

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



Formel 1
**Halbzeit-Bilanz:
Wer steht wo?**

S. 4



DTM
**Streit überschattet
Zandvoort-Rennen**

S. 14

IndyCar
**Power setzt Aufholjagd
in Toronto fort**

S. 10



Moto2
**Folger nur knapp von
Zarco geschlagen**

S. 24

Formel 1
**Großes Fragezeichen
über Williams-Duo**

S. 3

MotoGP
**Bradl beim Heimspiel
k.o. – Zukunft offen**

S. 21

Langstrecken-WM
**Ausblick auf 6h-Rennen
am Nürburgring**

S. 3

Panorama
**Zu Besuch in der
KTM-Rennabteilung**

S. 36

MotoGP: Honda-Triumph am Sachsenring dank besserer Taktik

MARQUEZ KING AM RING



Jeden
Dienstag
neu

Zur richtigen Zeit abgeboten: Marc Márquez hat beim deutschen Grand Prix das perfekte Timing gehabt. Während Dovizioso, Rossi und Miller an der Spitze mitei-

einander beschäftigt waren und alle zu spät an die Box kamen, erwischte der WM-Leader das richtige Fenster und sicherte sich so seinen dritten Saisonsieg. **ab S. 20**

**motorsport-
aktuell.com**



9 771421 848007

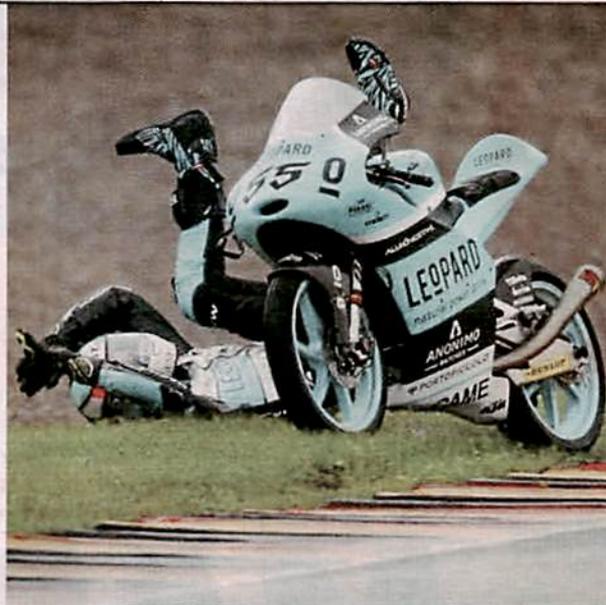
LIEBE LESER!

Die MotoGP hat sich mit dem Rennen am Sachsenring (ab Seite 19) in die Sommerpause verabschiedet. Erst Mitte August geht es weiter: am 14. August am Red Bull Ring und am 21. August in Brünn. Anders die Formel 1. Die Königsklasse auf vier Rädern muss noch zweimal ran, ehe der Tross 14 Tage Urlaub machen darf. Auch hier stehen zwei wichtige Rennen bevor: zuerst Budapest (Seite 35), dann Hockenheim. Und das innerhalb von sieben Tagen. Deshalb haben wir unsere umfangreiche Halbzeit-Bilanz vorgezogen (ab Seite 4). Und mit etwas Abstand kann man von der ersten Saisonhälfte durchaus behaupten, dass sie abgesehen von den Rennen in Sotschi und Baku unterhaltsamen Sport geboten hat. Okay, da waren ein paar Nebengeräusche. Wie die Zeitstrafe von Nico Rosberg zuletzt in Silverstone. 220 Minuten nach dem Rennen eine neue Rangfolge zu präsentieren, ist lächerlich. Oder diese nicht enden wollende Halo-Diskussion. Aber die Spannung ist zurück. Und in Ungarn würde es uns nicht wundern, wenn Red Bull den nächsten Coup landet.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Andrea Locatelli (I)
WO? Sachsenring (D)

WAS? Fahrer am Boden, Bike fährt führerlos weiter



WER? Adrien Theaux (F) und Peter Fill (I)
WO? Zandvoort (NL)

WAS? Die beiden schnellen Gaststarter aus dem Ski-Weltcup fahren in der «Promi-Wertung» souverän aufs Podest



WER? Rossi-Fans
WO? Sachsenring (D)

WAS? Trotz großer Unterstützung beim deutschen Grand Prix - Superstar Valentino Rossi verzockte sich und wurde nur Achter

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- ! Formel 1: So läuft der Transfermarkt; Langstrecken-WM: Giganten-Kampf S. 3
- ! FORMEL 1 Die große MSA-Halbzeit-Bilanz S. 4
- FORMEL 1 Warum Red Bull für Aufsehen sorgte S. 7
- ! INDYCAR Was ging in Newton und Toronto S. 10
- FORMEL-3-EM Premiere für den jungen Beckmann S. 11
- ! DTM Zandvoort-Sieger Green bald Leader? S. 14
- VLN Mies gewagt zum Sieg beim fünften Lauf S. 17
- RALLYE Glücklicher Estland-Sieg für Sirmacis S. 18

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Wie es um den Sachsenring steht; Superbike-WM: Rea ist sorglos S. 19
- ! MOTOGP Wie Marquez' Taktik aufging S. 20
- ! MOTOGP Bradl beim Heimspiel k.o. - Zukunft offen S. 21
- ! MOTO2 Eine Runde für Champion Zarco S. 24
- ! MOTO2 Nur Folger glänzte beim Heim-GP S. 25
- MOTO2 Das Ende für das «Swiss Dream Team»? S. 26
- MOTO3 Warum Binder auf Teamchef Ajo hörte S. 27
- MOTOCROSS Kullas neuer Leader beim Masters S. 30

PANORAMA

- AUTOMOBIL Der Ungarn-F1-GP wird 30 S. 35
- ! MOTORRAD MSA im Traumhaus von KTM S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Was macht eigentlich ...?; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Fragezeichen Williams

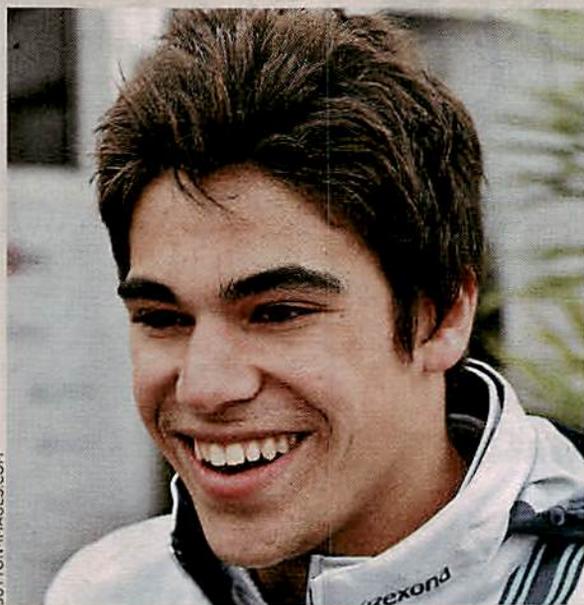
Von MICHAEL SCHMIDT

Mit der Vertragsverlängerung von Räikkönen bei Ferrari ist eine Tür auf dem Transfermarkt zugefallen. Wir sagen Ihnen, was bei den anderen Teams los ist.

Viele hätten Kimi Räikkönen gerne in Rente gesehen. Doch der Finne hat bei Ferrari einflussreiche Freunde. Sie sitzen praktischerweise ganz oben in der Chefetage. Und sie haben pragmatisch entschieden. Das Problem sind nicht die Fahrer, sondern die Technik. Mit Vettel und Räikkönen ist Ruhe im Team programmiert.

Die Situation bei Mercedes ist unverändert. Die Vertragsverlängerung von Nico Rosberg wartet weiter auf ihre Bestätigung. Stand Silverstone laut Teamchef Toto Wolff: «Im Moment haben wir keinen Zweifel daran, dass Lewis und Nico auch nächstes Jahr für uns fahren.» Rosbergs Verhandlungsposition ist schlechter als noch vor einem Monat. Der Platz bei Ferrari ist weg. Damit gibt es keine Alternative mehr. Doch hat Mercedes noch Optionen? Stoffel Vandoorne wäre eine, wenn McLaren mit Jenson Button um ein weiteres Jahr verlängert. Man könnte auch Pérez bei Force India gegen einen Nachlass bei den Motoren loseisen. Oder Bottas holen. Der Finne gehört wie Pascal Wehrlein zum Kader von Wolff. Die Kollisionen mit Hamilton sind bei den Gesprächen mit Rosberg angeblich kein Thema. Wolff und Lauda betonen: «Das eine hat mit dem anderen nichts zu tun.»

McLaren will Ruhe bis Monza. Erst dann wird man sich mit der Frage auseinandersetzen: Button oder Vandoorne. Fern-



Hat gut lachen: Mit Papas Millionen könnte Stroll Jr. 2017 F1 fahren

ando Alonso hat noch einen Vertrag bis 2017.

Das größte Fragezeichen schwebt über Williams. 2017 könnten dort aber zwei neue Fahrer im Auto sitzen. Button, weil er für Sponsoren interessanter ist als Bottas und Massa. Und Lance Stroll, weil dessen Vater eine Mitgift von 35 Millionen Dollar in Aussicht stellt. Williams kann jeden Dollar gebrauchen. Der Spitzenreiter der Formel-3-EM wäre ein Risiko, das man mit Button an seiner Seite absichern könnte.

Ocon bei Renault gesetzt

Auch bei Renault wird eine Neubesetzung erwartet. Esteban Ocon gilt als gesetzt. Pérez und Carlos Sainz jr. wurden kontaktiert. Sainz hat abgesagt. Er will lieber ein drittes Jahr bei Toro Rosso abdiene. Auch Pérez zögert. Man munkelt, dass bei Renault der Techni-

kerstab ausgetauscht werden soll. Somit wäre der Werksrennstall eine noch größere Unbekannte, als er ohnehin schon ist. Experten tippen auf Massa oder Bottas für den zweiten Sitz, sollten sie Williams verlassen. Red Bull empfiehlt Sébastien Buemi.

Toro Rosso hat ebenfalls noch ein Cockpit zu vergeben. Daniil Kvyat hat sich vom Schock der Degradierung zum Juniorteam noch nicht erholt. Sein Glück: Pierre Gasly steht trotz seines GP2-Sieges in Silverstone bei den Talentscouts von Red Bull nicht hoch im Kurs.

Bei HaasF1 ist Ferrari-Junior Charles Leclerc ein Anwärter auf das Cockpit neben Romain Grosjean. Es gibt aber auch Kontakte zu Felipe Nasr. Bei Manor fährt, wer bezahlt. Bei Sauber müssen erst die Besitztümer neu verteilt werden, ehe über die Fahrer geredet wird. ♦

Langstrecken-WM

Giganten-Kampf am Nürburgring

Am Wochenende kommt es auf dem Nürburgring beim vierten Rennen der Langstrecken-WM (WEC) zur mit Spannung erwarteten Le-Mans-Revanche.

Auch der bisherige Saisonverlauf verspricht Spannung: Audi, Porsche und Toyota haben in den ersten drei Rennen etliche Führungskilometer abgespult – und dabei haben sich die beiden deutschen Hersteller jeweils gegen ihren japanischen Rivalen durchsetzen können: Porsche siegte beim Auftakt in Silverstone und in Le Mans, Audi in Spa. Für viele war aber auch Toyota ein «Sieger der Herzen».

Die Japaner verfehlten ihren ersten Le-Mans-Triumph um Haarsbreite. Und sie dürfen sich nicht nur wegen des nur rund 85 km vom Ring entfernten Standortes in Köln auf große Unterstützung beim «Heimspiel» freuen. Fast 700 Mitarbeiter und ihre Familien werden am Ring erwartet. «Das ist wichtig für die Motivation», freut sich Toyota-Werksfahrer Sébastien Buemi, der das Drama in Le Mans («Es tut immer

noch sehr weh, um ehrlich zu sein») noch nicht abgehakt hat.

Neue Aerodynamik-Pakete

«Wenn der bisherige Saisonverlauf ein Maßstab ist, dann darf sich das Publikum nun auf einen noch spannenderen Wettbewerb als vor einem Jahr freuen», meint Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. Die Audi R18 werden im Gegensatz zu Spa und Le Mans, als eine Aerodynamik mit wenig Luftwiderstand und geringem Abtrieb gefragt war, auf dem GP-Kurs des Nürburgrings zu einer Konfiguration mit mehr Abtrieb zurückkehren. Sie verspricht vor allem Vorteile in langsamen und mittelschnellen Kurven. Bis zu drei Karosserievarianten gestattet das Reglement 2016.

Auch Porsche und Toyota planen, mit einem neuen Aerodynamik-Paket an den Start zu gehen. «Nach einem überzeugenden viertägigen Test (in der vergangenen Woche, d. Red.) in Barcelona haben wir uns entschlossen, dieses Paket (mit mehr Abtrieb) bereits am Nürburgring einzusetzen», erklärte Teamchef Andreas Seidl. ♦ AV



WEC am Nürburgring: Am Wochenende steht die Ampel auf Grün

F1
Formula 1®

FORMULA 1
GROSSER PREIS
VON DEUTSCHLAND 2016

HOCKENHEIM
29-30-31 JULI

#F1istZURUECK



ZURÜCK IN
DEUTSCHLAND!

29. – 31.07.

HOCKENHEIMRING.DE

TICKETS
+49 (0)6205 950-222

HOCKENHEIMRING
BADEN-WÜRTTEMBERG



Tickets gegen Aufpreis auch an allen teilnehmenden C15-Ereignissen vorverkauft.
The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, GRAND PRIX and related marks are trade
marks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company. Licensed by Formula
One World Championship Limited, a Formula One group company. All rights reserved.

Halbzeit-Bilanz

Wer steht wo?

Von ELMAR BRÜMMER und
CHRISTIAN EICHENBERGER

10 von 21 Rennen sind
absolviert. Grund genug,
die einzelnen Teams für
eine Standortbestimmung
unter die Lupe zu nehmen.



Ein Manor im Kies: Doch die
Briten sind besser, als es
dieses Bild vermuten lässt

Mercedes

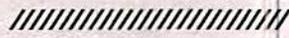
Kritischer Spagat

Unzuverlässigkeit ist ein Wort, das in Mercedes-Werbekampagnen immer nur vorkommt, um zu sagen: gibt es bei uns nicht. Das Beste, sonst nichts. So sieht sich der Konzern, so fährt er Rennen. Sie sind die Besten, Nico Rosberg und Lewis Hamilton. Immer noch und immer wieder. Aber da sind dann auch diese kleinen Zicken, die im Motorsport Gremlins genannt werden. Sie haben die WM auf ungeplante Weise spannend gemacht. Zehn Rennen und «nur» zwei Doppelerfolge.

Mit Lewis Hamilton haben sie schon zu Spannungen geführt, und auch Nico Rosberg hätte auf Getriebe- und Bremsprobleme verzichten können. Mercedes ist mal nicht perfekt, das ist nicht so schlimm. Es ist eine Unsicherheit auf höchstem Niveau, denn in der Hybridtechnik kommt so schnell niemand an die Stuttgarter heran. «Wir gehen bis an die Grenzen, um sicherzustellen, dass wir konkurrenzfähig blei-

«Um vorne zu bleiben, gehen wir bis an die Grenzen.»

TOTO WOLFF



ben», sagt Teamchef Toto Wolff. Das gilt für das Material, die Mitarbeiter – und seine beiden Fahrer. Der Big Bang von Barcelona war der Hinweis, dass keiner nachgibt, der kleine Bang von Spielberg der Beweis dafür. Jetzt sollen sich die beiden, die wieder nur noch ein Pünktchen trennt, zivil miteinander umgehen und trotzdem racen. Ein schwieriger Spagat, aber einer, der den Kampfgeist noch anstachelt. Selten war es so unterhaltsam, wenn ein Team so überlegen war.

Fazit: Mercedes kann sich nur selber schlagen. ♦



Mercedes: Enger geht es nicht

Ferrari Rückfall in alte Zeiten

Manchmal sieht es so aus, als hätte Maurizio Arrivabene innerhalb eines Jahres sein Lächeln verloren. Natürlich hat der Teamchef von Ferrari, auf dem alle Hoffnungen ruhen und aller Druck lastet, wenig von seinem Charisma verloren. Aber er strahlt nicht mehr die Zuversicht aus, wie noch vor Jahresfrist, als die Roten zu den Gewinnern des ersten F1-Halbjahres gehörten.

«Es gibt keinen Grund zur Panik.»

SEBASTIAN VETTEL

Immer noch kein Sieg, das wiegt schwer. Das macht die Attacken von innen und außen heftiger. So etwas kann eine Truppe zusammenschweißen, wie es Sebastian Vettel als Hauptleidtragender im Stil von Michael Schumacher zu tun versucht: «Wir haben Vertrauen in uns und unser Auto, deshalb gibt es keinen Grund zur Panik oder die Welt auf den Kopf zu stellen.» Der Heppenheimer war bisher dreimal Zweiter und ist Fünfter der WM. Nicht das Jahr des Angriffs auf Mercedes, das auch Fiat-Chef Sergio Marchionne ausgerufen hatte.

Ferrari hat noch weit mehr technische Problemzonen als Spitzenreiter Mercedes, vor allem aber hat man in Maranello scheinbar keinen Erste-Hilfe-Kasten. Es ist eine Konsolidierungsphase, die weh tut, und bei der man lieber weiter auf die Dienste des erfahrenen Kimi Räikkönen setzt statt auf frischen Wind durch einen jüngeren Piloten. Eine Phase der Geduld, nicht nur für die Ferraristi – sondern auch für Vettel.

Fazit: Durchhalteparolen allein genügen nicht (mehr). ♦



Ferrari: Auf der Suche nach PS

Red Bull Im Heck von Ferrari

Erwartet haben sie sich in Milton Keynes (und wohl auch in Salzburg) wenig bis nichts von dieser Saison. Man hat einfach nicht mehr dran geglaubt, an die französische Motoren-Revolution. Und dann traf der PS-Gewinn von Renault auf ein einmal mehr geniales Rennwagenkonzept von Adrian Newey, und plötzlich ist Ferrari das Lachen vergangen über einen neuen Rivalen um Platz zwei in dieser Weltmeisterschaft. Red Bull Racing ist nah dran, dabei die Italiener zu überholen. Genau die Underdog-Rolle, die der oberste Brause-Herr Dietrich Mateschitz so liebt. Und noch mehr liebt er Geschichten wie die von Max Verstappen, der kommt, fährt und siegt. Und es in Spielberg fast noch mal getan hätte. Das reißt sogar den Konzernchef zu Standing Ovationen hin. Und die ganze F1 ist verzückt. So wie der Niederländer fährt und wie er sich auch gibt, ist da ein Champion der Zukunft in die richtigen Hände geraten. «Wir haben gesehen, dass wir Ferrari unter Druck setzen können», frohlockt Teamchef Christian Horner.

Der Brite weiß, dass er mit Daniel Ricciardo, der sich mehrmals vom eigenen Rennstall um den Sieg gebracht sah, einen Unruheherd in der Truppe hat. Aber das

«Wir können Ferrari unter Druck setzen.»

CHRISTIAN HORNER

nimmt er gern in Kauf – als leistungsfördernd. Es ist die Rückkehr zu alten Prinzipien im Bullenstall, und die waren die erfolgreichsten.

Fazit: Bei Red Bull ist es fast so wie in alten Zeiten. ♦



Red Bull: Wie in alten Zeiten

Williams Anschluss verloren

Ein Jahr des Durchbruchs hätte es werden sollen für die Briten, stattdessen ist es bislang ein Jahr der Stagnation. Williams hat nichts an Ambitionen oder an Können verloren, aber es fehlt so etwas wie Fortune im entscheidenden Moment. Und an der Finanzkraft, die schließlich die gut 100 Punkte Abstand zu den Top 3 ausmachen. Einmal hat es Valtteri Bottas auf das Podium geschafft, das ist nach eigenen und allgemeinen Maßstäben einfach zu wenig. Und es zeigt, dass Williams mehr im Mittelfeld als an der Spitze zu Hause ist. Das Frappierende ist, dass man

«Es macht mir Sorgen, dass wir nach hinten schauen.»

CLAIRE WILLIAMS

selbst auf den Strecken, auf denen es im letzten Jahr gut gelaufen ist, heuer Probleme gibt.

Manchmal scheint das Team, die Rekord-Boxenstopps einmal ausgenommen, leicht aus der Balance gekommen zu sein. «Wir müssen eher nach hinten als nach vorn schauen, das bereitet uns Sorgen», gesteht Geschäftsführerin Claire Williams. Der Mercedes-Antrieb allein reicht aber nicht, um sich auf Dauer eine Spitzenposition zu sichern.

Dem Aufwärtstrend der letzten beiden Jahre folgte jetzt ein Knick, Williams kann im Weiterentwicklungsrennen offenbar nicht wie gewohnt Schritt halten und bekommt vor allem das Problem, die Reifen richtig zu nutzen, nach wie vor nicht richtig in den Griff. Aber ohne diese Lösung gibt es keinen Durchbruch.

Fazit: Zu verhalten, zu defensiv und ohne Rennglück. ♦



Williams: Oft neben der Piste

Force India Schon bald vierte Kraft

Der eine Teambesitzer darf England nicht mehr verlassen, der andere sitzt im Gefängnis, dem Rennstall aber gelingt der Befreiungsschlag – solche Geschichten sind es, die eigentlich nur die Formel 1 schreiben kann. Sergio Pérez hat sich über den Leistungszuwachs beim Heimteam von Silverstone plötzlich tatsächlich wieder als eine der großen fahrerischen Hoffnungen profilieren können, seinem deutschen Kollegen Nico Hülkenberg fehlte einmal mehr die Beständigkeit des Glücks dazu.

Hülkenberg gibt die Hoffnung nicht auf, dass es endlich mit dem ersehnten Podiumsplatz klappen kann, Pérez hat es ja schon zweimal geschafft im ersten Halbjahr. Top-10-Platzierungen nimmt man längst als gegeben hin, als Orientierung für das Saisonziel hat man Williams ausgemacht. Force India will sich unter der «virtuellen Führung» von Vijay Mallya als vierte Kraft der Königsklasse etablieren. Dazu soll auch die Stabilität beitragen, mit beiden Fahrern noch ein Jahr weiterzumachen. Aufschwung hat eben viel mit Schwung zu tun.

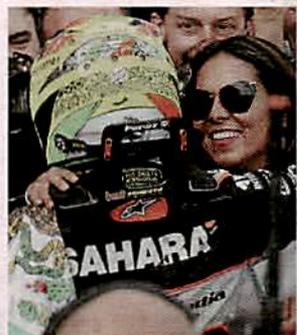
Das Fahrzeugpaket ist ordentlich, vor allem robust. «Ich bin sehr glücklich mit der Performance des Teams. Für die zweite Saisonhälfte steckt

«Es steckt immer noch viel Potenzial im Auto.»

VIJAY MALLYA

immer noch eine Menge Potenzial in unserem Auto», frohlockt Mallya. Ein Mittelfeldteam im Stimmungshoch – im starken Kontrast zu Williams.

Fazit: Hülkenberg braucht dringend ein Erfolgserlebnis. ♦



Force India: Jubel dank Pérez

Toro Rosso Nur Kvyat schwächelt

Die ganze Arbeit, die im Ausbildungsrennstall von Red Bull geleistet wird, kann in dieser Saison am Beispiel von Max Verstappen bewundert werden. So ziemlich alle Insider sind sicher, dass Carlos Sainz jr. nicht wesentlich weniger talentiert ist. Der Spanier aber muss den Durchbruch vorerst bei den Jung-Bullen schaffen, und die proben bereits in diesem Jahr die Auseinandersetzung

«Wir müssen erwachsener werden.»

CARLOS SAINZ JR.

mit McLaren, um den sechsten Platz in der Konstrukteurs-WM zu bewahren. Jetzt eben mit Daniil Kvyat statt mit dem siegenden Holländer. Der Russe ist auch kein Schlechter, aber er kommt nach der Rückstufung entweder nicht so richtig in die Gänge – oder es ist ihm das Glück ausgegangen.

Bei all den tatsächlichen und möglichen Verschiebungen (Sainz zu Renault?, s. S. 3) muss Teamchef Franz Tost die Balance halten, und den größten Nutzen aus der technischen Partnerschaft mit dem Mutterteam Red Bull herausholen, die durch die Rückkehr zu den Renault-Aggregaten im kommenden Jahr automatisch verstärkt wird.

Technikdirektor James Key lebt seine Kreativität in Faenza mehr und mehr zum Vorteil des Rennstalls aus. Der ohnehin sehr selbstbewusste Sainz jr. formuliert die Marschrichtung in Richtung Fehlerminimierung, und meint damit offenbar mehr sein Team als sich selbst: «Wir müssen erwachsener werden in der zweiten Hälfte.»

Fazit: Auch ohne Verstappen ein starker McLaren-Gegner. ♦



Toro Rosso: Was macht Kvyat?

McLaren

Da kommt noch mehr

Jenson Button und Fernando Alonso wirken im Fahrerfeld der Formel 1 wie zwei Musketiere. Und sie scheinen sich im Jahr 2 der Teamehe mit Honda durchzufechten, aus dem hinteren Mittelfeld ins vordere. Noch ist die Stabilität nicht da, aber man ist etwas bescheidener geworden in Woking, und das steht der Mannschaft generell ganz gut. Plötzlich wird eine Tagesbestzeit

«Sobald das Gesamtpaket stimmt, sind wir vorn.»

ÉRIC BOULLIER

von Alonso bei den Testfahrten gefeiert, überhaupt gilt das Hauptaugenmerk schon der Saison 2017. Ob dann Jenson Button noch dabei ist? Stoffel Vandooorne hat allerbeste Chancen auf einen Sitz, und diese Zukunftsentscheidung bewegt McLaren schon jetzt – auf die Laune und Motivation von Jenson Button zumindest hat das große Auswirkungen. Sein spanischer Kollege wirkt schon deutlich entspannter, die Durchhalteparolen machen auch für ihn selbst etwas mehr Sinn mittlerweile, seit es neue Strukturen zwischen der Teamzentrale in England und den Motorenbauern in Japan gibt.

Noch ist nicht absehbar, als wie leistungssteigernd sich die sukzessive von Honda eingesetzten Motorenupgrades tatsächlich auswirken werden. Teamchef Éric Boullier, vom Standesbewusstsein her die französische Variante von Ron Dennis, gibt sich vorsichtigem Optimismus hin: «Ich sehe die Fortschritte. McLaren ist bereit. Sobald das Gesamtpaket stimmt, werden wir vorn sein.»

Fazit: Schritt für Schritt nach vorn – kein Vergleich zu 2015. ♦

HaasF1

Keine Spur von Frust

Mal ehrlich: Wer sich die Leistungen und den Auftritt des Haas-Rennstalls ansieht, der kommt nicht auf die Idee, dass es sich bei den US-Amerikanern um Newcomer handelt. Ein ziemlich starker, punktreicher Saisonbeginn hat diesen Eindruck unterstrichen. Davon kann die Truppe um Günther Steiner zehren, aber es ist ihr natürlich nicht genug. Das System, das auf eine intensive technische Zusammenarbeit mit dem Motorenlieferanten Ferrari setzt, dient als tragfähige Basis. Jetzt sollen mit zunehmender Erfahrung (und den anvisierten kleinen Erfolgen) die nächsten Schritte auf dem Weg nach oben folgen.

Das Selbstbewusstsein von Pilot Romain Grosjean ist so etwas wie der Leitgedanke der ganzen Truppe. «Ich habe meinen Wechsel zu Haas noch keinen Augenblick lang bereut», sagt der Franzose, dem die Rolle als Leitwolf offenbar ganz gut bekommt. Jetzt beginnt die Zeit der Stabilisierung, die Ausrichtung gilt schon deutlich der Basis für 2017. Jeder GP wird als Lerneffekt bei Technik und Team gewertet. Die für den anfangs verwöhnten Neueinsteiger relativ lange punktlose Zwischenphase im ersten Saisonabschnitt hat – typisch amerikanisch – nicht etwa für

«Ich habe meinen Wechsel noch nie bereut.»

ROMAIN GROSJEAN

gesteigerten Frust gesorgt, sondern für Motivation. Steiner: «Wenn man schon Sechster und Fünfter war, dann möchte man immer in die Punkte kommen.»

Fazit: Grosjean in der Rolle des Leitwolfs phänomenal. ♦

Renault

An Ort und Stelle

Platz 9 in der WM und zuletzt ein Doppelausfall in Silverstone wegen Getriebeängers: Renault ist nach einem mäßigen Saisonstart abgestürzt. Das Team tritt an Ort und Stelle. Zuletzt hatte man bei den Tests eine neue Hinterradaufhängung ausprobiert. Doch irgendwie kriegt man das Gefühl nicht los, dass die Gelben sich längst nur noch auf 2017 konzentrieren.

Der Fünfjahresplan ist typisch für die Formel 1. 2018, also im dritten Jahr, sollen Podestplätze her. 2019 Siege. Und 2020 der Titel. Klar ist, dass man dies mit der aktuellen Fahrerpaarung nicht erreichen wird.

«Brauchen mehr Leute und besseres Werkzeug.»

CYRIL ABITEBOUL

Weder Kevin Magnussen noch Jolyon Palmer haben sich bisher Führungsqualitäten erarbeitet. Um weiterzukommen, müssen die Franzosen nach einem erfahrenen Piloten Ausschau halten (siehe auch Seite 3).

Eines muss man Renault aber lassen: Auf der Motorenseite hat man gewaltige Fortschritte erzielt. Nur leider scheinen die beim Werksteam zu verpuffen. Die eingelösten Token helfen eher Motorenpartner Red Bull. Was zeigt, wie wichtig das Chassis ist. Und da ist Renault nicht erst seit diesem Jahr im Hintertreffen. Zu viele gute Aerodynamiker haben das Team verlassen. Renault-Sportchef Cyril Abiteboul fordert deshalb nicht zu Unrecht: «Wir brauchen mehr Leute, bessere Werkzeuge und bessere Einrichtungen.» All das geht aber nicht von heute auf morgen.

Fazit: Zum Glück für Renault droht von hinten keine Gefahr. ♦

Manor

Punkt ist Gold wert

Dieser eine Punkt von Pascal Wehrlein in Österreich hat dem kleinsten Team Auftrieb gegeben. Ab und zu beklagt sich Nummer-1-Pilot Wehrlein noch über die Reifen, die plötzlich einbrechen. Doch der Trend zeigt nach oben. Und die Truppe ist willens, aus dem Keller der Königsklasse aufzusteigen.

Fahrfehler wie zuletzt in Silverstone, als beide Piloten in Turn 1 die Beschaffenheit des dahinterliegenden Kiesbetts getestet haben, müssen verziehen werden. Beide Fahrer sind noch jung. Und bei den schwierigen Verhältnissen sind auch Alonso, Hamilton und Vettel am selben Ort ausgerutscht.

Behält Manor den zehnten WM-Rang, spült das rund fünf Millionen Dollar Preisgeld mehr in die Kriegskasse. Das ist für das bisherige Schlusslicht nicht unwesentlich. Wie beim direkten Konkurrenten Sauber gilt der Fokus bei Manor auch 2017. Noch ist unklar, wie die Fahrerbesetzung ausschaun wird. Wehrlein hat ein Cockpit auf sicher, wenn ihn Mercedes nirgendwo anders unterbringt. Ein Transfer zu HaasF1 stand kurz im Raum. Gilt aber als unwahrscheinlich. Das B-Team von Ferrari kann kein Interesse daran haben, die Ausbildung eines Mercedes-Fahrers voranzutreiben. Anstelle von Rio Haryanto

«Ich fühle mich reif genug für die Formel 1.»

JORDAN KING

könnte Testfahrer Jordan King zum Zug kommen. Der Brite testete in Silverstone zum dritten Mal und sagt: «Ich fühle mich reif genug für die F1.»

Fazit: Den zehnten Platz halten und auf 2017 hoffen. ♦

Sauber

Augen zu und durch

Sauber hat nicht nur in der WM-Tabelle die rote Laterne übernommen. Die Schweizer Truppe ist auch auf der Rennstrecke ans Ende des Feldes (hinter Manor) gefallen. In Silverstone gab es das erste Update in diesem Jahr. Dabei mangelt es gewiss nicht an Ideen. «Es ist frustrierend», sagt Teammanager und Sauber-URgestein Beat Zehnder, «dass man eine Idee zur

«Die Löhne sind bezahlt. Das hilft der Atmosphäre.»

BEAT ZEHNDER

Verbesserung hat, diese aber nicht finanzieren kann.»

Immerhin: Die Löhne sind bezahlt. «Und das», sagt Zehnder, «hilft der Atmosphäre.» In Sachen Rettung (aus Schweden) ist es in den letzten 14 Tagen etwas ruhiger geworden, was kein schlechtes Zeichen sein muss. Zuerst hieß es, dass man in Silverstone etwas bekannt geben könne. Nun wird gemunkelt, für Budapest oder Hockenheim eine Ansage erwartet. Unseren

Informationen zufolge ist der Deal längst eingetüdt. Angeblich gehe es noch um die Frage der Übergangslösung – sprich: Wer hat wie viel zu sagen. Und wie werden die Rollen in Zukunft verteilt. Fakt ist: In der derzeitigen Lage braucht Sauber rasch eine Lösung. Und die, die diese Lösung bieten können, wollen eben auch Mitspracherecht haben. Für die Fahrer heißt das im Moment: Augen zu und durch. Ob Kämpfer Felipe Nasr 2017 noch an Bord sein wird, hängt allein davon ab, ob er irgendwo was Besseres findet (HaasF1, Williams?).

Fazit: Für Sauber kann es nur noch nach oben gehen. ♦



McLaren: Noch mehr Saft



HaasF1: Durststrecke vorbei?



Renault: Palmer noch punktlos



Manor: Platz 10 wie ein Sieg



Sauber: Wann kommt Rettung?

Testfahrten Silverstone

Milliardärssohn überrascht

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Vergangene Woche testete die Formel 1 in Silverstone. Es waren die letzten Probefahrten 2016. Bis zum Finale in Abu Dhabi darf nicht mehr getestet werden. Die Bestzeiten gingen an McLaren und Ferrari. Am meisten Aufmerksamkeit genoss Red Bull. Testfahrer Pierre Gasly ließ sich Halo 2 montieren.

Für die britischen Formel-1-Fans gab es nach dem Grand Prix noch einen Nachschlag. Bis auf den aus Geldmangel vorzeitig abgereisten Sauber-Rennstall legten alle Teams am Dienstag und Mittwoch noch zwei Sonderschichten auf der GP-Strecke von Silverstone ein. Es waren dies die letzten beiden Testtage innerhalb der Saison 2016. Die letzte Gelegenheit also, neue Teile zu testen.

Zwei der vier Testtage während der Saison mussten mit Junior-Fahrern absolviert werden. Weil viele Teams ihr Stammpersonal schon in der ersten Testwoche in Barcelona Mitte Mai «verheizt» hatten, gehörte die Strecke in Silverstone vor allem den Nachwuchspiloten.

So durfte bei Red Bull zum Beispiel das französische Nachwuchstalent Pierre Gasly ans Steuer. Der Pilot aus dem Junior-Kader stieg mit geschweller Brust ins Cockpit. Drei Tage zuvor hatte er an gleicher Stelle sein erstes GP2-Rennen gewonnen. Nun konnte er im Formel-1-Auto zeigen, dass er bereit ist

für den angestrebten Aufstieg zu Toro Rosso.

Doch Gasly kam wegen eines technischen Defekts kaum zum Fahren. Und außerdem hatte er noch einen anderen Job. Der Prema-Pilot musste Testrunden mit dem Cockpitschutz Halo 2 absolvieren. Die Ingenieure sammelten Aerodynamik-Daten zu dem Titan-Bügel, der eventuell 2017 zum Einsatz kommt. Dazu trug Gasly eine Brillen-Kamera, die ein Video der Sichteinschränkung aufzeichnete. Ein Befürworter von Halo wird Gasly kaum werden. Zwar sagte er, dass man sich daran gewöhnen könnte und Halo das Risiko minimieren würde. «Aber die F1 ist immer ohne diesen Schutz ausgekommen. Die Fahrer, die in diese Autos steigen, kennen die Risiken und sie akzeptieren sie. Ich finde, man sollte da nichts ändern.»

Punkto Sicht drückte sich Gasly vorsichtig aus. Die Stange vor dem Gesicht störe schon ein wenig, meinte er. «Was mich aber viel mehr irritiert hat, ist die Tatsache, dass Halo wie ein Schatten überm Helm schwebt. Das war sehr eigenartig.»

Ocon als Marathonmann

Die Zeiten am ersten Tag waren mit Vorsicht zu genießen. Nach dem trockenen Vormittag kam zur Halbzeit der Regen und durchkreuzte alle Pläne für schnelle Runden im zweiten Teil der Sitzung. Am Ende der achtstündigen Sitzung hatte Fernando Alonso im McLaren-Honda die Nase vorn. Seine Bestmarke von 1:31,290 min hat-

te der Spanier schon am Vormittag aufgestellt. Mit anderthalb Sekunden Rückstand landete DTM-Pilot Esteban Ocon im Silberpfeil auf Rang 2. Der Franzose spulte bei seinem Mercedes-F1-Debüt ein Marathonprogramm ab. Am ersten Tag absolvierte der amtierende GP3-Champion 123, am zweiten Tag 139 Runden – das war an beiden Tagen Bestwert.

Mit Pascal Wehrlein war an beiden Tagen noch ein zweiter Mercedes-Junior unterwegs – allerdings außer Konkurrenz. Der Worndorfer fuhr einen 2014er-Silberpfeil, um Pirelli bei der Entwicklung neuer Reifenmischungen zu helfen. Seine Rundenzeiten waren an beiden Tagen Nebensache.

Alles andere als Nebensache war der Test für vier Neulinge: Der Russe Nikita Mazepin (17) gab sein Formel-1-Debüt bei Force India. Der Chemie-Milliardärssohn aus Moskau stellte sich dabei sehr geschickt an und drehte am zweiten Tag die drittschnellste Runde. Mazepin fährt 2016 für Hitech in der Formel-3-EM. Der Nachwuchssitz bei den «Indern» hat ihn drei Millionen Euro gekostet. Papa Dmitry, Mitbesitzer von Uralchem, bezahlt das Hobby seines Sohnes aus der Portokasse.

Ebenfalls erstmals im Einsatz standen Charles Leclerc (bei Ferrari), Santino Ferrucci (bei HaasF1) und Sérgio Sette Câmara (Toro Rosso).

Schnellster am zweiten Tag war übrigens Kimi Räikkönen. Der Routinier war 0,547 sec flotter unterwegs als Ocon. ♦



Kein Freund vom Helligschein: Red-Bull-Testfahrer Pierre Gasly



Erstmals im Ferrari: Leclerc



Starker Einstand: Niki Mazepin

FORMEL-1-TESTFAHRTEN SILVERSTONE

| Fahrer | Auto | Tag 1 | Tag 2 | Bestzeit |
|-----------------------------|----------------------------|----------------|----------------|----------|
| 1. Kimi Räikkönen (FIN) | Ferrari SF16-H | - | 1:30,665 (103) | 1:30,665 |
| 2. Esteban Ocon (F) | Mercedes W07 | 1:32,833 (123) | 1:31,212 (139) | 1:31,212 |
| 3. Fernando Alonso (E) | McLaren-Honda MP4/31 | 1:31,290 (105) | - | 1:31,290 |
| 4. Nikita Mazepin (RUS) | Force-India-Mercedes VJM09 | 1:34,521 (35) | 1:31,561 (69) | 1:31,561 |
| 5. Stoffel Vandoorne (B) | McLaren-Honda MP4/31 | - | 1:31,764 (114) | 1:31,764 |
| 6. Valtteri Bottas (FIN) | Williams-Mercedes FW38 | - | 1:32,423 (98) | 1:32,423 |
| 7. Santino Ferrucci (USA) | Haas-Ferrari VF-16 | 1:34,866 (55) | 1:33,141 (107) | 1:33,141 |
| 8. Jolyon Palmer (GB) | Renault RS16 | 1:36,575 (48) | 1:33,309 (98) | 1:33,309 |
| 9. Sérgio Sette Câmara (BR) | Toro-Rosso-Ferrari STR11 | - | 1:34,040 (82) | 1:34,040 |
| 10. Alex Lynn (GB) | Williams-Mercedes FW38 | 1:34,433 (54) | - | 1:34,433 |
| 11. Charles Leclerc (F) | Ferrari SF16-H | 1:34,446 (19) | - | 1:34,446 |
| 12. Carlos Sainz jr. (E) | Toro-Rosso-Ferrari STR11 | 1:34,643 (91) | - | 1:34,643 |
| 13. Pascal Wehrlein (D) | Mercedes W07 | 1:34,982 (48) | 1:36,162 (128) | 1:34,982 |
| 14. Jordan King (GB) | Manor-Mercedes MRT05 | - | 1:35,060 (70) | 1:35,060 |
| 15. Rio Haryanto (RI) | Manor-Mercedes MRT05 | 1:35,631 (64) | - | 1:35,631 |
| 16. Sergey Sirotkin (RUS) | Renault RS16 | 1:36,575 (48) | - | 1:36,575 |
| 17. Pierre Gasly (F) | Red-Bull-TAG RB12 | 1:43,891 (52) | - | 1:43,891 |

Strecke: 5,891 km. Wetter/Asphalt: 12.7. (Di) bewölkt/trocken, 17–21° C / 17–24° C; 13.7. (Mi) bewölkt/trocken, 16–19° C / 16–25° C

Fettdruck = Fahrer mit jeweiliger Tagesbestzeit und Gesamtbestzeiten aller Fahrer

NACHRICHTEN

Bei diesen Fahrern wird es eng werden

Motoren Es ist Halbzeit und zehn Fahrer sind beim Motorenkontingent im kritischen Bereich. Sebastian Vettel fährt bereits den vierten Motor, Kimi Räikkönen die vierte MGU-K. Carlos Sainz jr. und Daniil Kvyat haben vom 2015er Ferrari-Motor die vierte Verbrennungsmaschine und den vierten Turbolader im Einsatz. Sainz dazu noch die vierte MGU-H. Auch bei Sauber sieht es nicht viel anders aus. Felipe Nasr ist bei der vierten Verbrennungsmaschine, der vierten MGU-H und dem dritten Turbolader angelangt. Marcus Ericsson bei vier Einheiten von Motor

und Turbolader. Bei McLaren ist Fernando Alonso bei allen sechs Komponenten mit vier Elementen belastet. Jensen Button ebenfalls. Noch ärger steht es um Lewis Hamilton und Max Verstappen. Hamilton fährt seit dem Red Bull Ring mit dem fünften Turbolader und der fünften MGU-H. Der Weltmeister erwartet bei den restlichen elf GP mindestens zwei Startplatzstrafen. Anders Verstappen. Bei ihm steht eine «2» in der Verbrauchsliste. Dafür ist der Holländer bei der Leistungselektronik am Limit. «Max muss Unfälle vermeiden. Das ist der Grund, warum in seinem Auto so viele der Steuereinheiten kaputtgegangen sind», sagt Teamchef Christian Horner. ♦ MS

Vorschau Ungarn

Red Bulls Paradedestrecke

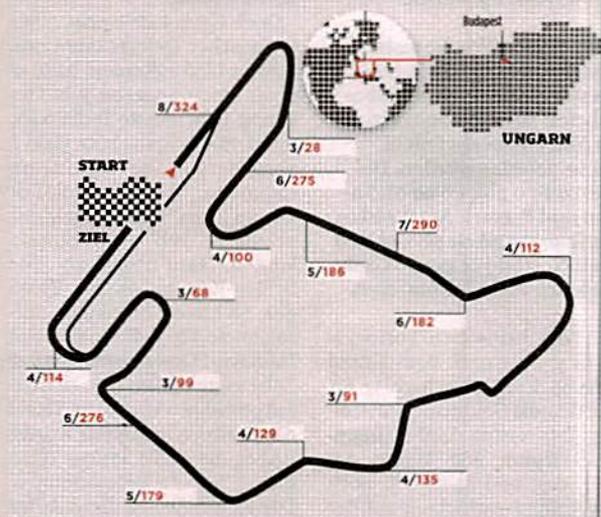


P2 und 3: Kvyat und Ricciardo



Der Hungaroring: Tolle Kulisse

| | |
|---------------------|---------------------|
| VOLLGAS-ANTEIL | 54% |
| GRIP-NIVEAU | Sehr Hoch |
| ABTRIEBSLEVEL | Hoch |
| BREMSEN-VERSCHLEISS | Hoch |
| GANGWECHSEL | 42 pro Runde |
| BENZINVERBRAUCH | 1,9 Liter pro Runde |

STRECKE
GP Ungarn/Budapest

Zeitplan und Statistik GP Ungarn/Budapest

Freitag, 22. Juli

| | |
|--------------------|--------------------|
| 10.00–11.30 (MESZ) | 1. Freies Training |
| 14.00–15.30 | 2. Freies Training |

Samstag, 23. Juli

| | |
|-------------|--------------------|
| 11.00–12.00 | 3. Freies Training |
| 14.00–15.00 | Qualifying |

Sonntag, 24. Juli

| | |
|-------------|--------------------|
| 14.00–16.00 | Rennen (70 Runden) |
|-------------|--------------------|

Infos:

www.hungaroring.hu

Streckenlänge: 4,381 km

Rennstrecke: 306,630 km

Sieger 2015:

Sebastian Vettel (D), Ferrari SF15-T,
1:46:09,985 h (= 170,816 km/h)

Pole-Position 2015:

Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06

Hybrid, 1:22,020 min (= 192,289 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Daniel Ricciardo (GB), Red-Bull-Renault

RB11, 1:24,821 min (= 185,939 km/h)

Streckenrekord: Michael Schumacher

2004, 1:19,071 min (= 199,461 km/h)

Ergebnis 2015: 1. Vettel, Ferrari; 2. Kvyat,

Red Bull; 3. Ricciardo, Red Bull; 4.

Verstappen, Toro Rosso; 5. Alonso,
McLaren; 6. Hamilton, Mercedes; 7.
Grosjean, Lotus; 8. Rosberg, Mercedes; 9.
Button, McLaren; 10. Ericsson, Sauber

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:

2 Stopps – Rd. 21 (von Soft auf Soft), Rd.

43 (von Soft auf Medium)

Die meisten Siege: M. Schumacher und
Hamilton, je 4

Die meisten Poles: M. Schumacher 7

Die meisten S. R.: M. Schumacher 4

FORMULA 1 GRAND PRIX OF HUNGARY
BUDAPEST - SELECTED SETS PER DRIVER

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

WM-STAND

| Fahrer | Punkte |
|-----------------------|------------|
| 1. Nico Rosberg | 168 Punkte |
| 2. Lewis Hamilton | 167 Punkte |
| 3. Kimi Raikkönen | 106 Punkte |
| 4. Daniel Ricciardo | 100 Punkte |
| 5. Sebastian Vettel | 98 Punkte |
| 6. Max Verstappen | 90 Punkte |
| 7. Valtteri Bottas | 54 Punkte |
| 8. Sergio Pérez | 47 Punkte |
| 9. Felipe Massa | 38 Punkte |
| 10. Romain Grosjean | 28 Punkte |
| 11. Nico Hülkenberg | 26 Punkte |
| 12. Carlos Sainz jr. | 26 Punkte |
| 13. Daniil Kvyat | 23 Punkte |
| 14. Fernando Alonso | 18 Punkte |
| 15. Jenson Button | 13 Punkte |
| 16. Kevin Magnussen | 6 Punkte |
| 17. Pascal Wehrlein | 1 Punkt |
| 18. Stoffel Vandoorne | 1 Punkt |
| 19. Esteban Gutiérrez | 0 Punkte |
| 20. Jolyon Palmer | 0 Punkte |
| 21. Marcus Ericsson | 0 Punkte |
| 22. Felipe Nasr | 0 Punkte |
| 23. Rio Haryanto | 0 Punkte |

Teams

| | |
|--------------------|------------|
| 1. Mercedes-Benz | 335 Punkte |
| 2. Ferrari | 204 Punkte |
| 3. Red Bull Racing | 198 Punkte |
| 4. Williams | 92 Punkte |
| 5. Force India | 73 Punkte |
| 6. Toro Rosso | 41 Punkte |
| 7. McLaren | 32 Punkte |
| 8. HaasF1 | 28 Punkte |
| 9. Renault | 6 Punkte |
| 10. Manor Racing | 1 Punkt |
| 11. Sauber | 0 Punkte |

TERMINE 2016

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

MOTORSPORT
aktuell

ALLESKÖNNER

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

GRATIS

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



BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Bellefleur, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rätzke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmensmitarbeiter, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509367
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.50 Sfr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52,50 €; CH: 74.50 Sfr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, den **MANNESMANN-Steckschlüsselsatz**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

IndyCar Newton und Toronto

Das perfekte Power-Timing

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Josef Newgarden hat bei den Rennen in Iowa und Toronto eine tragende Rolle gespielt. Im Oval degradierte der an der Hand verletzte US-Boy die Gegner zu Statisten. In Toronto sorgte er mit einem leichten Crash für eine Gelbphase, die den Ausgang des Rennens auf den Kopf stellte.

Das Rennen vor Wochenfrist in Newton/Iowa (nach Redaktionsschluss) war eine klare Angelegenheit für Josef Newgarden. Mit 282 von möglichen 300 Führungsrunden degradierte der 25-Jährige aus Tennessee die Konkurrenz zu Statisten. «Mein Auto war ein Traum», sagte Newgarden nach seinem dritten IndyCar-Sieg. «Es kam mir vor wie bei einem Computerspiel. Ich konnte machen, was ich wollte – es war einfach perfekt.»

Drei Neutralisationsphasen verhinderten, dass Newgarden das ganze Feld überrunden konnte. Bei der ersten verabschiedete sich der Motor am Auto von Ryan Hunter-Reay in einer Rauchwolke. Auch die zweite «Full-Course-Yellow» wurde durch einen Motorschaden hervorgerufen. Diesmal traf es Juan Pablo Montoya. Die dritte Gelbphase löste Max Chilton aus. Der ehemalige F1-Pilot drehte sich ausgangs Turn 4 und schlug unter Low-Speed in die Begrenzungsmauer ein.

Newgardens Sieg war aus einem ganz anderen Grund noch bemerkenswert: Der US-Boy leidet immer noch unter starken Schmerzen in der rechten Hand. Die hatte er sich bei der Kollision mit Conor Daly beim Rennen in Texas gebrochen. In Iowa spürte er davon offenbar nichts. «Jedenfalls ließ ich es mir nicht anmerken», grinste Newgarden nach dem Rennen.

Dixon, der große Verlierer

In Toronto war die Belastung dann schon anderer Natur. Die vielen Richtungswechsel und Schläge setzten dem Carpenter-Piloten zu. In der 60. Runde konnte er das Lenkrad nach einem etwas zu wilden Ritt über die Randsteine nicht mehr halten. Newgarden fuhr geradeaus in die Abschränkung. Das schmerzverzerrte Gesicht nach dem Einschlag sagte alles.

Noch vor Rennende gab Newgarden jedoch grünes Licht. «Es geht mir gut. Aber ich hatte einfach keine Kraft mehr.»

Der Ausritt von Newgarden kam just in dem Moment, als

Will Power seinen letzten Stopp absolvierte. Noch im Limiter blinkten beim Australier am Lenkrad die gelben Leuchten. «Einen Moment dachte ich: Sch...! Doch dann war mir klar, dass dies das perfekte Timing sein könnte.»

Und so war es auch. Der Call von Penske-Crewchief Tim Cindric war goldrichtig. Der bis dato führende Scott Dixon musste unter Gelb an die Box. Genauso wie Simon Pagenaud und Juan Pablo Montoya. Alle drei fielen zurück. Dixon wurde am Ende nur Achter. Pagenaud musste sich mit P9 begnügen. «Das ist bitter», meinte der Gesamtleader, «wenn man bedenkt, dass wir Zweidrittel des Rennens vorne gelegen haben.»

Für Montoya kam es noch schlimmer. Dem Kolumbianer, der seit dem Auftaktrennen in St. Petersburg sieglos ist, klebte das Pech förmlich an den Schuhen. Zwar zeigte er vor allem in der Anfangsphase ein paar starke Manöver, doch vier Runden vor Schluss bohrte er seinen Penske in den Reifenstapel. Montoya traf dabei keine Schuld. Er war mitten in einem Zweikampf mit Ryan Hunter-Reay verwickelt, als er um die Kurve kam und der Weg durch den gestrandeten Jack Hawksworth versperrt war. «Ich hatte keine Chance», sagte Montoya hinterher. «Mir ist einfach die Straße ausgegangen.»

Die letzte «Full-Course-Yellow» kam für einige Fahrer wie gerufen. Auch der Zweitplatzierte Hélio Castroneves bedankte sich bei Hawksworth. «Ich weiß nicht, ob der Sprit gereicht hätte. Aber es hat sicher geholfen.» Nach vorne war der Brasilianer chancenlos. «Power hatte noch sechs, ich nur noch drei Push-to-Passes übrig. Trotzdem freue ich mich über diesen Doppelsieg.»

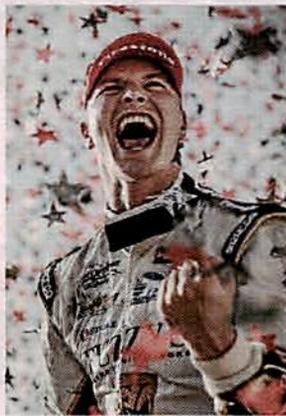
Auch der Drittplatzierte James Hinchcliffe zitterte, kam vor heimischem Publikum aber mit dem letzten Tropfen durch. «Das war knapp. Aber dafür ein umso größerer Grund, heute Abend Party zu machen.»

Zwei Siege für Rosenqvist

Bei den kleinen IndyCars war Felix Rosenqvist der Mann des Wochenendes. Der Schwede, der die letzten drei Rennen zur Indy Lights verpasste, fuhr in den Straßen von Toronto gleich zwei Siege nach Hause. Der für Dubai startende Ed Jones konnte die Führung dank zwei fünften Plätzen behaupten. Der amtierende Formel-3-Meister Rosenqvist hat einen Sprung auf Platz 7 gemacht. ♦



Dritter Sieg im vierten aufeinanderfolgenden Rennen: Will Power liegt wieder auf Meisterschaftskurs



Iowa-Sieger Josef Newgarden



Montoya: Titelchancen futsch



Pagenaud: Noch führt er

INDYCAR / Resultate

Newton/Iowa (USA): 10. von 16 Saisonrennen; 300 Rdn. à 1,4 km (= 420,0 km); 22 Fahrer gestartet, 19 im Ziel; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken.

1. Josef Newgarden (USA/Ed Carpenter Racing) in 1:52:16,361 h (= 230,660 km/h); 2. Will Power (AUS/Penske) +4,282; 3. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +5,508; 4. Simon Pagenaud (F/Penske) +6,182; 5. Mikhail Aleshin (RUS/Schmidt Peterson) +7,038; 6. Alexander Rossi (USA/Andretti) 1 Rde; 7. Tony Kanaan (BR/Ganassi) 1 Rde; 8. Sébastien Bourdais (F/KV Racing) +1 Rde; 9. James Hinchcliffe (CDN/Schmidt Peterson) +1 Rde; 10. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +1 Rde; 11. Takuma Sato (J/Foyt Racing) +2 Rdn; 12. Carlos Muñoz (CO/Andretti) +2 Rdn; 13. Hélio Castroneves (BR/Penske) +2 Rdn; 14. Marco Andretti (USA/Andretti) +2 Rdn; 15. Jack Hawksworth (GB/Foyt Racing) +2 Rdn
Führungsrunden: Newgarden (1–49, 65–112, 114–181, 183–249 und 251–300), Pagenaud (50–58, 113 und 182), Chilton (59/60), Rossi (61–64), Dixon (250)
Pole-Position: Pagenaud in 34,633 sec (= 299,096 km/h), 2 Rdn
Schnellste Runde: Newgarden in 17,932 sec (= 288,838 km/h)
Gelbphasen: 3 für 42 Runden

Toronto (CDN): 11. von 16 Saisonrennen; 85 Rdn. à 2,824 km (= 240,04 km); 22 Fahrer gestartet, 20 im Ziel; Wetter/Piste: leicht bis stark bewölkt/trocken.

1. Will Power (AUS/Penske) in 1:42:38,692 h (= 142,807 km/h); 2. Hélio Castroneves (BR/Penske) +1,527; 3. James Hinchcliffe (CDN/Schmidt Peterson) +2,530; 4. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +3,776; 5. Takuma Sato (J/Foyt Racing) +4,057; 6. Mikhail Aleshin (RUS/Schmidt Peterson) +5,114; 7. Sébastien Bourdais (F/KV Racing) +5,639; 8. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +6,102; 9. Simon Pagenaud (F/Penske) +6,635; 10. Marco Andretti (USA/Andretti) +6,975; 11. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +7,478; 12. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +8,069; 13. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman) +8,599; 14. Luca Filippi (I/Carpenter Racing) +8,922; 15. Conor Daly (USA/Dale Coyne) +9,407
Führungsrunden: Dixon (1–26 und 30–59), Pagenaud (27), Bourdais (28), Daly (29), Kanaan (60–75), Power (76–85)
Pole-Position: Dixon in 59,907 sec (= 172,719 km/h)
Schnellste Runde: Castroneves in 1:00,812 min (= 170,121 km/h)
Gelbphasen: 5 für 16 Runden

Stand nach 11 von 16 Läufen: 1. Pagenaud 432 Pkte; 2. Power 385; 3. Castroneves 358; 4. Dixon 349; 5. Newgarden 344; 6. Kanaan 339; 7. Rossi 300; 8. Hinchcliffe 299; 9. Kimball 294; 10. Muñoz 293; 11. Rahal 292; 12. Hunter-Reay 282; 13. Montoya 279; 14. Bourdais 273; 15. Sato 235; 16. Aleshin 227; 17. Andretti 220; 18. Daly 211; 19. Chilton 173; 20. Hawksworth 153

Nächstes Rennen: 31. Juli, Lexington/Ohio (USA)

Internet: www.indycar.com

Sergey Sirotkin

IndyCars? Nein, danke!

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Er galt einst als der Retter von Sauber. Heute hofft Sergey Sirotkin, über Renault in die F1 zu kommen.

«Wenn sich eine Gelegenheit bietet, musst du zugreifen», sagt Sergey Sirotkin (20). Und meint damit: «Du hast als junger Fahrer nicht viele Chancen, in die Formel 1 zu kommen. Du darfst nicht lange darüber nachdenken, ob alle Versprechen auch eingelöst werden.»

Der Russe weiß, wovon er spricht. Vor nicht ganz zwei Jahren wurde er bei Sauber als neu-

er Hoffnungsträger vorgestellt. Doch der Deal kam nie zustande. Sirotkin drehte lediglich ein paar Test- und Showrunden für die Schweizer. Verärgert ist er deswegen nicht. «Ich bin nicht nachtragend», sagt der Moskauer. «Ich habe auch noch Kontakt zu Ingenieuren von Sauber. Aber es wurde zu viel geredet und zu wenig gehandelt.»

Zweiter Anlauf über Renault

Sirotkin fährt in dieser Saison für ART in der GP2. Es ist seine zweite Saison im Vorzimmer der Königsklasse. Zuvor hatte er schon zwei Jahre in der Renault 3.5 verbracht. Deshalb sagt er auch: «Ich bin reif für die F1.»



Zweiter Versuch mit Renault: Sergey Sirotkin will in die Formel 1

Seit dieser Saison ist Sirotkin bei Renault unter Vertrag. In Silverstone absolvierte er seinen zweiten Test. Ob er über den Umweg bei den Franzosen zum Grand-Prix-Debut kommt, lässt er offen. «Nach den Erfahrun-

gen mit Sauber bin ich vorsichtig geworden.»

Eine Karriere bei den IndyCars, so wie Landsmann Mikael Aleshin, kann er sich nicht vorstellen. «Im Oval hätte ich zu viel Schiss», so Sirotkin. ♦

Formel-3-EM Zandvoort

Premiere für Beckmann

Von ANNETTE LAQUA

In Zandvoort hatte das Warten des Mücke-Teams auf den ersten Podestplatz in der Formel-3-EM 2016 ein Ende. Rookie David Beckmann wurde in Durchgang 3 an der niederländischen Nordseeküste Dritter. Aber auch Maxi Günther, der zweite Deutsche im Feld, wusste zu gefallen.

David Beckmann ist der jüngste Starter im Feld der F3-EM; er musste aufgrund seines Alters sogar zwei Rennwochenenden warten, bevor er in Pau sein Debüt feiern durfte. Drei Rennwochenenden später freute sich das Talent aus Hagen bereits über seinen ersten Podestplatz. «Als ich zu Beginn des Laufs auf Rang 3 lag und noch 20 Runden auf der Uhr standen, war ich schon etwas nervös», gab der Mücke-Fahrer zu. «Aber Mitte des Rennens hatte ich mich daran gewöhnt.» Zu diesem Zeitpunkt hatte er sich auch schon einen Vorsprung auf Verfolger Alessio Lorandi erarbeitet, den er sicher ins Ziel brachte.

Schon bei den offiziellen Testfahrten, die kurz vor dem Zandvoort-Wochenende in Hockenheim stattfanden, fuhr Beckmann die schnellste Rundenzeit aller Teilnehmer. Hat ihm dieses Ergebnis Auftrieb und mehr Selbstvertrauen gegeben? «Nein», ist er ehrlich. «Ich habe eigentlich immer viel Selbstvertrauen.»

Sieger des Heats, den Beckmann als Dritter beendete, wurde sein Landsmann Maxi Günther. «Platz 1 ist immer schön», so der Kommentar nach seinem dritten Saisonserfolg. Günther setzte sich am Start in Führung und segelte einem sicheren Triumph entgegen. In den Heats zuvor wurde er bereits als Vierter und Zweiter abgewinkt. «Wichtig ist, dass ich den Rückstand auf Tabellenführer Lance Stroll in Zandvoort verringern und gleichzeitig den Abstand auf den drittplatzierten Callum Iltott vergrößern konnte.»

Leader Stroll mit zwei Nullern

Dabei half dem Prema-Piloten auch die Tatsache, dass sein Teampartner Lance Stroll zweimal aus der letzten Reihe starten musste, weil ein Teil seiner Vorderradaufhängung im zweiten Qualifying nicht dem Reglement entsprach. Einmal gab der Kanadier mit einem defekten Diffusor auf, einmal sah er die Zielflagge außerhalb der Punkte als 19. In Lauf 1 hingegen war er unschlagbar, er gewann mit einem Vorsprung von über acht Sekunden vor Nick Cassidy und Alessio Lorandi.

Für den Italiener vom Team Carlin war es die Rückkehr auf das Siebertreppchen, nachdem er Mitte Mai überraschend den Grand Prix de Pau für sich entschieden hatte. Der größte Pokal im zweiten Heat von Zandvoort ging an Nick Cassidy, der seinen ersten Erfolg in der F3-EM jubeln durfte. ♦



Zwei Deutsche auf dem Podium: Cassidy, Günther und Beckmann

FORMEL-3-EM / Resultate

Zandvoort/NL: 4.307 km; Wetter/Piste: Sa/So schön/trocken.

1. Lauf (23 Runden = 99,061 km, 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet).

1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 35:02,366 min (= 169,628 km/h); 2. Nick Cassidy (NZ/Prema) +8,026; 3. Alessio Lorandi (I/Carlin) +10,146; 4. Maximilian Günther (D/Prema) +11,827; 5. Callum Iltott (GB/Van Amersfoort) +12,102; 6. Niko Kari (FIN/Motopark) +12,765; 7. George Russell (GB/Hitech) +13,328; 8. Ryan Tveiter (USA/Carlin) +14,188; 9. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +15,069; 10. David Beckmann (D/Mücke) +23,100

2. Lauf (23 Runden = 99,061 km, 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet).

1. Nick Cassidy (NZ/Prema) in 35:01,732 min (= 169,679 km/h); 2. Maximilian Günther (D/Prema) +1,136; 3. Callum Iltott (GB/Van Amersfoort) +4,800; 4. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +7,106; 5. Alessio Lorandi (I/Carlin) +16,559; 6. Ralf Aron (EST/Prema) +20,982; 7. David Beckmann (D/Mücke) +21,352; 8. Ben Barnicoat (GB/Hitech) +22,050; 9. George Russell (GB/Hitech) +22,809; 10. Joël Eriksson (S/Motopark) +26,701

3. Lauf (23 Runden = 99,061 km, 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet).

1. Maximilian Günther (D/Prema) in 35:17,348 min (= 168,427 km/h); 2. Nick Cassidy (NZ/Prema) +1,287; 3. David Beckmann (D/Mücke) +7,088; 4. Alessio Lorandi (I/Carlin) +11,032; 5. George Russell (GB/Hitech) +12,207; 6. Callum Iltott (GB/Van Amersfoort) +13,372; 7. Joël Eriksson (S/Motopark) +16,121; 8. Ralf Aron (EST/Prema) +17,817; 9. Ben Barnicoat (GB/Hitech) +19,758; 10. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +20,602

Stand nach 18 von 30 Läufen: 1. Stroll 259 Punkte; 2. Günther 203; 3. Iltott 173;

4. Cassidy 172; 5. Russell 144; 6. Barnicoat 102; 7. Lorandi 95; 8. Aron 94; 9. Eriksson 93; 10. Cómara 89; 11. Jensen 83; 12. Hubert 81; 13. Zhou 76; 14. Kari 75; 15. Beckmann 35; 16. Tveiter 22; 17. Piquet 9; 18. Newey 8; – Teams: 1. Prema 498; 2. Hitech 329; 3. Amersfoort 267; 4. Motopark 252; 5. Mücke 214; 6. Carlin 209; 7. ThreeBond 19

Nächstes Rennen: 29./30. Juli, Spa-Francorchamps/B

Internet: www.fiap3europe.com

NACHRICHTEN

Kommt ein neues Aero-Package?

IndyCar Obwohl das aktuelle Aeropackage-Reglement auch noch für 2017 Gültigkeit hat, machen sich die IndyCar-Verantwortlichen Gedanken, wie man eine kostengünstigere Lösung für die Zukunft finden kann. «Wir wissen, dass diese Teile eine Menge Geld kosten», sagt IndyCar-Sportdirektor Jay Frye. «Wir diskutieren momentan jede Alternative, um die Kosten wieder zu reduzieren.»

Stoffel im Kiesbett, Lotterer Vierter

Super Formula João Paulo de Oliveira hat in Fuji den dritten Lauf zur Super Formula gewonnen. Der Brasilianer verdrängte am Start Pole-Sitter Stoffel Vandoorne, der später wegen eines Bremsdefekts ins Kiesbett rodelte. André Lotterer wurde Vierter. Es führt Naoki Yamamoto vor De Oliveira. Lotterer ist Siebter, Vandoorne Achter.

Habsburg-Podest beim Heimspiel

Renault 2.0 Die beiden Briten Lando Norris (Gesamtleader) und Harrison Scott (3.) haben sich die Siege beim Eurocup-Wochenende in Spielberg geteilt. Ferdinand Habsburg wurde im ersten Lauf Dritter. Den zweiten Durchgang beendete er als Achter. In der Meisterschaft liegt er auf P8.

Schumi jr. kollidiert mit Prema-Kollege

Formel 4 Mick Schumacher hat bei der italienischen F4 in Mugello ein durchwachsenes Wochenende erlebt. Einer selbst verschuldeten Kollision mit Teamkollege Juan Manuel Correa stehen ein elfter und ein zweiter Platz gegenüber. Gewinner des Wochenendes war der Argentinier Marcos Siebert. Der Jenzer-Pilot baute mit seinem vierten Sieg die Gesamtführung aus.

López nach erstem Test noch vorsichtig

Formel E Neuzugang José-Maria López hat den Virgin DSV-02 in Guadix getestet. Das Verdikt des WTCC-Meisters nach der ersten Probefahrt: «Ich muss mich erst wieder an ein Formelauto gewöhnen. Ich bin zum letzten Mal vor zehn Jahren in einem Monoposto gegessen.» ♦ CE

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

WEC-COCKPIT LIVE



Von
Timo Bernhard
Porsche Team

Die 24h von Le Mans liegen zwar schon einen Monat zurück, aber ein bisschen traurig bin ich immer noch. Natürlich freue ich mich riesig für Porsche über den Erfolg, aber mein großer Traum vom Le-Mans-Triumph mit meiner Herzensmarke wurde leider auch dieses Jahr nicht Wirklichkeit. Der Schaden im Umfeld der Wasserpumpe, welche dann getauscht werden musste, warf uns in aussichtsreicher Position aus dem Rennen um den Sieg.

Das diese Reparatur sich so schwierig und langwierig gestaltete, liegt am sogenannten «Packaging», welches bei der Konstruktion eines Rennwagens immer mehr an Bedeutung zunimmt. Die komplexe Technik wie in unserem Porsche 919 Hybrid muss immer kompakter zusammengepackt werden, damit die Aerodynamiker mehr Spielraum haben. Vergleicht man moderne LMP1 mit den Autos von vor 15 Jahren, dann sieht man, wie klein die Stirnfläche seitdem wurde, wie eng geschnitten die

Karosserie ist und wie viel Luft um und durch das Auto strömt. Da wird so ein eigentlich unproblematisches Teil wie die Wasserpumpe, die uns zuvor noch nie Probleme bereitet hatte, natürlich nicht an einer besonders wartungsfreundlichen Stelle eingeplant. Allgemein sind die Zeiten, in denen ein Auto noch reparaturfreundlich gebaut wurde, vorbei.

Zwar darf man ein Auto auch nicht verbauen, aber heute kann sich kein Team Kompromisse leisten, wenn man bei der irren Leistungsdichte das beste Auto haben möchte. Deshalb wird erst mal möglichst effizient konstruiert und gebaut und dann bei 30-Stunden-Tests alles unter Rennbedingungen auf Herz und Nieren getestet, damit es keine Überraschungen gibt. Das zumindest ist der Idealfall, aber die Komponente «Pech» kann man eben nicht einplanen. Hoffentlich werden wir diese am kommenden Wochenende endlich los. Das Heimspiel am Nürburgring wäre jedenfalls perfekt für den ersten Saisonsieg!



Schaut auf bisher glücklose Saison: Weltmeister Bernhard

SCHAEFFLER-NEWS

Exakt 19 Tage nach dem dramatischen FIA-Formel-E-Finale in London, bei dem ABT Schaeffler-Pilot Lucas di Grassi um fünf Zehntelsekunden die Meisterschaft verpasste, steigt der Audi-Pilot bei der WEC am Nürburgring wieder ins Auto. Die neue Saison der Formel E – mit voraussichtlich 14 Läufen bei zwölf Veranstaltungen – beginnt am 9. Oktober in Hongkong.

European Le Mans Series Spielberg

TDS doppelt auf

Das Team Thiriet by TDS Racing (Pierre Thiriet/Ryo Hirakawa/Mathias Beche) hat den zweiten Sieg in Folge geholt. Klassensieg für Ex-GT-Masters-Champ.

Das französische Team gewann dabei mit 50 Sekunden Vorsprung, obwohl man gleich zweimal eine neue Nase an den Oreca 05-Nissan schrauben musste. Doch auch die Konkurrenz strauchelte, allen voran die Überraschungs-Pole-Sitter von Panis-Barthez Compétition. Die fielen nach einer (unverschuldeten) Kollision im Überrundungsverkehr weit zurück und belegten am Ende Platz 7.

Mit aufs Podium durften am Ende – zum ersten Mal – das Eurasia- (Pu/De Bruijn/Gommen) sowie das G-Drive-Team (Dolan/Tincknell/Van der Garde), die sich nach einem frühen Reifenschaden noch gut nach vorne kämpfen konnten.

Auch in der LMP3-Klasse durfte das Panis-Barthez-Team aus der Pole starten, doch in der kleineren Prototypenkategorie brachte die beste Startposition ebenfalls kein Glück. Stattdes-



Trotz zweier Nasenwechsel: Am Ende siegte der TDS-Oreca

sen setzte sich Ex-GT-Masters-Champion Dino Lunardi in dieser Klasse in Szene. Zusammen mit den Duqueine-Kollegen David Hallyday und David Droux bezwang man sogar erstmals seit dem Einstieg zum Saisonbeginn die Mannschaft von United Autosports und feierte den ersten Sieg des Jahres.

Ried und Co in den Top 5

In der GTE-Klasse gab es letztlich einen Dreifachsieg für Ferrari. Vom obersten Treppchen

durften Andrea Bertolini, Rory Butcher und Robert Smith jubeln, welche mit dem JMW-Ferrari anfangs noch die Kollision mit dem Panis-Barthez-LMP2 verursacht und eine Verwarnung kassiert hatten. Man fuhr zum klaren Sieg vor Perrazini/Cioci/Aguias (AF Corse) und Talkanitsa/Talka/Pier Guidi (AT Racing). Der dank Matteo Cairoli von Pole gestartete Proton-Porsche von Cairoli/Christian Ried/Gianluca Roda landete auf Klassenrang 5. ♦ MBR

24h Series - 24h Le Castellet

Eine klare Sache



Das Geschehen im Griff gehabt: Der siegreiche Herberth-Porsche

Völlig problemlos und mit sattem Vorsprung in 14 Runden triumphierten Ralf Bohn, Daniel Allemann sowie Alfred und Robert Renauer im Porsche 911 GT3 R von Herberth Motorsport bei der zweiten Auflage des 24h-Rennens am Circuit Paul Ricard.

Bereits im letzten Jahr hatte Herberth Motorsport hier lange um den Sieg gekämpft, war gegen Ende aber in einer Code-60-Phase einfach stehen geblieben. Im diesen Jahr lief es dage-

gen richtig rund. Der Grundstein zum Erfolg dürfte der frühe Splash-and-Dash schon nach einer halben Stunde gewesen sein. Nach der ersten Code 60-Phase lag der 911er dann mit einer Runde und ohne Tankstress vorne. Danach folgte ein über 20-stündiger, absolut fehlerfreier Durchmarsch.

Nach der äußerst knappen Niederlage des Manthey-Porsche am Vortag beim VLN-Lauf fuhr der 911er in Südfrankreich mit seinen fast 32 Minuten Vorsprung in einer völlig eigenen Liga. «Wir haben einfach alles

richtig gemacht, es fing schon mit dem frühen Tankstopp an, wo kein anderer reingefahren war. Das hat uns die Möglichkeit gegeben, eine ganz andere Strategie zu fahren», freute sich Alfred Renauer. «Beim Pushen, um unseren Vorsprung einzuholen, haben die Gegner dann Fehler gemacht. In Mugello sind wir ausgefallen, in Zandvoort haben wir gewonnen – und jetzt hier. Ich glaube jetzt hebt der Kübel richtig gut.»

Hofor Amateur-Sieger

Die Konkurrenz kämpfte mit sich selbst oder der Technik. Hinter den unangefochtenen Siegern ging es aber deutlich spannender zu. Letztlich sicherten sich Stuart Hall, Rold Goethe, Daniel Brown und Jamie Campbell-Walter im Mercedes AMG GT3 von Ram Racing den zweiten Platz. Gesamt-Dritte und gleichzeitig Gewinner der Amateur-Wertung wurden Roland Eggimann, Christiaan Frankenhou, Kenneth Heyer und Michael und Chantal Kroll im Mercedes SLS AMG GT3 von Hofor-Racing. ♦ MB

Porsche Carrera Cup Zandvoort

Schon zehn Mal Müller



Das Bild in beiden Rennen: Müller vor Schmidt und Engelhart

In Zandvoort setzte sich zweimal Sven Müller durch. Er schraubte seine Siegstatistik im deutschen Cup damit auf zehn.

«Ich wusste, dass ich am Start in Führung gehen muss, danach würde es kaum noch eine Chance geben», so der Porsche-Junior, der diesen Plan von Startplatz 2 zweimal perfekt umsetzte. «Svens Starts waren gut und meine eher schwach», so Zweifach-Polemann Jeffrey Schmidt. «Ich denke, dass wir ein Problem mit der Kupplung haben.»

In der Folge konnte Müller seinen Schweizer Verfolger nicht abschütteln, machte aber keinen Fehler und durfte jeweils vor Schmidt und Christian Engelhart jubeln. In der Gesamtwertung liegt der Konrad-Pilot nun 24 Zähler vorn. «Entschieden ist noch gar nichts. Ein Ausfall, und Christian ist wieder dran», warnt Müller.

Entschieden ist hingegen die B-Wertung: Wolfgang Triller ließ sich in Zandvoort als neuer Champion feiern. Zugleich sorgte der Amateur für den ersten Titel des in diesem Jahr ge-

gründeten Teams Lechner Huber Racing. «Wolfgang fährt erst seit gut drei Jahren Rennen, ist aber sehr ehrgeizig und will sich am liebsten mit den A-Fahrern messen», lobt Teamchef Christoph Huber. «Er fährt sehr viel. Ich glaube, am liebsten würde er ein 24h-Rennen alleine fahren und direkt danach noch ein zweites», grinst sein Teamkollege Jeffrey Schmidt.

Neues Cup-Modell für 2017?

Der 48-Jährige selbst ist happy: «Diese Saison verlief sehr gut. Es hat extrem viel Spaß gemacht, und ich kann es nur jedem empfehlen – selbst wenn man schon etwas älter ist.»

Porsche ist schon mitten in den Planungen für 2017. «Wir reden mit den Teams und haben viele Ideen, aber noch können wir nichts verkünden», sagt Cup-Managerin Andrea Hagenbach. Im Fahrerlager spricht man beispielsweise davon, dass das neue Modell des 911 GT3 Cup (wird im September vorgestellt) kommendes Jahr bereits zum Einsatz kommen soll. ♦ AL

Audi Sport TT Cup Zandvoort

Die Rookies rockten auf der Dünen-Achterbahn

Mit Nicklas Nielsen und Sheldon Van der Linde gewannen zwei Rookies bei der Zandvoort-Premiere des Audi Sport TT Cups.

Der Däne Nielsen nutzte dabei im ersten Durchgang die Pole-Position, um zu seinem ersten Sieg im Markenpokal zu rasen. Nielsen bestreitet parallel zur Tourenwagenserie auch die ADAC Formel 4, wo er ebenfalls bereits auf dem Podest landete. Das Podium im Samstagsrennen komplettierten der Südafrikaner Sheldon Van der Linde und Dennis Marschall.

Van der Linde holte sich, nach einem sieglosen Norisring-Wochenende, am Sonntag seinen bereits vierten Saisonserfolg. Damit schließt der 17-Jährige auf sieben Punkte zu Tabellenführer Marschall auf, welcher den Sprung aufs Podest im zweiten Durchgang verpasste. Stattdessen stiegen mit erneut Nielsen sowie dem Österreicher Max Hofer gleich drei Rookies aufs Siegtreppchen. «Das Ergebnis unterstreicht die gute Sichtungsarbeit und die tolle Entwicklung bei unseren Talenten», so TT-Cup-Projektleiter Philipp Mondelaers. ♦ MBR

15.-17.07.2016



Strahlende Gesichter (v.l.): Van der Linde, Nielsen und Marschall

KTM X-Bow Battle Lausitzring

Zwei Doppelerfolge in der Lausitz



Podium in Rennen 1 (v.l.): Faas, Kofler und Baumgartner



Wieder Rookies-Doppelsieger: Bartłomiej Siemlenczuk

In den Trainings begrüßte die Niederlausitz die insgesamt 39 Starter der KTM X-Bow Battle am Lausitzring noch mit wechselhaftem Wetter. Doch zum Rennsamstag kam dann doch dauerhaft die Sonne heraus und sorgte für beste Bedingungen.

Reini Kofler, der sich im Qualifying die Pole-Position gesichert hatte, ließ nichts anbrennen und fuhr zu einem lupenreinen Start-Ziel-Sieg. Ebenfalls ungefährdet steuerten die Titelanwärter Steffen Faas und Holger Baumgartner ihre Boliden auf die Plätze 2 und 3. Bester GT4-Pilot wurde Klaus Angerhofer auf Platz 5.

Baumgartner hatte am Lausitzring seine liebe Mühe und kam auch im zweiten Lauf nicht richtig in Tritt. Im Gegenteil: Mit Platz 6 fiel er gegenüber dem Vortag sogar noch etwas

ab. Rivale Faas nahm es gerne an und holte erneut P2 hinter dem starken Kofler. Guter Dritter wurde Arne Hoffmeister, der damit auch die GT4-Wertung für sich entschied.

Arendt-Brüder überraschen

Anders als üblich, traten die Teilnehmer der Rookies Challenge diesmal nicht in separaten Rennen, sondern im Rahmen der Elite-Läufe an. Doch Bartłomiej Siemlenczuk ließ sich davon nicht beeindrucken. Der Doppelsieger vom Slovakiaring wurde auch in der Lausitz zweimal bester Rookie.

Eine Überraschung hielt die Battle Endurance bereit, welche im Rahmen der P9 Challenge ausgetragen wurde. Dort feierten Fränz und Charel Arendt als X-Bow-Sieger am Ende sogar den Gesamtsieg! ♦

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 1

Pos. Fahrer

1. Reinhard Kofler (A)
2. Steffen Faas (D)
3. Holger Baumgartner (A)
4. Fränz Arendt (L)
5. Klaus Angerhofer (A)
6. Jack Rotteveel (NL)

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 2

Pos. Fahrer

1. Reinhard Kofler (A)
2. Steffen Faas (D)
3. Arne Hoffmeister (D)
4. Fränz Arendt (L)
5. Thomas Westarp (D)
6. Holger Baumgartner (A)

KTM

GRATULIERT DEN SIEGERN

XBB
X-BOW-BATTLE
ROOKIES
CHALLENGE

Technik

Abgelehnt!



Marco Wittmann (#11) fährt in der Tabelle momentan vorneweg – trotzdem bleiben 7,5 kg «BMW-Erleichterung»
(kleines Foto: BMW-Entwicklungsvorstand Klaus Fröhlich)

Von ARNO WESTER

Ein Streit zwischen den Herstellern Audi, BMW und Mercedes-Benz sowie dem Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) überschattete das sportliche Geschehen der DTM in Zandvoort.

Der von MSA prognostizierte gemeinsame Antrag aller drei Hersteller(!) an die Sportbehörde wurde vom DMSB am vergangenen Donnerstag abgelehnt. Ein Teil der Zugeständnisse (der Gewichtsvorteil von 7,5 kg sollte wieder ausgeglichen werden), die BMW wegen eines angeblich konstruktionsbedingten Performance-Rückstandes am BMW M4 DTM erhalten hat, sollte wieder rückgängig gemacht werden.

Hersteller ohne Verständnis

«Nach sorgfältiger Analyse des vorliegenden Datenmaterials, basierend auf den Faktoren theoretische Rundenzeiten, Topspeed und Gewichtssensitivität, kommt der DMSB zu dem Ergebnis, dass kein signifikantes Ungleichgewicht in der Performance der DTM-Fahrzeuge festzustellen ist», teilte der DMSB nach einer MSA-Anfrage offiziell mit: «Es gibt daher der-

zeit keine Veranlassung, in den Verlauf der Meisterschaft einzugreifen.»

Audi und Mercedes zeigten kein Verständnis. «Nach Prüfung der Daten und eingehender Diskussion haben sich BMW, Mercedes-Benz und Audi gemeinschaftlich für eine Nachjustierung der vor der Saison gewährten Sonderregeln ausgesprochen», erklärte die Audi AG auf MSA-Nachfrage. Dass der DMSB zu einem konträren Entschluss komme, sei mit Blick auf die Ergebnisse der gemeinsamen Analyse der Hersteller «nicht nachvollziehbar».

Mercedes-Benz habe die Entscheidung des DMSB zur Kenntnis genommen, könne diese aber ebenfalls nicht nachvollziehen. «Der Antrag wurde von allen Herstellern aufgrund einer tief greifenden Analyse eingereicht, die sowohl Rennen in der Vergangenheit als auch zukünftige Rennen miteinbezieht», sagte Mercedes-AMG DTM-Teamchef Ulrich Fritz.

Interessant sind in diesem Zusammenhang die Aussagen von Klaus Fröhlich. Der Entwicklungsvorstand der BMW AG nahm in einem exklusiven MSA-Gespräch ausführlich Stellung zu dem gemeinsamen Antrag aller drei Hersteller, und warum

BMW der Rolle rückwärts überhaupt zugestimmt hat.

«Nach dem DTM-Saisonfinale 2015 haben sich die Vorstände der drei Marken zusammengesetzt und die Frage gestellt: Wo wollen wir hin? Wie können wir die DTM weiterentwickeln?» Für alle Beteiligten war offenbar klar: Der Fahrer soll den Unterschied machen!

Fröhlich lobt Mannschaft

Fröhlich hat sich bei seiner persönlichen Analyse auf Zahlen, Fakten und Daten konzentriert und dabei festgestellt: «BMW hat keinesfalls ein überlegenes Fahrzeug. Man sieht, dass das Feld sehr nah beieinander ist. Die beiden Qualifyings und Rennen in Zandvoort haben erneut bewiesen, wie groß in dieser Saison die Ausgeglichenheit in der DTM ist und dass die Entscheidung des DMSB richtig war. Ich begrüße den Sachverstand der Motorsportbehörde, die auf Basis der technischen Fakten zum gleichen Ergebnis gekommen ist wie BMW.»

Man sei aber bereit gewesen, auf die von der Konkurrenz «geschenkten» 7,5 Kilogramm Gewicht wieder zu verzichten, «um damit den Schulterschluss (der Hersteller und der ITR, d. Red.) aufrechtzuerhalten.»

Fröhlich vergaß dabei nicht, seine eigene Mannschaft ausdrücklich zu loben: «Ich freue mich, dass unsere Fahrer und Teams das Performance-Paket unseres BMW M4 DTM bisher sehr professionell und fair abrufen konnten.» Für den weiteren Saisonverlauf prognostiziert der BMW-Manager: «Wir haben eine gute erste Halbzeit gesehen, und ich freue mich auf eine noch bessere zweite.»

Fahrer halten sich bedeckt

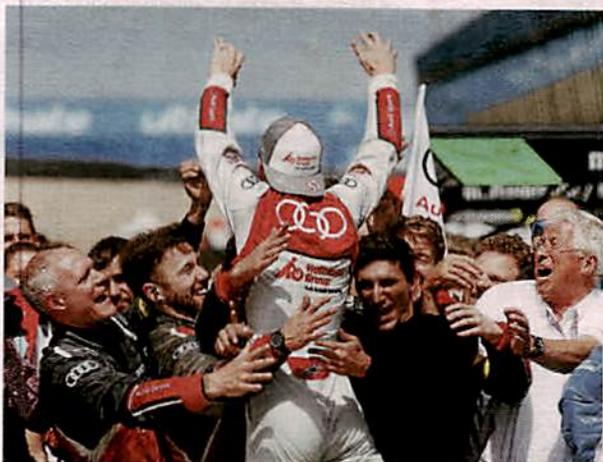
Die immer wiederkehrenden Gerüchte, BMW hätte mit einem Ausstieg aus der DTM gedroht, wischt Fröhlich mit einem Lächeln vom Tisch. Der 56-jährige BMW-Vorstand betont: «Unser Verständnis ist, dass wir uns gemeinsam verpflichtet haben, die DTM bis einschließlich 2018 voranzubringen. Wir haben uns auf Vorstandsebene auf ein gemeinsames, umfangreiches Paket zur Steigerung der Attraktivität der Serie geeinigt.»

BMW-Piloten, aber auch Fahrer der anderen Hersteller, wollten sich zu der Entscheidung des DMSB lieber nicht äußern.



Der für seine kernigen Sprüche bekannte zweimalige DTM-Champion Mattias Ekström (Audi) hat zu der Thematik eine eigene Meinung, «die ich aber lieber für mich behalte. Das Problem liegt nicht auf meinem Tisch.»

Die Angst, BMW könnte im holländischen Seebad sportlich ähnlich zuschlagen wie im vergangenen Jahr, als die Münchner auf dem Dünenkurs an der Nordseeküste zuerst einen historischen Siebenfach-Triumph und tags darauf noch einen Fünffach-Sieg gefeiert hatten, erwiesen sich als unbegründet. Kein BMW-Fahrer stand auf der obersten Stufe des Siegestreppchens – dafür aber mit Robert Wickens und Jamie Green Fahrer, die beim «Stern» und den «Vier Ringen» ihre Brötchen verdienen. ♦



Bad in der Team-Menge: Green bejubelt ersten Saisonserfolg



Laufsieg am Samstag: Wickens



Gab DTM-Debüt: René Rast



Sonntag: Green vor Paffett - wie letztlich auch im Ziel

NACHGEHAKT BEI Jamie Green

(34/GB) In Zandvoort war der Brite punktbesten (35 Zähler) DTM-Fahrer - und liegt jetzt wieder voll im Titelrennen.

Von ARNO WESTER

? Bisher hattest du in Zandvoort noch keine gute Erfolgsbilanz. Woran lag das? Ja, das stimmt. Ich glaube, zwei vierte Plätze (stimmt, d. Red.) waren die besten Resultate. Dass es bisher nicht einmal zu einem Podium gereicht hat, lag aber sicher nicht nur an mir, wie meine Pole 2006 beweist.

? Letztes Jahr bist du mit drei Siegen in den ersten vier Rennen grandios in die Saison gestartet. In diesem Jahr rollst du das Feld nach drei Nullrunden in den ersten drei Rennen offensichtlich von hinten auf. Wie erklärst du das? Da spielen viele Faktoren eine Rolle - wie beispielsweise im letzten Jahr das Reifen-Management, das wir zu nutzen wussten. Dann hatte ich bei einigen Rennen Pech.

Man darf das Glück nicht erzwingen. Nach dem schlechten Saisonstart habe ich mir gesagt, es kann ja nur besser werden - und jetzt habe ich wieder so einen Lauf wie zu Beginn 2015.

? Ausgerechnet im Land der Oranje hast du im 14. Anlauf nicht nur den ersten Podestplatz, sondern im orangefarbenen Hoffmann-Audi RS5 gleich den ersten Sieg gefeiert. Wie fühlt sich das an? In Zandvoort zu gewinnen, war immer mein Traum. Der ist heute wahr geworden. Mein Dank gilt dem Audi Sport Team Rosberg für eine perfekte Abstimmung und einen tollen Boxenstopp.

? Was war das Erfolgsgeheimnis? Mit meinem zweiten Reifensatz war ich viel schneller und konnte das Rennen kontrollieren.



Zandvoort

Noch mehr Zoff

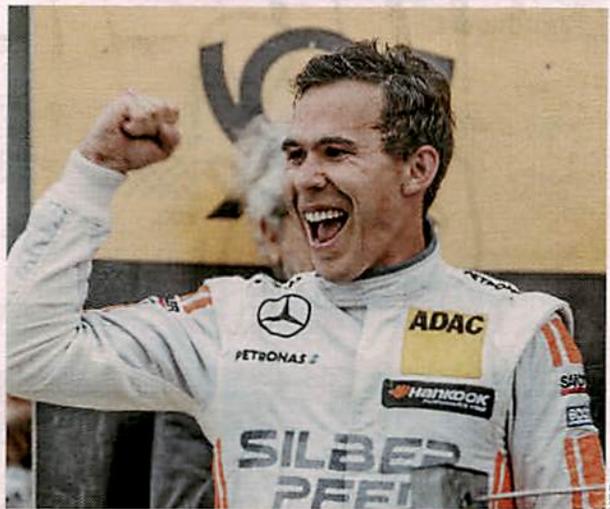
Von ARNO WESTER

Der DMSB stand nicht nur wegen der «Lex BMW» (siehe links) im Kreuzfeuer der Kritik. Ein möglicherweise irreguläres Rennen sorgte für weitere Diskussionen.

Audi-Pilot Edoardo Mortara lag im Samstagsrennen hinter Markenkollege Jamie Green auf Platz 6, als ihm die Rennleitung wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung in einer «Slow Zone» eine Durchfahrtsstrafe aufbrumhte, die ihn auf P17 zurückwarf. «Ich habe nichts falsch gemacht, das wusste ich sofort», schimpfte der Italiener. «Das sieht man auch anhand der Onboard-Aufnahmen und unserer Datenaufzeichnung.»

In der Tat belegten die TV-Bilder, dass der Abt-Pilot völlig recht hatte und ihm durch das Missgeschick möglicherweise am Ende der Saison wichtige Punkte im Titelkampf fehlen könnten. Auch die Konkurrenz litt mit dem gebürtigen Genfer.

Audis DTM-Leiter Dieter Gass war fassungslos: «Das ist ausgesprochen bitter. Edo hat dadurch mindestens acht Punkte verloren, die am Saisonende die Meisterschaft entscheiden können.» Zudem habe das Audi



Samstag Sieger, Sonntag Pechvogel: Robert Wickens

Sport Team Abt Sportsline die Führung in der Teamwertung und Audi Punkte in der Herstellerwertung verloren. «Da ist ein Fehler passiert, den man nur schwer akzeptieren kann.»

Laufsieger Wickens punktlos

Der DMSB räumte ein, es sei bei der Nutzung des GPS, das von einem Dienstleister zur Verfügung gestellt wird und mit dem die Geschwindigkeit in einer sogenannten Slow Zone ermittelt wird, zu Unstimmigkeiten

gekommen sei, die noch geprüft würden. Am Ergebnis ändert sich allerdings nichts, denn eine Durchfahrtsstrafe ist eine Tatsachenentscheidung, gegen die kein Rechtsmittel zulässig ist.

Weil auch Samstagsieger Robert Wickens (Mercedes/Reifenschaden) und Maxime Martin (BMW/Kollision) punktlos blieben, rückten Sieger Jamie Green und der drittplatzierte Audi-Markenkollege Mortara auf die Plätze 2 und 3 hinter Leader Wittmann vor. ♦

KOMPAKT

»» Robert Wickens Als «Grand Slam», also etwas historisches, bezeichnete Mercedes den Erfolg ihres Fahrers am vergangenen Samstag in Zandvoort. Der Kanadier fuhr in etwas mehr als drei Stunden zunächst auf die Pole-Position, anschließend zum Sieg und erzielte dabei noch die schnellste Rennrunde (1:32,841 Minuten = 167,008 km/h). Den bestehenden Rundenrekord (1:32,411), den Tabellenführer Marco Wittmann am 28. September 2014 auf dem 4,307 km langen Circuit Zandvoort aufgestellt hat, verfehlte Wickens allerdings um 0,430 Sekunden.

»» Jamie Green Wie Wickens feierte auch der Brite im RS5 des Audi Sport Teams Rosberg seinen ersten Zandvoort-Erfolg. Es war zugleich in seiner zwölften DTM-Saison der erste Podestplatz in dem holländischen Seebad sowie sein 13. DTM-Sieg insgesamt.

»» Punkte Schon bei DTM-Halbzeit sind alle Fahrer, die seit Saisonbeginn am Start sind, mindestens einmal in die Punkteränge gefahren. Als letzte schafften das im Samstagsrennen von Zandvoort die beiden Sternfahrer Daniel Juncadella und Esteban Ocon auf den Rängen 8 und 9. Zuletzt gelang dieses «Kunststück» in der Saison 2013.

»» Slotcar Im Rahmen der DTM in Zandvoort haben die Ex-DTM-Gewinner Frank Biela und Mattias Ekström zwei Slotcar-Rennen gewonnen. Ein Audi-Trio mit Ekström, dem Sonntagsieger Jamie Green sowie Mike Rockenfeller setzte sich im Duell gegen die drei schnellsten Piloten aus dem Qualifying des Audi Sport TT Cups, Nicklas Nielsen, Sheldon van der Linde und Philip Ellis, durch. Biela siegte am Drücker eines Audi R8 LMS im Maßstab 1:24 bei der Audi Sport DTM Challenge. ♦ AW

René Rast

Schneller Ersatz

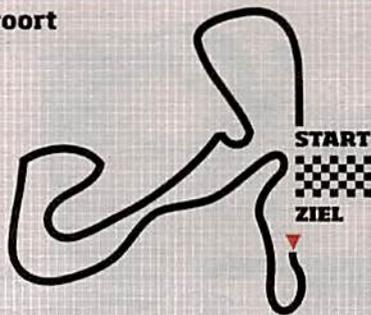
Er kam, sah und konnte nur gewinnen: René Rast feierte am Samstagabend mit seiner Freundin Diana ihren runden (30.) Geburtstag, als ihn ein überraschender Anruf von Audi Sport von weiteren Feierlichkeiten abhielt. «Ich soll mich sofort auf den Weg nach Zandvoort machen», hieß die klare Ansage an den Audi-Poolfahrer, der den nach einer Kollision mit Maximilian Götz (Mercedes) angeschlagenen Adrien Tambay im Audi Sport Team Rosberg ersetzen sollte.

Rast, der letztmalig 2013 einen DTM-Audi getestet hatte, erledigte die schwere Aufgabe nach Meinung vieler, darunter ARD-DTM-Experte Norbert Haug, bravurös. Auf Rang 18 war Rast («Ich habe mich von Runde zu Runde im Auto wohler gefühlt») in seiner schnellsten Rennrunde nur 0,243 Sekunden langsamer als sein Rosberg-Teamkollege Jamie Green, der das Rennen gewann. ♦ AW

DTM

STRECKE

Zandvoort



Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

Start: Wickens verteidigt seine Pole-Position und führt das Feld in Turn 1.

1. Runde: Götz und Tambay kollidieren. Für beide ist das Rennen damit beendet, das Safety Car kommt heraus.

5. Runde: Restart: Die Positionen bleiben unverändert. Tomczyk bekommt eine Strafe für das Verursachen einer Kollision (Götz/Tambay).

9. Runde: Farnus kommt neben die Strecke und knallt in die Leitplanke. Der Brasilianer scheidet aus. Die «Slow Zone» wird aktiviert, um den Farnus-BMW zu bergen.

11. Runde: Slow Zone wieder aufgehoben.

12. Runde: Vietoris greift Wittmann im Kampf um P2 an – erfolglos.

13. Runde: Mortara und Müller erhalten eine Durchfahrtsstrafe: (angeblich) zu schnell in der Slow Zone.

25. Runde: Vietoris holt sich P3 von Paffett.

25. Runde (Ziel): Wickens holt seinen ersten Saisonsieg. Wittmann und Vietoris auf P2 und P3.

Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

Start: Wie tags zuvor Wickens setzt auch Green die Pole in die Führung um.

1. Runde: Bei Spengler steht die Fahrertür auf. Er muss zur Box und sich eine neue abholen.

2. Runde: Kollision: Farnus dreht Scheider herum.

4. Runde: Durchfahrtsstrafe für Farnus. DRS wird wegen technischer Probleme abgeschaltet.

9. Runde: Das DRS kann wieder genutzt werden.

12. Runde: Leader Green sowie Wickens (P2) kommen zum Reifenstopp.

25. Runde: Kollision zwischen Félix da Costa und Ocon. Götz verliert ein Rad und fällt aus.

26. Runde: Ekström kommt von P1 aus zum Stopp.

28. Runde: Molina und Martin geben nach diversen Kollisionen ihr Rennen auf.

34. Runde: Reifenschaden bei Wickens (P2): Box!

35. Runde: Auch Vietoris hat einen Reifenschaden, gibt aber direkt auf.

39. Runde (Ziel): Green holt vor Paffett und Mortara souverän seinen ersten Saisonserfolg.

Stand Fahrer

| | |
|--------------|-----|
| 1. Wittmann | 105 |
| 2. Green | 98 |
| 3. Mortara | 88 |
| 4. Wickens | 83 |
| 5. Di Resta | 74 |
| 6. Martin | 63 |
| 7. Müller | 62 |
| 8. Ekström | 58 |
| 9. Blomqvist | 53 |
| 10. Paffett | 52 |
| 11. Glock | 48 |
| 12. Auer | 43 |
| 13. Vietoris | 42 |
| 14. Farnus | 32 |
| 15. Spengler | 28 |
| 16. Molina | 26 |

Stand Teams

| | |
|-----------------------|-----|
| 1. BMW/RMG | 153 |
| 2. Audi/Abt Sportline | 146 |
| 3. BMW/RBM | 116 |
| 4. Audi/Rosberg | 108 |
| 5. Audi/Abt | 88 |
| 6. Mercedes-AMG | 87 |
| 7. BWT-Mercedes-AMG | 85 |



Weiter Leader: Wittmann

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

Zandvoort (NL): 16. Juli 2016; 9. von 18 Läufen zur DTM;
Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 25 Runden à 4,307 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken

| Fahrer | Fahrzeug | Gewicht ¹ | Team | Rdn. | Zeit/Rückst. | Ausfallgrund | Schn. Rd. | SP ² | P. |
|-------------------------------|------------------|----------------------|-----------|------|--------------|--------------|-----------|-----------------|----|
| 1. Robert Wickens (CDN) | Mercedes-AMG C63 | +2,5 kg | HWA | 25 | 41:55,441 | - | 1:32,841 | 1 | 25 |
| 2. Marco Wittmann (D) | BMW M4 | +7,5 kg | RMG | 25 | +7,217 | - | 1:33,001 | 2 | 18 |
| 3. Christian Vietoris (D) | Mercedes-AMG C63 | +2,5 kg | Mücke | 25 | +8,987 | - | 1:33,027 | 3 | 15 |
| 4. Gary Paffett (GB) | Mercedes-AMG C63 | +2,5 kg | ART | 25 | +10,657 | - | 1:33,130 | 4 | 12 |
| 5. Jamie Green (GB) | Audi RS 5 | +2,5 kg | Rosberg | 25 | +12,626 | - | 1:33,287 | 5 | 10 |
| 6. Antonio Félix da Costa (P) | BMW M4 | +7,5 kg | Schnitzer | 25 | +18,178 | - | 1:33,483 | 8 | 8 |
| 7. Mattias Ekström (S) | Audi RS 5 | +2,5 kg | Abt | 25 | +18,877 | - | 1:33,573 | 9 | 6 |
| 8. Daniel Juncadella (E) | Mercedes-AMG C63 | +2,5 kg | HWA | 25 | +19,166 | - | 1:33,558 | 13 | 4 |
| 9. Esteban Ocon (F) | Mercedes-AMG C63 | +2,5 kg | ART | 25 | +19,838 | - | 1:33,710 | 7 | 2 |
| 10. Maxime Martin (B) | BMW M4 | +7,5 kg | RBM | 25 | +23,592 | - | 1:33,589 | 12 | 0 |
| 11. Timo Scheider (D) | Audi RS 5 | +2,5 kg | Phoenix | 25 | +23,886 | - | 1:33,765 | 18 | 0 |
| 12. Lucas Auer (A) | Mercedes-AMG C63 | +2,5 kg | Mücke | 25 | +28,082 | - | 1:33,560 | 20 | 0 |
| 13. Bruno Spengler (CDN) | BMW M4 | +7,5 kg | MTEK | 25 | +30,052 | - | 1:33,667 | 16 | 0 |
| 14. Mike Rockenfeller (D) | Audi RS 5 | +2,5 kg | Phoenix | 25 | +30,424 | - | 1:33,650 | 17 | 0 |
| 15. Paul di Resta (GB) | Mercedes-AMG C63 | +2,5 kg | HWA | 25 | +30,898 | - | 1:33,774 | 19 | 0 |
| 16. Tom Blomqvist (GB) | BMW M4 | +7,5 kg | RBM | 25 | +31,416 | - | 1:34,018 | 21 | 0 |
| 17. Edoardo Mortara (I) | Audi RS 5 | +2,5 kg | Abt | 25 | +31,575 | - | 1:33,529 | 6 | 0 |
| 18. Miguel Molina (E) | Audi RS 5 | +2,5 kg | Abt | 25 | +32,288 | - | 1:34,190 | 23 | 0 |
| 10. Martin Tomczyk (D) | BMW M4 | +7,5 kg | Schnitzer | 25 | +39,134 | - | 1:33,813 | 15 | 0 |
| 20. Nico Müller (CH) | Audi RS 5 | +2,5 kg | Abt | 25 | +39,549 | - | 1:33,754 | 22 | 0 |
| 21. Timo Glock (D) | BMW M4 | +7,5 kg | RMG | 25 | +45,004 | - | 1:33,761 | 10 | 0 |
| Nicht klassiert: | | | | | | | | | |
| Augusto Farfus (BR) | BMW M4 | +7,5 kg | MTEK | 8 | +17 Rdn. | Unfall | 1:34,059 | 24 | 0 |
| Adrien Tambay (F) | Audi RS 5 | +2,5 kg | Rosberg | 0 | +25 Rdn. | Kollision | 00:000 | 11 | 0 |
| Maximilian Götz (D) | Mercedes-AMG C63 | +2,5 kg | HWA | 0 | +25 Rdn. | Kollision | 00:000 | 14 | 0 |

¹Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg), ²Startplatz
Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.
Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.
Durchschnittstempo des Siegers: 154,100 km/h
Schnellste Runde: Wickens, 8. Runde, in 1:32,841 min (= 167,008 km/h)

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

Zandvoort (NL): 17. Juli 2016; 10. von 18 Läufen zur DTM;
Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 39 Runden à 4,307 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

| Fahrer | Fahrzeug | Gewicht ¹ | Team | Rdn. | Zeit/Rückst. | Ausfallgrund | Schn. Rd. | SP ² | P. |
|--------------------------------|------------------|----------------------|-----------|------|--------------|--------------|-----------|-----------------|----|
| 1. Jamie Green (GB) | Audi RS 5 | +7,5 kg | Rosberg | 39 | 1:01:54,997 | - | 1:33,734 | 1 | 25 |
| 2. Gary Paffett (GB) | Mercedes-AMG C63 | +7,5 kg | ART | 39 | +9,731 | - | 1:33,895 | 2 | 18 |
| 3. Edoardo Mortara (I) | Audi RS 5 | +7,5 kg | Abt | 39 | +14,153 | - | 1:33,970 | 4 | 15 |
| 4. Marco Wittmann (D) | BMW M4 | +2,5 kg | RMG | 39 | +18,833 | - | 1:33,768 | 7 | 12 |
| 5. Nico Müller (CH) | Audi RS 5 | +7,5 kg | Abt | 39 | +19,629 | - | 1:34,275 | 10 | 10 |
| 6. Timo Glock (D) | BMW M4 | +2,5 kg | RMG | 39 | +21,455 | - | 1:33,939 | 6 | 8 |
| 7. Mattias Ekström (S) | Audi RS 5 | +7,5 kg | Abt | 39 | +24,153 | - | 1:33,842 | 9 | 6 |
| 8. Paul di Resta (GB) | Mercedes-AMG C63 | +7,5 kg | HWA | 39 | +28,983 | - | 1:34,271 | 13 | 4 |
| 9. Lucas Auer (A) | Mercedes-AMG C63 | +7,5 kg | Mücke | 39 | +29,430 | - | 1:33,662 | 19 | 2 |
| 10. Tom Blomqvist (GB) | BMW M4 | +2,5 kg | RBM | 39 | +29,875 | - | 1:33,980 | 11 | 1 |
| 11. Martin Tomczyk (D) | BMW M4 | +2,5 kg | Schnitzer | 39 | +34,349 | - | 1:34,066 | 16 | 0 |
| 12. Daniel Juncadella (E) | Mercedes-AMG C63 | +7,5 kg | HWA | 39 | +34,807 | - | 1:33,087 | 24 | 0 |
| 13. Augusto Farfus (BR) | BMW M4 | +2,5 kg | MTEK | 39 | +36,509 | - | 1:33,675 | 17 | 0 |
| 14. Bruno Spengler (CDN) | BMW M4 | +2,5 kg | MTEK | 39 | +37,729 | - | 1:33,502 | 14 | 0 |
| 15. Mike Rockenfeller (D) | Audi RS 5 | +7,5 kg | Phoenix | 39 | +39,818 | - | 1:33,705 | 18 | 0 |
| 16. Robert Wickens (CDN) | Mercedes-AMG C63 | +7,5 kg | HWA | 39 | +40,345 | - | 1:33,833 | 5 | 0 |
| 17. Esteban Ocon (F) | Mercedes-AMG C63 | +7,5 kg | ART | 39 | +46,187 | - | 1:34,396 | 8 | 0 |
| 18. René Rast (D) | Audi RS 5 | +7,5 kg | Rosberg | 39 | +46,623 | - | 1:33,977 | 22 | 0 |
| 19. Antonio Félix da Costa (P) | BMW M4 | +2,5 kg | Schnitzer | 39 | +1:15,028* | - | 1:33,984 | 15 | 0 |
| 20. Christian Vietoris (D) | Mercedes-AMG C63 | +7,5 kg | Mücke | 35 | +4 Rdn. | - | 1:33,840 | 3 | 0 |
| Nicht klassiert: | | | | | | | | | |
| Maxime Martin (B) | BMW M4 | +2,5 kg | RBM | 28 | +11 Rdn. | Kollisionen | 1:33,981 | 21 | 0 |
| Miguel Molina (E) | Audi RS 5 | +7,5 kg | Abt | 28 | +11 Rdn. | Kollision | 1:34,491 | 12 | 0 |
| Maximilian Götz (D) | Mercedes-AMG C63 | +7,5 kg | HWA | 24 | +15 Rdn. | Rad | 1:33,949 | 23 | 0 |
| Timo Scheider (D) | Audi RS 5 | +7,5 kg | Phoenix | 3 | +36 Rdn. | Kollision | 1:44,613 | 20 | 0 |

*inkl. 30-Sekunden-Strafe für Kollision mit Molina

¹Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg), ²Startplatz
Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.
Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben.
In Zandvoort durfte im zweiten Rennen pro Fahrzeug ein Slick-Reifensatz maximal 27 Runden am Stück benutzt werden.
Durchschnittstempo des Siegers: 162,773 km/h
Schnellste Runde: Juncadella, 12. Runde, in 1:33,087 min (= 166,567 km/h)

Nächste Rennen: 20./21. August, Moskau (RUS)
Internet: www.dtm.com

VLN 5. Lauf

Land wieder Sieger

Von MARTIN BERRANG

Mit einem gewagten Überholmanöver Ende der Döttinger Höhe schnappte sich Christopher Mies im Audi R8 LMS von Land Motorsport auf den letzten Metern den Sieg beim 5. Lauf.

Wie gut er im Moment drauf ist, zeigte der Heiligenhauser bereits im Qualifying, wo er mit einer Zeit von 7:57,161 einen neuen, inoffiziellen Rundenrekord in den Eifelasphalt brante. Mit einem fulminanten Start katapultierte sich aber zunächst Mario Farnbacher im Lexus RC-F GT3 an die Spitze, die er auch einige Runden halten konnte. Wegen einer Stop-and-Go-Strafe brachten sich Mario und Bruder Dominik aber um ein Spitzenresultat.

Bedingt durch verschiedene Boxenstrategien wechselte die Führung mehrfach, so schnupperte das Ford-GT-Trio Uwe Alzen, Mike Stursberg und Dominik Schwager ebenso Führungsluft wie der Walkenhorst BMW Z4 GT3 von Felipe Laser, Peter Posavac und Teamchef Henry Walkenhorst. Letztlich sollten der Land-Audi von Mies und Partner Connor de Phillippi und der Manthey Porsche 911 GT3 R von Jörg Bergmeister und Michael Ammermüller den Sieg untereinander ausmachen.

Nach dem finalen Boxenstopp des Land-Audis und 40 Minuten vor dem Ende lagen die beiden Kontrahenten lediglich 0,668 Sekunden auseinander. Einen Umlauf später hatte Bergmeister den Abstand auf

nur noch 0,410 Sekunden verkürzt. Danach konnte Mies wieder einige Zehntel gutmachen. Eingangs der letzten Runde mogelte sich Bergmeister dann bei einer Überholungsaktion in der Mercedes Arena an dem führenden Land-Audi vorbei. Auf der Döttinger Höhe lag der Manthey-Porsche immer noch knapp vorne. Doch dann lieferte Mies eine kurze und knackige Aktion, die noch besser war als sein «Übers-Wasser-Gehen» beim letzten Lauf: Statt am Linksknick vor dem Tiergarten zu lupfen, blieb er voll am Gas, flog außen regelrecht am Manthey-Porsche vorbei und holte sich die Führung wieder zurück.

Alex wie Christopher

Bergmeister hatte das Nachsehen und musste sich letztlich nach über vier Stunden mit einem Rückstand von 0,602 Sekunden geschlagen geben. Das Podium vervollständigten, wenn auch etwas zurück, Victor Bouveng, Jesse Krohn und Jörg Müller im Walkenhorst-BMW M6 GT3.

Wie sein großer Bruder Christopher leistete sich auch Alexander Mies keinen Fehler und holte zusammen mit Michael Schrey mit einem Vorsprung von über 50 Sekunden den fünften Sieg in Folge im heiß umkämpften und mit 17 Startern am stärksten besetzten BMW M235i Racing Cup. Somit gehen die alten und neuen Cup- und Meisterschaftsleader mit einem Punktevorsprung von 2,38 Punkten in die fünfwöchige Sommerpause. ♦



Ch. Mies



Zum zweiten Sieg in Folge gefahren: Audi R8 LMS von Land

VLN / Resultate

56. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen/D (24.358 km): 16.7.2016, 5. von 10 Läufen zur VLN-Langstreckenmeisterschaft; 28 Runden (= 682,024 km); 147 Teams gestartet, 108 gewertet; Wetter/Strecke: meist sonnig/trocken.

1. Mies/De Phillippi (Audi R8 LMS) in 4:04:47,276 h (= 167,171 km/h); 2. Bergmeister/Ammermüller (Porsche 911 GT3 R) +0,602 sec.; 3. Bouveng/Krohn/J. Müller (BMW M6 GT3) +1:46,940 min.; 4. D. Farnbacher/M. Farnbacher (Lexus RC-F GT3) +2:36,211; 5. Henkola/Di Martino (BMW M6 GT3) +2:59,968; 6. Asch/Ludwig (Mercedes-AMG GT3) +3:52,469; 7. Abelen/Huisman/Siedler (Porsche 911 GT3 R) +3:59,097; 8. Weiss/Kainz/Krumbach (Porsche 911 GT3 R) +7:11,807; 9. Walkenhorst/Posavac/Laser (BMW Z4 GT3) +1 Rd.; 10. Frey/Ortelli (Lexus RC-F GT3) +1 Rd.
Klassensieger – CUP1: Preisig/Vögeli/Hadorn (Opel Astra OPC); CUP2: Hennes/Gerling/Kappeler (Porsche 911 GT3 Cup); CUP3: Hennerici/Oberheim (Porsche Cayman GT4); CUP4: Amweg/Lampert (Toyota GT86); CUP5: Schrey/A. Mies (BMW M235i Racing Cup); H1: Langenegger (Citroën Saxo VTS); H2: Beckmann/Hass/Strycek (Opel Manta); H4: Schall/Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup); SP10: Bermes/Weber/Still/Hahn (Aston Martin Vantage V8); SP21: Schumacher/Berg (Peugeot RCZ); SP3: Schrick/Spelsberg (Subaru BRZ); SP31: Paatz/Gülden (Seat Leon TCR); SP4: Oepen/Hoffmann (BMW 325 Ci); SP6: Ackermann/Wiskirchen (Porsche 911 GT3 Cup); SP7: Krälting/Gindorf/Brück (Porsche 991 GT3 Cup MR); SP8: Jäger/Köhler/Kohlhaas (Ferrari 458); SP9: Mies/De Phillippi (Audi R8 LMS); SP AT: Barrow/Gibson/Hadley (BMW 120D GTR); SP X: D. Farnbacher/M. Farnbacher (Lexus RC-F GT3); V2: Thomas/Schmitz (BMW 318is); V3: Köhler/Scherer (Toyota GT86); V4: Rink/Brink/Piana (BMW 325i); V5: Thiemann/Müller/Riemer (BMW E36); V6: Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); VT1: Bonk/van Ramshorst (Ford Fiesta ST); VT2: Jahn/Quante (Renault Mégane RS)
Schnellste Runde: Bouveng/Krohn/Müller in 8:01,599 min (= 182,078 km/h)
Stand nach 5 von 10 Rennen: 1. Mies/Schrey 48,72 Punkte; 3. Jacoma/Karch 46,34; 5. Brink/Rink/Piana 44,21; 8. Müller/Riemer/Thiemann 44,13

Nächstes Rennen: 20. August, 39. RCM DMV Grenzlandrennen (D)
Internet: www.vln.de

KOMPAKT

»» Berg-EM Bei unwitterartigem Regen in der Ostslowakei, der die Organisatoren zwang, den Rennstart um vier Stunden zu verschieben, übernahm Simone Faggioli die alleinige Führung in der Berg-EM. Rivale Christian Merli, für den die Strecke Neuland war, wurde gar von Osella-Markenkollege Paride Macario auf Rang 3 verwiesen. Der Nachwuchsmann war es auch, der im zweiten Durchgang knapp die Bestzeit fuhr, damit Merli in der Gruppenwertung bezwang und so eine EM-Vorentscheidung herbeiführte. Christian Schweiger (Mitsubishi) führt weiter die EM-Kat. 1 an.

»» Berg-DM Ein imposantes Formelwagenfeld konnte der Homburger AC an die Käshofer Straße locken. David Hauser (L) pulverisierte am Morgen den Streckenrekord der 2,6 km langen, anspruchsvollen Strecke um 1,5 Sekunden und blieb auch in beiden weiteren Läufen unter der alten Bestmarke seines Landsmanns Guy Demuth. Aber dennoch behaupteten sich die Deutschen Uwe Lang (Osella) und Frank Debruyne (F3) gegen die ausländische Konkurrenz – mit den F3000-Piloten Daniel Allais, Simon Hugentobler und Anthony Loeuilleux im Formula Master, die knapp das Podium verfehlten.

»» Renault Sport Trophy Am Red Bull Ring in Spielberg gewann Pieter Schothorst das Pro-Rennen. Fabian Schiller musste seine weiße Weste in der Am-Wertung dagegen abgeben. Am dritten Rennwochenende und bei der vierten Wertung wurde er diesmal «nur» Zweiter hinter Fran Rueda. Im Endurance-Rennen jedoch siegte Schiller gemeinsam mit Marc-VDS-Kollege Markus Palmtala.

»» Seat Leon Eurocup Die Sieger der beiden Läufe in Mugello hießen Stian Paulsen und Mikel Azcona. In der Tabelle liegt Paulsen nun wieder klar vorn.

»» P9-Challenge Benjamin Hotz (CH/Ligier) und GT-Ass «Fritz K» (D/Porsche 997 GT2) gewannen je einen Sprint am Lausitzring. Auch die P9-Endurance entschied «Fritz K» für sich. P9-Tabellenführer bleibt Wolfgang Triller. ♦ TBU/MBR/HTS

NASCAR Loudon/New Hampshire

Loudon: Für Kenseth eine Bank

Spät, aber doch noch: Matt Kenseth gewann am Sonntag den NASCAR-Lauf in Loudon/New Hampshire (USA). Andere hatten das Rennen dominiert.

Kyle Busch (am Ende Rang 8) und Martin Truex Jr. (16) hatten das Rennen von 301 Runden Länge jeweils mit über 120 Runden angeführt. Kenseth hatte die Führung erstmals in Runde 258 inne. Entscheidend war aber die Führung ab Runde 271, die er von seinem Teamkollegen Denny Hamlin übernahm



M. Kenseth

men hatte. Die turbulente Schlussphase half auf dem Weg zum Sieg, dem zweiten in der laufenden Saison, dem bereits 38. seiner Karriere und dem schon dritten Erfolg auf dem Oval in Loudon. Als Kenseth letztmals in Führung ging, wurde das Rennen gleich neutralisiert (bis Runde 275). Aber noch ein weiteres Mal wurde die gelbe Flagge geschwenkt (Runden 281 bis 288). Toyota-Pilot Kenseth siegte 1,983 Sekunden vor Tony Stewart (Chevrolet) und 3,671 vor Joey Logano (Ford). ♦ WHJ

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Loudon/New Hampshire (USA): 301 Rdn. à 1,703 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.
1. Matt Kenseth (Toyota); 2. Tony Stewart (Chevrolet); 3. Joey Logano (Ford); 4. Kevin Harvick (Chevrolet); 5. Greg Biffle (Ford); 6. Jamie McMurray (Chevrolet); 7. Ryan Newman (Chevrolet); 8. Kyle Busch (Toyota); 9. Denny Hamlin (Toyota); 10. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 11. Ryan Blaney (Ford); 12. Jimmie Johnson (Chevrolet); 13. Austin Dillon (Chevrolet); 14. Danica Patrick (Chevrolet); 15. Brad Keselowski (Ford); 16. Martin Truex Jr. (Toyota); 17. Kyle Larson (Chevrolet); 18. Paul Menard (Chevrolet); 19. Aric Almirola (Ford); 20. Carl Edwards (Toyota); 21. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 22. Kurt Busch (Chevrolet); 23. Trevor Bayne (Ford); 24. Clint Bowyer (Chevrolet).
Aktuell für Chase qualifiziert (nach 19 von 26 Rennen/Regular Season): 1. Keselowski (4 Siege/622 Punkte); 2. Kyle Busch (3/556); 3. Edwards (2/587); 4. Kenseth (2/521); 4. Johnson (2/514); 5. Harvick (1/636); 6. Kurt Busch (1/602); 7. Logano (1/571); 8. Truex Jr. (1/540); 10. Hamlin (1/505); 11. Stewart (1/287); 12. Elliott 499 Punkte; 13. Newman 497; 14. Dillon 488; 15. McMurray 474; 16. Earnhardt Jr. 461.

Nächstes Rennen: 24. Juli, Indianapolis/Indiana (USA)
Internet: www.nascar.com

Rallye-EM Estland

Sirmacis staubt den Sieg ab

Von REINER KUHN

Alexey Lukyanuk war drauf und dran, seinen Vorjahressieg zu wiederholen. Doch auf der vorletzten Prüfung schied er aus. Ralfs Sirmacis nahm dankend an.

Die gewaltige Sprungkuppe auf der vorletzten Prüfung der Rallye Estland ist ganz nach dem Geschmack des Spitzenreiters Lukyanuk. Doch dieses Mal überspannte der russische Hauden den Bogen. Bei der Landung brach die hintere Aufhängung seines Ford Fiesta R5, und Lukyanuk schlitterte ins Aus.

Des einen Leid, des anderen Freud. Sirmacis nahm dankend an und sicherte sich seinen zweiten Saisonsieg vor Europameister Kajetan Kajetanowicz, der die Tabellenführung ausbaute.

In der Junior-EM stellten sich einige Lokalmatadoren dem Opel-Werkstrio entgegen – mit Erfolg. Miko-Ove Niinemäe stürmte im Peugeot 208 R2 auf Gesamtrang 7 und gewann die Junior-Wertung vor Opel-Werkspilot Marijan Griebel und dessen Teamkollegen Chris Ingram. Stark: Julius Tannert kam beim Estland-Debüt hinter Gustav Kruuda auf P5. ♦



Beim zweiten Saisonsieg profitiert: Skoda-Pilot Sirmacis

RALLYE-EUROPAMEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Estland (EST), 6. von 10 EM-Läufen; 768,87 Gesamtkilometer mit 16 WPs über 211,45 km. 45 Teams am Start, 28 gewertet. Wetter/Piste: meist sonnig/trocken.
1. Sirmacis/Simins (LV/Skoda Fabia R5) in 1:44:16,2 h; 2. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +1:34,5 min; 3. Aus/Koskinen (EST/Mitsubishi Lancer Evo IX) +3:44,8; 4. Jeets/Toom (EST/Skoda Fabia R5) +4:03,4; 5. Koltun/Pleskot (PL/Ford Fiesta R5) +5:02,3; 6. Habaj/Wos (PL/Ford Fiesta R5) +8:07,6; 7. Niinemäe/Valter (EST/Peugeot 208 R2) +10:36,0 (Sieger Junior-EM); 8. Mikhaylov/Kokins (RUS/LV/Mitsubishi Lancer Evo X) +11:00,3; 9. Griebel/Winklhofer (D/Opel Adam R2) +11:15,8; 10. Ingram/Edmondson (GB/Opel Adam R2) +11:20,5; – ferner: 13. Tannert/Thielen (D/LUX/Opel Adam R2) +12:37,6
Leader: Lukyanuk (WP 1-14); Sirmacis (WP 15-16/Ziel)
WP-Bestzeiten: Lukyanuk 9; Sirmacis 6; Jeets 1
EM-Stand: (nach 6 von 10 Läufen): 1. Kajetanowicz 121 Punkte, 2. Lukyanuk 84; 3. Sirmacis 79

Nächster Lauf: 4.–6. August 2016, Rally Rzeszów (PL)
Internet: www.fiaerc.com



Weiter EM-Erster: Kajetanowicz



Junior-EM-Sieger: Niinemäe

DRM/Rallye Masters Thüringen

Kreim siegt – Wiegand stark

Von MICHAEL HEIMRICH

Die Thüringen Rallye stand ganz im Zeichen des Comebacks von Sepp Wiegand. Doch schnellster Fahrer war einmal mehr Fabian Kreim.

Wie im Vorjahr bescherte der Veranstalter der Thüringen Rallye den Fans ein besonderes Geschenk und ermöglichte Ex-Vize-Europameister Sepp Wiegand den Start in einem konkurrenz-

fähigen Fahrzeug. Ein Jahr Pause lag hinter dem 25-jährigen Sachsen, und auch der Ford Fiesta R5 war für ihn völlig ungewohnt. Dennoch geigte Wiegand vom Start weg kräftig mit und lieferte sich mit Christian Riedemann (Peugeot) ein Duell um Rang 2.

Dass Wiegand die ganz große Überraschung nicht gelang, lag vor allem an Fabian Kreim (Skoda). Schnell setzten er und Beifahrer Frank Christian sich von den Verfolgern ab und konnten zur Halbzeit ihren großen Vor-

sprung verwalten. Die Bestzeit auf der Power-Stage sorgte für volle Punktausbeute und den Ausbau der Führung in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM). Als Wiegand sich mit seinem Auto angefreundet hatte, setzte er zwei Bestzeiten und zog Riedemann davon, der sich mit dem dritten Rang zufriedengeben musste.

Podiumsträume jäh beendet

Ohne Punkte reiste Ruben Zeltner ab. Gedanken an den Ge-

samtsieg hatte er sich im Vorfeld nicht gemacht, aber das Podium schien in greifbarer Nähe. Doch auf der vierten Prüfung war die Vorstellung zu Ende. «Im fünften Gang ist ohne Vorwarnung das Heck ausgebrochen», erklärte der Porsche-Pilot. Beim anschließenden Ausritt in einen Graben wurde der Kühler so stark beschädigt, dass Zeltner aufgeben musste. An seine Stelle sprang Rainer Noller (Porsche), der als Vierter und damit Masters-Gewinner das Ziel erreichte.

Im ADAC Opel Rallye Cup hatte die deutsche Fraktion den Großangriff auf die Skandinavier angekündigt. Vergeblich. Schnell war klar, dass die vermeintlichen Schotterspezialisten auch auf Asphalt nicht zu packen sind. Pontus Åhman und Tom Kristensson feierten einen Doppelsieg für Schweden und profitierten von 30 Strafsekunden, die sich der finnische Tabellenführer Jari Huttunen eingehandelt hatte und der knapp geschlagen auf dem dritten Platz landete. ♦



Bereits zur Rallye-Halbzeit weit voraus: DRM-Leader Kreim



Comeback-Zweiter: Wiegand



«Masters»-Sieg und P4: Noller

DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT/RALLYE MASTERS / Resultate

Thüringen Rallye, Pöbneck: 6. von 10 Läufen; 385 Gesamtkilometer mit 10 WPs über 138 km, 77 Teams am Start, 55 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5) in 1:06:29,0 h; 2. Wiegand/Rath (D/Ford Fiesta R5) +39,8 sec; 3. Riedemann/Vanneste (D/L/Peugeot 208 T16) +1:12,7 min; 4. Noller/Kopczyk (D/Porsche 996 GT3) +2:49,2; 5. Geist/Glatzel (D/BMW M3) +3:11,8; 6. Stölzel/Windisch (D/Porsche 997 GT3) +3:41,9; 7. Wild/Ruf (D/BMW M3) +3:58,1; 8. Gassner/Noll (D/Mitsubishi Evo 8) +4:43,9; 9. Tomek/Zeman (CZ/Skoda Fabia S2000) +5:22,8; 10. Leschhorn/Beinke (D/Peugeot 207 S2000) +5:27,2
Leader: Kreim (WP 1-10/Ziel).
WP-Bestzeiten: Kreim 8; Wiegand 2

Divisionssieger: Div. 1: Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5); Div. 2: Gassner/Noll (D/Mitsubishi Evo 8); Div. 3: Noller/Kopczyk (D/Porsche 996 GT3); Div. 4: Knof/Stein (D/Citroën DS3 R3); Div. 5: Sebesta/Klett (D/Opel Adam R2); Div. 6: Sonntag/Schneider (D/Honda Civic); Div. 8: Ahmann/Johansson (S/Opel Adam)
Stand: 1. Kreim 132 Punkte; 2. Riedemann 102; 3. Dinkel 69; 4. Neuville 38; 5. Leschhorn 36; 6. Corazza 34; 7. Gassner jr. 24; 7. Knof 24; 9. Wiegand 20; 10. Berlandy 19

Nächster Lauf: 5./8. August, Wartburg Rallye (D)
Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

MotoGP

Die Zukunft sieht rosig aus – oder?

Von IMRE PAULOVITS

Was Carmelo Ezpeleta vor einem Jahr in Aussicht gestellt hat, ist nun Realität geworden: Die Dorna finanziert ab 2017 bis 2021 das Material der Satelliten-Teams. Doch obwohl der Vertrag für Deutschland bis 2021 verlängert wurde, ist die Zukunft des Sachsenrings noch nicht gesichert.

Das Unmögliche erledigen wir sofort, Wunder dauern etwas länger. Dieser lässige deutsche Spruch könnte in Zukunft der Slogan der Dorna werden. Denn was deren CEO Carmelo Ezpeleta vor einigen Jahren als Vision hatte, wurde mittlerweile technisch in die Tat umgesetzt. Seine eigene finanzielle Konsequenz, die der Spanier die ganze Zeit im Kopf hatte, wenn es mal soweit ist, hatte er bereits im Vorjahr mal erwähnt. Nun hat er sie gemeinsam mit der IRTA präsentiert. Und dies stellt für die privaten Teams die größte Errungenschaft dar, seit es die Motorrad-Weltmeisterschaft gibt.

Zunächst einmal hat Ezpeleta bestätigt, dass es keine weiteren Teams mehr in der MotoGP-WM geben wird. Neben den Werksteams von Ducati, Honda, Suzuki, Yamaha und im nächsten Jahr KTM wird es sieben unabhängige Teams geben: Aspar, Avintia, Gresini, LCR, Marc VDS, Pramac und Tech3, wobei Gresini das Aprilia-Werksteam betreut. Wenn alle Teams zwei Plätze haben, wird das 24 Fahrer starke Feld komplett sein, und mehr Plätze werden auch nicht vergeben. Lucio Cecchinello



Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta (3. v.l.) und IRTA-Präsident Hervé Poncharal (4. v.l.): Nun fließt Geld

glaubt nicht, dass er nächstes Jahr auf einen zweiten Fahrer aufstocken kann, wohl aber für 2018. Damit hätten Ezpeleta und die Teams ihre gewünschte Stabilität in der WM zumindest bis 2021, so lange gilt der aktuelle Vertrag mit der IRTA.

WM fahren zum Nulltarif

Der richtige Hammer ist aber die Finanzierung: Ezpeleta hat mit den Herstellern den maximalen Preis für das Leasing-Paket für einen Fahrer inklusive zweier Motorräder, aller Mo-

toren und für die Saison nötiger Ersatzteile bei 2,2 Millionen Euro gedeckelt – ausgenommen Sturzteile. Und genau diese 2,2 Millionen Euro pro Fahrer garantiert die Dorna den sieben Teams als Zuschuss für jeden Fahrer. «Es war immer unser Bestreben, zu erreichen, dass wir den privaten Teams ihr Material finanzieren können», verrät Ezpeleta.

Die Werke wiederum, die sich bereit erklärt haben, zwei Fahrern zu dem gedeckelten Betrag Material zur Verfügung

zu stellen, bekommen von der Dorna ebenfalls eine Unterstützung.

Dabei soll der Markt für die Teams auch weiter offen bleiben. Die Höchstzahl der Satelliten-Motorräder pro Hersteller wird nicht limitiert, so können die Teams beliebig ihre Zulieferer aussuchen, und wenn sie bei einem Hersteller für weniger als 2,2 Millionen Material bekommen, hat dies keinen Einfluss auf den Zuschuss von der Dorna. Mit diesem Konzept, dessen Umsetzung die

letzten sieben Jahre benötigt hat, während denen viel Widerstand gebrochen werden musste, wird der höchsten Klasse des Motorradsports eine Stabilität beschert, wie sie in ihrer Geschichte noch nie dagewesen ist. Während der besten Jahre der Zigarettensponsoren konnten sich zwar bis zu 15 Fahrer ähnliches Material leisten, wie sie die Werkspiloten führen, doch dass sie die WM über ihre Vermarktung selbst finanziert, ist eine Errungenschaft, von der man noch nicht einmal zu träumen wagte – Wunder dauern eben etwas länger, aber wie man sieht, sie können geschehen.

Wunder für den Sachsenring

Eigentlich ist der Sachsenring selbst ein Wunder, denn welche Zuschauermassen selbst bei einem so verregneten Wochenende wie dem letzten dahin pilgern, kann sich niemand erklären, der die Region und ihre Geschichte nicht kennt. Die Menschen um ihn herum haben für seine Entstehung, für seinen Erhalt und für die Fortführung seiner Tradition gekämpft. Welche bürokratischen Hürden dabei zu nehmen waren, wie viel lokale Altlasten zu stemmen waren! Doch wie es aus der Region schon seit Längerem herausickert, ist die Zukunft des Sachsenring-GP wieder auf der Kippe. Die Dorna hat seinen Vertrag mit dem ADAC als Ausrichter des Deutschland-GP bis 2021 verlängert. Der Austragungsort wurde aber nicht festgelegt. Beide Seiten beteuern, dass sie am Sachsenring festhalten wollen. Es sind aber weitere Hürden zu beseitigen – welche, ist derzeit nicht ganz klar. ♦

Superbike-WM

Rea unbesorgt in die Sommerferien

Obwohl Weltmeister Jonathan Rea mit einem technischen Ausfall in die mehr als zweimonatige Superbike-WM-Sommerpause ging, macht er sich keine schlaflosen Nächte.

Obwohl ihn ein Getriebeproblem aus dem Rennen gerissen hat, glaubt Rea, besser gerüstet zu sein, als zu Beginn der Saison. «Das Bike war völlig neu, sowohl der Motor als auch das Fahrwerk, und damit hatten wir zu Saisonbeginn eine gewisse Unsicherheit», stellt der WM-Leader klar. «Und ja, wir hatten

Getriebeprobleme, doch bis auf den frischen Motor von Laguna Seca, der bei Kawasaki analysiert wird, sind die Probleme seit Donington eigentlich aus der Welt geschafft worden.»

Rea fühlt sich für die letzten vier Wochenenden bestens gerüstet, wenn auch bei einigen Rennen klar zum Vorschein kam, dass Tom Sykes, weil er im Winter mehr testen konnte, klar die Richtung bei der Entwicklung vorgegeben hat. «Außerdem ist das Motorrad, obwohl es ein ganz neues ist und einen anderen Charakter hat, das Ergebnis einer langjährigen Ent-

wicklungsreihe, bei der Tom die ganze Zeit dabei war», ist sich Rea im Klaren. «Deshalb ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass es Strecken und Wochenenden gibt, an denen er stärker ist als wir.»

Trotzdem sieht Rea der zweiten Saisonhälfte gelassen entgegen. Zunächst hat er noch immer einen gesunden 46-Punkte-Vorsprung, er würde sogar Weltmeister werden, wenn er bei jedem Rennen nur Sykes folgt. Doch er hat ganz andere Pläne: «Ich freue mich noch viel mehr auf die letzten Rennen, als auf die bisherigen.» ♦ IP



Jonathan Rea: Trotz Ausfall viel Vertrauen in Titelverteidigung

Grand Prix von Deutschland - MotoGP

Wieder richtig taktiert



Der König des Sachsen: Marc Márquez hat nun sieben Mal in Folge auf dem Sachsenring gewonnen. Niemand hat mehr zu bieten

Von IMRE PAULOVITS

Bei einem verrückten Flag-to-Flag-Rennen, wo es schwer war, den Überblick zu behalten, war es wieder Marc Márquez, der zum richtigen Zeitpunkt das Bike wechselte. Er geht jetzt mit einem beruhigenden 48-Punkte-Vorsprung in die dreiwöchige Sommerpause.

Er hat es wieder getan. Zum siebten Mal hintereinander. So oft hat Marc Márquez nun auf dem Sachsenring gewonnen. Seit er 2010 hier erstmals mit der 125er Derbi von Aki Ajo gewann, hat ihn niemand mehr besiegt. Nicht in der Moto2, und auch nicht in der MotoGP. Viermal hintereinander hat er in der Königsklasse gewonnen, und mit diesem Sieg hat er einen weiteren Meilenstein in seiner Karriere gesetzt. Mit insgesamt 53 Siegen hat er nun einem mehr als der siebenfachen Weltmeister Phil Read, und auch zur australischen Legende Mick Doohan fehlt ihn nur noch einer. Nur noch Jorge Lorenzo (64), Mike Hailwood (76), An-

gel Nieto (90), Valentino Rossi (114) und Giacomo Agostini (122) haben mehr.

Über das ganze Wochenende wurde darüber philosophiert, warum der 23-jährige Spanier hier so dominierend ist, er selbst erklärt es so: «Mir gefällt die Strecke einfach. Ich fuhr schon immer lieber Linkskurven als Rechtskurven. Mit dem Dirt Track hat sich das nur noch mehr verstärkt.» Héctor Barberá, der sich im Qualifying geschickt in den Windschatten seines Landsmannes gehängt und so den zweiten Startplatz ergattert hatte, wunderte sich auch nur: «Der ist einfach in jeder Kurve schnell. Ich war überall am Abfliegen, und dann legte er einfach noch einen drauf und entschwand.»

Doch dass der Honda-Werksfahrer in FP4 in der Rennsimulation die schnellste Pace hatte und auch in der Quali alle abhängen konnte, war plötzlich nichts mehr wert. Am Renntag war es nass, und im Warm-up flog er bereits böse ab. Auch im Rennen konnte er im Nassen nicht lange mit der Spitze mithalten. Doch gerade hier zeigte

sich, wie sehr Márquez über den Winter gereift ist. Als er der Reihe nach von hinten durchgereicht wurde, versuchte er es nicht mit der Brechstange, sondern er blieb cool und dachte stattdessen über die richtige Strategie nach. Es war unglaublich, wie er den richtigen Zeitpunkt zum Wechseln erwischte. Andrea Iannone, der ebenfalls Probleme mit seinem Vorderreifen hatte, wechselte bereits vier Runden früher, doch mit den Intermediates, die er aus Tests von allen Fahrern ab besten kannte, war er zunächst noch langsamer als die Spitzengruppe mit den Regenreifen. Und just in der Runde, in der Iannone erstmals schneller war, erfolgte bei Márquez der Wechsel. Als die anderen sich entschlossen, war er mit den Slicks bereits acht Sekunden pro Runde schneller als sie unterwegs, und dies entschied über das Rennen.

Wenn der Ex-Weltmeister auch eine desaströse Vorsaison erlebt hatte und noch zu Saisonbeginn weit hinten lag: Er

hat es gelernt, auf die Punkte zu achten, keinen Blödsinn zu machen, und ein gereifter Márquez wird im Titelkampf eine ganz schwer zu knackende Nuss. Doch er weiss auch: «Vor zwei Jahren hatte ich noch mehr Vorsprung. Da bin ich leichtsinnig geworden und gleich in zwei Rennen nacheinander gestürzt. Diesen Fehler mache ich nicht mehr. Ich fahre voll konzentriert weiter und werde bei allen Rennen die maximal möglichen Punkte mitnehmen. Aber nicht mehr.»



C. Crutchlow

Ein Weltmeister im Tief

Weltmeister Jorge Lorenzo hingegen ist im völligen Formtief angekommen. Dass ihm mit der Yamaha und den Michelin-Reifen wechselhafte Bedingungen nicht liegen, weiß er mittlerweile zu genüge. Trotzdem hatte man Lorenzo noch nie so abgeschlagen gesehen, wie hier auf dem Sachsenring. So wie die vielen Linkskurven Márquez entgegenkommen, so sind sie für Lorenzo Gift. «Ich bin in Rechtskurven besser», gab er

unumwunden zu. «Vielleicht habe ich auch deshalb noch nie auf dem Sachsenring gewinnen können. Aber ich war hier in der MotoGP viermal Zweiter, also geht es doch, wenn nur mein Bike stimmt.»

Dass Jorge Lorenzo mit seinem auf viel Kurvenspeed bedachten Fahrstil, der nach viel Seitengrip verlangt, immer dann schlechter dasteht, wenn die Gripverhältnisse nachlassen, ist bekannt. Trotzdem erfuhr Lorenzo hier eine Schlappe, wie noch nie, seit er in der MotoGP fährt. Bereits am Freitagvormittag, als es kalt war und dazu noch zu nieseln begann, flog er in Turn 11 böse ab. Drei weitere Stürze an dem Wochenende, inklusive im Qualifying, nagten dann völlig am Selbstbewusstsein des Mallorquiners.

«Ich weiß, dass wir derzeit in einer Phase sind, in der mein Bike, die Reifen und mein Fahrstil nicht miteinander harmonieren», versuchte er sich selbst wieder Hoffnung zu machen. «Ich muss mich mit der Situation abfinden, und ich kann nur hoffen, dass Michelin bald mit neuen Reifen kommt und unser



Große Rauferei im Regen: Rossi vor Barberá, Petrucci, Pol Espargaró und Viñales



Márquez: Siegerfreuden



Jorge Lorenzo: Am Sachsenring ganz von der Bahn gekommen



Aus der Tiefe wieder aufgetaucht: Cal Crutchlow fuhr sein bestes Ergebnis seit drei Jahren ein

NACHGEHAKT BEI Marc Márquez

(23/E) Der Sachsenring-Sieger über sein Rennen und warum er ans Schwimmen denkt.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie konntest du bei diesem verrückten Rennen so richtig taktieren? Ehrlich gesagt war ich in der ersten Rennhälfte falsch bereift. Ich hatte zunächst den weichen Vorderreifen gewählt, als ich dann Valentino und Andrea Dovizioso mit den extraweichen Reifen sah, habe ich auch auf diesen gewechselt. Das passte bei mir aber gar nicht, deshalb hatte ich arge Probleme mit der Front. Ich fiel immer weiter zurück, aber weil es auftröcknete, wusste ich: Es wird ein Flag-to-Flag-Rennen, da wird es entscheidend sein, das Bike im richtigen Moment zu wechseln. Weil ich nach meinem Ausritt ohnehin weit von der Spitze weg war, habe ich das Risiko auf mich genommen und habe früh gewechselt. Zu diesem Zeitpunkt waren noch immer zwei, drei Kurven noch immer völlig nass, da war ich sehr vorsichtig. Aber die restliche Strecke war trocken, da habe ich gleich wie normalerweise gepusht. Es war verrückt,

denn bei dem ganzen Durcheinander wusste ich meine Position nicht. In einer Runde sah ich noch P4, in der nächsten bereits P1 und +20 Sekunden. Da habe ich gedacht: Danke schön, das wird jetzt reichen.

? Warum hast du gleich auf Slicks und nicht auf Intermediates gewechselt? Wir haben das mit dem Team besprochen, dass wir den Intermediate gar nicht in Betracht ziehen, sondern gleich von nass auf trocken gehen. Alles andere hätte nur Verwirrung gestiftet. Wie könnte ich von unterwegs dem Team sagen, was ich gern hätte. Wir kannten das Limit des Intermediates auch kaum, da war der Slick die bessere Wahl. Ich musste halt drei Runden lang vorsichtig sein, konnte dann aber voll laufen lassen.

? Du kannst jetzt beruhigt in die Ferien gehen. Ja, die letzten Rennen waren gut zu mir. Ich habe jetzt einen gesunden Vorsprung an der Tabellenspitze, jetzt wird es Zeit, an den Pool zu gehen.

Stefan Bradl

Hart aufgeschlagen

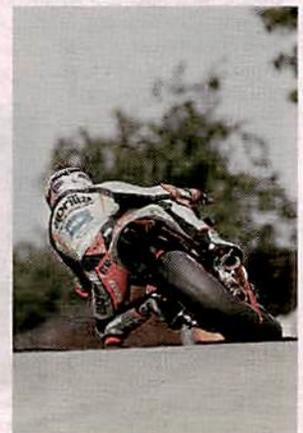
Mit seinem Heim-GP hat Stefan Bradl kein Glück. Im Vorjahr war er verletzt und konnte nicht fahren, diesmal verletzte er sich dort.

Irgendwie steckte bereits das ganze Wochenende der Wurm drin. Am Freitag, als bei 13 Grad Luft- und 15 Grad Asphalttemperatur der frisch aufgelegte asymmetrische Michelin-Vorderreifen weit aus seinem Temperatur-Fenster fiel, dazu noch leichter Nieselregen einsetzte, purzelte Stefan Bradl in der berühmten Kurve 11, der ersten Rechtskurve nach sieben Linksknicks, runter, noch während Jorge Lorenzos Bike an gleicher Stelle geborgen wurde. «Das war ein unnützer erster Trainingstag», knurrte Bradl. «Wenigstens am Nachmittag besserten sich die Bedingungen ein wenig. Doch das Setting, mit dem wir in FP2 loslegten, erwies sich als nicht sehr effektiv.»

Auch am Samstag verbesserte sich die Lage in diesem Bezug kaum: «Wir hatten zunächst ein Elektronik-Problem und konnten uns deshalb nicht wie gewohnt um die restliche Abstimmung

kümmern», verriet Bradl. «Der Motor hatte so eine viel zu aggressive Leistungsfaltung.» Trainingsrang 17 ging so in Ordnung. Bradl war da noch zuversichtlich, es wieder aus eigener Kraft in die Punkte zu schaffen.

Aber im nassen Warm-up stürzte er in Kurve 7, schlug hart mit dem Kopf auf, und da eine schwerere Gehirnerschütterung diagnostiziert wurde, erteilte ihn der Rennarzt Rennverbot. ♦ IP



Bis zum Rennen kam Bradl nicht

Problem damit gelöst ist. Sie arbeiten hart und wenn von ihnen etwas Neues kommt, ist es meist besser. Wir haben auch einen Test, bei dem wir versuchen können, unsere Schwächen etwas zu verbessern. Aber bei wechselhaften Bedingungen stehen wir besonders schlecht da, und dies wird sich beim Test kaum simulieren lassen.»

Dass auch Valentino Rossi, der nach den Trainings noch frohlockte, dass er die Pace hat, um eventuell mit Márquez im Trockenen mitzuhalten, keine Chance hatte, zeigt, wie schwer das Problem bei der Yamaha wiegt. «Mit den Regenreifen war ich wirklich konkurrenzfähig», so Rossi. «Doch mit dem Intermediate funktionierte es gar nicht. Ich habe nach dem Wechsel in den folgenden beiden Runden zehn Sekunden verloren. Dass es aber beim Wechsel die richtige Reifenwahl war, da bin ich mir sicher. Wir hatten am Freitagmorgen bei ähnlichen Bedingungen mit dem weichen Vorderreifen viele Probleme gehabt, der Intermediate war sicherlich besser.»

Dass Slicks und Intermediates bei den Verhältnissen ähnlich gut waren, zeigten Cal Crutchlow und Andrea Dovizioso in der letzten Runde, wo sie sehr ähnliche Zeiten fuhren. Dabei konnte der Italiener endlich wieder auf das Podest, der entfesselnd fahrende Crutchlow wurde gar wieder Zweiter, sein bestes Ergebnis seit dem Sachsenring-GP 2013. Crutchlow war sich aber sicher: «Wir haben mit den Honda-Ingenieuren viel an der Abstimmung arbeiten können, es ging hier richtig gut. Ich hätte auch im Trockenen Vierter werden können.»

Entwicklung geht weiter

Es ist nun mal das erste Jahr einer neuen Ära, und dass einige der Erfahrungswerte nur schmerzhaft zu erlangen sind, macht diese Saison so dramatisch. Bisher gab es an jedem Wochenende eine Wetterüberraschung, die das maximale Temperaturfenster der Michelin-Reifen aufzeigte. Dies war auch am Sachsenring nicht anders. Hätten die Franzosen aber

in Assen noch viel zu harte Regenreifen für vorn, hatten sie aus diesem ersten Regenrennen des Jahres gelernt. Am Sachsenring hatten sie ganz weiche mit. So gab es trotz der schwierigen Bedingungen nur wenige Stürze im Rennen.

Die Franzosen sind sich ihrer Aufgabe bewusst, so setzen sie sich für Testmöglichkeiten ein. Letzte Woche testete Cal Crutchlow in Motegi, ab Dienstag dieser Woche geht es für zwei Tage auf den Red Bull Ring nach Österreich. Doch es sind nicht nur die Reifentechniker, die eine Auswahl treffen wollen. Auch die Fahrer und die Teams wollen für den ersten Österreich-GP seit 1997 bereit sein.

So ganz geheuer ist die Strecke den MotoGP-Piloten nicht, das war auch ein Thema der Safety-Commission. «Wir sehen uns das mal an und hoffen, dass sich alle Probleme relativ leicht lösen lassen», sagte Valentino Rossi. Dann wollen wir also hoffen, dass es nach der Sommerpause in Spielberg wieder richtig zur Sache gehen kann. ♦



A. Dovizioso

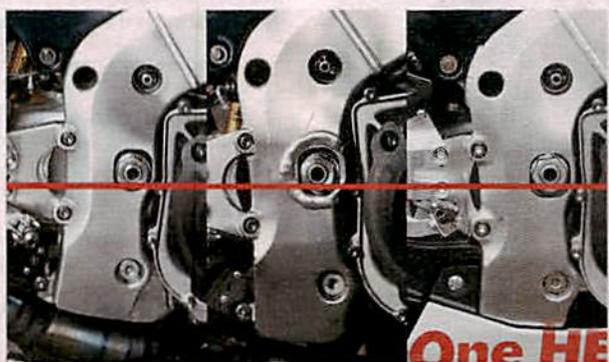
MotoGP

Weiter am Schwingendrehpunkt arbeiten

Auf dem Sachsenring war der für Assen provisorisch niedriger geschweißte Schwingendrehpunkt an der Honda von Marc Márquez bereits in einen fertigen neuen Rahmen eingearbeitet.

Honda hatte sich schon immer bemüht, die Einstellmöglichkeiten ihrer Grand-Prix-Maschinen so gering wie möglich zu halten, um die Teams daran zu hindern, sich zu weit von dem zu entfernen, was Honda den «Sweet Spot» nennt.

Aber manchmal wendet sich diese Philosophie gegen sie, nämlich dann, wenn auf äußere Veränderungen reagiert werden muss. Die neuen Michelins haben eine andere Kontur und verlangen nach einem anderen Gewichtstransfer. So hätte ein um 4 mm tiefer gesetzter Schwingendrehpunkt bewirkt, dass durch weniger Kettenzug beim Beschleunigen weniger Gewicht nach vorn transferiert



Alter Rahmen, umgeschweißter Rahmen, neuer Rahmen (v.l.)

wird, was beim Gasgeben besser zu den Michelin passt.

Aus diesem Grund wurde der Rahmen von Márquez für Assen umgeschweißte. Weil sich die Änderung positiv bemerkbar machte, brachte Honda bereits für den Sachsenring neben dem umgeschweißten Rahmen auch einen neuen mit, bei dem die Veränderung bereits eingearbeitet war. Man kann nun davon ausgehen, dass der Rahmen

auch bald für die Satelliten-Teams in gleicher Weise abgeändert wird.

Aber so ganz scheint die Sache nicht abgeschlossen zu sein. Nachdem Márquez an den Trainingstagen beide Rahmen benutzte, wurde eines der Bikes für den Renntag umgebaut, dort trat Márquez zum Warm-up und zum Rennen mit zwei Motorrädern mit umgeschweißtem Rahmen an. ♦ IP

GASTKOMMENTAR

Diesen Zuspruch gibt es nur am Sachsenring



(36/D) Der Ex-MotoGP-Pilot und Fachkommentator über die Überraschungen am Sachsenring und warum er bleiben muss

Von ALEX HOFMANN

Am Sachsenring habe ich an diesem Wochenende etwas des Sommer vermisst, was uns zum nächsten Problem führt: Die kalten Temperaturen am Freitag und die damit verbundenen Stürze in Turn II haben für so manchen MotoGP-Fahrer die Vorlage gegeben, daran zu erinnern, dass der Sachsenring bei ihnen nicht sehr populär ist. Aber spätestens bei den normalen Temperaturen am Samstag haben wir gesehen, dass es doch funktioniert und der asymmetrische Michelin-Reifen einen guten Job macht. Vom Ambiente und von den Fans her ist es einfach Wahnsinn, was hier jedes Jahr los ist. Die Stimmung, die Partys, der Ankerberg – das ist einzigartig. Dazu gibt es immer spannende Rennen. Dieses Jahr ist die MotoGP-WM von der Leistungsichte her ohnehin auf dem höchsten Stand seit Langem. Wie könnte sonst Héctor Barberá auf einer zwei Jahre alten Ducati in der ersten Startreihe stehen und Jorge Lorenzo als amtierender Weltmeister straucheln. Es ist so eng, es sind so tolle Rennen,

und das Flag-to-Flag-Race auf dem Sachsenring war eines, wie man es sich spannender kaum vorstellen kann. Was soll da noch viel mehr kommen? Wenn man jetzt den Sport, auch bei uns in Deutschland, nicht richtig vermarktet, verpasst man den Punkt. Wenn jetzt noch KTM im nächsten Jahr in der Moto2 mit einem Team kommt, mit dem Bestreben, Nachwuchstalente von ganz unten bis in die höchste Klasse hochzubringen, um so ihr MotoGP-Projekt auf die Dauer erfolgreich zu machen, dann ist das noch einmal das Salz in der Suppe.

Da stelle ich mir die Frage, warum man überhaupt jedes Jahr darüber diskutieren muss, ob es am Sachsenring weitergeht. Dieses Ambiente werden wir auf keiner anderen Rennstrecke in Deutschland jemals haben wie jedes Jahr auf dem Sachsenring.

Deswegen kann ich nur hoffen, dass es weitergeht. Natürlich ist es nicht einfach, Verträge passend auszuhandeln, aber es kann mir keiner sagen, dass dieses Event aus irgendeinem Grund nicht funktionieren kann, denn dafür ist einfach der Zuspruch zu groß.

KOMPAKT

»» MotoGP Wie nicht anders zu erwarten war, wird Moto2-Weltmeister Johann Zarco für 2017 in die MotoGP aufsteigen. Der 26-jährige Franzose hat einen Einjahresvertrag bei Tech3-Yamaha unterschrieben – mit Option

für 2018. «Schön, dass wir wieder einen Franzosen in unserem Team haben», freute sich Teamchef Hervé Poncharal.

»» MotoGP Es gibt doch eine Chance, dass Stefan Bradl weiter in der MotoGP bleibt.

Avintia-Ducati hat bestätigt, dass sie an dem 26-jährigen Deutschen interessiert sind. Bradl verhandelt aber auch weiter mit Teams aus der Superbike-WM – laut Aussage von Bradl ist aber noch keine der Optionen unterschriftsreif. ♦ IP

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Ralf Waldmann ehemaliger Techniker Günther Zwafink brachte die Honda RS 125 zum Sachsenring, mit der «Waldi» 1992 WM-Dritter wurde. Das Motorrad wurde am Samstag feierlich der Racebike-Kollektion des technischen Museum Speyer überreicht. Damit war ihr Auftritt am Sachsenring noch nicht beendet, Waldmann setzte sich am Sonntag trotz des strömenden Regens auf sein altes Bike und fuhr eine Ehrenrunde vor dem Moto3-Rennen. Der heute 50-Jährige war an dem Wochenende ohnehin stark beschäftigt, nicht nur wegen des Andrangs der Fans. Er leitet auch das Junior-Team von Intact, bei dem Matthias Meggle im Northern Europe Cup fährt. Wegen seiner Kommentator-Aufgaben hatte Waldmann seinen Schützling in die Obhut der Grand-Prix-Mechani-

ker des Moto2-Teams gegeben, aber lange konnte der bald 16-jährige Kemptener die Situation nicht genießen: Er stürzte im MotoGP Rookies Cup und brach sich die linke Speiche, so war das Wochenende gelaufen, sein Motorrad schmückte dann nur noch gemeinsam mit Waldmanns RS 125 die Intact-Box.

Obwohl er am Freitag mit der neuen Unterstützung der Privatteams durch die Dorna etwas sehr Erfreuliches zu ver-

künden hatte, war IRTA-Boss Hervé Poncharal sichtlich niedergeschlagen und bewegt. Der Terroranschlag in Nizza ging dem Franzosen, dessen Teamzentrale in Bormes-les-Mimosas nur 100 Kilometer vom Anschlagort entfernt liegt, verständlicher Weise sehr nah. Am Sonntag gedachten alle Fahrer vor dem Rennen in einer Schweigeminute der Opfer des Terrorismus.

Markus Reiterberger bekam vom Sachsenring eine Einladung zum GP von Deutschland, und da er mittlerweile in seinem Stützcorsett gut zurechtkommt, nahm er es gerne an und reiste mit sechs seiner Kumpel aus Obing an. Er durfte am Samstag für Tissot die Uhren für die besten Qualifyer verteilen. «Ich war vorher mit Valentino Rossi und Marc Már-

quez in dem Dorna-Raum. Das sind richtig gute Jungs, und ich hatte viel Spaß mit ihnen – das war supergeil», freute sich der 22-jährige Superbike-WM-Pilot.

Am Sachsenring feierte nicht nur Ralf Waldmann, sondern auch MotoGP-Pressesehefin Friede Velilla runden Geburtstagsfeier. Bis Sonntag füllte sich das Büro der engagierten Spanierin mit Blumensträußen. «Ich habe noch nie so viele Geburtstagswünsche bekommen», freute sie sich.

Auch der fünffache Weltmeister Toni Mang kam als Gast von Kawasaki an den Sachsenring. Tagsüber durfte er auf deren Stand fleißig Autogramme schreiben, abends besuchte er seine Bekannte bei den deutschen Teams.

Das Treffen der Fans mit den Fahrern fiel beim Intact-Team diesmal etwas größer aus. Da so viele Fans kamen, dass sie nicht in die Box gepasst hätten, machte das Team kurzerhand eine große Party daraus und lud alle in die Hospitality ein, wo sie mit Jonas Folger und Sandro Cortese plauschen konnten.

Jedes Jahr gibt es für den Fahrer mit der schnellsten Rennrunde den «Sachsenring», einen Goldring, den die Gemeinde Hohenstein-Ernstthal stiftet. Diesmal bekam ihn Cal Crutchlow. «Ich bin doch schon verheiratet», kommentierte der britische Spaßvogel. ♦



Markus Reiterberger und Marc Márquez



Ralf Waldmann und seine alte Honda

Höhepunkte des Rennens

Start: Márquez kommt vor Rossi und Dovizioso am besten weg, doch Rossi übernimmt in Turn 2 die Führung. Auch Dovizioso an Márquez vorbei.

1. Runde: Rossi, Dovizioso, Márquez, Petrucci, Barberá, Miller, Iannone, Pol Espargaró, Pedrosa und Viñales sind die Top 10.

2. Runde: Petrucci an Márquez vorbei auf Rang 3. Hernández stürzt.

3. Runde: Dovizioso an Rossi vorbei auf P1.

4. Runde: Petrucci an Dovizioso vorbei auf P1.

6. Runde: Miller presst sich an Márquez vorbei auf P4.

10. Runde: Barberá hat Márquez auf P6 verdrängt.

11. Runde: Petrucci stürzt!

12. Runde: Márquez durchs Kiesbett, fällt zurück auf P9.

13. Runde: Dovizioso führt 1,5 sec vor Rossi, Barberá und Miller. Es beginnt langsam abzutrocknen.

18. Runde: Márquez wechselt auf das Motorrad mit Trockenreifen.

19. Runde: Pol Espargaró stürzt. Auch Redding wechselt das Motorrad.

23. Runde: Rossi, Barberá, Miller holen Dovizioso ein. Márquez 5 sec schneller als Dovizioso, Rossi und Miller, die beide ihre Boxentafeln zum Wechseln ignorieren!

24. Runde: Das Spitzentrio endlich an der Box. Rossi verliert viel Zeit beim Rausfahren, liegt nur auf P7.

25. Runde: Márquez mehr als 20 sec voraus. Rossi P7.

28. Runde: Redding, Crutchlow und Dovizioso kämpfen um P2.

30. Runde: Márquez siegt, Crutchlow holt sich P2. Auch Dovizioso an Redding vorbei. Miller verdrängt Rossi auf P8. ♦ ML

Qualifying

| | |
|-----------------|----------|
| 1. Márquez | 1:21.160 |
| 2. Barberá | 1:21.572 |
| 3. Rossi | 1:21.666 |
| 4. Petrucci | 1:21.666 |
| 5. P. Espargaró | 1:21.738 |
| 6. Viñales | 1:21.784 |
| 7. Dovizioso | 1:21.858 |
| 8. A. Espargaró | 1:21.883 |
| 9. Iannone | 1:21.890 |
| 10. Pedrosa | 1:21.892 |
| 11. Lorenzo | 1:22.088 |
| 12. Hernández | 1:22.346 |
| 13. Crutchlow | 1:22.783 |
| 14. Smith | 1:21.994 |
| 15. Redding | 1:22.236 |
| 16. Miller | 1:22.382 |
| 17. Bradl | 1:22.493 |
| 18. Laverty | 1:22.567 |
| 19. Bautista | 1:22.670 |
| 20. Baz | 1:22.860 |
| 21. Rabat | 1:23.075 |

GRAND PRIX VON DEUTSCHLAND – MOTOGP / Resultate

Hohenstein-Ernstthal, Sachsenring (D): 17. Juli 2016; 9. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 110,13 km über 30 Runden à 3,671 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/nass, auftricknend; Luft: 21 Grad, Asphalt: 24 Grad.

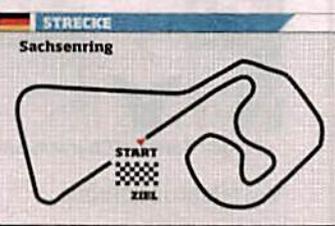


| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Ausfallgrund | Schnellste Rd. | Reifen v./h. | Punkte |
|---------------------------|-------------------|------|---------------|--------------|----------------|--------------|--------|
| 1. Marc Márquez (E) | Honda RC 213V | 30 | 47:03,239 min | | 1:26,750 | rss/rs-i/i | 25 |
| 2. Cal Crutchlow (GB) | Honda RC 213V | 30 | +9,857 sec | | 1:25,019 | rs/rs-s/m | 20 |
| 3. Andrea Dovizioso (I) | Ducati D16 GP16 | 30 | +11,613 | | 1:25,446 | rss/rs-i/m | 16 |
| 4. Scott Redding (GB) | Ducati D16 GP15 | 30 | +11,992 | | 1:26,882 | rs/rs-i/i | 13 |
| 5. Andrea Iannone (I) | Ducati D16 GP16 | 30 | +22,755 | | 1:26,713 | rss/rs-i/i | 11 |
| 6. Dani Pedrosa (E) | Honda RC 213V | 30 | +25,920 | | 1:27,190 | rss/rs-s/m | 10 |
| 7. Jack Miller (AUS) | Honda RC 213V | 30 | +26,043 | | 1:26,510 | rs/rs-s/m | 9 |
| 8. Valentino Rossi (I) | Yamaha YZR-M1 | 30 | +26,449 | | 1:27,022 | rss/rs-i/i | 8 |
| 9. Héctor Barberá (E) | Ducati D16 GP14.2 | 30 | +26,614 | | 1:26,760 | rss/rs-i/m | 7 |
| 10. Álvaro Bautista (E) | Aprilia RS-GP | 30 | +31,274 | | 1:28,208 | rs/rs-i/i | 6 |
| 11. Eugene Laverty (IRL) | Ducati D16 GP14.2 | 30 | +41,208 | | 1:28,187 | rss/rs-i/i | 5 |
| 12. Maverick Viñales (E) | Suzuki GSX-RR | 30 | +42,158 | | 1:26,821 | rss/rs-i/m | 4 |
| 13. Bradley Smith (GB) | Yamaha YZR-M1 | 30 | +1:03,129 | | 1:26,893 | rss/rs-i/i | 3 |
| 14. Aleix Espargaró (E) | Suzuki GSX-RR | 30 | +1:06,091 | | 1:28,361 | rss/rs-i/i | 2 |
| 15. Jorge Lorenzo (E) | Yamaha YZR-M1 | 30 | +1:17,694 | | 1:29,176 | rss/rs-i/i | 1 |
| 16. Esteve Rabat (E) | Honda RC 213V | 29 | +1 Rde. | | 1:28,212 | rs/rs-s/m | - |
| 17. Loris Baz (F) | Ducati D16 GP14.2 | 28 | +2 Rdn. | | 1:29,954 | rss/rs-i/m | - |
| 18. Yonny Hernández (COL) | Ducati D16 GP14.2 | 27 | +3 Rdn. | | 1:31,793 | rss/rs-i/m | - |

Nicht klassiert:
 Pol Espargaró (E) Yamaha YZR-M1 12 +9,812 Sturz 1:34,988 rss/rs-i/i -
 Danilo Petrucci (I) Ducati D16 GP15 1 +11 Rdn. Sturz 1:33,865 rs/rs-rs/rs -
 Nicht gestartet (verletzt):
 Stefan Bradl (D) Aprilia RS-GP

Durchschnittstempo des Siegers: 140,4 km/h
 Schnellste Runde: Crutchlow, Runde 30 in 1:25,019 min (= 155,4 km/h)
 Führung: Rossi (Runden 1-2); Dovizioso (3, 11-22); Petrucci (4-10); Miller (23-24); Márquez (25-30/Ziel).

Nächstes Rennen: 14. August 2016, Spielberg (A)
 Internet: www.motogp.com



| Runde für Runde | Fahrer/Startplatz | Márquez | Barberá | Rossi | Petrucci | Viñales | Dovizioso | A. Espargaró | Iannone | Pedrosa | Lorenzo | Hernández | Crutchlow | Bradley Smith | Scott Redding | Jack Miller | Stefan Bradl | Eugene Laverty | Ávaro Bautista | Loris Baz | Tito Rabat | |
|-----------------|-------------------|---------|---------|-------|----------|---------|-----------|--------------|---------|---------|---------|-----------|-----------|---------------|---------------|-------------|--------------|----------------|----------------|-----------|------------|----|
| 1. | 46 | 93 | 8 | 46 | 93 | 43 | 8 | 43 | 29 | 44 | 26 | 25 | 99 | 41 | 35 | 38 | 19 | 50 | 45 | 68 | 76 | 53 |
| 2. | 46 | 93 | 8 | 46 | 93 | 43 | 8 | 43 | 29 | 44 | 26 | 25 | 99 | 41 | 35 | 38 | 19 | 50 | 45 | 68 | 76 | 53 |
| 3. | 4 | 9 | 46 | 93 | 43 | 8 | 29 | 26 | 44 | 99 | 45 | 19 | 35 | 41 | 25 | 76 | 50 | 53 | 38 | 68 | | |
| 4. | 9 | 4 | 46 | 93 | 43 | 8 | 29 | 26 | 44 | 99 | 45 | 19 | 35 | 41 | 25 | 76 | 50 | 53 | 38 | 68 | | |
| 5. | 9 | 4 | 46 | 93 | 43 | 8 | 29 | 26 | 44 | 45 | 19 | 35 | 99 | 41 | 25 | 76 | 50 | 53 | 38 | 68 | | |
| 6. | 9 | 4 | 46 | 93 | 43 | 8 | 29 | 26 | 44 | 45 | 19 | 35 | 99 | 41 | 25 | 76 | 50 | 53 | 38 | 68 | | |
| 7. | 9 | 4 | 46 | 93 | 43 | 8 | 29 | 26 | 45 | 44 | 35 | 19 | 99 | 41 | 25 | 76 | 50 | 53 | 38 | 68 | | |
| 8. | 9 | 4 | 46 | 93 | 43 | 8 | 26 | 29 | 45 | 44 | 35 | 19 | 99 | 41 | 25 | 76 | 53 | 38 | 68 | | | |
| 9. | 9 | 4 | 46 | 93 | 43 | 8 | 93 | 26 | 29 | 45 | 35 | 44 | 19 | 99 | 41 | 25 | 50 | 76 | 53 | 38 | 68 | |
| 10. | 9 | 4 | 46 | 43 | 8 | 93 | 26 | 35 | 45 | 29 | 19 | 44 | 41 | 25 | 99 | 50 | 53 | 76 | 38 | 68 | | |
| 11. | 4 | 46 | 43 | 8 | 26 | 35 | 45 | 29 | 93 | 19 | 44 | 25 | 41 | 50 | 99 | 53 | 76 | 38 | 9 | 68 | | |
| 12. | 4 | 46 | 8 | 43 | 26 | 35 | 45 | 29 | 93 | 19 | 44 | 25 | 41 | 50 | 99 | 76 | 53 | 38 | 9 | 68 | | |
| 13. | 4 | 46 | 8 | 43 | 26 | 35 | 45 | 93 | 19 | 44 | 29 | 25 | 41 | 50 | 99 | 76 | 53 | 38 | 68 | | | |
| 14. | 4 | 46 | 8 | 43 | 26 | 35 | 45 | 93 | 19 | 44 | 25 | 50 | 41 | 99 | 53 | 76 | 38 | 29 | 68 | | | |
| 15. | 4 | 8 | 46 | 43 | 35 | 26 | 45 | 93 | 19 | 44 | 25 | 50 | 41 | 99 | 53 | 38 | 29 | 76 | 68 | | | |
| 16. | 4 | 8 | 46 | 43 | 35 | 26 | 45 | 93 | 19 | 44 | 25 | 50 | 41 | 99 | 53 | 38 | 29 | 68 | 76 | | | |
| 17. | 4 | 8 | 46 | 43 | 35 | 26 | 45 | 19 | 93 | 44 | 25 | 50 | 99 | 41 | 53 | 38 | 29 | 68 | 76 | | | |
| 18. | 4 | 46 | 8 | 35 | 43 | 26 | 45 | 19 | 25 | 50 | 99 | 41 | 53 | 93 | 29 | 38 | 68 | 76 | | | | |
| 19. | 4 | 46 | 8 | 35 | 43 | 26 | 45 | 19 | 25 | 50 | 99 | 41 | 93 | 53 | 29 | 38 | 68 | 76 | | | | |
| 20. | 4 | 46 | 8 | 35 | 43 | 26 | 19 | 25 | 99 | 41 | 93 | 45 | 29 | 50 | 38 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 21. | 4 | 46 | 8 | 35 | 43 | 26 | 19 | 93 | 25 | 99 | 45 | 41 | 29 | 50 | 38 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 22. | 4 | 46 | 35 | 8 | 43 | 93 | 99 | 45 | 26 | 19 | 29 | 50 | 25 | 41 | 38 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 23. | 43 | 4 | 46 | 35 | 8 | 93 | 45 | 99 | 26 | 19 | 29 | 50 | 25 | 41 | 38 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 24. | 43 | 93 | 45 | 4 | 35 | 8 | 46 | 26 | 19 | 29 | 99 | 50 | 25 | 41 | 38 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 25. | 93 | 43 | 45 | 4 | 35 | 46 | 8 | 26 | 29 | 19 | 50 | 25 | 41 | 99 | 38 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 26. | 93 | 45 | 4 | 35 | 29 | 26 | 43 | 46 | 8 | 19 | 50 | 25 | 41 | 38 | 99 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 27. | 93 | 45 | 4 | 35 | 29 | 26 | 46 | 8 | 43 | 19 | 50 | 25 | 41 | 38 | 99 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 28. | 93 | 45 | 35 | 4 | 29 | 26 | 46 | 8 | 43 | 19 | 50 | 25 | 41 | 38 | 99 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 29. | 93 | 45 | 35 | 4 | 29 | 26 | 46 | 8 | 43 | 19 | 50 | 25 | 38 | 41 | 99 | 53 | 76 | 68 | | | | |
| 30. | 93 | 35 | 4 | 45 | 29 | 26 | 43 | 46 | 8 | 19 | 50 | 25 | 38 | 41 | 99 | 53 | 76 | 68 | | | | |

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

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix der Niederlande.



Scott Redding (4.)
 «Ich bin glücklich, aber für das Team tut es mir leid, dass ich das Podium wieder verpasst habe. Die Reifen waren super. Aber zu Rennbeginn machte ich einen Fehler.»



Dani Pedrosa (6.)
 «Ich wählte vorne den Supersoft-Reifen - und lag falsch. Ich hatte nicht erwartet, dass die Strecke so schnell auftricknet. Da wollte ich möglichst wenig Fehler machen.»



Maverick Viñales (12.)
 «Ein sehr schwieriges Rennen. Das Resultat zeigt, dass wir bei Regen nicht mithalten können. Es liegt an der Traktion. Auf nasser Strecke kann ich nicht angreifen, weil einfach zu viel Grip fehlt.»

XX = 02 (Top 12)
 XX = 01 (Übrige Fahrer)

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Zarco gewinnt den Start. Aber Nakagami und Rins gehen rasch an ihm vorbei.

1. Runde: Nakagami, Rins, Zarco, Folger, Schrötter, Baldassarri, Corsi, Morbidelli, Márquez und Cortese sind die Top 10. Lüthi P12, Raffin P20, Aegerter P22, Mulhauser P27.

2. Runde: Folger vor auf P3.

3. Runde: Auch Schrötter an Zarco vorbei auf P4.

4. Runde: Oliveira stürzt.

5. Runde: Schrötter stürzt.

6. Runde: Nakagami und Rins 1 sec vor Folger, Zarco, Márquez. Corsi stürzt. Cortese P12, Lüthi P13, Raffin P16.

7. Runde: Nakagami stürzt (P1)!

8. Runde: Rins führt vor Folger und Zarco.

9. Runde: Lowes stürzt auf P6.

10. Runde: Morbidelli und Márquez schließen zum Spitzentrio auf. Lüthi P11 vor Cortese. Raffin P15 vor Aegerter.

13. Runde: Siméon stürzt auf P6. Folger fällt auf P5 zurück.

15. Runde: Márquez stürzt (P4). Folger muss Rins, Zarco und Morbidelli ziehen lassen.

17. Runde: Morbidelli presst sich an Rins vorbei auf P1.

19. Runde: Lüthi stürzt auf P8. Folger P4, Cortese P7, Raffin P13, Aegerter P14.

20. Runde: Morbidelli auf P1 löst sich von Rins und Zarco.

22. Runde: Folger schließt wieder auf, überholt Rins.

23. Runde: Morbidelli stürzt! Zarco vor Folger und Rins.

25. Runde: Cortese stürzt (P5).

27. Runde: Rins stürzt (P3)!

29. Runde: Zarco siegt hauchdünn vor Folger. Dritter

Simón. (P5). Raffin P8! ♦ ML

GRAND PRIX VON DEUTSCHLAND – MOTO2 / Resultate

Sachsenring/D: 17. Juli 2016; 9. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 106,459 km über 29 Rdn. à 3,671 km; 27 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: nass; Luft: 18 Grad, Asphalt: 19 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schnellste Rd. | Pkte. |
|-----------------------------|----------|------|--------------|----------------|-------|
| 1. Johann Zarco (F) | Kalex | 29 | 47:18,646 | 1:37,090 | 25 |
| 2. Jonas Folger (D) | Kalex | 29 | +0,059 | 1:36,969 | 20 |
| 3. Julian Simón (E) | Speed-up | 29 | +20,433 | 1:36,750 | 16 |
| 4. Mattia Pasini (I) | Kalex | 29 | +30,455 | 1:37,594 | 13 |
| 5. Lorenzo Baldassarri (I) | Kalex | 29 | +31,771 | 1:37,859 | 11 |
| 6. Luca Marini (I) | Kalex | 29 | +34,201 | 1:37,842 | 10 |
| 7. Hafizh Syahrin (MAL) | Kalex | 29 | +41,942 | 1:38,210 | 9 |
| 8. Jesko Raffin (CH) | Kalex | 29 | +47,955 | 1:38,410 | 8 |
| 9. Isaac Viñales (E) | Tech3 | 29 | +49,759 | 1:38,595 | 7 |
| 10. Dominique Aegerter (CH) | Kalex | 29 | +51,047 | 1:38,649 | 6 |
| 11. Takaaki Nakagami (J) | Kalex | 29 | +1:05,386 | 1:37,677 | 5 |
| 12. Remy Gardner (AUS) | Kalex | 29 | +1:13,865 | 1:39,198 | 4 |
| 13. Robin Mulhauser (CH) | Kalex | 29 | +1:19,545 | 1:39,525 | 3 |
| 14. Edgar Pons (E) | Kalex | 29 | +1:30,502 | 1:39,263 | 2 |
| 15. Sandro Cortese (D) | Kalex | 27 | +2 Rdn | 1:37,082 | 1 |

Nicht klassiert:

| | | | | | |
|------------------------------|----------|----|----------|----------|---|
| - Alex Rins (E) | Kalex | 26 | +3 Rdn. | 1:36,861 | - |
| - Franco Morbidelli (I) | Kalex | 26 | +3 Rdn. | 1:36,959 | - |
| - Sam Lowes (GB) | Kalex | 25 | +4 Rdn. | 1:37,766 | - |
| - Alex Márquez (E) | Kalex | 24 | +5 Rdn. | 1:37,225 | - |
| - Xavier Siméon (B) | Speed-up | 22 | +7 Rdn. | 1:36,619 | - |
| - Thomas Lüthi (CH) | Kalex | 17 | +12 Rdn. | 1:37,671 | - |
| - Axel Pons (E) | Kalex | 10 | +19 Rdn. | 1:39,256 | - |
| - Rattthapark Wilairot (THA) | Kalex | 8 | +21 Rdn. | 1:40,360 | - |
| - Simone Corsi (I) | Speed-up | 5 | +24 Rdn. | 1:37,790 | - |
| - Xavi Viège (E) | Tech3 | 5 | +24 Rdn. | 1:38,709 | - |
| - Marcel Schrötter (D) | Kalex | 4 | +25 Rdn. | 1:38,093 | - |
| - Miguel Oliveira (P) | Kalex | 3 | +26 Rdn. | 1:40,240 | - |

Durchschnittstempo des Siegers: 135,0 km/h

Schnellste Runde: Xavier Siméon (B), 20. Runde, in 1:36,619 min (= 136,7 km/h)

Nächstes Rennen: 14. August, Red Bull Ring, Spielberg (A)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

| | |
|-----------------|-----|
| 1. Zarco | 151 |
| 2. Rins | 126 |
| 3. Lowes | 121 |
| 4. Lüthi | 93 |
| 5. Nakagami | 83 |
| 6. Folger | 83 |
| 7. Syahrin | 69 |
| 8. Morbidelli | 66 |
| 9. Aegerter | 65 |
| 10. Corsi | 59 |
| 11. Baldassarri | 47 |
| 12. Salom | 37 |

13. A. Pons 34

14. Siméon 28

15. Pasini 27

Ferner:

18. Schrötter 22

20. Cortese 15

23. Raffin 10

26. Mulhauser 4

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex 225

2. Speed-up 88

3. Tech3 13

Qualifying

| | |
|-----------------|----------|
| 1. Nakagami | 1:24,274 |
| 2. Zarco | 1:24,514 |
| 3. Rins | 1:24,641 |
| 4. Corsi | 1:24,680 |
| 5. Morbidelli | 1:24,731 |
| 6. Cortese | 1:24,754 |
| 7. Baldassarri | 1:24,845 |
| 8. A. Márquez | 1:24,942 |
| 9. Schrötter | 1:24,964 |
| 10. Lowes | 1:24,976 |
| 11. Syahrin | 1:25,004 |
| 12. Lüthi | 1:25,030 |
| 13. Folger | 1:25,053 |
| 14. A. Pons | 1:25,056 |
| 15. Marini | 1:25,089 |
| 16. Oliveira | 1:25,173 |
| 17. Simon | 1:25,182 |
| 18. Kent Siméon | 1:25,236 |
| 19. Raffin | 1:25,412 |
| 20. Pasini | 1:25,481 |
| 21. Gardner | 1:25,871 |
| 22. Viège | 1:25,876 |
| 23. Aegerter | 1:25,945 |
| 24. Viñales | 1:26,101 |
| 25. Wilairot | 1:26,143 |
| 26. Mulhauser | 1:26,378 |
| 27. E. Pons | 1:26,707 |



Feiern auf dem Podest: Folger und Salto-Spezialist Zarco

GP von Deutschland - Moto2

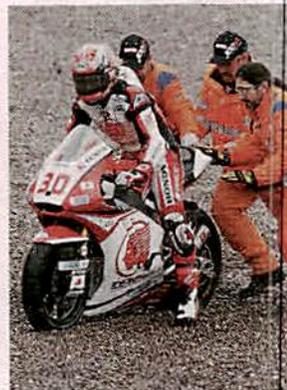
Alle stürzten für Zarco



Folger (#94) verpasste den Sieg nur um eine Motorradlänge



Folger: Formtief überwunden



Sturzopfer wie viele: Nakagami

Von MARKUS LEHNER

Dank der Stürze von Alex Rins, Sam Lowes, Tom Lüthi und Takaaki Nakagami kann Weltmeister Johann Zarco mit einem komfortablen Vorsprung in die Ferien reisen. Jonas Folger verpasste den Sieg im Regen nur um Haaresbreite.

Takaaki Nakagami befindet sich in einer beneidenswerten Form. Bereits im trockenen Qualifying holte sich der Assen-Sieger in der letzten Runde mit einer Fabelzeit die Pole-Position, und auch im Rennen im Regen ließ er nichts anbrennen. «Es sind noch zehn Rennen zu fahren, mein Rückstand beträgt 48 Punkte. Aber dritte Plätze reichen nicht, es müssen Siege her», meinte der Japaner vor dem Start entschlossen. Doch die Solofahrt an der Spitze endete in Runde 7 im Kies. Damit nicht genug: Titelmittelfavorit Sam Lowes stürzte gleich zwei Mal, und in der 18. von 29 Runden lag Tom Lüthi im Kies. Alex Rins hielt bis Runde 27 Rang 3, dann war auch für den Spanier unfreiwillig Feierabend.

Zarco: Entspannt in die Ferien

Weltmeister Johann Zarco hingegen blieb sicher im Sattel und wehrte im Finale die Attacke

von Jonas Folger in der Zielkurve cool ab: «Ich hatte eine gute Pace und riskierte nicht zu viel. Ich wollte am Ende des Rennens vorne sein, nicht am Anfang. Folger war etwas zu schnell im letzten Eck, ich konnte locker innen kontern. Die Stürze aller meiner Gegner bringen mich in eine Position, die ich vorher nie erwartet hätte. Jetzt reise ich umso entspannter in die Ferien.» Teamchef Aki Ajo lobte Zarco: «Johann bewies heute, wieso er 2015 Weltmeister geworden ist. Es gibt viele sehr schnelle Fahrer, aber nur sehr wenige, die mit solchen schwierigen Bedingungen umgehen können.»

Folger: Endlich hats geklappt

«Der Sachsenring-GP war immer schwierig für mich, heute hat es endlich geklappt», freute sich Jonas Folger über Platz 2. «Zarco war in der Zielkurve sehr spät auf der Bremse, es war schwierig, genau dort den Angriff zu starten. Ich hielt die Linie ganz eng, aber dann am Ausgang fehlte etwas der Speed. Ich versuchte, ihn zu blockieren, aber irgendwie hat er es wieder an mir vorbei geschafft ...»

Über den dritten Platz freute sich der Spanier Julian Simón, der erstmals seit Indianapolis 2012 wieder auf dem Moto2-Podest stand. ♦

Moto2

Nur Folger glänzte

Von MARKUS LEHNER

Von den drei deutschen Moto2-Piloten glänzte auf dem Sachsenring nur Jonas Folger mit Platz 2. Sandro Cortese und Marcel Schrötter versenkten ihre Hoffnungen im Kiesbett, genauso wie Tom Lüthi. Jesko Raffin war mit Rang 8 überraschend bester Schweizer.

Jonas Folger (2.)

«Beim Heim-GP auf dem Podium zu stehen, ist ein schönes Gefühl. Auch wenn ich den Sieg ganz, ganz knapp verpasst habe. Es war unberechenbar. Ich wusste nie wirklich, wie weit ich gehen kann, und habe mich an den anderen orientiert. Ein paar haben enorm viel riskiert, manche zu viel. Die letzten drei Runden bin ich mehr Risiko gegangen als Zarco. Ich dachte, jetzt gehört er mir. Aber es hat nicht ganz gereicht.»

Sandro Cortese (15.)

«P6 in der Qualifikation war gut und wichtig. Doch das Rennen war auf Messers Schneide. Den ersten Sturz kann ich nicht erklären; ich habe alles genauso gemacht wie in der Runde vorher und bin im Omega einfach weggerutscht. Der zweite Sturz war klar auf zu viel Adrenalin zurückzuführen. Ich bin erneut weitergefahren und hoffte, doch noch Punkte zu holen. Am Ende wurde es Platz 15.»

Marcel Schrötter (Sturz)

«P9 im Qualifying war die Bestätigung für unsere konstante Performance. Und das Rennen hätte ein großer Tag werden können. Ich lag bald auf Platz 4. Ich war schnell unterwegs, fühlte mich sicher und wollte unbedingt ins Ziel zu kommen. Der Sturz war eigenartig, ich war gemäß Daten an dieser Stelle so-



Jonas Folger (#94) holte für die Deutschen beim Heim-GP die Kastanien aus dem Feuer bzw. dem Regen; Rins (#40) stürzte kurz vor Ende

etwas langsamer als in der Runde zuvor.»

Tom Lüthi (Sturz)

«Ich bin sehr schnell in diese Kurve eingebogen, das Hinterrad brach schlagartig aus. Ich hatte Pasini und Cortese eingeholt und wollte so rasch wie möglich an den beiden vorbei und Simón einfangen. Heute lief alles für Johann Zarco, seine drei engsten Verfolger in der WM-Tabelle sind gestürzt, Rins,

Lowes und ich. Zwei Nuller in Folge, das wird nun schwierig.»

Dominique Aegerter (10.)

«2014 stand ich auf der Pole-Position und gewann den GP. Doch die Sorgen um die Gesundheit meines Vaters, der Sturz in Suzuka sowie die Verhandlungen für 2017 lasten schwer auf mir. P10 ist angesichts des 23. Startplatzes in Ordnung. Klar habe ich von den Stürzen profitiert, aber bei sol-

chen Bedingungen muss man es zuerst mal ins Ziel schaffen.»

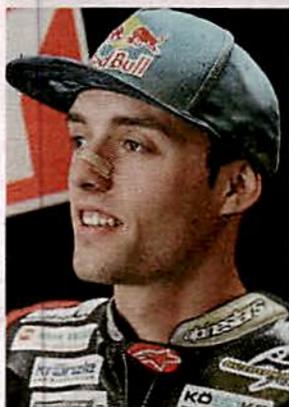
Jesko Raffin (8.)

«Ich bin happy. P19 war bereits mein bestes Qualifying-Ergebnis, der Abstand zur Spitze wird immer kleiner. Der Start war super, und ich konnte in der Gruppe mit Lüthi mithalten. Daran könnte ich mich echt gewöhnen... Doch dann beschlug das Visier, und ich fuhr nur noch den roten Lichtern der Gegner

vor mir nach. P8 ist mein bestes WM-Ergebnis, ich kann den Österreich-GP kaum erwarten. Ich war bester Schweizer heute!»

Robin Mulhauser (13.)

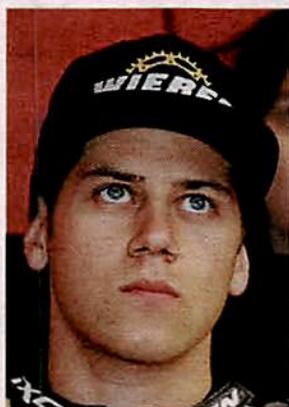
«Ich wollte das Rennen unter allen Umständen beenden. Das ist mir gelungen. Ich verlor früh den Kontakt zur Gruppe mit Dominique. Hinten hatte ich null Grip und fuhr wie auf Eiern. Aber ich nehme die drei WM-Punkte gerne mit.» ♦



Folger: alles richtig gemacht



Cortese: 2x runtergefallen



Schrötter: Sturz auf Platz 4



Lüthi: zwei Nuller in Serie



Raffin: bestes Moto2-Resultat

Moto2

Aus für Dream Team?



Aegerter: 2014 ein Pramac-Ducati-Angebot ausgeschlagen

Der Schweizer Dominique Aegerter (25, carXpert Interwetten), 2014 WM-5. und 2015 wegen einer schweren Verletzung nur WM-17, kommt 2016 nicht richtig vom Fleck. Nach drei Top-5-Klassierungen zu Beginn der Saison verlor er in den nächsten fünf GP den Anschluss zur Spitze, während sein Schweizer «Dream Team»-Kollege Tom Lüthi um GP-Siege und Titel mitkämpft. Vor der Saison wechselte Aegerter langjähriger Cheftechniker Gilles Bigot zu Lüthi, Aegerter bekam den Franzosen Florian Chiffolleau. Aegerter's Manager Robert Siegrist sucht nach Lö-

sungen für die Zukunft: «Domi fährt seit zehn Jahren im besthenden Umfeld. Wir verhandeln mit mehreren Teams. Sollte sich eine interessante Möglichkeit zeigen, wäre vielleicht ein Wechsel sinnvoll. Dabei muss ich aber sagen, dass sein jetziges Team hervorragend geführt wird und finanziell bestens abgesichert ist. Vom Herz her gehören wir hierhin, ganz klar. Sollten wir bleiben, wären jedoch Änderungen bei der technischen Crew nötig. Nachträglich gestehe ich, dass es ein Fehler war, 2014 das Angebot von Pramac-Ducati für die MotoGP nicht anzunehmen.» ♦ ML

NACHRICHTEN

Kiefer: «Kein Kontakt mit Bradl»

Moto2 Jochen und Stefan Kiefer (Leopard Racing), 2016 mit Danny Kent und Miguel Oliveira mit mäßigem Erfolg in der Moto2-WM unterwegs, wurden 2011 mit Stefan Bradl und Kalex Weltmeister. Bestehen Chancen für eine Moto2-Rückkehr Bradl's 2017 ins Kiefer-Team? «Da läuft gar nix. Stefan ist bisher nicht auf uns zugekommen. Die Fahrerfrage ist völlig offen», erklärt Jochen Kiefer. «Wir konzentrieren uns auf 2016. Wir sind bisher unter den Erwartungen geblieben, das gebe ich offen zu. Danny hatte große Probleme mit den Reifen, kommt jetzt aber besser zurecht. Miguel ist ein Arbeitstier und steigert sich von Runde zu Runde. Die Aufwärtstendenz ist klar ersichtlich. Vor allem bei Miguel bin ich überzeugt, dass wir ihn gegen Ende der Saison noch in den Top-5 finden werden. Wir wollen nun in der zweiten Saisonhälfte das erreichen, was wir eigentlich für die erste Hälfte geplant hatten: regelmäßige Top-10-Klassierungen für beide Fahrer.» ♦ ML

KOMPAKT

Moto3 Wildcard-Pilot Max Kappler (18), mit der Saxoprint-KTM in der Moto3-Junior-WM (CEV) in Spanien bisher punktlos, ist bei den deutschen GP-Teams auf der Suche nach neuen Fahrern kaum ein Thema. Kappler: «In der CEV sind 25 Werksmotorrader der Junior-GP-Teams dabei. Da ist es extrem schwer, sich durchzusetzen. Technisch ist alles wie im GP, inklusive GP-Technikercrows. Fahrerisch ist das Niveau zwar etwas tiefer, aber ebenso ausgeglichen.» Kappler, der direkt am Sachsenring entfernt wohnt, war bereits zum 3. Mal beim Heim-GP dabei: «Philipp Öttl hat mir ein paar Tipps gegeben, wir sind gute Freunde. Ich wollte so viel lernen wie möglich, und in der zweiten CEV-Hälfte will ich in die Punkte fahren.»

Moto3 Tim Georgi (16) gab auf einer KTM des Teams Freudenberg sein GP-Debüt als Wildcard-Pilot. Am Freitag stürzte er heftig und beschädigte die KTM stark. Im Rennen reichte es für den 21. Rang. ♦ ML

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Es regnet. Bastianini verteidigt seine Pole-Position.

1. Runde: Bastianini führt vor Bendsneyder, Locatelli, McPhee und Martin. WM-Leader Brad Binder folgt auf Rang 10, direkt hinter seinem Titelkonkurrenten Navarro. Der WM-Dritte Fenati ist aus den Punkterängen heraus (P21). Die Deutschen fahren hinten: Kappler (27), Öttl (28) und Gerogi (30).

2. Runde: Bendsneyder führt.

3. Runde: Locatelli in Front.

4. Runde: Pawi - von Position 20 gestartet - geht vor Ono in Führung. Navarro liegt auf P7, Binder nur noch auf P12.

7. Runde: Pawi und Ono sind dem Feld schon 4 Sek. voraus.

9. Runde: Ono stürzt, fällt auf P5 zurück. Neuer Zweiter hinter Pawi ist Locatelli. Öttl in den Top 20.

10. Runde: Der WM-Dritte Fenati nur noch auf Platz 26!

12. Runde: Pawi führt mit 10 Sekunden Vorsprung.

13. Runde: Binder überholt Titelkonkurrent Navarro auf Rang 7.

14. Runde: Der souveräne Führende Pawi macht einen Umweg ins Kies.

15. Runde: Öttl auf Rang 16, direkt vor Georgi und Kappler.

21. Runde: Navarro holt sich Binder auf Rang 7.

24. Runde: Navarro auf P6, Binder weiter auf P8.

26. Runde: Navarro verhindert auf P5 liegend einen Highsider, fällt auf P6 zurück.

27. Runde: Pawi siegt deutlich vor Locatelli und Bastianini.

Navarro beendet den GP vor Binder auf Rang 7. ♦ WHJ

Qualifying

| | |
|---------------------|----------|
| 1. Bastianini | 1:27,129 |
| 2. Locatelli | 1:27,448 |
| 3. Canet | 1:27,501 |
| 4. Bendsneyder | 1:27,522 |
| 5. Navarro | 1:27,538 |
| 6. B. Binder | 1:27,566 |
| 7. Danilo | 1:27,639 |
| 8. McPhee | 1:27,739 |
| 9. Ono | 1:27,819 |
| 10. Martin | 1:27,875 |
| 11. Bagnaia | 1:27,939 |
| 12. Quartararo | 1:27,990 |
| 13. Guevara | 1:28,017 |
| 14. Rodrigo | 1:28,022 |
| 15. Kornfeil | 1:28,219 |
| 16. Loi | 1:28,317 |
| 17. Fenati | 1:28,323 |
| 18. Mir | 1:28,360 |
| 19. Öttl | 1:28,390 |
| 20. Pawi | 1:28,397 |
| 21. Bulega | 1:28,402 |
| 22. Di Giannantonio | 1:28,424 |
| 23. Suzuki | 1:28,469 |
| 24. Masbou | 1:28,492 |
| 25. Herrera | 1:28,492 |
| 26. Norrodin | 1:28,698 |
| 27. Valtulini | 1:28,780 |
| 28. Kappler | 1:28,955 |
| 29. Antonelli | 1:28,973 |
| 30. Migno | 1:29,343 |
| 31. D. Binder | 1:29,412 |
| 32. Petrarca | 1:29,619 |
| 33. Georgi | 1:30,265 |
| 34. Spiraneli | 1:30,526 |
| 35. Webb | - |

GRAND PRIX VON DEUTSCHLAND - Moto3 / Resultate

Hohenstein-Ernstthal, Sachsenring (D): 17. Juli 2016; 9. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 99,117 km über 27 Runden à 3,671 km; 32 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: Regen/nass; Luft: 17 Grad, Asphalt: 18 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schnellste Rd. | Pkte. |
|------------------------------|----------|------|--------------|----------------|-------|
| 1. Khairul Idham Pawi (MAL) | Honda | 27 | 47:07,763 | 1:42,544 | 25 |
| 2. Andrea Locatelli (I) | KTM | 27 | +11,131 | 1:42,680 | 20 |
| 3. Enea Bastianini (I) | Honda | 27 | +13,359 | 1:42,812 | 16 |
| 4. Jakub Kornfeil (CZ) | Honda | 27 | +18,541 | 1:44,027 | 13 |
| 5. Fabio di Giannantonio (I) | Honda | 27 | +20,620 | 1:44,312 | 11 |
| 6. John McPhee (GB) | Peugeot | 27 | +20,698 | 1:43,837 | 10 |
| 7. Jorge Navarro (E) | Honda | 27 | +20,910 | 1:44,146 | 9 |
| 8. Brad Binder (RSA) | KTM | 27 | +23,333 | 1:44,451 | 8 |
| 9. Jules Danilo (F) | Honda | 27 | +30,318 | 1:43,965 | 7 |
| 10. Francesco Bagnaia (I) | Mahindra | 27 | +31,095 | 1:43,893 | 6 |
| 11. Tatsuki Suzuki (J) | Mahindra | 27 | +37,688 | 1:44,169 | 5 |
| 12. Bo Bendsneyder (NL) | KTM | 27 | +45,005 | 1:43,828 | 4 |
| 13. Gabriel Rodrigo (RA) | KTM | 27 | +47,793 | 1:45,000 | 3 |
| 14. Livio Loi (B) | Honda | 27 | +48,073 | 1:44,487 | 2 |
| 15. Aron Canet (E) | Honda | 27 | +56,921 | 1:45,901 | 1 |
| 16. Alexis Masbou (F) | Peugeot | 27 | +1:10,787 | 1:45,328 | - |
| 17. Philipp Öttl (D) | KTM | 27 | +1:13,873 | 1:43,681 | - |
| 18. Romano Fenati (I) | KTM | 27 | +1:14,813 | 1:45,632 | - |
| 19. Maximilian Kappler (D) | KTM | 27 | +1:15,203 | 1:45,270 | - |
| 20. Stefano Valtulini (I) | Mahindra | 27 | +1:15,434 | 1:45,661 | - |
| 21. Tim Georgi (D) | KTM | 27 | +1:23,906 | 1:45,205 | - |
| 22. Danny Webb (GB) | Mahindra | 27 | +1:38,548 | 1:45,991 | - |
| 23. Fabio Quartararo (F) | KTM | 26 | +1 Rde. | 1:47,896 | - |

Nicht klassiert:

| | | | | |
|----------------------|----------|----|----------|----------|
| Nicolò Bulega (I) | KTM | 14 | +13 Rdn. | 1:44,258 |
| Adam Norrodin (MAL) | Honda | 12 | +15 Rdn. | 1:44,069 |
| Hiroki Ono (J) | Honda | 11 | +16 Rdn. | 1:42,961 |
| Jorge Martin (E) | Mahindra | 10 | +17 Rdn. | 1:44,837 |
| Andrea Migno (I) | KTM | 10 | +17 Rdn. | 1:45,832 |
| Darryn Binder (RSA) | Mahindra | 8 | +19 Rdn. | 1:43,392 |
| Juanfran Guevara (E) | KTM | 8 | +19 Rdn. | 1:45,132 |
| Lorenzo Petrarca (I) | Mahindra | 7 | +20 Rdn. | 1:46,171 |
| Joan Mir (E) | KTM | 0 | +27 Rdn. | - |

Nicht gestartet (verletzt):

| | | | | | |
|----------------------|-------|---|---|---|---|
| Nicolò Antonelli (I) | Honda | - | - | - | - |
| Maria Herrera (E) | KTM | - | - | - | - |

Durchschnittstempo des Siegers: 126,1 km/h
Schnellste Runde: Pawi, Runde 5 in 1:42,544 min (= 128,8 km/h)
Nächster Grand Prix: 14. August 2016, Spielberg (A)
Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

| | |
|--------------------|-----|
| 1. B. Binder | 159 |
| 2. Navarro | 112 |
| 3. Fenati | 93 |
| 4. Bagnaia | 85 |
| 5. Bulega | 75 |
| 6. Bastianini | 65 |
| 7. Antonelli | 63 |
| 8. Di Giannantonio | 58 |
| 9. Kornfeil | 58 |
| 10. Pawi | 54 |
| 11. Locatelli | 50 |
| 12. Mir | 50 |
| 13. Danilo | 41 |
| 14. Quartararo | 39 |
| 15. Migno | 37 |

| | |
|-----------------|----|
| 16. Canet | 34 |
| 17. Öttl | 32 |
| 18. Guevara | 25 |
| 19. Loi | 24 |
| 20. Ono | 20 |
| 21. McPhee | 20 |
| 22. Bendsneyder | 18 |
| 23. Martin | 10 |
| 24. Suzuki | 9 |
| 25. Rodrigo | 9 |

WM-Stand Konstrukteure

| | |
|-------------|-----|
| 1. KTM | 192 |
| 2. Honda | 189 |
| 3. Mahindra | 97 |
| 4. Peugeot | 20 |



Startphase: Bendsneyder (64) führt vor Bastianini (33) und Locatelli (55)

Grand Prix Deutschland - Moto3

Mahnende Worte an Binder

Beim Regenrennen der Moto3 auf dem Sachsenring wollten sich die Titelkandidaten Brad Binder und Jorge Navarro vor allem nicht aus den Augen verlieren. Für die Show war wieder einmal Khairul Idham Pawi besorgt.

Man erinnerte sich unweigerlich an den WM-Lauf zu Saisonbeginn in Argentinien. Damals, Anfang April, fuhr Pawi zu seinem Premierensieg – und deklassierte dabei im Regen die gesamte Moto3-Konkurrenz. Über 26 Sekunden zurück folgten ihm Navarro und Binder, die beiden derzeit WM-Führenden. Auch vergangenes Wochenende auf dem Sachsenring ließ sich Pawi von den Verhältnissen wenig beeindrucken. Der Honda-Pilot aus Malaysia zog seinen ersten Verfolger Andrea Locatelli und Enea Bastianini um über elf Sekunden davon. «Die Voraussetzungen waren nicht gleich: Der Sachsenring macht mir mehr Mühe. Diesmal habe ich mir aber selbst immer wieder gesagt: Komm runter, Junge, du führst», erklärte der 17-jährige Moto3-Rookie, und fügte schmunzelnd an: «Aber ich mag auch trockene Bedingungen, schließlich muss ich noch einiges lernen.»

Mit deutlich mehr Erfahrung auf dem Buckel hielt sich WM-Leader Brad Binder zuvor schauend zurück. Der Südafrikaner wusste, dass man bei sol-

chen Wetterbedingungen nicht mit der Brechstange fährt – zumal Titelkonkurrent Jorge Navarro nach seiner Verletzungspause beim Grand Prix zuvor in Assen (NL) wieder mit von der Partie war. «Natürlich bin ich mit Rang 8 nicht unbedingt zufrieden. Das Hinterrad meiner KTM drohte jederzeit wegzurutschen», meinte der dreifache Saisonsieger Binder. Aber der hatte sich die Worte seines «Meisters» und Teamchefs Aki Ajo vor dem Start zu Herzen genommen: «Aki sagte mir, dass ich mich auf mich konzentrieren soll, und mich nicht mit den Problemen der anderen herum-schlagen soll.» Hat er auch getan, wie Ajo stolz sagte: «Dieser achte Platz ist für Brad wie ein Podest, wenn nicht sogar ein Sieg. Er bleibt ruhig, er hatte sein Rennen im Griff. Das macht mich besonders glücklich, weil er das getan hat, was er tun musste – nicht mehr, nicht weniger.»

Zufriedener Navarro

Das reichte, damit Binder seinen Widersacher Navarro im Gesamtklassament auf Distanz halten konnte. Bloß einen Zähler machte der spanische Honda-Pilot mit Rang 7 gut: «Ich bin sehr zufrieden. Bei diesem Wetter wollte ich einerseits ins Ziel kommen, andererseits vor Brad. Beides ist geglückt.» Der WM-Dritte Romano Fenati (P18) ging leer aus: «Ein wirklich enttäuschendes Rennen...» ♦ WHJ

Moto3

«Nix gsehn»



Philipp Öttl: null Punkte wegen fehlender Durchsicht

Der Heim-GP war für Philipp Öttl ein Grand Prix zum Vergessen: Nur Startplatz 20, und im Rennen wegen eines beschlagenen Visiers nur Rang 17.

Lange Gesichter im Schedl GP Racing Team nach dem Qualifying: Philipp Öttl, von seiner Handgelenksverletzung wieder vollständig genesen, kam nicht über den 20. Rang hinaus. Sein Rückstand auf Polemann Fnea Bastianini: 1,261 sec. Da Nicolò Bulega zurückversetzt wurde, rückte Öttl auf die 19. Position nach vorne. «Wir haben viel probiert, aber wir fanden nicht genug Grip. Wir gingen beim Setup ähnlich vor wie 2015, aber es funktionierte nie wirklich richtig.»

Am Sonntag regnete es. Eigentlich ein Vorteil für Öttl, aber es kam anders. «Der Start war gar nicht schlecht, und ich habe dann die viertschnellste Rennrunde gedreht. Es ging vorwärts, ich kam an die Top-15 heran. Aber dann kam der Nebel und das Helmvisier hat

innen beschlagen. Ich hab absolut nix mehr gesehen. Und wenn du nix siehst, kann du auch nicht schnell fahren. Scheiße gelaufen. Das Motorrad hat gepasst, und im Regen bin ich sonst gut dabei.»

2017: Alles wie gehabt

2017 wird Öttl mit größter Wahrscheinlichkeit in der Moto3-Klasse bleiben. «Das wäre sicher das Sinnvollste, natürlich wieder mit dem KTM-Team meines Vaters. Wir haben ein sehr gutes Team und ein sehr gutes Motorrad. Im Vordergrund steht jetzt, dass wir wieder auf das Niveau zurückkommen, das wir vor meiner Verletzung hatten. In den ersten vier GP landete ich drei Mal in den Top-10, und dahin will ich zurück. Für die Top-10 der Gesamtwertung am Ende der Saison muss ich noch einige Male vorne mitfahren. Die Verletzung hatte übrigens auch was Gutes. Ich hatte Zeit zum Nachdenken und genau gespürt, was wir vorher falsch gemacht haben.» ♦ ML

NACHRICHTEN

«Peugeot bleibt Mahindra treu»

Moto3 Gemäß Teamchef Terrel Thien ist endlich Ruhe im Team Peugeot MC Saxoprint eingekehrt: «Kurz vor dem GP Sachsenring wurde besiegelt, dass der Unternehmer Ingo Prüstel das Team übernimmt. Jetzt können wir endgültig mit der Vergangenheit abschließen.» Prüstel ist Inhaber eines Transportunternehmens aus Hohenstein-Ernstthal. Auch beim vielkritisierten Material ist es nach Thien «150 Prozent» vorwärtsgegangen. Thien: «Wir haben endlich das in England hergestellte neue Getriebe für die Mahindra erhalten. Die Kontakte für den Auftrag haben wir selbst hergestellt, die Tests vor zwei Wochen verliefen richtig gut. In einer Nacht-und-Nebel-Aktion wurden jetzt für alle Teams neue Getriebe gefertigt und noch vor dem Sachsenring ausgeliefert.» Die Gerüchte, dass Francesco Bagnaia, der in Assen Mahindra den ersten GP-Sieg schenkte, bevorzugt behandelt wurde, dementiert Thien: «Erstens müssen gemäß Reglement alle über identisches Material verfügen. Und zweitens ist Bagnaia ein Ausnahmefahrer. Er erinnert mich an Marc Márquez, der 2012 mit der Suter Moto2-Weltmeister wurde.» Die Fahrerfrage 2017 ist offen: «Mit John McPhee verhandeln wir, Alexis Masbou muss altershalber die Klasse verlassen. Ich hätte gerne einen deutschen Fahrer, aber es ist keiner in Sicht. Über die Materialfrage muss Peugeot entscheiden, wir haben einen Vertrag mit den Franzosen bis Ende 2017. Und da Peugeot zu 51 Prozent Mahindra gehört, wird es wohl so bleiben, wie es ist.» ♦ ML

KOMPAKT

»» **Moto2/3** Am 26./27. Juli testen fast alle Teams auf dem Red Bull Ring. Auch Cortese, Folger, Schrötter, Lüthi, Aegerter und Öttl fahren in Spielberg.

»» **Moto2** Alex Márquez, Moto3-Weltmeister 2014, wird trotz schlechter Resultate und vielen Stürzen auch 2017 im Team Marc VDS-Moto2 starten. Teammanager Michael Bartholémy: «Alex war Weltmeister und hat das Potenzial, um den Moto2-Titel zu kämpfen.» ♦ ML

MotoGP Rookies Cup

Meggle verletzt

Der Kampf um den Sieg im 1. Rennen auf dem Sachsenring war kein Duell oder Dreikampf, sondern gleich zehn Piloten kämpften 16 Runden lang Schulter an Schulter. Am Ende stürmten neun Jünglinge innerhalb einer Sekunde über die Ziellinie. Der Japaner Ayumi Sasaki hatte das Vorderrad ein paar Zentimeter früher auf der Ziellinie als die beiden Spanier Raul Fernandez und Alex Viu. Matthias Meggle stürzte in der letzten Runde auf Rang 14, Kevin Orgis war bereits in Runde 9 auf Platz 18 aus dem Sattel gepurzelt.

Meggle fehlte im zweiten Lauf. Bei seinem Sturz im ersten Rennen hatte er sich den linken Unterarm gebrochen: «Die KTM ist mir im Kies auf den

Arm geprallt. Aber in vier Wochen am Red Bull Ring bin ich wieder dabei.» Orgis wurde 11. Kaito Toba gewann den Lauf mit 0,1 sec vor Viu und Sasaki. Toba führt nun mit 102 Punkten vor Fernandez (102). ♦ PP



Toba (67), Viu (81), Sasaki (71)



Der Mann, der übers Wasser geht: Khairul Idham Pawi



Leader Binder (41): P8 war o.k.



Fenati: leer ausgegangen

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus
plus **30 €-Gutschein GRATIS** dazu!

14%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70112 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertriebs- und Marketing: Bettina und Inka, Druck: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsetz), Christina Dolmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509425
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.)
inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk,
den Gutschein meiner Wahl**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat
reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-
Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-
Identifikationsnummer DE7ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen.
Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften
einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem
Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten
Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,- € 2. JET, Wert: 30,- € 3. BestChoice, Wert: 30,- €
(nur in D und A bestellbar) (nur in D bestellbar)

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Northern Europe Cup

Siegen im Umfeld der Stars

Bei der fünften Runde des ADAC Northern Europe Cup (NEC) im Rahmenprogramm des Deutschland-GP auf dem Sachsenring gewann Dirk Geiger (14) die Standard-Klasse. Die GP-Klasse wurde eine Beute des ebenso jungen Schweizer Jason Dupasquier.

Nachdem der 3,671 km lange Kurs am Sonntag nach den GP-Läufen wieder abgetrocknet war, tröpfelte es kurz vor Rennstart des NEC am späten Nachmittag erneut. Doch die Strecke blieb größtenteils trocken.

Kiefer Racing räumte ab

Dirk Geiger hatte sich am Samstag die Pole-Position gesichert und fuhr dem Feld vom Start weg davon. Er siegte mit 6,987 Sekunden Vorsprung vor Toni Erhard (15), seinem Teamkollegen im Kiefer Racing Team. Dritter wurde nach hartem Kampf mit Erhard Philipp Freitag (19), der sich um nur 0,427 sec geschlagen geben musste. Sieger Geiger freute sich: «Ich habe von Anfang an gepusht. Das hat gut geklappt. Am Ende verwaltete ich meinen Vorsprung.» Mit seinem Sieg übernimmt Geiger die Meisterschaftsführung. Matthias Meggle (15), der als Spitzenreiter anreiste, stürzte im MotoGP



Jason Dupasquier (#50) führt das Feld der NEC-Piloten auf dem Sachsenring an

Rookies Cup und musste mit einer Armverletzung auf einen Start verzichten.

Dupasquier feiert ersten Sieg

In der GP-Klasse sicherte sich Jason Dupasquier den Sieg: «Dass mir dieser erste Sieg im Umfeld der MotoGP gelingt, macht es noch schöner», freute sich der Schweizer. Dupasquier liegt zur Saisonhalbezeit nur noch einen Punkt hinter dem Holländer Ernst Dubbink. Tim Georgi (16) ging in der Moto3-WM an den Start. ♦ ML

NORTHERN EUROPE CUP / Resultate

- Sachsenring (D): 17. Juli 2016
Moto3/Standard-Klasse: 1. Dirk Geiger (D); 2. Toni Erhard (D); 3. Philipp Freitag (D); 4. Simon Jespersen (DK); 5. Kevin Orgis (D); 6. Oliver König (CZ); 7. Dan Jones (GB); 8. Leon Czichos (D); 9. Sasha De Vits (B); 10. Tj Toms (GB); 11. Marie Mende (D); 12. Lukas Falck (DK); 13. Shane Faber (GB); 14. Lotte Uhre (DK); 15. Patrick Eckert (D), alle Honda
Moto3/GP-Klasse: 1. Jason Dupasquier (CH), KTM; 2. William Svård (S), Honda; 3. Johanna Innerfors (S), Honda
Cup-Stand Standard-Klasse (nach 5 von 10 Läufen): 1. Geiger, 85 Punkte; 2. Meggle 81; 3. König 76
Cup-Stand GP-Klasse (nach 5 von 10 Läufen): 1. Dubbink, 78 Punkte; 2. Dupasquier 77; 3. Tim Georgi (D) 75

Nächstes Rennen: 26.–28. August, im Rahmen der Speedweek Oschersleben (D)
 Internet: www.adac-motorsport.de

NACHRICHTEN

Jähniig siegt auf dem Sachsenring

ADAC Junior Cup Die Piloten des ADAC Junior Cup powered by KTM bestritten im Rahmen des Grand Prix auf dem Sachsenring ihr drittes Rennen 2016. Jan-Ole Jähniig (15), nur ein paar Kilometer vom Sachsenring zu Hause, entschied das Heimrennen für sich. Dominic Kaßner (15) führte 11 der 15 Runden, dann stürzte Jähniig heran und gewann mit 0,378 sec Vorsprung vor Kaßner. Mate Laczko (14, H) sicherte sich Rang 3 und landete zum 2. Mal 2016 auf dem Podium. In der Gesamtwertung führt Kaßner mit 54 Punkten vor Jähniig (51 Punkte).

Name verpflichtet: Rossi auf Zeitenjagd

IDM Superstock 1000 Wilbers-BMW-Junior Colin Rossi bekam für die Rennen in Zolder von seinem Ausbildungsbetrieb keinen Urlaub. Der Schweizer reiste erst zum letzten Qualifying an. Bei 51 Fahreranmeldungen und einer Streckenhomologation für 41 Fahrer schien es unmöglich, sich als Klassen-Neuling zu qualifizieren. Der 18-jährige Rossi schaffte es trotzdem und holte in den Rennen sogar noch zwei Punkte. ♦ ML/AWI

IDM Superstock 1000

Der Meister und sein Schüler



Hatte sich seinen Einstand erfolgreicher vorgestellt: Gardner jr.

Remy Gardner, der 18-jährige Sohn des ehemaligen 500-ccm-Weltmeisters Wayne Gardner, gab in Zolder sein IDM-Debüt. Mit vier Stürzen in zwei Rennen musste der Australier Lehrgeld bezahlen.

Inzwischen steht fest: Gardner Junior wird auch am Monatsende in Schleiz für Yamaha MGM an den Start gehen. Sein Betreuer Martin Wimmer hat den Deal längst eingefädelt. Zuerst war der Einsatz im Yamaha R6-Cup im Gespräch.

Der vierfache Deutsche Meister, dreifache Grand-Prix-Sieger und ehemalige MZ-Inhaber ist aber auch vom Talent seines Schützlings in der größeren Klasse überzeugt: «Bei seinem dritten Moto2-Rennen überhaupt hatte er schon den ersten WM-Punkt geholt.»

Wimmer kümmert sich um Remy, wenn Wayne Gardner nicht kann. Einen Vertrag hat der geschäftlich schon mehrmals auf die Nase gefallene Wimmer aber nicht. ♦ AWI

IDM Superstock 1000

Gelbe Flagge erhitzt Gemüter

Von ANKE WIECZOREK

So hatte sich Luca Grünwald die vergangene IDM-Runde in Zolder nicht vorgestellt. Aus einem Ein-Punkt-Vorsprung wurde ein 29-Punkte-Rückstand in der Tabelle.

Der Niederländer Danny de Boer führt jetzt. Den Sturz im ersten Lauf musste Grünwald auf die eigene Kappe nehmen. Aber die Entscheidung im zweiten Lauf stinkt dem Team Freudenberg gewaltig. Eingangs der letzten Runde wurde von einem Streckenposten die gelbe Flagge geschwenkt: Gefahr und Überholverbot! Grünwald verzögerte von 230 km/h aus länger als sonst in die Schikane hinein und konnte das Motorrad nicht wie gewohnt umlegen. Dafür zog de Boer durch und überholte ihn trotz Gelbphase. Das Team Freudenberg ließ die Angelegenheit analysieren, doch dem Einspruch des Teams, dass es sich bei de Boer um ein nicht regelkonformes Überholmanöver

handelte, wurde nicht stattgegeben. Teamchef Carsten Freudenberg: «Es ist ärgerlich, wenn auf diese Art und Weise Rennen entschieden werden und der Rennleiter unverständliche Argumente bringt. Von einem Protest haben wir jedoch abgesehen.» Grünwald meint: «Das Thema gelbe Flagge ist frustrierend für mich. Keiner von uns wusste, was in der Kurve los ist. Entsprechend der Regeln habe ich mich für die Sicherheit im normalen Maß entschieden. Ich war in dieser Runde eine Sekunde langsamer. In den Augen der Rennleitung war das zu viel Sicherheit.» ♦



Schaut nach vorne: Grünwald

KOMPAKT

»» **IDM Superstock 600** Der Finne Tatu Lauslehto will endgültig Schluss machen und nicht länger die Vertretung des verletzten Australiers Kane Burns sein. Deshalb ist am Monatsende auf dem Schleizer Dreieck ein neuer Mann an Bord: Eemeli Lahti, 19 Jahre, ebenfalls Finne. Der Kontakt zwischen dem Team Suzuki Stoneline Mayer und dem Teenager kam über Lauslehto zustande. Er wird seinen Landsmann an der Strecke betreuen. Lahti war Schüler in der Ajo Motorsport Academy, kennt die Superstock-EM und auch die Suzuki GSX-R 600.

»» **IDM Superstock 1000** Marco Nekvasil hat an den Folgen seines Sturzes in Zolder zu knabbern. Nekvasil hat Verletzungen an beiden Beinen. Eine Platte und Schrauben fixieren jetzt das Innenleben. Statt Renntermine gibt es jetzt erst einmal sechs Wochen Liegegips. ♦ AWI

ADAC MX Masters Tensfeld

Kullas neuer Masters-Leader

Von THOMAS SCHIFFNER

Die GP-Piloten Arminas Jasikonis und Kevin Strijbos gewannen die Masters-Läufe in Tensfeld. Doch nach einem Leistungseinbruch von Dennis Ullrich ist der Finne Harri Kullas neuer Tabellenführer.

Nach den Einbrüchen bei den letzten beiden Rennen (Abbruch in Aichwald wegen Regens, in Bielstein wegen des Delinca-Unfalls) herrschte bei der sechsten Masters-Veranstaltung im schleswig-holsteinischen Tensfeld endlich wieder «Normalität». Nach spannenden Qualifikationsläufen am Samstag wurde den knapp 10 000 Wochenendbesuchern auch am Renntag ein nervenaufreibendes Event geboten. Vor allem der 19-jährige Däne Thomas Kjer Olsen profitierte auf der 1850 Meter langen Tiefsandstrecke mit der Husqvarna von seiner Erfahrung als Sand-Spezialist. Mit zwei zweiten

Plätzen freute er sich über den Tagessieg und ließ sich vom zweitplatzierten Suzuki-World-GP-Fahrer Kevin Strijbos und dem Tagesdritten, Strijbos' litauischem Teamkollegen Arminas Jasikonis, gebührend mit Champagner besprühen. «Hier sind unheimlich viele große Namen an den Start gegangen, und auch die Strecke war schwer zu fahren. Daher bin ich natürlich total stolz, dass ich hier so

punkten und meinen zweiten Tagessieg in dieser Saison einheimen konnte», freute sich der Fahrer des Bodo Schmidt Teams, bereits beim Saisonauftakt in Fürstlich Drehna Tagesieger. Der 18-jährige Jasikonis wird bei Suzuki World den verletzten Ben Townley im MXGP ersetzen.

Der Schweizer MX2-Suzuki-Pilot Jeremy Seewer, in Bielstein im einzigen Lauf als Zweiter ge-

wertet, verfehlte mit den Plätzen 4 und 7 diesmal das Podium.

Nur Platz 9 für Dennis Ullrich

Für Sarholz-KTM-Pilot Dennis Ullrich endete der Sonntag in Tensfeld weniger zufriedenstellend. Der 22-Jährige konnte auf der Tiefsandstrecke nicht an seine bisherigen Saison-Erfolge anknüpfen und verlor mit Gesamtplatz 9 die Führung an seinen finnischen Teamkolle-

gen Harri Kullas. Die Läufe des MX-Youngster-Cups wurden vom spanischen KTM-Fahrer Jorge Prado und dem Niederländer Bas Vaessen dominiert. Wegen eines Ausrutschers in der ersten Kurve von Lauf 2 musste sich Vaessen im Tagesergebnis hinter dem erst 15-jährigen Prado einreihen.

Im Junior-Cup wurde der Este Meico Vettik vom Mefo Sport Team Gesamtsieger. ♦



Suzuki-GP-Pilot Kevin Strijbos gewann den zweiten Masters-Lauf

ADAC MX MASTERS / Resultate

Tensfeld (D): 5. Lauf; Wetter: bewölkt/trocken, 18 Grad.

1. Lauf: 1. Arminas Jasikonis (LT/Kawasaki), 18 Runden in 35:36,323 min; 2. Thomas Kjer Olsen (DK/Husqvarna), 4,796 sec zurück; 3. Harri Kullas (FIN/KTM); 4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 6. Jens Gettemann (B/KTM); 7. Davy Pootjes (NL/KTM); 8. Dennis Ullrich (D/KTM); 9. Christian Brockel (D/KTM); 10. Lars van Berkel (NL/Husqvarna);
2. Lauf: 1. Strijbos, 18 Runden in 36:21,558 min; 2. Kjer Olsen, 6,307 sec zurück; 3. Pootjes, 10,001 sec zurück; 4. Kullas; 5. Jasikonis; 6. Brockel; 7. Seewer; 8. Ullrich; 9. Gettemann; 10. Kevin Fors (B/Honda); 11. van Berkel; 12. Tim Koch (D/Suzuki)
Stand nach 8 von 14 Läufen: 1. Kullas, 152 Punkte; 2. Ullrich 146; 3. Kjer Olsen 146; 4. Jasikonis 117; 5. Dominique Thury (D/KTM), 93; 6. Brockel 90; 7. Angus Heidecke (D/KTM), 80; 8. Stender, 69; 9. Seewer 54; 10. Jeremy Delinca (B/Honda), 53

Nächster Lauf: 21. August, Gaildorf (D)
Internet: www.adac-mx-masters.de

US-Motocross Millville

Ken Roczens Nummer 6

Nach der Niederlage letzte Woche gegen Eli Tomac ließ Ken Roczen beim Spring Creek National keinen Zweifel über seine Meisterschaftsambitionen: Doppelsieg über KTM-Pilot Marvin Musquin.

Beim achten Nationals-Rennen in Millville/Minnesota hieß der Tagessieger zum sechsten Mal Ken Roczen. Der deutsche RGH-Suzuki-Pilot konnte zudem zum fünften Mal beide Läufe gewinnen. Da der Meisterschaftszweite Eli Tomac, in der Vorwoche Doppelsieger in Southwick, hinter KTM-Factory-Pilot Marvin Musquin nur Dritter wurde, baute Roczen seine Tabellenführung auf einen beruhigenden Vorsprung von 55 Punkten auf Kawasaki-Mann Tomac aus.

Das Feld deklassiert

In Lauf 1 startete «KenRoc» erstmals in dieser Saison von der Pole-Position, und obwohl Justin Barcia den Holeshoot vor Tomac gewann, war der Thüringer bald an Barcia vorbei und nutzte den ersten Fehler von Tomac, um dem Feld davonzustürmen. Musquin, der immer besser zu recht kommt, war in Schlagdistanz zu Tomac und fuhr hinter dem Mann aus Colorado aufs Podium. In Lauf 2 kollidierte Roczen in der Startphase mit Trey

Canard und musste vom Mittelfeld aus die Jagd aufnehmen. Der 22-Jährige pflügte durchs Feld, ließ seine Gegner links und rechts liegen und hatte nach we-

nigen Runden nur noch Musquin vor sich, den er im Ziel um 28 Sekunden distanziert hatte. Der Franzose wurde mit P2 Tageszweiter vor Tomac. ♦ TS

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Millville (USA): 16. Juli 2016, 8. Lauf.

450 ccm, Gesamt: 1. Ken Roczen (D/Suzuki) 1-1; 2. Marvin Musquin (F/KTM) 3-2; 3. Eli Tomac (USA/Kawasaki) 2-3; 4. Christophe Pourcel (F/Husqvarna) 5-4; 5. Justin Barcia (USA/Yamaha) 4-5; 6. Trey Canard (USA/Honda) 6-6; 7. Andrew Short (USA/KTM) 11-11; 8. Benny Bloss (USA/KTM) 7-10; 9. Justin Brayton (USA/KTM) 9-9; 10. Phil Nicoletti (USA/Yamaha) 14-7; 11. Dean Wilson (GB/KTM) 11-11; 12. Fredrik Noren (S/Honda) 13-12; 13. Jesse Wentland (USA/Honda) 12-14; 14. Kyle Chisholm (USA/Honda) 17-13; 15. James Stewart (USA/Suzuki) 10-35; 16. Cole Martinez (USA/Yamaha) 20-15; 17. Zack Williams (USA/Yamaha) 19-16; 18. Tyler Bowers (USA/Kawasaki) 18-17; 19. Noah McConahy (USA/Husqvarna) 15-20; 20. Ben LaMay (USA/Yamaha) 16-37

Stand nach 8 von 12 Läufen: 1. Roczen 387 Punkte; 2. Tomac 332; 3. Musquin 243; 4. Barcia 215; 5. Pourcel 202; 6. Tickle 171; 7. Cole Seely (USA/Honda) 151; 8. Brayton 144; 9. Bogle 136; 10. Ryan Dungey (USA/Honda) 131; 11. Canard 127; 12. Short 126; 13. Bloss 123; 14. Nicoletti 114; 15. Jason Anderson (USA/Husqvarna) 113; 16. Peick 99

Nächstes Rennen: 23. Juli, Washougal (USA)
Internet: www.mxsportsracing.com



Elfter Laufsieg: «KenRoc» fliegt dem Feld davon

Speedway-EM-Finale Güstrow

EM ohne Finallauf

Martin Vaculik gewann das erste EM-Finale. Kai Huckenbeck wurde Dritter. Der Finallauf wurde abgeblasen.

Genau zu Rennbeginn in Güstrow begann es zu nieseln – im Wechsel mit Schauern. Trotzdem waren gute Rennen zu sehen. Europameister Emil Sayfutdinov ging wie Niki Pedersen ohne Training ins Rennen und stürzte in seinem zweiten Heat – nur ein Punkt nach zwei Läufen! Ganz anders dagegen Krzysztof Kasprzak, der auch ohne Training nach vier Heats mit elf Punkten in Führung lag. In Lauf 18 schickte er Sayfutdinov in die Airfences und wurde disqualifiziert. Er und Martin Vaculik waren für das Fi-

nale qualifiziert. Ein tolles Rennen fuhr Kai Huckenbeck, der mit einem Punkt aus zwei Läufen begann. Es folgten zwei Laufsiege und ein zweiter Platz unter dem Jubel der 6000 Zuschauer. Damit durfte sich der Werlter als Erster den Startplatz im Race Off aussuchen. Hier siegte aber klar Janusz

Kolodziej vor Landsmann Przemyslaw Pawlicki. Huckenbeck als Dritter wäre eigentlich am Ende Fünfter gewesen. Zum Finale kam es aber nicht. Die Bahn war zu aufgeweicht, und man einigte sich auf Platzierungen vor dem Finale: Vaculik Sieger vor Kasprzak, Dritter Huckenbeck! Tobias Busch, als Reserve für Grigorij Laguta im Rennen, kam auf vier Punkte. ♦ WR



M. Vaculik

SPEEDWAY-EM / Resultate

Güstrow (D): 1. Finale, Bahnlänge: 298 m; Wetter: Regenschauer, 19 Grad.

**1. Martin Vaculik (SK), 12 Punkte; 2. Krzysztof Kasprzak (PL), 11; 3. Kai Huckenbeck (D), 9; 4. Janusz Kolodziej (PL), 9; 5. Przemyslaw Pawlicki (PL), 9; 5.; 6. Andrejs Lebedevs (LV), 8; 7. Antonio Lindback (S), 8; 8. Václav Milič (CZ), 8; 9. Emil Sayfutdinov (RUS), 8; 10. Leon Madsen (DK), 7; 11. Hans Andersen (DK), 7; 12. Nicki Pedersen (DK), 7; 13. Anders Thomsen (DK), 6; 14. Peter Ljung (S), 5; 15. Tobias Busch (D), 4; 16. Nicolas Covatti (I), 1; 17. Tobias Kroner (D), 1
Stand nach 1 von 4 Rennen: 1. Vaculik 12; 2. Kasprzak 11; 3. Huckenbeck 9; 4. Kolodziej 9; 5. Pawlicki 9; 6. Lebedevs 8; 7. Lindback 8; 8. Milič 8; 9. Sayfutdinov 8; 10. Madsen 7; 11. Andersen 7; 12. Pedersen 7; 13. Thomsen 6; 14. Ljung 5; 15. Busch 4; 16. Covatti 1**

Nächster Lauf: 6. August, Daugavpils (LV)
Internet: www.speedwayeuro.com

Langbahn-Team-WM Marianske Lazne

Der zweite Schlag der Niederlande

Deutschland war schon fast aus dem Rennen, kam aber im letzten Moment noch einmal zurück. Doch Hollands Trio holte in Marienbad seinen zweiten WM-Titel.

Da WM-Leader Erik Riss an der Teilnahme kein Interesse hatte, musste Teammanager Josef Hückelmann zwischen Jörg Tebbe und Stephan Katt als drittem Mann entscheiden. Tebbe riss in Durchgang 3 der Zahnriemen;

Katt holte im zweiten Durchgang zwei Punkte.

Als Michael Härtel gegen Tschechien an dritter Stelle der Motor hochging und das Duell mit 7:8 verloren ging, hatte das Team Germany nach neun Läufen schon acht Punkte Rückstand auf Holland und war punktgleich mit den heimstarken Tschechen.

Gegen Holland herangekämpft

In Heat 12 kämpften sich die Deutschen gegen Holland mit

einem 10:5-Sieg heran, zumal Theo Pijper im nächsten Lauf gegen die Briten nach einem bösen Sturz leer ausging. Um Holland noch einzuholen, hätten die Deutschen gegen Frankreich im letzten Durchgang einen Maximumsieg benötigt, doch Mathieu Tresarrieu vermasselte ihnen das mit einem zweiten Platz. Tschechien gewann hinter Deutschland seine erste WM-Medaille dank eines starken Hynek Stichauer.

«Als Team haben wir sehr gut gearbeitet, aber wir hatten zwei Ausfälle heute, die uns zirka fünf Punkte und damit die Weltmeisterschaft kosteten», brachte es Martin Smolinski auf den Punkt. Die Niederlande wurden zum zweiten Mal nach 2013 Weltmeister: «Im Lauf gegen Tschechien hatte ich ein Getriebeproblem, was mich einige Punkte kostete», sagte Jannick de Jong, der jetzt alle internationalen Langbahn-Titel hält. ♦ TS



Michael Härtel vor Martin Smolinski, Jörg Tebbe (#8) verdeckt

LANGBAHN-TEAM-WELTMEISTERSCHAFT / Resultate

Marianske Lazne (CZ): Bahnlänge: 1000 m, Wetter: sonnig, 19 Grad.
 1. NIEDERLANDE 46 Punkte: Jannick de Jong 18, Theo Pijper 13; Dirk Fabrick 15, Romano Hummel 0; 2. DEUTSCHLAND 44 Punkte: Martin Smolinski 23, Jörg Tebbe 5, Michael Härtel 14, Stephan Katt 2; 3. TSchechien 42 Punkte: Josef Franc 18, Hynek Stichauer 18, Martin Malek 6, Michal Skurla 0; 4. GROSSBRITANNIEN 34 Punkte: Richard Hall 14, Glen Phillips 1, James Shanes 5, Andrew Appleton 14; 5. FINNLAND 31 Punkte: Aki-Pekka Mustonen 14, Jesse Mustonen 16, Aarni Heikkilä 0, Rene Lehtinen 1; 6. FRANKREICH 28 Punkte: Jérôme Lespinasse 1, Mathieu Tresarrieu 16, Dimitri Berge 8, Theo di Palma 3.

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

Enduro-WM Fabriano

Er ist wieder da

Beim ersten WM-Lauf hatte sich Ex-Weltmeister Christophe Nambotin erneut verletzt. Doch beim vorletzten Lauf im italienischen Fabriano meldete sich der Franzose eindrucksvoll zurück.

Selbst nach seinem Gesamtsieg beim Prolog zum Auftakt rechnete noch niemand mit dem KTM-Fahrer. Doch Nambotin erfuhr sich am ersten Tag fast fehlerlos nicht nur den ersten Platz in der E2-Klasse, sondern auch in der GP-Wertung. Damit war der Franzose der fünfte Fahrer, der in diesem Jahr die neue Overall-Wertung gewinnen konnte.

«Ich hatte am ersten Tag mein Maximum gegeben, deshalb war ich am zweiten Tag ein wenig erschöpft. In der letzten Runde hat mich die Kraft ver-

lassen, und ich bin auf Platz 4 zurückgefallen.»

Für Nambotin ist die Demonstration seines Könnens sehr wichtig, da sein KTM-Vertrag Ende des Jahres ausläuft, und mit dem kommenden Wechsel in die reine Enduro-GP-Klasse werden zukünftig weniger Werksfahrer benötigt.

Dabei hatte es zunächst so ausgesehen, als ob Nambotin zum Zünglein an der Waage würde: Matthew Phillips hatte die Möglichkeit, seinen WM-Titel in der E2-Klasse vor E3-Weltmeister Mathias Bellino schon vorzeitig zu sichern, doch Platz 2 am ersten Tag brachte ihm nicht genug Punktevorsprung ein. Am zweiten Tag setzte sich der Australier zunächst an die Spitze, bis er allerdings nach der Hälfte des Wettbewerbes mit

Motorschaden vorzeitig ausfiel. Zwar bleibt Phillips trotzdem sowohl in der E2-Klasse als

auch in der GP-Wertung in Führung – doch sein großer Vorsprung ist zunächst dahin. ♦ RP

ENDURO-WM / Resultate

Fabriano (I): 13. und 14. WM-Lauf; Wetter/Strecke: regnerisch bis sonnig/griffig.
Klasse E1, 1. Tag (17 Fahrer gestartet, 15 gewertet): 1. Eero Remes (FIN/TM), in 56:18,76 min; 2. Oscar Balletti (I/Honda), +1:37,65 min; 3. Alessandro Battig (I/Honda), +2:20,07 min; 4. Mikael Persson (S/Yamaha); – ferner: 13. Edward Hübner (D/Yamaha)
2. Tag (17 Fahrer gestartet, 15 gewertet): 1. Remes in 1:05.44,12 Std; 2. Watson, +33,26 sec; 3. Daniel McCanney (GB/Husqvarna), +1:04,80 min; 4. Pascal Rauchenecker (A/Husqvarna); 5. Battig; 6. Rudy Moroni (I/KTM); – ferner: 15. Hübner
Stand nach 14 Tagen: 1. Remes, 252 Punkte; 2. Watson 235; 3. D. McCanney 166; 4. Cervantes 140; 5. Rauchenecker 130; 6. Larrieu 127; – ferner: 11. Hübner 67
Klasse E2, 1. Tag (15 Fahrer gestartet, 15 gewertet): 1. Christophe Nambotin (F/KTM), in 55:36,66 min; 2. Matthew Phillips (AUS/Sherco), +4,60sec; 3. Mathias Bellino (F/Husqvarna), +34,30sec; 4. Loïc Larrieu (F/Yamaha); 5. Taylor Robert (USA/KTM); – ferner: 10. Marco Neubert (D/KTM); 13. Bernhard Schöpf (A/KTM)
2. Tag (15 Fahrer gestartet, 14 gewertet): 1. Larrieu, in 1:06.00,10 Std; 2. Bellino, +1,49 sec; 3. Alex Salvini (I/Beta), +15,18 sec; 4. Nambotin; – ferner: 9. Schöpf; 10. Neubert
Stand: 1. Phillips, 234 Punkte; 2. Bellino 216; 3. Larrieu 198; 4. Robert 188; – ferner: 14. Neubert 12; 16. Schöpf 10
Klasse E3, 1. Tag (14 Fahrer gestartet, 13 gewertet): 1. Steve Holcombe (GB/Beta), in 56:10,84 min; 2. Manuel Monni (I/TM), +29,70 sec; 3. Johnny Aubert (F/Beta), +1:22,30 min; 4. Thomas Oldrati (I/Husqvarna); – ferner: 13. Nico Rambow (D/KTM)
2. Tag (13 Fahrer gestartet, 13 gewertet): 1. Holcombe, in 1:05.23,69 Std.; 2. Aubert, +52,52 sec; 3. Monni, +57,51 sec; 4. Jaume Betriu (E/KTM); – ferner: 13. Rambow
Stand: 1. Holcombe, 244 Punkte; 2. Aubert 227; 3. Monni 195; 4. Basset 191
Klasse EnduroGP, 1. Tag (46 Fahrer gestartet, 43 gewertet): 1. Nambotin, in 56:36,66 min; 2. Phillips, +4,60 sec; 3. Holcombe, +34,18 sec; 4. Bellino; 5. Remes; 6. Monni; 7. Larrieu; 8. Robert; – ferner: 33. Neubert; 34. Hübner; 39. Schöpf; 44. Rambow
2. Tag (45 Fahrer gestartet, 42 gewertet): 1. Holcombe in 1:05.23,69 Std; 2. Remes, +20,43 sec; 3. Larrieu, +36,41 sec; 4. Bellino; 5. Salvini; 6. Aubert; – ferner: 14. Rauchenecker; 35. Schöpf; 36. Hübner; 37. Neubert
Stand: 1. Phillips, 198 Punkte; 2. Holcombe 183; 3. Remes 181; 4. Bellino 172; 5. Watson 151; 6. Larrieu 135; 7. Aubert 129; 8. Robert 123; – ferner: 18. Rauchenecker 18

Nächster Lauf: 10./11. September, Cahors (F)
 Internet: www.endurogp.org



Eindrucksvolles Comeback: Christophe Nambotin

NACHRICHTEN

Erster GP-Sieg für Marc-Reiner Schmidt

Supersmoto-WM In Posen (PL) konnte der 20-jährige Marc-Reiner Schmidt seinen ersten GP-Sieg realisieren. In Lauf 1 blieb der Friedrichshafener knapp hinter Weltmeister Thomas Chareyre, aber vor dem Österreicher Lukas Höllbacher. Im zweiten Lauf fiel Chareyre durch einen Fehler auf P6 zurück; Pavel Kejmar erhielt eine Stop-and-go-Strafe, und TM-Pilot Schmidt übernahm Platz 1. Höllbacher wurde Zweiter. In der WM liegt Schmidt nur noch 14 Punkte hinter Leader Chareyre zurück.

Teutschenthal wirft das Handtuch

Motocross-WM Der MSC Teutschenthal wird 2017 keinen GP-Lauf durchführen. Zur Begründung gab der Nationalcross-Veranstalter an, dass der stete Zuschauerrückgang (28.000 Besucher 2016) bei steigenden Kosten und immer neuen Auflagen durch Promoter Youthstream die Existenz des Vereins gefährdeten. Rennleiter Kosbahn: «Wir haben nicht mehr das Gefühl, in einer Partnerschaft auf Augenhöhe zu agieren.»



Andreas Kosbahn

Doppelsieg für Claas auf Zweitakter

Supersmoto-DM Beim vierten DM-Lauf in Schaafeeim konnte Markus Claas in Abwesenheit seines Teamkollegen Lukas Höllbacher, der bei der WM startete, beide Läufe gewinnen. Der Wormser setzte einen Husqvarna-Zweitakter ein.

Toni Bou in Richtung Titel Nummer 10

Trial-WM Mit den Siegen Nr. 9 und 10 in Tong (GB) steht Toni Bou vor dem WM-Finale in Italien vor seinem zehnten Titel. Am Samstag erreichte James Dabill beim Heimrennen mit Platz 2 seinen besten Erfolg. Am zweiten Tag wurde Adam Raga Zweiter. Franz Kadlec kam auf die Plätze 8 und 10. ♦ TS/RP

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



RS4 Avant quattro Audi exklusive, EZ 12/2013, 46.300 km, 331 kW (450 PS), Werks-Sonderlackierung tiefgrün perl, 24 Sonderausstattungen, neue Inspektion, Nichtraucher, unfallfrei, 64.500,- € (MwSt. ausweisbar) Classic Cars Dornstetten GmbH, Freudenstädter Straße 28732, 72280 Dornstetten, Tel. 07443-1734704, www.classic-cars-dornstetten.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33871

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

Abt Sportsline



Abt Golf R 310 PS, EZ 04/2010, 64000 km, 1. Hd., Rising Blue-Met., 4WD, 8xLM, Leder, gr.Navi, A/C, Xenon, Scheckh, unfallfrei, gepfl., VB 23.500,- € 0179/9016288, golfR@um30.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33871

Bentley

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

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cobra

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

Ferrari

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

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

Jaguar

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

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

Jeep

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

Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2015, 110 ccm, 5 kW (7 PS), rot, 2800,- €. Tel. +49(0)176/43433368

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

Lexus



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Auto Lackas GmbH. 0281/95295-55, www.lackas.de H

Lotus



Lotus Elan Plus 2, 1972, 112000 mls, Zustand 2, H-Kz., RHD, 17.800,- € von Privat. Tel. 02204/54188

Maserati

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

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

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

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



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

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

VANSPO RTS.D E F

BY HARTMANN-TUNING



EINZELSTÜCK mit V8-Sound! „MetroLINE“ - HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2014, ca. 10000 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Vollleder schwarz + Sportlenkrad Nappa-Alcantara, Sportfedersatz, Alu-Sportradsatz MILO mit Bereifung 225/40 R18, Chiptuning, Klima und vieles mehr... Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb. 119 g/km, CO2-Effizienz A. 29.900,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.D E F by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33843

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



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

DB 190E 2,5 16V EVO 2, Serien Nr. 013, zu verkaufen. Angebote unter: Chiffre MA31/1121391

Mini

Kompressor für Mini Cooper S zu verkaufen. Tel. 0176/40142881

Porsche

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

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

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



911 GT3 Clubsport Chrono LED Lift-system, EZ 02/2015, 4205 km, 350 kW (476 PS), Navi, Soundpagage, Klima, Xenon, 20" GT3-Räder, 169.790,- € (MwSt.awb.) Graf Hardenberg Sportwagen GmbH, Otto-Hahn-Straße 3, 77652 Offenburg, Tel.0781-9202-996, www.porsche-offenburg.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33823

Porsche Cayenne S, EZ 3.2005, schwarz, Lederhell, 162000km-Langstrecke, Panoramadach, sehr guter Zustand, 10.900,- €. Tel. 07231/680550



911 GTS, EZ 10/2011, 4500 km, 300 kW (408 PS), rot, Klima, 89.000,- €. Tel. +49173/3414804, frank.sihn@wisi.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33902



997 GT 3 Cup revidiert, Aufleger & Equipment auf Anfrage. Stäbler Rennsport GmbH, Steingartenstr. 21, 70794 Filderstadt, Tel. 0178-7341255 H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

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

BELL
Rennfahrerhelme - Ihr Lieferant und Importeur
Service & Vertrieb
CORSE
e-mail: info@bsa-corse.de

Beratung - Verkauf - Service
Direkt vom Importeur
BELL HELMETS
Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

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

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
RENNSITZE
RECARO
OMP
Beratung • Verkauf • Service
ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 - www.isa-racing.de

www.Rennsportshop.com

Rennttransporter



Rennttransporter, Alu oder Plane, 100 km/h, Sondermaße + v. Extras mögl. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de H

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.de H

VW

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

MOTORSPORT aktuell

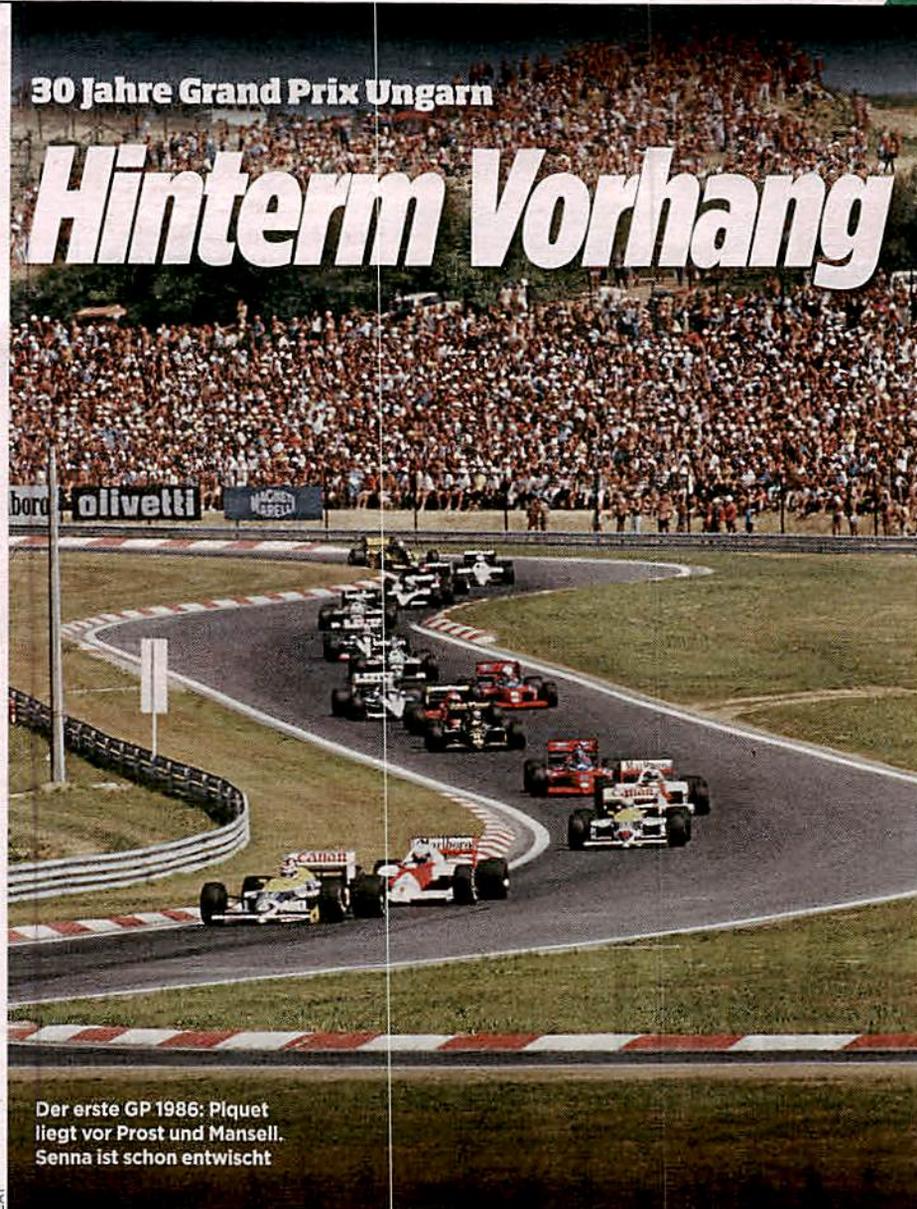
Jetzt online abonnieren!

- **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
- **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

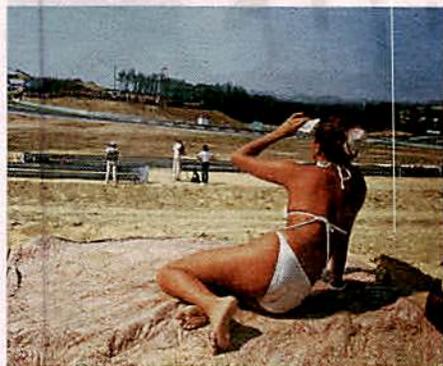
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl! www.motorsport-aktuell.com/abo

30 Jahre Grand Prix Ungarn

Hinterm Vorhang



Der erste GP 1986: Piquet liegt vor Prost und Mansell. Senna ist schon entwischt



Der Hungaroring ist wirklich sehr schön gelegen



Cooler Idee bei Zakspeed: Statt West gab's East



Senna gegen Piquet: Das Duell der beiden Brasilianer entzückte bei der Premiere 200 000 Fans

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Vor 30 Jahren fand in Ungarn der erste Ostblock-Grand-Prix statt. Das Rennen hinterm Eisernen Vorhang schrieb Geschichte. Wir schauen auf die erste Ausgabe 1986 zurück.

Die Formel 1 im roten Bereich. Eine Formulierung, die durchaus auch auf die heutige Zeit trifft. Aber hier geht es um 1986 – und den ersten WM-Lauf im (ehemaligen) Ostblock. Genau er gesagt in Mogyoród.

Die Idee hinter einem Ostblock-GP hatte Bernie Ecclestone. Nachdem sich der FI-Boss zuvor in Russland und Polen einen Korb geholt hatte, sah es eine Zeit lang nicht danach aus, als dass der GP-Zirkus hinterm Eisernen Vorhang auftreten würde. Doch dann kam Tamás Rohonyi, ein in Brasilien lebender Emigrant, der für Ecclestones FOCA an den Rennen in Brasilien, Portugal und

GP längst ins Herz geschlossen. Und rasch war auch ein geeignetes Terrain für eine Strecke außerhalb Budapests gefunden.

Dem ersten Grand Prix hinter dem Eisernen Vorhang stand nichts mehr im Weg. Zumindest nichts, was Ecclestone mit ein paar Scheinchen nicht hätte begleichen können. Denn allein bei der Terrainverschiebung verkalkulierte man sich leicht. Statt 200 000 Kubikmetern Erde mussten plötzlich 600 000 verschoben werden. Und auch bei der Anzahl der Kurven stimmte die Planung nicht mehr. Statt 17 Richtungswechseln zählte der Hungaroring plötzlich 19 Ecken. Der Grund: In Turn 3 stieß man auf eine Quelle. Diese wurde mit einer Schikane umfahren. Weil diese aber nicht sehr flüssig war, drohte Ecclestone mit dem Abzug des GP. Also hat man 1989 das Grundwasser an dieser Stelle abgeleitet und den ursprünglich geplanten Streckenverlauf hergestellt.



«Wir haben einen Vertrag mit Ungarn bis 2021.»

BERNIE ECCLESTONE

den USA mitarbeitete, ins Spiel. Er war es, der Ecclestone mit einem FI-Rennen in Ungarn köderte. Und Mister E. biss an.

Wunsch eines Stadtrennens

Doch bevor die Bagger 20 Kilometer nordöstlich der Hauptstadt auffuhren, hatte Ecclestone zwei andere Austragungsorte in der Donaustadt ins Auge gefasst: Népliget, auch People's Park genannt, sowie Városliget – besser bekannt als City Park. An beiden Orten wurden schon Rennen ausgetragen. Népliget war 1936 nicht nur Schauplatz des ungarischen Grand Prix, den Tazio Nuvolari vor Bernd Rosemeyer gewann. In den frühen 70ern kurvte dort auch Niki Lauda in einem Formel V herum.

Im City Park war 1964 die europäische Tourenwagenmeisterschaft zu Gast. Der Sieger hieß Hubert Hane (BMW 1800 T1). Viel wichtiger aber war bei diesem Event ein anderes Ereignis: Ken Tyrrell wurde bei diesem Rennen auf einen gewissen Jacky Ickx aufmerksam. Es war der Beginn einer großen Rennsport-Karriere.

Zurück zu Ecclestone. Dessen Wunsch, im Stadtzentrum zu fahren, wurde durch ein klares «Nem» der Stadtverwaltung verhindert. Doch die Ungarn hatten die Idee eines eigenen

Entworfen hatte die Rennstrecke ein Architekt, der zuvor noch nie ein FI-Rennen gesehen hatte: István Papp. Der «Ur-Tilke» hatte bis dahin nur Autobahnen gebaut. Die Idee einer Rennstrecke aber schon ein Jahr vor Baubeginn auf eine Stoffserviette skizziert.

Der Bau der heute 4,381 Kilometer langen Piste dauerte nur sieben Monate. Auf Wunsch von FOCA und FISA sollte die Strecke den Charakter eines Mini-Monacos haben. Das führte dazu, dass der Hungaroring lange Zeit das Image einer Rennstrecke hatte, auf der man kaum überholen konnte. Heute ist das durch die verlängerte Start- und Zielgerade und den Einsatz von DRS kein Thema mehr. Und der GP ist fest verankert. «Wir haben einen Vertrag bis 2021», sagt Ecclestone.

Nelson Piquet erster Sieger

Den Sieg bei der Ostblock-Premiere trug Nelson Piquet vor 200 000 Fans davon. Und das nach einer heißen Schlacht mit Ayrton Senna. Das Duell hätte ausgeglichener nicht sein können. 40 der 76 Runden fuhr Piquet schneller als Senna, 36-mal war's umgekehrt. Den entscheidenden Vorteil verschaffte sich der Williams-Pilot beim Boxenstopp. Dort wurde er in 8,1 Sekunden abgefertigt. Die Lotus-Crew von Senna benötigte 11,1 Sekunden – Welten zu dem, was wir heute gewohnt sind.

Fast vergessen ist die beinahe schon heroische Fahrt von Gerhard Berger. Der Benetton-Kutscher nahm rundenlang ein unfreiwilliges Sitzbad im ätzenden Benzin. Sein Differenzialschaden in der 45. Runde kam jedenfalls zum richtigen Zeitpunkt. Andernfalls hätte Berbers Kehrseite wohl mehr als nur ein paar Salben in den Tagen danach benötigt... ♦

KTM Space Center: Futuristische Architektur außen und zielorientierter Aufbau innen sind die Kennzeichen der neuen KTM-Rennabteilung



KTM Motorsport

Das Traumhaus

Von IMRE PAULOVITS

Die Seele von KTM ist Racing. Nichts verdeutlicht dies besser als das neue Gebäude, das für die Rennsport-Abteilung des mittlerweile größten europäischen Motorradherstellers erbaut wurde.

Hinten auf dem riesigen Parkplatz stehen die bekannten Sattelzugmaschinen aus dem Grand-Prix-Fahrerlager, aber ansonsten könnte man meinen, dass man vor einem Gebäude für die Weltraumforschung steht. Die Edelstahl-Fassade mit ihren futuristischen Formen und avantgardistischer Funktionalität ist genauso zukunftsorientiert, wie es KTM derzeit mit seinem MotoGP-Projekt ist. Geht man erst einmal hinein, wird dieses zielgerichtete Streben nach ständiger Weiterentwicklung und Perfektionismus, verbunden mit

haarfein ausgetüftelter Logistik und Arbeitspsychologie, noch viel deutlicher.

Offene Zusammenarbeit

Noch sind keine Schilder montiert, auch steht in der großzügigen, zwei Stockwerke hohen Empfangshalle noch ein Baugerüst, von dem aus die Deckeninstallation montiert wird. Trotzdem ist bereits richtig Leben in diesem Prachtbau, das sich KTM-Visionär Stefan Pierer und Renndirektor Pit Beirer erträumt hatten, als sie sich für den letzten, ultimativen Schritt in den Motorsport, den kompletten Werkseinstieg in die MotoGP, entschieden haben.

Gleich hinter der Eingangshalle verrät eine zweifarbige Wand die gesamte Firmenphilosophie: Orange für KTM, Blau für Husqvarna führt Sie in einen gigantischen Rundgang, und gleich die erste Halle, die sich daraus eröffnet, lässt einen richtig stau-

nen. Dort sind MotoGP- und Motocross-Abteilung in einem offenen Raum unter einem Dach untergebracht. «So können die Techniker, die in den beiden Abteilungen arbeiten, gar nicht vermeiden, dass sie sich über den Weg laufen», erklärt Renndirektor Pit Beirer, der den Aufbau seines neuen Palastes vom ersten Spatenstich bis zum Einzug euphorisch und energisch begleitet hat. «Es sind alles Racer, die sich für die Technik interessieren, und so können sie auf diese Art auch richtig gut über Probleme miteinander diskutieren und gemeinsam neue Lösungen finden.»

Dem kann Mike Leitner, der seit seinem Amtsantritt vor anderthalb Jahren die gesamte Struktur des MotoGP-Projekts aufgebaut hat, nur zustimmen: «Ich finde das sehr gut», so der 53-jährige Österreicher. «Erstens bin ich ein riesengroßer Motocross-Fan, und es gefällt

mir sehr gut, dass man das Roadracing und den Motocross, die Rallye und die Enduro offen miteinander verbindet. Man hat Kontakt zu sehr vielen verschiedenen Leuten, und die Akzeptanz wächst natürlich von jeder Seite. Ich finde es sehr gut, dass der Austausch da ist. Für die Firma ist ja jede Sparte wichtig.»

Für die MotoGP wurde die Elektronikabteilung aufgebaut, die hinter einer Glaswand am Ende dieser Halle in klinisch reinen Laboratorien sitzt. Hier arbeiten 20 Leute, die primär für das MotoGP-Projekt angestellt worden sind, aber in Zukunft auch Akzente beim Einzug der komplexeren Elektronik in die anderen Motorsportarten setzen sollen.

Zwei hochbeinige Dakar-Laster stehen in der nächsten Halle, dann geht es zu den Motorrädern, die sie bei den Rallyes betreuen. Für jeden der Werks- und Kunden-Fahrer ist hier eine ei-

gene Arbeitsstation aufgebaut, räumlich offen zu den Kollegen von Husqvarna. Genauso geht es auch bei den Enduros weiter. Und auch die Motorenabteilung, die zwar für sich hinter einer geschlossenen Glaswand arbeitet, ist ein einziger, langer Raum, in dem alle Motoren – vom kleinen Motocross-Zweitakter bis zum MotoGP-V4 – aufgebaut werden, und wo alle Motorenbauer ständig mit allen Kollegen in direktem Kontakt stehen.

Der Rundgang verbindet die Abteilungen sternförmig um den Gebäudekern herum, wo Motorenprüfstände, Maschinen- und Schweiß-Werkstätten bei der Vorbereitung helfen. «Wir haben 6000 m² Grundfläche, 2000 m² Lager im zweiten Stock, und 800 m² Büros im Obergeschoss, also knapp 10000 m² Nutzfläche», verrät Beirer stolz. «Wir haben so die Optimale Situation, um jetzt richtig Gas zu geben.»



Zwei Marken unter einem Dach: Synergien von KTM und Husqvarna



In dieser Halle arbeiten vorn die MotoGP-, hinten die Motocross-WM-Techniker unter einem Dach



Große, helle Büros, schöne Aussicht: Hier der Arbeitsplatz von MotoGP-Chef Mike Leitner



Traditionspflege: Die Ex-Bikes von Kent, Kallio und Márquez

Aber nicht nur das Gebäude selbst, auch seine Nachbarschaft ist voll auf gegenseitige Zusammenarbeit ausgerichtet. Auf der Südseite liegt das WP-Werk gleich auf der anderen Seite der Straße, auf der Nordseite das KTM-Logistikzentrum. Im alten Motorsportgebäude hat seither die Marketing-Werkstatt ihren Platz gefunden. «Wir sind in den letzten Jahren nur deshalb so stark geworden, als Marke und im Sport, weil die Abteilungen vernetzt worden sind», erklärt Beirer. «Wir treffen uns wöchentlich mit der Entwicklungsabteilung, um alle Ideen aus der Serienentwicklung und der Rennsportentwicklung zu vermischen. Dadurch, dass wir nun direkte Nachbarn mit WP sind, die mit 550 Mitarbeitern die mittlerweile modernste Fahrwerksfabrik für Rennsport und Serienmotorräder sind, können wir über die Straße gehen und professionelle Hilfe in

Anspruch nehmen. Sie bauen ja nicht nur unsere Federelemente, sondern auch unsere gesamten Fahrwerke und unsere Kühler. Da haben wir eine Kompetenz, die wir abrufen können – und das macht uns stark. Durch das Vernetzen und den Austausch vermeiden wir auch, dass jeder separat seine eigenen Fehler macht. Das Ganze passiert also nicht zufällig, sondern mit geplanten Abläufen und Treffen.»

Keine Zurschaustellung

Bei der gestalterischen Attraktivität des neuen Motorsportbaus könnte man meinen, dass es KTM auch für Veranstaltungen und Seminare nutzen wird. Dies verneint Beirer aber entschieden. «Wir hatten zuvor ein wunderschönes Gebäude für KTM-Offroad und -Moto3. Dann kam die Marke Husqvarna dazu, dann das MotoGP-Thema, womit das Gebäude aus al-

len Nähten geplatzt ist. Nun haben wir optimale Arbeitsvoraussetzungen. Wir können bei der Hardware direkt am Material arbeiten, wir haben Elektronikabteilungen und Messstationen, die man für den gesamten Motorsport nutzen kann. Trotz eines Riesengebäudes haben wir kurze Wege für die jeweiligen Abteilungen und damit optimale Abläufe. Es ist ausschließlich für den Rennsport. Wir sind hier kein Showcase, und wir wollen uns auf die Arbeit konzentrieren. Wir stehen unter Druck, die Konkurrenz gibt überall Gas – und wir trauen uns mit dem MotoGP-Projekt selbst in eine stürmische See. Das Gebäude hat absolut nicht die Idee, etwas herzuzeigen oder große Veranstaltungen zu machen, sondern wir bilden hier die Basis für den weltweiten Werkssport. Das muss konzentriert, sauber und absolut professionell ablaufen.» ♦

NACHGEHAKT BEI Pit Beirer

(43/D) Der KTM-Rennleiter über das neue Motorsportgebäude und seine Bauphasen.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie viel Mann arbeiten jetzt im neuen Gebäude von KTM Motorsport? Wir sind jetzt hier im Gebäude 135 Leute, mit leichter Tendenz zu wachsen.

? Wie lange hat es gebraucht, das Gebäude hochzuziehen? Für die Idee und für die Planung ging schon einige Zeit ins Land. Aber der wirkliche Spatenstich war im Mai 2015, zum 1. Juli 2016 waren wir komplett eingezogen. Das war schon ein strammer Fahrplan für die Architekten und Handwer-

ker. Aber wie man weiß, ist Geduld nicht die Stärke einer Rennabteilung.

? Wann wird das Gebäude endgültig fertig sein? Meine Frau und meine Tochter fragen mich schon seit Monaten, wie lange wir noch brauchen, und ich sage seit Monaten, dass wir in vier Wochen fertig sind. Aber jetzt sind es nur noch Restarbeiten. Das Gebäude ist voll funktionsfähig, jeder hat seinen Arbeitsplatz. Jetzt könnte es noch bis Ende Juli brauchen, und dann sind wir wirklich in einem Traumgebäude für Motorsport.

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?



1979

JAN LAMMERS



2016

Er ist ein Tausendsassa. Und noch heute stülpt sich Jan Lammers eine Balclava über, wenn er die Gelegenheit dazu kriegt. Zuletzt am Red Bull Ring, als er in einem BMW M1 an der «Legenden-Parade» teilnahm. Jahrelang unterhielt Lammers sogar seinen eigenen Rennstall. Doch «Racing for Holland» hat ihn an den Rand des Ruins getrieben. «Ich habe in dieser Zeit viele Fehler gemacht», räumt der Lockenkopf ein. «Das hat mich Unsummen Geld gekostet. Ich habe mich jahrelang mit Banken und anderen Kreditgebern vor Gericht gestritten.»

Heute liegt diese angespannte Zeit «zum Glück» hinter ihm. Und der am 2. Juni 60 Jahre alt gewordene Lammers verdient mit Fernseh-Jobs gutes Geld. Die Nachfrage hat er nach eigenen Aussagen der Verstapen-Mania in den Niederlanden zu verdanken. «Seit Max Formel 1 fährt, ist in den Niederlanden der Bär los. Ich freue mich jetzt schon auf den Grand Prix in Spa. Das wird ein großes Fest.»

Lammers hat in seiner Karriere fast alles gefahren, was es zu fahren gibt. Von Formel 1 über Dakar und IndyCar bis BTCC. Selbst bei Grands Prix Masters war er dabei. Und 22 Mal trat er in Le Mans an. Dort feierte er 1988 auch seinen größten Triumph: den Sieg auf einem Jaguar XJR-9 mit Johnny Dumfries und Andy Wallace. «Das war eine gute Zeit damals», sagt Lammers. «Ich bin in der Langstrecken-WM gefahren, in den USA und in Japan. Ich hatte jedes Wochenende ein Rennen.»

In der Formel 1 hatte Lammers nie konkurrenzfähiges Material. Das beste Auto sei der ATS D4 von 1980 gewesen. In Long Beach qualifiziert er sich für die zweite Startreihe. Doch am Start erlitt die gelbe Flunder des Niederländers einen Antriebschaden. So bleibt Platz 9 beim GP Kanada 1979 das beste F1-Ergebnis. «Das war mit dem Samson Shadow», erinnert sich Jan. «Es war das schönste Auto. Aber du hast dich einfach nicht reinsetzen dürfen...»

Bis 1982 hielt sich Lammers in der Formel 1 über Wasser. Unfassbare zehn Jahre und 114 Tage später gab er ein Comeback – beim GP Japan im March von Karl Wendlinger. Leider erfolglos. Doch dieser Rekord ist wohl für die Ewigkeit. Im Jahr darauf kehrte Lammers sogar in die Formel 3000 zurück. Was beweist: Er hatte es mit dem Comeback ernst gemeint.

Heute fährt Lammers noch Rennen wie die 24h von Le Castellet – zuletzt mit Prinz Bernhard jr., Cousin von König Willem-Alexander. «Auch Le Mans Classic steht auf meiner Agenda. Eben alles, was Spaß macht», so Lammers. Mit seiner ersten Ehefrau hat Jan zwei Kinder. Tochter Sumaya (21) lebt in Orlando, Sohn Rayan (18) ist ein begnadeter Fußballer, der hofft, eines Tages in der englischen Premier League zu kicken. Mit Ehefrau 2, Marisha, hat Lammers einen 8-jährigen Buben – René. Der hat bisher keine Anstalten gemacht, im Motorsport Fuß zu fassen. «Aber das macht mir auch nichts aus!»

CHRISTIAN EICHENBERGER

Namen & Nachrichten

Bianchi: Ein Jahr danach

» Jules Bianchi Am vergangenen Sonntag (17. Juli) hat sich der Todestag von Jules Bianchi zum ersten Mal gejährt. Vater Philippe hatte sich kürzlich in einem Interview mit CNN zu Wort gemeldet. «Wenn ich ein Bild von ihm sehe, fange ich an zu weinen.» Die Eltern des 2014 in Suzuka verunglückten F1-Piloten haben rechtliche Schritte eingeleitet. Sie geben sich mit dem 396-Seiten-FIA-Dokument, in dem alles über den tragischen Unfall mit dem Bergungskran steht, nicht zufrieden. Vater Philippe sagt: «Für mich und meine Frau ist es nicht tragbar, dass es Leute gibt, die glauben, es sei seine Schuld gewesen.» Mit dem Abstand eines Jahres sagt Jules Dad aber auch: «Lieber ein Leben wie Jules: 25 Jahre auf der Überholspur. Als 80 Jahre alt zu werden und nichts erlebt zu haben.» Was im Übrigen vielen entgangen ist: Bianchi starb am 17. Juli 2015 – auf den Tag genau 20 Jahre nach Juan-Manuel Fangio.

» Alex Yoong Der ehemalige Minardi-Grand-Prix-Pilot (2001/2002) feiert morgen Mittwoch seinen 40. Geburtstag. Yoong fuhr zuletzt erfolgreich im Audi R8 LMS Cup (Meister 2014 und 2015).

» Tiago Monteiro Ebenfalls 40 und immer noch aktiv: Tiago Monteiro. Der Portugiese, zuletzt Laufsieger beim Heimspiel der WTCC in Vila Real, nimmt am Sonntag Gratulationen entgegen.

» Achim Warmbold Am vergangenen Sonntag feierte der ehemalige Rallye-Pilot seinen 75. Jahrestag. Der am 17. Juli 1941 geborene Deutsche zählte in den 70er-Jahren zu den weltbesten Rallyefahrern. Bei zweien seiner 27 WM-Starts stand er ganz oben – und zwar im Gründungsjahr der anfangs nur für Marken ausgeschriebenen Rallye-WM 1973. Zusammen mit dem heutigen FIA-Präsidenten Jean Todt als Copiloten gewann Warmbold im Fiat 124 Abarth Spider die Rallye Polen, wenige Monate später im Werks-BMW 2002ti die Alpenfahrt in Österreich. Nach diversen Einsätzen (Mazda 323 & RX 7) leitete er in der Gruppe-B-Zeit (1984–1986) das Mazda Rally Team Europe, bevor er sich nach Südfrankreich zurückzog und bei der Rallye Großbritannien im Jahr 2000 ein letztes Mal ins Lenkrad eines Toyota Corolla WRC griff – an seiner Seite sein Sohn Anthony Warmbold. ♦ CE/RK



Jules Bianchi (1989–2015)



Wird 40: Alex Yoong



Wurde 75: Warmbold sr.

LESERBRIEFE

Kein Spaß mehr

Zu «War das die Wende?»/F1 in Silverstone, MSA 30/2016

Für mich war das letzte Rennen die Wende, ja, aber dahin, die Formel 1 nicht mehr zu schauen. Die F1 wird immer lächerlicher, und bald bekommt der Zuschauer gar keine Aktion mehr zu sehen, bzw. versteht er die Ergebnisse und Strafen überhaupt nicht mehr.

Sebastian Vettel drängt Felipe Massa ab: Fünf-Sekunden-Strafe. Red Bull sagt Max Verstappen die Zeiten über Funk: keine Strafe. Mercedes sagt Nico Rosberg etwas wegen dem Getriebe: Zehn-Sekunden-Strafe. Dazu noch ein Start hinterm Safety Car, obwohl die Strecke befahrbar war. Liebe FIA, Charlie Whiting und Formel-1-Fahrgewerkschaft, der Kunde (Zuschauer) will Aktion sehen und kein stumpfes Hintereinanderher-Gefahre. Schafft den Funk und die Datenübertragung ab. Der Fahrer muss vom Start weg alleine bzw. mit Boxentafel zurechtkommen.

Und wenn sich zwei abdrängen bzw. ins Auto fahren und danach beide weiterfahren können, dann will der Fan das sehen. Aktion, Aktion, Aktion – und das gerne auch bei Regen! Ich werde dieses Jahr kein Rennen mehr schauen – und auch nicht mehr darüber lesen in der MSA, es macht keinen Spaß mehr. Frank Glockner, D-51371 Leverkusen

Geschenkter Sieg

Zu «War das die Wende?»/F1 in Silverstone, MSA 30/2016

Wer will das noch sehen? Bei diesen Bedingungen eine Einführungsrunde mehr – und dann ab die Post mit einem normalen Start. Das war doch wieder ein geschenkter Sieg für Lewis Hamilton (oder den Pole-Mann). Safety-Car-Start, vorne weg, Tempo bestimmen, Motorsport-Langeweile. Der Sieger ist am grünen Tisch schon ausgemacht. Danach noch am Ergebnis rumfeilen. Dafür 250 – oder mehr Euro – Eintritt bezahlen? Nein, Danke! Bei mir ist der Fernseher

aus – fährt alleine weiter. Formel 1 am Abgrund. Immer diese Eingriffe von außen... Nein, danke!

Joachim Mesletzky,
D-48529 Nordhorn

Endlose Bevorzugung

Zu «War das die Wende?»/F1 in Silverstone, MSA 30/2016

Schade, Formel 1, mir reicht's jetzt endgültig. Ich habe sie satt, diese endlose Bevorzugung des so grandios fahrenden Lewis Hamilton! Da sind mir die Sonntagnachmittage viel zu schade! Nico Rosberg, du wirst niemals bei Mercedes Weltmeister werden.

Peter Braune,
D-82399 Raisting

KONTAKT

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



Lammers über den Shadow 1979: «Schön, aber unfahrbar!»



TIPP DER REDAKTION



Brasilianer-Podium: Piquet (r.) und Senna bei Ungarn-Premiere

Premiere hinter dem «Vorhang» Dieses Wochenende gastiert die Formel 1 in Ungarn. Was heute so normal ist wie Mercedes-Siege, war vor 30 Jahren eine Sensation. Am 30. August 1986 machte die Formel-1-WM erstmals Halt an der Rennstrecke in Mogyoród nahe Budapest. Es war gleichzeitig der erste Grand Prix der Königsklasse in einem sogenannten Ostblockland, hinter dem «Eisernen Vorhang». Die Begeisterung war riesig: Um die 380000 Fans besuchten die F1 das ganze Wochenende über, 200000 kamen am Sonntag – obwohl Sieger Nelson Piquet und der aufstrebende Ayrton Senna die Konkurrenz um mindestens eine Runde distanzierten.

Youtube.com GP F1 Budapest 1986

TERMINE

AUTOMOBIL

| | | | |
|-----------|--|----|-----|
| 22./23.7. | Rallye, Rallye Weiz | OM | A |
| 23./24.7. | GP2/GP3, Budapest | | H |
| 25./24.7. | Formel V8 3.5, Silverstone | | GB |
| 23./24.7. | ADAC Formel 4, Spielberg | | A |
| 23./24.7. | ADAC GT Masters, Spielberg | | A |
| 23./24.7. | ADAC TCR Germany, Spielberg | | A |
| 23.7. | IMSA/Sportwagen, Lime Rock/Connecticut | | USA |
| 24.7. | Formel 1, Budapest | WM | H |
| 24.7. | WEC/Langstrecke, 6h Nürburgring | WM | D |
| 24.7. | NASCAR, Indianapolis/Indiana | | USA |
| 24.7. | Porsche Supercup, Budapest | | H |
| 24.7. | International GT Open, Silverstone | | GB |
| 24.7. | Super GT, Sugo | | J |

MOTORRAD

| | | | |
|-------|---------------------------------|----|-----|
| 23.7. | Speedway/Team, Vojens | WM | DK |
| 23.7. | Motocross, Washougal/Washington | | USA |
| 23.7. | Sandbahn, Werlte | | D |
| 24.7. | Motocross, Loket | WM | CZ |
| 24.7. | Grasbahn/Gespanne, Vries | EM | NL |
| 24.7. | Speedway/Team-Cup, Olching | | D |

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 19.7.

23.05 Formel Renault 2.0, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**
 23.30 ERC Inside: Magazin zur Rallye-EM, Rallye Estland, Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**

MITTWOCH, 20.7.

0.00 Formel-3-EM, Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**
 8.45 Formel Renault 2.0, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**
 9.00 Formel-3-EM, Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

FREITAG, 22.7.

9.55 Formel 1, Budapest (H), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
 13.30 Formel 1 – Inside: Magazin zum GP von Ungarn **N-TV**
 13.55 Formel 1, Budapest (H), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1, N-TV, ORF 1**
 18.30 Formel 1, Budapest (H), 1. und 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

SAMSTAG, 23.7.

8.00 Formel 1, Budapest (H), 1. und 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
 9.30 Formel 1 – Inside: Magazin zum GP von Ungarn **N-TV**
 10.55 Formel 1, Budapest (H), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
 13.00 ADAC GT Masters, Spielberg (A), 1. Rennen (live) **SPORT 1**
 13.00 Formel 1, Budapest (H), Freies Training (Zus.) **RTL**
 13.45 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (live) **RTL, ORF 1**
 13.50 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**
 13.55 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (live) **SRF INFO**
 14.00 Formel V8 3.5, Silverstone (GB), 1. Rennen (live) **SPORT 1+**
 14.30 ADAC Formel 4, Spielberg (A), 1. Rennen (live) **SPORT 1**
 15.30 ADAC TCR Masters, Spielberg (A), 1. Rennen (live) **SPORT 1**
 16.25 VLN, 56. ADAC Reinoldus, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 16.55 Rallye/DRM, Rallye Thüringen (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 17.25 Porsche Carrera Cup, Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 20.30, 23.15 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**

SONNTAG, 24.7.

9.45 ADAC Formel 4, Spielberg (A), 2. Rennen (live) **SPORT 1**
 10.30 ADAC TCR Masters, Spielberg (A), 2. Rennen (live) **SPORT 1**
 11.30 Porsche Supercup, Budapest (H), Rennen (live) **EUROSPORT 1**
 12.00 ADAC GT Masters, Spielberg (A), 2. Rennen (live) **SPORT 1**

12.15 Langstrecken-WM, 6 Stunden Nürburgring (D), Rennen (live) **MOTORSPORT TV**

12.45 Formel 1, Budapest (H), Vorberichte zum Rennen (live) **ORF 1**

13.00 Formel 1, Budapest (H), Vorberichte zum Rennen (live) **RTL, SKY SPORT 1**

13.25 Formel 1, Budapest (H), Vorberichte und Rennen (live) **ORF 1**

13.30 Formel 1, Budapest (H), Vorberichte und Rennen (live) **SRF 2**

13.35 ADAC Formel 4, Spielberg (A), 2. Rennen (live) **SPORT 1+**

13.55 Formel 1, Budapest (H), Rennen (live) **SKY SPORT 1**

14.00 Formel 1, Budapest (H), Rennen (live) **RTL**

14.15 Formel V8 3.5, Silverstone (GB), 2. Rennen (live) **SPORT 1+**

18.00 Langstrecken-WM, 6 Stunden Nürburgring (D), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

18.20 Formel 1, Budapest (H), Rennen (Zus.) **N-TV**

18.30 PS-Spezial: Der Audi TT Cup (Magazin) **N-TV**

20.30 NASCAR, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**

21.00, 23.00 Formel 1, Budapest (H), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

MONTAG, 25.7.

3.55 Formel 1, Budapest (H), Rennen (W) **ORF 1**

20.00 Formel 1, Budapest (H), Rennen (W) **SKY SPORT 1**

MOTORRAD

SAMSTAG, 23.7.

9.00 ADAC Motocross Masters, Tensfeld (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

19.10 Speedway-WM, Vojens (DK), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

SONNTAG, 24.7.

13.00 Motocross-WM/MX2, Loket (CZ), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

14.00 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

23.30 Motocross-WM/MX2, Loket (CZ), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

MONTAG, 25.7.

0.00, 8.00 Motocross-WM/MXGP2, Loket (CZ), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

7.30 Motocross-WM/MX2, Loket (CZ), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

19.00 Motocross-WM/MX2, Loket (CZ), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

19.30 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 5.-7. August: AvD Oldtimer Grand Prix, Nürburgring; 20. August: Rheydter Club für Motorsport DMV. Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



IM NÄCHSTEN HEFT/26.07.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Ungarn-GP
 WEC: 6h Nürburgring
MOTORRAD
 MotoGP: Nach Deutschland-GP

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur), Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten: Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schifflner
Freie Mitarbeiter: Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel, Georg Dobes, Martin Grahler, Michael Heinrich, Sven Kopf, Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenböcher, dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs, Nico Schneider, XPB, IAT, sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weiss, Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Mivie Rockenfeller
Grafik und Produktion: Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung: Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil: Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigeneitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigeneitung: Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online: Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1345
Auftragsmanagement: Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen: Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck: DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG, Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise: wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft: 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement: € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: € 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Ki-oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonnentenservice: Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88, Telefax 07 11-182 25 50, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 1471-8488

**MOTOR
SPORT
aktuell**

CHAMPIONS

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus **LEGO-Modell GRATIS** dazu!



1.

14%
PREISVORTEIL

GRATIS
für Sie zur Wahl

LEGO Speed Champions
Mit diesen Hybridsportwagen in der
LEGO-Version wird es rasant auf der
Rennstrecke! Inkl. Fahrer-Minifigur und
weiterem Zubehör. Maße: ca. 19 x 14 x 6 cm.
Wahlweise als Porsche 918 Spyder (1.)
oder LaFerrari (2.).



2.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registereintr. Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Niko Oerschiep (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509385

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.50 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52.50 €; CH: 74.50 SFr.) im Einzelkauf. **Das Geschenk meiner Wahl** erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

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

Als Geschenk wähle ich den **LEGO Speed Champion**: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Porsche 918 Spyder 2. LaFerrari

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

Datum _____ Unterschrift _____

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