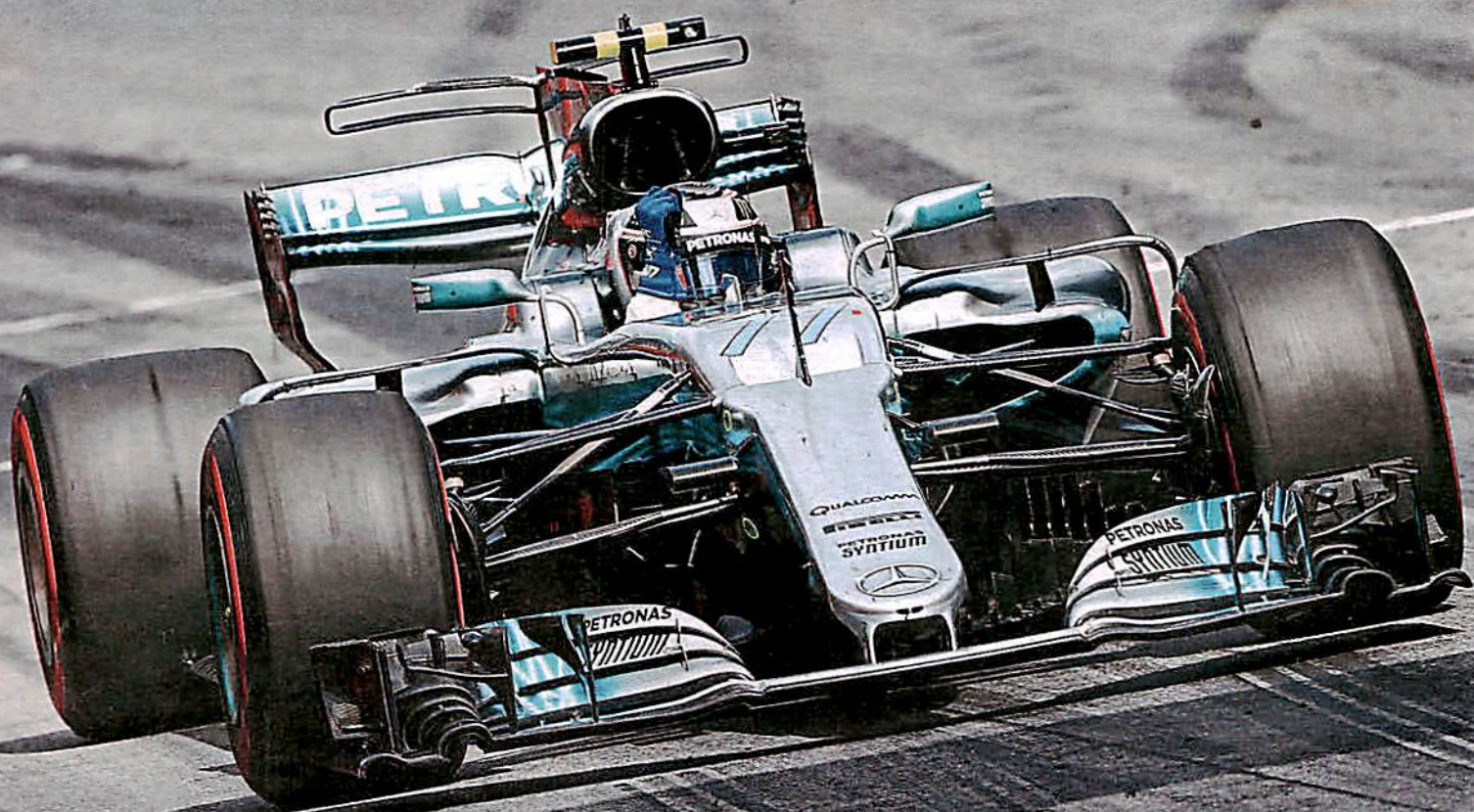


MOTOR SPORT aktuell

NR. 30 / 12. JULI 2017

Bottas gewinnt in Österreich

Sieg dank Fehlstart?



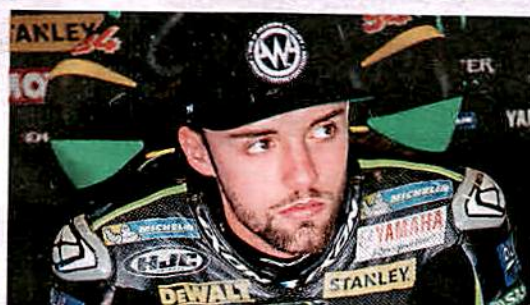
Porsche: Motorsport-Zukunft
**Steigt Porsche in
die Formel 1 ein?**

Superbike-WM Laguna Seca
**Siege für Rea
und Davies**

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



TCR International: Oschersleben
**VW-Pilot Morbidelli
holt Doppelsieg**



MotoGP: Interview mit Jonas Folger
**Folger über seine Gala
am Sachsenring**



VLN Langstreckenmeisterschaft
**Falken-Team: Erster
Sieg seit 18 Jahren!**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 GP Österreich: War es ein Frühstart oder nicht? S. 4

Formel 1 Ergebnisse und Stände nach dem GP in Spielberg S. 6

Formel 1 Force India trotz Luxusproblem wieder in der Spur S. 8

Formel 1 GP Spielberg: Aus dem Fahrerlager, Kommentar S. 10

Motorsport-Historie Was macht eigentlich Tim Schegken? S. 12

Formelsport F1-Hintergründe, Formel 2 und IndyCar S. 14

Sportwagen Falken feiert nach 18 Jahren ersten VLN-Sieg S. 16

Sportwagen Hintergründe aus WEC, IMSA und BGTS S. 18

Rallyesport Halbzeitbilanz in der WM: Dünne Luft für Ogier S. 20

Rallyesport Mögliche Personalrochade und weitere News S. 23

Tourenwagen Die ADAC TCR Germany in Oscherleben S. 24

Tourenwagen Morbidelli feiert doppelt in TCR Int. Series S. 26

Tourenwagen Neuigkeiten aus WTCC, NASCAR und Co. S. 27

Breitensport Erster deutscher Mitjet-Meister steht fest S. 28

Motorrad:

MotoGP Interview mit Sachsenring-Held Jonas Folger S. 30

Motorrad-WM Hintergründe und News aus der WM-Szene S. 33

Superbike-WM Davies und Rea Sieger in Laguna Seca S. 34

Straßensport Moto2-EM und Junior-WM in Valencia S. 37

Straßensport So liefen die IDM-Rennen in Zolder S. 38

Offroad Alles aus Langbahn, Speedway, Trial und Co. S. 40

Offroad Interview mit Stefan Everts, Flat Track und Neuigkeiten S. 42

Leserservice:

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



15 Formel 2 Spielberg: Charles Leclerc baut Meisterschaftsführung aus



40 Langbahn-Grand-Prix in Mühlendorf: Deutsche Piloten kämpfen um Titel



20 WRC-Halbzeitbilanz: Wen muss Ogier im WM-Kampf am meisten fürchten?



34

Superbike-WM in Laguna Seca:
Rea und Davies im direkten Duell

24

ADAC TCR Germany Oschersleben:
Neue Namen in der Siegerliste



KAWASAKI

ADAC TCR GERMANY

FAHRWERKS-TRICKSEREIEN

Formel-1-Ingenieure loten die Grenzen des Reglements bekanntlich gerne aus. Der neueste Streit ist um das Vorwärmen des Hydrauliköls entbrannt. Wir erklären die Hintergründe des Tricks.
Seite 14

PORSCHE IN DER FORMEL 1?

Wie geht es 2018 mit Porsche weiter? Ausstieg aus der WEC? Einstieg in die Formel E? Oder gar Formel 1? Noch im Juli sollen in Zuffenhausen die Weichen für die Zukunft gestellt werden.
Seite 18

M-SPORT WILL OGIER HALTEN

Wo fährt Rallye-Champion Sébastien Ogier in der Saison 2018? M-Sport-Chef Malcolm Wilson würde mit seiner Speerspitze gerne verlängern. Wir analysieren, wie gut die Chancen dafür stehen.
Seite 23

Die Startfrage vo

Zwei Themen bestimmten die Gespräche nach dem GP Österreich. Eines drehte sich um den Start, das andere um die Pirelli-Reifen. In unserer Analyse widmen wir uns diesen und weiteren Brennpunkten.

Von: **Andreas Haupt**

Warum war es kein Frühstart?

Der Sieger des GP Österreich sprach vom besten Start seiner Karriere. Sebastian Vettel war dagegen fassungslos. „Ich war totsicher, dass er losgefahren ist, als die Ampel noch rot war.“ Auf dem TV-Monitor erschienen die Reaktionszeiten: 0,201 Sekunden für Bottas, 0,369 für Vettel. Die Daten kamen von der FOM, also den Rechteinhabern.

Die Reaktionszeit ist in diesem Fall aber nicht entscheidend. Die Rennleitung misst über einen Transponder im Auto und über einen Bewegungssensor im Asphalt, ob ein Auto zu früh angeht oder nicht. Es gibt dabei eine Toleranz von wenigen Zentimetern. Weil ein Rennwagen schon mal etwas vorrutschen kann, sobald der Fahrer den Gang einlegt. Wie hoch genau die Toleranz ist, sagt die FIA nicht. Sonst könnten sich die Teams darauf einrichten. Beim Datenstudium kam heraus, dass sich Bottas tatsächlich zu früh bewegt hatte. Jedoch innerhalb der Toleranz, weshalb er straffrei davorkam. Es dauerte eine gute halbe Stunde, bis die Sportkommissare ihr Urteil verkündeten. Die Technik spielte zwischenzeitlich verrückt und ließ das Computernetzwerk zusammenbrechen.

Warum gab es Blasenbildung?

Vor dem Start schauten alle auf den Himmel, weil man Regen befürchtete. Während des Rennens verlagerte sich der Blick auf die Pirelli-Reifen. Je länger die Autos fahren, desto stärker bil-

deten sich Blasen auf der Reifenoberfläche. Es betraf die beiden weichsten Mischungen. Den Ultrasoft stärker als den Supersoft. Der Soft-Reifen blieb hingegen verschont. Die Topteams verzichteten trotzdem darauf. „Es war ein unglaublich schnelles Rennen, in dem die Piloten am wenigsten darauf geachtet haben, die Reifen zu schonen“, beurteilte Pirelli-Sportchef Mario Isola.

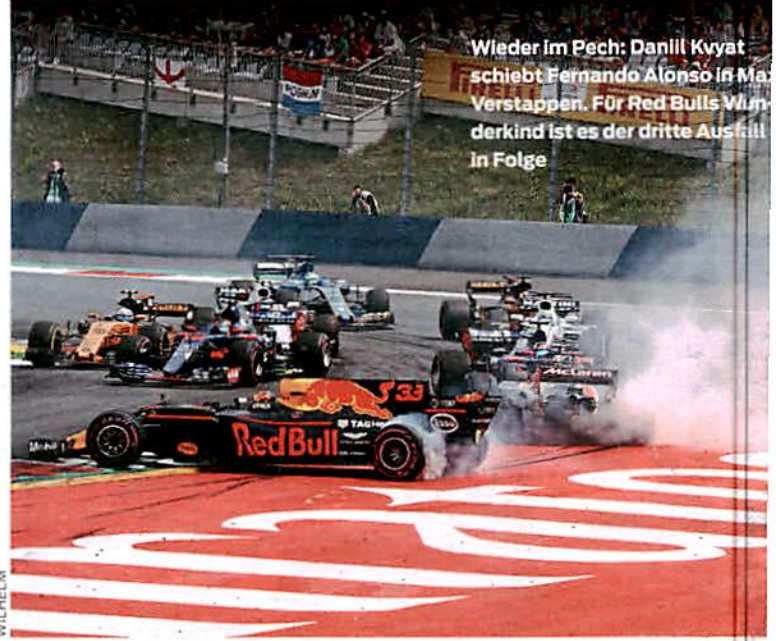
Das hohe Tempo sorgte in Kombination mit anderen Faktoren dafür, dass sich Blasen entwickelten. Erst mal wäre da die hohe Asphalttemperatur. Sie schwankte zwischen 44 und 51 Grad und war so hoch wie nie am Wochenende. Zweitens fehlte es den Teams an Erfahrungswerten. „Im Training fuhren sie maximal 25 Runden am Stück. Keiner wusste, was ab 30 oder 40 passiert.“

Auf dem Red Bull Ring verzögern die Autos vier Mal in der Runde stark. Das belastet die Vorderreifen. Für bessere Performance reizen die Teams die Sturzwerte aus. Pirelli gestattete in Spielberg maximal 3,5 Grad negativen Sturz an der Vorderachse. „Die Vorderreifen liegen dadurch auf einem schmalen Streifen auf. Die Temperaturen steigen beim Bremsen stark an. In Kombination mit dem Streckenlayout entwickeln sich vorne deshalb Blasen auf der Innenseite“, erklärt Isola.

Blasenbildung an der Vorderachse hatte Pirelli bereits in den Freien Trainings festgestellt. Hinten dagegen nicht. Bei den hinteren Walzen liegt die Problematik woanders. Aus den langsamen Kurven ist eine gute Traktion gefragt. Auf Dauer strapaziert das die Hinterreifen, die an Gummiauflage verlieren und überhitzen. Das Gummi hat an den Stellen, wo die Blasen entstehen, teilweise über 140 Grad. Normal sind um die 110. „Nach drei Runden auf den Ultrasofts hatte ich Blasen. Je länger ich fuhr, desto schlechter konnte ich in Rechtskurven einlenken“, klagte Sieger Bottas. An Performance büßten die Reifen allerdings nicht ein. Hamilton drehte in der 38. Runde auf Ultrasofts die schnellste Rennrunde. Kimi Räikkönen



Glücksmoment: Bottas gewinnt mit einem Traumstart den Sprint in die erste Kurve. Vettel muss sich verteidigen



Wieder im Pech: Daniil Kvyat schiebt Fernando Alonso in Max Verstappens. Für Red Bulls Wunderkind ist es der dritte Ausfall in Folge

h Spielberg



Besser taktiert: Die Mercedes-Strategen bringen Hamilton durch einen früheren Reifentausch an Kimi Räikkönens Ferrari vorbei

schaffte auf Ultrasofts 44 Bahnen am Stück. Ohnehin hatte Ferrari weniger Probleme als Mercedes und Red Bull.

Platz vier das Maximum für Hamilton?

Ein Getriebewechsel vor dem Wochenende zwang Lewis Hamilton um fünf Plätze zurück. Im Qualifying drehte er die drittschnellste Zeit, weshalb er von der achten Position startete. Mercedes setzte seinen dreifachen Weltmeister im Gegensatz zu den Vordermännern auf Supersoft-Reifen für den Start.

Im Rennen erwischte Hamilton in der Anfangsphase den Force India von Sergio Perez und den HaasF1 von Romain Grosjean. An Räikkönen biss er sich für 13 Runden die Zähne aus. Mercedes löste das Problem, indem man den Fahrer früher an die Box lotste. „Der Supersoft gab uns die strategische Möglichkeit, einen Undercut oder Overcut zu machen“, sagte Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff. Undercut bedeutet früherer, Overcut späterer Reifentausch.

Die Strategen warteten bis zur 31. Runde. Da war Grosjean aus dem Boxenstoppfenster gefallen. Ferrari verschlief den Moment. „Ferrari hat uns eine Möglichkeit geschenkt, wir sagten Danke. Wir wollten nicht weiter kostbare Zeit verlieren.“ Bei Mercedes vermutete man, dass Ferrari Räikkönen mal wieder opferte, damit für Hamilton eine Lücke zu den ersten drei aufklaffte. Der Finne quälte sich übrigens mit seinem Display ab, das ihm die Ansicht bestimmter Fahrzeugeinstellungen verweigerte. Ferrari versuchte vergeblich, Anweisungen für einen Neustart zu geben.

In der Schlussphase hätte Hamilton beinahe noch Ricciardo das Podest weggenommen. Ein Fehler des Australiers in Kurve eins eröffnete Hamilton eine Chance. Ricciardo verteidigte sich zwei Mal. Zuerst in Kurve drei, dann in Kurve vier. „Wir hatten deutlich mehr Toppespeed. Aber das Rundenzeiten-Delta

hat nicht gereicht, um Ricciardo ohne einen weiteren Fehler zu überholen. Wir konnten nicht in der schnellen Kurve neun am Red Bull dranbleiben. Sie hatten wirklich ein sauschnelles Auto.“

Hamilton kreuzte als Vierter den Zielstrich. Es war das Maximum, was die Strategen ohne ein Safety Car, Regen oder sonstige Zwischenfälle vor dem GP errechneten hatten. „Es war maximale Schadensbegrenzung. Als ich an Kimi vorbei war, lag ich bereits 14 Sekunden hinter Valtteri. Im Ziel waren es sieben. Ich war der schnellste Mann“, meinte Hamilton.

Wie kam es zur Startkollision?

Max Verstappen verhungerte auf den ersten Metern. Ein Kupplungsproblem lähmte den RB13. „Ich wusste schon in der Einführungsrunde, dass etwas nicht stimmt. Am Start selbst ging der Motor in den Anti-Stall-Modus, um nicht abzusterven.“ Die Gegner schossen rechts und links vorbei. Keiner traf ihn, bis in der ersten Kurve Fernando Alonso. Der Spanier trug allerdings keine Schuld. Der Übeltäter war mit Daniil Kvyat im Toro Rosso schnell gefunden.

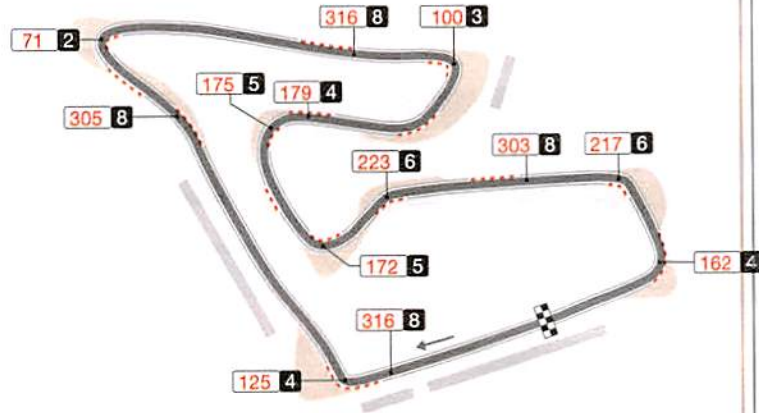
Mit qualmenden Vorderreifen schoss der Toro Rosso STR12 mit der Startnummer 26 zunächst in den McLaren und drückte diesen in Verstappen. Für Red Bulls Wunderknaben und Alonso war das Rennen beendet. Durch den Zusammenstoß brach am Red Bull ein Lager in der Kupplung.

Kvyat rechtfertigte sein ungestümes Manöver so: „Ich hatte einen guten Start, und musste dann plötzlich meinem Teamkollegen ausweichen. Ich konnte nicht wirklich viel vor mir erkennen. Alonso reagierte auf Verstappens Problem. Er hat es gesehen, ich nicht. Als er verlangsamte, verlor ich meine Referenzpunkte. Ich konnte den Unfall nicht mehr verhindern.“ Die Sportkommissare um Mika Salo strafen den Unfallpiloten mit einer Durchfahrtsstrafe ab. ■

GP ÖSTERREICH: 9. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	4,318 km
Runden:	71
Distanz:	306,452 km
Zuschauer:	65 000
Wetter:	29 Grad
Topspeed Qualifikation:	328,1 km/h (Hamilton)
Topspeed Rennen:	328,8 km/h (Hamilton)
Gangwechsel/Runde:	42
Vollgasanteil:	73% (760 m = 10,0 s)
Benzinverbrauch/Runde:	2,01 Liter
Führungswechsel:	2



STARTAUFGSTELLUNG

1. Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.04,251 min	
2. Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.04,293 min	
3. Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.04,779 min	
4. Daniel Ricciardo, AUS	3
Red Bull-Renault, 1.04,896 min	
5. Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Renault, 1.04,983 min	
6. Romain Grosjean, F	8
HaasFI-Ferrari, 1.05,480 min	
7. Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.05,605 min	
8. Lewis Hamilton, GB ¹⁾	44
Mercedes, 1.04,424 min	
9. Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1.05,674 min	
10. Carlos Sainz, E	55
Toro Rosso-Renault, 1.05,726 min	
11. Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.05,597 min	
12. Fernando Alonso, E	14
McLaren-Honda, 1.05,602 min	
13. Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Honda, 1.05,741 min	
14. Daniil Kvyat, RUS	26
Toro Rosso-Renault, 1.05,884 min	
15. Kevin Magnussen, DK	20
HaasFI-Ferrari, 1.06,143 min	
16. Jolyon Palmer, GB	30
Renault, 1.06,345 min	
17. Felipe Massa, BR	19
Williams-Mercedes, 1.06,534 min	
18. Lance Stroll, CDN	18
Williams-Mercedes, 1.06,608 min	
19. Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1.06,857	
20. Pascal Wehrlein, D	94
Sauber-Ferrari, 1.07,011	

¹⁾ Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsels
Startnummer

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Bottas	71/69 ²⁾	1:21.48,523 min = 224,757 km/h	us/ss	1 (22,387 s)	1.07,847 min
2. Vettel	71	+ 0,658 s	us/ss	1 (21,750 s)	1.07,496 min
3. Ricciardo	71	+ 6,012 s	us/ss	1 (21,713 sn)	1.07,442 min
4. Hamilton	71	+ 7,430 s	ss/us	1 (20,761 s)	1.07,411 min
5. Räikkönen	71/2	+ 20,370 s	us/ss	1 (21,662 s)	1.07,486 min
6. Grosjean	71	+ 1,13,160 min	us/ss	1 (22,026 s)	1.08,590 min
7. Pérez	70		us/ss	1 (22,030 s)	1.08,470 min
8. Ocon	70		us/ss	1 (22,176 s)	1.08,659 min
9. Massa	70		s/us	1 (20,977 s)	1.08,419 min
10. Stroll	70		ss/us	1 (21,332 s)	1.08,777 min
11. Palmer	70		s/us	1 (22,233 s)	1.08,652 min
12. Vandoorne	70		us/ss/DT	2 (37,920 s)	1.08,422 min
13. Hülkenberg	70		ss/s	1 (21,977 s)	1.09,043 min
14. Wehrlein	70		ss/us	1 (22,414 s)	1.09,241 min
15. Ericsson	69		us/ss	1 (22,399 s)	1.09,284 min
16. Kvyat	68		us/s/DT/us	3 (112,020 min)	1.08,061 min
17. Sainz	44	Motor (P14)	us/ss	-	1.09,150 min
18. Magnussen	29	Hydraulik (P 16)	ss	-	1.10,402 min
19. Alonso	1	Unfall (P 19)	us	-	-
20. Verstappen	0	Unfall (P 10)	us	-	-

FAHRER-WM

1. Vettel	3*	171 Punkte
2. Hamilton	3	151 Punkte
3. Bottas	2	136 Punkte
4. Ricciardo	1	107 Punkte
5. Räikkönen		83 Punkte
6. Pérez		50 Punkte
7. Verstappen		45 Punkte
8. Ocon		39 Punkte
9. Sainz		29 Punkte
10. Massa		22 Punkte
11. Stroll		18 Punkte
12. Hülkenberg		18 Punkte
13. Grosjean		18 Punkte
14. Magnussen		11 Punkte
15. Wehrlein		5 Punkte
16. Kvyat		4 Punkte
17. Alonso		2 Punkte

*Anzahl Siege

¹⁾ Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; ²⁾ Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**; ³⁾ Zehn Sekunden addiert; ⁴⁾ Fünf Sekunden addiert

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	5:4
Vettel – Räikkönen	7:2
Ricciardo – Verstappen	4:5
Alonso – Vandoorne	8:0
Vandoorne – Button	1:0
Massa – Stroll	8:1
Pérez – Ocon	8:1
Sainz – Kvyat	4:5
Grosjean – Magnussen	5:4
Hülkenberg – Palmer	9:0
Ericsson – Wehrlein	2:5
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	5*	287 Punkte
2. Ferrari	3	254 Punkte
3. Red Bull-Renault	1	152 Punkte
4. Force India-Mercedes		89 Punkte
5. Williams-Mercedes		40 Punkte
6. Toro Rosso-Renault		33 Punkte
7. HaasFI-Ferrari		29 Punkte
8. Renault		18 Punkte
9. Sauber-Ferrari		5 Punkte
10. McLaren-Honda		2 Punkte

GP ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:05,975 min	38
2. Max Verstappen	Red Bull	+0,190 s	23
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,370 s	35
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,449 s	28
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,645 s	32
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,873 s	24
7. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,308 s	31
8. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+1,462 s	31
9. Fernando Alonso	McLaren	+1,535 s	28
10. Esteban Ocon	Force India	+1,536 s	39
11. Felipe Massa	Williams	+1,575 s	29
12. Kevin Magnussen	Haas FI	+1,619 s	30
13. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,658 s	32
14. Jolyon Palmer	Renault	+1,674 s	31
15. Lance Stroll	Williams	+2,066 s	35
16. Romain Grosjean	Haas FI	+2,099 s	20
17. Sergey Sirotkin	Renault	+2,611 s	27
18. Alfonso Celis	Force India	+3,305 s	15
19. Pascal Wehrlein	Sauber	+3,348 s	29
20. Marcus Ericsson	Sauber	+4,878 s	12

GP ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:05,092 min	18
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,269 s	21
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,423 s	19
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,519 s	19
5. Max Verstappen	Red Bull	+0,692 s	24
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,804 s	29
7. Kevin Magnussen	Haas FI	+0,844 s	21
8. Romain Grosjean	Haas FI	+0,923 s	22
9. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+1,187 s	28
10. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,192 s	19
11. Esteban Ocon	Force India	+1,282 s	26
12. Nico Hülkenberg	Renault	+1,471 s	18
13. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,486 s	18
14. Jolyon Palmer	Renault	+1,503 s	22
15. Fernando Alonso	McLaren	+1,507 s	20
16. Lance Stroll	Williams	+1,684 s	22
17. Felipe Massa	Williams	+1,773 s	24
18. Sergio Pérez	Force India	+1,783 s	28
19. Marcus Ericsson	Sauber	+2,286 s	21
20. Pascal Wehrlein	Sauber	+2,376 s	25

GP ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:05,483 min	30
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,147 s	50
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,216 s	41
4. Max Verstappen	Red Bull	+0,349 s	33
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,390 s	27
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,661 s	54
7. Kevin Magnussen	Haas FI	+1,108 s	43
8. Fernando Alonso	McLaren	+1,249 s	27
9. Nico Hülkenberg	Renault	+1,252 s	42
10. Romain Grosjean	Haas FI	+1,280 s	52
11. Esteban Ocon	Force India	+1,366 s	50
12. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,376 s	37
13. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+1,423 s	34
14. Felipe Massa	Williams	+1,582 s	50
15. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,617 s	24
16. Lance Stroll	Williams	+1,985 s	46
17. Sergio Pérez	Force India	+2,026 s	41
18. Jolyon Palmer	Renault	+2,140 s	7
19. Pascal Wehrlein	Sauber	+3,299 s	49
20. Marcus Ericsson	Sauber	+3,387 s	51

STATISTIK DES WOCHENENDES

0,511

Sekunden war Lewis Hamilton in seiner schnellsten Rennrunde besser als ein Jahr zuvor bei seiner Pole-Position. Die Ultrasoft-Reifen des Mercedes-Piloten hatten bereits 38 Runden auf der Lauffläche, als er mit 1.07,411 Minuten die schnellste Runde des Rennens fuhr. Seine Trainingsbestzeit 2016 stand bei 1.07,922 Minuten. In diesem Jahr fuhr Valtteri Bottas für die Pole-Position eine Zeit von 1.04,251 Minuten. Also 3,7-Sekunden besser als im Vorjahr. Prozentual war es gegenüber dem Vorjahr die größte Steigerung. Was auch an dem Asphalt lag, der nach seiner Premiere 2016 um ein Jahr gealtert war. Das begünstigt den Grip. Im Gegensatz zu vielen anderen Rennstrecken nahm der Red Bull Ring ungewöhnlich viel Reifengummi auf. Auch das erhöht die Haftung.



WILHELM

Hamilton drehte in Österreich die schnellste Rennrunde

FAHRERNOTEN

-  **09/10** \varnothing 8,44
Lewis Hamilton
Mercedes AMG FI
-  **10/10** \varnothing 7,67
Valtteri Bottas
Mercedes AMG FI
-  **06/10** \varnothing 8,11
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **10/10** \varnothing 7,67
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **09/10** \varnothing 8,56
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **06/10** \varnothing 6,78
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **08/10** \varnothing 7,67
Sergio Pérez
Force India
-  **07/10** \varnothing 6,78
Esteban Ocon
Force India
-  **07/10** \varnothing 7,11
Felipe Massa
Williams FI
-  **07/10** \varnothing 5,89
Lance Stroll
Williams FI
-  **07/10** \varnothing 8,50
Fernando Alonso
McLaren FI
-  **06/10** \varnothing 4,89
Stoffel Vandoorne
McLaren FI
-  **06/10** \varnothing 6,89
Carlos Sainz
Scuderia Toro Rosso
-  **03/10** \varnothing 5,89
Daniil Kvyat
Scuderia Toro Rosso
-  **09/10** \varnothing 6,56
Romain Grosjean
Haas FI Team
-  **06/10** \varnothing 5,78
Kevin Magnussen
Haas FI Team
-  **06/10** \varnothing 7,00
Nico Hülkenberg
Renault FI
-  **08/10** \varnothing 4,11
Jolyon Palmer
Renault FI
-  **04/10** \varnothing 5,44
Marcus Ericsson
Sauber FI Team
-  **07/10** \varnothing 6,86
Pascal Wehrlein
Sauber FI Team

ZITAT DES RENNENS

»SAINZ UND VERSTAPPEN SIND LANGSAM VOM START WEGGEKOMMEN. ALONSO HAT AUF VERSTAPPENS PROBLEM REAGIERT. ER SAH, WAS ICH NICHT SEHEN KONNTE. SO HABE ICH MEINEN BREMSPUNKT VERPASST«

Daniil Kvyat

Das Luxusproblem



Respektabstand: Pérez und Ocon folgen Hamilton. Brav von einander getrennt

Force India ist wieder in der Spur. Sergio Pérez und Esteban Ocon räumten beim GP Österreich zehn Punkte ab. Doch Freunde werden die beiden nicht mehr.

Von: **Michael Schmidt**

Force India kann sich nicht mehr verstecken. Der WM-Vierte des Vorjahres steht unter Beobachtung, seitdem auch der letzte begriffen hat, dass die Truppe aus Silverstone der Effizienz-Weltmeister ist. Force India ist nach neun Rennen schon wieder auf dem besten Weg, den vierten Platz zu vertei-

digen. Der Vorsprung auf Williams beträgt 49 Punkte. Force India hat siebenmal mit beiden Autos gepunktet, einmal mit einem Fahrer und nur einmal gar nicht. Mit der Nullrunde in Monte Carlo war etwas Sand ins Getriebe geraten. „Jetzt sind wir wieder in der Spur. In Spielberg haben wir das Maximum aus unseren Möglichkeiten gemacht und uns die sieben Punkte zurückgeholt, die wir Williams in Baku geschenkt haben“, stellt Teammanager Andy Stevenson erleichtert fest.

In Montreal und Baku wurde Force India mit Problemen konfrontiert, die man sonst nur von den Topteams kennt. Die Fahrer gerieten sich in die Haare. Beim GP Kanada hätte sich Esteban

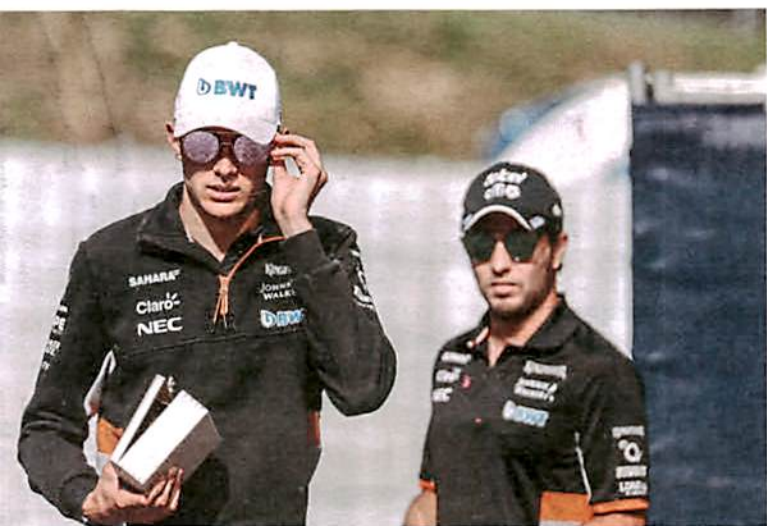
Ocon eine deutlichere Anweisung an Sergio Pérez gewünscht, weil er der Meinung war, er könne mit 13 Runden frischeren Reifen noch Daniel Ricciardo vom dritten Platz stoßen. Das Team sprach nur eine Empfehlung aus, und Pérez weigerte sich, Platz für den Teamkollegen zu machen.

Teamduell eskaliert

Pérez ist ein Alphatier. Er hat längst begriffen, dass dieser Ocon immer frecher versucht, in seinem Revier zu wildern. Und das nach nur neun Rennen bei Force India und 18 GP-Starts überhaupt. Rennfahrer spüren, wenn vom Teamkollegen Gefahr droht. In Baku eskalierte das teaminterne Duell. Erst rempelte Pérez den Franzosen an, dann wurde er

selbst in die Mauer geschickt. Aus einem möglichen zweiten und dritten Platz wurde ein sechster Rang von Ocon. Der Übeltäter konnte nach einem Reifenwechsel weiterfahren. „Es hätten 33 Punkte sein können. Stattdessen gab es nur 8 Zähler“, bedauerte Teamchef Bob Fernley.

Force India zitierte seine Fahrer getrennt in die Fabrik. Zuerst Ocon, dann Pérez. Der Mexikaner hatte sich nach Baku einen Heimaturlaub genehmigt. Beide Fahrer bekamen am Firmensitz in Silverstone die gleichen Videos vorgespielt und die gleichen Daten präsentiert. Ergebnis: Pérez war an der ersten Kollision schuld, weil er sich zu hart verteidigt hatte. „Nicht anders als gegen Verstappen, und da war es



Getrennte Wege: Ocon macht Pérez die Position streitig



Ärger in Montreal: Pérez lässt Ocon nicht vorbeigehen



Fernley und Szafranauer erwarten von den Fahrern mehr Disziplin

okay“, brummte Pérez. Die Schuldfrage der zweiten Karambolage wurde mit 60:40 für Ocon bewertet. Das erklärt den Fahrern: „Wir wollen nicht, dass sich der eine gegen den anderen mit Radkontakt verteidigt. Und es ist inakzeptabel, wenn der eine dem anderen nicht genug Platz lässt.“

Pérez sah es auch nach Unfallanalyse anders. „Der Unfall geht zu 100 Prozent auf das Konto von Ocon. Er war ja schon an mir vorbei. Warum schiebt er mich dann noch in die Mauer?“ Dann legte der Mexikaner nach: „Ich hatte schon viele Teamkollegen. Die Zweikämpfe waren immer hart. Aber so weit wie Esteban ist noch nie einer gegangen. Er muss verstehen, dass man sich im Duell nicht ins

Auto fährt. Dabei kann er auch sein eigenes Rennen ruinieren. Ich weiß ja nicht, wie er in den kleineren Formeln gefahren ist. Irgendwie versteht er nicht, was Rennfahren bedeutet.“

Ocon ließ sich durch die Provokation seines älteren Kollegen nicht einschüchtern. Er zahlte mit gleicher Münze zurück: „Ich habe mehr Titel gewonnen als Pérez und bin über 40 Rennen in Folge nicht ausgefallen. Damit sollte ich wissen, wie man Rennen fährt. An dem Unfall waren wir beide zu 50 Prozent schuld.“ Sportdirektor Otmar Szafranauer sieht das Wortgeplänkel seiner Piloten gelassen: „Kein Rennfahrer gibt freiwillig zu, dass er Schuld hat. Die beiden wissen, was wir von ihnen ver-



Die Standpauke zeigte Wirkung. Pérez und Ocon blieben sich in Spielberg fern, obwohl beim Start nur Hamilton als Puffer dazwischen stand.

langen. Sie sind intelligent genug, das einzuhalten.“

Genau genommen ist es ein Luxusproblem, das Force India umtreibt. Der indische Rennstall, der 2018 vielleicht in Force One umgetauft wird, hat eine der besten Fahrerpaarungen im Feld. Und das in einer Phase, in der es auf allen Gebieten aufwärtsgeht. Dank Hauptsponsor BWT ist das Budget gegenüber dem Vorjahr um zehn Prozent gestiegen. Von 106 auf 117 Millionen Euro. „Damit können wir uns alle Upgrades leisten und sie auch pünktlich an den Start bringen. Den Rest investieren wir in Bereiche, die uns Vorteile bringen werden“, verrät Szafranauer. Das sind zum Beispiel neue Fertigungsmaschinen, die mehr Eigenproduktion in den Bereichen erlaubt, in denen schnelles Reagieren wichtig ist. Zum Beispiel bei Flügel- und Aufhängungskomponenten. Und man will im Rahmen der erlaubten Windkanalzeit mehr Versuche fahren. „Das geht nur, wenn du für bestimmte Messungen weniger Zeit benötigst“, erklärt Technikchef Andy Green.

Gute Trefferquote

Force India hat seit Saisonbeginn eine Sekunde gewonnen. „Im letzten Jahr war es nach neun Rennen die Hälfte.“ Die Frequenz ist fast so hoch wie bei den Topteams. Und meistens trifft Force India mit seinen Ausbaustufen ins Schwarze. „Die Korrelationsprobleme vom Beginn der Saison haben wir im Griff.“ In Spielberg gab es Detailänderungen im Bereich der Spiegel, des Heckflügels und der Bremsbelüftungen. Vor den Spiegeln wurden zwei Finnen montiert. Für Silverstone ist ein großes Upgrade geplant. Ein neuer Frontflügel und modifizierte Leitbleche sollen den Abstand zu den Topteams verringern.

Ocon sieht Force India von den Rundenzeiten auf einem Niveau mit Williams. „Wir sind aber im Rennen konstanter. Der Rückstand auf Red Bull schwankt je nach Rennstrecke.“ Pérez bringt das Kräfteverhältnis an der Spitze auf die einfache Formel: „Auf eine Runde ist der Williams schneller, über die Distanz wir.“ Nicht in Spielberg. Da kamen die Williams erst im Rennen auf Speed. Force India kratzte gerade noch vor der Qualifikation die Kurve. Nur der HaasF1 von Romain Grosjean war für Pérez und Ocon zu schnell. Eine Eintagsfliege, glaubt man im Lager des WM-Vierten.

Die Standpauke zeigte Wirkung. Pérez und Ocon blieben sich in Spielberg fern, obwohl in der Startaufstellung nur Lewis Hamilton als Puffer zwischen den beiden rosaroten Autos stand. Pérez verlor in der ersten Kurve zwei Plätze an Ocon und Hamilton und holte sich die beiden Positionen in Kurve 3 wieder zurück. „Ich wurde neben Lewis eingeklemmt. Da fiel mir beim Beschleunigen die Drehzahl in den Keller“, fluchte Ocon, der sich gleich noch eine kleine Teamkritik erlaubte: „Das Timing des Boxenstopps war nicht optimal. Nur so konnte Massa so stark aufschließen.“

Der 20-jährige Franzose ist bei Force India drei Jahre unter Vertrag. Der Kontrakt mit Pérez wird jedes Jahr neu verhandelt. Auch in diesem Jahr schießt der 27-jährige Mexikaner wieder Richtung Ferrari, macht sich aber nur begrenzte Hoffnungen: „Bei Ferrari weißt du nie, was sie vorhaben. Immer wenn du glaubst, du hast eine Chance, nehmen sie einen anderen.“

Pérez verfolgt mit Interesse auch die Fortschritte bei Renault, wo sein Ex-Kollege Nico Hülkenberg untergekommen ist. Der Sechste der WM-Wertung ist in einer komfortablen Situation. Bei Force India kann er immer bleiben: „Da weißt du, was du bekommst. Es ist ein Team, das aus wenig viel macht.“ Szafranauer bestätigt: „Kein Team holt mit so wenig Geld so viele WM-Punkte wie wir.“ Das soll auch so bleiben. Der Vertrag mit Motorenpartner Mercedes läuft bis 2020. „Und das ist die halbe Miete zum Erfolg“, lobt Green. „Du weißt, dass du für dein Geld ein Stück Technik bekommst, das funktioniert. Unter dem Strich ist es immer noch der beste Motor der Formel 1.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ANGST VOR TERROR

Es war das bestgehütete Geheimnis der Formel 1. Seit Mai haben die neuen Formel-1-Chefs an dem größten Show-Event der Formel-1-Geschichte gearbeitet. Mitten in London. Alle Teams wurden verpflichtet, je ein Auto und beide Fahrer bereitzustellen. Neben Demo-Fahrten rund um den Trafalgar Square gab es vier Tage vor dem GP England Autogrammstunden, Interviews und Lehrstücke über Formel-1-Technik. Der Eintritt war frei. Aus Angst vor Terroranschlägen wurde die Veranstaltung erst 24 Stunden zuvor angekündigt. Wenn die „Formel 1 zum Anfassen“ ein Erfolg ist, wird das Event in Austin wiederholt.

MEHR ZEIT FÜR ALONSO

Fernando Alonso hat seine Zukunftsentscheidung um einen Monat verschoben. Der Spanier gibt sich jetzt bis zum Oktober Zeit. Alonso weiß, dass sich bei den Topteams nur ein Platz öffnet, wenn dort etwas Unerwartetes passiert. Deshalb will er sich nicht zu früh festlegen. Bis Oktober hat er auch ein besseres

Bild, ob Honda die Kurve kriegt, oder ob McLaren doch noch den Motorenpartner wechselt. Und er kann besser abschätzen, wie es bei Renault weitergeht. Eines stellt Alonso klar: „Ich fahre 2018 nicht mehr um Platz 10.“



Alonso schiebt Entscheidung auf

LIEBER STRAFE ALS REDEN

Der GP Aserbaidzhan lief für Max Verstappen unter dem Motto: Außer Spesen nichts gewesen. Zuerst fiel der Holländer mit einem Motorschaden aus, dann büßte ihn die FIA mit 25 000 Euro, weil er nicht bei den TV-Interviews erschien. Verstappen war das egal: „Ich kenne mich. Wenn ich sauer bin, sage ich Dinge, die ich

später bereue. Deshalb bin ich lieber in mein Hotelzimmer und habe mir dort den Grand Prix am Fernseher angeschaut.“

TEST FÜR ÖSTERREICHER

Österreich nimmt einen neuen Anlauf in die Formel 1. Nach dem GP Ungarn darf DTM-Fahrer Lukas Auer einen Force India auf dem Hungaroring testen. Am 24. Oktober lässt Renault René Binder in einem Lotus E20 in Paul Ricard fahren.

WAS IST MIT SASSI?

Italienische Medien hatten berichtet, dass Lorenzo Sassi nicht mehr Motorenchef von Ferrari ist. Es heißt, der Italiener soll künftig bei Fiat-Chrysler in der Serienproduktion mitwirken und sich um die Hybridisierung kümmern. Was sagt Ferrari? „Kein Kommentar. Aktuell ist er noch in seiner Position. Es kann aber sein, dass wir irgendwann unsere Struktur ändern.“

KEINE MERCEDES-WERBUNG

In den vergangenen drei Jahren hatte Mercedes Red Bull mit

etwas provokativen Werbungen geärgert. 2017 verzichteten die Silberpfeile darauf, die Plakatwände zuzukleistern. „Sie machen hier so eine starke Veranstaltung. Es ist deren Show“, sagte Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff.

EIN TAG AUF DER TRIBÜNE

Nico Hülkenberg machte in Baku eine neue Erfahrung. Nach seinem Ausfall war es nicht möglich, zurück ins Fahrerlager zu gelangen. Alle Wege ins Innere der Strecke waren gesperrt. „Da habe ich mich in Kurve 10 auf eine Tribüne gesetzt und die letzten 20 Runden von dort geschaut. Kvyat saß auf der anderen Seite der Strecke. Er kam auch nicht weg.“



Hülkenberg wurde in Spielberg 13.

KOMMENTAR

Sie haben richtig gelesen. Es geht schon wieder um Lewis Hamilton und Sebastian Vettel. Zum zweiten Mal in 14 Tagen. Doch der Baku-Skandal hat die Formel 1 auch zwei Wochen lang in Atem gehalten. Und er hat die Fans bewegt. Das zeigen die Klicks und Kommentare im Internet. Selten wurde ein Thema so heiß diskutiert wie Vettels Erziehungsmaßnahme nach dem vermeintlichen Bremstest, der keiner war. Den einen war die Strafe zu gering, den anderen zu hoch. Das Nachspiel in Paris hat viele enttäuscht. Viel Lärm um nichts. Nicht ganz. Man muss nur zwischen den Zeilen lesen. Das war die dunkelgelbe Karte für Vettel. Wenn er sich in nächster Zeit die geringste Undiszipliniertheit leistet, dann wird ihn FIA-Präsident Jean Todt nicht mehr schützen können. Dann schaut er ein Rennen lang zu. Es war



Kopf an Kopf: Hamilton und Vettel mit Magnussen als Puffer

gut, dass ihm die FIA eine allerletzte Verwarnung gab. Hätte sie dem Ferrari-Piloten die Punkte von Baku entzogen oder ihn für ein anderes Rennen gesperrt, dann hätte uns das bis ins Finale verfolgt. Man stelle sich nur vor, Hamilton gewinnt die Weltmeisterschaft mit einem einstelligen Punktevorsprung. Dann werden

die Vettel-Fans sagen, dass die WM damals am 3. Juli in den Hinterzimmern der FIA entschieden worden ist. Vettel hat auch so 12 Punkte verloren. Genug für ein Vergehen, das weniger schlimm war, als es von vielen gemacht wurde. Der Vergleich mit dem Radfahrer Peter Sagan, der wegen eines Remplers gegen

Mark Cavendish von der Tour de France ausgeschlossen wurde, hinkt. Sagans Aktion beim Zielsprint hätte für Cavendish mit bösen Verletzungen enden können. Da hätte Vettel dem Mercedes schon bei Tempo 300 gegen die Reifen fahren müssen. So war es nur ein unvernünftiges Foul, das von einer falschen Annahme ausging. Kollegen wie Max Verstappen, Daniel Ricciardo oder Fernando Alonso sehen es genauso. Ihr Tenor: Erst wollt ihr, dass wir Emotionen zeigen, dann beschwert ihr euch, wenn einem der Gaul durchgeht. Ohne das wäre es langweilig.



Michael Schmidt Redakteur

Ihre Meinung: Was halten Sie von Stallregie? Schreiben Sie uns an msa-lesertribune@motorpresse.de

Tanken oder Shoppen?

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus Einkaufsgutschein gratis dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen, Best.-Nr. 1625268 verschenken, Best.-Nr. 1625269
Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

- Amazon.de Gutschein 30 € JET Tank- und Warengutschein 30 €
 BestChoice Einkaufsgutschein 30 €
 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, Redale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit Ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvp.de widerrufen.

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

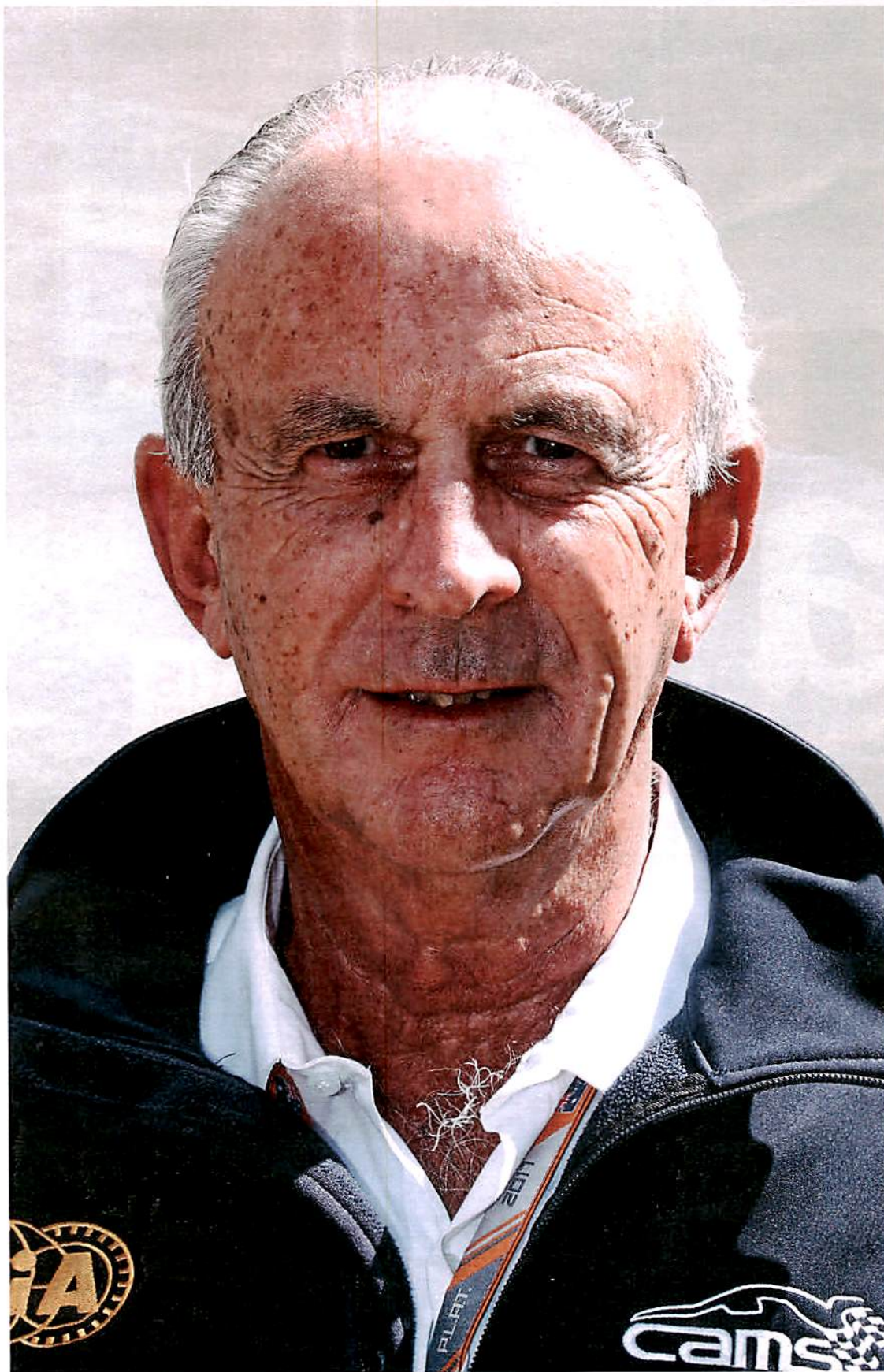
Name, Vorname		Gewünschter Bieferungszeitpunkt ab:	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

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

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo

„Ich hatte nie einen schweren Unfall“



Tim Schenken fuhr in einer gefährlichen Zeit, doch der Australier hatte nie einen schweren Unfall. Seine Formel-1-Karriere geriet ins Stocken, weil er sich für das falsche Team entschied. Trotzdem bedauert Schenken nichts. Im Gegenteil: Er hat sein ganzes Leben im Motorsport verbracht.

Von: **Michael Schmidt**

Zu Beginn das Fazit – Tim Schenken zieht es mit einem Lächeln im Gesicht: „Ich habe Glück gehabt.“ Nicht nur, weil er den Rennsport überlebt hat zu einer Zeit, in der dieser noch gefährlich war. Mehr noch, weil Schenken auch im Alter von 73 Jahren ein Teil der Szene ist und immer noch davon lebt: „Ich hatte das Glück, mein ganzes Leben im Rennsport zu arbeiten. Ich habe ja nichts anderes gelernt.“

Es war eine kurze Karriere, die mit Bergrennen in Australien begann und die ihn 1965 auf einem wochenlangen Schiffstransport nach Southampton brachte. Schenken stellte sich sofort der Fachzeitschrift „Autosport“ vor und bat sie um eine kleine Notiz, dass gerade der australische Bergmeister in England angekommen und bereit für Angebote sei. „Ich wartete darauf, dass mein Telefon klingelt, aber irgendwie hatten wohl alle etwas anderes zu tun ...“

Schenken begann als Mechaniker und Aushilfsrennfahrer, bis ein gewisser Selwyn Hayward ihn einen ausrangierten Merlyn in der britischen Formel-Ford-Meisterschaft fahren ließ. Das war der Durchbruch. 1968 bestritt der schlaksige Kerl aus Down Under 36 Rennen in der Formel Ford und der Formel 3 und räumte 36 Pokale ab. Zwei Jahre später saß er in einem Formel 1. Nach dem tödlichen Unfall von Piers Courage in Zandvoort nahm Schenken seinen ganzen Mut zusammen und bewarb sich bei Frank Williams für den vakanten Platz. Er fuhr vier Rennen mit dem de Tomaso, wechselte dann 1971 zu Brabham, wo er neben Graham Hill den ein Jahr alten BT33 fahren durfte. Nachdem ihm ein Motorplatzer



Ein Team bei Surtees 1972: Schenken, Hailwood

in Paul Ricard einen dritten Platz raubte und ein Getriebebeschaden in Silverstone den zweiten, kam in Zeltweg die große Stunde. Schenken kletterte als Dritter auf das Podium und ist damit bis heute neben Jack Brabham, Alan Jones, Mark Webber und Daniel Ricciardo einer von nur fünf Australiern, denen das gelang.

Bernies Angebot abgelehnt

Dem guten Einstand mit fünf WM-Punkten bei Brabham folgte eine Fehlentscheidung, die rückblickend seine Formel 1-Karriere beendete: „Bernie Ecclestone hatte Brabham gekauft, und er wollte, dass ich zwei Jahre für ihn unterschreibe. Ich war etwas in Sorge, dass Brabham den Anschluss verpasst. Bernie war ja ein Newcomer. Es kursierten viele komische Geschichten um ihn. Ich wollte nur einen Einjahresvertrag. Das hat er abgelehnt. Dann kam aus heiterem Himmel das Angebot von Surtees um die Ecke. Es hat sich leider nicht ausgezahlt.“ Schenken rieb sich an dem Ex-Champion, der jetzt sein Chef war, auf. „John wusste alles besser, er mischte sich überall ein.“ Nach einem Jahr trennten sich die Wege von Surtees und Schenken wieder.

Danach bekam der Australier nur noch Fallobst. Einen ISO-Williams 1973, einen Trojan 1974. Ein Ferrari-Vertrag hielt Schenken über Wasser. Zusammen mit seinem Kumpel Ronnie Peterson nahm der Australier an der Sportwagen-WM teil und gewann 1972 die 1000-Kilometer-Rennen von Buenos Aires und am Nürburgring. An eines erinnert sich Schenken noch genau: Für neun Einsätze gab es 18000 Pfund, ein Heidengeld für die damalige Zeit. „Das Haus, das ich mir zusammen mit Howden Ganley in Maidenhead gekauft hatte, kostete nicht mal die Hälfte.“

Kein Blick zurück im Zorn? „Du triffst deine Entscheidungen und zu dem Zeitpunkt waren sie richtig. Ich würde nichts ändern.“

Bei Jaguar und in der Deutschen Rennsportmeisterschaft bei Georg Loos klang die Karriere aus. „Ich habe einfach das Interesse verloren. Nachdem ich mein Formel-1-Cockpit verloren hatte, war ich nicht mehr der gleiche Rennfahrer. Dann habe ich geheiratet und bekam einen Sohn. Langsam nahm mich mein Hobby, Rennautos zu bauen, immer mehr unter Beschlag. Als ich aufhörte, war ich happy.“ Heute blickt der CAMS-Funktionär auf einen Tim Schenken zurück, der ihm fremd vorkommt. „Wenn ich mir vor Augen halte, wer damals mit mir gefahren und heute nicht mehr am Leben ist, dann ist das zum Fürchten. Ich hatte nie einen schweren Unfall. Ein paar Überschläge ja, aber nie habe ich mir etwas gebrochen. Vielleicht bin ich nicht schnell genug gefahren. Das war mein Glück.“

Zurück nach Australien

Schenken fiel nie in ein schwarzes Loch: „Ich hatte meine Tiga-Rennautos für die Formel 3 und die Formel 2. Mein Leben war weiter aufregend, nur eben auf der anderen Seite der Boxengasse.“ Tiga war eine Wortschöpfung, die aus Schenkens Vornamen Tim und Ganleys Nachnamen entstand. „Ein Typ von Brabham wollte Formel-Ford-Autos einsetzen und kam mit seinem Vorschlag zu mir. Ich hatte vom Geschäftsleben keine Ahnung und rief Howden an. Einen Tag später hat er geantwortet: Das ist eine gute Idee, aber warum machen wir beide das nicht selbst?“

Auch die Zeit als Teamchef war kein Zuckerschlecken. „Mit den richtigen Fahrern hat es Spaß gemacht. Leider hatten wir oft Bezahlfahrer. Anfang 1980

DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geb.: 26. September 1943 in Sydney (AUS)

FORMEL 1

Debüt:	GP Österreich 1970 (Österreichring)
Teams:	de Tomaso, Brabham, Surtees, Williams, Trojan
GP-Starts:	34 (von 1970 bis 1974)
WM-Punkte:	7
GP-Siege:	–
Podiumsplätze:	1
Punkteerträge:	3
Pole-Positions:	–
Schnellste Runden:	–
Nicht qualifiziert:	2

FORMEL 2

Debüt:	B.A.R.C. 200 1970 (Thruxton) 1979 (Silverstone)
Teams:	Brabham, Rondel, Team Ecuador, Project3
Starts:	36 (von 1970 bis 1975)
EM-Punkte:	33
Siege:	2
Pole-Positions:	–
Schnellste Runden:	4
Führungskilometer:	471
Nicht qualifiziert:	1

SPORTWAGEN-WM

Teams:	Matra, Ferrari, Gelo-Porsche
Siege:	2 (1972: 1000 km Buenos Aires, 1000 km Nürburgring)

FORMEL 3

Englischer Meister 1968 auf Chevron



GP England 1972: Schenken fährt auf Punktekurs, dann streikt die Technik

hatte ich das starke Bedürfnis, nach Australien zurückzukehren. Ich sah für meinen Sohn und meine Zwillingstochter ein besseres Leben daheim in Australien.“ Das Angebot des australischen Motorsportverbandes kam zur rechten Zeit. „1985 kam die Formel 1 nach Adelaide. Wir hatten für die australische Touren-

wagen-Meisterschaft einen Generalponsor gefunden. Ich habe viele Ideen aus Europa mitgebracht. 1987 wurde ich Renndirektor für den Grand Prix und die Australische Tourenwagenmeisterschaft. Dazu bin ich noch in verschiedenen FIA-Kommissionen. Mein Hobby zahlt mir meinen Lebensunterhalt.“ ■

Formel 1

Sainz setzt Red Bull ein Ultimatum

Carlos Sainz will weg von Toro Rosso. Der Spanier setzte Red Bull ein Ultimatum, das sich als Eigentor erweisen könnte. Toro Rosso löste die Option ein.

Von: **Michael Schmidt**

Carlos Sainz geht in die Offensive. Der Spanier will bei Toro Rosso nicht versauern, und seine Aufstiegschancen zu Red Bull sind gleich null. Daniel Ricciardo und Max Verstappen haben feste Verträge bis 2019. Deshalb setzte Sainz seinen Dienstherrn in Spielberg die Pistole auf die Brust: „Mein Hauptziel ist es, im nächsten Jahr zu Red Bull aufzusteigen und um Podestplätze und Siege zu fahren. Wenn das nicht passiert, dann ist ein viertes Jahr bei Toro Rosso unwahrscheinlich. Deshalb werde ich mir nicht die Türen bei Alternativen zuwerfen.“

Man kann das auch so übersetzen: Entweder ich fahre nächstes Jahr im A-Team, oder ich bin weg. Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Red Bull-Motorsportchef Helmut Marko feuerte zurück: „Sainz muss irgendwie verwirrt sein. Er kennt die Vertragssituation bei uns und bei Toro Rosso. Er will uns unter Druck setzen. Doch da ist er bei uns an der falschen Stelle. Er hat für 2018 einen Vertrag mit uns. Wir haben nach Baku die Option auf ihn eingelöst. Weil er sie ignoriert hat, haben wir sie ihm persönlich in die Hand gedrückt.“ Der Grazer erinnerte Sainz daran, dass er ohne Red Bull nicht in der Formel 1 wäre: „Man beißt nicht die Hand, die einen füttert. Sainz sollte sich besser aufs Fahren konzentrieren.“

Sainz träumt von Ferrari und flirtet mit Renault. Bei den gleichen Adressen klopft aber auch Sergio Pérez an. Renault gibt Jolyon Palmer noch bis zur Sommerpause Galgenfrist. Wenn



Schlechte Stimmung bei Toro Rosso: Sainz will weg

sich der Engländer nicht steigert, wird Renault andere Kandidaten ausprobieren, die sich dann auch für 2018 empfehlen könnten. Robert Kubica steht auf dieser Liste. Renault gibt dem Polen eine zweite Testchance, wahrscheinlich sogar mit dem aktuel-

len Auto am 1. August in Budapest. Bei positivem Ausgang fällt dort für Sainz vielleicht eine Tür zu, bevor sie richtig aufgeht. Kubicas Ankündigung, dass er sich zu 90 Prozent ein Comeback zutraut, erhöht den Druck auf Sainz. ■

Formel 1

So wurde mit dem Fahrwerk getrickt

Der Verfolgungswahn geht weiter. Die Top-Teams verdächtigen sich gegenseitig. Erst Öl im Benzin, jetzt Vorwärmen der Fahrwerke. Die FIA hat auch diesem Trick einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Von: **Michael Schmidt**

Das WM-Duell nimmt an Härte zu. Mercedes, Ferrari und Red Bull verdächtigen sich gegenseitig, in den Grauzonen des Reglements zu wildern. Es begann mit dem Fahrwerksstreit im Winter. Ferraris Lobbyarbeit führte dazu, dass die FIA den hydraulisch vernetzten Aufhängungen von Mercedes und Red Bull strenge Grenzen setzte. Damit waren sie wirkungslos.

Red Bull verdächtigte Mercedes, in den Qualifikationsrunden Öl ins Benzin zu mischen, um auf diesem Weg unerlaubte Addi-



Die FIA verbietet externes Vorheizen der Hydraulik-Fahrwerke

tive für eine effizientere Verbrennung zu nutzen. Der Schuss verfehlte sein Ziel. Offenbar hat nicht Mercedes getrickt, sondern Ferrari. Die FIA verschärfte nach einer Stichprobe in Montreal ihre Direktive. Beweise dafür, dass Ferrari den Technikkommissaren ins Netz ging, gibt es nicht. Die FIA stellt sich stumm.

Das Spiel geht weiter. Jetzt war wieder Ferrari als Unruhestifter an der Reihe. Maranello

vermutete, dass Mercedes seine Reifenprobleme mit einem Rückgriff auf die verbotene Aufhängung von 2016 gelöst hat. Doch die hydraulischen Fahrwerke wurden und werden ganz anders manipuliert. Fünf Teams haben unter Parc-fermé-Bedingungen das Öl in den hydraulischen Dämpfern und Stabilisatoren der Hinterachse vorgewärmt. Entweder, um die Fahrwerkscharakteristik für das Rennen zu

ändern oder um die Bodenfreiheit schon bei Rennstart auf den gewünschten Stand zu bringen.

Force India war eines der Teams, das seine Hydraulik-Elemente in der Garage mit Heißluft vorgeheizt hatte, um das Hydrauliköl auf die Temperatur zu bringen, die es später im Fahrbetrieb erreichen wird. Mercedes soll die Hydraulik-Stellglieder so geschickt im Getriebegehäuse montiert haben, dass man über Aufheizen des Getriebeöls die Charakteristik der Dämpfer und Stabilisatoren im Rennen ändern kann. Die Theorie dahinter: Im Training wird das Fahrwerk für die schnelle Runde auf hart getrimmt, im Rennen auf weich. Um die Reifen zu schonen. Das wäre erlaubt, weil man nicht vorschreiben kann, in welchem Umfeld die Hydraulik-Elemente platziert werden. Die FIA erklärte in Baku allen Teams, dass externes Vorwärmen von Fahrwerkskomponenten verboten ist, weil es die Parc-fermé-Regeln verletzt. Es ist ein gewollter Eingriff in das Fahrwerks-Setup. ■

Startunfall mit Ralph Boschung



Raffaele Marciello knallte ins Heck von Ralph Boschung und schied aus

Charles Leclerc siegte am Samstag und scheiterte am Sonntag. Trotzdem baute er seine Meisterschaftsführung aus. Ralph Boschung verursachte im zweiten Rennen einen Startunfall.

Von: **Andreas Haupt**

Wie in Baku startete Ralph Boschung im zweiten Rennen in Österreich aus der ersten Reihe. Wieder klappte es nicht mit einem Top-Ergebnis. Der Schweizer kroch am Start aus seiner Startbox und entwickelte sich zu einem Hindernis für die Hintermänner. Charles Leclerc lenkte seinen Rennwagen gerade noch rechts an ihm vorbei. Raffaele Marciello krachte dem Auto mit der Startnummer 11 von Campos Racing dagegen ins Heck. Zum Glück mit reduzierter Geschwindigkeit. Ein ähnlicher Unfall hatte Riccardo Paletti beim GP Kanada 1982 das Leben gekostet. Damals war der Italiener am Start mit voller Wucht in den Ferrari 126C2 von Didier Pironi gerauscht, nachdem der seinen Motor abgewürgt hatte.

Den zweiten Lauf in Spielberg dominierte Artem Markelov von der Pole-Position aus. Charles Leclerc brachte seinen Prema-Rennwagen dagegen zum dritten Mal in diesem Jahr nicht ins Ziel. In der Anfangsphase berührte der Monegasche ausgerechnet Team-

kollege Antonio Fuoco in der vierten Kurve, der wegen Oliver Rowland verlangsamt hatte. Leclerc verlässt Österreich trotzdem als Gewinner. Mit seinem Sieg im Hauptrennen und der fünften Pole in Serie sammelte er 29 Punkte. Mehr als seine direkten Verfolger. ■

FORMEL 2: RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Charles Leclerc	52:21.629 min
2. Nicholas Latifi	+ 1,345 s
3. Antonio Fuoco	+ 5,160 s
4. Oliver Rowland	+ 5,682 s
5. Alexander Albon	+ 9,846 s
6. Nobuharu Matsushita	+ 12,179 s
7. Ralph Boschung	+ 19,400 s
8. Artem Markelov	+ 20,385 s
9. Jordan King	+ 30,481 s
10. Sean Gelael	+ 33,662 s

FORMEL 2: RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Artem Markelov	40:32.190 min
2. Alexander Albon	+ 1,458 s
3. Oliver Rowland	+ 2,055 s
4. Luca Ghiotto	+ 5,840 s
5. Antonio Fuoco	+ 6,629 s
6. Jordan King	+ 10,515 s
7. Norman Nato	+ 13,656 s
8. Nicholas Latifi	+ 15,922 s
9. Sergio Canamasas	+ 15,979 s
10. Sette Camara	+ 16,282 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Charles Leclerc	151
2. Oliver Rowland	102
3. Artem Markelov	99
4. Nicholas Latifi	72
5. Luca Ghiotto	66

Castroneves-Sieg nach drei Jahren Flaute



Er klettert wieder: Castroneves hängt im Zaun des Iowa-Ovals

Helio Castroneves erlöste sich selbst mit seinem Sieg beim Iowa Corn 300. Es war der erste Triumph des Penske-Piloten seit Detroit 2014. Die Durststrecke dauerte 54 Rennen.

Von: **Michael Schmidt**

Auf dieses Bild musste die IndyCar-Gemeinde drei Jahre lang warten. Helio Castroneves kletterte nach dem 300-Meilen-Rennen auf dem Mini-Oval von Iowa auf den Schutzzaun zwischen Strecke und Tribüne und ließ sich feiern. Es ist das Markenzeichen des „Spiderman“ – so zelebriert der 42-jährige Brasilianer, der seine 20. IndyCar-Saison fährt, seine Siege. Der letzte lag 54 Rennen zurück, am 1. Juni 2014 in Detroit.

Castroneves trug sich in Iowa zum 30. Mal in die Siegerliste der IndyCar-Geschichte ein. 3,5 Sekunden vor J.R. Hildebrand, der mit seinem zweiten Platz sein bislang bestes IndyCar-Ergebnis vom Indy 500 aus dem Jahr 2011 egalisierte. Dritter wurde der dreimalige Iowa-Sieger Ryan Hunter-Reay im besten Andretti-Auto. Castroneves verkürzte mit dem überfälligen Triumph auf dem nur 1,439 Kilometer langen Oval seinen Rückstand in der Meisterschaft auf Scott Dixon auf 8 Punkte. Auch Simon Pagenaud, der Trainingsschnellste Will Power und Josef Newgarden liegen nach elf von 17 Rennen noch auf Schlagdistanz mit dem Spitzen-

reiter. Die fünf Fahrer trennen nur 56 Punkte.

Castroneves ging vom dritten Startplatz aus nach 20 Runden in Führung. Er löste seinen Penske-Kollegen Will Power an der Spitze ab und bestimmte ab da den Großteil des Rennens das Tempo. In der 208. Runde unterbrach ein kurzer Regenschauer die wilde Jagd im Kreis. Das entscheidende Manöver spielte sich in der 268. Runde ab. Nacheinander ging Castroneves an J.R. Hildebrand und Marco Andretti vorbei. Der Indy-Veteran konnte sich auch bei seiner Boxencrew bedanken. Penske lotste Castroneves drei Mal in einer Gelbphase an die Box. Conor Daly, Carlos Munoz und Mikhail Aleshin landeten in der Mauer. ■

INDYCAR: IOWA

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Helio Castroneves	1:55:11,280 h
2. J.R. Hildebrand	+ 3,965 s
3. Ryan Hunter-Reay	+ 4,585 s
4. Will Power	+ 5,741 s
5. Graham Rahal	+ 10,182 s
6. Josef Newgarden	+ 11,051 s
7. Simon Pagenaud	+ 12,257 s
8. Scott Dixon	+ 14,366 s
9. Tony Kanaan	+ 15,119 s
10. James Hinchcliffe	+ 15,770 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Scott Dixon	403
2. Helio Castroneves	395
3. Simon Pagenaud	372
4. Will Power	350
5. Josef Newgarden	347

Erster Falken-Sieg nach 18 Jahren!



Für Falken war es der Premiersieg, für BMW der erste der Saison

Der Knoten ist geplatzt! Falken holte nach einer unglaublichen Durststrecke von 18 Jahren den ersten VLN-Sieg – mit Stef Dusseldorp und Jörg Müller im BMW M6 GT3. Manthey und Walkenhorst komplettierten das Podium.

Von: **Bianca Leppert**

Geduld ist im Motorsport ja immer so eine schwierige Sache. Schon alleine deshalb hätte Falken eine Medaille verdient: Im Jahr 1999 war zum ersten Mal ein Nissan Skyline unter Falken-Bewerbung in

der VLN Langstreckenmeisterschaft gemeldet. Seitdem klebte dem Reifenhersteller mit dem eigenen Team das Pech an den Hacken. Nach 6610 Tagen kreuzte man nun zum ersten Mal die Ziellinie als Sieger.

Beinahe hätte es schon beim VLN-Saisonauftritt geklappt, doch da war der Renngott nicht auf der Seite der Falken-Mannschaft. Laurens Vanthoor parkte den Porsche 911 GT3 R kurz vor Schluss in der Leitplanke. Nun holte die Truppe um Teamchef Sven Schnabl ausgerechnet mit dem BMW M6 GT3, den man erst seit dieser Saison einsetzt, den Erfolg. Falken ist das einzige Team, das in der GT3 zweigleisig fährt und mit zwei unterschiedlichen Herstellern antritt.

Die zwei glücklichen Piloten, die in die Falken-Historie eingehen: BMW-Werksfahrer Jörg Müller, der erst am Dienstag vom letzten Einsatz in Japan zurückkam, und Stef Dusseldorp, der bereits zum 24h-Aufgebot gehörte. Sie beendeten das Rennen nach 28 Runden mit 34 Sekunden Vorsprung.

Freud und Leid bei Falken

„Dieser Sieg ist etwas ganz Besonderes“, sagte Müller. „Ich kenne das Falken-Team schon eine gefühlte Ewigkeit – die haben den Sieg wirklich verdient.“ Auch Dusseldorp war im Freudentaumel: „Jörgs erster Stint nach dem Start war super. Da konnte er schon eine große Lücke herausfahren. Für Falken war es sicher wichtig, dass man zeigen konnte,

dass man auch mit einem neuen Auto gut unterwegs ist.“

Das Rennen verlief für die beiden ganz nach Plan. Müller übernahm in der zweiten Runde die Führung von Sven Müller im Porsche von Manthey, der auf Pole gestartet war. Danach dominierte man die folgenden Runden, nur die verschiedenen Boxenstopp-Strategien spülten die Konkurrenz zwischenzeitlich auch an die Spitze. Am Ende legte man noch einmal einen kurzen Stint ein und fuhr schließlich dem Sieg entgegen. „Die Reifen waren sehr konstant, das brauchst du zum Pushen“, meinte Müller.

Allerdings gab es Freud und Leid im Team. Der Porsche verlor über zehn Minuten an der Box, nachdem Robert Renauer in der

zweiten Runde dem Walkenhorst-BMW vor einer Unfallstelle auffuhr, weil dieser abbremste.

Es ereignete sich eine klassische Kettenreaktion: Der Porsche wurde noch vom dahinter fahrenden Wochenspiegel-Ferrari gedreht. Für den Sieger des letzten Laufs war das Rennen damit beendet. Der Porsche konnte immerhin noch bis auf den 14. Gesamtrang aufholen, während der Walkenhorst-BMW sich als Panzer erwies. „Der Diffusor hat eine Schramme abbekommen, aber das hat keinen Einfluss auf unser restliches Rennen gehabt“, meinte Christian Krognès, der am Steuer saß. „Der Porsche war dicht hinter mir. Ich bin vom Gas gegangen, weil sich der Unfall direkt vor uns ereignet haben muss. Da ist er aufgefahren.“

Packendes Duell im Finale

Das Favoritensterben setzte sich in der nächsten Runde mit dem Ausscheiden von Sven Müller im Porsche von Manthey fort – ein Getriebeproblem machte die Weiterfahrt unmöglich. In Runde 14 erwischte es den Renault R.S.01, der aufgrund eines Schadens nach einer Kollision am Streckenrand strandete.

In den finalen Minuten sorgte das Duell zwischen dem Manthey-Porsche von Romain Dumas und dem Walkenhorst-BMW von Krognès für Begeisterung bei den Fans. Die beiden kämpften Stoßstange an Stoßstange und bogen nebeneinander in die erste Kurve ein. Le Mans-Sieger Dumas hatte Spaß: „Wir haben uns zwar berührt, aber es ist immer fair gewesen.“ Der Walkenhorst-BMW lief schließlich mit knapp drei Zehnteln Rückstand auf den Porsche auf Rang drei im Ziel ein.

Dahinter folgte der Frikadelli-Porsche von Norbert Siedler und Frank Stippler, die erstmals mit Falken-Reifen angegriffen haben. „Wir hätten sogar gewinnen können, leider mussten wir aber ei-



Rowe Racing setzte zum ersten Mal in der VLN den BMW M4 GT4 ein



Der neue KTM X-Bow Cup strebt Rundenzeiten um 8.35 Minuten an

»ICH KENNE DAS FALKEN-TEAM SCHON EINE GEFÜHLTE HALBE EWIGKEIT – DIE HABEN DEN SIEG ECHT VERDIENT!«

Jörg Müller

nen zusätzlichen Boxenstopp einlegen, da wir den Reifen noch nicht ganz über die Distanz gebracht haben“, sagte Siedler.

Platz fünf und der Sieg in der Gentleman-Wertung ging an Schmickler/Riemer im Landgraf-Mercedes AMG GT vor dem zweiten Walkenhorst-BMW M6, dem Walkenhorst-BMW Z4 und dem schnellsten Cup-Porsche von Mies/Scheerbarth/Jans. Die Tabellenführung behaupten die Seriensieger Fischer/Zils/Konnerth mit dem Porsche Cayman aus der V5-Klasse. ■

AUSGEROLLT

Sie war eines der wohl meist diskutierten Themen im Fahrerlager: Die Messrolle zur Überprüfung der Fahrhöhe der GT3- und SP-X-Fahrzeuge. Während sie vor dem 24h-Rennen noch verpflichtend angewendet werden musste, besagt ein neues Bulletin, dass sie zum Einsatz kommen „kann“. Sprich: Weil schon zuvor immer wieder Wetten liefen, wie lange sie überhaupt hält, hat sie nun vermutlich komplett ausgedient.

AUSPROBIERT

Die Verschiebung im Kräfteverhältnis durch die Reifen sorgt in der GT3-Klasse noch immer für Diskussionen. Zuletzt wurde die BoP bei VLN 3 daran angepasst. Land Motorsport zog unter anderem seine Nennung für VLN 4 zurück, weil man sich durch die Einbremsung benachteiligt fühlte. Frikadelli Racing, die wie alle Porsche mit Michelin hinterherhinkten, experimentieren munter: Nach Versuchen mit Pirelli und Dunlop war man dieses Mal auf dem Profi-Auto mit Falken ausgerüstet, das Amateur-Auto hatte Hankook aufgezogen. Manthey bleibt Michelin treu, die noch keine neue Spezifikation haben. Man fuhr aber ein größeres Vorderrad, um die Belastung zu reduzieren.

AUSGESCHRIEBEN

Ein Rennen später als geplant erlebte der KTM X-Bow Cup seine Feuertaufe. Die Klasse heißt Cup X und umfasste drei gemeldete KTM X-Bow GT4, von denen allerdings nur zwei ins Ziel kamen. Premiersieger waren Johannes und Ferdinand Stuck. Gefahren wird mit Michelin-Einheitsreifen, die angestrebten Rundenzeiten liegen in der Cup-Spezifikation, die mehr Freiheiten als in der GT4 lässt, bei 8.35 Minuten – auf dem Niveau der Cup-Porsche. „Das Interesse ist groß. Für die kommenden VLN-Läufe erhoffen wir uns vier bis fünf Starter“, so Manfred Wolf von KTM.

VLN, 4. LAUF, 48. ADENAUER ADAC RUNDSTRECKEN-TROPHY (4 STUNDEN)

Pole-Position

#59 Sven Müller (Manthey Racing, Porsche 911 GT3 R, SP9) 8:03.682 min

Schnellste Runde

#100 Krognès/Di Martino/Henkola (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3, SP9) 8:05.046 min

1.	#3	Dusseldorp/Müller	Falken Motorsports	BMW M6 GT3	SP9	28 Runden
2.	#911	Lietz/Dumas	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 34,519 sek
3.	#100	Krognès/Di Martino/Henkola	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 34,805 sek
4.	#31	Siedler/Stippler	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3	SP9	+ 39,714 sek
5.	#44	Schmickler/Riemer	Landgraf Motorsport	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 3.49,881 min
6.	#35	Tresson/Walkenhorst/Schiwietz	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 4.04,202 min
7.	#36	Posavac/Lambertz/Hürtgen	Walkenhorst Motorsport	BMW Z4 GT3	SP9	+ 5.11,650 min
8.	#1	Mies/Scheerbarth/Jans	Gigaspeed Team GetSpeed	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 7.50,542 min
9.	#62	Kräling/Gindorf/Brück	Gigaspeed Team GetSpeed	Porsche 911 GT America	SP7	+ 8.17,269 min
10.	#588	Schall/Gerhard	Tam Racing	Porsche 911 GT3 Cup	H4	+ 1 Runde

Sportwagen-Weltmeisterschaft / Vierter Saisonlauf Nürburgring

Heimspiel am Nürburgring

Das Gastspiel der Sportwagen-WM am Nürburgring hat sich als großer Zuschauermagnet etabliert, Hochspannung ist auch bei der dritten Ausgabe garantiert: Toyota will die Scharte aus Le Mans auswetzen, Porsche bringt erstmals das neue Aero-Kit für die zweite Saisonhälfte.

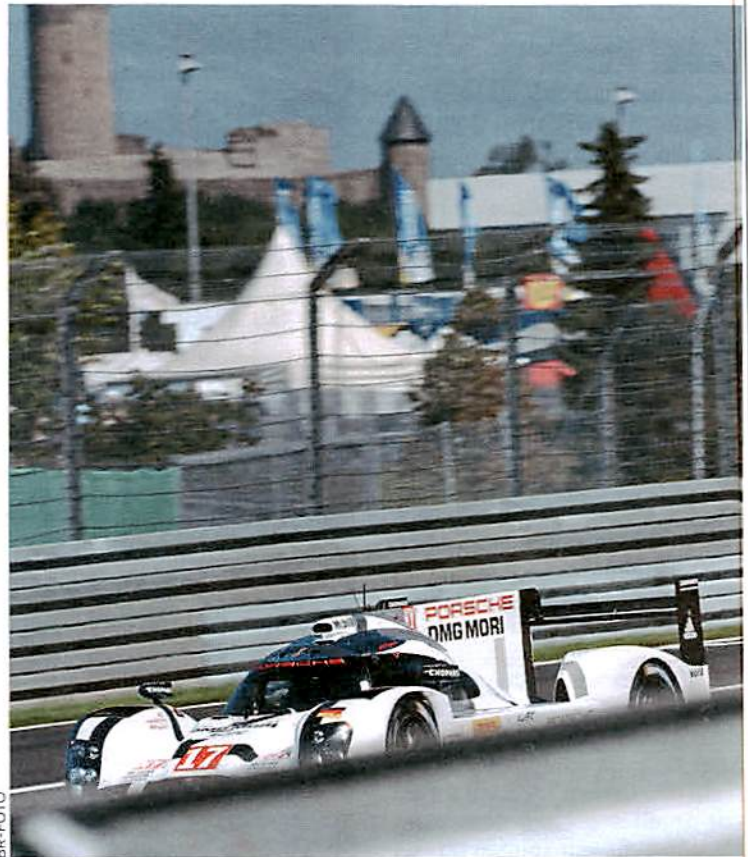
Von: **Marcus Schurig**

Deutschland ist für die Sportwagen-WM nicht nur einfach ein wichtiger Markt – mit Porsche und dem in Köln ansässigen Toyota-LMP1-Team hat der WM-Auftritt am Ring auch Heimspielcharakter. Was können die Fans erwarten? Das knappe Duell zwischen Toyota und Porsche in der LMP1-Klasse geht in die vierte Runde, allerdings mit veränderten Vorzeichen: Toyota tritt mit dem

bereits homologierten Aero-Paket für viel Abtrieb an, Porsche hat das Paket erst nach Le Mans homologiert und am ersten Juli-Wochenende in Barcelona einem weiteren Test unterzogen.

Die Ausgangslage in der WM bleibt spannend: Wegen der doppelten Punkte in Le Mans führen nun Timo Bernhard, Brendon Hartley und Earl Bamber die WM-Wertung mit 17 Punkten Vorsprung auf die in Spa und Silverstone erfolgreiche Toyota-Crew Sébastien Buemi, Anthony Davidson und Kazuki Nakajima an. „Letztlich kämpfen jetzt nur noch zwei Autos um den Titel“, glaubt Porsche-Pilot Bernhard. „Wir sind nach dem Le-Mans-Sieg in einer guten Ausgangsposition, aber der Toyota mit der Nummer 8 ist noch nah dran.“

Wer das Duell live verfolgen will, hier Infos zu den Ticketpreisen: Das Wochenendticket kostet 35 Euro, das Tagesticket am Sonntag 30 Euro, alle Tickets haben Zugang zum Fahrerlager. Karten für Freitag (10 Euro) und Samstag (20 Euro) sind nur an den Ticket-schaltern vor Ort erhältlich. ■



Porsche konnte die letzten beiden WM-Rennen am Nürburgring gewinnen

Sportwagen-WM / Porsche

Porsche: Entscheidung zur Zukunft im Juli

Noch in diesem Monat wird der Porsche-Vorstand über die zukünftige Ausrichtung der Motorsport-Strategie für die nächsten Jahre entscheiden. Dabei gibt es mehrere Optionen – auch ein Einstieg in die Formel 1 steht offenbar zur Disposition.

Von: **Michael Schmidt**

Die Zeit der Entscheidung ist bei Porsche gekommen: Noch in diesem Monat wird der Vorstand der Porsche AG über die mittelfristige Ausrichtung der Marke im Top-Motorsport entscheiden. Das betrifft auch und vor allem die Sportwagen-WM: Setzt man das Engagement in der LMP1-Klasse

fort – oder nicht? Offenbar will man bei Porsche hier nicht die Entscheidungen der möglichen Mitbewerber Toyota und Peugeot abwarten. Zur Auswahl stehen dabei mehrere Szenarien.

Bei der Sportwagen-WM geht es offenbar nur noch um die Frage, ob das LMP1-Engagement Ende 2017 vorzeitig beendet wird, oder ob der ursprüngliche Plan – der Porsche-Vorstand hatte das LMP1-Programm im Juli 2015 bis Ende 2018 verlängert – durchgezogen wird.

Für die Zeit danach stehen auf der Vorschlagsliste offenbar nur zwei Themen: Entweder man beginnt zeitnah mit der Vorbereitung zum Bau eines F1-Motors für einen möglichen Einstieg in die Weltmeisterschaft 2020 oder 2021 – je nachdem, wie schnell sich die F1-Motorenkommission auf ein Resultat einigt. Porsche-Vertreter haben an den Meetings

der Formel 1-Motorenkommission bereits zweimal aktiv teilgenommen.

Als Ergänzung und Überbrückung bis zum Zeitpunkt des F1-Einstiegs wird auch eine Teilnahme an der Formel E in Erwägung gezogen. Welche Rolle dabei der

letzte Woche offiziell verkündete werksseitige Einstieg der VW-Konzernmarke Audi in die Formel E spielt, ist unklar. Die Entscheidungen zur Zukunft sollen vor dem übernächsten WM-Lauf in Mexiko Anfang September offiziell kommuniziert werden. ■



Die Porsche-Ära in der LMP1-Klasse könnte bald enden – eventuell 2017?

Penske mit Testeinsatz in Road Atlanta?

Das US-Team von Roger Penske wird 2018 mit einem Prototypenprogramm in die IMSA-Sportwagen-Serie einsteigen, die Vorbereitungen laufen auf vollen Touren. Das Saisonfinale 2017 in Road Atlanta könnte Penske als Testeinsatz nutzen – mit einem spektakulären Fahreraufgebot.

Um das DPI-Programm von Roger Penske ist es still geworden. Der Grund: Die Verhandlungen mit der Honda-Nobelsparte Acura ziehen sich hin. Deswegen hat Teamchef Roger Penske schon seit April die Sache in die eigene Hand genommen: Der Amerikaner hat

ein Oreca-LMP2-Chassis in den Windshear-Windkanal in Concord gestellt, um Basisdaten für die DPI-Entwicklung zu ermitteln. Penske ist wild entschlossen, nächstes Jahr in der IMSA-Serie zu starten, will aber Acura/Honda keine großen Mitspracherechte einräumen. Letztlich wäre das Acura-Branding nur ein Marketing-Deal, auch die Honda-Motorsportzentrale HPD in Kalifornien hat ebenso wenig zu melden wie der ehemalige HPD-Technikpartner Nick Wirth.

Zur Vorbereitung will Penske das Petit Le Mans-Rennen Anfang Oktober in Road Atlanta mit einem LMP2-Auto bestreiten: Als Fahrer sollen angeblich die Indy-Car-Stars Juan-Pablo Montoya, Helio Castroneves sowie Simon Pagenaud parat stehen. Penske hat um einen offiziellen Startplatz bei IMSA ersucht. ■ MCS

66 Autos für das 24h-Rennen Spa gemeldet

Die vorläufige Starterliste für das 24h-Rennen Spa am 29./30. Juli umfasst 66 Autos. Bei den offiziellen Testtagen für das Rennen kam es erneut zu Reifenschäden.

Stéphane Ratel kann happy sein: Der Promoter der Blancpain-Serie darf sich über ein prall gefülltes Starterfeld für das Highlight, das 24h-Rennen Spa, freuen. Insgesamt sind 36 Autos in der Pro-Klasse gemeldet, die auf zehn verschiedene Hersteller verteilt sind.

In der Pro/Am-Kategorie sind 23 Autos angekündigt, die Am-Klasse beschränkt sich auf sieben Starter. Zu den Favoriten für den Gesamtsieg zählen Vorjahressieger BMW, dazu Audi, Mercedes,

Bentley, Ferrari und Porsche. Das Rennen ist Teil der Intercontinental GT Challenge, die Ferrari derzeit anführt und für die sich nun auch Porsche voll eingeschrieben hat. Neben den 24h Spa gehören die 12h Bathurst und die ausstehenden 8h Laguna Seca sowie 12h Sepang dazu.

Bei den offiziellen Testtagen in Spa traten erneut Probleme mit den Pirelli-Einheitsreifen auf. Unter anderem hatte Mirko Bortolotti im Grasser-Lamborghini einen Highspeed-Reifenplatzer. Insgesamt scheinen wieder speziell Audi und Lamborghini von der Reifenproblematik betroffen zu sein. Aber auch bei BMW gab es am ersten von beiden Testtagen Reifenschäden. Das Thema ist bereits seit Saisonbeginn aktuell, Pirelli hat in diesem Jahr eine neue Spezifikation der Reifen an den Start gebracht. ■ BLE

Siege für Cadillac und BMW

Beim sechsten Lauf zur IMSA-Meisterschaft im kanadischen Mosport holte Cadillac in der Prototypenklasse den sechsten Sieg in Folge. BMW nutzte den BoP-Höhenflug sowie den Rückwind vom Sieg in Watkins Glen – und doppelte in Mosport nach.

Von: **Marcus Schurig**

Die Whelen-Racing-Piloten Dane Cameron und Ed Curran siegten beim sechsten IMSA-Rennen in Mosport. Der Verlauf des 2.40 Stunden langen Rennens wurde stark durch zwei Regenphasen beeinflusst. Das Rennen endete unter Gelb nach einem derben Überschlag des Mathiasen-Motorsport-Ligier-Piloten David Ostella bei einsetzendem Regen kurz vor Schluss. Der JDC-Müller-Motorsport-LMP2-Oreca von Goikhberg und Simpson beendete das Rennen auf

Platz 2, obwohl das Duo über weite Strecken geführt hatte. Auch der Wayne-Taylor-Cadillac-DPI von Ricky und Jordan Taylor hatte aufgrund der unterschiedlichen Reifenstrategien während der beiden Regenschauer Chancen auf den Sieg und führte das Rennen in Mosport bis 22 Minuten vor Schluss an. Doch dann blieb Jordan Taylor im Übertunungsverkehr an der Werks-Corvette mit der Startnummer 4 hängen.

In der GTLM-Klasse feierte BMW den zweiten Sieg binnen sieben Tagen: Wieder konnten sich Alex Sims und Bill Auberlen den Sieg schnappen, diesmal fuhr das Schwesterauto von Martin Tomczyk und John Edwards mit dem minimalen Abstand von 0,185 Sekunden auf Platz 2 über die Ziellinie.

Bill Auberlen hatte beim Start den auf der Pole-Position stehenden Porsche 911 RSR von Dirk Werner passiert und sich gleich in Führung gesetzt. Diese Führung konnte das BMW-Duo über weite Strecken verteidigen, dabei

standen sie aber immer unter Druck vom Schwester-BMW-M6 sowie der beiden Werks-Porsche.

Beim letzten Restart neun Minuten vor Schluss musste Porsche-Pilot Patrick Pilet auf

Platz 2 liegend wegen eines Motorproblems aufgeben, was BMW letztlich den Doppelsieg in Mosport bescherte. Der zweite Elfer fiel wegen eines Reifenschadens noch auf Platz 6 zurück. ■



Bill Auberlen und Alex Sims holten zwei BMW-Siege binnen sieben Tagen



Die Luft wird dünner

Während Weltmeister und Tabellenführer Sébastien Ogier und seine Verfolger in der Sommerpause die Batterien aufladen, blicken wir nach sechs hochspannenden Monaten auf die bisherige Saison zurück.

Von: **Reiner Kuhn**

Sébastien Ogier mag es zügig. „Keine Fragen? Merci, danke und bis bald.“ Die Abschlusspressekonferenz der Rallye Polen war nach seinem Geschmack. Im Rausgehen über-

nimmt der Weltmeister vom M-Sport-Pressesassistenten noch schnell die Trophäe für den dritten Rang und seine Jacke, dann ist er weg. Der 33-jährige Franzose verabschiedet sich in den wohlverdienten Sommerurlaub. Verständlich. Im Winter musste der junge Familienvater die fest eingeplanten Weihnachtsferien eindampfen, um sich mit seinem neuen Team auf die Saison vorzubereiten.

Der plötzliche Rückzug seines damaligen Arbeitgebers Volkswagen hat aber nicht nur den Terminkalender des viermaligen Weltmeisters schwer beeinflusst. Der WM-Ausstieg der Wolfsburger Werksmannschaft sorgte ne-

ben den Fahrerwechseln von Jari-Matti Latvala zu Toyota und Ogier zu M-Sport-Ford auch für ein neues Kräfteverhältnis. Und wichtiger noch: einige der spannendsten Monate in der 44-jährigen Geschichte der Rallye-Weltmeisterschaft.

Bestes Beispiel ist die gerade zu Ende gegangene Hochgeschwindigkeitsjagd in Polen. Ein Favorit ließ sich weder bei den Fahrern noch bei den Herstellern ausmachen. Vorbei die Zeiten, als zumindest ein Team die Topliga der Driftasse dominierte. An drei Tagen mit 22 Wertungsprüfungen wechselte insgesamt elf Mal die Führung. Der verdiente Sieger hieß Thierry Neuville. Der Belgier

in Hyundai-Diensten feierte in Polen seinen dritten Saisonsieg, durch den er in der WM-Tabelle den Rückstand auf Spitzenreiter Ogier auf elf Punkte verkürzte.

Hätte Neuville zu Saisonbeginn nicht unnötig gepatzt, er wäre wohl deutlich vorne. Sowohl bei der Rallye Monte Carlo als auch in Schweden leistete er sich einen verhängnisvollen Fahrfehler. Duplizität der Dinge: Neuville fiel jeweils in Führung liegend auf der letzten Wertungsprüfung des Samstags aus. Ergo musste er beim Schlusspurt auf der finalen Powerstage sein Punktekonto aufbessern – mit Erfolg: Insgesamt 26 WM-Zähler fuhr er auf den letzten Metern

Sébastien Ogier führt die Tabelle immer noch souverän an, wurde aber zuweilen auch ganz schön gerupft



ROESELER

Toyota ist die Überraschung der Saison. Die Neueinsteiger sind zunehmend gut bei der Musik



ROESELER

Zuvor war er schon schnell, aber seit der Rallye Mexiko ist der Hyundai ein Siegerauto, das es zu schlagen gilt

ein, vier mehr als der Weltmeister. Keiner holte bisher mehr Extrapunkte.

Auch sonst rüttelt Hyundai-Speerspitze Neuville kräftig an Ogiers Thron. Als Einziger des Hyundai-Trios kann der Mann, der als Letzter die Testarbeit in der 2017er-Version aufnahm, das Potenzial des i20 WRC unter allen Bedingungen nutzen. Dani Sordo fehlen als WM-Fünfter satte 67 Punkte auf Neuville, dem siebtplatzierten Hayden Paddon trotz Rang zwei in Polen gar schon 98.

Der 29-jährige Titeljäger aus Belgien ist aktuell klar der schnellste Mann. Mit insgesamt 40 von bisher 144 möglichen WP-

Bestzeiten liegt er auch in dieser Statistik souverän in Führung. Ogier rangiert mit 14 Bestzeiten noch hinter seinen M-Sport-Teamkollegen Elfyn Evans (16) und Ott Tänak (17) nur auf Rang vier. Zu wenig für die Ansprüche des Champions, auch wenn man ihm zugutehalten muss, dass er bei bisher vier Schotterrallyes freitags als Erster auf die Bahn musste.

Kein Erfolgserlebnis

Dass er seit 43 Prüfungen und über zwei komplette Rallyes keine Bestzeit mehr markieren konnte, ist ein klares Indiz für die sich verändernden Kräfteverhältnisse. Konnte die junge

Zweckgemeinschaft aus M-Sport und Ogier zu Saisonbeginn den potenten Herstellerteams noch ein Schnippchen schlagen und beim Debüt der neuesten WRC-Generation in Monte Carlo auf Anhieb den Sieg einfahren, wird die Luft für die Tabellenführer immer dünner.

Längst lebt Ogier von seiner Konstanz. Zwei Siege und vier weitere Podiumsplätze unterstreichen allerdings seine Extraklasse. Kein anderer WM-Pilot schafft es, auch an Pannenspitzen noch so viele Punkte mitzunehmen wie der Tabellenführer. Ob Elektrik, Hydraulik, Differenziale, Dämpfer, Lenkung oder Turbo – der Franzose hader-

te schon mit allem, was an seinem Ford Fiesta WRC verbaut ist und gilt als Champion der Schadensbegrenzung, was er mit einem vierten und fünften Platz in Argentinien und Sardinien bewies.

Aber auch M-Sport-Teamkollege Tänak grüßte schon vier Mal vom Podium, auf Sardinien gar von ganz oben. Fast hätte der Este auch in Polen gewonnen. Aber beim finalen Angriff auf Hyundai-Speerspitze Neuville stand dem WM-Vierten ein Baum im Wege.

Auch Elfyn Evans, der dritte im M-Sport-Bunde, schnupperte schon am ersten WM-Sieg, zog aber im Finale in Argentinien



Citroën fällt eher durch ausgiebige Reparaturphasen als schnelle Zeiten auf

ebenfalls gegen Neuville den Kürzeren. Um gerade einmal sieben Zehntelsekunden und damit dem drittknappsten Ergebnis in der WM-Historie musste sich der Waliser in Argentinien geschlagen geben. Er wäre im fünften WM-Lauf der fünfte verschiedene Sieger gewesen und der zweite nach Tänak, der in diesem Jahr in die absolute Elite vorgestoßen wäre.

Beim Auftaktsieg von Ogier überraschte WM-Rückkehrer Toyota mit Platz zwei durch Jari-Matti Latvala. Drei Wochen später triumphierte der Finne im jungfräulichen Toyota Yaris WRC in Schweden und profitierte nicht zuletzt von nahezu identischen Testbedingungen wie in der winterlichen Heimat. Denn es dauerte bis zur Rallye Italien im Juni, bis Latvala erneut das Podium entern konnte. Den Toyotas fehlt es nicht etwa am Speed. Dreimal schon konnte Latvala auf der Powerstage Maximalpunkte abräumen, und das auf jedem Geläuf: schwedischem Schnee, korsischem Asphalt und zuletzt auf polnischem Schotter.

Schnelle Toyota

Die sechs WP-Bestzeiten von Toyota-Youngster Esapekka Lappi auf Sardinien sprechen auch für die gestiegene Leistungsfähigkeit des Yaris. Doch allzu oft verrennen sich die WM-Rückkehrer noch im Dschungel der Abstimmungsmöglichkeiten oder hadern mit der Zuverlässigkeit ihrer Hightech-Boliden. Ein überarbeiteter Motor soll ab dem Heimspiel in Finnland für zusätzlichen Schub sorgen.

Den braucht auch und vor allem Citroën. Einem dramatischen Sieg in Mexiko stehen gleich reihenweise spektakuläre Abgänge von Teamleader Kris Meeke entgegen. Zu spät räumte Teamchef Yves Matton den Handlungsbedarf ein. Neue Teile, ein neuer technischer Direktor und veränderte Fahrerriegen zeigen bisher keine positive Wirkung. Auch die Werksjunioren Craig Breen und Stéphane Lefebvre sowie Neuzugang Andreas Mikkelsen sind nicht in der Lage, den scheinbar schwer zu zähmenden C3 WRC am Limit zu bewegen. Das ist aber nötig, will man in der Rallye-WM 2017 vorne mitfahren. Zu ausgeglichen sind die Teams aufgestellt.

Anders als in der WRC2, in der Skoda-Werkspilot Pontus Tiemann die Tabelle nach vier Saisonsiegen ebenso souverän anführt wie Nil Solans nach drei Saisonserfolgen die auf identischen Ford Fiesta R2 ausgefahrene Junior-WM, lassen sich in der Topliga kaum mehr Favoriten ausmachen. Egal bei welcher Rallye und unter welchen Bedingungen, für den Sieg und die Podiumsplätze kommen jeweils mehrere Hersteller und mindestens ein halbes Dutzend Fahrer infrage.

Das wissen nicht nur Tabellenführer Ogier und sein ärgster Verfolger Neuville. Auch Latvala und Tänak können sich mit etwas Glück noch Titelhoffnungen machen. Vor allem, weil es nach der Sommerpause anspruchsvoll weitergeht. Dem Flugfestival durch die finnischen Wälder

RALLYE-WM 2017 – DIE LAUFSIEGER

Monte Carlo (Asphalt/Eis)	–	Ogier/Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC
Schweden (Schnee/Eis)	–	Latvala/Anttila (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC
Mexiko (Schotter)	–	Meeke/Nagle (GB/IRL) Citroën C3 WRC
Frankreich (Asphalt)	–	Neuville/Gilsoul (B/F) Hyundai i20 WRC
Argentinien (Schotter)	–	Neuville/Gilsoul (B/F) Hyundai i20 WRC
Portugal (Schotter)	–	Ogier/Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC
Italien (Schotter)	–	Tänak/Järveoja (EST/EST) Ford Fiesta WRC
Polen (Schotter)	–	Neuville/Gilsoul (B/F) Hyundai i20 WRC

WM-Stände nach acht Läufen mit 144 WPs

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	160
2.	Thierry Neuville	149
3.	Jari-Matti Latvala	112
4.	Ott Tänak	108
5.	Daniel Sordo	82
6.	Elfyn Evans	57
7.	Hayden Paddon	51
8.	Craig Breen	43
9.	Juho Hänninen	30
10.	Kris Meeke	27

WM-STAND MARKEN

1.	M-Sport-Ford	259
2.	Hyundai	237
3.	Toyota	153
4.	Citroën	117

FÜHRENDER NACH WPS

1.	Neuville	40
2.	Meeke	25
3.	Tänak	19
4.	Evans	17
5.	Ogier	13
6.	Latvala	12
7.	Paddon	9
8.	Hänninen	3
9.	Östberg	1

WP-BESTZEITEN

1.	Neuville	40
2.	Tänak	17
3.	Evans	16
4.	Ogier	14
5.	Latvala & Meeke je	12
7.	Paddon	11
8.	Sordo	9
9.	Lappi	6
10.	Hänninen & Östberg je	2
12.	Breen, Lefebvre & Suninen je	1

PODIUMSPLATZIERUNGEN

1.	Ogier & Neuville	je 6
2.	Tänak	4
3.	Latvala	3
4.	Sordo	2
5.	Meeke, Evans & Paddon je	1

POWERSTAGE-PUNKTE

1.	Neuville	26 (3 Siege)
2.	Ogier	22
3.	Latvala	19 (3)
4.	Tänak	11 (1)
5.	Evans	9
6.	Sordo	8
7.	Lappi	7 (1)
8.	Lefebvre	6
9.	Breen & Mikkelsen je	3
10.	Paddon l. Meeke, Evans & Paddon je	1

folgt mit der Rallye Deutschland der wohl kniffligste Asphaltlauf im WM-Kalender. Anfang Oktober müssen in Spanien sowohl grobe Schotter- als auch schnelle Asphaltstrecken im Eiltempo bewältigt werden. Vor dem großen Saisonfinale im sommerlichen Australien dürfte auch der WM-Klassiker in Großbritannien die Herzen der Rallyefans höher schlagen lassen. ■



Ogier muss weiter fleißig punkten



Neuville braucht noch mehr Siege



Jari-Matti Latvala und Ott Tänak:
demnächst Teamkollegen

Rallye-WM

M-Sport: Kleine Rochade?

Malcolm Wilson will trotz klammer Kasse Sébastien Ogier bei M-Sport halten. Eine ungewöhnliche Lösung könnte ihn ans Ziel bringen.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen, Malcolm Wilson hat keinen Plan B. Kaum ein Teamchef ist kreativer und innovativer als der Engländer, wenn es darum geht, sich auch ohne großes Budget im Spitzensport zu behaupten. Seit Jahren muss der 61-jährige Firmenlenker ungewöhnliche Konstellationen durchdenken, um mit den potenten Werks-teams mitzuhalten. Mit der Verpflichtung von Sébastien Ogier gelang ihm sein bisher größter Coup. Zusammen führt man die Fahrer- und Herstellerwertung an. Besser noch: Gerne würde der 33-jährige Weltmeister bei M-Sport bleiben. Doch ohne Werks-Engagement von Ford oder einem potenten Hauptsponsor will Ogier nicht bleiben.

Wilson erklärte mehrfach, dass er um seine Nummer eins kämpfen wird, aber eine Harakiri-Aktion wird es nicht geben. „Mit Sébastien unter den gleichen Voraussetzungen weiterzumachen, wäre für die Zukunft von M-Sport finanziell unverant-

wortlich“, so Wilson. Sein Glück: Ogiers Alternativen sind überschaubar. Bei Hyundai sind keinerlei Änderungen in der Fahrerriege geplant, bleiben Toyota und Citroën. Letztere wollen nach desolater erster Saisonhalbezeit neben dem Auto auch das Team und ihre Fahrerriege umbauen. Aber Kris Meeke, Craig Breen und Stéphane Lefebvre haben einen Vertrag für 2018. Und mit Andreas Mikkelsen stünde auch schon ein günstiger Neuzugang für eines der drei Werks-Cockpits parat.

Anders bei Toyota: Auch dort steht ein Fahrerwechsel oben auf der Agenda. „Natürlich wollen und werden wir uns umsehen und für das zweite Jahr noch besser aufstellen“, sagt Teamchef Tommi Mäkinen. „Wir wollen künftig nicht nur um Siege fahren, sondern auch Titel gewinnen. Die Herstellerwertung ist für Toyota dabei ein wichtiges Ziel.“ Der finnische Ex-Champion macht aber keinen Hehl daraus, dass er dafür voll auf Jungstürmer Esapekka Lappi und Teamleader Jari-Matti Latvala setzt. Dem sensiblen Finnen nach der VW-Zeit abermals Ogier als Kollegen aufs Auge zu drücken, könnte das frisch geflickte Seelenheil Latvalas gehörig durcheinanderbringen.

Wenig überraschend, dass die wenigen Berater, deren Meinungen Mäkinen schätzt, von Ogier eindringlich abrat und einen

anderen M-Sport-Piloten favorisieren: Ott Tänak.

Schon vor einem Jahr stand der Este weit oben auf der Wunschliste von Toyota-Teammanager Jarmo Lethinen und Mäkinen. Doch damals war das für Tänak keine Alternative, schließlich war der längerfristig an M-Sport gebundene 29-Jährige bei den Briten voll in die Entwicklung des aktuellen Fiesta eingebunden und für die nächsten Jahre gesetzt.

Perfekte Ergänzung

Für die Toyota-Teamleitung wäre der Sardinien-Sieger die ideale Ergänzung zu Latvala und Lappi. Deshalb scheinen sie auch bereit, für seinen Wechsel tiefer in die Tasche zu greifen. Nur so ließe sich wohl Wilson überzeugen, seinen mit viel Geld zum Siegfahrer geformten und langfristig gebundenen Hoffnungsträger abzugeben.

Die Ablösesumme könnte genau jenes Geld in die Tasche spülen, das für Ogier bisher fehlt. Besonderen Gefallen an dieser Konstellation fände Managerguru Timo Jouhki. Der mit Mäkinen und Wilson bestens vernetzte Finne könnte so nicht nur seinem Klienten Latvala bei Toyota den Rücken freihalten, sondern das vakante M-Sport-Cockpit mit Teemu Suninen und damit dem nächsten Topalent aus seinem Stall besetzen. ■

NEUVILLE ÜBT FLIEGEN

Um sich bei seinem Frontalangriff auf Tabellenführer Sébastien Ogier bestmöglich auf die Rallye Finnland vorzubereiten, nimmt der Belgier mit seinem Hyundai i20 WRC an der ebenfalls auf finnischem Boden stattfindenden Autoglym-Rally (14./15. Juli) teil. Neben Neuville nutzen der WRC2-Polen-Sieger Ole Christian Veiby und Klassenkollege Gus Greensmith die Gelegenheit war, um sich bei der nationalen Veranstaltung optimal auf das weltmeisterliche Mächtigkeitsspringen Ende Juli einzustellen. Gleiches gilt für den Junior-WM-Führenden Nils Solans und Opel-Werks-pilot Jari Huttunen, der Dank einer Sondergenehmigung seines Arbeitgebers mit einem Skoda Fabia R5 am finnischen WM-Lauf teilnehmen darf.

ÖSTBERG IN DER WRC2

Die Nennungsliste für die Rallye Deutschland dürfte eine Überraschung bringen. Mads Östberg will in Saarbrücken statt im Ford Fiesta WRC'17 lieber mit dem privaten und deutlich preiswerter einsetzbaren R5-Fiesta in der WRC2 antreten. Zum einen sieht der Norweger wenig Chancen, bei der kniffligen Asphaltallye ganz vorne mitzumischen, zum anderen will er die Werbetrommel für seinen Hauptsponsor, das Wett-Unternehmen OneBet, rühren. Ab dem deutschen WM-Lauf soll man auf deren Plattform auch auf WRC2-Ergebnisse wetten können.

GRIEBEL IM HYUNDAI R5

Um weitere Asphaltpraxis vor den beiden Rallye-EM-Läufen in Polen und Tschechien zu sammeln, startet Marijan Griebel bei der Rallye Luxemburg (14./15. Juli). Der Junior-Europameister sitzt anstatt im bekannten Skoda Fabia R5 erstmals im Hyundai i20 R5. Bei der stark besetzten Rallye trifft Griebel auf Peugeot-Werksjunior Pepe Lopez sowie dessen deutschen Markenkollegen Philipp Knof.

Dreikampf am Sonntag:
Langeveld vor Engstler,
der sich noch gegen Files
wehren kann



Files feilte weiter kräftig am Titel

Mit Moritz Oestreich (Honda) und Niels Langeveld (Audi) gab es in Oschersleben zwei neue Sieger. Großer Gewinner des Wochenendes ist aber einmal mehr Josh Files (Honda).

Von: **Michael Bräutigam**

Bei 87 Punkten Vorsprung nach drei Events erst recht – denn genau das ist der Abstand, den Target-Honda-Pilot Josh Files nach dem Oschersleben-Wochenende auf seinen ersten Verfolger hat. Dass er seinen Vorsprung aber allein bei den Rennen in der Magdeburger Börde um 32 Punkte ausbauen konnte, lag nicht mal unbedingt an Files selbst. Der erlebte in der Motorsport Arena in Sachsen-Anhalt eines seiner schlechteren Wochenenden. Mit nach wie vor 30 kg Zusatzgewicht belastet, die ihn in Spielberg nicht am Doppelsieg hinderten, stand ihm auch eine im wahrsten Sinne des Wortes schwere Aufgabe bevor. Dennoch rieb sich so manch ei-

ner verwundert die Augen, als der Brite im Qualifying nur den siebten Platz in seiner Gruppe herausfuhr – gleichbedeutend mit den Startplätzen 14 und 13.

Im ersten Rennlauf katapultierte er sich mit einem seiner Blitzstarts bis teilweise auf P5 nach vorne, ehe er selbst einen seiner extrem seltenen Fehler beging. „Ich habe halb auf dem Gras angebremsst. Das ist das erste Mal, dass mir das in meiner ganzen Karriere passiert ist – und das letzte Mal!“, lachte Files.

Files rettet P2 ins Ziel

Nach dem fehlerbedingten zehnten Platz am Samstag ging es am Sonntag weiter nach vorne. Am Ende eines turbulenten Rennens stand letztlich Platz 2 zu Buche. Dabei hatte Files Glück im Unglück: Als Florian Thoma beim Kampf um die Spitze ins Straucheln geriet, traf er die Hinterachse des Files-Honda, welche danach ziemlich krumm stand. „Das war weit entfernt von der optimalen Spureinstellung“. Mit einem extrem schwer zu fahrenden Civic rettete sich der Brite noch über die Distanz.

Vor ihm landete jemand, den man eigentlich im Samstagsrennen für einen Sieg im Verdacht hatte. Audi-Pilot Niels Langeveld (Racing One) hatte sich dort nämlich die Pole-Position geholt, fiel im Rennen aber kontinuierlich bis auf P6 zurück. Tags darauf rollte der Niederländer, seines Zeichens letzter Meister des Seat Leon Eurocups, von Startplatz 9 los.

Unter Einsatz der berühmten „Ellenbogen“, entledigte er sich – nicht ohne anschließende Kritik – Gegner um Gegner und machte nach der ersten Audi-Pole auch den ersten Audi-Sieg im deutschen Championat perfekt. Nachdem sich Langeveld bei den Rennkommissaren verantwortet hatte und seine Schuld nicht bewiesen werden konnte, war der Fisch auch am Grünen Tisch geputzt. „Man muss in Zukunft mit uns rechnen. Mein Fokus galt dem heutigen Rennen, denn das waren absolut meine Bedingungen. Ich komme aus Zandvoort, wo wir oft diese Art Wetter haben“, so Langeveld, der nächste Woche mit breiter Brust zu seinem Heimspiel – eben Zandvoort – reisen kann.

Extrem viel Selbstvertrauen hat in Oschersleben auch Fugel-Honda-Pilot Moritz Oestreich gesammelt. Der Sohn von Ex-DTM-Pilot Markus, welcher wiederum Ingenieur im Fugel-Team ist, sammelte in der Magdeburger Börde die meisten Punkte und machte einen riesigen Sprung vom 13. auf den zweiten Platz der Meisterschaftstabelle. Am Samstag holte der 25-jährige Hesse seinen ersten TCR-Sieg. Auf den großen Triumph am Samstag folgte mit P4 am Sonntag ein weiteres gutes Resultat. Der vermeintliche „Teamleader“ Steve Kirsch war in beiden Rennen Opfer einer Kollision mit Langeveld und fiel bis auf den 10. Platz in der Tabelle zurück.

Engstlers Doppel-Podest

Neben Moritz Oestreich machte mit Luca Engstler ein weiterer Sohn eines alten Tourenwagen-Haudegens eine extrem gute Figur. Der 17-jährige Wiggensbacher gab parallel zum Start in der deutschen Serie auch sein Debüt in der TCR International Series. Insgesamt mehr als fünf Stunden verbrachte der Youngster in sei-

AUS DEM FAHRERLAGER

WTCC-KLASSENTREFFEN

Im Rahmen des TCR Race Weekends in Oschersleben fühlte man sich im Fahrerlager wie auf einem WTCC-Klassentreffen. Norbert Michelisz als Teamchef in der TCR International Series war ebenso vor Ort wie Honda-Werksfahrerkollege Tiago Monteiro (als Unterstützung für Landsmann José Rodrigues). Dazu kamen Rob Huff, der bekanntlich in der TCR Int. Series startet, sowie sein WTCC-Teamchef Dominik Greiner. Als Piloten mit WTCC-Erfahrung waren auch Gianni Morbidelli, Jaap van Lagen, Pepe Oriola, James Nash, Roberto Colciago, Mat'ò Homola, Ferenc Ficza, Grégoire Demoustier und Aurélien Panis am Start.

DA SCHLUG DER BLITZ EIN

Das Programm am Oschersleben-Samstag geriet mächtig ins Wanken, weil das Gewitter in der Nacht zuvor einen Stromausfall verursachte. Zuerst wurde ein Generator herangeschafft, sodass der Rennbetrieb knapp zwei Stunden später wiederaufgenommen werden konnte. Gegen 15.30 Uhr war dann auch die reguläre Versorgung wieder da.

BIERKÖNIGIN PREISIG

Sportlich prägte bislang vor allem Pech die Saison für Lubner-Pilotin Jasmin Preisig. Abseits der Strecke ist sie jedoch royal unterwegs – als Bierkönigin 2017 für Restaurant und Brauerei Freihof in Gossau (Schweiz).



Das Samstagspodium (v.l.): Pascal Eberle, Moritz Oestreich, Luca Engstler



Ersten Audi-Sieg hart erkämpft: Niels Langeveld bejubelt seinen Triumph

nen beiden Einsatzwagen, die sich vor allem durch die unterschiedliche Bereifung (Germany: Hankook, International: Michelin) voneinander unterscheiden. Nach zwei eher durchwachsenen Rennwochenenden zu Saisonbeginn platzte in Oschersleben, wo erstmals seit 2006 wieder die ursprüngliche erste Schikane bei einem Autorennen befahren wurde, der Knoten.

Während in der internationalen Serie noch leicht der Wurm drin war und er den Speed nicht in den Rennen zeigen konnte, fuhr er in der deutschen Serie zweimal auf P3 und holte damit auch jeweils souverän den Sieg

in der Rookie Challenge. „Schade, dass mein Teamkollege Florian Thoma so rausgeschossen worden ist und uns jetzt die Punkte für die Teammeisterschaft fehlen“, bedauerte Engstler. Sein direkter Teamkollege, der beim Saisonauftakt an gleicher Stelle noch siegreich war, holte im ersten Durchgang P4, führte im zweiten lange und holte nach Langeveld-Kollision noch P9. In der Tabelle liegt er nun auf P3.

Zu den Pechvögeln des Wochenendes zählte eindeutig Kris Richard. Der direkte Teamkollege von Josh Files hätte auch locker auf den zweiten Tabellenrang springen können. Doch auf P2 liegend, explodierte ihm im Samstagsrennen der Motor – statt 36 sicherer Zähler also eine Nullrunde. Durch den fälligen Motorwechsel musste der amtierende Tourenwagen-Europameister zudem von ganz hinten ins Sonntagsrennen (P13) starten. Noch dicker erwischte es Sheldon van der Linde (Audi). Wegen Problemen im Kraftstoffsystem fiel er in beiden Rennen aus. ■

»MAN MUSS IN ZUKUNFT MIT UNS RECHNEN. MEIN FOKUS GALT DEM HEUTIGEN RENNEN, DENN DAS WAREN ABSOLUT MEINE BEDINGUNGEN.«

Niels Langeveld

OSCHERSLEBEN, 1. RENNEN

5. von 14 Läufen, 18 Runden à 3,667 km (37 gestartet, 33 gewertet)

1.	Moritz Oestreich (D), Fugel Sport	Honda	30.55,772 min
2.	Pascal Eberle (CH), Steibel Motorsport	Seat	+ 0,634 s
3.	Luca Engstler (D), Engstler Motorsport	Volkswagen	+ 1,505 s
4.	Florian Thoma (CH), Engstler Motorsport	Volkswagen	+ 2,021 s
5.	Tim Zimmermann (D), Target Competition	Audi	+ 7,887 s
6.	Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	+ 8,962 s
7.	Max Hofer (A), AC Mayen/Prosport	Audi	+ 9,714 s
8.	Lukas Niedertscheider (DK), Niedertsch. M'sport	Seat	+ 10,450 s
9.	Harald Proczyk (A), HP Racing	Seat	+ 12,503 s
10.	Josh Files (GB), Target Competition	Honda	+ 13,167 s

Schnellste Runde: 1:33,893 (Hofer)

OSCHERSLEBEN, 2. RENNEN

6. von 14 Läufen, 18 Runden à 3,667 km (36 gestartet, 31 gewertet)

1.	Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	32.35,872 min
2.	Josh Files (GB), Target Competition	Honda	+ 4,416 s
3.	Luca Engstler (D), Engstler Motorsport	Volkswagen	+ 6,238 s
4.	Moritz Oestreich (D), Fugel Sport	Honda	+ 7,285 s
5.	Harald Proczyk (A), HP Racing	Seat	+ 7,706 s
6.	Tom Lautenschlager (D), Target Competition	Audi	+ 9,227 s
7.	Max Hofer (A), AC Mayen/Prosport	Audi	+ 9,965 s
8.	Mike Halder (D), Wolf-Power Racing	Seat	+ 10,215 s
9.	Florian Thoma (CH), Engstler Motorsport	Volkswagen	+ 12,313 s
10.	Pascal Eberle (CH), Steibel Motorsport	Seat	+ 13,000 s

Schnellste Runde: 1:32,715 (Langeveld)

STAND FAHRER

1.	Files	202 Punkte
2.	Oestreich	115
3.	Thoma	114
4.	Halder	100
5.	Zimmermann	100
6.	Van der Linde	97
7.	Eberle	96
8.	Richard	90
9.	Kaibach	90
10.	Kirsch	88



STAND ROOKIES

1.	Engstler	44 Punkte
2.	Brezina	33
3.	Reicher	32
4.	Rhyn	29

Morbidelli mit Doppelsieg beim großen Crash-Fest



Das Unheil nimmt seinen Lauf: Beim Massencrash im zweiten Lauf werden einige Top-Piloten herausgerissen

Beim Europa-Abschied in Oschersleben sicherte sich Gianni Morbidelli (Volkswagen) einen Doppelsieg. Ein Massencrash sorgte für Action und das enge Titelrennen für Spannung.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass Oschersleben ein ganz hartes Pflaster für Tabellenführer Attila Tassi (Honda) werden würde, war von Anfang an klar. Mit 30 kg Zuladung nach dem Doppelsieg am Hungaroring war auf dem winkligen Kurs in der Magdeburger Börde kein Stich zu machen. Zum fehlenden Speed kam auch noch fehlendes Glück.

Reifenschäden, die vor allem die Honda-Piloten das gesamte Wochenende über plagten, und Kollisionen ließen die Reise nach Deutschland für die Fahrer aus Norbert Michelisz' MIRA-Rennstall zur Nullnummer werden.

Am anderen Ende der Happiness-Skala rangierte Gianni Morbidelli. Er war neben Roberto Colciago und Jaap van Lagen einer von drei Piloten im Feld, die

diesmal befahrene, schnelle Version der ersten Schikane bereits im Rennbetrieb gefahren sind – in Morbidellis Fall 2006 in der Tourenwagen-WM. Dass dies der entscheidende Vorteil für das Wochenende war, darf bezweifelt werden. Ohne Zweifel besteht seine Punktausbeute. Als erster Fahrer konnte Morbidelli in der laufenden Saison die volle Wochenend-Punktzahl abräumen: fünf Zähler für die Pole-Position sowie jeweils 25 für die Siege.

Startcrash und Abbruch

Vom Startplatz an der Sonne ging es einem lupenreinen Start-Ziel-Sieg im ersten Lauf entgegen. Nur eine kurze Safety-Car-Phase sorgte dafür, dass sich das Feld wieder zusammenschob.

Zu Beginn des zweiten Rennens, das Morbidelli von P10 in Angriff nehmen musste, gab es gleich nach dem Start einen Massencrash. Roberto Colciago löste eine Kettenreaktion aus, in deren Folge acht Wracks übrig blieben. Klarer Fall: Rote Flagge! Zum Neustart des Rennens standen also nur noch 15 Fahrzeuge am Start. „Ohne den Crash hätte ich das Rennen nicht gewinnen können“, sagte der West-Coast-Pilot.

Weil es vor allem Piloten aus dem Vorderfeld riss, konnte er gleich Druck auf die Spitzengruppe machen und sich einen Gegner nach dem anderen schnappen. Das Highlight: Mit einem gewagten Manöver in der drittletzten Kurve des Rennens überholte er Mat'o Homola und vereitelte damit auch den möglichen ersten Sieg von Opel in der TCR.

„Es könnte keinen besseren Tag geben als diesen“, freute sich der 67-fache F1-GP-Starter auch im zarten Renn-Alter von 49 Jahren noch wie ein Junior. „Ich freue mich wirklich fürs ganze Team und bin auch etwas stolz auf mich“, so der Italiener, für den die bisherige Saison deutlich mehr Tiefen als Höhen hatte.

Neben wie erwähnt einigen großen Namen, deren Ausfälle die Tabellenspitze wieder enger zusammenrücken lassen, fiel auch Luca Engstler der Startkollision zum Opfer. Der 17-jährige Filius von Franz Engstler gab sein Debüt in der internationalen Serie und geigte mit schnellen Zeiten mächtig auf. Im Qualifying verpasste er nur knapp die Reversed-Pole. Nach einem Kühlerschaden im ersten Lauf war nach dem Crash in Lauf 2 früh Schluss. ■

OSCHERSLEBEN, 1. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Gianni Morbidelli	31:28,263 min
2. Daniel Lloyd	+ 2,314 s
3. Rob Huff	+ 5,890 s
4. James Nash	+ 6,454 s
5. Giacomo Altoè	+ 9,938 s
6. Stefano Comini	+ 16,300 s
7. Mat'o Homola	+ 16,794 s
8. Jaap van Lagen	+ 16,992 s
9. Danny Kroes	+ 23,892 s
10. Frédéric Vervisch	+ 27,858 s

OSCHERSLEBEN, 2. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Gianni Morbidelli	23:29,470 min
2. Mat'o Homola	+ 0,434 s
3. Jean-Karl Vernay	+ 0,716 s
4. Daniel Lloyd	+ 0,908 s
5. Stefano Comini	+ 16,127 s
6. Frédéric Vervisch	+ 27,291 s
7. Duncan Ende	+ 31,037 s
8. Reno Möller	+ 1:06,803 min
9. Davit Kajaia	+ 2 Rdn.
10. Ferenc Ficzai	+ 2 Rdn.

STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Jean-Karl Vernay	153
2. Attila Tassi	151
3. Roberto Colciago	145
4. Stefano Comini	144
5. Pepe Oriola	110
6. James Nash	86
7. Dusan Borkovic	82
8. Gianni Morbidelli	77
9. Mat'o Homola	69
10. Frédéric Vervisch	62



Nach einer bislang extrem harzigen Saison legte Gianni Morbidelli in Oschersleben ein perfektes Wochenende hin. Er war der erste Fahrer, dem 2017 die maximale Punktausbeute von 55 Zählern bei einem einzigen Rennevent gelang.

Tourenwagen-WM

Wer wird der „Sommermeister“?

Am Wochenende gastiert die Tourenwagen-WM in Argentinien. Die große Frage: Wer wird während der langen Sommerpause die WM-Tabelle anführen?

Von: **Michael Bräutigam**

Sieben verschiedene Laufsieger in den ersten zehn Rennen verdeutlichen, wie eng es in der WTCC 2017 zugeht. Zwischen Halbzeit-Champion Tiago Monteiro (Honda) und Thed Björk (Volvo) als erstem Verfolger liegen nur vier Zähler. Und theoretisch haben sieben Fahrer die Chance, nach den Argentinien-Rennen die Tabelle anzuführen. Einziger Fahrer aus dieser Spitzengruppe ohne Saisonsieg ist bislang Rob Huff (Citroën), der diesen Makel aber natürlich ausmerzen möchte.

Wie üblich beinhaltet auch in diesem Jahr der Argentinien-Event einige logistische Herausforderungen. Über einen kombinierten See-, Luft- und Landweg



Noch ohne Sieg: Platz bei Münnich-Pilot Rob Huff in Termas der Knoten?

sollen die Autos, die in Portugal verschifft und am Flughafen Frankfurt-Hahn per Flieger losgeschickt wurden, heute Mittwoch erst ankommen. Mit dabei ist wie berichtet auch Tom Coronels nach dem Vila-Real-Crash wieder aufgebauter Chevrolet. Der besagte Unfall könnte übrigens noch ein Nachspiel haben. Denn eigentlich hätte Coronels Cruze gar nicht in den Krankenwagen crashen können, wenn

eine Betonbarriere, die nach dem Unfall aufgebaut worden ist, schon zuvor – wie eigentlich vorgesehen – dort gewesen wäre. Die FIA-Untersuchung läuft.

An der Personalfront gibt es vor Argentinien zwei News: Zum einen die, dass Kevin Gleason auch den Rest bestreiten wird. Zum anderen, dass Aurélien Panis dem Zengo-Team den Rücken kehrt. Er wird in Termas von Zsolt David Szabo ersetzt. ■

NASCAR

Truex diesmal nicht zu schlagen

Mit einer dominanten Vorstellung sicherte sich Martin Truex Jr. in Kentucky seinen zweiten Saisonsieg. Damit rückt er auch ganz nah an die Tabellenspitze.

Von: **Michael Bräutigam**

So dominant die Performance des Manns aus New Jersey auch an diesem Renntag war, zittern musste er im Finish trotzdem. Nach Siegen in den ersten beiden Stages schien er auch locker zum Sieg zu cruisen. Rund 15 Sekunden Vorsprung zwei Runden vor Schluss deuteten auf eine klare Angelegenheit hin. Doch dann ging der Ford-Motor von Kurt Busch in Rauch auf und löste noch mal eine Gelbphase aus.

Während alle anderen Autos aus der Führungsrunde zum Reifenservice fuhr, blieb Truex

auf seinen alten Gummis draußen. „Ich dachte, wir sind tot“, lachte Truex. Aber auch dank eines kleinen Anschlebens von Kyle Larson konnte der Leader sich beim Restart an der Spitze behaupten. Ein Crash hinter ihm fror in der letzten Runde die Stände ein – und Truex feierte wie schon bei seinem ersten Saisonsieg in Las Vegas den perfekten Rennabend, indem er alle drei Segmente gewann. Das schaffte noch kein anderer.



Zweiter Saisonsieg: Martin Truex Jr.

In der Tabelle liegt er mit 709 Punkten nur noch einen Zähler hinter Larson. Alle anderen Piloten liegen im Kampf um den Titel in der Regular Season bereits mindestens 100 Punkte weiter zurück. Viel wichtiger jedoch für den ganz großen Pokal am Ende des Jahres: Bei den Playoff-Punkten baut der Furniture-Row-Pilot die Führung weiter aus. Mit nun bereits 28 Punkten hat er satte zwölf mehr als Jimmie Johnson auf Platz zwei dieser Wertung. ■

NASCAR CUP SERIES

Sparta/Kentucky (USA)

18. von 36 Meisterschaftsläufen

- | | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 2. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 3. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |
| 4. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 5. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 6. | Erik Jones (USA) | Toyota |
| 7. | Jamie McMurray (USA) | Chevrolet |
| 8. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 9. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 10. | Ryan Blaney (USA) | Ford |

NACHRICHTEN

DTM: CRASH MIT 40 G

Die Datenauswertung des Crashes, bei dem Mercedes-Pilot Gary Paffett mit Topspeed in die Leitplanke knallte und beim Austrudeln noch den Audi von Mike Rockenfeller mit ins Verderben riss, zeigt die volle Dramatik der Geschehnisse. Demnach knallte Paffett mit 255 km/h in die Streckengrenzung und erlebte dabei eine Verzögerungsspitze von 40 g. Im Rockenfeller-Audi wurden beim Zeitpunkt der Kollision mit dem unkontrollierbaren Paffett-Boliden 35 g gemessen. Während Paffett bis auf ein paar blaue Flecke und Schnittwunden unverletzt blieb, zog „Rocky“ sich einen Mittelfußbruch zu. Ob er nächste Woche in Moskau starten kann, sollten weitere Untersuchungen zeigen, die nach Redaktionsschluss dieser MSA stattfanden.

TCR: 2018 AUF DER INSEL?

Das motorsportverrückte Großbritannien könnte im kommenden Jahr eine zweite starke Tourenwagenserie neben der BTCC bekommen. Vergangene Woche wurde der nötige „Papierkram“ für eine mögliche TCR UK ab 2018 aufgegleist. Dort könnte dann ein ganz ähnliches Programm-Paket wie in Deutschland entstehen. Geplant sind Starts im Rahmen der British GT, in deren Umfeld auch die britische Formel 4 startet.

TCR: HYUNDAI ÜBERZEUGT

Mit sehr schnellen Rundenzeiten und starker Zuverlässigkeit ging der Test-Renneinsatz des Hyundai i30 N TCR über die Bühne. Bei den 24h von Misano teilte man sich das Rennen in verschiedene „Testsessions“ auf. Am Steuer wechselten sich Cheftester Gabriele Tarquini sowie der mit mehreren Autos TCR-erfahrene Antti Buri ab, der dafür die Rennen der ADAC TCR Germany in Oschersleben sausen ließ. Apropos TCR Germany: Bei den Rennen am Nürburgring (4.–6. August) wird der Hyundai ausgestellt.

Auf dem Weg zum Sieg
in Hockenheim: Der DSK-
Junior-Mitjet von Heun/
Wüstenhagen



Der erste Meister steht fest

Beim vierten Saisonlauf in Hockenheim konnte das von „sport auto“ unterstützte DSK Junior Team den ersten Sieg in der Mitjet German Series einfahren. Den vorzeitigen Titel der JLC-Mannschaft konnten sie damit aber nicht mehr verhindern.

Von: **Michael Bräutigam**

Motorsportförderung allgemein und Nachwuchsförderung im Speziellen haben beim Deutschen Sportfahrerkreis e.V. (DSK) seit jeher einen hohen Stellenwert. Und neben dem Juniorenteam im Rallyebereich gibt es nun auch ein DSK Rundstrecke Junior Team, welches in der in diesem Jahr neu geschaffenen Mitjet German Series an den Start geht. Das gemischte Doppel, bestehend aus Lena Heun (25) und dem mehrfachen Kart-Champion Nick Wüstenhagen (20), feierte seine Feuertaufe im Rahmen des zweiten Laufs in Oschersleben.

Nach Platz 2 dort konnte man beim anschließenden Rennen im französischen Magny-Cours sogar die Pole-Position bejubeln,

im Rennen jedoch musste man sich einmal mehr dem Team JLC-Racing geschlagen geben.

Das Pech abgeschüttelt

Mit Fortunas Beistand gelang am vergangenen Wochenende der Durchbruch: Sieg in Hockenheim! Hatten die DSKler zuvor mit leichten technischen Gebrechen zu kämpfen, erwischte es diesmal die dreifachen Saison-sieger, die nach einer Kollision einen Reparaturstopp einlegen mussten. Zwar kam auch das DSK-Team letztlich nicht ganz ungeschoren über die Runden, doch es reichte zum Triumph.

Uwe Fuchs, Referent für Kart-sport beim DSK e.V., unterstützt die Kart-Aufsteiger und ist begeistert: „Die Zusammenarbeit zwischen den beiden klappt super. Lena hat aus der Formel Lista schon Rennerfahrung, aber Nick ist vorher noch nie ein Auto gefahren“, so Fuchs. Es sei sogar so erfolgreich und angenommen, dass man für 2018 über ein zweites Auto nachdenkt.

Am vorzeitigen Titelgewinn für die Truppe von Jean-Louis Capliuk (JLC), die auf P2 einlief, änderte das aber nichts mehr. Nach drei Siegen in vier Rennen haben der rasende Teamchef Capliuk und seine Fahrerkollegen Luis Glania, Louis Henkeveld



Vorzeitig zum Titel gefahren: P2 in Hockenheim reichte für JLC-Racing

sowie Gastfahrer Alain Berg einen uneinholbaren Punktevorsprung herausgefahren.

Noch bevor es ins letzte Rennen des Jahres geht, sind die Planungen für die zweite Saison der neuen Serie weit fortgeschritten. „Dieses Jahr war leider alles sehr spät“, bedauert Serienorganisator Paolo Callea. So sei der

DER ZEITPLAN FÜR DIE PREMIERENSAISON RÜCKTE IMMER WEITER NACH HINTEN. FÜR 2018 SIND DIE PLANUNGEN SCHON WEITER.

DMSB-Wagenpass für den Mitjet-Silhouettenrennwagen erst eine Woche vor dem Saisonauftakt in Spa ausgestellt worden. Denkbar schlecht für die Verkäufe.

2018 mit der DMV NES500

„Wir wollen in Köln oder Essen ein komplettes Reglement vorstellen, damit wir genug Zeit haben“, so Callea. „Jetzt kennen uns mehr Leute und wissen, wer wir sind.“ Klar ist, dass man im kommenden Jahr fix im Rahmen der DMV NES500 fahren wird. In diesem Jahr war man neben dem NES500-Lauf in Oschersleben auch zweimal im Rahmen der französischen Mitjet-Serie unterwegs sowie vergangenes Wochenende im Feld der DMV BMW Challenge. Das Finale bestreitet man gemeinsam mit der italienischen Mitjet-Serie. ■



„Habe 24 Stunden gebraucht, um es zu verarbeiten“

Mit seinem Kampf gegen Marc Márquez und dem zweiten Platz beim Heim-GP auf dem Sachsenring hat MotoGP-Rookie Jonas Folger alle überrascht und die Fans in Feststimmung gebracht. Im MSA-Interview beschreibt der 23-jährige Bayer seine Gefühle und den Weg zum bisherigen Höhepunkt seiner Karriere.

Von: Imre Paulovits

Wie fühlst du dich jetzt, wo sich die Emotionen nach deinem Podestplatz gesetzt haben?

Es hat 24 Stunden gedauert, bis ich das Ganze habe verarbeiten können. Trotzdem hatte ich am Tag danach ein tolles Gefühl. Ich habe den ganzen Tag an das Rennen gedacht, und ich denke noch immer daran. Ich habe es mir seither mehrmals angeschaut, es war ein sehr starkes Rennen, und es hat mir sehr viel gegeben. Genau das wollte ich beweisen, dass ich nicht nur der bin, der im Training schnell ist und vielleicht ein oder zwei gute Resultate im Regen erzielen

! Jonas Folger

Geburtstag: 13.08.1993
Geburtsort: Mühldorf
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

2008: 125 GP, KTM (34.)
2009: 125 GP, Aprilia (12.)
2010: 125 GP, Aprilia (14.)
2011: 125 GP, Aprilia (6.)
2012: Moto3, Kalex-KTM (9.)
2013: Moto3, Kalex-KTM (5.)
2014: Moto2, Kalex (15.)
2015: Moto2, Kalex (6.)
2016: Moto2, Kalex (7.)
2017: MotoGP, Yamaha (akt. 7.)

HOBBYS

Motocross, Radfahren, Reisen

kann, sondern auch an einem Wochenende, wo er mehr Druck hat. Ich wollte beweisen, dass ich standfest bin, den Druck ins Positive umwandeln und ein starker Fahrer sein kann.

War es noch einmal etwas Besonderes, es auf dem Sachsenring vor all den Fans geschafft zu haben?

Ich bin ja auch einer der Sachsenring-Botschafter, und dort dieses Resultat erzielt zu haben, tut so gut. Ich hatte eine Gänsehaut gehabt, besonders in der Auslaufrunde. So viel Unterstützung von den Fans, das ist überwältigend. Und ich bin glücklich, dass ich zeigen konnte, dass Deutschland einen starken Fahrer hat. Es war das geilste Rennen meiner ganzen Karriere, und dass so viele hinter mir standen, gab besondere Kraft. Es war auch ein ganz besonderes Erlebnis, mit Marc Márquez um einen MotoGP-Sieg zu fahren, ich habe es sehr genossen.

Konntest du das Toben der Menge eigentlich unter dem Helm hören?

Hören konnte ich es nicht, aber ich konnte es fühlen.

Ist dir bewusst geworden, wie sehr du bei diesem Rennen Geschichte geschrieben hast?

Ja, und darauf bin ich besonders stolz. Es ist eine Ehre für mich, dieses Ergebnis eingefahren zu haben. Es ist schon sehr lange her, dass Deutsche in der Königsklasse vorne fahren konnten, und in der MotoGP-Ära gab es auch nur wenige Momente. Deshalb habe ich eine Mission zu erfüllen: der beste Deutsche in der MotoGP zu werden.

Hattest du schon vor dem Rennen davon geträumt, bei deinem Heim-GP auf dem Podest zu stehen?

Ja, am Samstag nach dem Qualifying. Am Abend danach habe ich davon geträumt. Auch seit ich in der MotoGP fahre und seit wir wissen, dass wir den Speed haben, träumt man natürlich von einem perfekten

Wochenende. Aber jetzt, wo es so weit war, ist dieser zweite Platz in der MotoGP mehr wert als jeder Sieg zuvor.

Wie bist du mental in dieses Rennen gegangen?

Man darf bei einem Heimrennen nicht mit zu großen Erwartungen reingehen. Deshalb habe ich erst einmal gar nichts erwartet. Wenn man zu viel erwartet oder an sich selbst zweifelt, da kann vieles schiefgehen. So habe ich versucht, mir so wenig Druck wie möglich zu machen, habe Kopfhörer aufgesetzt, Musik gehört und geschaut, dass ich mit dem gleichen Gefühl ins Rennen gehe, wie ich zuvor ins erste Freie Training gegangen bin.

Was war das für ein Gefühl, erstmals ein MotoGP-Rennen anzuführen?

Es war zunächst ein merkwürdiges Gefühl. Ich hatte zunächst in jeder Kurve erwartet, dass Marc mich zurücküberholt. Nach ein paar Runden habe ich dann verstanden, dass meine Pace nicht so schlecht ist.

»ICH HABE EINE MISSION: ICH WILL DER BESTE DEUTSCHE IN DER MOTOGP WERDEN.«

Jonas Folger

Was hast du von Marc Márquez gelernt, als du viele Runden hinter ihm hergefahren bist?

Ich habe von ihm so einiges gelernt. Ich bin ja einige Runden hinter ihm gefahren und habe verstanden, wie er sich anpasst, wenn der Reifen abbaut. So habe ich gesehen, wie er versucht, Zeit auf der Bremse gutzumachen – nicht am Kurvenausgang. Das ist aber nur eine Sache. Ich habe mir auch sonst noch einiges abschauen können. Der Marc hat sehr viel Erfahrung, er weiß genau, wie er

seine Reifen einteilen muss. Er weiß genau, wie wann und wo er bremsen muss, um die Reifen einzuteilen, er weiß, wann er das Motorrad aufstellen muss, wann er die Bremse loslassen und wo er einbiegen muss, damit es zum Schluss am besten passt. Ich habe natürlich an diesem Wochenende auch meinen eigenen Stil gefunden, habe dann aber ein paar Sachen von Marc mit hineingebracht und geschaut, dass ich mich da ein bisschen anpasse. Ich habe unterschiedliche Linien und Stile probiert, das hat mir viel gebracht.

Hast du, als du hinter ihm warst, geglaubt, dass du ihn schlagen kannst?

Lange Zeit ja. Ich war hinter ihm eigentlich ziemlich relaxed. Als ich dann fünf Runden vor Schluss gemerkt habe, dass er jetzt weg will, da hat er noch einmal ange-drückt und später gebremst. Da habe ich mitgezogen, dabei aber einen Fehler gemacht, der mich über eine Sekunde gekostet hat. Bei dem Versuch, wieder aufzuholen, habe ich leider meinen Reifen verheizt. Der Sachsenring ist extrem belastend für die linke Reifenflanke, und so waren alle mit ihren Reifen am Limit. Ich habe so lange es geht versucht, weich zu fahren, so bald wie möglich auf das weiche Mapping umzuschalten, aber letztendlich hat mich der eine Verbremser, der mich so viel Zeit gekostet hat, auch einen Reifen gekostet.

Hättest du mit dem harten Reifen vielleicht besser dagestanden?

Ich denke nicht. Normalerweise fahren wir immer eine Stufe weicher als die Honda-Piloten, und ich denke, Medium war die beste Wahl, die wir treffen konnten. So hatte ich den Grip, den ich in der ersten Rennhälfte brauchte, um vorn zu fahren und zu verstehen, was ich machen muss. Hätten wir den harten Reifen gewählt, wäre es ein Risiko gewesen, nicht gleich zu Rennbeginn den Drive zu haben, den ich brauchte. Wenn ich den Fehler nicht gemacht hätte, wegen dem ich aufholen musste, hätte der Medium auch gehalten. Wenn man in der

MotoGP nur einen Fehler macht, verliert man schon sehr viel.

Du hattest dich vorher schon einmal verbremst. Oder wolltest du Marc Márquez da gezielt vorbeilassen?

Wenn auch nicht genau bei diesem Verbremser, aber in dieser Phase des Rennens wollte ich ihn vorbeilassen. Nicht, weil ich mit der Situation überfordert gewesen wäre, aber ich hatte mir gedacht, dass Marc mehr Erfahrung hat, weniger Fehler macht und wir so noch weiter nach vorn kommen könnten. So habe ich ihn nach dem Verbremser vorbeigelassen, ich wusste ja, dass ich hinterherfahren kann. Aber leider habe ich zum Schluss den großen Fehler gemacht, der mich letztendlich vielleicht den Sieg gekostet hat.

Wo hättest du es zum Schluss probiert, wenn du noch die Reifen gehabt hättest?

Kurve 11 hinunter zur vorletzten Kurve. Dort hätte ich es probiert, und ich denke, dort hätte ich es auch geschafft. Als ich zu Rennbeginn hinter Marc und Dani war, und dann nur noch hinter Marc, habe ich ja gesehen, dass ich im dritten Sektor stärker bin. Aber so weit ist es halt zum Schluss nicht gekommen.

Wo kam das Selbstvertrauen bei diesem Rennen her?

Das hat sich über das ganze Wochenende aufgebaut. Wir haben schon in Barcelona gesehen, dass sobald ich im Warm-up stark bin, ich auch im Rennen stark sein kann. Am Sachsenring war ich das ganze Wochenende stark, und im Warm-up gar Schnellster, und da kam einfach das Selbstvertrauen. Auch die Ausgangsposition hat mit dem fünften Startplatz gestimmt, und das zusammen hat das Vertrauen für einen fast perfekten Tag gebracht.

Gab es eigentlich haarige Momente in diesem Rennen?

Ja, die gab es schon, auch gleich zu Anfang. Gleich in der zweiten Kurve ist mir Danilo Petrucci ins Motorrad gefahren, da wurde mir fast der Lenker aus der Hand geschlagen, ich bin ich fast gestürzt. Es war ein haariger Moment, ich hatte eine Reifenspur auf der Kombi davongetragen und habe einige Positionen eingebüßt. Ich konnte von Glück reden, dass ich auf dem Motorrad geblieben bin. Auch zum Schluss, als ich versucht habe, noch an Marc Márquez heranzukommen,

habe ich alles getan, was ich konnte, bin mehrmals fast gestürzt – und da habe ich mir gesagt: Jetzt mach nur keinen Blödsinn, dieser zweite Platz ist mehr als du erwarten konntest.

Wie erklärst du dir, dass du am Sachsenring mit Abstand bester Yamaha-Fahrer warst?

Ich kann es mir auch nicht so genau erklären. Das Factory Team hat momentan glaube ich mit den Chassis zu kämpfen, sie haben Grip-Probleme. Da schauen wir aber nicht viel drauf, sondern wir konzentrieren uns auf uns selbst und sehen, dass wir unsere Arbeit machen. Dass sie hinter uns waren, ist für sie natürlich sehr bitter, aber sie müssen selber sehen, wie sie ihre Probleme gelöst bekommen.

Sollte das Werksteam nicht vielleicht doch auf die letztjährigen Motorräder zurückkehren?

Ich bin mir da nicht sicher. Ich bin mit meinem Motorrad sehr glücklich, und ich habe ihre Motorräder auch nicht probiert. Ich weiß, dass sie unterschiedliche Chassis getestet haben, aber nicht genau, was sie dabei probiert haben. Es sieht so aus, dass sie wieder in die Richtung zurückgehen. Man sieht, dass sie Probleme haben, aber wenn sie ein gutes Wochenende haben, dann können sie gewinnen. In diesem Jahr ist jedes Wochenende und jede Strecke anders. So sind auch immer andere vorn. Man erwartet dann, wer auf der nächsten Strecke vorne sein wird, und dann sind es doch andere.

Wenn du auf die bisherige Saison zurückschaust: Was hast du in dieser Zeit gelernt, und was hat sich in dieser Zeit geändert?

Ich habe seit Saisonbeginn natürlich viel gelernt. Rookies lernen schließlich immer viel, weil sie mit einer komplett neuen Herausforderung konfrontiert werden. Wir haben uns stetig gesteigert, von Rennen zu Rennen, ob das nun fahrerische Änderungen waren oder Fortschritte im Team. Dass wir unsere Arbeitsweise geändert und seither den Weg gefunden haben, wie es für uns am besten läuft. Man lernt ja ständig dazu, und ich denke, wir haben bisher gute Arbeit gemacht. Wir machen nun auf dieselbe Weise weiter.

Was erwartest du dir von der Fortsetzung?



„Hinter Marc Márquez habe ich viel gelernt und versucht, mich anzupassen.“



Kuss für die Yamaha M1: „Ich bin mit meinem Motorrad sehr zufrieden.“

»ICH ERWARTE, DASS WIR JETZT EINE STARKE ZWEITE SAISON-HÄLFTE HABEN WERDEN.«

Jonas Folger

Wir haben bewiesen, dass – wenn alles zusammenpasst wie am Sachsenring – wir sehr stark sein können. Deshalb erwarte ich, dass wir eine tolle zweite Saisonhälfte haben werden.

Wie ist die Zusammenarbeit mit deinem Teamkollegen Johann Zarco?

Zarco ist ein total angenehmer Mensch. Er ist nicht nur ein Teamkollege, sondern auch ein Freund. Ich muss sagen, dass ich mich aus dem ganzen MotoGP-Paddock mit ihm am besten verstehe. Er respektiert mich, und er freut sich auch, sogar wenn es wie zuletzt auf dem Sachsenring für ihn eine Niederlage war. Er kam danach im Parc fermé zu mir – und das zeigt schon Größe und Respekt. Ich weiß das auch sehr

zu schätzen. Ich habe schon oft betont, dass wir ein tolles Team sind, und ich freue mich auch für den Johann, wenn es gut für ihn läuft – wie in Assen, wo er die Pole eingefahren hat. Es passt einfach, es harmonisiert, und genauso muss ein Team arbeiten. Zu lästern oder neidisch zu sein, bringt uns nicht weiter, und genau deswegen sind wir ein starkes Team.

Auf welchen Strecken, die jetzt noch kommen, könntest du noch Highlights setzen?

Das kann man schwer sagen. Der Sachsenring war lange eine schwierige Strecke für mich, und jetzt bin ich dort um den Sieg gefahren. Es kann also überall passieren.

Was machst du in der Sommerpause?

Jetzt, in der Sommerpause, habe ich ein paar Tage mal nichts gemacht und einfach mal Zeit mit Freunden und der Familie verbracht. Und nun geht es in den Kurzurlaub mit meiner Freundin und mit meiner Tochter. Danach beginnt dann das normale Training, um die Fitness wieder aufzubauen und völlig gestärkt in die zweite Saisonhälfte zu starten. ■

Moto2/Endurance-WM

Schrötter: Suzuka 8 h auf Suzuki

Nicht nur Stefan Bradl und Dominique Aegerter gehören zu den Stars der diesjährigen Acht Stunden von Suzuka. Marcel Schrötter wird eine werksunterstützte Suzuki fahren.

Von: Imre Paulovits

Marcel Schrötter hatte schon länger Interesse, beim Suzuka-Klassiker mitzufahren. Über Kontakte im Grand-Prix-Fahrerlager und dank der Freigabe seines Teams sowie von Honda Deutschland geht für den 24-jährigen Bayern nun ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung. Er wird zusammen mit dem Japaner Hideyuki Ogata und einem noch zu bestimmenden zweiten Fahrer im Team S-Pulse Racing eine 2016er-Suzuki GSX-R1000 fahren.

Mitte letzter Woche konnte sich Schrötter im Rahmen eines zweitägigen Tests bereits einen Vorgeschmack von dem holen, was ihn am letzten Juli-Wochen-



Marcel Schrötter: Suzuki-Superbike bereits in der letzten Woche getestet

ende erwartet. Ein zweiter Test als letzte Vorbereitung für das Rennwochenende steht ihm in der kommenden Woche bevor.

Schrötter war nach dem ersten Test begeistert. „Ich muss ehrlich sagen, dass es für mich eine große Ehre ist, bei diesem Rennen dabei zu sein“, freut sich der derzeitige Moto2-WM-Zehnte. „Schon beim ersten Test hat man gesehen, wie wichtig dieses Rennen für die japanischen Werke ist. Ich habe mir sagen lassen,

dass von jedem Werk die obersten Bosse bereits beim ersten Test zugeschaut haben.“

Der Moto2-Pilot hatte aber auch viel zu lernen. „Der erste Tag war verregnet, wir konnten nur zum Schluss ein paar Runden mit Slicks fahren. Auch am Donnerstag sind wir nicht so viel zum Fahren gekommen, wie wir eigentlich wollten, weil immer sehr viele Motorräder auf der Strecke waren. Meine Rundenzeiten waren dennoch okay.“ ■

Moto2/Superbike-WM/Endurance-WM

Bradl und Aegerter eine Speerspitze

Die Werksteams bei den Acht Stunden von Suzuka betreiben fast wieder den Aufwand wie in der Blütezeit des Rennens in den 1990er-Jahren. Stefan Bradl und Dominique Aegerter sind dabei eine der Speerspitzen von Honda.

Von: Imre Paulovits

Bradl und Aegerter werden die Honda des F.C.C.-TSR-Teams mit der traditionellen Startnummer 5 fahren, das Team hat das prestigeträchtige Rennen für Honda in den Jahren 2011 und 2012 gewonnen, zuletzt mit Jonathan Rea, Kousuke Akiyoshi und Tadayuki Okada. Dieses Jahr entschied das Team, ganz auf europäische Fahrer zu setzen, neben Bradl und Aegerter wird Ex-MotoGP-Pilot Randy de

Puniet fahren. Der 36-jährige Franzose war in der diesjährigen Endurance-WM bislang die beiden französischen 24-Stunden-Rennen im Team von SRC-Kawasaki gefahren und liegt an neunter Stelle der WM-Fahrerwertung.

Neben dem regulären Honda-Endurance-WM-Team mit Julien da Costa, Sebastien Gimbert und Freddie Foray setzt Honda ein weiteres Werksteam mit Musashi Rt Harc-Pro ein, jenes Team, das 2013 und 2014 mit Takumi Takahashi, Leon Haslam und Michael van der Mark siegreich war. Neben Takahashi fahren dieses Jahr MotoGP-Pilot Jack Miller und der Moto2-Japaner Takaaki Nakagami. Honda hat dieses Jahr ein erklärtes Ziel: das Yamaha-Werksteam, das in den letzten beiden Jahren gewonnen hat und mit den Vorjahressiegern Katsuyuki Nakasuga und Alex Lowes sowie dem zweifachen Suzuka-Sieger Michael van der Mark antritt, zu schlagen.

Da Stefan Bradl in der letzten Woche bei der Superbike-WM in Laguna Seca sein musste, hatte das Team die ersten Tests ausgelassen. Umso wichtiger wird es nun, die beiden Tests in dieser Woche zu nutzen. Und Bradl lassen sie durchaus nicht kalt: „Ich bin schon gespannt, wie die Werksmotoren und die Werks-elektronik im Vergleich zu dem funktionieren, was wir in der Superbike-WM verwenden.“ ■



Bradl: Mit Aegerter und De Puniet

NACHRICHTEN

MOTOGP: YAMAHA

wird die Sommerpause dazu nutzen, dass die Ingenieure im Werk noch einmal das Konzept der diesjährigen MotoGP-M1 genau durchstudieren. Denn nachdem das Bike mit Maverick Viñales nach den Vorsaisontests als der absolute Titelfavorit galt, sind sowohl bei dem 22-jährigen Yamaha-Neuling als auch bei Routinier Valentino Rossi unvorhergesehene Probleme aufgetaucht – und Marc Márquez führt die WM an. „Wir müssen jedes einzelne Teil des Bikes unter die Lupe nehmen“, so Teamchef Lin Jarvis.

MOTOGP: JACK MILLERS

Vertrag mit HRC, der den damaligen Moto3-Piloten direkt in die MotoGP hob und der über drei Jahre ging, läuft Ende des Jahres aus. Derzeit stehen bei Honda einige Wunschkandidaten in der Warteschleife, während in England das Gerücht die Runde macht, dass Miller 2018 bei Pramac-Ducati Scott Redding ersetzen soll.

MOTOGP: LORIS BAZ NUTZT

die Sommerpause für seine Gesundheit: Der Avintia-Ducati-Pilot ließ sich zwei Tage nach dem Sachsenring-GP von Dr. Oliver Dufour in Aix en Provence wegen des Kompartmentsyndroms am rechten Unterarm operieren. Bereits seit dem Katar-GP hatte Baz über Armpump geklagt.

MOTO3: JORGE MARTÍN,

der sich auf dem Sachsenring in FP2 den rechten Knöchel gebrochen hatte, wurde noch letzten Montag in der Universitätsklinik in Barcelona von Dr. Ginebreda operiert. Neben dem gebrochenen Innenknöchel wurde noch ein weiterer Bruch in Martins Fuß festgestellt, zum Glück wurden aber keine Bänder beschädigt. Wie lange die Heilungsphase dauert, kann noch nicht vorhergesagt werden, der aktuell Moto3-WM-Vierte muss am 17. Juli wieder zur Kontrolle, wo über das weitere Vorgehen entschieden wird.



Triumphale Rückkehr

Drei Wochen vor dem Rennen lag Ducati-Werkspilot Chaz Davies mit einem abgebrochenen Wirbelfortsatz in der Klinik. Doch dies hinderte ihn nicht, in Laguna Seca das erste Rennen zu gewinnen. Aber im zweiten fuhr Jonathan Rea wieder allen davon.

Von: **Imre Paulovits**

Als Chaz Davies am Donnerstag in Laguna Seca ankam, war er zwar fest entschlossen, zu fahren, doch die Körperhaltung und die Bewegungen des großgewachsenen Briten waren alles andere als die, die man von ihm kannte, wenn er vor Selbstsicherheit strotzend auf seine Werks-Panigale stieg. Doch gleich, nachdem er erstmals in der Sattel stieg, ging der 30-jährige zur Tagesordnung über, und wenn er auch nicht schmerzfrei gehen konnte, auf dem Motorrad

war er wie ausgewechselt und ganz der Alte. Viel mehr noch: Er deklassierte die gesamte Konkurrenz um mehr als sechs Zehntelsekunden!

Sicher, Davies ist ein Top-Athlet, der wegen seiner Form auch Ironman genannt wird, doch diese Bezeichnung erlangte in Laguna Seca eine ganz neue Bedeutung. Wenn er sich im Qualifying auch den beiden Kawasaki-Werkspiloten beugen musste, das Zeichen, das er gesetzt hatte, schlug ein.

Geheimnis aufgedeckt

Als die Werks-Ducati dann am Sonntag aus den Boxen geschoben wurden, staunte man nicht schlecht: Statt ihrer roten Lackierung mit weissen und schwarzen Absätzen und schwarzen Rädern stand sie ganz so da wie die legendäre 750er Zweiventil-Ducati, mit der Marco Lucchinelli 1986 in Daytona das gesamte Battle of the Twins-Feld deklassiert hatte, und mit der er auch in Misano bei der TT-F1-WM alle Vierzylinder schlug: In rot-weiß-grün, mit

»ICH HÄTTE IM ERSTEN RENNEN BESSER AN DIE BOX FAHREN SOLLEN.«

JONATHAN REA

roten Rädern, und auch die Kombis von Davies und Marco Melandri leuchteten in diesen Farben. Doch wie sich schnell herausstellte, machte Ducati nicht einen auf Nostalgie, sondern leute offiziell ihre Zukunft ein. Zum gleichen Zeitpunkt wurde nämlich das Modell Panigale 1299 R Final Edition vorgestellt.

Final Edition? „Mit diesem Motorrad ehren wir unsere gesamte Zweizylinder-Tradition“, verriet Ducati-CEO Claudio Domenicali. „In dieses Motorrad haben wir noch einmal all die Erfahrung aus 30 Jahren Superbike-Rennsport gesteckt, davon sollen unsere Kunden ein letztes Mal profitieren. Die Serie wird

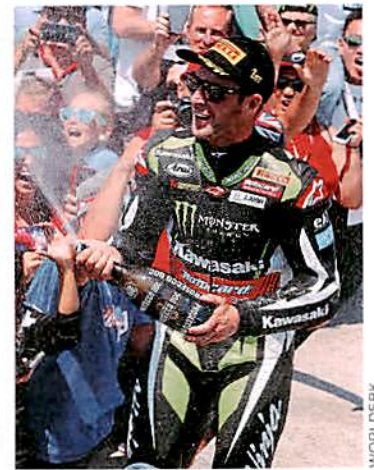
zwar unlimitiert sein, aber jedes Motorrad bekommt eine nummerierte Plakette auf der oberen Gabelbrücke. Sie wird in den Farben rot-weiß-grün gehalten und wird 210 PS haben. Aber unsere Zukunft liegt bei den Superbikes bei V4. Unser MotoGP-Motor ist mittlerweile nicht nur der stärkste seiner Art, er ist auch sehr ausgereift und zuverlässig, deshalb werden wir das Motorrad mit seinem Serien-Ableger bei der EICMA dieses Jahres präsentieren. Nach unserer Tradition gaben wir ihr dann noch ein Jahr Entwicklungszeit, fahren 2018 noch mit der V2 in der Superbike-WM, aber 2019 werden wir mit dem Vierzylinder antreten.“

Starker Tobak, der aber nicht ganz unvermittelt kam, Domenicali hatte sich schon bei der Präsentation des MotoGP-Teams im Januar verplappert, seither wurde auch einige Erlkönige in Italien gesichtet.

Aber die Abkehr vom Zweizylinder wird nicht ohne ein letztes Aufbäumen vonstatten gehen, und dies demonstrierte Davies in



Leandro Mercado (#36) vor Lorenzo Savadori: die Aprilia waren gut dabei



Jonathan Rea: siegreich in die Pause



Im zweiten Rennen unantastbar: Reas Crew fand über Nacht die perfekte Balance für den Weltmeister

Laguna Seca in beeindruckender Form. Nachdem er in der Corkscrew mit Jonathan Rea im Schlepptau an Tom Sykes vorbei an die Spitze gesetzt hatte, ließ er den Kawasaki diesmal nicht den Hauch einer Chance und brachte die Sonderlackierung zu einem überlegenen Sieg – alle Ehrfurcht galt dem Ironman.

Reas Revanche

Jonathan Rea gab ohne Umschweife zu: „Zweiter war das Beste, das wir bei diesem Rennen werden konnten. Wir hatten einige Probleme, die wir hoffen, für das zweite Rennen beheben zu können.“

Und wie es das Team des Weltmeisters es tatsächlich schaffte, sein Motorrad bis zum Rennen am Sonntag völlig umzukrempeln, war beeindruckend. Es war, als würde Rea ein völlig anderes Motorrad fahren, niemand hatte auch nur den Hauch einer Chance gegen ihn. Dazu zeigte der Weltmeister auch wieder die Entschlossenheit, mit der er in diesem Jahr bereits mehrmals zu

Rennbeginn des zweiten Laufes die Konkurrenz schockte und sich aus der umgekehrten Startaufstellung am schnellsten nach vorne pflügte. Erst einmal vorn angekommen, fuhr er unaufhaltsam davon, auch sein Teamkollege Tom Sykes konnte nicht annähernd sein Tempo gehen.

Bis sich Davies auf den dritten Platz vorkämpfen konnte, hatte er bereits zwei Sekunden Rückstand auf Tom Sykes, und wenn er sich auch spektakulär an den zweiten Kawasaki-Werkspiloten herankämpfte, in Schlagdistanz kam er nicht mehr.

Rea geht nun mit einem 59-Punkte-Vorsprung in die Sommerferien. „Das Rennen und meine Pace haben mich selbst überrascht“, gab Rea mit einem breiten Grinsen zu. „Mein Motorrad hat unglaublich gut funktioniert, und obwohl ich nach Dreivierteln der Rennstrecke viel Wheelspin und Vibrationen hatte, konnte ich weiter meine Zeiten fahren. Ich kann es gar nicht abwarten, dass wir nach der Sommerpause wieder fahren.“ ■

3 FRAGEN AN CHAZ DAVIES



WIE HAST DU ES GESCHAFFT, DICH SO VON DEINER VERLETZUNG ZU ERHOLEN?

Ganz ehrlich war es eine sehr langweilige Sache. Ich habe die letzten Wochen entweder auf dem Sofa oder dem Bett des Physiotherapeuten verbracht. Das aufregendste in dieser Zeit war, meinen Hund auszuführen. Nach dieser Zeit hat mich das Rennen in Laguna Seca wirklich wieder angeheizt. Ich hatte meinen Jungs versprochen, dass wenn ich nach Laguna kommen kann, ich auch versuchen werde, um den Sieg zu fahren. Aber es ist eine Sache es zu sagen, als es dann auch zu tun.

WIE HAST DU ES GESCHAFFT, IM ERSTEN RENNEN SO ZU DOMINIEREN?

Das Rennen war sehr hart, die Streckentemperatur war jenseits von gut und böse, es war sehr rutschig. Umso mehr haben mich die Rundenzeiten überrascht. Ich konnte den Reifen zwar nicht hundertprozentig trauen, ich hatte einige Rutscher vorn, aber insgesamt habe ich das Reifenmanagement gut über die Distanz gebracht.

WIESO GING DIES IM ZWEITEN RENNEN NICHT?

Ich hatte keinen besonders guten Start, und die ersten paar Runden waren auch nicht besonders gut. Aber das war es noch nicht einmal. Ich weiß nicht, was Kawasaki über Nacht gefunden hat, aber wie die in der ersten Runde durch die Menge fuhren, war ohne Worte. Bis ich hinter ihnen war, war es schon vorbei. Und Johnny ist ein unglaubliches Rennen gefahren.

Superbike-WM

Bradl: neuer Motor, der sich endlich bewährt hat

Stefan Bradl wurde in Laguna Seca zweimal Elfter, wenn die Rennen auch unterschiedlich verliefen. Randy Krummenacher ließen die Reifen im Stich.

Von: Imre Paulovits

Stefan Bradl hatte in Laguna Seca mit Jake Gagne nicht nur einen neuen Teamkollegen, Ten Kate hatte auch einen neuen Motor gebracht, der sich bewährte. Doch mit dem härteren Reifen lag Bradl in der Superpole dann daneben, auch bis er im ersten Ren-

nen auf Tempo kam, dauerte es eine Weile. Aber im letzten Rennendrittel konnte er angreifen und wurde schließlich Elfter. Dieses Resultat konnte er im zweiten Rennen wiederholen. „Es hat im ersten Rennen eine ganze Weile gedauert, bis ich ein Gefühl aufgebaut hatte, aber als bei den anderen die Reifen abbauten, konnte ich angreifen. Im zweiten Rennen lief es dann definitiv besser. Ich konnte mit den Yamahas fighten, das hat richtig Spaß gemacht. Wir müssen aber weiter an der Elektronik arbeiten, in maximaler Schräglage arbeitet sie noch nicht feinfühlig genug.“

Randy legte im ersten Rennen richtig gut los, doch dann rutsch-



Stefan Bradl: Im zweiten Rennen mit den Yamaha-Werkspiloten gekämpft

te er hilflos herum. „Schon nach fünf Runden haben die Reifen nachgelassen, und ich hatte überhaupt keinen Grip mehr.“ Im zweiten Rennen hatte Krummenacher bald mit Vibrationen zu

kämpfen, dann hatte er ein sehenswertes Duell mit Jake Gagne, den er schließlich gewann und so 14. wurde. „Diese zwei Punkte waren hart erkämpft, sie haben mein Wochenende gerettet.“

SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE

LAGUNA SECA (USA) 3,610 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Laguna Seca (USA): 8. Juli 2017; 15. WM-Lauf; 90,250 km ü. 25 Rdn. à 3,610 km; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 28 Grad; Asphalt: 54 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	25	35:14,812	1:23,597	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	+1,202	1:23,533	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	+5,798	1:23,694	16
4. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	25	+17,574	1:23,996	13
5. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	25	+21,159	1:24,456	11
6. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	25	+23,016	1:24,623	10
7. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	25	+31,986	1:24,756	9
8. Michael van der Mark	Yamaha YZF-R1	25	+32,933	1:25,068	8
9. Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	25	+35,936	1:24,642	7
10. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	25	+36,912	1:24,714	6
11. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP	25	+44,961	1:25,385	5
12. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	25	+45,203	1:25,562	4
13. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	25	+45,901	1:24,840	3
14. Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	25	+46,043	1:25,046	2
15. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP	25	+46,805	1:25,475	1
16. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	25	+54,463	1:25,316	-
17. Randy Krummenacher	Kawasaki ZX-10RR	25	+56,989	1:24,959	-

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Sykes	1:22,476
2. Rea	1:22,566
3. Davies	1:22,883
4. Melandri	1:23,077
5. Laverty	1:23,242
6. Mercado	1:23,455
7. Forés	1:23,483
8. Lowes	1:23,553
9. Camier	1:23,566
10. Savadori	1:23,717
11. Torres	1:23,789
12. De Angelis	1:23,797
13. van der Mark	1:24,250
14. De Rosa	1:24,311
15. Ramos	1:24,413
16. Krummenacher	1:24,445
17. Bradl	1:24,593
18. Gagne	1:24,658
19. Smrz	1:25,125
20. Badovini	1:25,303

WM-STAND FAHRER

1. Rea	341 Punkte
2. Sykes	282
3. Davies	226
4. Melandri	189
5. Lowes	148
6. Forés	132
7. Van der Mark	129
8. Camier	99
9. Torres	94
13. Bradl	64
15. Krummenacher	46
20. Reiterberger	19

WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	375 Punkte
2. Ducati	309
3. Yamaha	183
4. BMW	117
5. Aprilia	115

ERGEBNIS 2. RENNEN

Laguna Seca (USA): 9. Juli 2017; 16. WM-Lauf; 90,250 km ü. 25 Rdn. à 3,610 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 21 Grad; Asphalt: 49 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	35:03,414	1:23,275	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	+2,887	1:23,564	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	25	+4,847	1:23,457	16
4. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	25	+17,159	1:23,831	13
5. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	25	+22,741	1:23,718	11
6. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	25	+26,377	1:24,381	10
7. Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	25	+28,475	1:24,505	9
8. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	25	+29,718	1:24,539	8
9. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	25	+33,044	1:24,619	7
10. Michael van der Mark	Yamaha YZF-R1	25	+33,541	1:24,807	6
11. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP	25	+36,756	1:24,684	5
12. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	25	+43,031	1:24,952	4
13. Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	25	+47,306	1:24,829	3
14. Randy Krummenacher	Kawasaki ZX-10RR	25	+50,488	1:25,064	2
15. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP	25	+51,093	1:25,028	1
16. Jakub Smrz (CZ)	Yamaha YZF-R1	25	+59,197	1:25,422	-
17. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	25	+1:00,571	1:25,682	-

Dennis Foggia (#71): Beide Rennen gewonnen und Junior-WM-Führung übernommen

Moto3-Junior-WM

Schüler auf Valentino Rossis Spuren

Valentino Rossis Schüler Dennis Foggia war der überragende Mann der Moto3-Junior-WM in Valencia. Er gewann beide Rennen überlegen, wie in der Moto2 der Brasilianer Eric Granado.

Von: Imre Paulovits

Die Energie, die Valentino Rossi in seine Talentschmiede VR46 Academy gesteckt hat, beginnt immer mehr Wirkung zu zeigen. Bei der Moto3-Junior-WM in Valencia gewann sein 16-jähriger Schützling Dennis Foggia beide Rennen, und der Römer setzte sich auch an die Spitze der WM-Tabelle.

Im ersten Lauf nutzte Foggia in der ersten Runde einen Fehler von Pole-Sitter Vincente Pérez von der Avintia Academy, setzte sich an die Spitze und entschwand den anderen mit einer irren Pace. So fanden die Kämpfe hinter ihm statt, den Ehrenplatz knüpfte Alonso López vom Estrella Galicia Junior-Team seinem

Teamkollegen Jeremy Alcoba in einem Wimpernschlag-Finale auf dem Zielstrich ab. Auch im zweiten Rennen war Foggia unantastbar, diesmal schaffte es Alcoba auf das Podest, indem er Pérez niederrang. Der Schweizer Jason Dupasquier wurde im ersten Rennen 19., im zweiten 20.

Der 21-jährige Brasilianer Eric Granado, einst als Wunderkind gepriesen, gewann beide Rennen überlegen. Das erste Rennen musste gleich in der ersten Runde abgebrochen werden, nachdem Xavier Cardelús und Marc Luna gestürzt waren. Das auf 12 Runden verkürzte Rennen führte zunächst lange Héctor Garzó an, schließlich konnte sich Granado durchsetzen und auch Ricky Cardús zog an Ganzó vorbei. Hervorragend schlug sich auch Lukas Tulovic aus dem Forward Junior Team auf Platz 5.

Das zweite Rennen wurde wieder zur Beute von Granado, nachdem Garzó in der fünften Runde aus dem Kampf um den Sieg durch Sturz ausschied. Der 19-jährige Schweizer Marcel Brenner musste wegen einer Magenkrankung die Starts am Sonntag absagen. ■

STAND MOTO3-JUNIOR-WM

1.	Dennis Foggia (I) KTM	111
2.	Jeremy Alcoba (E) Honda	86
3.	Sergio García (E) Honda	72
4.	Alonso López (E) Honda	70
5.	Vincente Pérez (E) KTM	65
6.	Jaume Masia (E) KTM	62
7.	Kazuki Masaki (J) Honda	47
8.	Yuki Kunii (J) Honda	41
9.	Makar Yurchenko (KZ) KTM	33
10.	Aarón Polanco (E) Honda	26

STAND MOTO2-EM

1.	Ricky Carús (E) Kalex	90
2.	Eric Granado (BR) Kalex	90
3.	Steven Odendaal (SA) NTS	65
4.	Héctor Garzo (E) Tech3	63
5.	Joe Roberts (USA) Kalex	51
6.	Dimas Ekky (IND) Kalex	49
7.	Federico Fuligni (I) Kalex	44
8.	Hiroki Ono (J) NTS	27
9.	Hazfizh Shyahrin (MAL)	25
11.	Lukas Tulovic (D) Kalex	23

ERGEBNIS 1. RENNEN MOTO3-JUNIOR-WM

Valencia (E): 9. Juli 2017; 5. WM-Lauf; 72,090 km über 18 Rdn. à 4,005 km; 34 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Dennis Foggia (I)	KTM	18	30:24,002	1:40,358	25
2.	Alonso López (E)	Honda	18	+3,806	1:40,435	20
3.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	18	+3,807	1:40,415	16
4.	Vincente Pérez (E)	KTM	18	+3,905	1:40,472	13
5.	Kazuki Masaki (J)	Honda	18	+4,838	1:40,650	11
6.	Jaume Masia (E)	KTM	18	+5,119	1:40,487	10

ERGEBNIS 2. RENNEN MOTO3-JUNIOR-WM

Valencia (E): 9. Juli 2017; 6. WM-Lauf; 72,090 km über 18 Rdn. à 4,005 km; 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Dennis Foggia (I)	KTM	18	30:29,512	1:40,762	25
2.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	18	+2,068	1:40,664	20
3.	Vincente Pérez (E)	KTM	18	+3,452	1:40,736	16
4.	Yuki Kunii (J)	Honda	18	+5,306	1:40,538	13
5.	Aarón Polanco (E)	Honda	18	+5,643	1:40,765	11
6.	Kazuki Masaki (J)	Honda	18	+8,760	1:41,024	10

ERGEBNIS 1. RENNEN MOTO2-EM

Valencia (E): 9. Juli 2017; 4. EM-Lauf; 48,060 km über 12 Rdn. à 4,005 km; 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Eric Granado (BR)	Kalex	12	19:28,901	1:36,283	25
2.	Ricky Cardús (E)	Kalex	12	+0,736	1:36,522	20
3.	Héctor Garzo (E)	Tech3	12	+1,618	1:36,456	16
4.	David Sanchis (E)	Suter	12	+4,010	1:36,546	13
5.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	12	+8,812	1:37,045	11
6.	Steven Odendaal (SA)	NTS	12	+9,184	1:37,234	10

ERGEBNIS 2. RENNEN MOTO2-EM

Valencia (E): 9. Juli 2017; 5. EM-Lauf; 76,095 km über 19 Rdn. à 4,005 km; 19 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Eric Granado (BR)	Kalex	19	30:58,413	1:36,842	25
2.	Ricky Cardús (E)	Kalex	19	+3,891	1:37,163	20
3.	Steven Odendaal (SA)	NTS	19	+6,890	1:37,389	16
4.	Joe Roberts (USA)	Kalex	19	+20,416	1:38,043	13
5.	Hiroki Ono (J)	NTS	19	+21,880	1:38,120	11
6.	Dimas Ekky (IND)	Kalex	19	+22,190	1:38,162	10

Jäger und Gejagter: In Zolder hatte Reiterberger schon immer Oberwasser, er hält den Rundenrekord

IDM Superbike 1000

Reiti hofft auf eine Chance

Markus Reiterberger hörte die Zuschauer in der Kurve euphorisch toben, als er in Zolder seinen Doppelsieg einfuhr. Die Konkurrenz hat ebenfalls aufgerüstet, aber reicht das, um den zweifachen IDM Superbike-Meister zu schlagen?

Von: **Anke Wieczorek**

Reiterberger vorn, danach eine Weile nichts. Da der Superbike-WM-Rückkehrer seit 2015 den Rundenrekord auf dem anstrengenden Kurs in Belgien mit den abgehackten Bremsmanövern hält, wunderte sich niemand. Reiterberger kämpft verbissen um seine WM-Rückkehr. Er selbst sagt, wenn er nicht bald die Kurve bekommt, läuft ihm die Zeit davon. Reiti ist jetzt 23 Jahre alt. Für den Wildcard-Einsatz am 20. August 2017 auf dem Lausitzring ist eine neu aufgebaute BMW S 1000 RR fast fertig. „Gabel, Gabelbrücke und Schwinge werden wir vorher noch in Oschersleben und auch in der Lausitz testen“, sagt Reiterbergers langjähriger Mechaniker Wolfgang Krampe. Er hat sich auch eine Tank-Sitzbank-Kombination für das Superbike ausgedacht. 22 Liter passen in den Behälter, 24 sind erlaubt, „aber die brauchen wir nicht.“

Eine Kooperation mit dem Althea-BMW-Team, das Reiterberger verlassen hat, ist kein Thema. Man geht komplett getrennte Wege. Reiterberger hofft noch immer, dass er mit „seiner Familie“, den Jungs aus der IDM-Crew, den Sprung zurück in die WM schafft. In der IDM kann er sich nur noch selbst schlagen.

Reitis VanZon Remeha-BMW-Teamkollege Danny de Boer hält hinter ihm die Verfolger in Schach und ist jetzt vom vierten auf den zweiten Gesamtrang gefahren. Sein Sturz beim Saisonauftakt auf dem Nürburgring ist ausgemerzt.

Für das Yamaha-Werksteam MGM muss die zweite IDM-Runde wie ein schlechter Traum gewesen sein. Im vergangenen Jahr wurde der wenig begüterte Privatfahrer Marvin Fritz Superbike-Meister. Jetzt passierte das Gleiche mit dem Österreicher Stefan Kerschbaumer auf der YZF-R1M, der vor Florian Alt und Bastien Mackels ins Ziel kam. Alt lieferte eine Erklärung: „Ich wurde zu Beginn des zweiten Laufes von einem anderen Fahrer nach außen in die Wiese geschickt.“ Der Nümbrechtler hatte sich für das zweite Rennen für einen anderen Reifen als zuvor entschieden. „Damit war ich sogar eine halbe Sekunde schneller.“ Mit den Plätzen 4 und 5 war die Welt für Alt in Ordnung. Teamchef Michael Galinski machte drei Kreuze: „Zolder gehört schon seit

zwei Jahren nicht zu unseren Lieblingsstrecken. Wir wussten, dass uns die Stop-and-Go-Passagen nicht liegen, da man dort oft stark beschleunigen muss. Dort müssen wir mit unserem Reifenpartner noch arbeiten, um die letzten Zehntelsekunden zu finden.“ Yamaha MGM fährt wie Wilbers-BMW und Kawasaki Schnock mit Dunlop.

Honda spielt wieder mit

Dominic Schmitter war im ersten Lauf auf P7 bester Suzuki-Fahrer. Die nagelneue GSX-R 1000 ist noch lange nicht dort, wo sie hin muss. „Mit der Elektronik haben wir noch eine Weile zu tun“, meint HPC Power-Teamchef Denis Hertrampf. „Mit Schmitter und Iannuzzo haben wir Top-Piloten, aber die Art und Weise wie wir das Motorrad weiterentwickeln ist entscheidend, wo und

wann wir vorne stehen.“ Sind Podiumsplätze möglich? „Ich glaube nicht.“ Schmitter sah das anders, fuhr sich die Seele aus dem Leib und musste trotzdem noch dem Markenkollegen Luca Grünwald (Mayer Suzuki) den Vortritt lassen.

In Zolder fand auch Hondamann Jan Halbich erstmals wieder zu alter Form zurück, stürzte dann aber. Wie schon das erste Rennen musste auch Lauf zwei abgebrochen werden. Gewertet wurde die Runde zuvor. Da war Halbich auf der Holzhauser-Fireblade noch Vierter gewesen.

Nicht gezündet hat bisher das von Kawasaki angekündigte Feuerwerk in Form von Romain Maitre. Der Franzose ist zu langsam und auch auf den Strecken, die er nicht kennt, nur zu wenig Steigerungen fähig. Er hat bisher keinen einzigen IDM-Punkt. ■



Zweimal gleiches Podium: Reiterberger (1), de Boer (2), Kerschbaumer (3)

Kein Platz für Fehler

Kevin Wahr kam als einsamer Spitzenreiter nach Zolder. Jetzt gibt es davon schon zwei.

Im Training hatten sich Kupplungsprobleme bei Wahr angedeutet. Diese wurden ihm auch beim Start des ersten Rennens zum Verhängnis. Er fuhr schon nach der Aufwärmrunde wieder in die Box und musste zuschauen wie sein Punktelpolster ruiniert wurde. Max Enderlein löste ihn mit dem zweiten Platz hinter Thomas Gradinger von der Spitze ab. Der Student war beflügelt. Am Vortag hatte der Sachse seine Englischprüfung sauber über die



DINO EISELE

Anschluss geschafft: Gradinger

Bühne gebracht, aber deshalb das erste Qualifying verpasst. Wahr stockte sein Konto am Sonntag wieder auf und profitierte davon, dass Rob Hartog als Gastfahrer keine Punkte bekam. Sonst wäre nämlich jetzt Sieger Gradinger im Vorteil. Bei Enderlein scheiterte es an der Kupplung. ■ AWI

Wenig Fahrer, viel Action

Während die kleine Klasse im Ausland boomt, mangelt es in Deutschland an Teilnehmern. In Zolder waren es lediglich vier.

Daran hatte auch der Umstand schuld, dass in Belgien das Fahrer-Mindestalter 16 Jahre beträgt. Also waren Troy Bude und Lukas Franke von vornherein aus dem Rennen. Und Max Graichen ist verletzt. Was nicht verhinderte, dass es ausgerechnet in der ausgedünnten

Klasse so eng zuzuging wie sonst nirgendwo. Die vier Deutschen und elf Niederländer schenken sich nichts. Höhepunkt in Lauf 1: Dennis Koopman stürzte zum Schluss in Führung liegend, genau dahinter riss Jan-Ole Jähmig die Kette. Lachender Dritter war sein Freudenberg-Teamkollege Max Kappler. Jähmig versuchte seine Yamaha noch die rund 800 Meter bis ins Ziel zu schieben. Er hätte fünf Minuten dafür Zeit gehabt. Er wollte Punkte retten. Es klappte nicht. Jähmig kam 48 Sekunden zu spät. an ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SIDECAR: Mit vier Siegen in Folge kann Markus Schlosser beruhigt schlafen. Die Basis für den Titelgewinn steht. daran konnte in Zolder auch das WM-erprobte Team Bennie Streuer/Gerd Daalhuizen nichts ändern, das im Moment im Besitz des aktuellen IDM-Titels ist. Schlosser und sein Beifahrer Thomas Hofer deklassierten die Gegner mehr als deutlich. Auf normalem Weg ist das Führungsduo nicht zu schlagen, sind sich alle sicher.

IDM SUPERSPORT 600: Bryan Schouten sollte in Zolder zunächst den verletzten Christian Stange im Team Weber

Motos vertreten, doch auch die nächste IDM-Runde in Schleiz ist ein Thema. Der Niederländer, der zugleich Titelverteidiger ist, meint: „Ich schaffe das zeitlich.“ Denn er testet zuvor mit dem Ten Kate-Team und nimmt noch am Freitag in Dijon am 1000er-Cup-Rennen in der Holländischen Meisterschaft teil. „Samstag morgen könnte ich in Schleiz sein. Für das zweite Qualifying reicht das noch.“

SUZUKI GSX-R 1000-CUP: Lucy Glöckner gewann in Zolder im Suzuki-Cup. Ein Dauer-Job ist das nicht. Lucy will lieber in der Langstrecken-WM antreten.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Zolder (B): 09. Juli 2017; 3. IDM-Lauf; 48,0 km über 12 Rdn.; 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Markus Reiterberger (D)	BMW	18:31,719
2. Danny de Boer (NL)	BMW	+12,890
3. Stefan Kerschbaumer (A)	Yamaha	+14,779
4. Florian Alt (D)	Yamaha	+19,693
5. Jan Böhn (D)	BMW	+19,846

Zolder (B): 09. Juli 2017; 4. IDM-Lauf; 52,0 km über 13 Rdn.; 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Markus Reiterberger (D)	BMW	20:05,213
2. Danny de Boer (NL)	BMW	+10,506
3. Stefan Kerschbaumer (A)	Yamaha	+14,060
4. Jan Halbich (CZ)	Honda	+14,453
5. Florian Alt (D)	Yamaha	+21,213

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Zolder (B): 08. Juli ; 3. IDM-Lauf; 60,0 km über 15 Rdn.; 16 Fahrer gestartet, 13 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Rob Hartog (NL)	Kawasaki	24:11,078
2. Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+0,191
3. Max Enderlein (D)	Yamaha	+4,070
4. Vasco van der Valk (NL)	Yamaha	+5,458
5. Bryan Schouten (NL)	Kawasaki	+13,829

Zolder (B): 09. Juli 2017; 4. IDM-Lauf; 60,0 km über 15 Rdn.; 16 Fahrer gestartet, 13 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Thomas Gradinger (A)	Yamaha	24:11,607
2. Rob Hartog (NL)	Kawasaki	+2,178
3. Kevin Wahr (D)	Yamaha	+2,258
4. Vasco van der Valk (NL)	Yamaha	+2,581
5. Janusch Prokop (D)	Kawasaki	+8,579

ERGEBNIS SUPERSPORT 300

Zolder (B): 08. Juli 2017; 3. IDM-Lauf; 52,0 km über 13 Rdn.; 4 Fahrer gestartet, 3 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Max Kappler (D)	Yamaha	24:03,241
2. Sophia Liebschner (D)	Yamaha	+1:37,378
3. Philippe Cavegn (CH)	Kawasaki	+1 Rd. zur.

Zolder (B): 09. Juli 2017; 4. IDM-Lauf; 52,0 km über 13 Rdn.; 4 Fahrer gestartet, 4 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Jan-Ole Jähmig (D)	Yamaha	23:58,215
2. Max Kappler (D)	Yamaha	+0,772
3. Sophia Liebschner (D)	Yamaha	+1:17,453
4. Philippe Cavegn (CH)	Kawasaki	+1 Rd. zur.

ERGEBNIS IDM SIDECAR

Zolder (B): 08. Juli 2017; 3. IDM-Lauf; 60,0 km über 15 Rdn.; 19 Teams gestartet, 14 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Schlosser/Hofer (CH/CH)	LCR-Suzuki	25:19,032
2. Streuer/Daalhuizen (NL)	LCR-Suzuki	+19,513
3. Kretzer/Lehnertz (D/D)	LCR-Suzuki	+29,320
4. Smits/Verbrugge (NL/B)	RON-Yamaha	+56,384
5. Schröder/Werth (CH/D)	LCR-Suzuki	+57,430

Zolder (B): 09. Juli 2017; 4. IDM-Lauf; 60,0 km über 15 Rdn.; 19 Teams gestartet, 15 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Schlosser/Hofer (CH/CH)	LCR-Suzuki	25:16,015
2. Streuer/Daalhuizen (NL)	LCR-Suzuki	+19,148
3. Kretzer/Wechselberger	LCR-Suzuki	+23,249
4. Sattler/Neubert (D/D)	LCR-BMW	+31,151
5. Schröder/Werth (CH/D)	LCR-Suzuki	+53,398

IDM-STAND

1. Reiterberger	95 Pkt.
2. de Boer	65
3. Kerschbaumer	51

IDM-STAND

1. Gradinger	70 Pkt.
2. Wahr	70
3. Enderlein	62

IDM-STAND

1. Kappler	90 Pkt.
2. Jähmig	66
3. Liebschner	60

IDM-STAND

1. Schlosser	100 Pkt.
2. Kretzer	72
3. Schröder	45

Langbahn-GP Mühldorf

Verfahren, aber gewonnen

Als Martin Smolinski im Finallauf ausfiel, gewann Michael Härtel den Mühldorf-GP. Dem 19-Jährigen fehlen nur noch 3 Punkte auf WM-Leader Mathieu Tresarrieu.

Von: **Thomas Schiffner**

In Herxheim Dritter, in La Réole Zweiter und nun in Mühldorf GP-Sieger. Der Junge hat einen Lauf. Doch Michi Härtel brauchte auch Glück, um nach vier Runden Finale als GP-Sieger auf dem Podium zu stehen: Wildcard-Pilot Martin Smolinski gewann in überragender Manier seine Vorläufe und sein Semifinale. Beim Finalstart stand er ganz innen neben Tresarrieu, Franc, Katt und Härtel. Nachdem er den von außen kommenden Härtel weggedrückt hatte, führte der Jawa-Werksfahrer den Endlauf bis zur letzten Kurve, als er plötzlich langsamer wurde: „Mir ist

nach dem Training der zweite Zahnriemen heute gerissen. Ich habe ihn wohl mit den Wheelies zu sehr strapaziert“, erklärte Smolinski. Härtel hatte großes Glück, dem Olchinger nicht aufzufahren, und erbe den Sieg vor Katt, Tresarrieu und Franc.

Die drei Besten auf Jawa

„Es war ein harter Kampf, aber Glück gehört dazu. Wenn ich hinten im Dreck stecke, dann verfare ich mich auch schon mal“, sagte Härtel zum zweiten GP-Sieg seiner Karriere. Stephan Katt war überglücklich mit Platz 2: „Im Training ist mir alles um die Ohren geflogen. Bis zum Start haben meine Jungs alles wieder aufgebaut, sodass ich einen Riesenspaß im Rennen hatte.“

Schon in Eenrum (20.8.) konnte Härtel (66 Punkte) Tresarrieu (69) die WM-Führung abnehmen.

In Mühldorf gab es auch Bahnsport-Nostalgie: Beinahe-Sieger Smolinski, GP-Sieger Härtel und der Zweite Katt fuhren alle auf Jawa! ■



Noch hält Härtel (#25) im Finale dagegen, später fällt Smolinski aus

LANGBAHN-WM

Mühldorf (D), 9. Juli

1. WM-Lauf

1.	Michael Härtel (D)	23 Punkte
2.	Stephan Katt (D)	20
3.	Mathieu Tresarrieu (F)	20
4.	Josef Franc (CZ)	18
5.	Martin Smolinski (D)	24
6.	Theo Pijper (NL)	13
7.	Romano Hummel (NL)	13
8.	Jörg Tebbe (D)	10
9.	James Shanes (GB)	9
10.	Jesse Mustonen (FIN)	8

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 3 von 5 Rennen

1.	Mathieu Tresarrieu	69 Punkte
2.	Michael Härtel	66
3.	Stephan Katt	56
4.	Theo Pijper	46
5.	James Shanes	40
6.	Josef Franc	37
7.	Richard Hall (GB)	27
8.	Martin Smolinski	24
9.	Jannick de Jong (NL)	24
10.	Jörg Tebbe	21

Seitenwagen-EM Tayac

An Matthijssen die Zähne ausgebissen

William Matthijssen gewann in Südfrankreich seinen fünften EM-Titel. Markus Brandhofer war nahe am Niederländer dran, Markus Venus holte Bronze.

Matthijssen/Mollema und Venus/Heiss waren die klaren Favoriten beim EM-Finale im südfranzösischen

Tayac. Mit einer Woche Verspätung fand das Rennen vergangenen Samstag statt. Aber als stärkster Gegner des Niederländers, der seine gesamte Technik selbst baut, erwiesen sich Brandhofer/Scheunemann. Sie konnten zwar in den Vorläufen nur einen Sieg einfahren und mussten daher ins B-Finale, während Matthijssen, der nur einmal Harvey unterlag, und Venus (Punktverlust gegen Matthijssen) direkt ins A-Finale einzogen.

Das B-Finale gewann Mitch Godden vor Brandhofer, die damit noch ins A-Finale einzogen. Die Briten Shaun Harvey und Josh Goodwin schieden aus.

Für das Finale wählte Matthijssen auf der 400 Meter kurzen, Speedway-ähnlichen „Grasbahn“ die Innenbahn. Venus nahm „blau“, und für Brandhofer blieb nur die Außenbahn. Der Holländer gewann den Start vor Venus. Doch schon in der ersten Runde kassierte Brandhofer Markus Ve-

nus und attackierte sogleich den Spitzenreiter. Dreieinhalb Runden lang entspann sich ein Titelkampf, in dem die Positionen mehrmals wechselten. „Es gab nur auf den äußeren fünf Metern Grip, und wir hatten zum Endlauf noch einmal anders übersetzt“, erklärte Brandhofer-Copilot Tim Scheunemann. Schließlich hatte Matthijssen das bessere Ende für sich und verteidigte seinen Titel, den fünften in seiner Karriere. Brandhofer wurde nach 2006 zum zweiten Mal Vize-Europameister.

Die I-Lizenz-Neulinge Kevin Hübsch/Michael Burger mussten noch Lehrgeld zahlen, sie wurden mit zwei Punkten Zwölfte.

Die Deutschen Meister, Martin und Hermann Brandl, hatten schon in ihrem ersten Lauf einen Dreher und anschließend einen Highsider. Sie mussten das Rennen beenden, konnten aber nur leicht verletzt die Heimreise antreten. ■ TS



Zwei Drittel deutsches Podium: Teams Brandhofer, Matthijssen, Venus (v.l.)

SEITENWAGEN-EM

Finale in Tayac (F), 8. Juli

1.	Matthijssen/Mollema (NL)	11 Pkt.
2.	Brandhofer/Scheunemann (D)	9
3.	Venus/Heiss (D)	11
4.	Godden/Smith (GB)	7
5.	Harvey/Hogg (GB)	9
6.	Goodwin/Brown (GB)	6
7.	Comblon/Agez (F)	6
8.	Sudnikvits/Paabstel (EE)	1
11.	Hübsch/Burger (D)	2
14.	Brandl/Brandl (D)	0

Polens achter Titel

Gastgeber Polen erfüllte in Leszno die Erwartungen und verteidigte vor Schweden den Team-WM-Titel deutlich.

Von: **Thomas Schiffner**

Beim Event 2 in Västervik hatten sich die schwedischen Gastgeber mit deutlichem Vorsprung direkt für das Finale qualifiziert. Russland und Lettland kamen ins Race-off, während Dänemark als Vierter erstmals überhaupt im SWC in der Vorrunde scheiterte.

Das Race-off letzten Freitag auf der Finalbahn in Leszno (PL) erlebte einen packenden Dreikampf zwischen Russland, Lettland und Australien. Die Russen (46 Punkte) siegten schließlich deutlich vor den Aussies (33), obwohl Grigori Laguta wegen Dopingvorwürfen von der FIM gesperrt worden war.

Im Finale mit England, Russland, Schweden und dem gesetzten Gastgeber Polen sahen 17000 Zuschauer eine weitere dominierende Leistung ihrer polnischen Adler. Die Gastgeber waren mit dem blutjungen Team Janowski, Piotr Pawlicki, Zmarzlik und Dudek vor allem das ausgeglichene Quartett. Als Janowski in Heat 18 den Schweden Jonsson in Schach halten konnte, war Polen nicht mehr einholbar.

Janowski, mit 25 Jahren polnischer Kapitän: „Die Erwartungen vor dem Rennen waren groß. Die Leute sagten, wir hätten es leicht, aber das war eines der härtesten Rennen, die ich je gefahren bin.“

Schweden hielt sich mit einem überragenden Antonio Lindbäck im Rennen, der mit einem Joker-Sieg im dritten Durchgang auf 20 Punkte kam und das Dreikronenteam auf Platz 2 führte. Nur in Fredrik Lindgren (11) hatte er die nötige Unterstützung: „Die Polen zu Hause zu schlagen, ist sehr schwer. Aber wir haben ihnen einen guten Kampf geliefert.“

Russland konnte seine Glanzleistung vom Vortag nicht wiederholen. 11 Punkte von Emil Saifutdinov reichten aber beinahe schon, um die rote Laterne den enttäuschenden Briten zu überlassen. ■



Gegen die Polen (Pawlicki, vorn) konnte nur Lindbäck (links)mithalten

SPEEDWAY WORLD CUP

Finale Leszno (PL), 8. Juli

1. POLEN	50 Punkte
Maciej Janowski	14
Piotr Pawlicki	13
Bartosz Zmarzlik	13
Patryk Dudek	10
2. SCHWEDEN	42 Punkte
Antonio Lindbäck	20
Fredrik Lindgren	11
Andreas Jonsson	7
Linus Sundström	4
3. RUSSLAND	18 Punkte
Emil Saifutdinov	11
Vadim Tarasenko	3
Gleb Chugonov	3
Andrej Kudriashov	1
4. GROSSBRITANNIEN	15 Punkte
Chris Harris	7
Steve Worall	6
Robert Lambert	1
Craig Cook	1

Trial-WM Bradford

Bewegung hinter Toni Bou

Toni Bous Siegesserie setzte sich auch in England fort.

Von: **Thomas Schiffner**

Der britische GP in Tong bei Bradford war beinahe eine Kopie des Laufes in der Vorwoche in Frankreich. Weltmeister Toni Bou gewann auch diesmal, aber wieder überraschte der 19-jährige Jaime Busto, Bous Montesa-Honda-Teamkollege, mit Platz 2 in der Qualifikation und Platz 6 am Sonntag. Hinter Bou

(21 Punkte) glänzte im Hauptevent der älteste Pilot, Takahisa Fujinami (28 Punkte), mit Platz 2. Damit rückte der Japaner auf



Noch ein Sieg: Toni Bou

WM-Rang 3, hinter dem drittplatzierten Adam Raga, vor Franz Kadlec wurde Elfter und rutschte auf den 9. WM-Platz ab. ■

TRIAL-WM

Stand nach 6 Läufen

1.	Toni Bou (E), Montesa-Honda	115 Punkte
2.	Adam Raga (E), TRRS	97
3.	Takahisa Fujinami (J), Honda	78
4.	Jaime Busto (E), Montesa	71
5.	Jeroni Fajardo (E), Vertigo	71
6.	Alb. Cabestany (E), Sherco	65
7.	James Dabill (GB), GasGas	58
8.	Jorge Casales (E), Beta	39
9.	Franz Kadlec (D), GasGas	38

NACHRICHTEN

US-MOTOCROSS: TOMAC SETZT SICH AB

Beim siebten Lauf der US-Nationals in Southwick (Massachusetts) landete Supercross-Vizeweltmeister Eli Tomac einen Befreiungsschlag: Der Kawasaki-Star gewann beide Läufe vor KTM-Pilot Blake Baggett und vergrößerte seinen Vorsprung an der Tabellenspitze damit auf 19 Punkte. Die angeschlagene Nummer 1 von KTM, Marvin Musquin, verlor erneut an Boden: Der Franzose wurde in Moto 1 Vierter, im zweiten Lauf stürzte er im Zweikampf mit Tomac.

SPEEDWAY: BROKSTEDT IM BUNDESLIGA-FINALE

Der erste Finalist der Bundesliga-Saison steht fest: Brokstedt gewann sein Heimrennen gegen die DMV White Tigers deutlich mit 57:19 Punkten, hat jetzt 6 Matchpunkte und wird mindestens Tabellenzweiter der Vorrunde. Für die Wikinger brillierten Andriy Karpov (11), Kai Huckenbeck (14) und Tobias Kroner (13). Hinter Brokstedt haben Landshut (4 Punkte), Wittstock (2) und Stralsund (29 alle noch Chancen, ins Finale zu kommen.

SPEEDWAY: MEISSEN GEWINNT STC-HEIMMATCH

Meißen nutzte seinen Heimvorteil beim ersten STC-Rennen in der Porzellanstadt und siegte haushoch mit 46 Punkten vor Dohren (33), Güstrow (23) und Haunstedten (9). Dabei waren Wölbart (12 Punkte), Weis (13) und Geyer (12) den Emsländern (Kroner 10, Huckenbeck 14) überlegen.

ENDURO-EM: BALLETTI WEITER IN FÜHRUNG

Der Estländer Rannar Uusna gewann den 1. Tag des zweiten Enduro-EM-Laufes in seiner Heimat in Paikuse. Am 2. Tag war in der Overall-Wertung sein italienischer KTM-Kollege Matteo Pavoni siegreich. Oscar Balletti (Husqvarna) führt die EM weiter vor Pavoni an.

Everts: „Suzuki zurück in die



Stefan Everts

Geburtstag: 25. November 1972

Geburtsort: Bree (B)

Herkunftsland: Belgien

MX-KARRIERE

1989: 125-ccm-WM-Debüt

1991: 125-ccm-Weltmeister (Suzuki)

1995: 250-ccm-Weltmeister (Kawasaki)

1996-1997: 250-ccm-Weltmeister (Honda)

2001-2002: 500-ccm-Weltmeister (Yamaha)

2003: Einzelsieger ISDE (Yamaha)

2003-2006: MX1-Weltmeister (Yamaha)

2007-2014: Racedirektor bei KTM

seit 2016: General Manager, Suzuki World MXGP

nissen schnell, aber er hat einige Fehler in diesem Jahr gemacht. Er war letztes Jahr schon Vizeweltmeister, doch er spürt den Druck als potenzieller Champion erst in diesem Jahr. Er hat nach dem Startsturz in Lettland viel riskiert, und die verlorenen Punkte machen zurzeit den Unterschied in der Tabelle. Wenn ein Fahrer an den Start geht, ist er auf sich allein gestellt und muss das Rennen nach Hause bringen. Aber wir glauben fest daran, dass er den Titel noch holen kann. Es fehlt uns noch ein bisschen gegen Jonass und Prado bei den Starts, aber wir schließen die Lücke. Und Jeremy ist der Schnellste im Rennverlauf.

Er steigt 2018 in den MXGP auf...

Ja, und ich bin überzeugt davon, dass er den Sprung meistern wird. Er trainiert schon auf unserer neuen 450er und gewann auf Anhieb bei seinem Renndebüt in den ADAC-Masters. Mit unserem begrenzten Budget hatte ich kein bessere Option. Er liebt die 450er, und er wird Woche für Woche besser.

Und deine anderen jungen Fahrer?

AJ (Arminas Jasikonis, Red.) macht tolle Fortschritte. Er hat

Seit eineinhalb Jahren leitet Stefan Everts das Suzuki-MXGP-Team. Der Rekord-Weltmeister zieht Bilanz.

Von: Alex Hodgkinson

Eineinhalb Jahre als Suzuki-Boss – wie läuft's?

Die Zeit läuft schnell, aber es gibt mit zwei Teams keinen ruhigen Moment. Wir haben viele neue Gesichter bei den Technikern und junge Fahrertalente. Sie haben alle zu unseren Fortschritten beigetragen. Das erste Jahr war nicht leicht, und wir haben sicherlich noch viel Arbeit vor uns, aber wir lernen jeden Tag einander besser kennen, jeder bringt neue Ideen mit, und wir funktionieren schon jetzt als eine Einheit. Und es kann

nur noch besser werden, vor allem jetzt, wo wir die Früchte unserer Arbeit durch den Renn Erfolg sehen. Ich bin sehr zufrieden damit, wie wir uns in so kurzer Zeit aufgestellt haben.

Du hast das jüngste Werksteam im Fahrerlager.

Ja, und viel Potenzial. Wir hätten am liebsten schon jetzt noch mehr Erfolg, aber wir arbeiten mit einem begrenzten Budget und müssen sehen, wie wir damit zurecht kommen. Der Schuss kann auch nach hinten losgehen, wenn man den amtierenden Weltmeister verpflichtet. Und wir müssen sowieso der Tatsache ins Auge sehen und erkennen, dass wir uns solche etablierten Fahrer finanziell nicht leisten können. Aber es bringt viel mehr Freude, wenn

man junge Fahrer selbst ausbildet und bis zum Meistertitel begleitet.

Sind neue Sponsoren in Sicht?

Es gibt Interessenten, aber wir müssen abwarten. Ich will das Team mit einem guten Image weiterbringen und hoffen, dass Sponsoren zu uns kommen. Es ist schwierig, an tausend Türen zu klopfen. Ich möchte lieber mit Partnern arbeiten, die vom ersten Tag an uns glauben und gemeinsam den Erfolg suchen.

Jeremy Seewer ist deine Galionsfigur.

Jeremy ist ein toller Botschafter für Suzuki. Es ist eine Freude, mit ihm zu arbeiten. Er ist intelligent und kann auf ruhige Art die Situation analysieren. Er ist bei allen Streckenverhält-

Erfolgsspur“

im Winter hart gearbeitet und erntet jetzt die Früchte. Wir wussten, dass er schnell im Sand ist. Aber er ist jetzt stärker, und sein Podest in Portugal hat bewiesen, dass er schnell lernt. Vergiss nicht, dass er erst seit zwölf Monaten im MXGP fährt. Vor einem Jahr war er ein fast unbekannter Teenager. In Ottobiano konnten Cairoli und Herlings ihn erst nach 20 Minuten abhängen, und er gewann die Qualifikation in Agueda souverän. Er glaubt an uns und wir glauben an ihn!

Bei Hunter (Lawrence) ging es ein bisschen zu leicht bei den ersten GP. Seine Erwartungen waren danach zu hoch und er musste die Kehrseite kennenlernen. Aber sein Podium neben Jeremy in Teutschenthal hat ihn wieder auf den richtigen Pfad gebracht. Es sitzt ein kleiner Teufel in ihm. Ich mag das an ihm. Und zusammen mit Bas Vaessen, Zach Pichon und seinem jüngeren Bruder Jett sind wir für die nächsten Jahre in der MX2 gut aufgestellt, wenn Jeremy in die MXGP aufsteigt.

Bist du auch mit euren technischen Fortschritten zufrieden?

Unsere neue 450er ist schon ein fantastisches Bike, und es steckt noch mehr Potenzial drin. Wir hatten bisher nur ein einziges MXGP-Podium, aber Kevin (Strijbos) kommt jetzt wieder aus der Verletzungspause zurück. Und AJs Fortschritte sind enorm. Die Gegner wissen jetzt, dass sie mit uns rechnen müssen. Das war nur der Anfang. Die 250er hat noch den alten Motor, aber wir kitzeln jede Woche noch ein

bisschen mehr Leistung heraus. Und wir bekommen Anerkennung für unsere Arbeit mit der Lieferung neuer Teile aus Japan.

Direkt im Anschluss an den französischen GP Ende Mai hatten wir zwei Testtage mit Technikern von KYB aus Japan. Es war in erster Linie ein Test mit der 450er für 2018, aber wir konnten gleich davon profitieren, nicht nur mit der 450er, sondern auch mit der 250er. Und wir haben schon mit der Leistung von AJ und Jeremy bei den letzten zwei GP gesehen, dass es was gebracht hat.

Bas war auch extrem schnell in Ottobiano, und Hunter war ganz vorne in Russland. Ich bin sehr optimistisch für die restlichen GP in diesem Jahr. Der WM-Kalender mit 19 GP auf vier Kontinenten mit extrem unterschiedlichen Streckenverhältnissen ist eine riesige Herausforderung für das ganze Team, Fahrer und Techniker. Aber die Fortschritte, vor allem, nachdem jeder im Team die so wichtigen Starts hinbekommt, bringt allen neue Energie und Mut. Ich habe eine tolle Mannschaft, und wir ziehen alle an einem Strang, um Suzuki wieder in die Erfolgsspur zu bringen. ■

»DIE GEGNER WISSEN, DASS SIE MIT UNS RECHNEN MÜSSEN. DAS IST NUR DER ANFANG.«

Stefan Everts



Everts (L.) mit Jeremy Seewer (Mitte) und den Mechanikern Pyka und Krieg

American Flat Track

Mees wieder Leader

Indian-Werkspilot Jared Mees gewann das Rolling-Wheels-Half-Mile-Rennen und übernahm wieder die Meisterschaftsführung von Teamkollege Bryan Smith.

Von: Imre Paulovits

Es sah lange so aus, als ob Sammy Halbert auf Yamaha derjenige sein würde, der die Siegesserie von Indian beendet. Doch es kam ganz anders. Vor zwei Wochen auf dem Lima-Schotter-Oval siegte Kawasaki-Pilot Briar Baumann, und Halberts Team trennte sich von Yamaha! In Weedsport trat Halbert mit einer alten Harley-Davidson XR 750 an, doch auch das änderte nichts daran, dass er im Finale der schärfste Herausforderer der Indian wurde. Denn Jared Mees war an diesem Abend eine Klasse für sich, setzte sich schnell ab und fuhr bis zum Ziel



Mees: Sieg und Gesamtführung

einen Fünf-Sekunden-Vorsprung heraus. Brad Baker kam zwar zum Schluss unter Druck von Jeffrey Carver, konnte aber auch die zweite Indian aufs Podest fahren. Bryan Smith wurde mit der dritten Indian nur Siebter und musste so die Tabellenführung wieder an Jared Mees abgeben. Von den Harley-Davidson-Werkspiloten brachte Brandon Robinson die XG 750 R in die Top 5.

Bei den Einzylindern gewann Shayna Texter überlegen und hat ihren Vorsprung in der Meisterschaft auf 32 Punkte ausgebaut. ■

US-FLAT-TRACK-MEISTERSCHAFT

Half Mile, Weedsport/New York, 8. Juli

Meisterschaftsst. nach 10 von 18 Rennen

1. Jared Mees (USA), Indian	10:13,185	1. Jared Mees (USA)	202 Punkte
2. Sammy Halbert (USA), H-D	+ 4,918	2. Bryan Smith (USA)	194
3. Brad Baker (USA), Indian	+ 8,812	3. Brad Baker (USA)	149
4. Jeffrey Carver (USA), Kawasaki	+ 9,348	4. Sammy Halbert (USA)	145
5. Brandon Robinson (USA), H-D	+ 11,456	5. Jeffrey Carver (USA)	108
6. Briar Bauman (USA), Kawasaki	+ 11,576	6. Briar Bauman (USA)	96
7. Bryan Smith (USA), Indian	+ 14,628	7. Davis Fisher (USA)	77

NACHRICHTEN

MOTOCROSS: HAKAN CARLQVIST IST TOT

Der zweifache Cross-Weltmeister Hakan Carlqvist (63) ist vergangenen Freitag gestorben. Der Schwede, der 1979 den 250-ccm-WM-Titel auf Husqvarna und 1983 den 500-ccm-Titel auf Yamaha gewann, war einer der Ironmänner des Sports. Sein Kampfgeist war unübertroffen, und er duldet kein mechanisches Versagen. In seiner letzten Saison 1988 musste er eine Serien-Kawasaki kaufen, nachdem er sich mit keinem Hersteller einigen konnte. Doch Carlqvist verabschiedete sich vom aktiven Sport mit seinem legendären Sieg, bei dem er im Rennen

auf der Zitadelle in Namur eine Pause einlegte, um in der Gaststätte direkt an der Strecke ein Bier zu trinken. Nach seiner Karriere lebte er zurückgezogen in Südfrankreich.

MOTOCROSS: RODRIGUEZ ZURÜCK IN DIE USA

Anthony Rodriguez, 21-Jähriger Venezolaner, der einen tollen 8. Platz für HRC-MX2 in Portugal erzielte, kehrt in die USA zurück und fährt die restlichen Nationalsauf einer geliehenen 450er. Der Australier Jed Beaton startet für HRC in Loket und Lommel. Ein Japaner wird in Frauenfeld und in Assen den langzeitverletzten Chihoro Notsuka ersetzen.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

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

H

BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

Z1 in fun gelb gesucht. 0171/4167106H

www.bmw-gebrauchtwagen.com

H

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

H

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

H

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

H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/7684600

H

De Tomaso

Guara gesucht. 0171/4167106

H

Ferrari

328 GTS gesucht. 0171/4167106

H

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

360 Cabrio, gelb, Bj. 2003, 65000 km,
67.000,- €. Tel. 0171/2655803

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

Kaufe jdn. grünen Ferrari. 0171/4167106

H

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

H

Jaguar

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

H

XJ 220 gesucht. 0171/416 7106

H

Lamborghini

Silhouette gesucht. 0171/4167106

H

Lotus

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

H

Mercedes

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

H

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15,
Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 38000 km,
NP: 160.000,-, VB 79.800,-. T. 0171/3491847

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

H

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS,
schw./ Leder sw., 24000 km, NP 184.000,- €,
VB 112.900,- €. Tel. 0171/3491847

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

H

Oldtimer

Kaufe gerne Oldtimer/Exoten. Bitte alles
anbieten! 07131/579275 o. 0172/7683296

H

Porsche

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

H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Klappenauspuff- und Sportauspuffsys-
teme Porsche, Audi, Lamborghini, Ferrari,
BMW. Akustik Design, Wolfgangweg 5,
33649 Bielefeld, www.akustik-design.eu

H

993 2S/4S gesucht. 0171/4167106

H

Boxster GTS/Spyder ges. 0171/4167106

H

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

928 GTS gesucht. 0171/4167106

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

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

H

996 Carrera 4 S, Bj. 2003, 147000 km, sil-
bergrau, 19.000,- €. Tel. 0171/2655803

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241

H

Renn/Rallye

FERODO

Motorsport- und
High Performance
Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

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

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

DUNLOP
MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

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

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

H

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

www.Rennsportshop.com

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB
 Grafik und Produktion: Michael Heinz
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 1820
 MOTORSPORT aktuell gehört zum
 Geschäftsbereich Automobil
 Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
 Burkhard Knopke
 Gesamtanzelgenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
 Druck:
 Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkal 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
 Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).
 Abbonnentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
 Telefax +49 (0)711 182 2550,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

Leserbriefe

Alles gut – oder? MotoGP Sachsenring MSa 29/2017

Faszinierende Rennen am Sachsenring, mit Jonas Folger der erste Deutsche in der MotoGP auf dem Treppchen. Alles gut – oder? Dem aufmerksamen Beobachter wird nicht entgangen sein, dass viele Plätze auf den Tribünen leer blieben. Auch die Veranstalter machen sich Gedanken. War es nur die Terminverschiebung wegen des Formel-1-Laufs in Silverstone? Oder doch das Wetter?

Ich war 1967 nach der ersten Teilnahme jetzt 50 Jahre zu allen Rennsportveranstaltungen Gast auf dem Sachsenring. In den Jahren haben vor allem das Fernsehen und die Werbung die Wahrnehmung völlig verändert. Die Fahrer, mit denen man sich als Zuschauer identifizieren möchte, müssen erkannt werden. Das geschah früher durch gut lesbare Startnummern in einheitlicher Farbe und Größe, vorn an der Kanzel und auf beiden Seiten des Motorrads.

Im Vorjahr teilte mir ein Bekannter mit, dass er erst am nächsten Tag in der Presse verstanden hätte, warum Marc Marquez durch frühen Motorradwechsel bei einsetzendem Regen gewonnen hatte. „Die sehen alle so gleich aus.“ In diesem Jahr war auf der Tribüne ein Schweizer Ehepaar zu Gast, weil sie gerade Urlaub in Sachsen machten und „Tom Lüthi so gut ischt“. Die Nummer 12 im Programmheft war schnell gefunden, aber wo war der Fahrer mit Nummer 12?

Ich konnte ihm dann nur noch sagen, dass es das Motorrad mit der größten gelben Seitenfläche und Interwetten-Werbung ist. Leider war Thomas Lüthi dann früh im Rennen ausgefallen. Die Dorna und die FIM müssen irgendwann entscheiden, ob dieser Zustand so tragbar ist. Fernsehzuschauer wird es weiter geben, an die Rennstrecken werden immer weniger

kommen. Weil es keinen Spaß mehr macht. Spitz gesagt könnten die Rennen dann auch virtuell durchgeführt werden.

Dr. Johannes Werner,
 D-09405 Zschopau

So sehr ich Ralf Waldmann schätze, aber die Fans vom Sachsenring muss man sicherlich nicht aus dem Dornröschenschlaf wecken. Vielmehr sollte sich der ADAC mal Gedanken machen, was er sich dabei gedacht hat, an einem Wochenende drei Großveranstaltungen abzunicken.

Im 200 Kilometer entfernten Nürnberg die DTM, wo sich auch viele fränkische Fans für eine der beiden Veranstaltung entscheiden mussten, oder die Truck-EM auf dem Nürburgring – viele Trucker sind schließlich auch Biker-Freaks. Meines Wissens erfolgte ja die terminliche Umverlegung auf den neuen Termin mit Zustimmung des ADAC – da fragt man sich, ob man dem Veranstalter vor Ort bewusst einen Knüppel zwischen die Beine werfen will? Oder warum hat man das Veto gegen eine Terminverlegung nicht akzeptiert?

Michael Werner,
 D-09355 Gersdorf

Endlich mal ein Titelbild von der MotoGP, dank Jonas Folger. Schon in der Ausgabe 28/2017 hätte Valentino Rossi nach seinem Sieg in Assen dorthin gehört. Aber dass MSa die Formel 1 „verhätschelt“ und im Innenteil des Heftes sowie auf der Titelseite immer diese, im Gegensatz zur MotoGP an „Kaffeefahrten“ erinnernde Motorsportkategorie bevorzugt, wird wohl ein Geheimnis der Redaktion bleiben. Ausnahmen, wie oben genannt, bestätigen auch hier die Regel.

Es wäre außerdem wünschenswert, wenn künftig die gefahrenen Rundenzeiten beziehungsweise die schnellste Runde pro Klasse auch in km/h angegeben würden. Sicherlich kann sich

das jeder Leser selbst ausrechnen, aber das ist ja wohl nicht im Sinne einer Fachzeitschrift. Folger ist seit dem vergangenen Sonntag Inhaber des neuen Rundenrekords: 1.21.442 Min. = 162,27 km/h. So hätte man es dem Leser präsentieren können.

Übrigens: Karl Hoppe hatte 1969 beim GP in Hockenheim als Zweitplatzierte eine Runde Rückstand (hinter Agostini) und nicht, wie von ihnen angeführt, nur eine halbe Sekunde...

Rudolf Steber,
 D-35088 Battenberg/Eder

Vom TV abgestraft DTM Norisring MSa 29/2017

Was haben hartgesottene DTM-Fans eigentlich verbrochen, dass sie abermals von der ARD, welche ja bekanntlich aus öffentlichen Geldtöpfen gespeist wird, derart abgestraft werden? Da schafft es die DTM nach vielen schwierigen Jahren, wieder Top-Rennen zu bieten. Da haben wir nun mit Gerhard Berger einen echten Racer als DTM-Chef, der uns noch viel Hoffnung auf super Rennsport in den kommenden Jahren macht.

Und dann steigt die ARD zu einem für den TV-Zuschauer unerwarteten Moment ohne jegliche Vorwarnung aus! Zum Restart – schwarzes Bild! In anderen Übertragungen, auch in der ARD (!), undenkbar! So was muss bitte Konsequenzen haben, das können sich Veranstalter und Hersteller, welche Millionen in diesen wunderbaren Sport stecken, nie und nimmer gefallen lassen!

Thomas Frank,
 D-08289 Schneeberg

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Es sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 14. Juli

09.55	F1 Silverstone, FP1 LIVE (Wh. 12.15/01.15)	Sky Sport 1
13.55	F1 Silverstone, FP2 LIVE (Wh. 19.30/02.30)	Sky Sport 1
13.55	F1 Spielberg, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1

Samstag, 15. Juli

10.55	F1 Silverstone, FP3 LIVE (Wh. 12.30)	Sky Sport 1
13.00	F1 Silverstone, FP3 (Zus.)	RTL
ca. 13.50	F1 Silverstone, Qualifying LIVE	RTL/ORF1/SRF2
13.50	F1 Silverstone, Quali LIVE (Wh. 01.00)	Sky Sport 1
15.55	Formel 2 Silverstone, Rennen 1 LIVE	Sky Sport 1
16.20	Formel V8 3.5 Nürburgring, Rennen 1 LIVE	motorsport.tv
17.15	Carrera Cup Nürburgring, Rennen 1 LIVE	Sport 1+
18.00	TCR Int. Series, Oschersleben (Zus.)	Sport 1+
ab 20.00	WTCC Termas, Qualifying & MAC3 LIVE	Eurosport 2
22.00	Formel E New York, Rennen 1 LIVE	DMAX
23.35	Formel E New York, Rennen 1 (Aufz.)	Eurosport 1

Sonntag, 16. Juli

09.15	Carrera Cup Nürburgring, Rennen 1 (Aufz.)	Sport 1
10.00	Carrera Cup Nürburgring, Rennen 2 LIVE	Sport 1
10.15	Formel 2 Silverstone, Rennen 2 LIVE	Sky Sport 1
10.50	Formel V8 3.5 Nürburgring, Rennen 2 LIVE	motorsport.tv
11.15	Porsche Supercup, Silverstone LIVE	Sky Sp. 1/ES2
12.30	WEC Nürburgring, Rennen LIVE	Sport 1
ab 12.45	F1 Silverstone, Vorberichte & Rennen LIVE	ORF 1
ab 13.00	F1 Silverstone, Vorberichte & Rennen LIVE	Sky Sp. 1/RTL
ab 13.30	F1 Silverstone, Vorberichte & Rennen LIVE	SRF2
18.15	WEC Nürburgring, Schlussphase LIVE	Eurosport 1
20.15	NASCAR Cup Series, Loudon LIVE	Sport 1
20.30	NASCAR Cup Series, Loudon LIVE	Motorvision TV
21.00	IndyCar Series, Toronto LIVE	Sport 1 US
22.00	Formel E New York, Rennen 2 LIVE	DMAX
23.35	Formel E New York, Rennen 2 (Aufz.)	Eurosport 1

Montag, 17. Juli

00.30	WTCC Termas, Eröffnungsrennen (Aufz.)	Eurosport 1
01.00	WTCC Termas, Hauptrennen (Aufz.)	Eurosport 1

Motorrad

Donnerstag, 13. Juli

ab 11.35	Red Bull Rookies Cup Sachsenring (Aufz.)	motorsport.tv
ab 19.30	Superbike-WM Monterey (Aufz.)	Eurosport 1
21.35	Supermoto-EM Busca (Zus.)	motorsport.tv

Freitag, 14. Juli

22.25	Superbike-WM Monterey (Zus.)	motorsport.tv
23.20	Kanad. Superbikes Great Bend (Zus.)	motorsport.tv

Samstag, 15. Juli

05.55	Supercross Auvergne (Zus.)	motorsport.tv
ab 17.50	Seitenw.-Cross-WM 1. & 2. Lauf (Zus.)	motorsport.tv
19.30	Enduro-WM Grevena (Zus.)	motorsport.tv

Sonntag, 16. Juli

19.30	Road Racing Series Scarborough (Zus.)	motorsport.tv
-------	---------------------------------------	---------------

Dienstag, 18. Juli

19.30	Trial-WM Bradford/GB (Zus.)	motorsport.tv
-------	-----------------------------	---------------

Livestreams/Internet

Samstag, 15. Juli

ca. 14.30	Truck-EM Slovakiaring, Rennen 1 LIVE (R2: 16.30)	www.fiaetrc.com
-----------	---	-----------------

Sonntag, 16. Juli

ca. 13.00	Truck-EM Slovakiaring, Rennen 3 LIVE (R4: 16.25)	www.fiaetrc.com
-----------	---	-----------------

Vorschau



Formel 1 in Silverstone: Schlägt Hamilton bei seinem Heimspiel zurück?



WEC am Nürburgring: Toyota vs. Porsche – das erste Duell nach Le Mans



Formel E in New York City: Elektro-Renner rasen erstmals durch Brooklyn

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

15./16.7.	Formel E, New York ePrix 1 & 2	USA
15./16.7.	Truck-EM, Bratislava (Slovakiaring)	SK
16.7.	Formel 1, GP Großbritannien/Silverstone (+ F2)	GB
16.7.	Langstrecken-WM, 6h Nürburgring (+ Carrera Cup)	D
16.7.	Tourenwagen-WM, Termas de Río Hondo	RA
16.7.	IndyCar Series, Toronto/Ontario	CDN
16.7.	NASCAR Cup Series, Loudon/New Hampshire	USA

Motorrad

16.7.	ADAC MX Masters, Tensfeld	D
-------	---------------------------	---

Alleskönner

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

130-telliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschrauber und Bit-Adapter, Zuzahlung 1,- €.



Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

Fon +49 (0)711 3206-8888

www.motorsport-aktuell.com/abo

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625251, verschenken 1625252.
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 46,75 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.