nicht an, er musste von ganz hinten losfahren. Teamchef Jürgen Lingg: «Die Elektronik der ECU hat sich aufgehängt. So was kommt äußerst selten vor.» ♦

Moto2

Starke Vorstellung

Von MARKUS LEHNER

Drei Deutsche und drei Schweizer starteten zum Silverstone-Moto2-GP. Tom Lüthi siegte, auch Jonas Folger, Marcel Schrötter und Sandro Cortese holten Punkte. Nur Jesko Raffin, Dominique-Aegerter-Ersatz Iker Lecuona und Robin Mulhauser gingen leer aus.

Tom Lüthi (1.)

«Heute war ein ganz spezieller Tag für mich. Denn nach meinem Sturz in Brünn wusste ich nicht, ob ich in Silverstone überhaupt würde fahren können. Wegen der wenigen Trainingsrunden war beim Start keiner wirklich perfekt vorbereitet. Ich merkte rasch, dass ich einen höheren Rhythmus gehen musste als meine Gegner. Also habe ich die Führung übernommen und diese bis ins Ziel verteidigt. Den Unfall zwischen Lowes und Zarco habe ich auf der großen Leinwand gesehen.»

Jonas Folger (5.)

«Der Start war top, ich lag zu Beginn an der Spitze. Aber ich hatte Probleme in der Kurvenmitte und am Kurvenausgang und musste mich immer wieder an die Vorderleute heran- und vorbeibremsten. Ich musste echt hart mit dem Bike kämpfen und habe mich am Ende nach hinten orientiert, um den Platz halten zu können. Von den Rundenzeiten her war ich fast gleich schnell wie die Spitze, aber es reichte nicht, um attackieren zu können. Ich musste ganz andere Linien fahren.»

Marcel Schrötter (11.)

«Ich bin froh, dass es noch für Punkte gereicht hat, denn das Weekend war bis zum Rennen nicht sehr erfolgreich verlaufen. In Silverstone habe ich mich



Jonas Folger (#94) erwischte den besten Start vor Lowes (#22), Zarco (#5) und dem später gestürzten Alex Márquez (#73)

schon immer schwergetan. Der 23. Startplatz war auch nicht unbedingt eine Hilfe. Aber ich und auch Teamkollege Axel Pons sind in die Punkte gefahren und haben dem AGR-Team so für den Einsatz gedankt.»

Sandro Cortese (12.)

«Wir haben fünfmal versucht, das Motorrad in der Startaufstellung anzuschleppen, aber erst mit dem MotoGP-Startgerät in der Box hat es dann geklappt.

Ich bin eine sehr schnelle Einführungsrunde gefahren, um überhaupt starten zu können. Ich habe 110 Prozent gegeben und Platz um Platz gutgemacht. Meine Pace war gut, ich kam gut vorwärts. Das Pech klebt mir an den Rädern. Wenn alles normal laufen würde, wären heute die Top 6 möglich gewesen.»

Jesko Raffin (17.)

«Das Qualifying war gut, ich erreichte mit P18 mein bestes

Trainingsresultat. Im Rennen habe ich leider in den ersten Runden zu viel verloren. Ich kam zu spät in einen guten Rhythmus, um Punkte holen zu können. P17 ist eigentlich okay, aber ich hatte mir Punkte als Ziel gesetzt.»

Aegerter-Ersatz Iker Lecuona (19.)

«Ich widme dieses Rennen Teamchef Fred Corbinboeuf, der mir dieses Abenteuer ermöglicht hat. Dreißig Sekunden Rückstand auf den Sieger im

ersten Moto2-GP sind sicher nicht schlecht. Das Team hat mir enorm geholfen und sehr viel beigebracht. Ich habe so viel Spaß gehabt, wie man ihn als 16-Jähriger überhaupt haben kann. Bis zum nächsten Mal!»

Robin Mulhauser (24.)

«Ich habe keine Wunder erwartet nach den Trainings auf trockener Strecke. Ich hatte kein Gefühl von Beginn bis Ende. Mehr gibt es nicht zu sagen.» ♦



Lüthi: «Ein spezieller Tag»



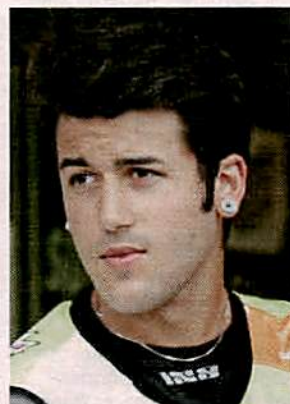
Folger: Solide Leistung mit P5



Cortese: Schon wieder Pech



Schrötter: «Immerhin Punkte»



Raffin: «Zu spät im Rhythmus»

Moto2

Aus für Jesko Raffin?



Jesko Raffin: Trotz P8 auf dem Sachsenring kein Team in Sicht

Wenn nicht noch eine überraschende Wende kommt, muss Jesko Raffin, Yamaha-R6-Cup-Sieger von 2011 und Spanischer Moto2-Meister von 2014, seine WM-Karriere nach zwei Saisons beenden.

Diese Saison war für den 20-jährigen Zürcher in vieler Hinsicht ein Albtraum. In Barcelona verunglückte sein Teamkollege, Freund und Trainingspartner Luis Salom tödlich, dies hinterließ auch ein völlig paralysiertes Team. Wenn auch Raffin auf dem Sachsenring trotzdem Achter wurde, reicht dies nicht aus, damit sein Mäzen Marco Rodrigo ihn für nächstes

Jahr in einem konkurrenzfähigen Team unterbringen kann. «Es sieht von Tag zu Tag schlechter aus», so Rodrigo. «Entweder herrscht kein Interesse an Jesko, oder es werden Summen aufgerufen, die sich nicht aufbringen lassen.»

In Brünn hatte Rodrigo noch Hoffnung, bis in Silverstone noch eine Lösung zu finden, mittlerweile muss er eingestehen: «Die Möglichkeiten sind so gut wie alle verfallen. Ich habe in der letzten Woche nur Absagen bekommen.» Raffin will die Saison erst zu Ende fahren und danach über seine mögliche Zukunft nachdenken. ♦ IP

NACHRICHTEN

Dominique Aegerter auf Suter?

Moto2 Dominique Aegerter, der sich bei einem Sturz beim Motocross-Training Bänder an der rechten Schulter gerissen und sich eine Rippe angebrochen hat, konnte in Silverstone nicht fahren. Der 25-jährige Rohrbacher hatte zu starke Schmerzen und nicht die nötige Kraft, um vom Rennarzt die Startgenehmigung zu erhalten. In Misano versucht er wieder fit zu sein, was nicht leicht wird. Teamchef Fred Corninboeuf arbeitet daran, eine Möglichkeit zu finden, Aegerter wieder auf Suter antreten zu lassen. «Zwei Fahrer in meinem Team fahren weiter Kalex, für Dominique suchen wir nach einer Möglichkeit mit Suter», so Corninboeuf. «In Misano hoffe ich, dass Eskil Suter vor Ort sein wird und wir eine Entscheidung treffen können.» Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel sieht die Sache nicht so entspannt: «Wir müssen eine sichere Lösung finden, wie im Team der Datentransfer zur Konkurrenz unterbunden werden kann», macht Baumgärtel klar. ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Pole-Setter Bagnaia startet gut, trotzdem nimmt ihm Bastianini den ersten Platz wenig später ab.

1. Runde: Bagnaia hat sich Platz 1 zurückgeholt, vor Mir, Bastianini, Antonelli und Rodrigo. WM-Leader Binder (von Position 4 gestartet) folgt erst auf Rang 8, sein großer Herausforderer Navarro (von 18) auf P15. Der Deutsche Öttl (von 23) verliert drei Ränge. Den Vogel schießt Manzi ab: Der Wildcardpilot hat sich von Startplatz 23 auf Rang 20 vorgearbeitet.

3. Runde: Binder übernimmt die Führung. Navarro schon in den Top 10.

4. Runde: Manzi auf Platz 8.

6. Runde: Wieder Bagnaia vorn. Navarro nun in den Top 5.

7. Runde: Navarro stößt auf Rang 2 vor. Öttl in den Top 20.

8. Runde: Binder wieder in Front.

10. Runde: Navarro ist die neue Nummer 1. Manzi auf P5. Öttl nun in den Punkterängen (P15).

11. Runde: Binder holt sich P1 zurück. Navarro nur noch auf P6

12. Runde: Navarro ist wieder vorne.

13. Runde: Jetzt führt Bastianini.

14. Runde: Wieder verliert Navarro Plätze (P7).

15. Runde: Binder zurück auf P1.

16. Runde: Bendsneyder übernimmt die Führung. Navarro stürzt und reißt Migno mit, als er das Hinterrad von Manzis Mahindra berührt. Öttl holt sich P14.

17. Runde: Binder siegt vor Bagnaia, Bendsneyder und Wildcard-Pilot Manzi. ♦ WHJ

Qualifying

1. Bagnaia	2:33,642
2. Bastianini	2:33,748
3. Bendsneyder*	2:33,994
4. Antonelli	2:34,383
5. B. Binder	2:34,386
6. Mir	2:34,479
7. Danilo	2:34,604
8. Martin	2:34,647
9. Bulega	2:34,669
10. Dalla Porta	2:34,753
11. Locatelli	2:34,815
12. Canet	2:34,920
13. Herréra	2:35,094
14. Rodrigo	2:35,136
15. Kornfeil	2:35,169
16. Pawi	2:35,266
17. McPhee	2:35,336
18. Navarro	2:35,588
19. Ono	2:35,651
20. Migno	2:35,821
21. Quartararo	2:35,822
22. Loi	2:36,165
23. Öttl	2:36,254
24. Norrodin	2:36,664
25. Di Giannantonio	2:36,842
26. Ramirez	2:36,931
27. D. Binder	2:37,036
28. Guevara	2:37,142
29. Suzuki	2:37,567
30. Petrarca	2:37,865
31. Valtulini	2:38,209
32. Arenas	2:38,705
33. Spiranelli	2:38,749
34. Manzi	2:41,666
35. Bezzeci	2:42,423

Strafen: *+5 Pos. (langsameres Fahren/FP2)

GRAND PRIX VON GROSSBRITANNIEN – Moto3 / Resultate

Silverstone (GB): 4. September 2016; 12. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 100,300 km über 17 Runden à 5,900 km; 35 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 18 Grad, Asphalt: 16 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Brad Binder (RSA)	KTM	17	38:39,142	2:15,596	25
2. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	17	+0,183	2:15,657	20
3. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	17	+0,336	2:15,660	16
4. Stefano Manzi (I)	Mahindra	17	+0,787	2:15,500	13
5. Nicolò Bulega (I)	KTM	17	+0,802	2:15,336	11
6. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	17	+0,883	2:15,377	10
7. Enea Bastianini (I)	Honda	17	+1,016	2:15,606	9
8. Aron Canet (E)	Honda	17	+1,409	2:15,462	8
9. Joan Mir (E)	KTM	17	+1,193	2:15,370	7
10. Jorge Martín (E)	Mahindra	17	+1,624	2:15,487	6
11. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	17	+2,400	2:15,748	5
12. Philipp Öttl (D)	KTM	17	+8,585	2:15,768	4
13. Jules Danilo (F)	Honda	17	+12,807	2:16,145	3
14. Andrea Locatelli (I)	KTM	17	+12,839	2:16,273	2
15. Jakub Kornfeil (CZ)	Honda	17	+12,885	2:16,468	1
16. Juanfran Guevara (E)	KTM	17	+13,174	2:15,586	–
17. John McPhee (GB)	Peugeot	17	+13,216	2:15,938	–
18. Lorenzo Dalla Porta (I)	KTM	17	+13,326	2:16,189	–
19. Hiroki Ono (J)	Honda	17	+16,963	2:15,830	–
20. Livio Loi (B)	Honda	17	+32,397	2:17,394	–
21. Darryn Binder (RSA)	Mahindra	17	+39,125	2:17,023	–
22. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	17	+39,140	2:17,083	–
23. Adam Norrodin (MAL)	Honda	17	+39,257	2:17,424	–
24. Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	17	+39,414	2:16,922	–
25. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	17	+39,516	2:17,468	–
26. María Herréra (E)	KTM	17	+39,714	2:17,426	–
27. Fabio Spiranelli (I)	Mahindra	17	+51,679	2:17,794	–
28. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	17	+109,870	2:19,152	–
29. Andrea Migno (I)	KTM	17	+132,749	2:15,404	–
Nicht klassiert:					
Jorge Navarro (E)	Honda	15	+2 Rdn.	2:15,397	–
Stefano Valtulini (I)	Mahindra	15	+2 Rdn.	2:17,415	–
Marcos Ramírez (E)	Mahindra	14	+3 Rdn.	2:17,055	–
Fabio Quartararo (F)	KTM	5	+12 Rdn.	2:17,224	–
Albert Arenas (E)	Peugeot	0	+17 Rdn.	–	–
Niccolò Antonelli (I)*	Honda	17	+0,920	2:15,456	9
Durchschnittstempo des Siegers: 155,6 km/h					
Schnellste Runde: Bulega, Runde 17 in 2:15,336 min (= 156,9 km/h)					
Nächster Grand Prix: 11. September, Misano (I)					
Internet: www.motogp.com					

*disqualifiziert

WM-Stand Fahrer

1. B. Binder	204	16. Öttl	48
2. Navarro	118	17. Martin	46
3. Bagnaia	110	18. McPhee	45
4. Bastianini	103	19. Canet	42
5. Bulega	100	20. Migno	41
6. Fenati	93	21. Loi	32
7. Di Giannantonio	92	22. Guevara	29
8. Mir	90	23. Ono	21
9. Antonelli	74	24. Rodrigo	14
10. Kornfeil	69	25. Manzi	13
11. Locatelli	55	WM-Stand Konstrukteure	
12. Pawi	54	1. KTM	251
13. Bendsneyder	52	2. Honda	231
14. Quartararo	52	3. Mahindra	147
15. Danilo	49	4. Peugeot	45



Freude pur: Wildcard-Pilot Manzi fuhr von Startplatz 34 auf Rang 4

GP von Großbritannien - Moto3

Binder besiegt die wilde Meute

Langsam, aber sicher biegt Brad Binder auf die Zielgerade Richtung Moto3-WM-Titel ein. Nicht nur, weil der Südafrikaner beim Grand Prix von Großbritannien siegte, sondern auch, weil sein Herausforderer in Silverstone auf der Strecke blieb.

Jorge Navarro zeigte ein starkes Rennen: Von Startplatz 18 hatte sich der spanische Honda-Pilot bis zur Halbzeit des 17. Runden umfassenden Moto3-Laufes hinter WM-Leader Binder geklemmt und ging in der zehnten Runde sogar in Führung. Es hätte Navarro ein paar wenige, aber wertvolle Punkte im Kampf um den WM-Titel eingebracht. Aber in der vorletzten Runde, im wilden Tumult um den Sieg beim Großbritannien-GP, zog Wildcard-Pilot Stefano Manzi etwas zu sehr in die Kurve hinein, Navarro touchierte dabei das Hinterrad seiner Mahindra-Maschine, stürzte und riss auch gleich noch Migno mit ins Elend.

Entsprechend angesäuert war der nach wie vor WM-Zweite der Moto3 nach dem Rennen: «Das sah schon nach einem Coup aus. Dann wurde ich das Opfer eines verrückten Kontrahenten!» Auch Navarros Teamchef Emilio Alzamora hielt sich mit Kritik nicht zurück: «Eine Schande! Navarro hat keinen Fehler gemacht.» Immerhin blieb Navarro unverletzt. Erst

glaubte er, ein Bein sei verletzt, aber nach ein paar Minuten Auszeit habe er wieder laufen können. «Klar, was heute passiert ist, macht den Titelkampf nicht einfacher. Aber ich werde weiter angreifen, als ob nichts passiert sei», meinte Navarro sichtlich unbeeindruckt.

Binder zieht davon

Der Spanier wird sich aber spüren müssen. Denn während er den vierten Nuller in den acht vergangenen Rennen schrieb (inklusive Verletzungspause in Assen/NL), feierte WM-Leader Brad Binder in Silverstone seinen nunmehr vierten Saisonsieg, den ersten seit Ende Mai in Mugello (I). Das WM-Gesamtklassement spricht eine deutliche Sprache: 86 Punkte beträgt der Vorsprung auf Navarro – oder mehr als drei Siege (je 25 WM-Punkte). Binder war sich seiner Sache aber auch nicht sicher: «Ich fiel während des Rennens immer wieder zurück und sagte mir: Das genügt nicht! Zudem war der sicherste Ort in diesem wilden Haufen der vorderste Platz.» Teamchef Aki Ajo zog den Hut vor seinem Schützling: «Sehr intelligent gefahren. Zur richtigen Zeit am richtigen Ort.» Aber der Finne war sowieso in Jubelstimmung. Sein zweiter Fahrer Bo Bendsneyder holte mit Platz 3 sein erstes Podest: «Es ist schwierig, Worte zu finden für das, was heute passiert ist.» ♦ WHJ



«Danke!»: Teamchef Ajo (r.) jubelt mit Binder (l.) und Bendsneyder



Das war's: Navarro legt sich hin



Von Pole auf Rang 2: Bagnaia

Moto3

Gut aufgeholt



Philipp Öttl: Zu Beginn des Rennens von Quartararo abgedrängt

Es war ein durchwachsendes Wochenende für Philipp Öttl, aber die schnellste Runde im Warm-up und eine beherzte Aufholjagd zeigten sein Potenzial auf.

«So richtig in Punkte umsetzen konnten wir unser Potenzial diesmal nicht», konstatierte Philipp Öttl nach seinem 13. Platz. «Wir haben einfach nicht das Maximum gebracht, was wir hätten können.»

Diesem Resümee waren drei Tage mit ständigen Auf- und Abs vorangegangen. Am Freitag fand der 20-Jährige erst keinen wirklichen Rhythmus für die schnelle und wellige Strecke. «Das sollten wir bis zum Qualifying aber verbessern können», zeigte er sich kämpferisch.

Doch nachdem er sich am Vormittag durch die Abstimmungen und die Reifen gearbeitet hatte, brauchte er wieder zu lange, um den Rhythmus für das Qualifying zu finden. «Ich denke auch, dass wir mit dem weicheren Reifen

hinten besser dagestanden hätten», übte er Selbstkritik.

Wenn es hart wird, ist er gut

Was aber im aufstrebenden Warm-up geschah brachte wieder richtig Bewegung in das Wochenende: Philipp Öttl ging gleich mit Slicks raus und stand schließlich ganz oben auf der Zeitenliste. «Wenn es schwierig wird, dann ist er meist gut», freute sich Vater Peter. «Aber bei solchen Bedingungen ist vor allem unser Cheftechniker Stefan Kirsch eine Kapazität. Er trifft immer die richtigen Entscheidungen. In Indianapolis letztes Jahr, in Austin dieses Jahr und auch jetzt.»

Im Rennen hatte Öttl dann gleich zu Beginn eine Kollision mit Fabio Quartararo, was ihn auf den 26. Platz zurückwarf. Von da kämpfte er sich bis auf P13 vor. «Da hätte viel mehr drin sein können», ist sich Öttl im Klaren. «Aber was gut ist: Ich habe seit der Sommerpause mehr Vertrauen beim Überholen bekommen.» ♦ IP

Moto3

Keine Punkte

John McPhee fuhr nach seinem Sieg in Brünn bei seinem Heimrennen in Silverstone tapfer, verpasste die Punkteränge aber knapp. Er geriet früh in die Verfolgergruppe, versuchte das ganze Rennen lang von seinen Konkurrenten davonzufahren, um die letzten Punkteränge noch zu erreichen, aber aufgrund mangelndem Gefühl für das Vorderrad konnte er nicht härter pushen, so wurde er schließlich 17. «Das Gefühl zur Front war nicht so gut, und schon zu Beginn des Rennens hatte ich grenzwertige Momente und bin manchmal fast gestürzt», meinte der 22-jährige Schotte.

Sein Teamkollege Albert Arenas hatte schon in der Startauf-

stellung elektronische Probleme. Der 19-Jährige aus Girona musste die Startaufstellung verlassen. Alle Anstrengungen seiner Crew waren nutzlos, da das Bike sich aufgrund eines kaputten Kabels nicht starten ließ. ♦ IP



Brünn-Sieger McPhee: Nur P17

NACHRICHTEN

Leopard noch im Unklaren

Moto2/Moto3 Leopard-Eigner Flavio Becca hat noch mit keinem der Fahrer die Verträge für 2017 unterschrieben. Der Luxemburger Bauunternehmer war in Silverstone nicht anwesend, in Misano will er wieder vor Ort sein. Stefan Kiefer will in der Moto2 mit Danny Kent weitermachen, für den zweiten Fahrerplatz verhandelt er mit mehreren Fahrern. Den Platz für Kent hat er vom Selektionskomitee bereits zugesichert bekommen.

Drei von vier Fahrern bei Sky-VR46 fix

Moto2/Moto3 Das Team von Valentino Rossi wird wie angekündigt auch in die Moto2 einsteigen. Francesco Bagnaia, der von der Aspar-Mahindra Moto3 auf die Kalex-Moto2 umsteigen wird, hat seinen Vertrag bereits bekommen, genau wie Nicolò Bulega seinen für die Moto3. Die Moto2-Bikes sind bei Kalex bereits bestellt worden. In der letzten Woche wurde der Vertrag mit Andrea Migno für die zweite Moto3 verlängert. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Moto3** Peter Öttl hat den Platz für seinen Sohn Philipp gleich in der ersten Runde des Selektionskomitees zugesagt bekommen. «Mike Trimby sagte nur: «Well done, Congratulations.» Darauf sind wir besonders stolz», freut sich Öttl.

»»» **Moto2** Wenn es die Spatzen auch von den Dächern pfeifen, dass Miguel Oliveira nächstes Jahr bei Aki Ajo und KTM fährt, wurde es noch nicht bestätigt. «Miguel ist letztes Jahr bei uns sehr stark gefahren und hat sich gut an die Moto2 gewöhnt. Fix ist es aber erst, wenn wir es bestätigen», so Aki Ajo.

»»» **Moto3** In Silverstone machte das Gerücht die Runde, dass der britische Sender BT Sport 2017 nach dem Vorbild von Sky-VR46 ein Team aufziehen will. Wunschkandidat: John McPhee.

»»» **Moto3** Niccolò Antonelli wurde von P7 disqualifiziert, weil sein Motorrad sich bei der Nachkontrolle als untergewichtig erwies. ♦ IP

Markus Schlosser: «600er haben heute auf dem Markt keine Zukunft mehr»

Markus Schlosser

«Fünf Jahre zu spät»



Zur Person Markus Schlosser

Geburtsdag 24. Januar 1972
Geburtsort Schönbühl (CH)
Herkunftsland Schweiz

KARRIERE

1994 23. Rang Sidecar-WM (LCR-ADM)
1995 13. Rang Sidecar-WM (LCR-ADM)
1996 11. Rang Sidecar-WM (LCR-Swissauto)
1997 7. Rang Sidecar-WM (LCR-Swissauto)
1998 3. Rang Sidecar-WM (LCR-Swissauto)
1999 3. Rang Sidecar-WM (LCR-Swissauto)
2000 20. Rang Sidecar-WM (LCR-Suzuki)
2002 6. Rang Sidecar-WM (LCR-Suzuki)
2007 3. Rang Sidecar-WM (LCR-Suzuki)
2008 5. Rang Sidecar-WM (LCR-Suzuki)
2010 15. Rang Sidecar-WM (LCR-Suzuki)
2012 5. Rang Sidecar-WM (LCR-Suzuki)
2016 z. Zt. WM-4. Sidecar-WM (LCR-Suzuki)
4 x Deutscher Meister (2006, 2007, 2009, 2010, LCR-Suzuki)

HOBBYS:

Seitenwagenrennen, Karting

Schlosser/Hofer (#9): Nur mit viel Pech den Titelkampf verloren

Von MARKUS LEHNER

Ab 2017 werden nur noch 600-cm-Motoren in der Seitenwagen-WM erlaubt sein. «Das kommt leider fünf Jahre zu spät», meint Spitzenpilot Markus Schlosser.

Noch ein Rennen (Donington am 17. September) steht aus, dann ist nicht nur die Seitenwagen-WM 2016 zu Ende, sondern auch die Ära der +200 PS starken Seitenwagen-Geschosse mit 1000-ccm-Reihenvierzylinder-Motoren (BMW S1000 RR, Kawasaki ZX-10R, Suzuki GSX-R 1000, Yamaha YZF-R1). Gemäß FIM werden aus Sicherheits- und Kostengründen ab 2017 nur noch 600-ccm-Vierzylinder-Triebwerke erlaubt sein. Die Straßenrennsport-Kommission der FIM, der auch der ehemalige Toppilot Ralph Bohnhorst angehört, reagiert damit nach eigenen Angaben auf die zahlreichen, teilweise schweren Unfälle mit Überschlagen, die oft auf den hohen Schwerpunkt der 1000er-Gespanne zurückzuführen gewesen seien.

Das neue Reglement, das im September noch beim FIM-Meeting abgesegnet werden muss, umfasst außer dem Hubraumlimit weitere Details; keine Änderungen an Zylinderkopf, Nockenwelle, Getriebe und Einspritzung, eventuell sogar unterschiedliche Minimalgewichte für kurze und lange Chassis (350 bzw. 370 kg).

MOTORSPORT aktuell diskutierte mit Markus Schlosser, der seine Titelchancen beim vorletzten Rennen in Oschersleben nur durch sehr viel Pech (Elektrikdefekt in der letzten Runde in Führung liegend) einbüßte, über seine Saison und das neue Reglement.

Der Ausfall in Oschersleben war äußerst ärgerlich. Wie bist du sonst mit der Saison zufrieden?

MARKUS SCHLOSSER:

Sehr zufrieden. Nach drei Jahren Abstinenz konnten wir dort weitermachen, wo wir aufgehört haben, nämlich ganz vorne. Das ist nicht selbstverständlich.

Du meinst in den Top 3?

Die WM ist eine Dreiklassengesellschaft. Vorne sind die drei Muskettiere Päivärinta, Reeves und wir, dann gibt es eine große Lücke bis zum Mittelfeld und dann noch mal eine Lücke bis zu den Hintersten. Die Übrerrundungen dieser Teams können rennentscheidend sein, aber sie haben natürlich genauso das Recht zum Mitmachen wie wir. Bei diesen Übrerrundungen fehlt mir manchmal die Härte, wie sie die beiden ändern zeigen. Aber ich bin ein Kopffahrer und mir immer bewusst, dass ich und mein Beifahrer Thomas Hofer am Montag wieder bei der Arbeit stehen müssen.

Werden die schwächeren 600er-Motoren die Rennen sicherer machen?

Die Grundidee finde ich in Ordnung, aber die Durchführbarkeit wird mittelfristig Probleme bereiten. Denn wer den Motorradmarkt verfolgt, weiß, dass fast alle Hersteller die Entwicklung ihrer Hochleistungs-600er einstellen oder sie wegen Euro 4 vom Markt nehmen. Die 600er haben weltweit keine Zukunft. **Und was ist wahr an der Theorie vom gefährlich hohen Schwerpunkt der 1000er-Gespanne?**

Das kann man nicht ganz von der Hand weisen. Aber ich denke, dass Finanzierbarkeit und Nachhaltigkeit im Vordergrund stehen sollten, wenn es ums Überleben einer Motorsportkategorie geht. **Wird es mit den 600er-Motoren nicht günstiger werden?**

Auf gar keinen Fall, auch wenn es auf den ersten Blick so scheinen mag. Es wird mehr Motoren brauchen, denn die in allen entscheidenden Dimensionen kleineren, filigranen und weniger belastbaren Triebwerke werden den gewaltigen Anforderungen im Seitenwagenbetrieb nicht lange standhalten. Zudem werden sie wegen der Minderleistung ständig unter Volllast gefahren, was sie noch mehr fordert.

Diese Probleme kennt ihr von den neuesten 1000-ccm-Motoren.

Genau. Vor allem die BMW- und Yamaha-Vierzylinder machen in puncto Standfestigkeit Sorgen, weil sie konzeptionell als Motoren für Solomotorräder bis zum Letzten ausgereizt wurden. Das betrifft insbesondere Kurbeltrieb und Getriebe.

Immerhin werden die neuen 600er weniger Reifen fressen.

Ganz klar, da wird es massive Einsparungen geben. Die kleinen Motoren reißen viermal weniger Gummi runter als ein drehmomentstarker 1000er. Für mich ist das der einzige Aspekt, der beim ganzen 600er-Projekt uneingeschränkt positiv ist.

Was gäbe es für Alternativen zu den 600ern?

Die gäbe es sicher, aber etwas anderes wurde gar nie in Erwägung gezogen. Die 600er-Idee kommt, vom Markt her betrachtet, fünf Jahre zu spät. Mindestens.

Werden viele Teams aufgeben?

Das sagen im Herbst immer alle, und im Frühjahr stehen die meisten wieder in der Startaufstellung. Auch ich selber mache da keine Ausnahme (lacht). Aber ich bin schon gespannt, wer beim ersten Rennen 2017 am Start sein wird. Denn der finanzielle Aufwand zur Umrüstung ist nicht unbedeutend, und das alte Material taugt höchstens noch fürs Museum.

Wie bist du sonst mit der Organisation der WM zufrieden?

Vom Lehnstuhl aus zu kritisieren, ist immer einfach. Sicher könnte man einiges verbessern, aber im Großen und Ganzen erledigen die Organisatoren der Seitenwagen-WM einen guten Job. ♦

ADAC Northern Cup / ADAC Junior Cup

Tolles Umfeld, wenig Fahrzeit

Von ANKE WIECZOREK

Vor einem Jahr stieg der ADAC als Partner aus der IDM aus und ging mit dem Northern Europe Cup und dem Junior Cup eigene Wege. Die Meinungen, ob diese besser sind, gehen weit auseinander. Kann es eine Rückkehr in die IDM geben?

Rennen vor attraktiven Kulissen auf Grand-Prix-Strecken in einem prominenten Umfeld hatte der ADAC den Teilnehmern der beiden Klassen versprochen. Im Northern Europe Cup wird auch der Titel in der Moto3-Standard-Klasse ausgetragen. Der ADAC hielt Wort. Mit Rennen in Silverstone, Assen oder Donington schnuppern die Jungs und Mädchen internationales Flair. Der ADAC bereut den Schritt nicht, aus der schwächelnden IDM ausgestiegen zu sein, die zwar fahrerisch auf hohem Niveau, doch marketingtechnisch und finanziell ein Debakel ist. ADAC-Motorsportchef Lars Soutschka sagt: «Den ADAC Northern Europe Cup ins Leben zu rufen, war genau rich-



ADAC-Klassen: Professionell, aber die Fahrzeit reicht nicht

tig. Wir haben damit eine Lücke zwischen dem ADAC Junior Cup, dem Red Bull Rookies Cup sowie der Junior World Championship/ Spanischen Meisterschaft geschlossen und den Fahrern wieder Perspektiven gegeben. In der Regel über 26 Teilnehmer bei jedem Rennen sprechen für sich.» Doch wirk-

lich glücklich sind diese in der Mehrzahl nicht. In Assen, wo im Rahmen der Superbike-WM gefahren wurde, gab es für die Junioren lediglich ein freies Training und ein einziges Zeittraining. Am Sonntagnachmittag um 17.30 Uhr, als die meisten Zuschauer längst den Heimweg angetreten hatten, fand das Rennen

statt. Allerdings ohne die übliche Startaufstellung zu zelebrieren. Ähnlich verliefen die Auftritte auf dem Sachsenring und auf dem Red Bull Ring. Dabei müssten der Nachwuchs doch vor allem eines: fahren, fahren, fahren. Und damit sind die Kilometer auf der Strecke gemeint und nicht die langen Anreisen zu den Events. NEC und der ADAC Junior Cup gehören wieder in die IDM integriert, glauben Eltern wie der ehemalige Seitenwagenfahrer Dieter Eilers, dessen Tochter Lena sich im Cup versuchte. Momentan fühlen sich die Teilnehmer zu keiner Serie zugehörig, sondern wie ein fünftes Rad am Wagen. Michael Freudenberg, der sich mit seinem Team seit Jahren in der Moto3-Klasse engagiert, meint: «Der ADAC müsste einen Mittelweg zwischen den Fahrzeiten und der Präsenz der Klassen finden. Der Gedanke, auf GP-Strecken zu fahren, ist gut, aber nicht, wenn dadurch die Fahrzeit leidet.» Ob der ADAC irgendwann als Partner in die IDM zurückkehrt, ist offen. Wichtig ist ihm laut Soutschka ein tragfähiges Serienkonzept. ♦

NACHRICHTEN

SBK-WM Lausitz: Zehn glückliche Gewinner

Superbike-WM Bei unserem Superbike-WM-Gewinnspiel wurde unsere Mailbox regelrecht überrannt. Die fünf glücklichen Gewinner und ihre Begleiter für die zehn verlustlosen Fahrerlagertickets zur deutschen Superbike-WM-Runde auf dem Lausitzring vom 16.-18. September 2016 – die auch für den Pitwalk am Samstag gültig sind – heißen:
- **Dieter Amelang**, Braunschweig
- **Rigo Bachmann**, Moritzburg
- **Gisela Feldhoff**, Halle
- **Alexander Hofmann**, Dresden, und
- **Simone Klemm**, Hartmannsdorf. Glückwunsch!

Eemeli Lahti: WM-Start des Rookies fix

IDM Superstock 600 Es hat geklappt: Eemeli Lahti vom Team Suzuki Stoneline-Mayer wird auf dem Lausitzring sein Debüt in der Supersport-WM geben. Der IDM-Novize aus Finnland hat das Geld dafür aufreiben und die Zusage der FIM erhalten können. Aber nichts geht ohne den langjährigen Team-Stammfahrer Tatu Lauslehto: Er ist als Berater und Betreuer mit in der Lausitz.

Ullrich: Favoritenrolle durch Trennung weg

IDM Superstock 600 Das erste IDM-Jahr von Yamaha R6-Dunlop-Cup-Aufsteiger Maurice Ullrich ist vorzeitig beendet. Und das, obwohl er im Team von Georg Röh und Tuner Diego Romero, in dem Vorjahresmeister Jan Bühn den Titel holte, schon im dritten Rennen den ersten Sieg einfuhr und die Führung in der Gesamtwertung übernahm. Dennoch kam es zur Trennung zwischen beiden Parteien. Sein Fehlen in Assen begründete Ullrich noch mit Krankheit und einem familiären Trauerfall. Ursache des Bruchs zwischen den Partnern seien laut Vater Kai Ullrich unterschiedliche Ansichten in Sachen Fahrwerksabstimmung und Data Recording. Der 17-Jährige Ullrich wollte laut Angaben nach dem R6-Cup ohnehin lieber in der IDM Superstock 1000 statt der 600er-Klasse antreten. Das wird er 2017 auf einer BMW S1000 RR mit der Firma Pepe Tuning von Volker Raab tun – oder schon als Gaststarter beim IDM-Finale in Hockenheim am 24./25. September 2016. ♦ IP/AWI

Seitenwagen-WM

Sidecars mit Moto2-Motoren?

Von MARKUS LEHNER

Rolf Bilands Plan, die neue 600er-Seitenwagen-WM mit Moto2-Einheitsmotoren zu beliefern, ist gescheitert.

Der 7-fache Seitenwagen-Weltmeister Rolf Biland, der sich schon zu Aktivzeiten immer für außergewöhnliche Ideen begeistern konnte, heckte einen interessanten Plan aus: Der 65-jährige Schweizer wollte die ausgemusterten Honda-Motoren aus der Moto2-WM übernehmen und an die Seitenwagen-Teams für die ab 2017 geltende 600er-Weltmeisterschaft vermieten.

Einheitsmotoren-Konzept

«Das hätte kostengünstig werden können. Zumal ich einen Investor im Rücken gehabt habe, der mitgezogen hätte. Das Material hätte inklusive Kabelbäumen und mit dokumentierten Leistungs- und Kilometerständen an die Teams vermietet werden können», erzählt Biland. «Zudem spulen Seitenwagen-Piloten bedeutend weniger Trainings- und Rennkilometer herunter als die Moto2-Stars. Ich denke, mit etwas Glück und Pflege hätte ein Triebwerk eine

komplette Saison locker durchgehalten.»

Jeder kocht sein Süppchen

Aber leider zeigte kaum jemand ernsthaft Interesse an Bilands Einheitsmotorenkonzept, so dass dieser seine Idee rasch wieder zu Grabe trug: «Seitenwagen-Fahrer sind von Haus aus Eigenbrötler, da will jeder sein eigenes Süppchen kochen. Jeder denkt, er käme mit einem eigenen Projekt günstiger und besser weg. Von den Spaniern, die die Moto2-Motoren betreiben, hätte ich, wenn möglich, gleich vierzig Triebwerke bezogen. Schade, dass es nicht geklappt hat. Denn mit meinem System, das ich unter Umständen selber betreut hätte, hätte man Betrugereien ausschließen und Chancengleichheit gewährleisten können.» ♦



Biland: Keine Einheitsmotoren

SBK MOTUL
FIM SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP
SUPERSPORT & SUPERSTOCK 1000

SUPERBIKE WM LAUSITZRING
PIRELLI German Round

16.-18. September 2016

Wochenendticket im Vorverkauf 59 €

www.lausitzring.de WORLD SBK .COM

ENVIRO PROTECTS BIKE FASSI TCSI ut-air.fm

Endlich: Jeffrey Herlings freut sich mit KTM-Sportdirektor Pit Beirer (l.) über den dritten WM-Titel

Motocross-GP Charlotte

Beide Titel vergeben

Von ALEX HODGKINSON

KTM-«Lieblingskind» Jeffrey Herlings hat es endlich geschafft, sich den dritten MX2-WM-Titel zu sichern. Tim Gajser gewann den MXGP-Titel, während die Gastgeber in Charlotte die Tagessieger Eli Tomac und Cooper Webb feierten.

Zum zweiten Mal in einer Woche machte Petrus sein Spielchen mit der MXGP. Die Rückseite des Orkans Hermine, der über Florida wüstete, traf North Carolina, und das komplette WM-Programm wurde auf einen Tag reduziert. Der Himmel zeigte sich dann am Samstag mit seinem freundlichsten Gesicht, und beide WM-Titel waren in greifbarer Nähe.

Die MX2 war zuerst an der Reihe. Die Rechenaufgabe für Herlings war leicht: Wenn er

vor Jeremy Seewer ins Ziel käme, würde er Weltmeister.

Erst schien Herlings im Nachteil zu sein, als er direkt nach dem Start von den Amerikanern Adam Cianciarulo und Cooper Webb in die Zange genommen wurde. Trotzdem war der Niederländer nach einer halben Runde schon Dritter, während Seewer in Schwierigkeiten geriet: «Ich konnte nur um Schadensbegrenzung fahren. Schon nach der Startkurve hatte ich keine Vorderradbremse. Nach einem Stein Schlag war die Bremsscheibe krumm.» Der Schweizer rettete Rang 10 und sicherte sich den Vize-WM-Titel. Herlings schien zuerst mit Rang 3 zufrieden zu sein. Als aber der führende Teenager Austin Forkner in Runde 10 stürzte und den zweitplatzierten Webb behinderte, nutzte Herlings das kaltblütig aus, schlüpfte vorbei

und ließ beiden Amerikanern keine Chance. «Die Amerikaner waren in der ersten Rennhälfte so schnell, und ich musste alles geben, um den Jungs zu folgen. Als Austin stürzte und Cooper behindert wurde, wusste ich, dass ich die Chance wahrnehmen musste. Es war ein Sprint in der langen Rechtskurve. Ich blieb etwas länger am Gas als Cooper, dann fuhr ich zwei schnelle Runden, um ihn abzuhängen – und die Party begann.»

Vizetitel für Jeremy Seewer

Es sah aus, als hätte Herlings alles im Griff, als er im zweiten Lauf Platz 2 hinter Forkner bis fünf Runden vor Schluss innehatte. Aber dann schlug die Stunde von Cooper Webb. Zur Freude des Publikums in seinem Heimatbundesstaat konnte der 20-Jährige seine Rundenzeiten um zwei Sekunden senken:

«Die Zuschauer haben mir das letzte Zehntel geschenkt.» Jeremy Seewer kam als zweitbesten Europäer auf Platz 5 und bestätigte damit seinen Vizeweltmeistertitel.

Tim Gajzers Aufgabe im MXGP war nicht so einfach zu berechnen. Der Slowene brauchte zehn Punkte mehr als Cairoli, um den Sack im ersten Lauf zuzumachen. Das schien eigentlich außer Reichweite. Aber der Italiener hatte keine Freude auf der künstlichen Strecke. Schon im Pflichttraining konnte er nur Platz 15 belegen, und Rang 13 im ersten Lauf brachte ihm magere acht Punkte. Platz 4 genügte in diesem Fall Gajser, und er fuhr den ganzen Lauf auf dieser Position: «Ich hatte wenig Spaß. Ich kam einfach nicht an Van Horebeek vorbei, und ich wusste im Ziel nicht, ob es reichte. Erst als Toni die Ziellinie als 13. überquerte, konnten wir sicher sein.»

Vorne fuhr Eli Tomac alle in Grund und Boden und gewann 22 Sekunden vor US-Landsmann Justin Barcia: «Es war keine leichte Aufgabe, aber es hat Spaß gemacht.»

Max Nagl hatte genauso wenig Freude wie Cairoli, aber er konnte mit viel Einsatz zwei Runden vor Schluss Evgeny Bobryshev Platz 10 abnehmen und büßte so nur einen Punkt in seinem Kampf mit Román Febvre um WM-Rang 3 ein.

Als jüngster MXGP-Titelträger aller Zeiten fuhr Gajser, der am Donnerstag 20 Jahre alt wird, im zweiten Lauf befreit und konnte sogar Tomac fünf Runden lang hinter sich halten, bevor ein Fahrfehler den Weg für einen Doppelsieg des Amerikaners freimachte. Trotz Holeshot kam Nagl nicht über Rang 9 hinaus. Er bleibt WM-Dritter, aber sein Vorsprung auf Febvre beträgt nur 16 Punkte. ♦



MXGP: Desalle (#25), Tixier (#911), Nagl (#12) und Coldenhoff (#259) jagen die Spitze



Jüngster MXGP-Weltmeister: Tim Gajser

MOTOCROSS-GP OF AMERICAS / Resultate MXGP

Charlotte Motor Speedway (USA): 3. September, 17. WM-Lauf, Wetter: sonnig/29 Grad

1. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 18 Runden à 1,535 km (= 27,630 km)
 1. Eli Tomac (USA/Kawasaki), 18 Runden in 35:10,508 min (= 47,130 km/h)
 2. Justin Barcia (USA/Yamaha), 22,813 sec zurück
 3. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha), 24,273 sec zurück
 4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Clément Desalle (B/Kawasaki); 6. Glenn Coldenhoff (NL/KTM);
 7. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 8. Gautier Paulin (F/Honda); 9. Romain Febvre (F/Yamaha); 10.
 Max Nagl (D/Husqvarna); 11. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 12. Kevin Strijbos
 (B/Suzuki); 13. Antonio Cairoli (I/KTM); 14. Shaun Simpson (GB/KTM); 15. Tommy Searle
 (GB/Kawasaki); 16. Dean Wilson (GB/KTM); 17. Jake Nicholls (GB/Husqvarna);
 1. Runde zurück: 18. Alessandro Lupino (I/Honda); 19. Heath Harrison (USA/KTM);
 20. Kei Yamamoto (JAP/Honda). – Ferner: 32. Valentin Guillod (CH/Yamaha)
 Schnellste Runde: Eli Tomac, Kawasaki, in 1:47,936 min (= 51,197 km/h)

2. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 18 Runden à 1,535 km (= 27,630 km)
 1. Eli Tomac (USA/Kawasaki), 18 Runden in 35:21,042 min (= 46,896 km/h)
 2. Tim Gajser (SLO/Honda), 5,984 sec zurück
 3. Glenn Coldenhoff (NL/KTM), 8,704 sec zurück
 4. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Romain
 Febvre (F/Yamaha); 7. Clément Desalle (B/Kawasaki); 8. Jordi Tixier (F/Kawasaki);
 9. Max Nagl (D/Husqvarna); 10. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 11. Tommy Searle (GB/
 Kawasaki); 12. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 13. Shaun Simpson (GB/KTM); 14. Antonio
 Cairoli (I/KTM); 15. Phil Nicoletti (USA/Yamaha); 16. Jose Buitron (E/KTM); 17. Alessandro
 Lupino (I/Honda); 1. Runde zurück: 18. Kei Yamamoto (JAP/Honda); 19. Heath Harrison
 (USA/KTM); 20. Marco Madii (I/Husqvarna); 21. Andres Benenaula (ECU/Honda).
 Schnellste Runde: Eli Tomac, Kawasaki, in 1:49,866 min (= 50,298 km/h)

Nächstes Rennen: 11. September, Glen Helen (USA)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP		WM-Stand Hersteller MXGP	
1. Gajser	693	1. Honda	729
2. Cairoli	603	2. Yamaha	666
3. Nagl (D)	565	3. KTM	652
4. Febvre	549	4. Husqvarna	580
5. Bobryshev	522	5. Kawasaki	503
6. Van Horebeek	513	6. Suzuki	357
7. Coldenhoff	382		
8. Desalle	372		
9. Guillod (CH)	335		
10. Simpson	322		

MOTOCROSS-GP OF AMERICAS / Resultate MX2

Charlotte Motor Speedway (USA): 3. September, 17. WM-Lauf, Wetter: sonnig/29 Grad

1. Lauf: 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet; 18 Runden à 1,535 km (= 27,630 km)
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 18 Runden in 35:14,964 min (= 47,031 km/h)
 2. Cooper Webb (USA/Yamaha), 4,489 sec zurück
 3. Austin Forkner (USA/Kawasaki), 29,218 sec zurück
 4. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 5. Calvin Vlanderen (NL/KTM); 6. Max Anstie
 (GB/Husqvarna); 7. Darian Sanayei (USA/Kawasaki); 8. Brian Bogers (NL/KTM); 9. Mitchell
 Harrison (USA/Yamaha); 10. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 11. Benoit Paturel (F/Yamaha);
 12. Brent van Doninck (B/Yamaha); 13. Ivo Monticelli (I/KTM); 14. Iker Larranaga (E/KTM);
 15. Alvin Östlund (S/Yamaha); 16. Samuele Bernadini (I/TM); 17. Jorge Prado Garcia (ESP/
 KTM); 18. Marshal Weltin (USA/Yamaha); 1. Runde zurück: 19. Bas Vaessen (NL/Suzuki);
 20. Vann Martin (USA/Honda); 21. Stoyan Rashkov (BG/Yamaha)
 Schnellste Runde: Jeffrey Herlings, KTM, in 1:49,076 min (= 50,662 km/h)

2. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 18 Runden à 1,535 km (= 27,630 km)
 1. Cooper Webb (USA/Yamaha), 18 Runden in 35:23,073 min (= 46,851 km/h)
 2. Austin Forkner (USA/Kawasaki), 3,876 sec zurück
 3. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 5,424 sec zurück
 4. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 5. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 6. Benoit Paturel
 (F/Yamaha); 7. Mitchell Harrison (USA/Yamaha); 8. Calvin Vlanderen (NL/KTM);
 9. Samuele Bernadini (I/TM); 10. Max Anstie (GB/Husqvarna); 11. Brian Bogers (NL/KTM);
 12. Marshal Weltin (USA/Yamaha); 13. Darian Sanayei (USA/Kawasaki); 14. Iker Larranaga
 (E/KTM); 15. Alvin Östlund (S/Yamaha); 16. Bas Vaessen (NL/Suzuki); 1. Runde zurück:
 17. Brent van Doninck (B/Yamaha); 18. Vann Martin (USA/Honda); 19. Jorge Prado Garcia
 (ESP/KTM); 20. Stoyan Rashkov (BG/Yamaha); 21. Russell Lineman (USA/Suzuki)
 Schnellste Runde: Jeffrey Herlings, KTM, in 1:41,037 min (= 53,446 km/h)

Nächstes Rennen: 11. September, Glen Helen (USA)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2		WM-Stand Hersteller MX2	
1. Herlings	689	1. KTM	785
2. Seewer (CH)	595	2. Kawasaki	611
3. Paturel	485	3. Suzuki	606
4. Anstie	473	4. Yamaha	599
5. Jonass	403	5. Husqvarna	585
6. Ferrandis	378	6. TM	358
7. Bogers	372		
8. Bernadini	358		
9. Petrov	351		
10. Tonkov	320		

NACHRICHTEN

Henry Jacobi weg von Honda

MX2-WM Henry Jacobi fährt wieder KTM. Der 19-Jährige aus Thüringen hat sich einvernehmlich vom italienischen J-Tech-Honda-Team getrennt. Nach mehreren Top-10-Ergebnissen 2015 hoffte der ehemalige Junioren-Weltmeister 2016 auf den Durchbruch in der MX2-WM. Aber die Starts mit der offiziellen CRF250 von Honda Europa waren katastrophal und trotz kämpferischem Einsatz war ein 12. Platz in Teutschenthal das beste Ergebnis 2016. Der Belgier Damon Graulus hat schon im Frühling das italienische Team verlassen. Jacobis Pläne für 2017 werden im Oktober festgelegt. Er wird beim ADAC-Masters-Finale in Holzgerlingen und beim Nationencross von Burkhardt Sarholz unterstützt.

Crosser bei Stewart-Haas zu Gast

Motocross-WM Am Donnerstag vor dem US-GP waren die MXGP-Teams beim Stewart-Haas-Nascar-Team im nahe gelegenen Kannapolis eingeladen. Zum Erstaunen vor allem der MX-Techniker stellte man fest, dass die sichtbare «Beleuchtung», Kühlergrill und Auspuffenden ausschließlich Aufkleber auf den einheitlichen Karosserien sind. Die Motorbelüftung erfolgt über Schläuche, und die tatsächlichen Auspuffanlagen sind wegen der Stoßgefahr geschützt. Die Pit-Crews haben ein Trainingsstudio, denn nur sechs Leute dürfen hinter der Mauer beim Radwechsel tätig sein, um 1,75 Tonnen mit dem Wagenheber zu heben. WP-Offroad-Crewchef Wilfred van Mil rettete die MX-Ehre, als er auf Antrieb den Wagen anhub.

Auch Justin Barcia startet «auf Schalke»

Motocross Justin Barcia ist der neueste Amerikaner, der für den SMX-Cup am 8. Oktober in Gelsenkirchen genannt hat. Seine Kollegen im Team Yamaha sind Romain Febvre, Benoit Paturel und Brent van Doninck. Für Suzuki fahren Jake Weimer, Jeremy Seewer und Arminas Jasikonis. Jeweils drei Fahrer jedes Herstellers fahren drei Läufe, die sieben besten Ergebnisse von neun zählen. Es wird auch einen Preis für den besten Einzelfahrer auf einer MX2-Maschine geben. ♦ AH

Speedway-GP-Challenge Vetlanda

Smolinski fehlte nur ein Punkt

Martin Smolinski schied als Fünfter beim GP-Challenge in Vetlanda denkbar knapp aus. Neben Patryk Dudek und Fredrik Lindgren qualifizierte sich sensationell der Slowake Martin Vaculik für den GP 2017.

Nur die ersten Drei in Schweden bekamen ein Ticket für den SGP im nächsten Jahr, weshalb der Challenge als schwerstes und wichtigstes Rennen des Jahres gilt. Auf der Bahn in Vetlanda war der Start extrem wichtig. Überholen war fast nicht möglich, doch einige schöne Kämpfe machten das Rennen doch noch etwas spannend. Genau wie beim EM-Challenge auf seiner Heimbahn in Olching im Mai fehlte Martin Smolinski nur ein Punkt für eine zweite GP-Qualifikation. Nach drei Durchgängen lief für den Olchinger mit sechs Punkten alles nach Plan, aber ein dritter Platz in seinem vierten Lauf bedeutete das vorzeitige Ende seiner Mission zum Grand Prix 2017. In seinem letzten

Outing holte der Jawa-Werksfahrer seinen ersten Laufsieg und war mit 10 Punkten Fünfter. Doch es war eine klasse Leistung des aktuell besten deutschen Fahrers. «Wir haben nach drei zweiten Plätzen das Bike gewechselt, und der Schuss ging leider nach hinten los. Wir haben was riskiert und es hat leider nicht geklappt», erklärte Smolinski den rennentscheidenden Einbruch im vierten Durchgang. Doch der Bayer scheint für seinen GP-Einsatz am Samstag in Teterow gut gerüstet.

Patryk Dudek überragend

Das Rennen wurde vom Polen Patryk Dudek gewonnen. Dudek war das ganze Rennen überragend und gewann alle Läufe. «Ich denke, das nächste Jahr wird sehr gut. Vielleicht sind die Bahnen anders, aber die Fahrer sind dieselben, mit denen ich auch in der Polnischen und Schwedischen Liga fahre», sagte der 24-Jährige. Überraschend wieder im GP ist Martin Vaculik, der schon 2013 im GP war. Vaculik startete

in Vetlanda mit einer Wildcard, denn beim Race-off war er ausgeschieden. Für das letzte GP-Ticket musste ein Stechen zwischen den punktgleichen

Fredrik Lindgren und Kenneth Bjerre gefahren werden. Es war eines der spannendsten Heats des Abend, bei dem sich Lindgren durchsetzte. ♦ JV



Starke Leistung, nicht belohnt: Martin Smolinski in Vetlanda

SPEEDWAY-GP-CHALLENGE / Resultate

Vetlanda (S): 3. September, Bahnlänge: 361 m, Wetter: heiter, 17 Grad
 Qualifiziert für GP 2017: 1. Patryk Dudek (PL), 15 Punkte; 2. Martin Vaculik (SK), 14;
 3. Fredrik Lindgren (S), 11+3 – **Ausgeschieden:** 4. Kenneth Bjerre (DK), 11+2; 5. Martin
 Smolinski (D), 10; 6. Peter Ljung (S), 9; 7. Krzysztof Kasprzak (PL), 7; 8. Nicolás Covatti (I), 7;
 9. Piotr Pawlicki (PL), 6; 10. Max Fricke (AUS), 6; 11. Sam Masters (AUS), 5; 12. Mikkel Bech (DK),
 5; 13. Brady Kurtz (AUS), 5; 14. Krzysztof Buczkowski (PL), 5; 15. Tomasz Jędrzejak (PL), 3; 16.
 Robert Lambert (GB), 1

Internet: www.speedwaygp.com

Speedway-GP in Teterow

Nr. 200: Nine Years after

Von THOMAS SCHIFFNER

Nach neun Jahren Pause hat Deutschland am kommenden Samstag wieder einen Speedway-Grand-Prix. Das 200. GP-Rennen in der Bergring-Arena Teterow verspricht ein Erfolg zu werden.

Unrühmlicher hätte das Verschwinden Deutschlands von der GP-Landkarte am 11.10.2008 nicht sein können: Das Rennen «auf Schalke» wurde abgesagt, angeblich, weil der Bahnbelag nicht befahrbar war. Insider gehen davon aus, dass Promoter BSI Speedway in der gigantischen Veltins-Arena zu wenig Tickets im Vorverkauf abgesetzt hatte. Der Promoter ist neun Jahre später der gleiche,

doch «Schalke» kann sich in Mecklenburg nicht wiederholen: Die Bergring-Arena Teterow ist ein Naturstadion mit permanenter Bahn; das Fassungsvermögen wurde für den GP auf 18000 Plätze aufgestockt. Während die Sitzplätze seit sechs Monaten ausverkauft sind, gibt es genügend Stehplatztickets noch im Vorverkauf und voraussichtlich an den Tagesskassen.

Smolinski zieht Zuschauer an

Die sportliche Konstellation könnte vor dem achten von elf Saison-GPs nicht spannender sein: Evergreen und Publikumsliebling Greg Hancock führt die WM mit 94 Punkten vor dem Aussie Jason Doyle (87) und Titelverteidiger Tai Woffinden (86) an – Ausgang offen.

Aus deutscher Sicht wird der Auftritt von Wildcard-Pilot Martin Smolinski im Fokus stehen. Nach dem knappen Scheitern am Samstag im GP-Challenge in Vetlanda (siehe Seite 37) ist der Bayer gefordert.

Der 31-jährige Olchinger versteht es mit geschickter Selbstvermarktung, die Fans auf seine Seite zu ziehen, auch wenn manche der lokalen Zuschauer einen Kevin Wölbart oder Tobias Busch lieber in der WC-Rolle gesehen hätten.

«Die Wildcard und das damit verbundene Vertrauen ist auch eine Belohnung für die harte Arbeit meines Teams. Wir arbeiten allesamt sehr fokussiert und liefern neben den sportlichen Ergebnissen auch als Team eine sehr professionelle Arbeit, die wohl auch mit über-

zeugt hat», vermutet der Neuseeland-GP-Sieger von 2014 zu seiner Auswahl.

Dass Smolinski der einzige Jawa-Fahrer ist, sieht er ebenfalls als einen Bonus für ihn: Nach einer beinahe zweijährigen Entwicklungsphase mit vielen Ups und Downs konnte der Bayer in den letzten Wochen seine technischen und fahrerischen Leistungen stabilisieren, nur die gelegentliche Überhitzung des tschechischen Aggregates macht der #84 noch Sorgen.

Selbst wenn der einzige Deutsche (Reservisten sind Tobias Kroner und Kai Huckenbeck) nicht ums Podium fährt, sollte die Stimmung in der Arena nicht leiden: Etwa 50 Prozent der Fans werden aus dem nahen Polen und Skandinavien erwartet. ♦



Mittendrln möchte Martin Smolinski (#84) in Teterow sein

Zeitplan und Statistik GP Deutschland/Bergring-Arena Teterow

Freitag, 9. September	19.05	Rennbeginn
17.00–19.00 (MESZ) offizielles Training		
Infos: www.speedwaygp.com		
Samstag, 10. September		
Streckenlänge: 314 m		
Renndistanz: 23 Heats a 4 Runden		
Sieger 2007 (Gelsenkirchen): Andreas Jonsson (S)		
Tickets: www.speedwaygp.com/event/teterow		
17.00 Stadionöffnung		
17.10 Autogrammstunde (Woffinden, Kildemand, Harris, Smolinski)		
18.50 Eröffnung		

Langbahn-GP Morizès

Erik Riss: Titel nah

Trotz des vierten Platzes in Morizès sind die Titelchancen von Erik Riss vor dem Finale in Vechta noch einmal gestiegen.

In Morizès gewann der 19-jährige Dmitri Bergè zwölft Tage nach seinem Eenrum-Erfolg schon den zweiten GP – vor Landsmann Mathieu Tresarrieu und dem Niederländer Theo Pijper. WM-Leader Erik Riss, der vor dem Finale einen einzigen Punkt an Bergè abgegeben hatte, wurde im Endlauf vor Titelverteidiger Jannick de Jong nur Vierter, hatte



Dimitri Bergè

aber 24 WM-Punkte, so viele wie der Sieger, auf dem Konto. Da De Jong nur auf 16 Zähler kam, hat Riss vor dem Showdown in Vechta am 17.9. seinen Vorsprung auf 16 Punkte ausgebaut und

kann sich nur noch selbst schlagen. Jörg Tebbe wurde in Morizès Achter und liegt auf WM-Rang 8, der zum GP-Start 2017 berechtigt. Matthias Kröger erzielte nur einen Punkt. Stephan Katt raste im Training in das in der Luft

befindliche Bike von Gabriel Dubernard und musste sich mit zahlreichen Prellungen vom Rennen abmelden. ♦ TS

Trial-WM Chiampo

Historischer zehnter Titel

Toni Bou schreibt weiter Rekorde für die Geschichtsbücher. In Chiampo holte der Spanier seinen zehnten Outdoor-Titel, Einzel-WM Nummer 20.

In Norditalien fuhr der Repsol-Honda-Werksfahrer die Konkurrenz einmal mehr in Grund und Boden. Am ersten Tag kassierte Bou pro Runde bei schwierigen Bedingungen und großer Hitze nur einstellige Strafpunktzahlen, während Vizeweltmeister Adam Raga satte 43 Punkte mehr bekam. Wie fast immer blieben eine Woche vor



Toni Bou

dem Trial der Nationen in Isola/Italien die Iberer an der Spitze erneut unter sich. Hinter den Katalanen Bou und Raga platzierten sich an beiden Tagen Jeroni Fajardo und Albert Cabestany. Am letzten Tag sicherte sich Evergreen Takahisa Fujinami WM-Rang Nummer 3. Franz Kadlec wurde am Samstag unter 17 Piloten 14., am zweiten Tag Elfter. Seine erste WM-Saison beschloss der Deutsche als Elfter.

Bei den Frauen sicherte sich die Britin Emma Bristow schon vor dem letzten Lauf ihren dritten WM-Titel in Folge. ♦ TS

TRIAL-WM / Resultate

Chiampo (I): 14.+15. WM-Lauf; 3 Runden, Wetter: sonnig, 31 Grad.

Samstag (3.9.): 1. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 13 Strafpunkte; 2. Adam Raga (E/TRS), 56; 3. Jeroni Fajardo (E/Vertigo), 86; 4. Albert Cabestany (E/Sherco), 89; 5. Jaime Busto (E/Montesa-Honda), 91; 6. Takahisa Fujinami (JAP/Montesa-Honda), 97; – ferner: 14. Franz Kadlec (D/GasGas)

Sonntag (4.9.): 1. Bou, 36 Punkte; 2. Raga 50; 3. Fajardo 55; 4. Cabestany 57; 5. Fujinami 67; 6. Matteo Grattarola (I/GasGas), 81; – ferner: 11. Kadlec 105

WM-Endstand nach 15 Läufen: 1. Bou, 289 Punkte; 2. Raga 252; 3. Fujinami 190; 4. Cabestany 181; 5. Fajardo 173; 6. Busto 168; – ferner: 11. Kadlec 72

Internet: www.fim-live.com

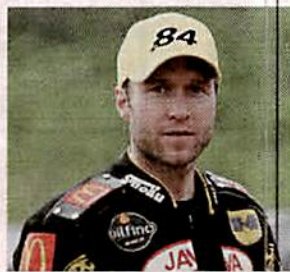
NACHRICHTEN

White-Tigers-Sieg im Abschlussmatch

Speedway-Bundesliga Mit einem 60:27-Kantersieg gegen Wolfslake beendeten die DMV White Tigers in Berg-haupten die Vorrunde der Speedway-Bundesligasaison. In dem bedeutungslosen Match entschied sich lediglich, dass Wolfslake Tabellenletzter wurde. Die Brandenburger hatten außer Gastfahrer Michael Härtel nur zweite Wahl am Start. Härtel holte für die Randberliner 16 Punkte inklusive eines Joker-Sieges und damit 60 Prozent des Wolfslake Ergebnisses. Im DMV-Team waren der Däne Patrick Hougaard und Rene Deddens (je 12+1 Punkte) beste Fahrer.

Smolinski-Sieg ohne Finale

Langbahn 20 Stunden nach dem Start im GP-Challenge gewann Martin Smolinski in



Berghaupten-Sieger Smolinski

Berghaupten den Grasbahn-Supercup. Der Olchinger siegte in seinen vier Vorläufen und blieb damit um einen Punkt vor Local Hero Bernd Diener. Der 57-Jährige hatte vier Punkte mehr als der Tscheche Josef Franc. Wegen Regens wurden die Finalläufe nicht mehr gefahren. Jörg Tebbe stürzte in seinem dritten Lauf und musste zur Beobachtung ins Krankenhaus. Den Bahnpokal der Gespanne gewannen Manuel Meier/Benjamin Mailer vor Kevin Hübsch/Michael Burger, Löffler/Zapf und Bischoff/Siebert.

Kjer Olsen wechselt zu Rockstar-Suzuki

Motocross EMX250-Meister Thomas Kjer Olsen hat einen Zweijahresvertrag beim Rockstar-Husqvarna-Werks-team von Jacky Martens unterschrieben. Vor seinem letzten Einsatz für Bodo Schmidt beim ADAC-Masters-Finale in Holzgerlingen fehlen dem Dänen nur vier Punkte auf Tabellenführer Dennis Ullrich. ♦ TS/AH

LANGBAHN-WM / Resultate

Morizès (F): 3. September 2016, 4. WM-Lauf; Bahnlänge: 520 m, Wetter: sonnig, 27 Grad. 1. Dimitri Bergè (F), 24 Punkte; 2. Mathieu Tresarrieu (F), 21; 3. Theo Pijper (NL), 20; 4. Erik Riss (D), 24; 5. Jannick de Jong (NL), 16; 6. Richard Hall (GB), 15; 7. Josef Franc (CZ), 13; 8. Jörg Tebbe (D), 12; 9. Glen Phillips (GB), 12; 10. Andrew Appleton (GB), 7; 11. Theo di Palma (F), 6; 12. Jerome Lespinasse (F), 6; 13. Gabriel Dubernard (F), 3; 14. Matthias Kröger (D), 1; 15. Aki-Pekka Mustonen (FIN), 0; 16. Jordan Dubernard (F), 0

WM-Stand nach 4 von 5 Läufen: 1. Riss, 94 Punkte; 2. De Jong 78; 3. Bergè 76; 4. M. Tresarrieu 74; 5. Pijper 63; 6. Hall 51; 7. Franc 40; 8. Tebbe 38; 9. A. P. Mustonen 36; 10. Phillips 35; 11. Martin Smolinski (D), 25; 12. Kröger 22; – ferner: 14. Stephan Katt (D), 16

Nächster Lauf: 17. September, Vechta (D)

Internet: www.speedway.org

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34735

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

BMW Alpina



Alpina B3 Biturbo für 62.750,- €, EZ 04/2014, 10328 km, 301 kW (409 PS), Switch-Tronic, Navi, Klima-AT, Xenon. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin, Tel. 030/474906-88, www.autohaus-kramm.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34614



Cadillac ATS Coupé Tageszulassung, VOLLAUSSTATTUNG, 2.0 l Turbo, Premium, Bose Sound, Adaptiver Tempomat, 3D Navi, Klimaautomatik, Memory usw., für ein kleines Geld eine TOP-Ausstattung, Preis 33.900,- €, Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 6,7 l/100 km, innerorts: 12,3 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 8,8 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 197 g/km, CO2 Effizienzklasse F. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34675

Corvette



Die stärkste Corvette aller Zeiten!!! Corvette Coupé 206, 6.2 l V8, 8-Gang AT, Navi, Sportsitze, Leder, verschiedene Ausstattungen und Farben sofort lieferbar, Preis 119.000,- € (MwSt. awb.), Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 7,8 l/100 km, innerorts: 19,1 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,0 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 279 g/km, CO2 Effizienzklasse G. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34679

Bentley



Supersports, EZ 11, 59000 km, 463 kW (629 PS), top Ausstattung u. Zustand, Service neu, 157.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251/9494110, www.f1-automobile.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34701

Cadillac



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34673

Chevrolet



Chevrolet Tahoe LTZ 5.3 l EcoTec3, Flex Fuel E85, LTZ Ausstattung, MyLink Radio, Bose Soundsystem, Entertainment, Ledersitze, SSD, Alu 20x9 Zoll, Magentic Ride, Preis 69.900,- € (MwSt. awb.) Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 8,3 l/100 km, innerorts: 16,3 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,2 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 262 g/km, CO2 Effizienzklasse E. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Strasse 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34677

Dodge



Dodge Viper GTS & ACR sofort lieferbar, 8.4 l V10, 6-Gang Schalter, in verschiedenen Farben sofort lieferbar, Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 12,7 l/100 km, innerorts: 18,1 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 15,2 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 380 g/km, CO2 Effizienzklasse G. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34682

BMW

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



428i, EZ 6/2014, 32500 km, 180 kW (245 PS), grün, Leder exklusiv, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, ALLE EXTRAS!, 36.500,- €. T. 0151/55602522, caspar.solf@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34751

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke
zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Su. SL, SLK oder S-Klasse ab Bj. 96, (auch defekt), alles anbieten. Tel. 0157/86771540

Porsche

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

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



Mobile Go Kartbahn mieten
Heidfeld Racing 24h Tel. 0221/355338410
www.Motorsport-Event-Company.com H

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

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

Tuning Kit (Chip) für Porsche Macan S Diesel zu verk., VB 1850,- €. Tel. 0172/7852883

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renntransporter



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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen
Tel. 0711/3206888
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

Renn/Rallye

DUNLOP MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen

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

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

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

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

Stellenangebote

VOLLGASJOB 

Leiter/in Streckensicherheit

Ihre zukünftigen Aufgaben:

- > Führung eines Teams zur personellen Absicherung der Rennstrecken
- > Erstellung eines Ausbildungskonzeptes für Sportwarte der Streckensicherung
- > Ausbildung der Sportwarte der Streckensicherung nach Vorgaben des DMSB
- > Organisation und Disposition der Streckensicherung gemäß Kundenanforderungen
- > Optimierung der sicherheitsrelevanten technischen Ausstattung der Rennstrecken im Rahmen sukzessiver Kostenfreigaben
- > Gewährleistung der notwendigen Ausstattung des Streckensicherungsteams
- > Beratung aller Unternehmenseinheiten, die bei eigenen Planungen oder im Kontakt mit Kunden das Thema Sicherheit auf und an den Rennstrecken berühren
- > Erarbeitung und Umsetzung neuer Streckensicherungskonzepte
- > Steuerung der Einsätze, Zeitplanung, Dienstplanung
- > Evaluation / Nachbearbeitung von Einsätzen

Ihre fachlichen Voraussetzungen:

- > Abgeschlossenes Studium / Berufsausbildung im Bereich Betriebswirtschaft, Sportmanagement oder Veranstaltungsmanagement
- > Für die Stelle ist der Nachweis einer gültigen DMSB Lizenz „Leiter Streckensicherung National A“ Voraussetzung
- > Sehr gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift, weitere Fremdsprachenkenntnisse von Vorteil

Ihre persönlichen Voraussetzungen:

- > Sehr gute kommunikative Fähigkeiten
- > Sicheres und überzeugendes Auftreten
- > Stark ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein und Belastbarkeit
- > Hohe Einsatzbereitschaft, auch zur Arbeit an Wochenenden
- > Strukturierte Arbeitsweise und Durchsetzungsvermögen

HABEN WIR IHR INTERESSE GEWECKT? DANN SCHICKEN SIE BITTE IHRE AUSSAGEFÄHIGEN BEWERBUNGSUNTERLAGEN INKLUSIVE IHRER GEHALTSVORSTELLUNG AN FOLGENDE ADRESSE:
Frau Carmen Krämer - bewerbung@nuerburgring.de

capricorn
NÜRBURGRING GmbH
Otto-Flimm-Straße
53520 Nürburg
nuerburgring.de

Schöner Golf Sportsvan, Leasing Fahrzeug, 3/16, TÜV 3/19, tornadorot, innen schwarz/anthrazit, AHK, Klima, Xenon, unfallfrei, LM Felgen, Dekor Piano black, Komfortsitze, MF Lenkrad, Sitzheizung, 5 J. Garantie, Front Assist, entweder Übernahme Leasingvertrag 225,-/Mon. oder Kauf VB 23.500,-. Fahrzeug steht in 31535 Nst. Tel. 03586/7623342 oder 0177/6118305 ab 16 Uhr, robbus.k@gmx.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34777



Golf Country, EZ 10/1990, 139500 km, 72 kW (98 PS), montanagrün, SD, AHK, VB 7500,- EUR, Serviceheft, Original, Top Zustand, unfallfrei, sehr gepflegt. Tel. 0173/3758409
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34768

Literatur

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

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

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

Verschiedenes

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

Versicherungen

RENNKASKO.DE

Versicherungen für den Motorsport **sportvers.de**
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

RENNSPORT **clickvers.de**
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

Zubehör

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

Motorradmarkt

Zubehör

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

VW



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung

bs CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de



Golf R32 4Motion DSG Rothe Turbo 480 PS, Traumzustand, 01/2008, 65000 km, alles eingetragen, absolut alltagstauglich, Qualitätsumbau von Rothe Motorsport, Movit Bremsanlage, Navi, Leder, Festpreis EUR 29.999,-. Kontakt 0177/7968232
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34778

www.Rennsportshop.com

wilbers.de

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die September-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

... vor 20 Jahren



Monza: Ein Meer aus Tifosi bejubelt Sieger Schumacher

Formel 1 Nach erneuter Doppel-Pole für Williams sieht in Monza alles nach einem weiteren Durchmarsch von Damon Hill und Jacques Villeneuve aus. Doch beide kollidieren mit den tückischen Reifenstapeln, die die Strecke begrenzen. Villeneuve fällt weit zurück (am Ende P7), Hill sogar aus. So wird das Ferrari-Märchen wahr: Michael Schumacher gewinnt bei seinem ersten Monza-Auftritt in Rot vor Jean Alesi (Benetton), Mika Häkkinen (McLaren) und vielen Tifosi, die den ersten Sieg eines Ferrari im Königlichen Park seit 1988 (Gerhard Berger) feiern.

Beim folgenden Rennen in Estoril kann die WM-Entscheidung fallen. Doch weil Villeneuve vor Tabellenführer Hill (und Schumacher) gewinnt, hält der Kanadier das Titelrennen offen. Neun Punkte Vorsprung hat Hill vor dem Finale in Suzuka.

Formel 3000 In Magny-Cours holt sich Marc Goossens seinen

zweiten Saisonsieg. Die beiden Rennen in Estoril und Mugello gewinnt Ricardo Zonta.

Rallye-WM Mit dem bereits fünften Saisonsieg sichern sich Tommi Mäkinen/Seppo Harjanne (Mitsubishi) in Australien vorzeitig den ersten WM-Titel.

BPR-Serie Was für ein Einstand: Beim ersten Renneinsatz für den Porsche 911 GT1 siegen Hans-Joachim Stuck und Thierry Boutsen beim 4h-Rennen von Brands Hatch deutlich – sind aber als Gaststarter nicht punktberechtigt. GT2-Sieger wird der Konrad-Porsche von Franz Konrad/Bob Wollek/Stéphane Ortelli. Auch in Spa siegen Stuck/Wollek, in der GT2 diesmal jedoch einmal mehr der Rook-Porsche (Ralf Kelleners/Gerd Ruch/Bruno Eichmann).

ITC Während Alessandro Nannini (Alfa Romeo) in Magny-Cours beide Rennen gewinnt, wird es für Tabellenführer Manuel Reuter (Opel) eng. Sein

Calibra brennt im ersten Lauf nach Motorschaden ab – somit auch kein Start im zweiten Lauf. In Mugello zwei Wochen später muss er nach P18/P7 die Tabellenspitze abgeben. Sieger werden Nicola Larini (Alfa Romeo) und der neue Gesamtführende Bernd Schneider (Mercedes).

IndyCar Mit einem Sieg in Vancouver verkürzt Michael Andretti noch einmal den Abstand zu Tabellenführer Jimmy Vasser. Doch der Ganassi-Pilot bleibt cool und tütet mit P4 beim Finale in Laguna Seca den Titel ein. Teamkollege Alex Zanardi wird mit einem Last-Minute-Manöver zur Legende: «The Pass» in der Corkscrew beschert dem Italiener Saisonsieg Nummer 3 und auch Platz 3 in der Tabelle. **NASCAR** Der September ist fast ganz in der Hand von Jeff Gordon. Er siegt in Darlington, Dover, Martinsville und North Wilkesboro. In Richmond wird er hinter Ernie Irvan Zweiter.

... vor 40 Jahren



Dijon: Die Nr. 6 (Ickx/Mass) fährt zum 6. Porsche-Saisonsieg

Formel 1 Niki Lauda ist zurück! Nur zwei Rennen hat der österreichische WM-Leader nach dem Horrorcrash am Nürburgring ausfallen lassen müssen, bevor er beim Heimspiel seines Arbeitgebers Ferrari wieder ins Lenkrad greift. Doch in Monza kann er noch nicht ganz vorne mitkämpfen und wird letztlich Vierter. Weil McLaren (wie Penske) aber im Quali mit faulem Sprit fährt und James Hunt sich bei seiner Aufholjagd rausdreht, kommt Lauda der Titelverteidigung wieder ein Stück näher. Überraschender und zugleich souveräner Sieger wird – bereits zum dritten Mal in Monza – Ronnie Peterson, vor Clay Regazzoni (Ferrari) und John Watson (Penske). Peterson beschert March damit den letzten Sieg in der Königsklasse.

Für Hunt kommt es sogar noch dicker. Ende des Monats wird final über das Ergebnis von Brands Hatch entschieden. Das Urteil: Hunt hätte nicht mit dem Ersatzwagen (re-)starten dürfen,

sein Sieg war damit illegal – den erbt nachträglich Lauda.

Formel 2 Nach Ausfällen sowohl von René Arnoux (Martini) als auch Jean-Pierre Jabouille (Elf) in Nogaro (Sieger: Patrick Tambay/Martini), fällt die Titelentscheidung beim Finale in Hockenheim. Dort gewinnt Jabouille. Und weil Arnoux hinter Michel Leclère (Martini) nur Dritter wird, ist Jabouille mit einem Punkt vor Arnoux der neue Champion.

Sportwagen-WM Nach fünf Siegen in den ersten fünf Rennen steht Porsche bereits vor den beiden letzten Rennen als Weltmeister fest. Das schmälert die Lust auf Triumphe aber nicht. In Dijon feiern Jochen Mass und Jacky Ickx ihren jeweils vierten Saisonsieg – davon drei gemeinsam. Und auch beim Finale am Salzburgring siegt Jochen Mass. Da nur die besten fünf Ergebnisse für die Abschlusstabelle zählen, haben die Zuffenhausener somit zwei Siege als Streichergebnisse!

Auch in der Marken-WM für Gruppe-5-Sportwagen steht Porsche schon vor dem Finale in Dijon als Weltmeister fest. Analog zur Gruppe-6-WM hält dies das Duo Ickx/Mass aber auch hier nicht vom Sieg ab.

DRM Tim Schenken (Porsche) holt am Nürburgring seinen zweiten Sieg in Division 1 in Folge. Beim Finale in Hockenheim gewinnt Markenkollege Bob Wollek die große Klasse. In Division 2 dominiert weiter Ford. Nachdem Klaus Ludwig am Nürburgring gewinnen konnte, krönt Hans Heyer seine erfolgreiche Titelverteidigung mit einem Sieg beim Endlauf.

USAC Jeweils ihren zweiten Saisonsieg holen sich im September Bobby Unser (Ontario) und A. J. Foyt (Michigan). Beide haben jedoch keine Titelchance. **NASCAR** David Pearson gewinnt in Darlington, bevor Cale Yarborough zu einer Siegesserie ansetzt. Der Chevrolet-Pilot triumphiert in Richmond, Dover und Martinsville.

Das Automobilsports

... vor 30 Jahren



In Estoril eine Klasse für sich: Mansell auf dem Weg zum Titel?



Erster Saisonsieg für den Weltmeister: Timo Salonen in Finnland

Formel 1 Zum zweiten Mal in Folge sichert sich Teo Fabi (Benetton) die Pole-Position. Doch beim Start in die Einführungsrunde kommt der Italiener bei seinem Heimspiel in Monza nicht vom Fleck und muss dem Feld hinterherstarten. Alain Prost (McLaren), auf P2 im Quali, muss mit dem Ersatzauto aus der Box starten, sodass Nigel Mansell (Williams) den besten Startplatz erbt. Im Rennen duellieren sich der Brite und Teamkollege Nelson Piquet um den Sieg, letztlich mit dem besseren Ende für den Brasilianer. Dritter hinter dem Williams-Duo wird Stefan Johansson (Ferrari).

Das zweite September-Rennen, der Portugal-GP in Estoril, dominiert dann jedoch Mansell, der nach seinem fünften Saisonsieg nun schon zehn Punkte vor Piquet, der diesmal Dritter wird, liegt. Prost hat nach Platz 2 in Estoril elf Zähler Rückstand. Ayrton Senna (Lotus), der mit

Spritmangel noch auf P4 fährt, ist nun aus dem Titelrennen.

Formel 3000 Beim einzigen September-Rennen ist Emanuele Pirro der dominierende Mann. Pole-Position, schnellste Rennrunde und auch der Sieg auf dem Circuit Bugatti in Le Mans gehen an den 24-jährigen Italiener.

Sportwagen-WM Ein Jahr nach dem Tod von Stefan Bellof in einem ihrer Autos feiert das Brun-Team den Sieg beim 1000-km-Rennen in Spa. Thierry Boutsen und Frank Jelinski als siegreiche Piloten im Jägermeister-Porsche 962 timen Speed und Spritverbrauch perfekt und gewinnen mit nur 0,8 Sekunden Vorsprung vor dem Jaguar von Derek Warwick/Jan Lammers.

Rallye-WM Einen Dreifachsieg feiern die Finnen bei ihrer Heimrallye. Dabei holt der amtierende Weltmeister Timo Salonen (Peugeot) mit Co Seppo Harjane den ersten Saisonsieg vor Juha Kankkunen/Juha Piironen

(Peugeot) und Markku Alén/Ilka Kivimäki (Lancia). Ebenfalls einen Dreifachsieg feiern die Toyota bei der Elfenbein-Rallye: Björn Waldegard/Fred Gallagher vor Lars-Erik Torph/Bo Thorszelius und den Deutschen Erwin Weber/Günter Wanger.

DTM Beim Finale am Nürburgring reicht Kurt Thiim (Rover) ein vierter Platz, um sich den Titel zu sichern. Letzter Sieger der Saison wird Manuel Reuter (Ford), der damit auch seinen ersten DTM-Laufsieg einfährt.

IndyCar Sowohl auf dem kanadischen Sanair Super Speedway als auch in Michigan holt sich Rick Mears die Pole-Position. Sieger in beiden September-Rennen wird aber Bobby Rahal. **NASCAR** Passender Sieger in Richmond wird Tim Richmond, der zum zweiten Mal in Folge triumphiert. In Dover gewinnt Ricky Rudd, in Martinsville Rusty Wallace und in North Wilkesboro Darrell Waltrip.

... vor 50 Jahren



One Hit Wonder: Scarfiotti holt einzigen GP-Sieg in Monza

Formel 1 Beim Italien-GP im königlichen Park von Monza läuft alles für Ferrari. Die Pole-Position sichert sich Mike Parkes vor Teamkollege Ludovico Scarfiotti. Und im Rennen bekommen die «Roten» unfreiwillig freundliche Unterstützung von der Konkurrenz. Jack Brabham (Brabham-Repco), der die letzten vier (!) Rennen gewonnen hatte, fällt mit Ölleck aus. John Surtees, mittlerweile im Cooper-Maserati, hat einen undichten Tank, bei Jim Clark geht das Getriebe in die Knie. Mit Lorenzo Bandini (Zündung) fällt zwar auch einer der drei Top-Ferrari aus, aber die Konkurrenz ist weitgehend besiegt.

Nur einer stört die Party: Denis Hulme im zweiten Brabham bietet den Lokalmatadoren die Stirn und setzt sich im Kampf um P2 gegen Parkes durch. Knapp sechs Sekunden vor Hulme fährt Scarfiotti durchs Ziel, der damit seinen einzigen WM-Laufsieg feiern darf. Feierstimmung gibt es aber auch bei Jack

Brabham, der trotz Ausfall als Weltmeister feststeht. Als Sahnehäubchen gewinnt er kurz darauf das nicht zur WM zählende Rennen in Oulton Park – hauchdünn vor Hulme.

Formel 2 Jack Brabham (Brabham-Honda) gewinnt die beiden Rennen in Linas-Monthléry und Albi. Teamkollege Denis Hulme jubelt beim Rennen auf dem Circuit Bugatti (Le Mans).

Sportwagen-WM Das 500-km-Rennen am Nürburgring ist den kleinsten Fahrzeugen aus der Division 1 vorbehalten. Bei diesen «Zwergen» bis 1300 ccm setzt sich Ernst Furtmayr mit seinem Abarth 1300 OT vor Roger Delageneste (Renault Alpine) und Herbert Müller/Klaus Steinmetz (Abarth 1000 SP) im schnellsten Auto der Ein-Liter-Hubraumklasse durch.

Beim Saisonfinale in Zeltweg stoßen auch die Divisionen 2 und 3 wieder zum Feld. Gesamtsieger des ersten Austrian Sports Car Grand Prix (später 100 km Zeltweg) werden Hans

Herrmann und Gerhard Mitter im Porsche 906.

Rallye-EM Bei der 27. Coupe des Alpes in Südfrankreich gibt es einen Heimerfolg. Jean Roland/Gabriel Augias gewinnen mit ihrem Alfa Romeo GTA vor Roger Clark/Brian Melia (Ford Cortina Lotus) und Rauno Aaltonen/Henry Liddon (BMC Mini Cooper). Für Roland ist es bereits der dritte Sieg bei dieser Rallye nach 1963 und 1964.

USAC Auf dem Dirt-Kurs von Du Quoin feiert Bud Tinglestad seinen einzigen Laufsieg. Die beiden weiteren Rennen im September, Indianapolis und Trenton, gewinnt Mario Andretti, der damit seinen Vorjahrestitel bereits verteidigt hat.

NASCAR Wie im August jubeln in fünf Rennen vier verschiedene Piloten. Zweifach-Sieger David Pearson gewinnt in Hickory und Richmond. Die weiteren Siege gehen an Darel Dieringer (Darlington), Dick Hutcherson (Hillsboro) und Fred Lorenzen (Martinsville).



Nur Fliegen ist schöner:
Die «Oracle» auf einer «Quall-Runde»

America's Cup

Formel 1 im Wind

Von ELMAR BRÜMMER

Adrian Newey hat das Boot für die Engländer gebaut. Martin Whitmarsh fungiert als Teamchef. Und auch bei BMW haben Ex-Motorsportler das Sagen. Segeln hat eben doch mehr mit der Formel 1 zu tun als allgemein angenommen.

Es geht ums Limit. Es geht um Aerodynamik. Es geht um Tempo. Es geht um Performance. Es geht um extreme Menschen. Es könnte also die Formel 1 sein. Aber es geht um noch viel mehr: Besiegt werden sollen nicht nur die Gegner, sondern auch die Elemente. Das ist zumindest der Plan. Und wenn es nur gelingen würde, sich Wind und Wasser erfolgreich zunutze zu machen, dann ist schon viel gewonnen. Willkommen im America's Cup, der Königsklasse im Regattasegeln.

Den Unterschied zwischen den Elementen, zwischen seinem alten und seinem neuen Job kann der Renningenieur Jannis Hellwig an einem Blick auf seinen Dienstreiseantrag festmachen: «Die Bermudas klingen schon anders als Oschersleben.» Sein bisheriges Leben pendelte er zwischen den Rennstrecken der Welt, jetzt sind es eben die Inseln im Atlantik. Weiterhin in Diensten von BMW, weiterhin auf der Jagd nach mehr Tempo. Nur eben nicht mehr am DTM-Rennwagen von Timo Glock sondern für die Yacht von BMW Oracle, die im nächsten Jahr den America's Cup verteidigen muss – die älteste und begehrteste Trophäe im Sport.

Der Automobilhersteller ist mehr als ein Sponsor des Teams USA, und damit kommt der Motorsport bei der populärsten Segelregatta der Welt ins Spiel: Hellwig und Kollegen haben für

Skipper Jimmy Spithill ein neues Cockpit samt Steuerrad entwickelt, damit sich dieser nur aufs Wasser, den Wind und die Gegner konzentrieren kann: «Wir mussten zuerst herausfinden, was sie wirklich brauchen auf dem Boot, und das mit unserem Know-how kombinieren.»

Adrian Newey und sein Traum

Im Münchner Windkanal wurde der Rumpf des Katamarans so oft hin und her gedreht, bis die ideale Strömung gefunden wurde, im Forschungszentrum in Milbertshofen, wo einst Mario Theissen und seine Crew am Erfolg für die Rennstrecke gebastelt haben, wurden die extremsten Leichtbaumaterialien für die Yacht getestet. Power und Präzision, Limit und Leidenschaft, das verbindet die rasanten Sportarten.

Nicht ohne Grund sind so viele Motorsportler vom Segeln so begeistert. Die britische Kam-

pagne läuft unter dem altbekannten Kürzel BAR und wird entscheidend von zwei Formel-1-Größen geprägt. Adrian Newey, der als Konstrukteur so viele Weltmeistertitel wie kein anderer im Grand-Prix-Sport gewann und gerade wieder Red Bull Racing auf die Erfolgsspur zurückgebracht hat, hat das Boot im Rahmen seiner Teilzeitbeschäftigung im vergangenen Rennjahr gebaut. Es war der große Traum des Aerodynamikers, dem die Reglements der FIA einfach zu eng geworden waren. Plötzlich hatte er als Gegner nur noch die Winde und den Ozean, und die machte er sich wie für gewöhnlich schnell zu Verbündeten. Mit der Introvertiertheit und seiner Genialität passt er perfekt in die Szene der Profisegler. Zumal beim Segeln so oft getestet werden darf, wie man selbst will und nicht wie es ein strenges Reglement vorschreibt.

Die Teams nennen sich Syndikate, und es geht beim Neuaufbau einer Mannschaft um das Gleiche wie in der Boxengasse: Hole dir Spezialisten, lasse sie die Aufgabe beherrschen und eine eingeschworene Truppe werden. In diesem Fall: eins mit sich und dem Boot.

Geleitet wird die Bewerbung des auf dem Wasser immer noch so stolzen Großbritanniens von Martin Whitmarsh, dem ehemaligen Teamchef von McLaren-Mercedes. Ihm war der Gegenwind in der Königsklasse zu groß geworden, er wollte es sich nach der Auseinandersetzung mit Ron Dennis noch einmal selbst beweisen. Angeblich verlangt der 58-jährige deshalb nicht mal Gehalt für seinen Job. Whitmarsh, der gewiefte Taktiker, passt ebenfalls perfekt in die America's-Cup-Szene, bei der Strategie ein Rund-um-die-Uhr-Thema ist es wird meist mehr analysiert und



Adrian Newey (r.): Als Aerodynamiker freier als in der Formel 1



Big Boss bei den Briten: Ex-McLaren-Teamchef Martin Whitmarsh



Steht der Formel 1 in nichts nach: Das BMW-Boot «Oracle» wird im Windkanal laufend verbessert



Fast schon die Größe eines Formel-1-Werks: Die Werkshalle der britischen Segelmannschaft



Neweys Boot: Der Red-Bull-Aerochef und seine britische Yacht

antizipiert als gesegelt. Dagegen erscheinen selbst die ausdauernden Briefings im Motorsport wie kurze Clips.

Auch Red Bull mit an Bord

Seit die Regatten auf einem engen Kurs möglichst nah am Ufer ausgetragen werden, steigt die Popularität des Prestigewetbewerbs noch. Beim ersten großen Auftritt in diesem Jahr wurde direkt vor der Skyline von Manhattan gesegelt, das perfekte Wochenendspektakel für die New Yorker. Lindsay Vonn durfte als Gast mitsegeln, und die Bilder des halb über Bord hängenden Ski-Stars tat dem Image des Cup-Segelns bei den Landratten gut – wie kaum eine andere Sportlerin steht die 31-Jährige für Ehrgeiz und Athletik, aber auch für Spaß und Glamour. Da auch Red Bull mit an Bord ist, wird die Vermarktung offensiver angegangen als in der Formel 1, die meisten Rennen

sind live im Netz zu verfolgen, an faszinierenden Bildern herrscht kein Mangel.

Für dieses Jahr stehen noch zwei Runden an: Am 10./11. September im französischen Toulon, vom 18. bis 20. September dann noch in Fukuoka/Japan.

«Physik bleibt Physik», sagt Jannis Hellwig auf die Frage, wie anders denn sein neuer Job ist, und sein Auge folgt dem dunklen Segel des über die flachen Wellen rasenden AC45-Katamarans. Fliegen ist vielleicht das bessere Wort, denn selbst bei mäßigem Wind fahren bei Tempo 30 (17 Knoten) L-förmige Profile aus dem Rumpf, und das sogenannte «Foiling» kann beginnen. Ein völlig abgehobener Sport...

Ein Grundprinzip allerdings ist komplett anders als auf dem Asphalt: Während es bei der Formel 1 immer darum geht, durch die perfekte Aerodynamik die Rennwagen auf die Pis-

te zu drücken, brauchen die Yachten möglichst viel Auftrieb. «Wer nicht fliegt, der fliegt raus», sagen die Skipper über die wichtigste aller Cup-Regeln. Da das Wasser über der gewölbten Tragfläche schneller strömen kann als das darunter, die Boote beschleunigen hoch auf umgerechnet bis zu 80 km/h. Und noch haben die Versionen für die Finalrunden ihre Feuer-taufe noch nicht erlebt. So viel Tempo und Druck hält grundsätzlich nur das Motorsportmaterial Kohlefaser aus. Und plötzlich scheinen sie zu fliegen...

Lenkrad so groß wie ein Reifen

Im Finale zwischen Titelverteidiger BMW Oracle und dem besten der fünf Herausforderer aus Schweden, Neuseeland, Frankreich, England und Japan wird im kommenden Juni mit den noch größeren AC50-Booten gesegelt. Wahre Hightech-Monster, die Prototypen sind

noch streng geheim. Es dauert locker zwei Monate, bis die entscheidenden Einzelteile für die Renn-Yachten gefertigt werden. Auch der technische Aufwand entspricht damit dem der F1.

Alle Syndikate haben ihre Hauptquartiere auf Bermuda, aber Spezialisten weltweit kümmern sich um die Verbesserung im Detail – und so oft, wie an Rennwagen die Flügel optimiert werden, brüten die Computer-Animatere über ihren 3-D-Modellen, aus denen dann für den Laien nicht erkennbare minimale Veränderungen an Bauteilen und Tragflächen vorgenommen werden – für den maximalen Erfolg. Das Set-up für die jeweiligen Strömungsverhältnisse ist so entscheidend wie im Rennwagen und muss von Technikern, Strategen und Sportlern gemeinsam ausgetüfelt werden. In Leistung umgerechnet kommen die Boote auf gut 900 PS, das ist oberes For-

mel-1-Niveau. 20 bis 100 Millionen Euro pro Team kostet eine America's-Cup-Teilnahme, auch das reicht an Grand-Prix-Verhältnisse heran, das Boot allein kostet zwischen sieben und zehn Millionen Euro.

Das Lenkrad, das die BMW-Spezialisten entwickelt haben, ist so groß wie ein Rennreifen. Die Handhabung muss, gerade wenn es nass und windig ist, so einfach wie möglich sein, aber trotzdem alle Möglichkeiten zur technischen Beeinflussung bieten. Vor allem aber auch eine möglichst kurze Reaktionszeit haben, auf sechs übersichtlich angeordnete Druckknöpfe reduzieren sich die Funktionen.

Ob und wie das in der Rennversion dann so bleibt, ist nicht sicher – es geht den Ingenieuren auch hier darum, auf Ideen zu kommen, die noch kein anderer hatte. Damit wären wir wieder beim Formel-1-Prinzip und bei Adrian Newey. ♦

FAN SHOP

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

< Sauber auf Pole-Position

Manchmal stehen auch die Letzten auf der Pole-Position. So wie im Falle von Sauber. Der Schweizer Rennstall schiebt bei Spark als erster Vertreter von 2016 seinen C35 in 1:43 aus der Modellgarage. Rund 60 Euro, im Fachhandel, Infos: www.sparkmodel.com



Alles über Monza >

Passender geht es nicht: In Monza wurde ein neues Buch vorgestellt, das die Geschichte des Grand Prix erzählt. Mit mehr als 900 Fotos und Erinnerungen von Monza-Siegern. 60 Euro, 364 S., ital./engl. Text, ISBN: 978-8879116558, bei: www.giorgionadaeditore.it



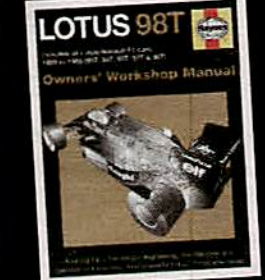
< Rossi in Wort und v. a. Bild

Es gibt Bücher, die leben von ihren Bildern. «Valentino Rossi – Il Campionissimo» ist eines davon. Einziger Wermutstropfen: Für die Texte muss man des Italienischen mächtig sein. 22 Euro, 192 Seiten, ISBN: 978-8879116503, bei: www.giorgionadaeditore.it



John Player im Detail >

Wer sich für die letzten JPS-Lotus interessiert, der wird an diesem seine Freude haben. Die Modelle 93T, 94T, 95T, 97T und 98T (von 1983 und 1986) sind hier im Detail beschrieben. 22,99 Pfund, 160 S., engl. Text, ISBN: 978-0857337771 bei: www.haynes.co.uk



< Aus der guten alten Zeit

Raceland hat im Rahmen ihrer Sondereditionen ein spannendes Modell herausgebracht. Und zwar den BMW 320 von Manfred Winkelhock aus der Deutschen Rennsportmeisterschaft von 1979 in 1:43. 69,95 Euro, nur bei www.raceland.de



Als Bellof McLaren testete >

Der 10.11.1983 ist ein geschichtsträchtiges Datum für die F1. Damals testeten in Silverstone zwei Talente für McLaren: Ayrton Senna und Stefan Bellof (Bild). Minichamps hat die beiden in 1:43 verkleinert. Rund 66 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.com



Namen & Nachrichten

Künstler Johansson wird 60

»» **Stefan Johansson** Er fuhr für Ferrari und McLaren, stand zwölfmal in der F1 auf dem Podest, aber nie ganz oben. Am Donnerstag feiert Stefan Johansson den 60. Geburtstag. Der Schwede, heute Manager von IndyCar-Pilot Scott Dixon, lebt in Kalifornien und hat sich einen Namen als Künstler und Hersteller von hochwertigen Uhren gemacht. Seine größte Stunde: 1997 gewann er mit Kristensen/Alboreto in Le Mans.



Johansson, der Künstler

»» **Tomáš Enge** Der bis heute einzige tschechische F1-Pilot macht am Sonntag die 40 voll. Enge, der zuletzt in der Blancpain antrat, hat 2002 zweifelhafte Berühmtheit erlangt, als er den F3000-Titel wegen Cannabis-Konsums verlor. 2012 wurde der Mann aus Liberec nach einer Doping-Kontrolle gesperrt. Diesmal waren Medikamente Schuld, die Enge wegen einer Herz-Kreislauf-Erkrankung einnehmen musste.



Enge, der Dopingsünder

»» **Timo Scheider** Der Ex-DTM-Champion «wechselte» das Lager und bestreitet den Rallycross-WM-Lauf in Barcelona. Scheider wird beim Team von René Münnich jenen Seat von Reinis Nitišs übernehmen, mit dem der Letzte beim WM-Lauf in Frankreich (siehe Seite 24) noch ins Finale stürmte. Für den Lauf auf dem deutschen Esterling hat Münnich den Europameister Tommy Rustad verpflichtet. ♦ CE/RK



Scheider, der Fremdgänger

LESERBRIEFE

Einfach nur pervers Zur Kritik an Formel-1-Pilot Verstappen, MSA 37/2016

Ich hoffe, Charlie Whiting und seine Stewards sind sich ihrer Schuld bewusst, wenn der erste durch die Fahrweise von Max Verstappen verursachte Tote auf der Strecke liegt! Diese Fahrweise noch nicht einmal zu untersuchen – geschweige denn zu bestrafen –, grenzt an Beihilfe! Die Notwendigkeit spannender Rennen mit dieser mörderischen Fahrweise zu argumentieren, ist einfach nur pervers. Zumindest ist Lewis Hamilton als der unfairste Fahrer jetzt abgelöst. Die Begeisterung von Christian Eichenberger über diese Art von Rennen lässt darauf schließen, dass er immer noch in der Zeit der Gladiatorenspiele bis zum Tod lebt.
Axel Irek
D-40476 Düsseldorf

Keine Pistenrambos Zur Kritik an Formel-1-Pilot Verstappen, MSA 37/2016

Ich finde es mehr als befremdlich, wenn Herr Eichenberger der Meinung ist, dass ein Pistenrambo wie Max Verstappen genau das ist, was der F1 fehlt. Dass durch rücksichtsloses, le-

bensgefährdendes Fahrverhalten 70.000 zusätzliche Fans an die Strecke gelockt werden, mag für den Veranstalter gut sein, aber nicht für die F1. Ob Toto Wolff oder Herr Eichenberger es auch noch erfrischend finden, wenn sie den Müttern, Frauen oder Kindern der absehbaren Unfall-opfer die schlimmen Nachrichten überbringen müssten, wage ich zu bezweifeln. Übrigens ist Mercedes sicherlich das erste Team, das einem Max Verstappen in ihren Reihen einen Maulkorb verpassen und die ausgefahrenen Ellenbogen einklappen würde. Bin mal gespannt, was der eine oder andere zu sagen hat, wenn es mal nicht Kimi Räikkönen sondern Lewis Hamilton trifft.
Michael Münch
D-63589 Linsengericht

Lebensgefährlich Zur Kritik an Formel-1-Pilot Verstappen, MSA 37/2016

Max Verstappen ist unbestritten ein Riesentalent und sein Start-Manöver war okay, wenn auch ein Eigentor. Aber sein Verteidigungsverhalten ist schon lebensgefährlich, da haben die Ferrari-Piloten und Niki Lauda recht. Das endet

bald mal in einem Riesen-Crash! «Zacken» und «Lupfen» auf der Geraden ist unverantwortlich, das kann man so gerade noch bei Tourenwagen und GT akzeptieren, bei LMPs oder gar Monoposti geht das gar nicht. Der Weltverband FIA und Red-Bull-Teamchef Christian Horner sollten Max Verstappen mal richtig Bescheid stoßen. Ansonsten machen das die mittlerweile «angesäuerten» Fahrerkollegen.
Hans-Werner Hansen
D-40476 Düsseldorf

Nichts für Kinder Zur Kritik an Formel-1-Pilot Verstappen, MSA 37/2016

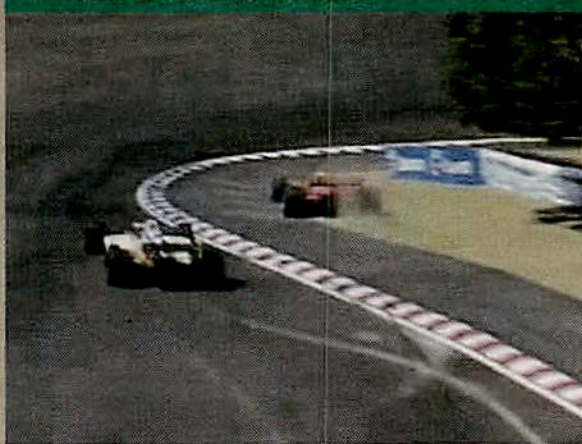
Wann wird der endlich gesperrt, wir brauchen keine Toten in der Formel 1! Kinder gehören nicht in ein Formel-1-Auto.
Peter Braune
D-82399 Raisting

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:
 Einar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffrer
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Grehler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Morsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sylbille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessi, Jean-Pierre
 Froidaveaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, 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 Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feuerabend (Stv.)
Gesamtanzeigenerleitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigenerleitung:
 Stefan Granzler
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem K-
 oschkaff von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,
 Telefax 07 11-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



Erwischt: Zanardi (r.) zieht im «Corkscrew» an Herta vorbei

Zanardis «Pass» Die Kurvenkombination «Corkscrew» – «der Korkenzieher» – auf dem Laguna-Seca-Speedway in Kalifornien (USA) erlangte immer wieder Aufmerksamkeit durch die MotoGP, als etwa Valentino Rossi 2008 neben der Strecke Casey Stoner überholte oder Marc Márquez es 2013 Rossi gleichtat. Vor 20 Jahren schaffte das der Autorennfahrer Alessandro «Alex» Zanardi, als er in der Schlussrunde des IndyCar-Laufes an Bryan Herta vorbeizog. Zanardi ist auch ab morgen, Mittwoch, bei den Paralympischen Sommerspielen in Rio de Janeiro (BR) am Start: Beim Zeitfahren und Straßenrennen im Paracycling will der bald 50-jährige Italiener Gold wiederholen.

Youtube.com 1996 CART Laguna Seca – „The Pass“

TERMINE

AUTOMOBIL

9./10.9.	Rallye, Rallye Niedersachsen	DM	D
10./11.9.	Formel 3, Nürburgring	EM	D
10./11.9.	DTM, Nürburgring	DM	D
10.9.	NASCAR, Richmond/Virginia		USA
10./11.9.	Porsche Carrera Cup, Nürburgring		D
10./11.9.	Audi Sport TT Cup, Nürburgring		D
10./11.9.	Formel V8 3.5, Spielberg		A
11.9.	Internationales GT Open, Spielberg		A
11.9.	Indy Lights, Monterey/Kalifornien		USA
11.9.	Super Formula, Okayama		J
11.9.	Formel 4, Vallelunga		I

MOTORRAD

9.9.	Speedway/Team-Cup, Güstrow		D
9.9.	Speedway, Wittstock		D
10.9.	Speedway, Teterow	WM	D
10./11.9.	Enduro, Cahors	WM	F
10./11.9.	Trial/Nationen, Isola	WM	I
10.9.	Speedway/Ü21, Lamothe-Landeron	EM	F
10./11.9.	Red Bull Rookies Cup, Misano		I
11.9.	MotoGP/Moto2/Moto3, Misano	WM	I
11.9.	Motocross, Glen Helen/Kalifornien	WM	USA
11.9.	Supermoto, Melk	WM/EM	A
11.9.	Grasbahn, Swingfield	EM	GB
11.9.	Motocross, Maltes	SM	CH
11.9.	Langbahn/Gespanne, Pfarrkirchen	DM	D
11.9.	Supermoto, Melk	OM	A
11.9.	Sandbahn, Pfarrkirchen		D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 6.9.
 8.30 Langstrecken-WM, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1
 9.00 WTCF All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM EUROSPORT 1
 9.30 Porsche Supercup, Monza (I), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 10.00 WTCF All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM EUROSPORT 2
 12.00 Langstrecken-WM, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 21.05 TCR International Series, Buriram (T), Rennen (Zus.) SPORT 1+
 21.30 Porsche Supercup, Monza (I), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

MITTWOCH, 7.9.
 19.30 Formel 1, Monza (I), Rennen (W) SKY SPORT 2
 23.00 IndyCar, Watkins Glen/New York (USA), Rennen (Zus.) SPORT 1 US

DONNERSTAG, 8.9.
 15.40 IndyCar, Watkins Glen/New York (USA), Rennen (W) SPORT 1 US

FREITAG, 9.9.
 13.30 Porsche Supercup, Monza (I), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

SAMSTAG, 10.9.
 10.10 Formel-3-EM, Nürburgring (D), Rennen (live) N-TV
 12.30 VLN-Langstreckenmeisterschaft, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) SPORT 1
 14.30 DTM, Nürburgring (D), 1. Rennen (live) ARD
 18.20 DTM, Nürburgring (D), 1. Rennen (Zus.) N-TV

19.00, 22.50 Formel V8 3.5, Spielberg (A), 1. Rennen (Zus.) SPORT 1+
 21.30 DTM, Nürburgring (D), 1. Rennen (Zus.) SPORT 1
 22.30 Porsche Carrera Cup, Nürburgring (D), 1. Rennen (Zus.) SPORT 1
 23.00 Audi Sport TT Cup, Nürburgring (D), 1. Rennen (Zus.) SPORT 1

SONNTAG, 11.9.
 8.45 Audi Sport TT Cup, Nürburgring (D), 2. Rennen (live) SPORT 1+
 10.10 Formel-3-EM, Nürburgring (D), Rennen (live) N-TV
 13.20 DTM, Nürburgring (D), 2. Rennen (live) ARD

17.45 Audi Sport TT Cup, Nürburgring (D), 2. Rennen (Zus.) SPORT 1
 18.30 DTM, Nürburgring (D), 2. Rennen (Zus.) N-TV
 18.30 Porsche Carrera Cup, Nürburgring (D), 2. Rennen (Zus.) SPORT 1
 19.00, 23.15 Formel V8 3.5, Spielberg (A), 2. Rennen (Zus.) SPORT 1+
 21.15 DTM, Nürburgring (D), 2. Rennen (Zus.) SPORT 1

23.00 Rallycross-WM, Lohéac (F), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

MONTAG, 12.9.
 23.00 Rallycross-WM, Lohéac (F), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

MOTORRAD

MITTWOCH, 7.9.
 10.30 Motocross-WM, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

DONNERSTAG, 8.9.
 21.00 Motorrad-WM, Ausblick auf die Rennen in Misano (I) EUROSPORT 1

FREITAG, 9.9.
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 1
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 1

10.45 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 1
 11.45 Motorrad-WM, Ausblick auf die Rennen in Misano (I) EUROSPORT 1

13.00 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 1
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 1
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 1

SAMSTAG, 10.9.
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2

10.45 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 11.45 Motorrad-WM, Misano (I), Vorbereichte zur Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), Qualifikation (live) EUROSPORT 2

13.15 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), Qualifikation (live) EUROSPORT 2

SONNTAG, 11.9.
 8.45 Motorrad-WM, Misano (I), Warm-up (live) EUROSPORT 2
 10.00 Motorrad-WM, Misano (I), Vorbereichte zu den Rennen (live) EUROSPORT 2

11.00 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), Rennen (live) EUROSPORT 2
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), Rennen (live) SRF 2
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), Rennen (live) EUROSPORT 2

13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), Rennen (live) EUROSPORT 2
 13.50 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), Rennen (live) SRF 2

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: 10./11. September: 49. Bergrennen Unterfranken; 17. September: Rundstrecken-Challenge Nürburgring (RCN). Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT/13.09.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Vor Singapur-GP
 DTM: Rennen auf Nürburgring
MOTORRAD
 MotoGP: WM-Lauf in Misano

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus **30 €-Gutschein GRATIS** dazu!

14%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Betreuung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorckal 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509425
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

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

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,- € (nur in D und A bestellbar) 2. JET, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar) 3. BestChoice, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar)

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 eindeutigen 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