

# MOTOR SPORT aktuell

r. 3.50 AZA 6010 Kriens



Langstrecken-WM

## Erster Saisonsieg für die Weltmeister

S. 17



MotoGP - KTM

## Superzeit bei Test – Wildcard fürs Finale

S. 23

**Formel 1: Hamilton nach Sieg über Rosberg beim GP Ungarn neuer WM-Leader**

# WM-Führung ade

Jeden  
Dienstag  
neu

Hamilton bleibt gnadenlos. Mit dem fünften Sieg in den letzten sechs Rennen hat der Weltmeister die WM-Führung erstmals in dieser Saison übernommen. Rosberg hat vor der Sommerpause noch eine Chance, die Führung zurückzuerobern: Am Wochenende in Hockenheim. **ab S. 4**



**motorsport-  
aktuell.com**

**BMW**  
WEC- und Formel-E-  
Einstieg 2018? S. 3

**MotoGP**  
Exklusiv-Interview  
mit Cal Crutchlow S. 24

**Panorama**  
Vor 40 Jahren: Lauda  
entrinnt dem Tod S. 34



32 9 77421848007

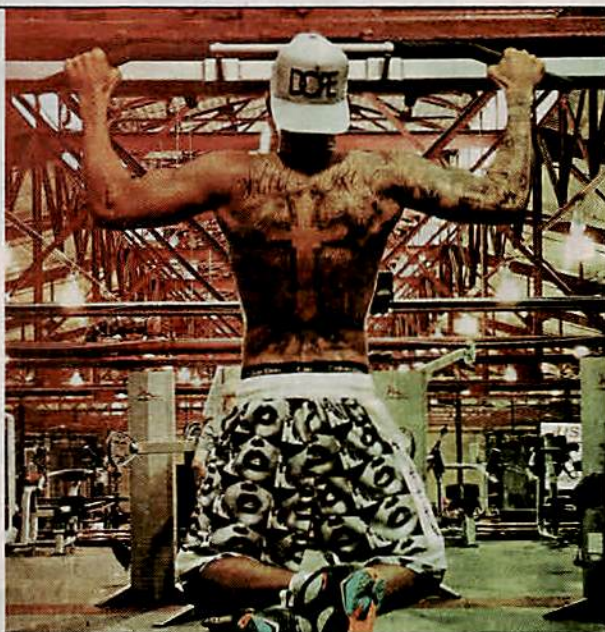
## LIEBE LESER!

Drei Marken haben vergangene Woche für Schlagzeilen gesorgt. Und damit meinen wir ausnahmsweise nicht Mercedes. Gut, die Silbernen haben in Ungarn erneut gewonnen (ab Seite 4). Aber wir wollen an dieser Stelle ein anderes Trio hervorheben: Sauber, BMW und KTM. Der Schweizer Rennstall hat nach monate-, ja jahrelangem Überlebenskampf endlich eine Lösung gefunden (Seite 6). Noch bleibt abzuwarten, wie schnell man einen Weg aus der Krise findet. Denn auch wenn die Finanzen gesichert sind: Geld allein macht nicht glücklich. Im Falle von BMW müssen sich die Fans auch noch in Geduld üben. Doch schon 2018 könnten die Bayern auf gleich zwei Hochzeiten tanzen: Langstrecken-WM und Formel E. Wir sagen Ihnen, was dran ist (Seite 3). Und dann ist da noch KTM. In MSA 31 haben wir Ihnen die neue Motorsportzentrale vorgestellt. Was dort geplant wird, wissen Sie zum Teil schon. Jetzt ist auch bekannt, dass man schon beim WM-Finale in Valencia mit einer Wildcard dabei sein wird (Seite 23). Wenn das keine guten Nachrichten sind!

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger

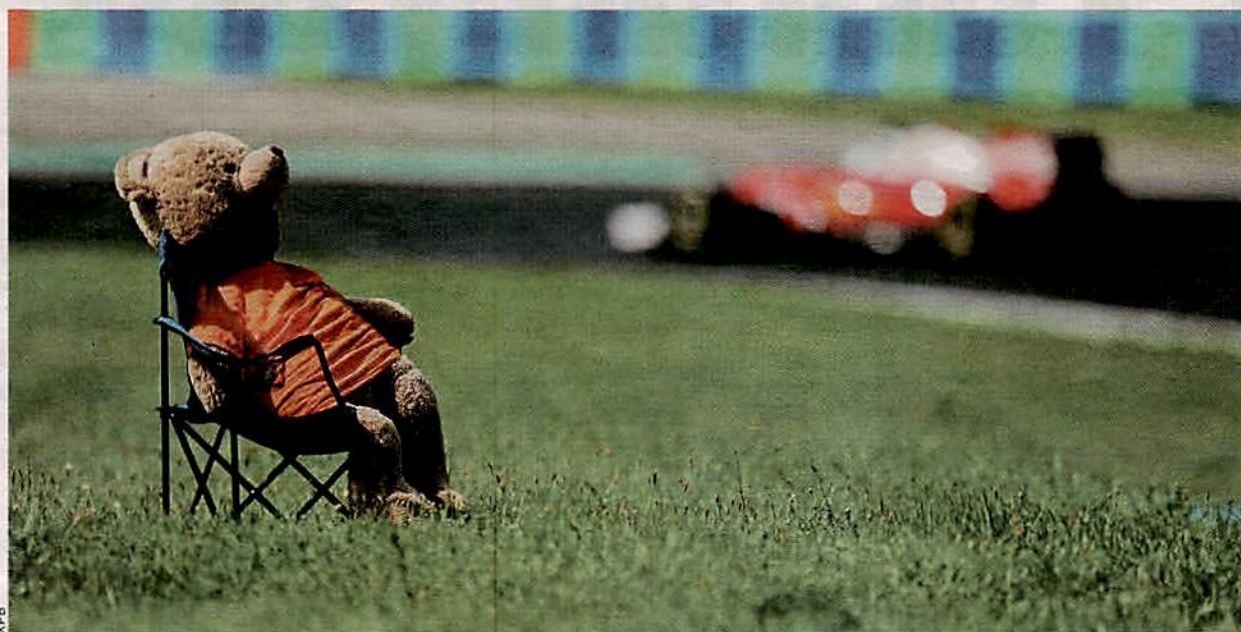


Christian Eichenberger  
Chef vom Dienst



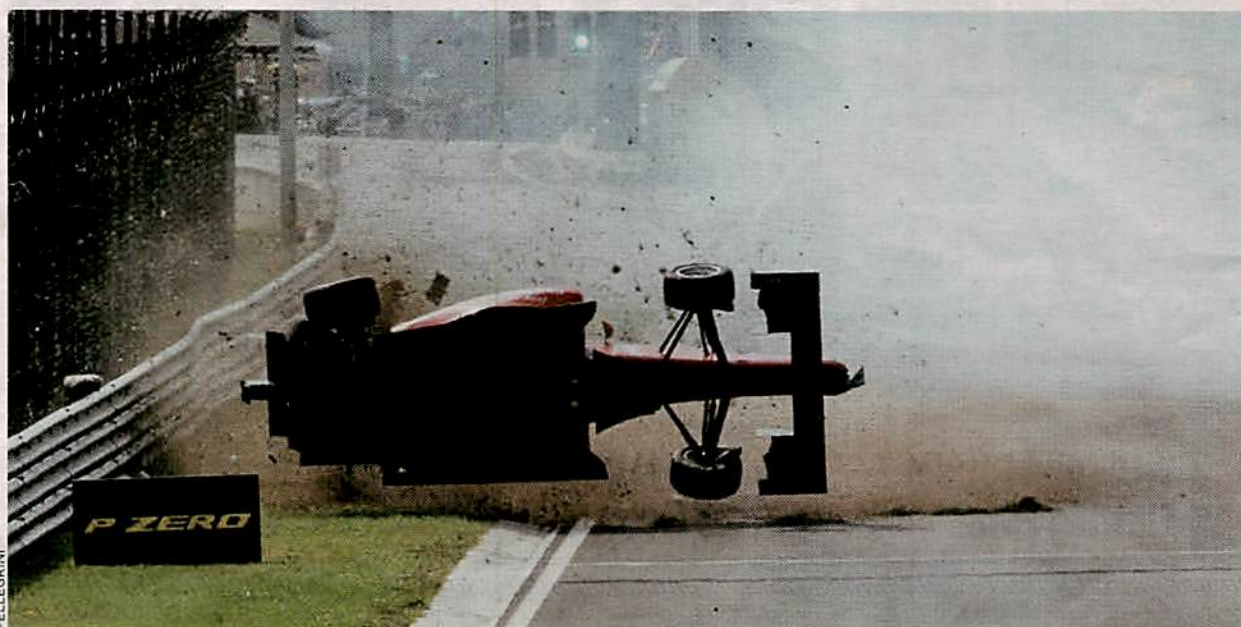
WER? Lewis Hamilton (GB)  
WO? Ort unbekannt

WAS? Der leicht tätowierte  
Ungarn-Sieger beim Training



WER? Teddybär und Sebastian Vettel (D)  
WO? Budapest (H)

WAS? Davon träumen Formel-1-Fans - dieser Teddybär durfte  
ausnahmsweise ganz nah an die Rennstrecke und seine Helden heran



WER? Akash Nandy (MAL)  
WO? Budapest (H)

WAS? Der Jenzer-Pilot hatte Glück im Unglück und entstieg  
seinem GP3-Wrack nach einem doppelten Überschlag unverletzt

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- ! BMW: Einstieg in WEC und Formel E fix?; DTM: Hankook unschuldig; 24h Spa: Marathon mit vielen Favoriten S. 3
- ! FORMEL 1 Hamilton erstmals in Führung S. 4
- FORMEL 1 Wer sind die Sauber-Retter? S. 6
- FORMEL 1 So wurde bei Toro Rosso aufgeräumt S. 8
- FORMEL 1 Interview mit Manor-Teamchef Ryan S. 10
- GP2 So drängt Gasly auf den FI-Sitz von Kvyat S. 15
- ! LANGSTRECKEN-WM Heimsieg für Porsche S. 17
- 8H NÜRBURGRING Das nächste Ferrari-Doppel S. 18
- GT MASTERS Die klaren Meister der Halbzeit S. 20
- RALLYE-WM Vorschau auf die Rallye Finnland S. 22

## MOTORRAD

## ! THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: KTM startet schon beim WM-Finale; Moto2: Ajo-Team rüstet auf S. 23
- ! MOTOGP Interview mit Sachsenring-2. Crutchlow S. 24
- MOTOGP Ducati bei Österreich-Test vorn S. 26
- MOTO2 Lüthi: Was dran ist an Wechsel-Gerüchten S. 27
- US-MOTOCROSS Roczen bleibt trotz P2 Leader S. 29
- MOTOCROSS-WM Nagls Vorstoß in der WM S. 30

## PANORAMA

- AUTOMOBIL 40 Jahre Lauda-Unfall S. 34
- MOTORRAD Der Auspuff-Hersteller Akrapovič S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Fan-Shop; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

! = Titelt Themen  
Fotos Titelseite:  
XPB, PLATZER

## KONTAKT

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

MOTOR  
SPORT  
aktuell

**BMW**

# Mit GT in der WEC?

Von ARNO WESTER

**BMW richtet seine Motorsport-Strategie für die Zukunft neu aus: Neben der DTM plant der Münchner Autobauer weitere Engagements in der FIA World Endurance Championship (WEC) sowie in der FIA Formel E. Dagegen ist eine Rückkehr in die Formel 1 kein Thema.**

Die Nachricht schlug am vergangenen Freitag wie eine Bombe ein: BMW plant die Rückkehr nach Le Mans und damit auch den Einstieg in die Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC). Das hatten MSA sowie unser Schwesterblatt «sport auto» bereits vor langer Zeit exklusiv angekündigt.

## GT-Programm statt LMPI

«Bei der FIA World Endurance Championship (WEC) handelt es sich um ein interessantes Format. Wir sind eine dynamische Firma und beobachten die Motorsport-Welt sehr genau. In der nächsten Schleife des Bewertungsprozesses der Motorsport-Strategie wird das sicher eine Rolle spielen», sagte Klaus Fröhlich, Entwicklungsvorstand der BMW AG in einem Gespräch mit der Nachrichtenagentur dpa und MSA. Demnach ist der WM-Einstieg und damit verbunden das Le-Mans-Comeback der Bayern für das Jahr 2018 geplant.



BMW's aktuelles GT-Topmodell M6 GTLM aus der ISCC – kommt der Nachfolger auch nach Le Mans?

Allerdings nicht in der WEC-«Königsklasse» LMPI, sondern mit einem neuen M-Modell in der Kategorie LM GTE-Pro. Fakt ist, dass dafür der momentan nur in Nordamerika zum Einsatz kommende BMW M6 GTLM (siehe Foto oben) nicht infrage kommt. Insider rechnen damit, dass der neue GT-Sportwagen der Münchner mit innovativer Technik auf der IAA 2017 vorgestellt wird. Zudem wurde am vergangenen Wochenende am Rande des WEC-Rennens auf dem Nürburgring spekuliert, dass die momentan von BMW angeordnete Strategie eine Fingerübung für ein mögliches späteres Engagement in der LMPI-Klasse sein könnte.

Zuletzt war BMW Motorsport werksseitig 2010 und 2011 mit einem BMW M3 GT2 in Le Mans vertreten. 1999 haben die Bayern mit dem Schnitzer-Team aus Freilassing den bisher einzigen Gesamtsieg bei dem legendären Langstreckenklassiker in Frankreich gefeiert.

## Formel E ja, Formel 1 nein

Die Konkurrenz, sofern sie dann noch dabei ist, freut sich bereits auf BMW. «Die WEC erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Ein Einstieg von BMW wäre ein weiteres positives Signal», glaubt Porsche-Motorsportchef Dr. Frank-Steffen Walliser, nach dessen Meinung die LM GTE-Pro-

Klasse aktuell schon sehr hochwertigen Motorsport auf einem hohen Level bietet.

Neben der WEC ist auch die Formel E, nicht aber eine mögliche Formel-1-Rückkehr ein Thema. Zu den Formel-E-Plänen sagte Fröhlich: «Das ist eine sehr interessante Serie mit großem Potenzial und einer anderen Zielgruppe. Für uns ist es allerdings Voraussetzung, dass man ein Rennen mit einem Fahrzeug vom Start bis ins Ziel bestreiten kann.»

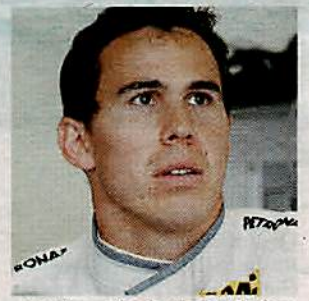
Diesen Standpunkt hatte bereits BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt gegenüber MSA vertreten und dabei eben auch eine Formel-1-Rückkehr ausgeschlossen. ♦

**DTM**

# Hankook entlastet

Die Analyse der Reifenschäden, welche die beiden Mercedes-Piloten Robert Wickens und Christian Vietoris in der Schlussphase des DTM-Sonntagsrennens in Zandvoort aus den Punkterängen warfen, ergab bei dem auf P2 fahrenden Wickens einen schleichenden Plattfuß. Die Frage, ob dieser durch Trümmerteile oder sonstige Fremdkörper verursacht wurde, konnte abschließend nicht geklärt werden.

Bei Vietoris war es nach offiziellen Angaben ein nicht korrekter Reifendruck. Durch die streckenspezifisch hohe Belastung hätte dies in der Folge mit fortgeschrittener Laufzeit für das Versagen des linken Vorderwheels geführt. Vietoris büßte durch das Missgeschick seines Teams 15 Punkte (für P3), der hinter Audi-Pilot Jamie Green auf P2 fahrende Wickens sogar 18 Zähler ein. Mercedes-Benz legt Wert auf die Feststellung, dass Exklusivversorger Hankook in keinem Fall ein Verschulden trifft. ♦ AW



Reifenopfer: Robert Wickens

## Blancpain GT Series: 24h Spa - Vorschau

# Nächster großer Sieg für Mercedes?

**Am Wochenende geht auf dem belgischen Traditionsrennen von Spa-Francorchamps der vierte Lauf des Blancpain GT Endurance Cup (BEC) mit der 68. Auflage des 24h-Rennens über die Bühne.**

Bei keinem anderen Langstreckenrennen weltweit sind so viele GT3-Sportwagen am Start wie beim berühmten Klassiker an den Ardennen: Insgesamt 64 Fahrzeuge von den elf Marken Aston Martin (1), Audi (11), Bentley (4), BMW (4), Ferrari (14), Jaguar (2), Lamborghini (12), McLaren (3), Mercedes-Benz (8), Nissan (2) und Porsche (3) kämpfen um den prestigeträchtigen Gesamtsieg. In

der GT3-Ära seit 2009 hat Audi mit drei Siegen (2011, 2012, 2014) die Nase vorn. Corvette (2009), Porsche (2010), Mercedes-Benz (2013) und BMW (2015) konnten je einmal triumphieren.

## Black Falcon trifft Linkin Park

«Das Rennen ist nach dem Marathon auf dem Nürburgring ein weiterer Höhepunkt der Langstreckensaison. Auch in diesem Jahr ist die Leistungsdichte im Feld wieder enorm hoch», meint BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt. Weil BMW mit nur vier M6 GT3 einigen Konkurrenten zahlenmäßig deutlich unterlegen ist, wird die Wiederholung des Vorjahres-Erfolges und damit die Verbesserung des Rekords

(22 Gesamtsiege) ein schwieriges Unterfangen.

Doppelt so viele Eisen (8) hat beispielsweise Mercedes-Benz im Feuer, die von drei Teams eingesetzt werden. Zwei Monate nach dem historischen Vierfach-Triumph von Mercedes-AMG beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring wird den Schwaben von Experten auch ein weiterer Spa-Sieg zugetraut. Besonderes Augenmerk liegt auf dem Start der Nr. 00 (siehe Foto), der von der kalifornischen Rockband Linkin Park designt wurde.

Audi ist mit so vielen Kundenteams am Start wie noch nie zuvor. Vier Teamchefs und 36 Fahrer vertrauen auf insgesamt elf R8 LMS, die wie bei BMW und

Mercedes stark besetzt sind, und bei denen mehrere Spa-Sieger in den Cockpits sitzen. Wer die Topteams der drei deutschen Premiumhersteller, die mehr als ein Drittel des gesamten Starterfeldes stellen, schlagen will, muss nicht nur schnell

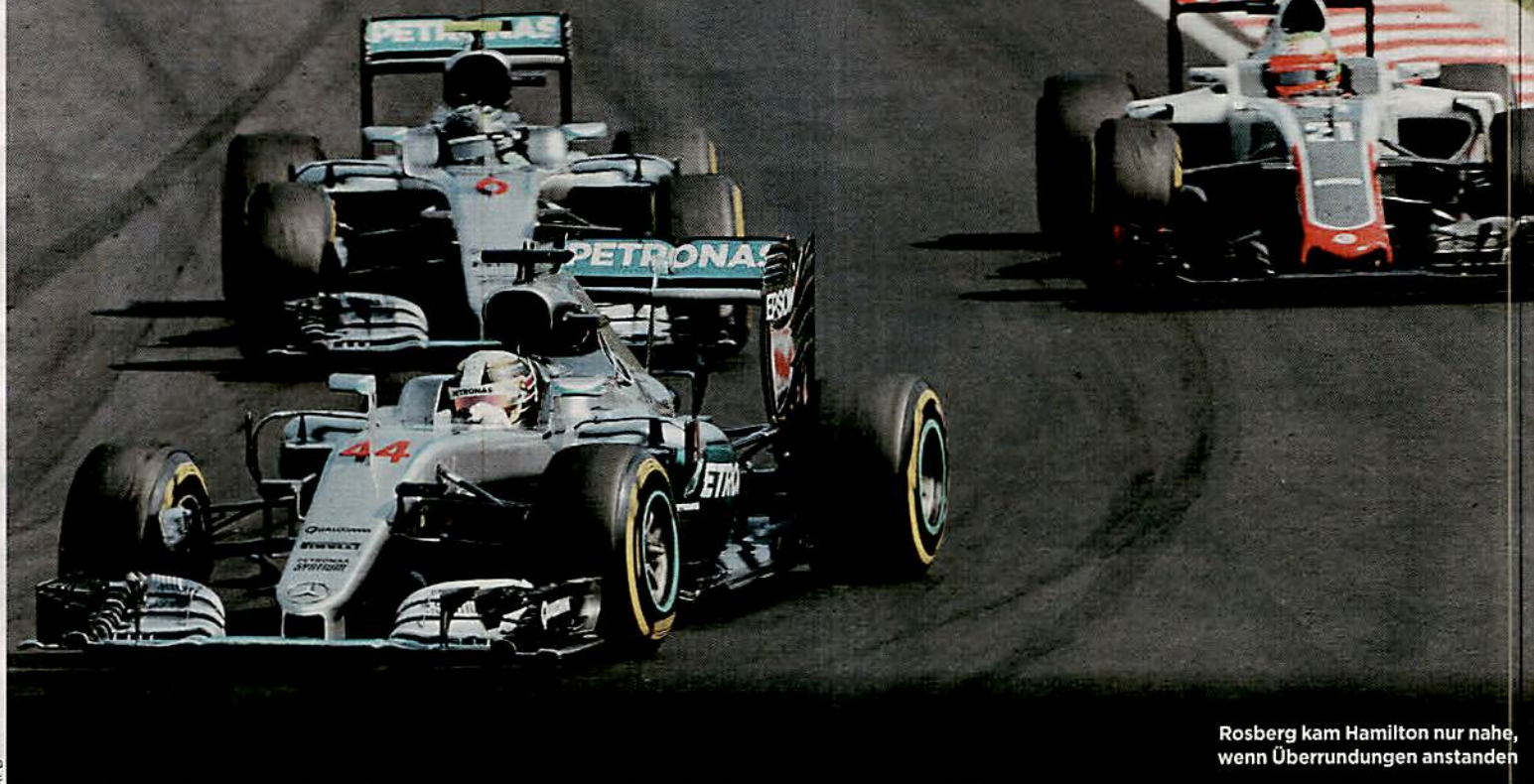
sein, sondern vor allem einen Null-Fehler-Job erledigen. Das Besondere: Neben mehr Punkten für den BEC werden auch Zähler in der Intercontinental GT Challenge, zu der neben Spa noch die 12h von Bathurst und Sepang zählen, vergeben. ♦ AW



Ein Siegfavorit: Black-Falcon-GT von Schneider/Engel/Buurman

Mercedes

# Newer Leader



Rosberg kam Hamilton nur nahe, wenn Überrollungen anstanden

Von BIANCA LEPPERT und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Eigentlich fing für Nico Rosberg das Ungarn-Wochenende perfekt an. Zuerst die Vertragsverlängerung (bis 2018), dann die Pole-Position. Doch im Rennen drehte Lewis Hamilton den Spieß wie schon so oft um. Und sicherte sich im sechsten Rennen nacheinander den fünften Triumph.**

Auf dem Pole-Sitter in Ungarn lastet ein Fluch. Nur 13 Mal (ausgerechnet 13!) gelang es einem Piloten in 31 Rennen, den ersten Startplatz auch in einen Sieg umzumünzen. Dieses Mal musste Nico Rosberg dran glauben. Lewis Hamilton ging schon in der ersten Kurve in Führung, kontrollierte das Rennen und sicherte sich damit die WM-Führung mit sechs Punkten Vorsprung vor Rosberg. «Es ist unglaublich, dass ich nun einen Sieg mehr hier als Michael (Schumacher) habe», sagte Hamilton. «Es war nicht der einfachste Grand Prix, den ich hier hatte. Aber ich habe immer reagiert, wenn ich musste.»

Rosberg sagte: «Mein Start war okay, aber danach war das Rennen entschieden. Lewis war

innen, es wurde etwas eng. Immerhin habe ich den zweiten Platz wieder zurückgeholt in Kurve 2. Es war Schadensbegrenzung. Ich habe danach so viel Druck wie möglich gemacht. Es hat aber nicht ganz funktioniert, auf der Strecke kannst du nicht gut überholen.»

## Absichtlich langsam?

Nach dem ersten Boxenstopp meldete Hamilton, seine Pace sei nicht mehr so gut. Betrug der Abstand vor dem Service noch 2,5 Sekunden, schrumpfte er danach auf 1,4 Sekunden. Danach blieb es eng zwischen den beiden, bis Hamilton die Ansage vom Kommandostand bekam, er solle doch bitte Gas geben, sonst hole man Rosberg vor ihm zum nächsten Boxenhalt. Der ein oder andere ging davon aus, Hamilton mache das mit Absicht, um Rosberg unter Druck von Daniel Ricciardo kommen zu lassen.

Doch dem widerspricht Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff: «Er hat ihn sicher nicht aufhalten wollen. Er war einfach nur vorsichtig mit den Reifen. Und er hatte nicht den Überblick, was hinter ihm passiert. Wir haben ihm dann klargemacht, dass es Probleme gibt, wenn er die Pace nicht anzieht.»

Für Rosberg war es schier unmöglich, seinen Stallrivalen zu überholen. Auch wenn er ihm zum Beispiel, nachdem man auf Gutiérrez aufgelaufen war, auf die Pelle rückte. Die letzten drei Kurven auf dem Hungaroring haben einen zu großen Radius, um für die Zielgerade genügend aufschließen zu können.

Apropos Gutiérrez: Die Überwindung des Mexikaners war eines der Highlights eines sonst farblosen Grand Prix, sieht man vom Zweikampf Verstappen gegen Räikkönen ab (s. rechts). Im ersten Moment war nämlich nicht klar: Hatte Hamilton den Zeigefinger oder den Mittelfinger aus dem Cockpit gehalten?

Erst in der Wiederholung war zu erkennen, wie Hamilton dem Haas-Piloten den Stinkefinger zeigte. Nachdem er beim Überrollen lange nicht am Ex-Ferrari-Testpiloten vorbeigekommen war und Rosberg immer näher kam, platzte dem Engländer der Kragen. Er schimpfte gestikulierend aus dem Auto heraus.

Die Antwort kam nach Rennschluss. Gutiérrez twitterte: «Nur weil du Weltmeister bist, gib dir das nicht das Recht, deinen Mitstreitern gegenüber respektlos zu sein, lieber Lewis.»

Für die Kommissare war die Sache klar: Der Mexikaner wurde mit einer Fünf-Sekunden-Strafe belegt, weil er die blauen

Flaggen ignoriert hatte. Der Stinkefinger hat keine Untersuchung ausgelöst.

## Wer führt in der Pause?

Für Mercedes war Ungarn bereits der dritte Doppelsieg der Saison nach Australien und Russland. Hamilton holte den fünften Sieg der Saison und seinen fünften in Ungarn – damit ist er der erfolgreichste Fahrer auf diesem Kurs. Bisher teilte er sich diese Ehre mit Michael Schumacher. Der war 2004 übrigens der letzte Ungarn-Sieger, der im selben Jahr auch Weltmeister wurde. Das sollte Rosberg Hoffnung machen.

Außerdem bleibt nicht viel Zeit, um sich zu viele Gedanken über eine verpasste Gelegenheit zu machen. Am Wochenende steigt am Hockenheim in schon der nächste GP. Dann entscheidet sich, welcher der beiden Mercedes-Piloten als Führer in die Sommerpause geht. 2015 war es Hamilton (mit 202:181 Punkten). 2014 war es Rosberg (202:191 Punkten). In beiden Fällen hieß der Weltmeister am Ende Hamilton. «Ich würde diesen Rechen spielen nicht zu viel Bedeutung beimessen», sagte Teamchef Toto Wolff in Ungarn. «Abgerechnet wird am Schluss.» ♦



Das Podium von Ungarn: Rosberg, Hamilton und Ricciardo (v.l.)



Schutzschild gegen den Sieger: Hamilton spritzt Ron Meadws ab



Schumacher-Rekord übertroffen: Hamiltons fünfter Ungarn-Sieg



Noch lacht er: Rosberg liegt in der WM jetzt hinter Hamilton

**Ferrari gegen Red Bull**

# Knackpunkt Quali

Von **BIANCA LEPPERT** und **WERNER J. HALLER**

**Der Zweikampf zwischen Max Verstappen und Kimi Räikkönen hatte Symbolgehalt. Red Bull läuft Ferrari mehr und mehr den Rang ab – und die (Noch-)Nummer 2 hinter Weltmeister Mercedes wehrt sich auf Biegen und Brechen.**

Es war der Höhepunkt des lang anhaltenden Duells zwischen Verstappen und Räikkönen um Rang 5. In der 57. von 70 Runden holte der Finne zum Überholmanöver aus – erst nach links, dann nach rechts – und beschädigte vorne links den Frontflügel seines Ferraris, weil der Holländer konterte. Zu sehr, wie Räikkönen noch nach der Zielflagge immer wieder betonte: «Seine Manöver waren wirklich fragwürdig. Nach diesem Zickzack blieb mir gar nichts anderes mehr übrig, als nach außen zu ziehen. Dabei bin ich in ihn reingekracht.» Es blieb nicht bei diesem einen Versuch Räikkönens – und auch nicht beim letzten Konter Verstappens. «Es ist gewiss nicht mein Job zu entscheiden, was recht ist oder nicht. Aber es gab schon Rennfahrer, die für weniger bestraft worden sind», schimpfte Räikkönen.

Dem Finnen, der von Startposition 14 ins Rennen gegangen war, blieb Platz 6 hinter Verstappen. Auch Ferrari-Teamkollege Sebastian Vettel hatte gegen den «Bullen» von Daniel Ricciardo das Nachsehen: Rund zweieinhalb Sekunden fehlten

dem Deutschen für Podestplatz 3. Noch hält Ferrari nach dem Ungarn-GP den zweiten Rang in der Hersteller-WM hinter Dominator und Titelverteidiger Mercedes. Aber Red Bull liegt nur noch einen Zähler hinter Ferrari (224 Punkte) zurück.

**Überholen fast unmöglich**

Derart dicht bedrängt wie in der Herstellerwertung fühlt sich Ferrari von Herausforderer Red Bull allerdings offenbar (noch) nicht. «Heute war mein Auto wirklich gut, ich hatte richtig Speed», sagte Räikkönen auch, und erklärte, warum er und Vettel letztlich gegen das Duo Verstappen/Ricciardo den Kürzeren zogen.

**«Mit einer besseren Quali wäre Platz 3 möglich.»**



SEBASTIAN VETTEL

«Der Hungaroring ist leider nicht der beste Ort zum Überholen. Wegen der Resultate in der Qualifikation waren wir heute nicht in der Position, die uns jene Resultate ermöglichte, die uns zugestanden hätten.»

Sebastian Vettel, der im Vergleich zur Qualifikation im Rennen einen Platz gutgemacht hatte, ging sogar noch einen Schritt weiter. Die Messlatte ist nicht Red Bull – sondern Platzhirsch Mercedes. «Mit einer

besseren Qualifikation wäre der dritte Platz heute möglich gewesen, problemlos. Wir hatten eine gute Strategie, die Leistung des Autos stimmte. Zum Schluss hätte ich bei freier Fahrt eine Sekunde schneller fahren können. Hatte ich aber nicht. Der Hungaroring ist eben bezüglich des Überholens eine der schwierigsten Rennstrecken überhaupt.» Es sei ein positives Rennen gewesen, und eine gute Antwort nach den vergangenen Wochen, in welchen die Roten vermehrt in die Kritik geraten waren. Ferrari müsse sich «hier und da» noch verbessern, gab der Heppenheimer zu. «Aber der Rückstand zu Mercedes ist nicht so groß wie er rüberkommt. Sie scheinen das bessere Reifen-Management zu haben – und das ergibt über eine Vielzahl von Runden einen großen Vorsprung.»

Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene stellte sich in den Windschatten seiner Jungs und verschaffte sich ein bisschen Luft gegen die Kritiker: «Hätte Sebastian heute weiter vorne starten können, würde das Resultat des Ungarn-GPs mit Sicherheit anders aussehen!»

**Nachholbedarf in Hockenheim**

Sebastian Vettel ließ es sich denn auch nicht nehmen, für seinen Heim-GP diesen Sonntag in Hockenheim die eine Kampfparole rauszuhauen: «Wir haben ein gutes Auto, und wenn wir alles zusammenkriegen, dann haben wir eine gute Chance aufs Podium – und das ist unser Ziel.» ♦

**KOMMENTAR**

**Warum brüten, wenn's auch schneller geht?**



Von **CHRISTIAN EICHENBERGER**

In Silverstone war das Ergebnis erst 220 Minuten nach dem Rennen offiziell. In Budapest war samstags um 19.45 Uhr noch nicht klar, ob Nico Rosberg seine Pole-Position behalten darf. In beiden Fällen – sollte man meinen – ist das Reglement klar. Den Funkverstoß (oder eben auch nicht) haben in England sogar die TV-Zuschauer mitgekriegt. Viel mehr Beweismaterial braucht es dazu nicht. Und auch in Budapest war die Lage ei-

gentlich klar: Mercedes musste beweisen, dass Rosberg gelupft hat. Damit wäre die Sache vom Tisch gewesen. Warum in aller Welt Kommissare Stunden nach dem Rennen noch über Daten brüten (tun sie das wirklich?), ist mir schleierhaft. Niki Lauda sagte in Ungarn: «Das ist das Schlimmste, was man dem Sport antun kann. Das muss reorganisiert werden. Wir werden es am Donnerstag vor Hockenheim in der Strategiegruppe ansprechen.» Hoffentlich! Es ist höchste Zeit, dass Entscheidungen schneller gefällt werden.



Verstappen vs. Räikkönen: Der Finne beschwerte sich mehrfach über den Fahrstil des Red-Bull-Piloten

## MOMENT MAL!

## Saubere Lösung

Es ist eine der besten Nachrichten der Saison, und das bezieht sich nicht nur auf die Motorsport-Fans in der Schweiz: Der Sauber-Rennstall ist gerettet und wird unter gleichem Namen, aber auf andere Rechnung in der Formel 1 weitermachen. Man muss kein Traditionalist sein, um das gut zu finden. Denn der Kampfgeist, den die Mannschaft aus Hinwil in den vergangenen, klammen Jahren bewiesen hat, zeigt den Sportsgeist im Zürcher Oberland.

Formel 1 ohne Sauber, das hat man sich nicht so richtig vorstellen können. Genau so wenig wie Königsklasse ohne Frank Williams. Von den letzten beiden Garagisten ist jetzt nur noch der Brite auf eigenes Risiko am Start. Peter Sauber hat mit dem Verkauf seines Lebenswerks seinen guten Ruf erhalten und die Arbeitsplätze am Standort Hinwil, aber er wird sich endgültig aus dem aktiven Renngeschäft zurückziehen – mit 72 Jahren, von denen er 46 der (seiner Meinung nach) verrückten Idee gewidmet hat, aus der Schweiz heraus die Motorsportwelt zu erobern. Durch die neuen Besitzverhältnisse kann die eidgenössische PS-Geschichte weitergelebt werden, Sauber hat die Chance zu einem echten Neustart.

Am Ehrgeiz, am Know-how oder an der Effizienz hat es auch in den Krisenjahren nie gefehlt, nur eben am Geld. Und damit an der Weiterentwicklung und dem größeren Erfolg. Ein Teufelskreis, der zumindest fürs Erste durchbrochen ist. Vor dem Befreiungsschlag war die Belastung, die zuvor nur von Saison zu Saison größer geworden ist, plötzlich von Rennen zu Rennen zur Bedrohung geworden. Durch die neuen Investoren ist wieder Hoffnung der eigentliche

Antrieb, und so wie es sich darstellt, wohl durchaus eine berechnete Hoffnung.

Eine Alternative zum Verkauf hat es nicht gegeben, was zeigt, dass sich die Verhältnisse in der Formel 1 gründlich geändert haben. Selbstständigkeit funktioniert nur noch bei Konzernrennställen, und wer als kleiner Konstrukteur angefangen hat, muss aus Rentabilitätsgründen Teile von anderswo hinzukaufen. Das ist die Aushöhlung einer Idee, die Teamchefin Monisha

Kaltenborn, ganz im Sinne von Peter Sauber, immer verteidigt hat. «Es wird alles immer teurer», klagte sie in Budapest zwei Tage nach dem Deal mit Longbow, «wir sollten aus der Vergangenheit lernen. Stattdessen geht die Formel 1 Schritt für Schritt wieder in Bereiche zurück, in die wir eigentlich nicht mehr wollten.»

Für die kleineren Rennställe bleibt das Dasein eine Gratwanderung. Durch eine Zeit wie in den letzten Jahren will Sauber sicher nicht mehr gehen wollen oder können, und bei anderen Teams sieht es auch nicht gerade rosig aus. Es steht nicht zu befürchten, dass in Hinwil jetzt die Geldverschwendung beginnen wird, dazu sind die Wunden der letzten Jahre nicht nur zu frisch, sie sind auch zu tief. Und da ist ja noch das Credo von Peter Sauber, das von Beginn an lautete: «Motorsport, aber nicht um jeden Preis.»

Seine Investition vor gut sechs Jahren, als ihn BMW (nach dem Rückzug) hatte sitzen lassen, als richtig erwiesen. Peter Sauber hatte damals sein Schicksal in die eigene Hand genommen, wie Racer das nun mal tun. Fortgeführt wird sein Lebenswerk nun von anderen. Ein faires Geschäft.



Elmar Brümmer



Peter Sauber: Investoren gefunden, Team gerettet

## Sauber

## Wer steckt hinter

Von ELMAR BRÜMMER

Es war der größte Jubel, den Sauber in dieser Saison wohl zu erwarten hat: Am Dienstag unterzeichneten Peter Sauber und Monisha Kaltenborn den Verkauf des Rennstalls an die Longbow-Finanzgruppe. Die Rettung für das Schweizer Team.

Die Spur führt, kaum verwischt, zu den Gönnern von Marcus Ericsson. Diese setzen sich aus Freunden und Besitzern jener schwedischen Milliardärsfamilie Rausing zusammen, denen der Verpackungskonzern Tetra Laval gehört. Longbow Finance S.A. und Tetra Laval sind in Nachbarorten am Genfer See angesiedelt, die Investmentgesellschaft firmiert als Schweizer Firma. Präsident ist der ehemalige Bankier Raymond J. Bär. Allein die Kapitalerträge der Rau-

sings dürften gereicht haben, den Rennstall zu übernehmen. Die NZZ am Sonntag vermutet, dass Longbow nur einen symbolischen Preis bezahlt hat, dafür die Verbindlichkeiten in dreistelliger Millionenhöhe begleicht. Sauber kommentiert Zahlen prinzipiell nicht. Neuer CEO und Vorsitzender der gesamten Sauber Holding ist Pascal Picci, der zuvor auch für eine Firma namens Sportpro Limited gearbeitet hat – von dort flossen direkt Gelder in die Karriere von Marcus Ericsson.

## Warum investieren die Schweden?

Tetra-Pak-Chef Dennis Jönsson ist zwar Motorsportfan, aber auch knallharter Geschäftsmann – und das Engagement ist mit klaren Zielen verbunden. Ericsson soll zu einem Top-Rennfahrer ausgebildet werden, deshalb war ein Förderungssystem

in Skandinavien entstanden. Ericssons Hintermänner hatten die Langzeitstrategie in Hinterkopf, als sie bei finanziellen Engpässen wie nach den Van-der-Garde-Urteil oder der ausstehenden Gehältern in diesem Frühjahr schon ausgeholfen haben sollen. Natürlich ist es einfacher, einen Fahrer (oder weitere Talente) in einem Team unterzubringen, wenn es einen gehört. Neben der bekannt guten Rennfahrer-Ausbildung in Hinwil sehen die Investoren auch die Chance auf den sportlichen Erfolg, wenn die Ressourcen da sind – und somit auf höhere Gewinnausschüttungen, die die laufenden Kosten senken. Interessant und eine Art Sicherheit ist aber natürlich der Windkanal samt Supercomputer im Zürcher Oberland. Hinwil, so heißt es in der offiziellen Mitteilung, solle weiter als Hightech-Standort ausgebaut

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT und BIANCA LEPPERT



Max Verstappen und seine Fans

Auf der Rennstrecke ist Max Verstappen schon ein Star. Außerhalb muss der 18-jährige Niederländer noch daran arbeiten. Auf den sozialen Netzwerken hat Lewis Hamilton um den Faktor zehn mehr Fans. Verstappen folgen 334000 Leute auf Twitter, Hamilton 3550000. Auf Facebook hat Verstappen 383000 Freunde, Hamilton dagegen 3775000. Nur auf dem Bilderdienst Instagram sieht das Verhältnis etwas freundlicher aus: 3100000 zu 483000 für den Weltmeister.

Daniel Ricciardo glaubte vom Donnerstag fest an einen Sieg beim GP Ungarn. Er motivierte seine Kumpel in den Wettbüros, auf ihn zu setzen. Wer schon am Donnerstag seinen Einsatz brachte, bekam den Ricciardo-Sieg für 8:1. Nach dem dritten Platz des Australiers in der Qualifikation gab es immer noch sieben

Euro für einen Euro bei einem Triumph des Red-Bull-Piloten.

Nico Rosberg wird beim Benefiz-Fußballspiel der Formel-1-Piloten gegen die Nowitzki-Allstars am Mittwoch vor Hockenheim in Mainz in einer Doppelrolle auftreten. Eine Halbzeit spielt der Mercedes-Pilot, die andere kommentiert er für SAT1.

Jenson Button ist für seine Triathlon-Leidenschaft bekannt. Zwischen dem GP England und dem Rennen in Ungarn veranstaltete er bereits zum vierten Mal ein eigenes Event. Im englischen Derby fand am 17. Juli der «Jenson Button Thrust Triathlon» statt. Mit der Veranstaltung unterstützt er die Krebsforschung. Button wurde 15. von über 500 Teilnehmern. «Es war ein toller Tag, ich bin happy damit», sagte er. «Derjenige, der gewonnen hat, ist ein Junior-Olympiasieger. Bei den Frauen hat eine Triathlon-Weltmeisterin den ersten Platz geholt.»

Die PR-Leute von Pirelli dürften in Ungarn graue Haare bekommen haben. Nach dem Regen-Qualifying beklagten sich die beiden Ferrari-Piloten Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen öffentlich über die Regenreifen. Vettel war deut-

lich: «Das Problem ist, dass unsere echten Regenreifen nicht gut genug sind, um das Wasser zu verdrängen. Sonst könnten wir auch rausfahren, wenn es ganz viel Wasser hat. Aber dafür ist der Reifen nicht gemacht.» Räikkönen pflichtete ihm bei: «Die Regenreifen sind anfällig für Aquaplaning.»

Der österreichische Schauspieler Elyas M'Barek, bekannt aus den Filmen «Pack ju Göhnte» 1 und 2 weilte mit seiner Freundin am Hungaroring, um Nico Rosberg zu unterstützen. M'Barek gehört in Deutsch-



Triathlet Jenson Button

land zurzeit zu den gefragtesten Promis und gilt als Frauenschwarm. In Rosbergs Video-Blog vor dem Rennen wurde er als Glücksbringer vorgestellt, der beinahe den Renntag verschläft, dann aber von Rosberg aus dem Bett geworfen wird und schon im Rennanzug bereitsteht.

# Retter Longbow?

werden. Zum Drittkundengeschäft zählt auch die Motor-sportabteilung von Audi.

## Wie nehmen die Besitzer Einfluss?

Peter Sauber zieht sich von allen Ämtern zurück, er hatte 70 Prozent der Anteile besessen. Monisha Kaltenborn bleibt Teamchefin, ihr gehörten die restlichen 30 Prozent. Sie ist zugleich Mitglied des Verwaltungsrates, der über alle wichtigen Entscheidungen befindet, zunächst aber nicht ins Tagesgeschäft eingreifen will: «Der neue Besitzer ist ein Garant für die Stärkung der Marke Sauber in der F1 und für das Wachstum in der technischen Entwicklung des ganzen Unternehmens.» Longbow hatte sich mit der Übernahme des Rennstalls dazu entschieden, weiterhin unter dem Namen Sauber und mit Schweizer Lizenz anzutreten,

um der Mannschaft die Identität zu belassen – eine gerade in Hinwil nicht unwichtige Tatsache. Der Verlust der Unabhängigkeit ist einfacher zu verkraften, denn allein ist ein Team angesichts der permanent steigenden Kosten in der F1 nicht mehr zu finanzieren, es sei denn, man heißt Dietrich Mateschitz.

## Was kann sich ändern?

Etwas mehr Gelassenheit und noch mehr Motivation, nachdem die mehr als 300 Arbeitsplätze sicher sind – und das Team eine Perspektive hat. Die Investoren haben sich erkundigt, wie lange die Umsetzung einer neuen Strategie in der Formel 1 für gewöhnlich dauert, weshalb sie auch der großen Trendwende bei Sauber zwei bis drei Jahre Zeit geben. Sauber will wieder eine verlässliche Größe in der Formel 1 sein – in jeder Hinsicht.

Die Rückkehr zum sportlichen Erfolg liegt in den besseren Entwicklungsmöglichkeiten. Die Ressourcen müssen nach und nach aufgebaut und richtig genutzt werden. Kaltenborn spricht in Budapest von einem Stabilisierungsprozess: «Diese Lösung ist in bestem Interesse für alle Mitarbeitenden, für die Partner des Teams, für unsere Lieferanten, für den Standort Hinwil und für den Schweizer Motorsport. Wir sind Longbow sehr dankbar, dass sie an die Kompetenzen, die Fähigkeiten und die Effizienz der Sauber Gruppe glauben und uns diese Chance geben.»

## Besteht noch Hoffnung auf Punkte in dieser Saison?

Natürlich soll der frische Schwung nach Möglichkeit schon in dieser Saison wirken, die wenigstens in ein paar WM-Punkten münden soll. Punktlos

Letzter werden, das kann man sich gerade in der aktuellen Euphorie-Phase nicht vorstellen. Das Hauptaugenmerk gilt der Entwicklung des Rennwagens für 2017, wenn sich das technische Reglement stark ändert. Dafür war angesichts des bisherigen Ressourcenmangels nicht viel Zeit und Geld übrig.

## Wird sich die Struktur des Teams verändern?

Personell ist der Rennstall in den letzten Jahren stark ausgeblutet, vor allem haben einige Führungspersonlichkeiten Sauber verlassen. Experten mit entsprechenden Fähigkeiten gilt es nun wieder zu gewinnen. Die zweite Führungsebene muss verstärkt werden. «Wir sind zuversichtlich, dass Longbow der perfekte Partner ist, um das Team in der Formel 1 wieder konkurrenzfähig und erfolgreich zu machen», sagt Kaltenborn über die neue Basis.

## Ist Marcus Ericsson als Fahrer gesetzt?

Der Schwede selbst ist in Budapest gewohnt kryptisch geblieben, er schaue sich überall um. Aber das dürfte reine Koketterie sein. Natürlich weiß er, dass er seinen Nummer-1-Status sicher haben dürfte.

## Und wer wird sein Nebenmann?

Felipe Nasr, der vielen als der talentiertere Pilot gilt, wird sich woanders umgucken – es hat zu oft gekracht zwischen den beiden, wortwörtlich. Aber der Brasilianer bringt wichtiges Sponsorengeld mit, und warum sollten die neuen Besitzer auf eine Morgengabe aus Brasilien verzichten. Aber Sauber wird natürlich unter den veränderten Vorzeichen für viele Fahrer mit Geldgebern im Rücken deutlich interessanter. Entscheiden über die Besetzung der zweiten Stelle wird die mittelfristige Strategie von Longbow-Sauber.

## Hat ein Schweizer Pilot eine Chance?

Schon immer eines der Lieblingsthemen beim «Nationalteam». Aber mehr als Testgastspiele von Neel Jani, Fabio Leimer und Simona de Silvestro hat es nie gegeben. Bleibt, mit Unterstützung der Boulevardpresse, als ernst zu nehmender Kandidat Sébastien Buemi. Der Champion der Formel E verdingt sich in der Langstrecken-WM für Toyota, vor allem aber ist er bei Red Bull der wichtigste (und angeblich oft der beste) Pilot im Formel-1-Simulator. ♦

## NACHRICHTEN

### FIA verschärft Regeln zum Funkverkehr

**Richtlinien** Der Fall Nico Rosberg hat die Diskussionen um das Funkverbot neu entfacht. Nachdem der Mercedes-Fahrer wegen unerlaubter Hilfe beim GP England zehn Strafssekunden bekam, forderten die Teams ein Umdenken beim Funkverbot. Alle Funksprüche, die bei einem technischen Problem helfen, sollten erlaubt sein. Die FIA hat genau das Gegenteil gemacht. Rennleiter Charlie Whiting verschickte am Mittwoch an die Teams eine neue technische Direktive, die das alte Dokument TD/016-16 aufhebt. Darin werden die 23 erlaubten Funksprüche aufgelistet. Die neuen Richtlinien gelten mit sofortiger Wirkung. So gilt das neue Funkverbot neuerdings nur noch, wenn sich das Auto außerhalb der Boxengasse befindet. Erlaubt ist gemäß der neuen Regeln, dass Fahrer über Schäden an der Verkleidung ihres Autos instruieren werden dürfen – wie herunterhängende Flügel beispielsweise. Verstöße gegen die neuen Regeln sollen noch härter geahndet werden als bisher (Drive Through).

### Hamilton: Kritik am Cockpitschutz

**Halo** Lewis Hamilton ist auch nach der Halo-Präsentation kein Fan des Cockpitschutzes. «Es sieht einfach nicht nach Rennauto aus.» Auch zu der 17 Prozent besseren Überlebenschance äußerte sich der Weltmeister kritisch: «100 Prozent wären besser. Ich glaube nicht, dass der Halo Jules Bianchi und Justin Wilson gerettet hätte. Und Felipe Massa wäre auch mit Halo getroffen worden.»

### Pérez zu Williams, Massa zu Renault?

**Williams** Bei Williams werden zurzeit zahlreiche Fahrer für die beiden Cockpits gehandelt. Neben Jenson Button, Valtteri Bottas und Lance Stroll jetzt auch Sergio Pérez. Der Mexikaner hat 15 Millionen Dollar von seinen Sponsoren im Rücken. Doch Pérez müsste sich bei Force India freikaufen. Vijay Mallya pocht auf seinen Vertrag. Die Zeit für Felipe Massa scheint abgelaufen. Der Brasilianer wird mit Renault in Verbindung gebracht. Für die Franzosen ist der brasilianische Markt sehr wichtig. Massa oder der jüngere Felipe Nasr wären als Werbeträger ideal. ♦ MS/CE



Felipe Nasr vor Marcus Ericsson: Für den Brasilianer ist die Zeit bei Sauber wohl abgelaufen



Der neue VR-Präsident: Pascal Picci



Sébastien Buemi: Ein Kandidat für das zweite Cockpit?

## Technik

# Toro Rosso hat aufgeräumt

Von TOBIAS GRÜNER

**Obwohl die Entwicklung für die Saison 2017 bei den meisten Teams schon auf vollen Touren läuft, wurden viele Autos für den Endspurt vor der Sommerpause noch einmal nachgerüstet.**

Auf dem kurvigen Hungaroring ist voller Abtrieb gefragt. Da lohnten sich Modifikationen an der Aerodynamik gleich doppelt. Die größten Veränderungen waren bei Toro Rosso zu erkennen. Nachdem das kleine Red-Bull-Team in der ersten Saisonhälfte lange an den Nachwirkungen der späten Motor-entscheidung im Winter litt, wird unter der Haube nun langsam aufgeräumt. Was die Ingenieure bei der Anordnung der Innereien genau verändert haben, ist nicht bekannt. Doch die Auswirkungen sind von außen zu sehen. Neu sind zwei zusätzliche Lufteinlässe oben an der Airbox, über die zusätzliche Kühlluft unter die Haube gelenkt wird. Im Heck baut der STR11 jetzt schlanker. Die große Öffnung in der Verkleidung ist nun nicht mehr asymmetrisch.

In Sachen Aerodynamik war ansonsten bei vielen Autos vor allem Kleinkram zu sehen. Mer-



Toro Rosso hat unter der Haube aufgeräumt: Neu sind zwei zusätzliche Lufteinlässe an der Airbox

cedes setzte neue Kühllöffnungen am Cockpitrand ein. Es war bereits die vierte unterschiedliche Version der sogenannten «Kiemen» in dieser Saison.

Auch bei Manor konnte man ein Mini-Upgrade erkennen. Die Onboard-Kameras an der Nase stehen nicht mehr einfach

horizontal zur Seite ab, sondern sind im Mercedes-Stil mit vertikalen Befestigungen etwas höhergelegt. Red Bull war erstmals diese Saison mit einem Zusatzflügel im Heck unterwegs. Bislang hatte man bei allen Rennen – selbst in Monaco – auf den Monkey-Seat verzichtet.

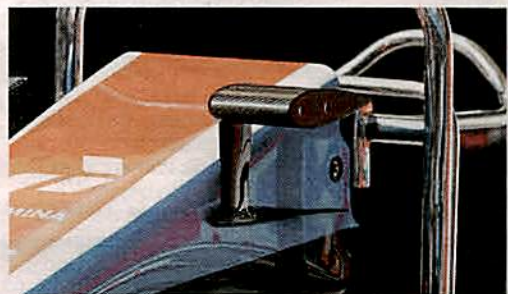
Interessant ist auch der Blick auf den Williams. Neben einem neuen Unterboden am Auto von Valtteri Bottas gab es für den FW38 auch noch modifizierte Halterungen für die Außenspiegel. Sie stehen nun deutlich höher vom Cockpit weg. Sorgen scheint den Ingenieuren aus

Grove aber weiterhin die Frontpartie des Autos zu bereiten. In Ungarn war der Williams wieder mit der Uralt-Nase und der dazu passenden alten Flügelvariante unterwegs, die man bereits beim zweiten Rennen in Bahrain durch neue Teile ersetzt hatte. Ein Zeichen von Ratlosigkeit bei den Technikern.

## Ferrari musste nachrüsten

Bei Ferrari gab es ebenfalls interessante Technik-News: Bei den Testfahrten im Anschluss an das Rennen in Silverstone explodierte ein Turbolader. Der Schaden war so kapital, dass Trümmerteile die Abdeckung durchschlugen, die von der FIA aus Sicherheitsgründen verlangt wird. Ferrari musste bis zum GP Ungarn nachrüsten. Das Gehäuse rund um den Turbolader ist jetzt stabiler. Das kostet zwei Kilogramm zusätzlich – und das Ganze liegt auch noch an ungünstiger Stelle. Der Turbolader ist relativ weit oben angebracht.

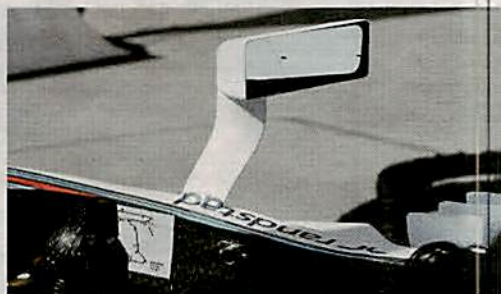
Auch beim anfälligen Getriebe hat Ferrari reagiert. An kritischen Stellen wurden die Teile verstärkt. Man hört, dass einige Innereien zu schwach dimensioniert waren. Was erklären würde, warum die Kundenteams wesentlich weniger Ärger mit dem Getriebe haben. ♦



Manor: Onboard-Kameras im Mercedes-Stil



Red Bull: Erstmals mit einem Monkey-Seat unterwegs



Williams: Modifizierte Halterung für die Außenspiegel

## Zahl und Zitat des Wochenendes

# Mister Zuverlässigkeit auf dem Podest

**Elf von 21 Grands Prix sind durch. Drei Fahrer landeten immer in der Wertung. Der beste von ihnen: Daniel Ricciardo – in Ungarn Dritter.**

Daniel Ricciardo ist wieder «Best of the Rest». Der Australier hat in Budapest den dritten WM-Rang zurückerobert. Mit einer tadellosen Fahrt auf Platz 3. Mehr war für den sympathischen Australier nicht zu holen. «Ich konnte das Tempo der Mercedes nur phasenweise mitgehen. Über die Distanz waren sie schneller.»

Ricciardos Bilanz 2016 lässt sich sehen. Nur beim russischen GP in Sotschi landete er als Elfter knapp außerhalb der Zähler. Sonst fuhr der zuverlässige Red-Bull-Pilot stets in die Punkteränge. Allerdings – und das wurmt ihn doch ziemlich – wurde er in elf Rennen auch fünfmal Vierter. «So knapp am Podest vorbeizufahren, ist schon ärgerlich. Aber es gehört halt dazu. Einer muss Vierter werden.»

Was Ricciardo in Ungarn besonders freute: Er war im Quali und im Rennen schneller als Max Verstappen. Der dritte

Platz war also auch ein Sieg im hart umkämpften Teamduell.

Überhaupt scheint ihm der Hungaroring zu liegen. 2013 gewann er dort seinen zweiten Grand Prix überhaupt. Im Vorjahr wurde er Dritter.

Ricciardo ist nicht der einzige Pilot im Feld, der bisher immer gewertet wurde. Auch Valtteri Bottas und Sergio Pérez haben eine reine Weste. Allerdings ist Bottas schon zweimal leer ausgegangen. Pérez sogar fünfmal. In Österreich schied er in der letzten Runde aus, wurde aber dennoch gewertet. ♦ CE

«Wenn einem das Bremspedal versagt, wäre es schön, es über Funk zu erfahren.»



JENSON BUTTON



Ricciardo: 11 GP, 11 Zielankünfte

**MOTORSPORT**  
aktuell

# POLE POSITION

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

## Carrera GO!!! Set „Speed Run“

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registereintrich HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brind, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Voratz), 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 ■ 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](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 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](mailto:widerruf@dpv.de) widerrufen.

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

IBAN \_\_\_\_\_

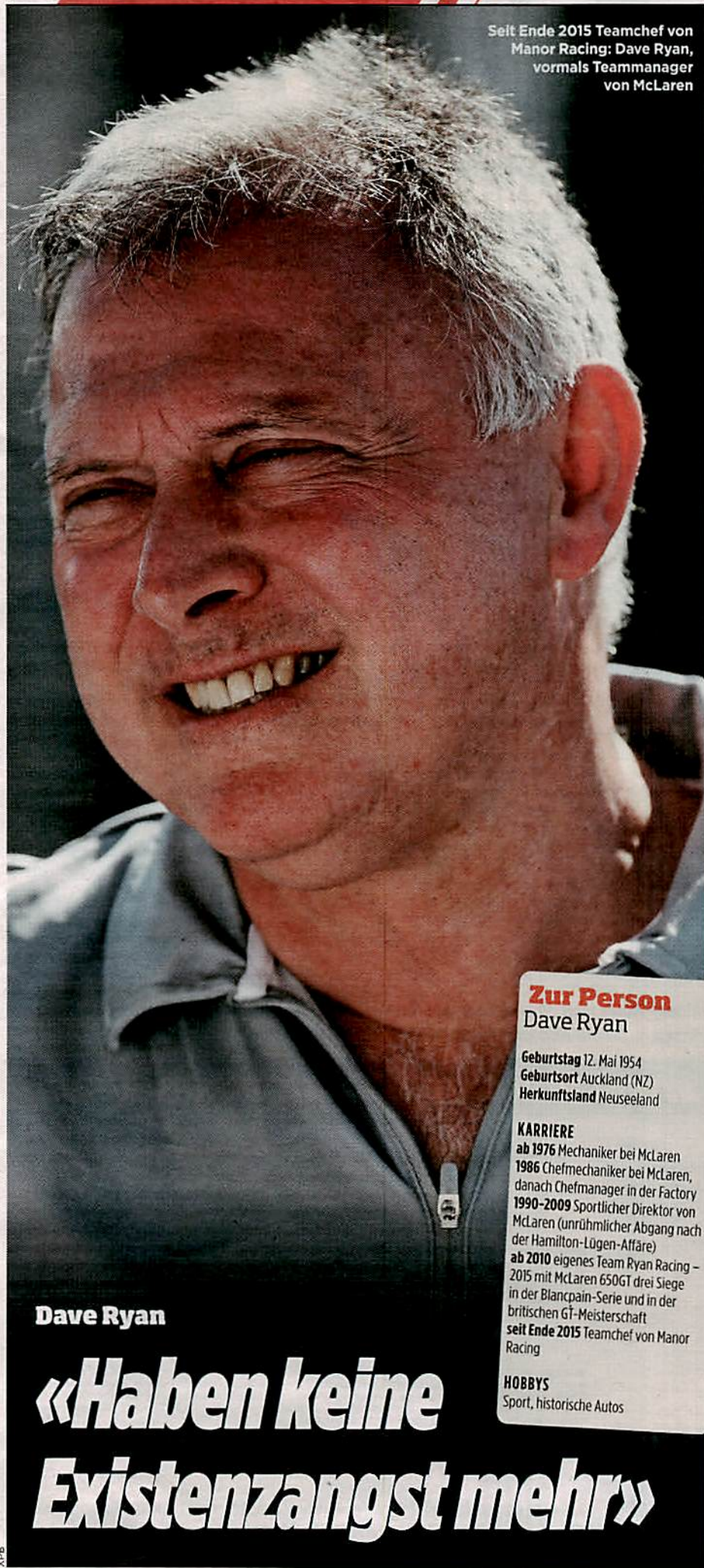
BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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



Seit Ende 2015 Teamchef von Manor Racing: Dave Ryan, vormals Teammanager von McLaren

Dave Ryan

«Haben keine Existenzangst mehr»

Von MICHAEL SCHMIDT

**Manor hat die Lücke zum Rest des Feldes geschlossen. Teamchef Dave Ryan verrät, warum der Rennstall nicht mehr ums Überleben kämpft, warum er in der Saison 2017 eine Chance sieht und wo das Team in Zukunft investieren wird.**

Von Manor und dem Vorgängerteam gab es oft nur Hlobsbotschaften. Das Team stand lange am Rand des Ruins. Neuerdings ist es ruhig um Manor geworden. Ist das die gute Nachricht?

DAVE RYAN: Die Zukunft sieht gut aus. Der Besitzer denkt langfristig. Wir investieren, wo wir investieren müssen. Und wir holen gute Leute an Bord. Aber natürlich geht das nicht über Nacht.

«21 neue Verträge sind schon abgeschlossen.»



DAVE RYAN

Also keine Existenzangst mehr? Nein, nicht mehr.

Wie lange hat es gedauert, bis du dich bei Manor zurechtgefunden hast?

Das ist ein Prozess, der anhält. Ich muss nicht nur das Team kennenlernen, sondern mich auch daran gewöhnen, mit einem kleinen Team zu arbeiten.

Was kannst du von deiner McLaren-Zeit mitbringen?

Ein gutes Verständnis dafür, was das Ziel sein muss, wenn man die entsprechenden Mittel hat. Andererseits gewinne ich mit einigem Abstand auch den Eindruck, dass nicht alles so geblüht hat, wie es damals aussah. In den großen Teams glaubt man gerne, dass man alles richtig macht. Und man unterschätzt den Einsatz und den Aufwand, den auch die kleinen Teams in das Unternehmen stecken.

Wie weit schränkt euch das Budget ein?

Unsere Restriktionen liegen darin, dass wir nicht alles gleichzeitig anpacken können. Wir müssen uns erst um die Bereiche kümmern, in denen wir die größten Fortschritte erzielen. Das ist die Entwicklung des Fahrzeugs. Und da haben wir einen großen Schritt gemacht.

Manor hat über den Winter drei Sekunden gutgemacht. Wie groß ist der Anteil des Mercedes-Motors, wie groß der des Autos? Mercedes war natürlich ein beträchtlicher Faktor. Es hilft aber auch, dass uns Williams mit dem Getriebe und der Hinterradaufhängung viel Arbeit abnimmt, die wir in andere

Bereiche investieren können. Deshalb hatten wir die Kapazitäten, ein komplett neues Auto zu bauen, statt ein altes weiterzuentwickeln.

Wie groß ist das Team?

Letzte Woche waren es 187 Mitarbeiter. 21 neue Verträge sind bereits abgeschlossen. Wir werden 2017 bei 220 landen.

HaasF1 hat ähnlich viele Angestellte, aber als B-Team von Ferrari ein anderes Modell gewählt. Bist du neidisch?

Ich bin nicht neidisch. Viele haben sich darüber aufgeregt, dass der Weg von HaasF1 in die Formel 1 nicht korrekt war. Das unterschreibe ich nicht. HaasF1 hat die Regeln genau gelesen, und sie zu ihrem Vorteil ausgenutzt. Davor muss man den Hut ziehen. Die echte Nagelprobe für sie kommt im nächsten Jahr, wenn sie ihr eigenes Aero-Programm vorantreiben müssen. Das wird nicht einfach, weil sie wie wir von der Mannschaftsstärke her ein kleines Team sind. Und weil sie viel outsourcen.

Käme dieses Modell für euch mit Mercedes infrage?

Ich kann nicht für den Besitzer des Teams sprechen, kann mir aber vorstellen, dass er einem solchen Modell gegenüber aufgeschlossen wäre.

Arbeitet ihr noch am 16er-Auto, oder liegt der Fokus auf 2017?

Der Fokus liegt schon auf 2017. Aber ich erwarte noch einige Upgrades. Gerade diese Woche haben wir einige neue Konzepte abgesegnet. In Hockenheim haben wir sie am Auto.

Wie hart wird es werden, Platz 10 zu verteidigen?

Das wird schwierig. Sauber bekam frisches Leben eingehaucht. Uns bedeutet dieser Punkt sehr viel. Nicht nur finanziell. Er bestätigt, dass wir dazugehören.

Wie zufrieden bist du mit den Fahrern?

Pascal ist ein brillanter Fahrer. Auch wenn er sich in der Qualifikation manchmal schwer tut. Aber man darf nicht vergessen, dass er viele Strecken nie zuvor gesehen hat. Mit der limitierten Anzahl an Reifen und damit Runden ist es nicht so einfach, sich da einzuschließen.

Wird Teamkollege Haryanto unterschätzt? Wehrlein wird dafür kritisiert, dass er seinen Teamkollegen in der Qualifikation nicht jedes Mal schlagen kann.

Rio ist drei Jahre GP2 gefahren. Er kennt viele der Strecken. Und die Pirelli-Reifen. Und er ist schnell. Ich finde, man muss Pascal die ein oder andere Trainingsniederlage zugestehen.

Wird Haryanto diese Saison bei Manor beenden?

Ich würde mir wünschen, dass er bis zum Ende der Saison für uns fährt.

Bleibt Wehrlein 2017 im Team?

Wir haben mit Pascal einen Vertrag bis Ende des Jahres. Was weiter passiert, müssen wir abwarten. ♦

### Zur Person

Dave Ryan

Geburtsstag 12. Mai 1954  
Geburtsort Auckland (NZ)  
Herkunftsland Neuseeland

#### KARRIERE

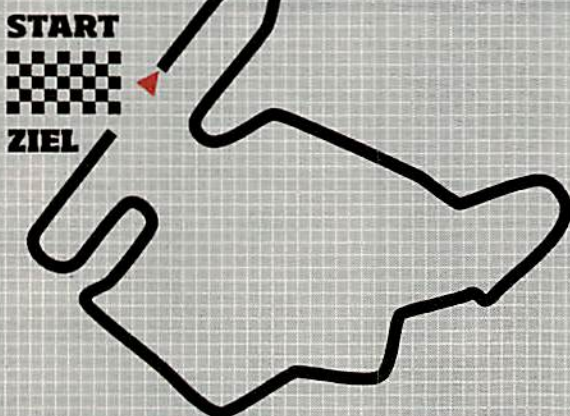
ab 1976 Mechaniker bei McLaren  
1986 Chefmechaniker bei McLaren, danach Chefmanager in der Factory  
1990-2009 Sportlicher Direktor von McLaren (unrühmlicher Abgang nach der Hamilton-Lügen-Affäre)  
ab 2010 eigenes Team Ryan Racing – 2015 mit McLaren 650GT drei Siege in der Blancpain-Serie und in der britischen GT-Meisterschaft  
seit Ende 2015 Teamchef von Manor Racing

#### HOBBYS

Sport, historische Autos

STRECKE

GP Ungarn/  
Budapest



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in UltraSoft- (blau markiert), SuperSoft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set losfahren, mit dem sie im Quali ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensätze. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebsseiten pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Hungaroring hatte 2016 zwei DRS-Zonen: auf der Start-/Zielgeraden und auf der Geraden nach Kurve 1.

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.	2. Freies Training (Fr) min/Rdn.	3. Freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Hamilton 1:21,347 (34)	1. Rosberg 1:20,435 (45)	1. Rosberg 1:20,261 (25)	1. Rosberg 321,4
2. Rosberg 1:21,584 (34)	2. Ricciardo 1:21,030 (36)	2. Verstappen 1:20,263 (10)	2. Bottas 320,0
3. Vettel 1:22,991 (22)	3. Vettel 1:21,348 (31)	3. Ricciardo 1:20,726 (22)	3. Hülkenberg 319,6
4. Räikkönen 1:23,082 (19)	4. Verstappen 1:21,770 (35)	4. Hamilton 1:20,769 (23)	4. Hamilton 319,1
5. Ricciardo 1:23,174 (28)	5. Hamilton 1:21,960 (4)	5. Räikkönen 1:20,859 (18)	5. Verstappen 318,4
6. Verstappen 1:23,457 (27)	6. Räikkönen 1:22,058 (46)	6. Vettel 1:21,185 (22)	6. Vettel 316,9
7. Alonso 1:23,935 (28)	7. Alonso 1:22,328 (21)	7. Alonso 1:21,584 (11)	7. Ricciardo 316,7
8. Button 1:23,961 (18)	8. Button 1:22,387 (34)	8. Bottas 1:21,649 (21)	8. Alonso 314,2
9. Grosjean 1:24,013 (22)	9. Hülkenberg 1:22,449 (41)	9. Pérez 1:21,672 (22)	9. Button 313,5
10. Pérez 1:24,073 (29)	10. Pérez 1:22,653 (38)	10. Palmer 1:21,935 (19)	10. Sainz jr. 311,9
11. Hülkenberg 1:24,120 (29)	11. Gutiérrez 1:22,673 (38)	11. Massa 1:21,975 (28)	11. Pérez 307,1
12. Massa 1:24,154 (27)	12. Massa 1:22,681 (39)	12. Magnussen 1:21,989 (13)	12. Nasr 306,7
13. Bottas 1:24,370 (33)	13. Sainz jr. 1:22,689 (24)	13. Button 1:22,009 (11)	13. Kvyat 304,2
14. Sainz jr. 1:24,579 (27)	14. Bottas 1:22,773 (38)	14. Gutiérrez 1:22,142 (15)	14. Haryanto 303,3
15. Ericsson 1:24,981 (19)	15. Grosjean 1:22,864 (28)	15. Grosjean 1:22,284 (13)	15. Wehrlein 302,9
16. LeClerc* 1:25,181 (22)	16. Kvyat 1:22,948 (43)	16. Sainz jr. 1:22,402 (21)	16. Räikkönen 302,3
17. Nasr 1:25,256 (18)	17. Magnussen 1:23,247 (41)	17. Hülkenberg 1:22,427 (22)	17. Gutiérrez 300,9
18. Ocon** 1:25,260 (28)	18. Ericsson 1:23,437 (36)	18. Kvyat 1:22,541 (18)	18. Palmer 300,3
19. Kvyat 1:25,324 (16)	19. Palmer 1:23,528 (12)	19. Nasr 1:22,816 (23)	19. Grosjean 299,0
20. Haryanto 1:27,012 (23)	20. Nasr 1:23,986 (31)	20. Ericsson 1:23,219 (23)	20. Magnussen 296,5
21. Wehrlein 1:27,249 (9)	21. Wehrlein 1:23,992 (22)	21. Wehrlein 1:23,311 (24)	21. Massa 292,1
22. Palmer 1:28,560 (6)	22. Haryanto 1:24,265 (36)	22. Haryanto 1:23,513 (23)	22. Ericsson 291,8

\* für Gutiérrez; \*\* für Magnussen

QUALIFYING

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Rosberg 1:33,302	1. Verstappen 1:22,660	1. Rosberg 1:19,965	Hamilton 6:5 Rosberg
2. Hamilton 1:34,210	2. Rosberg 1:22,806	2. Hamilton 1:20,108	Vettel 8:3 Räikkönen
3. Alonso 1:35,165	3. Ricciardo 1:23,234	3. Ricciardo 1:20,280	Massa 2:9 Bottas
4. Vettel 1:35,718	4. Alonso 1:23,816	4. Verstappen 1:20,557	Ricciardo 6:1 Verstappen
5. Grosjean 1:35,906	5. Hülkenberg 1:23,901	5. Vettel 1:20,874	(Ricciardo 4:0 Kvyat)
6. Sainz jr. 1:36,115	6. Vettel 1:24,082	6. Sainz jr. 1:21,151	Pérez 5:6 Hülkenberg
7. Kvyat 1:36,714	7. Button 1:24,456	7. Alonso 1:21,211	Magnussen 8:2 Palmer
8. Räikkönen 1:36,853	8. Bottas 1:24,506	8. Button 1:21,597	Kvyat 2:5 Sainz jr.
9. Nasr 1:37,772	9. Sainz jr. 1:24,734	9. Hülkenberg 1:21,823	(Verstappen 3:1 Sainz jr.)
10. Button 1:37,983	10. Hamilton 1:24,836	10. Bottas 1:22,182	Ericsson 7:4 Nasr
11. Gutiérrez 1:38,959	11. Grosjean 1:24,941		Alonso 8:2 Button
12. Ricciardo 1:39,968	12. Kvyat 1:25,301		(Vandoorne 1:0 Button)
13. Verstappen 1:40,424	13. Pérez 1:25,416		Wehrlein 6:5 Haryanto
14. Pérez 1:41,411	14. Räikkönen 1:25,435		Grosjean 8:3 Gutiérrez
15. Hülkenberg 1:41,471	15. Gutiérrez 1:26,189		
16. Bottas 1:42,758	16. Nasr 1:27,063		
17. Palmer 1:43,965			
18. Massa 1:43,999			
19. Magnussen 1:44,543			
20. Ericsson* 1:46,984			
21. Wehrlein 1:47,343			
22. Haryanto** 1:50,189			

Strafen Startaufstellung:  
\* Boxenstraße (Chassiswechsel);  
\*\* +5 Positionen (Getriebe-  
wechsel)

MEIN  
RENNEN

Fahrer-Kommentare  
nach dem Grand Prix  
von Ungarn



Carlos Sainz jr. (8.) >

«Ich bin ganz zufrieden mit diesem Ergebnis. Wir sind nicht besonders gut ins Wochenende gestartet. Haben aber das Beste daraus gemacht. Schade, dass Alonso am Start vorbeigekommen ist.»



< Nico Hülkenberg (10.)

«Ich bin nach meinem ersten Stopp hinter Kvyat und Massa zurückgefallen. Und kam einfach nicht mehr an ihnen vorbei. Ich bin mit diesem zehnten Platz nicht besonders zufrieden.»



Jolyon Palmer (12.) >

«Ich lag auf dem zehnten Platz. Mein erster Punkt in Reichweite. Und dann drehte ich mich ohne Vorwarnung in Turn 4. Ich weiß nicht, was passiert ist. Aber es ist sehr, sehr ärgerlich.»



< Esteban Gutiérrez (13.)

«Das war ein interessantes Rennen mit vielen tollen Zweikämpfen. Leider waren bei mir gegen Ende des Rennens die Reifen hinüber. Außerdem haben auch die Bremsen nachgelassen.»



Felipe Nasr (17.) >

«Ein hartes Rennen für uns. Ich machte am Anfang einen Platz gut. Nach meinem ersten Boxenstopp steckte ich im Verkehr fest, und das beeinträchtigte meine Rundenzeiten.»



## Höhepunkte des Rennens

**Vor dem Start:** Ericsson startet nach seinem Crash im Quali aus der Box.

**Start:** Hamilton setzt sich durch. Rosberg muss Ricciardo vor Turn 2 niederringen, um wenigstens Platz 2 zu verteidigen. Verstappen folgt auf P4.

**2. Runde:** Hamilton hat schon 1,4 sec Vorsprung.

**5. Runde:** Button hat ein Problem mit dem Bremspedal, kriegt Anweisungen über Funk ...

**8. Runde:** ... und dafür eine Drive-through-Strafe.

**12. Runde:** Hamilton schon 2,5 sec vor Rosberg.

**15. Runde:** Vettel stoppt, kommt vor Kimi raus.

**16. Runde:** Ricciardo ebenfalls an der Box.

**17. Runde:** Hamilton stoppt. Verstappen auch. Fällt hinter Kimi zurück.

**18. Runde:** Rosberg holt auch Soft-Gummis.

Hamilton wieder Leader.

**27. Runde:** Verstappen (6.) hängt hinter Räikkönen.

**29. Runde:** 5-Sekunden-Strafe für Kvyat wegen Speeding in der Box.

**30. Runde:** Erster Stopp für Räikkönen.

**34. Runde:** Zweiter Stopp Ricciardo (wieder Soft).

**39. Runde:** Verstappen biegt ab und holt Soft.

**42. Runde:** Hamilton kommt auch zum zweiten Mal rein (wieder Soft-Reifen). Auch Vettel biegt ab.

**43. Runde:** Rosberg fädelt sich nach seinem zweiten Stopp hinter Hamilton und vor Ricciardo ein. Pérez kommt angekündigt zur Box und entledigt sich seiner Medium-Mischung.

**46. Runde:** Kvyat sitzt 5-Sekunden-Zeitstrafe ab.

**48. Runde:** Dreher Palmer.

**53. Runde:** Rosberg ist wieder dran an Hamilton nach Übrerrundung von Gutiérrez, bei der der Weltmeister dem Mexikaner den Mittelfinger zeigt.

**54. Runde:** Hamilton hat wieder nachgelegt.

Rosberg aus DRS-Fenster.

**55. Runde:** Kimi hat Verstappen im Visier.

**56. Runde:** 5-sec-Strafe Gutiérrez (Blaue Flaggen).

**57. Runde:** Kimi fährt Verstappen ins Heck (Frontflügel vorne rechts defekt).

**62. Runde:** Rauch im Heck von Button - Feierabend.

**63. Runde:** Verbremser Hamilton, Rosberg kann aber nicht profitieren.

**69. Runde:** Kimi versucht es noch mal. Wieder macht Verstappen zu. Der Finne beschwert sich über Funk.

**70. Runde:** Hamilton holt seinen fünften Ungarn-Sieg und übernimmt die WM-Führung. ♦

## GP VON UNGARN / Resultate

Budapest (H): 24. Juli 2016; 11. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 306,630 km über 70 Runden à 4,381 km; 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

28°

Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	70	1:40:30,115 h		2	ss-s-s	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	70	+1,977 sec		2	ss-s-s	18
3. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	70	+27,539		2	ss-s-s	15
4. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	70	+28,213		2	ss-s-s	12
5. Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	70	+48,659		2	ss-s-s	10
6. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	70	+49,044		2	s-ss-ss	8
7. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	69	+1 Rde.		2	ss-s-s	6
8. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	69	+1 Rde.		2	ss-s-s	4
9. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	69	+1 Rde.		2	ss-s-s	2
10. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	69	+1 Rde.		2	ss-s-s	1
11. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	69	+1 Rde.		2	s-m-s	0
12. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	69	+1 Rde.		2	s-ss-s	0
13. Esteban Gutiérrez (MEX)*	HaasF1-Ferrari VF16	69	+1 Rde.		2	ss-s-s	0
14. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	69	+1 Rde.		2	ss-s-s	0
15. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	69	+1 Rde.		2	ss-ss-s	0
16. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	69	+1 Rde.		2	s-ss-ss	0
17. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	69	+1 Rde.		2	ss-s-s	0
18. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	68	+2 Rdn.		2	s-m-ss	0
19. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	68	+2 Rdn.		2	ss-s-s	0
20. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	68	+2 Rdn.		3	s-s-ss-ss	0
21. Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MR05	68	+2 Rdn.		1	s-m	0

\* 5-Sekunden-Strafe (Ignorieren der Blauen Flagge)

Nicht klassiert:

Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	60	+10 Rdn.	Mechanik/Öl	3	ss-s-s-m	0
--------------------	----------------------	----	----------	-------------	---	----------	---

Durchschnittstempo des Siegers: 183,059 km/h Schnellste Runde: Räikkönen, 52. Runde, in 1:23,086 min (= 189,822 km/h)

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

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



Sergio Pérez: Der Trick mit den Medium-Reifen funktionierte nicht

Top speed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Wehrlein	325,9	1. Räikkönen	1:23,086
2. Pérez	325,5	2. Rosberg	1:23,670
3. Räikkönen	322,6	3. Hamilton	1:23,849
4. Rosberg	322,5	4. Vettel	1:24,383
5. Vettel	322,2	5. Ricciardo	1:24,608
6. Bottas	321,4	6. Kvyat	1:24,669
7. Magnussen	321,1	7. Verstappen	1:24,687
8. Massa	320,0	8. Alonso	1:24,958
9. Ericsson	319,9	9. Pérez	1:25,021
10. Hülkenberg	318,8	10. Sainz jr.	1:25,103
12. Kvyat	318,4	11. Bottas	1:25,273
13. Haryanto	318,1	12. Massa	1:25,296
14. Hamilton	317,6	13. Hülkenberg	1:25,392
15. Palmer	316,8	14. Ericsson	1:25,475
16. Verstappen	315,9	15. Nasr	1:25,676
18. Nasr	315,6	16. Palmer	1:25,743
20. Grosjean	315,5	17. Gutiérrez	1:25,955
21. Gutiérrez	315,2	18. Grosjean	1:25,958
22. Sainz jr.	308,7	19. Magnussen	1:26,230
		20. Wehrlein	1:26,524
		21. Button	1:26,744
		22. Haryanto	1:27,791



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	680
2. Bottas	676
3. Pérez	675
4. Nasr	640
5. Massa	633
6. Sainz jr.	629
7. Grosjean	628
8. Magnussen	623
9. Verstappen	617
10. Rosberg	615
Hamilton	615
12. Wehrlein	610
13. Ericsson	584
14. Gutiérrez	582
15. Räikkönen	577
16. Hülkenberg	571
17. Button	554
18. Haryanto	546
19. Alonso	542
20. Vettel	526
21. Palmer	478
22. Kvyat	445
23. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Williams Martini Racing	1309
2. Red Bull Racing	1258
3. Sahara Force India F1 Team	1246
4. Mercedes AMG Petronas F1	1230
5. Sauber F1 Team	1224
6. Haas F1	1210
7. Manor Racing	1156
8. McLaren Honda	1152
9. Scuderia Toro Rosso	1113
10. Scuderia Ferrari	1103
11. Renault F1	1101
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	681/1362

## Experten-Urteil



## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

## Fahrer des Rennens

## Lewis Hamilton

Abgesehen von ein, zwei kleinen

Verbremsern war Hamiltons Vorstellung in Ungarn weltmeisterlich. Mit seinem fünften Sieg auf dieser Strecke ist er nun alleiniger Rekordhalter (bisher ex-aequo mit Michael Schumacher). Viel wichtiger ist aber noch, dass der Brit zum ersten Mal in diesem Jahr die WM-Führung übernommen hat. Sicher hat Teamchef Toto Wolff recht, wenn er sagt: «Es gibt noch viele Rennen!» Und schon in Hockenheim könnte sich das Blatt wieder wenden. Aber wer Hamilton kennt, der weiß: Diese Führung lässt er sich so schnell nicht mehr entreißen.

## Heimlicher Gewinner

## Kimi Räikkönen

Ein später erster Stopp, ein 20-Runden-Stint auf Supersofts und schon war der enttäuschende 14. Startplatz von Kimi Räikkönen vergessen. Sicher war der sechste Platz beim Grand Prix Ungarn keine Offenbarung, dafür hat Räikkönen zu hohe Ansprüche. Aber der Finne hat wieder einmal seine Kämpferqualitäten unter Beweis gestellt. Und im Zweikampf mit Max Verstappen muss man ihm auch als Anhänger des Niederländers recht geben: Ganz fair waren die Verteidigungsmaßnahmen des Red-Bull-Piloten nicht.

## Heimlicher Verlierer

## Daniil Kvyat

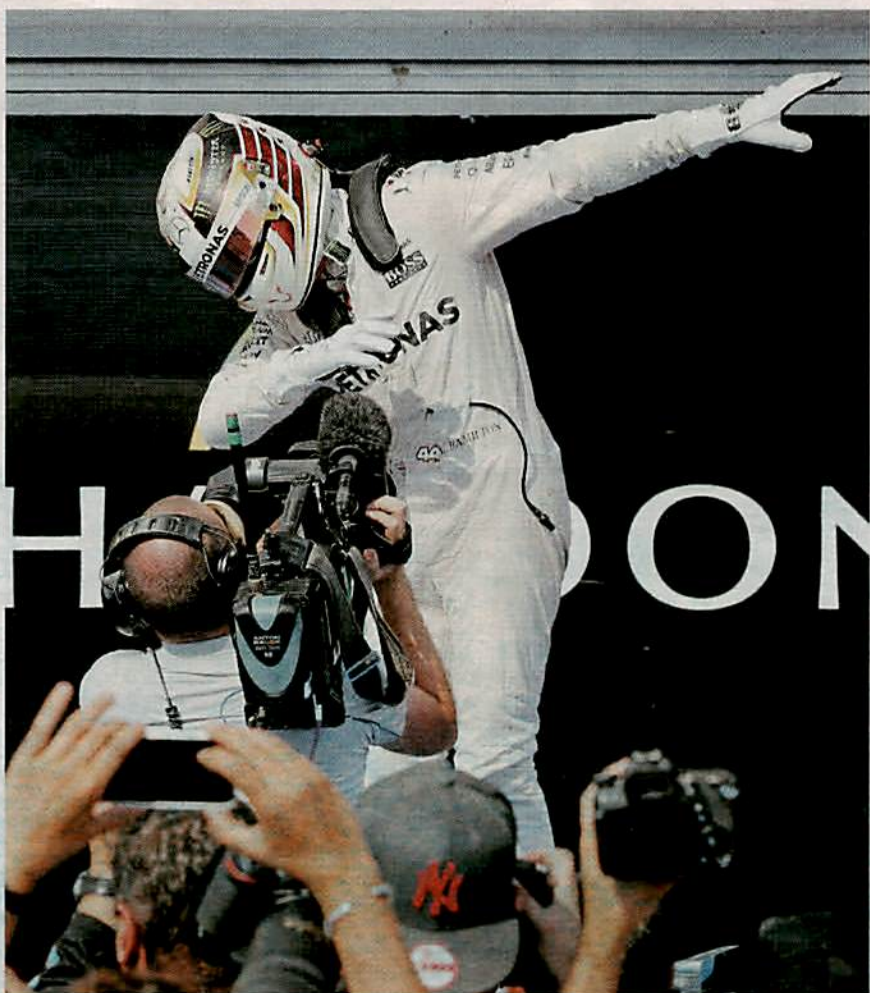
Von 12 gestartet, auf 16 im Ziel. Verständlich, dass der Toro-Rosso-Pilot von einem seiner schlechtesten Rennen sprach. Schon am Start verlor der Russe viele Plätze («zu viel Wheelspin und ein falsches Setting»). Davon erholte sich Kvyat nicht mehr. Seit dem Wechsel von RBR zu Toro Rosso hat er zwei zehnte Plätze heimgefahren, steht klar im Schatten von Carlos Sainz jr. und spürt jetzt noch den Druck von Red-Bull-Junior Pierre Gasly (Seite 15). ♦

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																					
Rd.	Nr.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.
		Nico Rosberg/1.	Lewis Hamilton/2.	Daniel Ricciardo/3.	Max Verstappen/4.	Sebastian Vettel/5.	Carlos Sainz/6.	Fernando Alonso/7.	Jenson Button/8.	Nico Hülkenberg/9.	Valtteri Bottas/10.	Romain Grosjean/11.	Daniil Kvyat/12.	Sergio Pérez/13.	Kimi Räikkönen/14.	Esteban Gutiérrez/15.	Felipe Nasr/16.	Jolyon Palmer/17.	Felipe Massa/18.	Kevin Magnussen/19.	Pascal Wehrlein/20.	Rio Haryanto/21.	Marcus Ericsson/22.
1.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	21	11	7	12	30	94	20	19	26	88	9	
2.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	21	7	11	12	30	94	20	19	26	88	9	
3.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	21	7	11	12	30	94	20	19	26	88	9	
4.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	21	7	11	12	30	94	20	19	26	88	9	
5.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	12	30	94	20	19	26	88	9	
6.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	12	30	94	20	19	26	88	9	
7.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	12	30	94	20	19	26	88	9	
8.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	12	30	94	20	19	26	88	9	
9.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	12	30	94	20	19	26	88	9	
10.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	12	30	20	19	26	88	9	94	22
11.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	30	12	20	19	26	88	9	94	22
12.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	30	20	19	26	88	9	12	94	22
13.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	30	20	19	26	88	9	12	94	22
14.	44	6	3	33	5	14	55	22	77	27	8	7	21	11	30	20	19	26	88	9	12	94	22
15.	44	6	3	33	55	14	77	5	7	11	21	30	20	19	26	27	88	8	9	12	94	22	
16.	6	44	33	55	3	5	77	7	11	30	20	14	19	26	27	21	8	88	12	9	94	22	
17.	6	44	3	5	7	33	11	30	20	14	55	19	77	26	27	21	8	88	12	94	9	22	
18.	44	6	3	5	7	33	11	30	20	14	55	19	77	26	27	21	8	88	12	94	22	9	
19.	44	6	3	5	7	33	11	30	20	14	55	19	26	27	21	8	88	12	94	22	9		
20.	44	6	3	5	7	33	11	30	20	14	55	19	26	27	21	8	88	12	94	22	9		
21.	44	6	3	5	7	33	11	30	20	14	55	19	26	27	21	8	88	12	94	22	9		
22.	44	6	3	5	7	33	11	30	20	14	55	19	26	27	21	8	88	12	94	22	9		
23.	44	6	3	5	7	33	11	30	20	14	55	19	26	27	21	8	12	88	94	22	9		
24.	44	6	3	5	7	33	11	30	14	20	55	77	19	27	21	26	8	12	88	94	22	9	
25.	44	6	3	5	7	33	11	30	14	55	77	27	21	8	19	20	12	88	94	26	22	9	
26.	44	6	3	5	7	33	11	30	14	55	77	27	21	8	20	12	88	94	26	19	22	9	
27.	44	6	3	5	7	33	11	14	55	77	27	30	21	8	20	12	88	26	94	19	22	9	
28.	44	6	3	5	7	33	14	55	77	11	27	30	21	8	20	12	88	26	94	19	9	22	
29.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	11	27	30	21	8	20	12	26	94	19	88	9	22	
30.	44	6	3	5	33	14	7	55	77	11	27	30	21	8	20	12	26	94	19	9	22	88	
31.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	11	27	30	21	8	20	12	26	94	19	9	22	88	
32.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	11	27	30	21	8	20	12	26	94	19	9	22	88	
33.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	11	27	30	21	8	20	12	26	94	9	19	22	88	
34.	44	6	5	33	3	7	14	55	77	11	27	30	21	8	20	12	26	94	9	19	22	88	
35.	44	6	5	33	3	7	14	55	77	11	27	30	21	8	20	12	26	9	19	94	22	88	
36.	44	6	5	33	3	7	14	55	77	11	27	30	21	8	20	12	26	9	19	22	88	94	
37.	44	6	5	33	3	7	14	55	77	11	27	30	21	12	26	8	20	9	19	22	88	94	
38.	44	6	5	33	3	7	14	55	77	11	27	30	21	8	20	9	19	22	88	94	9		
39.	44	6	5	3	7	33	14	55	77	11	27	30	26	12	21	8	20	9	19	22	88	94	
40.	44	6	5	3	7	33	14	55	77	11	26	30	27	21	8	20	12	9	19	22	88	94	
41.	6	44	5	3	7	33	14	55	77	26	30	27	21	11	8	20	12	9	19	22	94	88	
42.	6	44	3	7	5	33	14	55	77	26	30	27	21	11	8	20	12	9	19	22	94	88	
43.	44	6	3	7	5	33	14	77	55	26	30	27	21	11	8	20	12	9	19	22	94	88	
44.	44	6	3	7	5	33	14	55	77	26	30	27	21	11	8	20	12	9	19	22	94	88	
45.	44	6	3	7	5	33	14	55	77	26	30	27	21	11	8	20	12	19	9	22	94	88	
46.	44	6	3	7	5	33	14	55	77	26	30	27	21	11	8	20	12	19	22	94	9	88	
47.	44	6	3	7	5	33	14	55	77	30	27	21	11	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
48.	44	6	3	7	5	33	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
49.	44	6	3	7	5	33	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
50.	44	6	3	7	5	33	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
51.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
52.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
53.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
54.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
55.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
56.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
57.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
58.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
59.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
60.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	22	94	9	88	
61.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	94	9	88		
62.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	94	9	88		
63.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	94	9	88		
64.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	94	9	88		
65.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	94	9	88		
66.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	94	9	88		
67.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	94	9	88		
68.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	94	9	88		
69.	44	6	3	5	33	7	14	55	77	27	21	11	30	8	20	26	12	19	94	9	88		
70.	44	6	3	5	33	7																	

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



Wieder in den WM-Punkten: Fernando Alonso (McLaren) wurde Siebter



Erstmals in diesem Jahr in Führung: Hamilton feierte seinen fünften Ungarn-Sieg gebührend

WM-STAND FAHRER	TOTAL	WM-STAND KONSTRUKTEURE																			
		Melbourne/AUS	20.3.	Sakhir/BRN	3.4.																

Vorschau Deutschland

# Alles bereit fürs Comeback



Sieger 2014: Nico Rosberg



Crashte vor zwei Jahren: Massa

VOLLGAS-ANTEIL	70%
GRIP-NIVEAU	Mittel
ABTRIEBSLEVEL	Mittel
BREMSEN-VERSCHLEISS	Hoch
GANGWECHSEL	11/54 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	2,01 Liter

**STRECKE**  
GP Deutschland/Hockenheim

DEUTSCHLAND

START ZIEL

2/96, 3/166, 7/316, 1/52, 4/172, 3/142, 4/205, 6/264, 7/292

**Zeitplan und Statistik GP Deutschland/Hockenheim**

**Freitag, 29. Juli**  
10.00–11.30 (MESZ) 1. Freies Training  
14.00–15.30 2. Freies Training

**Samstag, 30. Juli**  
11.00–12.00 3. Freies Training  
14.00–15.00 Qualifying

**Sonntag, 31. Juli**  
14.00–16.00 Rennen (67 Runden)

Infos: [www.hockenheimring.de](http://www.hockenheimring.de)  
Streckenlänge: 4,574 km  
Renndistanz: 306,458 km

**Sieger 2014: (kein Rennen 2015)**  
Nico Rosberg (D), Mercedes W05 Hybrid, 1:33:42,914 h (= 196,206 km/h)

**Pole-Position 2014:**  
Nico Rosberg (D), Mercedes W05 Hybrid, 1:16,540 min (= 215,135 km/h)

**Schnellste Runde 2014:**  
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05 Hybrid, 1:19,908 min (= 206,067 km/h)

**Streckenrekord:** Kimi Räikkönen 2004, 1:13,780 min (= 223,182 km/h)

**Ergebnis 2014:** 1. Rosberg, Mercedes; 2. Bottas, Williams; 3. Hamilton, Mer-

cedes; 4. Vettel, Red Bull; 5. Alonso, Ferrari; 6. Ricciardo, Red Bull; 7. Hülkenberg, Force India; 8. Button, McLaren; 9. Magnussen, McLaren; 10. Pérez, Force India

**Boxenstopp-Strategie des Siegers 2014:**  
2 Stopp – Rd. 15 (von Supersoft auf Soft); Rd. 41 (Soft auf Soft)

**Die meisten Siege:** M. Schumacher 4  
**Die meisten Poles:** Prost, Senna und Mansell, je 3  
**Die meisten S.R.:** M. Schumacher 5

**PIRELLI**

FORMULA 1 GRAND PRIX OF GERMANY  
**HOCKENHEIM - SELECTED SETS PER DRIVER**

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



Guter Zweiter 2014: Bottas



1995: Schumis erster Helmsieg



Erster Sieger: Jochen Rindt 1970

**TERMINE 2016**

**Formel-1-WM**

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

**GP2 Budapest**

# Spitz auf Kvyat-Sitz

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Pierre Gasly hat in Ungarn seinen zweiten Saisonsieg eingefahren. Der Red-Bull-Junior hat damit seinen Anspruch auf einen Sitz bei Toro Rosso 2017 angemeldet.**

36 Rennen hat Pierre Gasly in der GP2 absolvieren müssen, ehe er seinen ersten Sieg feiern durfte. In Silverstone war es endlich so weit. Und nun doppelte der von Red Bull unterstützte Franzose in Budapest nach. Ganz nach dem Motto: Wenn der Knoten geplatzt ist, dann geht alles wie von alleine.

Gasly hat mit seinem zweiten Sieg innerhalb von 14 Tagen die Gesamtführung übernommen. Macht er weiter so, könnte er entgegen allen Unkenrufen doch noch zum Luxusproblem von Red Bull und zu einem ernsthaften Gegner von Daniil Kvyat im Kampf um das zweite Toro-Rosso-Cockpit für 2017 werden. Auch wenn man immer wieder hört, dass der 20-Jährige aus Rouen intern nicht das Lieblingskind sei. An einem GP2-Meister käme Red Bull nicht vorbei. Und Kvyat ist ja auch nicht unbedingt mehr erste Wahl.

**Prema-Jungs in Führung**

Gasly legte den Grundstein für seinen zweiten GP2-Sieg im Qualifying. Dank der Pole hatte

der Prema-Pilot «freie» Fahrt. Und das nutzte er im Hauptrennen eiskalt aus. «Ich konnte auf den Soft-Reifen eine kleine Lücke herausfahren. Allerdings wussten wir nicht genau, wie lange die Reifen auf dem neuen Asphalt halten würden. Nach dem Stopp legte der bis dato Führende Marciello ein paar schnelle Runden hin. Ich war mir etwas unsicher, ob unsere Taktik aufgehen würde. Aber das Team hat mir versichert, dass ich einen virtuellen Acht-Sekunden-Vorsprung hatte.»

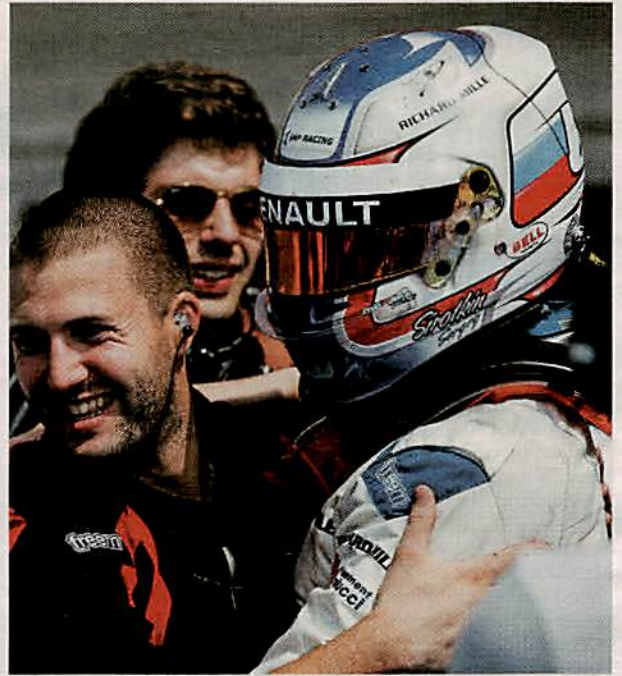
Im zweiten Rennen war Gasly nicht mehr ganz so herausragend. Aber ohne Boxenstopps haben die Sprintrennen auf dem Hungaroring auch schon in der Vergangenheit Prozessionen geglichen. Mit Rang 7 nahm Gasly immerhin noch zwei Punkte mit – plus zwei für die schnellste Runde. Womit er nun mit elf Punkten Vorsprung an der Spitze liegt – gefolgt von seinem Teamkollegen Antonio Giovinazzi. Womit wir in der GP2 eine Doppelführung der Prema-Piloten haben, was insofern nicht ganz üblich ist, da Prema erst seit diesem Jahr mitmisch. Doch die Truppe von Angelo und René Rosin hat natürlich viel Erfahrung. In der Formel 3 ist Prema seit Jahren die unangefochtene Nummer 1. Diese erfolgreiche Basis haben die Italiener auch in der GP2 hingebracht – im Eiltempo. Für

Giovinazzi, der ebenfalls im ersten Jahr steht, ist der zweite Meisterschaftsrang absolut top. Doch der Zweite der F3-EM 2015 weiß auch: «An den ersten zwei Rennwochenenden in Barcelona und Monaco habe ich nur Nuller geschrieben. Ich darf gar nicht daran denken, wo ich stünde, wenn diese Rennen besser gelaufen wären.»

Diese Frage stellt sich auch Sergey Sirotkin. Der Russe hatte zu Beginn der Saison ein paar Rückschläge zu verdauen. Auch in Silverstone verbuchte er einen Nuller. Dafür stand er in Budapest zweimal auf dem Podest. Im ersten Rennen wurde der Renault-Schützling Dritter, im zweiten Durchgang sicherte er sich nach einem Raketenstart (von SP6 auf SP2) den ersten Saisonsieg. Überbewerten wollte der Mann aus Moskau den Triumph nicht. Auf die Meisterschaft habe er keine große Auswirkung, meint Sirotkin. «Aber für das Team ist es wichtig, das gibt uns einen richtigen Schub.»

**Kirchhöfer ohne Punkte**

Für Marvin Kirchhöfer endeten die Rennen in Budapest auf den Rängen 14 und 13 außerhalb der Punkte. Und das, obwohl der Leipziger im Quali Zehnter war. Immerhin: Der dortige Rückstand von nur einer Sekunde auf Pole-Sitter Gasly lässt fürs Heimrennen am Wochenende in Hockenheim hoffen. ♦



Ein wichtiger Sieg fürs Team: Sergey Sirotkin gewann den Sprint



Kirchhöfer: Null Punkte in Ungarn, dafür Vorfriede auf Hockenheim



Alle jagen Pierre Gasly (ganz vorne): Das Feld stürmt dem führenden Franzosen durch Turn 1 hinterher

**GP2 / Resultate**

Budapest/H: 4,381 km; Wetter/Piste Sa/So: leicht bewölkt/trocken; Hauptrennen 37 Runden (= 162,097 km), 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet.  
 1. Pierre Gasly (F/Prema) in 55:29,672 min (= 170,477 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Prema) +1,365; 3. Sergey Sirotkin (RUS/ART) +2,835; 4. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +7,616; 5. Arthur Pic (F/Rapax) +9,908; 6. Nobuharu Matsushita (I/ART) +12,861; 7. Norman Nato (F/Racing Engineering) +17,713; 8. Jordan King (GB/Racing Engineering) +21,906; 9. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +22,101; 10. Mitch Evans (NZ/Campos) +23,980; 11. Oliver Rowland (GB/MP) +29,377; 12. Alex Lynn (GB/Dams) +34,050; 13. Gustav Malja (S/Rapax) +34,197; 14. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +36,420; 15. Daniel de Jong (NL/MP) +38,526; 16. Nicolas Latifi (CDN/Dams) +25,629; 17. Luca Ghiotto (I/Trident) +51,757; 18. Sergio Canamasas (E/Carlin) +1:03,546  
 Schnellste Runde: Rowland in 1:29,627 min (= 175,969 km/h)

Sprintrennen 28 Runden (= 121,668 km), 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet.  
 1. Sergey Sirotkin (RUS/ART) in 44:47,059 min (= 164,291 km/h); 2. Jordan King (GB/Racing Engineering) +4,953; 3. Norman Nato (F/Racing Engineering) +7,506; 4. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +8,988; 5. Mitch Evans (NZ/Campos) +14,146; 6. Oliver Rowland (GB/MP) +15,283; 7. Pierre Gasly (F/Prema) +16,662; 8. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +20,939; 9. Sergio Canamasas (E/Carlin) +25,985; 10. Sean Gelael (RI/Campos) +30,884; – ferner: 13. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +36,913  
 Schnellste Runde: Gasly in 1:29,184 (= 176,843 km/h)  
 Bonuspunkte: Pole (4): Gasly (1:25,612 min = 184,221 km/h); Schnellste Runde (je 2): Matsushita (1:29,959 min)/Gasly (1:29,627 min)  
 Stand nach 12 von 22 Läufen: 1. Gasly 107 Punkte; 2. Giovinazzi 96; 3. Marciello 85; 4. Rowland 83; 5. Nato 81; 6. King 80; 7. Evans 77; 8. Sirotkin 70; 9. Markelov 65; 10. Matsushita 56; 11. Lynn 51; 12. Ghiotto 38; 13. Gelael 24; 14. Latifi 21; 15. Kirchhöfer 19; 16. Canamasas 14; 17. Pic 14; 18. Eriksson 10; – Teams: 1. Prema 203; 2. Racing Engineering 161; 3. Russian Time 150; 4. ART 126; 5. Campos 101; 6. MP 89; 7. Dams 72; 8. Trident 38; 9. Carlin 33; 10. Rapax 17; Arden 12

Nächstes Rennen: 30./31. Juli, Hockenheim (D)  
 Internet: www.gp2series.com

## GP3 Budapest

# Podestplatz für Jenzer

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Alex Albon hat sich in Ungarn die Tabellenführung von Teamkollege Charles Leclerc zurückerobert. Glück im Unglück hatte Jenzer-Pilot Akash Nandy.**

Eigentlich galt Oscar Tunjo als das Aushängeschild im Schweizer Jenzer-Rennstall. Doch seit Silverstone sitzt der Inder Arjun Maini im Cockpit des Kolumbianers. Und der kommt immer besser in Fahrt. In Ungarn konnte er zwar die «Reversed-Grid-Pole» nicht umsetzen und fiel am Start hinter den späteren

Sieger Alex Albon zurück. Doch P2 ließ sich der Jenzer-Pilot nicht nehmen – zur Freude von Teamchef Andreas Jenzer, der bei der Formel 4 in Spielberg weilt, und den zweiten GP3-Podestrang 2016 feiern durfte.

Weniger glücklich verlief das Wochenende von Mainis Teamkollege Akash Nandy. Der Malaysier produzierte beim zweiten Start einen doppelten Überschlag nach einer Berührung von Nyck de Vries. Der Fahrer entstieg dem Wrack unverletzt (s. Bilder der Woche, Seite 2). Der Überrollbügel hatte beiden Aufschlägen standgehalten.

Auch Ralph Boschung holte wieder Punkte. Allerdings nur

in Durchgang 1 (als Fünfter). «Die Pace war eigentlich gut genug für die Top 3.» Lauf 2 geriet er mit Charles Leclerc aneinander. Boschung – am Ende 22.: «Ich habe es wenigstens versucht!» Der zweite Schweizer Kevin Jörg kam im ersten Heat

(Sieger Matt Parry) als Zehnter ins Ziel. Und holte einen Zähler. In Rennen 2 verpasste er die Punkteränge als Neunter knapp: «Die Starts waren gut. Ich hatte je eine Position gewonnen. Danach ging nicht mehr viel, obwohl die Pace ganz flott war.» ♦

## GP3 / Resultate

Budapest (H): 4,381 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken

1. Lauf 22 Runden (= 96,342 km), 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet

1. Matt Parry (GB/Koiranen) in 35:49,008 min (= 161,391 km/h); 2. Antonio Fuoco (I/Trident) +3,283; 3. Jake Dennis (GB/Arden) +4,208; 4. Nirei Fukuzumi (J/ART) +5,875; 5. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +6,444; 6. Charles Leclerc (F/ART) +9,762; 7. Alexander Albon (T/ART) +10,425; 8. Arjun Maini (RI/Jenzer) +13,777; 9. Jack Aitken (GB/Arden) +14,226; 10. Kevin Jörg (CH/Dams) +14,977

2. Lauf 17 Runden (= 74,437 km), 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet

1. Alexander Albon (T/ART) in 30:01,514 min (= 148,748 km/h); 2. Arjun Maini (RI/Jenzer) +3,365; 3. Charles Leclerc (F/ART) +4,363; 4. Nirei Fukuzumi (J/ART) +6,955; 5. Matt Parry (GB/Koiranen) +8,848; 6. Jack Aitken (GB/Arden) +10,908; 7. Jake Dennis (GB/Arden) +13,635; 8. Matevos Isaakyan (RUS/Koiranen) +14,600; 9. Kevin Jörg (CH/Dams) +15,820; 10. Antonio Fuoco (I/Trident) +16,562; – Ferner: 22. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +34,831

Stand nach 6 von 18 Läufen: 1. Albon 107 Punkte; 2. Leclerc 104; 3. Fuoco 90; 4. Parry 53; 5. Boschung 48; 6. De Vries 46; 7. Fukuzumi 43; 8. Dennis 35; 9. Hughes 31; 10. Maini 20; 11. Tunjo 18; 12. Aitken 18; 13. Palou 13; 14. Jörg 13; 15. Ferrucci 8; – Teams: 1. ART 290 2. Koiranen 104; 3. Trident 100; 4. Arden 57; 5. Dams 52; 6. Jenzer 38; 7. Campos 19

Nächstes Rennen: 30./31. Juli, Hockenheim (D)  
Internet: www.gp3series.com



Albon: Sieg und GP3-Führung



Maini: Podestplatz für Jenzer

## Formel 3.5 V8 Silverstone

# Die Lotus-Festspiele

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Silverstone erlebte ein schwarzes Wochenende. Aber im positiven Sinne. Lotus gewann nicht nur beide Rennen dank Roy Nissany. Auch Teamkollege René Binder stand zweimal auf dem Podest.**

Bisher ist Roy Nissany nicht durch ganz große Taten aufgefallen. Drei zweite Plätze hatte er im Laufe der Saison schon angehäuft. In Silverstone platze der Knoten nun. Der Israeli, Sohn des ehemaligen Minardi-Testfahrers Channoch Nissany, fuhr beim Lotus-Heimspiel gleich beide Siege ein. Und das, obwohl er im ersten Durchgang nach einer Berührung mit dem bis dato führenden Russen Egor Orudzhev sogar kurz mal neben der Piste war. «Egor hat mich einfach rausgeboxt», ereiferte sich Nissany nach dem Rennen. «Zum Glück war der Schaden am Auto nicht besonders heftig. Und die Lücke nach hinten groß genug, um vorne zu bleiben.»

Für den totalen Triumph in Schwarz sorgte der Tiroler René Binder. In Spielberg noch als Ersatzmann bei ART in der GP2 dabei, fuhr der Österreicher in zwei beherzten Läufen zweimal aufs Podest. Am Samstag wurde er Dritter, am Sonntag Zweiter. Binder meinte hinterher, es wäre sogar mehr möglich gewesen. «Aber das DRS hat im ersten Durchgang gestreikt. Deshalb kam ich nicht mehr an Vaxivière vorbei.»

## Delétraz nicht zufrieden

Für den Genfer Louis Delétraz lief es nicht ganz nach Plan. Im ersten Rennen hatte er das Auto am Grid abgewürgt: «Es gab ein Problem mit der Kupplung.» Delétraz musste aus der Box losfahren und wurde nach Bremsproblemen mit nur einem mickrigen Punkt belohnt.

Am Sonntag verlor er am Start erneut zwei Positionen, hatte einen schlechten Stopp, kämpfte sich dann aber wieder heran. «In der letzten Runde bin ich noch an Vaxivière vorbei. Meisterschaftsleiter Dillman konnte ich nicht mehr packen.» ♦



Die Dominatoren von Silverstone: Roy Nissany (I.) und René Binder

## FORMEL 3.5 V8 / Resultate

Silverstone (GB), 5,891 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 23 Rdn (= 135,493 km); 13 Fahrer gestartet, 13 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 24 Rdn (= 141,384 km); 13 gestartet, 12 gewertet; Wetter Sa/So: leicht bewölkt/trocken.

1. Lauf: 1. Roy Nissany (ISR/Lotus) in 40:20,221 min (= 203,998 km/h); 2. Matthieu Vaxivière (F/SMP Racing) +6,248; 3. René Binder (A/Lotus) +7,653; 4. Tom Dillmann (F/AVF) +8,445; 5. Aurélien Panis (F/Arden) +11,908; 6. Pietro Fittipaldi (BR/Forlec) +12,839; 7. Yu Kanamaru (J/Teo Martin Motorsport) +14,365 8. Vitor Baptista (BRA/RP Motorsport) +18,958; 9. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +22,488; 10. Louis Delétraz (CH/Forlec) +27,764

2. Lauf: 1. Roy Nissany (ISR/Lotus) in 42:19,344 min (= 204,281 km/h); 2. René Binder (A/Lotus) +17,091; 3. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +20,092; 4. Tom Dillmann (F/AVF) +25,205; 5. Aurélien Panis (F/Arden) +24,424; 6. Louis Delétraz (CH/Forlec) +25,967; 7. Matthieu Vaxivière (F/SMP Racing) +26,622; 8. Vitor Baptista (BRA/RP Motorsport) +30,239; 9. Yu Kanamaru (J/Teo Martin Motorsport) +34,412; 10. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +50,856

Stand nach 10 von 18 Läufen: 1. Dillmann 156 Punkte; 2. Nissany 124; 3. Delétraz 119; 4. Panis 112; 5. Binder 109; 6. Vaxivière 97; 7. Orudzhev 82; 8. Kanamaru 47; 9. Cecotto jr. 43; 10. Babbista 33; – Teams: 1. Lotus 233; 2. Arden 194; 3. AVF 188; 4. Forlec 143; 5. SMP 99; 6. RP Motorsport 78; 7. Teo Martin Motorsport 68; 8. Durango 6

Nächstes Rennen: 10./11. September, Spielberg (A)  
Internet: www.formulav8.com

## Formel 4

# Schumi mit Quali-Pech

**Joey Mawson hat in Spielberg einen Schritt Richtung Titel gemacht. Sehr zum Leidwesen von Schumi jr.**

Joey Mawson machte in der Gesamtwertung der ADAC Formel 4, die am vergangenen Wochenende auf dem Red Bull Ring gastierte, wieder einen kleinen Schritt in Richtung Titelgewinn. Denn während der Australier die Plätze 1, 3 und 4 eroberte, musste sich sein härtester Titelrivale Mick Schumacher mit den Positionen 2, 6 und 11 zufriedengeben. Damit hat Mawson nun 46 Zähler mehr auf seinem Konto als Schumacher.

Die Ursache für Micks Resultate war aber nicht seine Renn-Performance, sondern Pech im Qualifying. Wegen eines technischen Problems musste er seinen Renner schon vorzeitig abstellen, sodass er in der entscheidenden Phase zuschauen musste. Die Folge waren die Startplätze 15 und 33 für die ersten beiden Rennen, aus denen er immerhin die Positionen 6 und 11 machte. Im dritten Heat holte der Sohn von Michael Schumacher von Startposition 5 kommend Rang 2, versuchte aber alles, seinen Vordermann Simo Laaksonen niederzurängen. Doch der 17-jährige Finne aus dem Team Motopark zeigte sich nordisch cool und durfte als Belohnung seinen ersten Sieg in der Formel 4 feiern.

Einen Tag vorher erlebte bereits Thomas Preining das Gefühl eines Premieren-Triumphs. Der einzige Österreicher im Feld, der für das Team Lechner fährt, gewann vor Rookie Juri Vips und Kim Luis Schramm. «Mein Ziel war der Heimsieg, und das habe ich geschafft», jubelte Preining, der zwei Tage zuvor 18 Jahre alt wurde.

In Heat 2 siegte Mawson vor Mike David Ortman und Rookie Niklas Nielsen, und nach dem dritten Durchgang standen Laaksonen, Schumacher und Mawson auf dem Siegertreppchen. ♦ AL



Heimsieg: Thomas Preining

Nürburgring

# Enges Eifel-Duell



Auf dem Weg zum Sieg: Die Besatzung des Weltmeister-Porsche mit der Nummer 1 jubelte letztlich zum ersten Mal 2016

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

**Die Weltmeister siegen wieder: Wie im Vorjahr feierten Timo Bernhard, Mark Webber und Brendon Hartley beim Porsche-Heimspiel am Nürburgring den ersten Saisonsieg. Die WM-Leader patzten.**

Nach der Enttäuschung von Le Mans wollte Toyota die Revanche. Zumal das Team vom nur rund eine Autostunde entfernten Köln operiert und man viele TMG-Mitarbeiter beim Rennen begrüßte. Dazu hatte man, wie die Konkurrenz von Audi und Porsche, das dritte (und damit letzte erlaubte) Aerodynamik-Paket im Gepäck. Jenes, das den meisten Abtrieb erzeugt.

Nach den guten Erfahrungen von Spa hatte man auch schon die richtige Taktik parat: das Qualifying opfern, weil man sich die Reifen für höhere Temperaturen aufschnallt, dafür aber im Rennen richtig angasen. Doch es zeigte sich schnell: Gegen Audi und Porsche, die sich ein erbittertes Duell an der Spitze lieferten, hatten die Japan-Kölner einfach keine Chance.

Vom Start weg wurde sich gar nichts geschenkt. In einer irren Hetzjagd bekriegt sich die aus der ersten Reihe gestarteten

Audi von Marcel Fässler und Oliver Jarvis mit den Porsche-Startfahrern Timo Bernhard und Neel Jani. Letzterer war dann auch der erste, der sich eine kleine Schwäche leistete. Im Überrundungsverkehr kollidierte er mit dem Ford GT von Stefan Mücke und drehte sich. Der Zeitverlust von rund zehn Sekunden war in diesem Sprintrennen schon eine Welt.

**Schweres Rennen für Nr. 2**

Der Drei- wurde erst wieder zum Vierkampf, als man bei den WM-Leadern mit der Startnummer 2 eine Full Course Yellow perfekt für einen Boxenstopp abpasste und plötzlich wieder in Führung lag.

Zudem konnte Porsche längere Stints fahren und verbuchte

dabei meist kürzere Standzeiten bei den Boxenhalten, sodass sich langsam, aber sicher eine Tendenz entwickelte: Je später das Rennen, desto Porsche.

Doch wieder war es die Nummer 2, diesmal mit Marc Lieb am Steuer, die sich einen Mini-Fehltritt mit großen Folgen leistete: Nach einer Kollision mit einem GT-Porsche waren der Wechsel der Frontpartie und eine Durchfahrtsstrafe fällig.

Und auch ein Wechsel der Heckpartie wurde noch nötig: Erst gab es einen Treffer aufs Heck, dann die Spiegelflagge, welche zum Reparaturstopp zwang. Dabei kämpfte man trotz der Unwägbarkeiten noch gegen die beiden Audi um P2.

Als der 919 Hybrid der WM-Leader aus der Entscheidung

um die Podiumsplätze herauswar, führen auch die beiden R18 auf den Plätzen 2 und 3 auf Halten. Der logische Nichtangriffspakt zwischen der in der WM deutlich besser platzierten Nummer 8 von Loïc Duval, Jarvis und Lucas di Grassi sowie der brav folgenden Nummer 7 von André Lotterer und Fässler sorgte dafür, dass das Rennen mit einem Antiklimax endete.

**Sieger loben Teamleistung**

Der Weltmeister-Porsche war nach einem gut getimten Stopp bei Full Course Yellow ohnehin schon eine halbe Minute entfernt. Und die Besatzung der Nummer 1 war am Ende sichtlich erleichtert, den bislang sehr mageren 3,5 WM-Punkten weitere 25 hinzufügen zu können.

Dabei verlief für die bisherigen Pechvögel der Saison auch das Nürburgring-Rennen nicht völlig problemlos. Ein schleichender Plattfuß, der Brendon Hartley zum vorzeitigen zweiten Boxenstopp zwang, hatte letztlich aber doch keinen großen Einfluss. Die «fehlenden» Runden konnte man über die längeren Stints wieder wettmachen, sodass man bald wieder in der normalen Boxensequenz umherfuhr.

«Dieser Tag gehört den Mechanikern von Auto Nummer 1, denn wir haben ein paar herbe Enttäuschungen hinter uns», wusste Mark Webber nur zu gut, was auch die Truppe rund um sein Auto in den ersten drei Saisonläufen mitmachen musste. «Dieser Sieg heute schmeckt besonders süß», pflichtete Timo Bernhard bei.

Bei den LMPI-Privatteams führen diesmal alle drei Autos auf Augenhöhe – doch zur Rennhalbezeit klemmte es einmal mehr im Antriebsstrang des lange führenden(!) Kollid-CLM. So machten den Sieg wieder die beiden Rebellion unter sich aus. Weil man unterm Strich weniger Probleme als die Teamkollegen hatte, waren in der Eifel einmal mehr Dominik Kraihamer, Alexandre Imperatori und Mathéo Tuscher die strahlenden Gewinner. ♦



Mit P2 Abstand in der WM verkürzt (v.l.): Di Grassi/Duval/Jarvis



Schweres Rennen: Toyota

## GTE-Pro-Klasse Nürburgring

# Nächstes Ferrari-Doppel

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

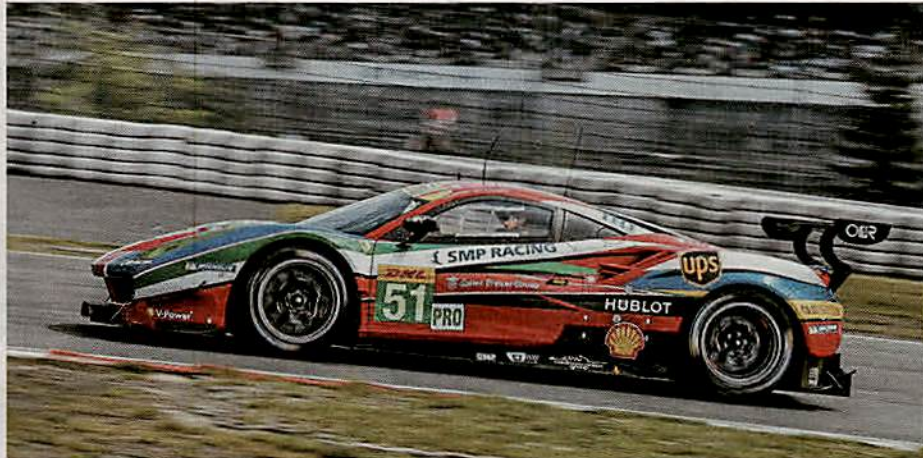
**Nach kurzer «Pause» in Le Mans kehrte Ferrari am Nürburgring auf die Siegerstraße zurück. Neben Ford war diesmal aber auch Aston Martin im Rennen um den Laufsieg.**

Dazu trug sicher auch die neue Balance of Performance (BoP) bei, die vor dem vierten Saisonrennen verabschiedet wurde. Während Ford und Ferrari BoP-technisch unverändert – jedoch ohne die spezielle Le-Mans-Aerodynamik – ins Rennen gingen, bekam Aston Martin einen um 0,4 mm größeren Restriktor zugestanden.

Im Qualifying gab es dann auch direkt die erste Pole-Position des Jahres für die Briten – dank Nicki Thiim und Marco Sörensen. Thiim legte auch im Rennen granatenmäßig los. Während man die Plätze 2 bis 6 mit dem zweiten Aston Martin sowie den je zwei Werks-Ford und -Ferrari in der Anfangsphase mit dem viel zitierten Handtuch hätte abdecken können, eilte der Pilot der Nummer 95 dem Feld auf und davon.

## Feuriger Moment bei Ford

Doch als das Rennen seinen Lauf nahm, verschoben sich die Kräfteverhältnisse. Ford verlor ein Eisen im wortwörtlichen Feuer, als beim Tankstopp Benzin auf den heißen Auspuff



Zurück auf der Siegerstraße: Der AF-Corse-Ferrari von Ex-Weltmeister G. Bruni und J. Calado

tropfte. Die anschließende Löschaktion sowie Reinigung und Kontrolle des Fahrzeugs kosteten Andy Priaulx, Harry Tincknell und Marino Franchitti rund 20 Minuten. «Danach hatten wir ein paar Probleme. Der Turbo hat beim Feuer etwas abbekommen, und das hat zu Fehlzündungen geführt. Ich hatte auch noch einen Reifenschaden. Wir waren schnell, aber hatten einfach kein Glück. Das Wichtigste ist, dass beim Feuer alle unbeschadet davongekommen sind», berichtet Andy Priaulx, der kurz vor Ausbruch des Feuers eingestiegen war.

Der zweite Ford bekam kurz vor Schluss eine Durchfahrtsstrafe für ein Boxenstoppergehen, sodass der Podiumsplatz

futsch war. Vorne zogen derweil aber ohnehin schon die beiden AF-Corse-Fahrerduos ihre Kreise, welche mit dem perfekt ausbalancierten 488 GTE konstant an die Spitze fuhren. Dagegen wirkten die Aston Martins im Rennverlauf immer schwächer.

## Porsche völlig chancenlos

Hier hat möglicherweise auch Reifenpartner Dunlop noch etwas Entwicklungszeit nötig, um gegen die Michelin-bereifte Konkurrenz dauerhaft bestehen zu können. Thiim und Sörensen freuten sich dennoch über P3. «Glückwunsch ans gesamte Team Aston Martin Racing. Was für ein unglaublicher Job», attestierte ein beinahe euphorischer Nicki Thiim.

Trotz neuer BoP (minus 15 kg, plus 0,2 mm beim Air Restrictor) hatte der einzige Porsche in der GTE-Pro-Klasse auch am Nürburgring einen schweren Stand. Zu keinem Zeitpunkt waren der letztjährige GT-«Weltmeister» Richard Lietz und sein Werksfahrerkollege Michael Christensen im von Proton eingesetzten 911 RSR auf Augenhöhe mit den anderen Werksteams. «An diesem Wochenende war leider keine bessere Platzierung möglich», konstatierte Lietz nach P6. Hier ist man auf weitere Anpassungen angewiesen, zumal es jetzt in die Höhenluft von Mexiko geht, wo die turbobefeuerten Ford und Ferrari einen konzeptbedingt kleineren Nachteil haben. ♦

## GTE-Am-Klasse Nürburgring

# Heimspiel ohne Happy End

**Zum zweiten Mal nach Spa liefen sich in dieser Saison Pedro Lamy, Mathias Lauda und Paul Dalla Lana als Amateur-Sieger feiern.**

Anders als in der Pro-Klasse fruchtete die letzte BoP-Anpassung auch für Porsche. Beim Vorjahresmodell des 911 RSR durften 10 kg ausgelassen werden, gleichzeitig wurde der einzige Ferrari 15 kg schwerer, und der ebenfalls einzige Aston Martin bekam einen um 0,3 mm kleineren Air Restrictor.

Da Porsche im Nassen meist ohnehin nicht schlecht aussieht, verwunderte die Doppel-Pole der beiden in der GTE-Am eingesetzten Proton-Autos – wobei eines unter KCMG-Banner fährt – nicht. Aber auch im trockenen Rennen gab die Startfahrer Patrick Long (Abu Dha-

bi-Proton) und Wolf Henzler (KCMG) zunächst den Ton an. Ersterer fiel zurück, nachdem der Motor beim ersten Stopp nicht wieder anspringen wollte und das Auto beim nächsten Service Feuer fing. Dazu gab es später eine Kollision mit Marc Lieb im LMPI-Porsche.

Die KCMG-Fahrer kämpften dagegen tapfer und fuhren auf Platz 2 ins Ziel. Aber auch hier gab es kein Happy End: Bei der technischen Nachkontrolle hatte das Auto weniger als die vorgeschriebenen 55 mm Bodenfreiheit und wurde folgerichtig disqualifiziert.

«Es gibt Tage, da bist du einfach machtlos», sagte Proton-Pilot Patrick Long. «Wir müssen das so schnell wie möglich vergessen und alle unsere Kräfte auf das nächste Rennen in Mexico City konzentrieren.»

## Aston-Trio im Titelkampf

An den Siegern gab es aber keine Zweifel. Mathias Lauda bugsierte den Aston Martin, den er sich mit Pedro Lamy und Paul Dalla Lana teilt, bereits nach etwas über zwei Stunden am KCMG-Porsche vorbei. Danach war der Sieg nie mehr in Gefahr. Nach dem Pech von Le Mans ist das perfekt eingespielte Trio also zurück auf der Siegerstraße – und damit auch wieder voll im Titelrennen. Tabellenführer bleiben aber Collard/Perrodo/Agus im Ferrari von AF Corse nach gerbtem P2. ♦ MBR



Souverän gesiegt: Aston Martin von Lamy/Lauda/Dalla Lana

## LMP2

# Wieder nur Pole



Dritter Saisonsieg: Alpine

Nachdem René Rast und Roman Rusinov im Qualifying auch beim vierten Saisonlauf unbezungen blieben und dem G-Drive-Oreca erneut die Pole sicherten, gaste Rast auch im Rennen richtig an. Mit 20 Sekunden Vorsprung kam er zum ersten Stopp, um an den neuen dritten Mann im Bunde, Alex Brundle, zu übergeben. Der baute den Vorsprung weiter aus – bis nach knapp zweieinhalb Rennstunden das Getriebe den Geist aufgab: Das Auto!

Am Ende strahlte wie schon in Spa und Le Mans die Alpine-Mannschaft (Gustavo Menezes/Stéphane Richelmi/Nicolas Lapierre) ganz oben auf dem Siegerpodest. Dahinter landete der RGR/Morand-Ligier von Senna/Albuquerque/Gonzalez. Spannung gab es um P3, wo «Pipo» Derani den schnelleren ESM-Ligier um 0,017 Sekunden aufs Podium rettete. ♦ MBR

## KOMPAKT

»» **Nicki Thiim** Der Aston-Martin-Pilot erlebte am Montag vor dem Rennen eine Schrecksekunde: Bei Testfahrten mit Koenigsegg auf der Nordschleife versagte ein ABS-Sensor am über drei Millionen Euro teuren «One:1» und Thiim flog am «Adenauer Forst» vehement sogar über die Leitplanke. Glück im Unglück: Außer Prellungen geschah dem Dänen nichts.

»» **Rennen 2017** Am Rande der diesjährigen 6h am Nürburgring wurde bekannt, dass die WEC auch 2017 in der Eifel gastieren wird. Das Datum dafür: 16. Juli. Pikant daran ist, dass für dieses Wochenende auch ein Formel-E-Event in Montreal geplant ist! Das Ziel ist zudem, dass auch über 2017 hinaus am «Ring» gefahren werden soll. ♦ AW/MBR

**LANGSTRECKEN-WM / Resultate**

Nürburgring/D: 24. Juli 2016; 4. von 9 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,148 km  
33 Teams gestartet, 29 gewertet, Wetter/Strecke: teils bewölkt/trocken; 23 Grad Luft, bis 32 Grad Strecke.

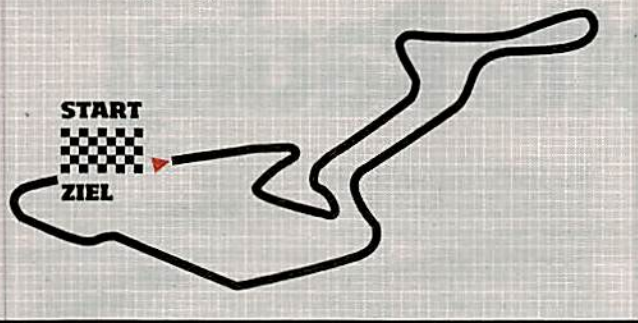
Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (8)	1	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	194 Runden
2.	LMP1-H (6)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	+53,787 sec.
3.	LMP1-H (6)	7	Fässler/Lotterer	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	+54,483
4.	LMP1-H (8)	2	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+1:37,324 min.
5.	LMP1-H (8)	5	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 - Hybrid	Michelin	+1 Runde
6.	LMP1-H (8)	6	Sarrazin/Conway/Kobayashi	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 - Hybrid	Michelin	+4 Runden
7.	LMP1	13	Tuscher/Williamson/Imperatori	Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER	Dunlop	+16 Runden
8.	LMP2	36	Menezes/Lapierre/Richelmi	Signatech Alpine/Alpine A460 - Nissan	Dunlop	+16 Runden
9.	LMP2	43	Gonzalez/Albuquerque/Senna	RGR Sport by Morand/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+16 Runden
10.	LMP2	31	Dalziel/Derani/Cumming	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - Nissan	Michelin	+18 Runden
11.	LMP2	42	Leventis/Williamson/Kane	Strakka Racing/Gibson 0155 - Nissan	Dunlop	+18 Runden
12.	LMP2	44	Graves/Pizzonia/Howson	Manor/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	+18 Runden
13.	LMP2	37	Petrov/Ladygin/Shaytar	SMP Racing/BR01 - Nissan	Dunlop	+19 Runden
14.	LMP2	35	Cheng/Tung/Panciatici	Baxi DC Racing Alpine/Alpine A460 - Nissan	Dunlop	+19 Runden
15.	LMP2	27	Minasian/Mediani	SMP Racing/BR01 - Nissan	Dunlop	+19 Runden
16.	LMP2	30	Sharp/Brown/Van Overbeek	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - Nissan	Michelin	+22 Runden
17.	LMP1	12	Prost/Heidfeld/Beche	Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER	Dunlop	+23 Runden
18.	GTE-Pro	51	Bruni/Calado	AF Corse/Ferrari 488 GTE	Michelin	+24 Runden
19.	GTE-Pro	71	Rigon/Bird	AF Corse/Ferrari 488 GTE	Michelin	+24 Runden
20.	GTE-Pro	95	Thiim/Sørensen	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage	Dunlop	+24 Runden
21.	GTE-Pro	66	Mücke/Pla	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+25 Runden
22.	GTE-Pro	97	Stanaway/Turner	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage	Dunlop	+25 Runden
23.	GTE-Pro	77	Lietz/Christensen	Dempsey-Proton Racing/Porsche 911 RSR (2016)	Michelin	+25 Runden
24.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin V8 Vantage	Dunlop	+28 Runden
25.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Aguias	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+28 Runden
26.	GTE-Am	50	Yamagishi/Ragues/Ruberti	Larbre Compétition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+29 Runden
27.	GTE-Am	88	Al Qubaisi//Heinemeier-Hansson/Long	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+30 Runden
28.	GTE-Am	86	Wainwright/Carroll/Barker	Gulf Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+30 Runden
29.	GTE-Pro	67	Franchitti/Priault/Tincknell	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+39 Runden
nicht klassiert:						
	LMP2	45	Rao/Bradley/Merhi	Manor/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	
	LMP1	4	Trummer/Webb/Kaffer	ByKolles Racing Team/CLM P1/01 - AER	Dunlop	
	LMP2	26	Rusinov/Rast/Brundie	G-Drive Racing/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	
DQ	GTE-Am	78	Ried/Henzler/Camathias	KCMG/Porsche 911 RSR	Michelin	+28 Runden

Schnellste Runde: Fässler (Audi), Runde 5, 1:40,325 (= 184,3 km/h)  
Nächstes Rennen: 3. September, Mexico City (MEX)  
Internet: www.fiawec.com



**STRECKE**

**Nürburgring**



Erster Saisonsieg (v.l.): Webber/Bernhard/Hartley

**QUALIFYING**

LMP1	Durchschnittszeit	LMP2	Durchschnittszeit	GTE-Pro	Durchschnittszeit	GTE-Am	Durchschnittszeit
1. Audi R18 (#7)	1:39,444	1. G-Drive/Oreca (#26)	1:48,984	1. Aston Martin Racing (#95)	2:01,712	1. Proton/Porsche (#88)	2:06,011
2. Audi R18 (#8)	1:39,710	2. Signatech/Alpine (#36)	1:49,727	2. Ganassi UK/Ford (#66)	2:01,959	2. KCMG/Porsche (#78)	2:06,197
3. Porsche 919 Hybrid (#1)	1:39,861	3. Strakka/Gibson (#42)	1:49,762	3. Aston Martin Racing (#97)	2:02,220	3. Aston Martin Racing (#98)	2:06,372
4. Porsche 919 Hybrid (#2)	1:39,893	4. RGR Morand/Ligier (#43)	1:50,105	4. AF Corse/Ferrari (#51)	2:02,512	4. AF Corse/Ferrari (#83)	2:06,589
5. Toyota TS 050 Hybrid (#6)	1:40,639	5. Manor/Oreca (#44)	1:50,372	5. Ganassi UK/Ford (#67)	2:03,256	5. Larbre/Corvette (#50)	2:09,127
6. Toyota TS 050 Hybrid (#5)	1:40,748	6. SMP Racing/BR01 (#27)	1:50,948	6. D.-Proton/Porsche (#77)	2:03,681	6. Gulf/Porsche (#86)	2:09,820
7. Rebellion R-One (#13)	1:46,081	7. ESM/Ligier (#31)	1:51,194				
8. ByKolles/CLM P1/01 (#4)	1:46,907	8. Manor/Oreca (#45)	1:51,294				
9. Rebellion R-One (#12)	1:47,026	9. SMP Racing/BR01 (#37)	1:51,667				
10. Baxi DC/Alpine (#35)	1:52,506						
11. ESM/Ligier (#30)	1:56,462						
7. AF Corse/Ferrari (#71)	2:06,745						

**WM-STÄNDE WEC**

Fahrer LMP	Punkte
1. Marc Lieb	106
Neel Jani	106
Romain Dumas	106
4. Loic Duval	73
Lucas Di Grassi	73
Oliver Jarvis	73
7. Kamui Kobayashi	62
Mike Conway	62
Stéphane Sarrazin	62
10. André Lotterer	51
Marcel Fässler	51
12. Alexandre Imperatori	36
Dominik Kraihamer	36
Mathéo Tuscher	36
15. Benoît Tréluyer	35
16. Gustavo Menezes	34
Nicolas Lapierre	34
Stéphane Richelmi	34
19. Brendon Hartley	28,5
Mark Webber	28,5
Timo Bernhard	28,5
22. Nick Heidfeld	25,5

Hersteller LMP	Punkte
1. Porsche	164
2. Audi	129
3. Toyota	97

Privatteams LMP1	Punkte
1. Rebellion Racing (#12)	104
2. Rebellion Racing (#13)	75
3. ByKolles Racing Team (#4)	30

Teams LMP2	Punkte
1. Signatech Alpine (#36)	112
2. RGR Sport by Morand (#43)	74
3. G-Drive Racing (#26)	67
4. Extr. Speed Motorsport (#31)	59
5. SMP Racing (#37)	50

Fahrer GT	Punkte
1. Oliver Pla	72
Stefan Mücke	72
3. Davide Rigon	70
Sam Bird	70
5. Marco Sørensen	67
Nicki Thiim	67
7. Darren Turner	61
8. Billy Johnson	60
8. Richie Stanaway	55
9. Fernando Rees	45
Jonathan Adam	45
11. Gianmaria Bruni	44
James Calado	44
13. Emmanuel Collard	44
François Perrodo	44
Rui Aguias	44
16. Michael Christensen	38
Richard Lietz	38
18. Andy Priaulx	32,5

Hersteller GT	Punkte
1. Ferrari	146
2. Aston Martin	138
3. Ford	110,5
4. Porsche	72

Teams GTE-Pro	Punkte
1. Ford Chip Ganassi UK (#66)	72
2. AF Corse (#71)	70
3. Aston Martin Racing (#95)	67
4. Ford Chip Ganassi UK (#67)	56
5. Aston Martin Racing (#97)	55

Teams GTE-Am	Punkte
1. AF Corse (#83)	111
2. Aston Martin Racing (#98)	70
3. Larbre Compétition (#50)	69
4. Abu Dhabi-Proton (#88)	68
5. Gulf Racing (#86)	50

## ADAC GT Masters Spielberg

# Klare Halbzeitmeister



So sehen die Halbzeitmeister im ADAC GT Masters 2016 aus: Daniel Keilwitz (l.) und Jules Gounon

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

**In Spielberg gingen die Laufsiege an David Jahn/Kévin Estre (Porsche) sowie Daniel Keilwitz/Jules Gounon (Corvette). Letztere sind jetzt auch die klaren Tabellenführer.**

Eigentlich jubelte am Sonntag das APR-Team am lautesten. Der kfzteile24-Audi der ehemaligen Meistermannschaft fuhr in den Händen von Laurens Vanthoor und Florian Stoll zum

Sieg. Doch bei der technischen Nachuntersuchung wurden bei beiden Autos des Teams Unregelmäßigkeiten im Ansaugsystem festgestellt, sodass sowohl die vermeintlichen Sieger als auch die zunächst Siebtplatzierten Dobitsch/Sandström aus der Wertung fielen.

So durften Daniel Keilwitz, der die Callaway-Corvette am Sonntag auf die Pole-Position gestellt und auf P2 liegend übergeben hatte, sowie Jules Gounon ihren dritten Saisonsieg feiern. Tags zuvor hatte man bereits mit P3 die Tabellenführung

übernommen und ließ sich damit als Halbzeitmeister feiern.

## Erster Sieg für Bernhard-Team

Sieger im Samstagsrennen wurden David Jahn und Serienrückkehrer Kévin Estre. Jahn übernahm kurz nach dem Start die Führung und übergab den Porsche 911 GT3 R des KÜS Team 75 Bernhard auch in dieser Position an den französischen Porsche-Werkspiloten. Der fuhr den ersten Triumph des Teams im GT Masters heim. «Danke an das Team, das uns ein perfekt abgestimmtes Auto

## ADAC GT MASTERS / Resultate

Spielberg (A): 4,326 km; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Lauf (60 Minuten, 32 Teams gestartet, 23 gewertet)

1. Jahn/Estre (Porsche 911 GT3 R) 40 Runden; 2. Hamprecht/Jöns (Bentley Continental GT3) +3,545; 3. Gounon/Keilwitz (Corvette C7 GT3) +4,574; 4. Assenheimer/Schwager (Corvette C7 GT3) +5,744; 5. Asch/Ludwig (Mercedes-AMG GT3) +6,876; 6. Ineichen/Engelhart (Lamborghini Huracán GT3) +7,643; 7. Rogivue/Sylvest (Mercedes-AMG GT3) +8,187; 8. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS) +9,466; 9. Lips/Barth (Corvette Z06.R GT3) +15,649; 10. Said/Curran (Corvette C7 GT3) +16,039

Schnellste Runde: Vanthoor, Runde 36, 1:28,765 (= 175,4 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 33 Teams gestartet, 25 gewertet)

1. Gounon/Keilwitz (Corvette C7 GT3) 39 Runden; 2. Pepper/Abt (Bentley Continental GT3) +2,145; 3. Asch/Ludwig (Mercedes-AMG GT3) +5,709; 4. Ineichen/Engelhart (Lamborghini Huracán GT3) +9,999; 5. Jahn/Estre (Porsche 911 GT3 R) +11,022; 6. De Philipp/Mies (Audi R8 LMS) +11,192; 7. Hamprecht/Jöns (Bentley Continental GT3) +14,546; 8. Geipel/Basseng (Audi R8 LMS) +15,185; 9. Erhart/Snoeks (Lamborghini Huracán GT3) +20,266; 10. Stolz/Tweraser (Lamborghini Huracán GT3) +20,863

Schnellste Runde: Curran, Runde 7, 1:28,459 (= 176,0 km/h)

Zwischenstand (nach 8 von 14 Rennen): 1. Gounon/Keilwitz 120 Punkte; 3. De Philipp/Mies 91; 5. Asch/Ludwig 79; 7. Engelhart/Ineichen 67; 9. Jahn 51

Nächstes Rennen: 6./7. August, Nürburgring (D)

Internet: [www.adac-gt-masters.de](http://www.adac-gt-masters.de)

vorbereitet hat», freute sich Jahn, der wie Estre zum ersten Mal seit 2014 einen GT-Masters-Lauf gewinnen konnte.

Berechtigte Hoffnungen auf den Sieg machte sich auch das Bentley Team Abt. Die Kempener Truppe stellte nach ausführlichen Testfahrten die Fahrerpaarungen neu zusammen, welche dann auch in Spielberg gut harmonisierten. Am Samstag gab es die erste Pole für Jordan Lee Pepper – zumindest theoretisch, denn ins Rennen startete man wegen eines technischen Problems nicht.

Aber Podiumsplätze gab es für die neuen Fahrerkonstellationen dann doch zu feiern: Fabian Hamprecht und Christer Jöns fuhren am Samstag auf Rang 2, das gleiche Ergebnis gab es nach der Disqualifikation des APR-Audis am Sonntag für Pepper und Daniel Abt. Zudem durften auch Andreas Weishaupt und Marco Holzer als Samstags-Dritte der Trophy-Wertung einen Pokal mit nach Hause nehmen. Hier siegten am Samstag Lips/Barth (Corvette) und am Sonntag Ineichen/Engelhart (Lamborghini). ♦

## IMSA Sports Car Championship Lime Rock

# 100. Sieg für Corvette Racing

**Corvette Racing feierte im Lime Rock Park nahe Lakeville/Connecticut den 100. Triumph. Gesamtsieg für Ex-DTM-Piloten, Audi gewinnt in GTD-Klasse.**

In Abwesenheit der großen Prototype-Klasse war klar, dass der Gesamtsieg über die PC-Klasse gehen würde. Hier setzten sich einmal mehr Alex Popov und Ex-DTM-Pilot Renger van der Zande – wenn auch knapp – durch und feierten damit den Gesamtsieg.

Noch größeren Jubel gab es allerdings bei Corvette Racing in der GTLM-Klasse: Die Werkstruppe holte den 100. Sieg in einem Sportwagenrennen und

den 60. Doppelerfolg: Oliver Gavin und Tommy Milner siegten vor Antonio Garcia/Jan Magnussen. BMW fuhr anfangs um den Sieg mit, doch nach Unfällen infolge von Kollisionen waren beide M6 GTLM schon vor den Fahrerwechseln raus. Der beste Porsche landete auf P7.



Zum 100. Corvette-Sieg gefahren: Die C7.R von Gavin/Milner

In der GTD-Klasse legte Andy Lally im Magnus-Racing-Audi einen starken Schlusspurt hin und sicherte sich sowie Fahrpartner John Potter den zweiten Saisonsieg – vor dem Stevenson-Audi R8 LMS von Liddell/Davis und der Riley-Viper von Bleekemolen/Keating. ♦ MBR

## IMSA SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Lakeville/Connecticut (USA): 2,372 km; Rennen über 2:40 Stunden; 31 Autos gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken.

1. van der Zande/Popov (Oreca FLM09) 169 Runden; 2. Alon/Kimber-Smith (Oreca FLM09) +0,815 sec; 3. French/Marcelli (Oreca FLM09) +1 Rd.; 4. McMurry/Mowlem (Oreca FLM09) +1 Rd.; 5. Gavin/Milner (Chevrolet Corvette C7.R) +2 Rdn. (1. GTLM); 6. Garcia/Magnussen (Chevrolet Corvette C7.R) +2 Rdn. (2. GTLM); 7. Briscoe/Westbrook (Ford GT) +2 Rdn. (3. GTLM); 8. Fischella/Vilander (Ferrari 488 GTE) +2 Rdn. (4. GTLM); 9. Hand/Müller (Ford GT) +2 Rdn. (5. GTLM); 10. Kvamme/Ruscitti (Oreca FLM09) +4 Rdn. (5. PC); 11. Potter/Lally (Audi R8 LMS GT3) +7 Rdn. (1. GTD); 12. Liddell/Davis (Audi R8 LMS GT3) +7 Rdn. (2. GTD); 13. Keating/Bleekemolen (Dodge Viper GT3-R) +8 Rdn. (3. GTD); 14. Sellers/Snow (Lamborghini Huracán GT3) +8 Rdn. (4. GTD); 15. Aschenbach/Bell (Audi R8 LMS GT3) +8 Rdn. (5. GTD); 16. Curtis/Klingmann (BMW M6 GT3) +8 Rdn. (6. GTD); 17. Marsal/Palittala (BMW M6 GT3) +8 Rdn. (7. GTD); 18. Lewis/Pumpelly (Lamborghini Huracán GT3) +8 Rdn. (8. GTD); 19. MacNeil/Keen (Porsche 911 GT3 R) +8 Rdn. (9. GTD); 20. Lindsey/Bergmeister (Porsche 911 GT3 R) +9 Rdn. (10. GTD); 21. Nielsen/Balzan (Ferrari 488 GT3) +9 Rdn. (11. GTD); 22. Pappas/Pilgrim (Porsche 911 GT3 R) +9 Rdn. (12. GTD)

Nächstes Rennen: 7. August, Elkhart Lake/Wisconsin (USA)

Internet: [www.imsa.com](http://www.imsa.com)

## Porsche Supercup Budapest

## Müllers dritter Streich



Mittlerweile gewohntes Bild: Müller vor dem Rest des Feldes

Sven Müller liegt nach seinem dritten Saisonsieg nun auch im internationalen Porsche-Markenpokal an der Tabellenspitze.

Ein Wochenende zum Abhaken erlebte dagegen der als Tabellenführer angereiste Mathieu Jaminet. Der Franzose fuhr im Qualifying zunächst die Bestzeit. Bei der technischen Nachkontrolle wurde aber festgestellt, dass am Cup-Elfer des Porsche-Juniors die Mindest-Fahrzeughöhe unterschritten wurde. Damit flog der Almeras-

Pilot aus der Wertung und musste von hinten starten.

Beim Versuch, direkt Boden gutzumachen, löste er einen Unfall mit mehreren Fahrzeugen aus, womit das Rennen auch für Jaminet bereits beendet war. «Ich kann mich bei den betroffenen Piloten nur entschuldigen, denn natürlich war das nicht meine Absicht», so ein enttäuschter Jaminet.

Robert Lukas, der die Pole gerbt hatte, ließ sich am Start von Müller – der nach erneut P3 im Quali auf Startplatz 2 aufgerückt war – überrumpeln und

konnte das Tempo des zehnfachen Saisonsiegers im deutschen Carrera Cup auch nicht mehr mitgehen. «Ich hatte heute keine Chance gegen Sven», musste Lukas, der mit P2 dennoch zufrieden war, zugeben.

## Mit Vorsprung zum Heimspiel

Müller konnte sein Glück nach dem dritten Sieg in Folge kaum fassen. «Ich freue mich einfach unglaublich», so Müller, der kommendes Wochenende mit 17 Punkten Vorsprung zum Heimspiel nach Hockenheim anreisen darf. Das auch, weil mit Matteo Cairoli auch der zweite Titelrivale kein ideales Wochenende erlebte. Im Rennen hatte er sogar im Kampf um P6 das Nachsehen gegen den weiteren Porsche-Junior Dennis Olsen, der den beim ADAC GT Masters fahrenden Christian Engelhart ersetzte.

Als Dritter durfte Michael Ammermüller mit aufs Siegereck. Die Top 5 komplettierten die beiden Schweizer Jeffrey Schmidt und Philipp Frommenwiler. ♦ MBR

## ADAC TCR Germany Spielberg

## Honda-Piloten beim Auslandsrennen vorn

Die Laufsiege beim ersten Auslandsauftritt der Serie am Red Bull Ring gingen an Josh Files und Steve Kirsch (beide Honda). Files auch weiter Gesamtleader.

Der Brit, der als Gesamtleader anreiste, musste nach schwachem Q2 den ersten Lauf von Startplatz 7 aufnehmen. Doch von dort aus fuhr er vor der ersten Kurve bereits auf P3 und nach drei Kurven war der Target-Pilot in Führung. Diese gab er nicht mehr ab und siegte vor den Markenkollegen Andrea Belicchi und Dominik Fugel.

Einen Tag später wurde der Leader in einen Startcrash verwickelt – das frühe Aus. An der Spitze kämpfte Lokalmatador Hari Proczyk (Seat) vergeblich um die Führung, welche auch die Tabellenspitze bedeutet hätte. Doch die Honda waren trotz deutlichem Mehrgewicht gegenüber den spanischen Autos nicht zu bremsen.

So schnappte sich Kirsch die Führung und fuhr zum ersten Saisonsieg vor Proczyk und Antti Buri (Seat). Im ersten Lauf durften Andrea Belicchi und Dominik Fugel (beide Honda) mit aufs «Stockerl». ♦ MBR



Rennen 1: Files (l.) schiebt sich an Fugel und Kirsch (r.) vorbei

## NASCAR Indianapolis

## Busch souverän

Kyle Busch dominierte den NASCAR-Lauf in Indianapolis beinahe nach Belieben. Der Toyota-Pilot raste von der Pole zum Sieg.

149 der 170 Runden hatte Kyle Busch das Rennen angeführt. Er behielt auch die Nerven, als das Rennen in der Schlussphase von 160 auf 170 Runden verlängert wurde. Nach einem Crash wurde das Rennen in Runde 153 nach roter Flagge wieder aufgenommen.

Zweiter wurde Markenkollege Matt Kenseth. Ausgerechnet: Ihm wurden vergange-

ne Woche 15 Punkte abgezogen, weil er nach seinem Sieg in Loudon/New Hampshire eine Wageninspektion verpasste.

Für Schlagzeilen sorgte auch Jeff Gordon. Der bald 45-jährige, vierfache NASCAR-Champions gab sein Comeback. Er ersetzt beim Team Hendrick Motorsports Dale Earnhardt jr., der nach seinem Unfall in Daytona pausiert. Gordon, der zum Saisonende 2015 zurücktrat und seither für den TV-Sender Fox NASCAR-Rennen analysiert, belegte bei seinem Comeback in Indianapolis Platz 13. ♦ WHJ



Kyle Busch

## DTC Spielberg

## Zweimal Audi vorn

Vorne mitfahren – das ging für den Audi A3 von Vukovic Motorsport auch bisher schon sehr gut. Doch nun hat es endlich auch für Siege gereicht: Im Samstagrennen gewann Teambesitzer Milenko Vukovic nach Pole-Position selbst. Am Sonntag fing sich der Schweizer eine Strafe für eine inkorrekte Startposition ein, so fiel er früh aus dem Kampf um den Sieg. Diesen holte letztlich, bei einigem Pech der Gegner, Teamkollege Franjo Kovac. Tabellenführer der Superproduction bleibt Heiko Hammel (Ford).

In der Production 1 feierte Dirk Lauth (Mini) einen lupenreinen Doppelsieg und baute damit seine Gesamtführung weiter aus. Auch in der Production 2 gab es mit Serien-Rückkehrer Matthias Meyer (VW) einen Doppelsieger. ♦ MBR



Daumen hoch: M. Vukovic

## Berg-SM

## Duell der Walliser

Die 4L. Auflage des Bergrennens Ayent-Anzère gestaltete sich zu einer ganz knappen Angelegenheit zwischen zwei «Local Heroes» im Wallis, in der aber schließlich Eric Berguerand den Tagessieg davontrug. Mit seinem aerodynamisch verbesserten F3000-Lola fuhr der Mann aus dem nur rund 40 km entfernten Martigny die Bestzeit im dritten Lauf.

Er konnte damit seinem «Nachbarn» Joël Volluz (Le Chable) in seinem Osella-Spyder noch den Gesamtsieg entreißen, der in den beiden ersten Läufen jeweils Schnellster gewesen war. Auf Platz 3 fuhr Marcel Steiner mit seinem Lob-Prototypen. Reto Meisel (Mercedes-Judd) gewann die Kategorie der El-Spezialtourwagen knapp vor Ronnie Bratschi (Mitsubishi). ♦ MG



Ayent-Sieger: Berguerand

## KOMPAKT

V8 Supercars In Ipswich ging je ein Laufsieg an die Triple-Eight-Fahrer Shane van Gisbergen und Craig Lowndes (beide Holden).

Super GT Daiki Sasaki/Masataka Yanagida (Nissan/GT500) und Koki Saga/Yuichi Nakayama (Toyota/GT300) waren die Sieger in Sugo. Jörg Müller/Seiji Ara (BMW) fuhren hier auf P10.

Renault Clio Cup In zwei sehenswerten Rennen von Spielberg gingen die Siege an Dino Calcum und Sandro Kaibach. Tabellenführer Calcum erhielt im zweiten Lauf eine Durchfahrtsstrafe für das Nichteinhalten des Startkorridors.

Cup- & Tourenwagen-Trophy Sascha Faath (BMW) konnte beide Läufe in Spa für sich entscheiden. Bester Junior wurde jeweils Fabian Erle (Seat), der mit zwei Klassensiegen weiterhin Gesamtleader bleibt.

Int. GT Open Craig Dolby und Tomas Enge (Lamborghini) sowie Euan Hankey und Salih Yoluc (Aston Martin) holten die Laufsiege in Silverstone. ♦ MBR

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Indianapolis/Indiana (USA): 170 Rdn. à 4,023 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.

1. Kyle Busch (Toyota); 2. Matt Kenseth (Toyota); 3. Jimmie Johnson (Chevrolet); 4. Denny Hamlin (Toyota); 5. Kyle Larson (Chevrolet); 6. Kevin Harvick (Chevrolet); 7. Joey Logano (Ford); 8. Martin Truex Jr. (Toyota); 9. Austin Dillon (Chevrolet); 10. Paul Menard (Chevrolet); 11. Tony Stewart (Chevrolet); 12. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 13. Jeff Gordon (Chevrolet); 14. Chris Buescher (Ford); 15. Chase Elliott (Chevrolet).

Aktuell für Chase qualifiziert (nach 20 von 26 Rennen/Regular Season): 1. Keselowski (4 Siege/647 Punkte); 2. Kyle Busch (4/601); 3. Edwards (2/593); 4. Johnson (2/552); 5. Kenseth (2/545); 6. Harvick (1/673); 7. Kurt Busch (1/627); 8. Logano (1/606); 9. Truex Jr. (1/573); 10. Hamlin (1/542); 11. Stewart (1/317); 12. Elliott 525 Punkte; 13. Dillon 520; 14. Newman 507; 15. McMurray 496; 16. Larson 472.

Nächstes Rennen: 31. Juli, Pocono/Pennsylvania (USA)  
Internet: www.nascar.com



Augen zu und durch: Weltmeister Ogier gehört bei der schnellen Rallye Finnland zu den Sieganwärtern

Rallye-WM

## Mächtigkeitsspringen

Von REINER KUHN

**Die weltbesten Rallyepiloten sind sich einig: Die Schotterhatz über unzählige Sprungkuppen und entlang der sprichwörtlichen 1000 Seen rund um das finnische Rallye-Mekka Jyväskylä gilt als die ultimative Herausforderung.**

«Sisu» – salopp gesagt: «dicke Eier», wie Finnen die Mischung aus Mut und Entschlossenheit bezeichnen – alleine genügt nicht, um mit gehobenem Autobahntempo durch die heimischen Wälder zu toben. Die weltbesten Fahrer müssen auch wissen, wie man mit einem

Auto springt und fliegt. Immerhin heben sie auf den schnellen Schotterpisten rund um die Universitätsstadt Jyväskylä häufiger ab als bei jedem anderen WM-Lauf.

Der Respekt war und ist immens. Doch während das deutsche Rallye-Idol Walter Röhrl sich dem direkten Vergleich mit den heimischen Stars erst gar nicht stellte, haben die aktiven Piloten keine Wahl. Und spätestens seit den drei Erfolgen von Weltmeister Sébastien Loeb (2008, '11 und '12) und seines Nachfolgers und Landmanns Sébastien Ogier (2013) gelten Mitteleuropäer als ebenbürtig. Top-Favorit bleibt aber ein «Flying Finn». So könnte Jari-

Matti Latvala, der bei seinem Vorjahreserfolg mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 125,44 km/h den schnellsten WM-Lauf aller Zeiten gewann, mit einem erneuten Erfolg nicht nur der Hat trick gelingen. Es wäre nach 2010 sowie '14 und '15 schon sein vierter Sieg, und der VW-Pilot würde mit den Champions Hannu Mikkola und Tommi Mäkinen gleichziehen.

Der Finne geht als Vierter auf die Strecke. Sind die Schotterpisten feucht, gilt aber auch VW-Teamkollege und Tabellenführer Ogier als heißer Sieganwärter. Bleibt alles trocken, droht die größte Gefahr von zwei weiter hinten startenden Vollgasfreunden. Sardinien-Sie-

ger Thierry Neuville kommt im Hyundai als Siebter ins Rennen, der diesjährige Teilzeitstarter und Portugal-Sieger Kris Meeke geht im Werks-Citroën gar erst als Neunter auf die Strecke.

21 WRCs bilden die Spitze des mit 81 Teams breit besetzten WM-Feldes. Dahinter folgen 20 Teilnehmer der WRC2. Mit zwei angetriebenen Rädern nehmen die 13 WRC3-Teams inklusive der zehn WM-Junioren (alle in Citroën DS3 R3) sowie die neun Teilnehmer der DMack-Trophy (alle in Ford Fiesta R2) die 24 Wertungsprüfungen über insgesamt 333,99 WP-Kilometer (Gesamtdistanz 1370,66 km) unter die Räder. ♦

ÖRM Weiz

# Neubauer weiter auf Titelkurs

**Hermann Neubauer gewann im Ford Fiesta WRC auch die Rallye Weiz und macht einen großen Schritt in Richtung Titel. Doch Skoda-R5-Pilot Raimund Baumschlager bot ihm lange Zeit Paroli.**

Nichts Neues in der Österreichischen Rallye-Meisterschaft (ÖRM). Erneut machten Tabellenführer Neubauer und Rekordlandesmeister Baumschlager den Sieg unter sich aus. Vorjahressieger Baumschlager machte im Skoda Fabia R5 vom Start weg mächtig Druck und konnte am ersten und zu Beginn des zweiten Tages gar einen minimalen Vorsprung auf den im leistungsstärkeren Ford Fiesta WRC agierenden Neubauer herausfahren.

Doch ein kleiner Fehler – nach einer falschen Reifenwahl kostete ein Ausrutscher in WP10 gute zehn Sekunden – genügte, und die hauchdünne Führung

war futsch. Zudem legte Neubauer im Schlusspurt noch ein paar Kohlen nach. «Ich bin am absoluten Limit gefahren, mehr war nicht drin. Hermann hätte schon ein größerer Lapsus passieren müssen, damit wir noch hätten gewinnen können. Mit Platz 2 und dem Sieg auf der Power-Stage kann ich sehr gut leben», ist der 56-Jährige mit

sich im Reinen. Auch der 28-jährige Salzburger war zufrieden: «Fünfte Rallye der Saison – vierter Sieg, traumhaft! Die Chancen für meinen ersten Meistertitel sind sicher nicht kleiner geworden. Die Rallye war irrsinnig anspruchsvoll und bei Gott kein Selbstläufer.» Mit knapp eineinhalb Minuten Rückstand landete Gerwald Grössing in einem

weiteren World Rally Car abge-schlagen auf Platz 3. Niki Mayr-Melnhof (Ford Fiesta R5) hatte als Vierter gar weitere vier Minuten Rückstand!

Einen spannenden Dreikampf um den Sieg in der 2WD-Wertung boten sich Simon Wagner (Citroën DS3 R3), Daniel Wollinger (Renault Clio Maxi) und Michael Böhm (Opel Adam R2),

die zu Beginn abwechselnd die Klassen-Bestzeiten markierten. Kurz vor Schluss musste Wagner – mit zehn 2WD-Bestzeiten(!) eindeutig schnellster Mann des Fronttriebler-Trios – sein Auto mangels Öldrucks abstellen, und ein überraschter Wollinger holte den Sieg vor dem dreimaligen 2WD-Champion Böhm. ♦ RK



Fünfte Rallye – vierter Sieg: Auch in Weiz kriegte Neubauer die Kurve

### ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Weiz, Weiz (A), 5. von 7 ÖRM-Läufen: 544,06 Gesamtkilometer mit 16 WPs über 192,56 km. 71 Teams am Start, 45 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken, rutschig.

1. Neubauer/Ettel (A/Ford Fiesta WRC) in 1:53:20,2 h; 2. Baumschlager/Zeltner (A/Skoda Fabia R5) +0:20,5 sec; 3. Grössing/Schwarz (A/Ford Fiesta WRC) +1:29,6 min; 4. Mayr-Melnhof/Welsersheimb (A/Ford Fiesta R5) +5:36,6; 5. Wagner/Mayrhofer (A/Citroën DS3 R3T Max) +8:09,3; 6. Satorius/Annemüller (D/Subaru Impreza WRX) +9:30,4; 7. Wollinger/Holzer (A/Renault Clio R3 Maxi) +9:44,8; 8. Von Thurn und Taxis/Degandt (D/B/Skoda Fabia R5) +9:56,4; 9. Böhm/Noll (A/D/Opel Adam R2) +10:19,2; 10. Knobloch/Rausch (A/Mitsubishi Lancer Evo IX) +12:08,9

Leader: Baumschlager (WP 1-7); Neubauer (WP 8-16/Ziel)

WP-Bestzeiten: Baumschlager 8; Neubauer 7; Grössing 1

Stand: 1. Neubauer 131 Punkte; 2. Baumschlager 106; 3. Grössing 68; 4. Mayr-Melnhof 41

Nächster Lauf: 24./25. September 2016, Rallye Liezen (A)

Internet: www.rallye-oem.at

MotoGP

# KTM mit Wildcard beim Valencia-GP

Von IMRE PAULOVITS

**Wie sich KTM gleich beim ersten Aufeinandertreffen mit der etablierten MotoGP-Konkurrenz schlug, war mehr als beachtlich. Aber die Mattighofener haben bereits die nächste Bombe gezündet: Mika Kallio wird mit einer Wildcard das WM-Finale in Valencia fahren.**

Es ist schon beeindruckend, wie das – seit Jahren ohne eigenen GP – ausgehungerte Österreich auf sein Comeback zustrebt. Normalerweise findet ein MotoGP-Test selbst in Spanien weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Doch in Spielberg füllten sich die Tribünen an beiden Testtagen mit einer Menschenmenge, auf die alle bisherigen Veranstalter von Motorradrennen auf dem Red Bull Ring stolz gewesen wären. Auch der Kartenvorverkauf für den ersten Österreich-GP der Neuzeit hat alle Erwartungen übertroffen: Für das Wochenende werden über 200 000 Zuschauer erwartet.

## KTM RC16: viel Power

Die, die jetzt schon dabei waren, konnten neben den fein angelegten Gebäuden und Anlagen, mit denen der motorsportbegeisterte Milliardär Dietrich Mateschitz seine Rennstrecke an die besten der Welt angeglichen hat, auch die zweite große Motorsportmacht des Alpenlandes erleben: Die KTM klingt viel sonorer als die Konkurrenz, und wenn ihre Rundenzeiten auch noch nicht ganz mit der Spitze mithalten können: An Power



Mika Kallio: Beim Spielberg-Test eine Sekunde hinter Rossi, in Valencia mit einer Wildcard am Start

fehlt es dem Alpen-Renner nicht, das sah man auf den Geraden mit dem bloßen Auge.

Mika Kallio meinte auch nach dem ersten direkten Vergleich mit der Konkurrenz: «Ich denke, die zwei Sekunden, die wir an die Spitze verlieren, können sich für ein solches Projekt in dem Stadium wirklich sehen lassen. Wir wissen jetzt, wo wir noch Zeit verlieren, und das lässt sich mit weiterer Abstimmung auch weiter reduzieren. Aber in einem Punkt können wir gut

mithalten: Bei der Motorleistung. Dass sowohl Tom als auch ich gute Zeiten fuhren, hat die Mechaniker motiviert, das wird das Projekt jetzt noch mehr vorantreiben», so der 33-jährige Finne. Und erwähnte ganz nebenbei: «Wir haben noch einige Tests vor uns, dann werde ich mit einer Wildcard beim WM-Finale in Valencia fahren.»

## Überraschender Renneinsatz

KTM-Renndirektor Pit Beirer, der genau wie Rennlegende

Heinz Kinigadner mit strahlenden Augen und einem ständigen Lächeln das Treiben seiner Leute verfolgt hat, bestätigte Kallios Ankündigung. «Ja, wir hatten dieses Thema in den letzten Wochen stark diskutiert und uns dafür entschieden», so Beirer. «KTM-Vorstand Stefan Pierer war dabei einer der Ersten, die wollten, dass wir in Valencia fahren. Es ist ja eine absolute Generalprobe für unseren Einstieg in Katar 2017. So planen wir bereits seit einigen Wochen auf Valencia hin.»

Über die Leistung seiner Teams in Spielberg war der KTM-Rennchef zwar stolz, überrascht war er aber nicht: «Bei den letzten zwei Tests haben wir enorme Fortschritte erzielt», so Beirer. «Ich habe mich vorher nicht getraut, mich zu weit aus dem Fenster zu lehnen, aber jetzt hat es sich auch im Beisein der Konkurrenz bestätigt. Diese Standortbestimmung war extrem wichtig.»

## Vorbereitung auf den Ernstfall

Bis zum Rennen in Valencia wird KTM voraussichtlich noch vier Tests fahren. «Die heiße Testphase, wie wir es in den letzten Monaten hatten, ist vorerst einmal abgeschlossen», so Beirer. «Wir haben viele Erkenntnisse gesammelt. Aber nun müssen wir auch im Werk und bei den Zulieferern die Erkenntnisse wieder aufarbeiten. Es bringt ja nichts, wenn wir einfach nur immer wieder das Gleiche testen. Das machen wir nach einem sorgsam ausgearbeiteten Plan.»

Kallio wird der einzige Fahrer von KTM bei diesem Einsatz sein. «Wir hatten es ihm in Aussicht gestellt, und für die hervorragende Arbeit, die er geleistet hat, möchten wir uns bei ihm auch in dieser Weise bedanken», sagt Beirer. «Es macht auch wenig Sinn, einen zweiten Fahrer dazuzunehmen. Brauchbare Fahrer finden sich nicht an jeder Ecke.» Technisch wird Kallio mit dem neuesten Stand ausgerüstet sein, den KTM dann hat. Es wird das gleiche Material sein, mit dem Bradley Smith und Pol Espargaró zwei Tage später die Tests für 2017 beginnen. ♦

Moto2

# KTM: Zweimann-Team mit Aki Ajo

**Lange machte KTM den Eindruck, dass das Moto2-Projekt nur auf kleiner Flamme kocht. Doch nun ist raus: Die Österreicher steigen 2017 mit einem Zweimann-Team in die WM ein.**

Nachdem beim letzten Test des von WP vorangetriebenen Projekts Ricky Cardus und Julian Simon nur 0,3 Sekunden hinter der Bestzeit von Takaaki Nakagami blieben, rückt KTM-Direktor Pit Beirer mit der ganzen Wahrheit heraus: «Wir haben in den letzten Wochen viele Opti-

onen durchgesprochen und uns schließlich dafür entschieden, dass wir Aki Ajo unsere Moto3- und Moto2-Einsätze als Werksteam anvertrauen. Damit stellt er für uns das Bindeglied zwischen dem MotoGP-Rookies-Cup und der MotoGP dar.»

Konkret heißt das, dass Aki Ajo sein Moto2-Team im nächsten Jahr auf zwei Mann aufstocken wird, und dass er statt Kalex die KTM einsetzen wird. «Einer der beiden Fahrer wird sicherlich Brad Binder sein», verrät Beirer. «Damit verwirklichen wir unseren lang gehegten Plan, dass wir unsere Fah-

rer vom Rookies Cup bis zur MotoGP aufbauen. Es tat uns immer weh, wenn wir einen starken Moto3-Piloten hatten, und wir tatenlos zusehen mussten, wie ihn die Konkurrenz verpflichtet. So hoffen wir, dass wir eines Tages mit einem von uns aufgezogenen Fahrer MotoGP fahren werden.»

Das Testprogramm des ebenfalls mit einem Stahl-Gitterrohrrahmen versehenen Motorrads wird nun verschärft. Es wird bei allen MotoGP-Tests dabei sein und so für den nächstjährigen Renneinsatz vorbereitet. ♦ IP



KTM-Moto2: 2017 sicher mit Brad Binder in der WM dabei

Cal Crutchlow: Seine urige Art hat sich in all den Jahren nicht geändert. Aber der 30-jährige Brit ist aufs MotoGP-Podest zurückgekehrt



Cal Crutchlow

«Erwarte starke zweite Saisonhälfte»

Von IMRE PAULOVITS

**Drei Jahre nach seinem zweiten Platz auf dem Sachsenring wurde Cal Crutchlow beim Flag-to-Flag-Rennen an gleichem Ort wieder Zweiter. Im Msa-Interview verrät der LCR-Honda-Pilot, wie er sich weiter steigern will.**

**Warst du mit deinem Test auf dem Red Bull Ring zufrieden?**

**CAL CRUTCHLOW:** Der zweite Tag war in Ordnung, wir konnten uns gegenüber dem ersten Tag um 1,1 Sekunden steigern. Wir konnten aber vor allem das ganze Programm durchgehen, das wir für Honda und uns selbst testen mussten. Ich war schließlich auch über unsere Zeiten überrascht, vor allem, zu welcher Tageszeit wir sie geschafft haben. Am Rennwochenende hoffe ich, dass wir uns noch steigern können. Diese Strecke hat viele lange Geraden und Beschleunigungen. Wir kamen durch den Podestplatz vom Sachsenring mit guter Laune zum Test, und das Ergebnis lässt mich in ebensolcher in die Sommerpause gehen.

**Wie siehst du deinen zweiten Platz auf dem Sachsenring im Nachhinein?**

Ich hätte sicherlich früher reinfahren sollen, aber hinterher sagt sich das leicht. Ich denke, wenn ich zum richtigen Zeitpunkt gewechselt hätte, dann hätte ich das Rennen gewinnen können. Weil ich mit Dovizioso und Valentino unterwegs war, bin ich ihrer Entscheidung gefolgt. Sie sind zwei erfahrene Piloten, auf deren Entscheidung ich ein wenig mit vertraut habe. Ganz ehrlich hatte ich selbst auch gedacht, wir würden alle bis zum Schluss draußen bleiben. Von der Strecke sah es für mich aus, dass, wenn wir alle auf den Regenreifen bleiben, ich das Rennen gewinne. Denn auf denen war ich schneller als Vale und Dovi. Ich hatte es mir hinter denen für ein paar Runden eingerichtet und wollte sie zum Schluss überholen. Erst als ich die beiden an die Box fahren sah, habe ich zuerst gedacht: „Was machen die?“, bin aber mit ihnen reingefahren. Ich hatte auch nicht auf meine Boxentafel geschaut, sondern hatte nur ein Auge auf die anderen. Aber alles war für mich vorbereitet, ich hatte einen guten Wechsel und war gleich wieder draußen. Ich habe aber in der ersten Runde nach dem Rausfahren fünf Sekunden auf Dovi verloren, weil er vorn einen Intermediate hatte. Es war schwierig, auf dem Wasser so schnell mit den Slicks zu fahren. So war mein erster Gedanke nach dem Rennen: Es ist schön, auf dem Podest zu stehen. Aber es wäre noch schöner gewesen, zu gewinnen. Es war aber auch ein verrücktes Rennen: In der Warm-up-Runde bin

#### Zur Person Cal Crutchlow

**Geburtstag** 29. Oktober 1985  
**Geburtsort** Coventry (GB)  
**Herkunftsland** England

#### KARRIERE

2003 2. britischer Yamaha R6-Cup  
2004 10. British Supersport (Honda)  
2005 3. British Supersport (Honda)  
2006 British Supersport-Meister (Honda)  
2007 9. British Superbike (Suzuki)  
2008 3. British Superbike (Honda)  
2009 Supersport-Weltmeister (Yamaha)  
2010 5. Superbike-WM (Yamaha)  
2011 WM-12. MotoGP (Yamaha)  
2012 WM-7. MotoGP (Yamaha)  
2013 WM-5. MotoGP (Yamaha)  
2014 WM-13. MotoGP (Ducati)  
2015 WM-8. MotoGP (Honda)  
2016 z. Zt. WM-14. MotoGP (Honda)

#### HOBBYS:

Radfahren, Autos, Musik

ich fast gestürzt, weil ich keine Temperatur im Vorderreifen hatte. Deshalb habe ich zu Rennbeginn sehr viel Zeit verloren. **Wer hat entschieden, welche Reifen auf das zweite Motorrad aufgezogen werden?**

Das habe ich ganz dem Team überlassen. Sie haben ja viel Erfahrung und sind nicht dumm. Sie konnten außerdem im Fernsehen sehen, wie sich die Strecke entwickelt, und sie verstehen eine Situation perfekt. Ich

## «Haben uns schon in Assen stark gesteigert.»

CAL CRUTCHLOW

hatte eigentlich einen Intermediate erwartet, aber sie haben sich für den Slick entschieden und lagen damit sicher nicht falsch. Dovi ist mir zwar mit dem Intermediate zunächst fünf Sekunden davongefahren, vielleicht haben mir diese zum Schluss gefehlt. Ich hatte Slicks, und ich habe zum Schluss das rausgeholt, was mit ihnen möglich war.

**Würdest du einen Bordfunk bei solchen Situationen gut finden?**

Es ist nicht ganz einfach, Informationen in einem Rennen zu bekommen und zu verarbeiten. Und wenn ich daran denke, das ganze Rennen die Stimme von Beefy zu hören... Ich denke, da würde man von mir ähnliche Kommentare hören wie früher von Kimi Raikkönen.

**War es eines deiner besten Rennen?**

Mein bestes Rennen war auf dem Sachsenring, aber nicht jetzt, sondern 2013, als ich nur eine Sekunde hinter Marc Márquez ins Ziel kam. Es war vor der Siegerehrung lustig. Da fragte mich Marc, ob ich schon mal auf dem Podest gestanden habe. Da habe ich ihm gesagt: „Kannst du dich nicht erinnern? Ich habe dich hier einmal fast geschlagen. Drei Runden mehr, und du wärst erledigt gewesen.“ Im Vergleich dazu war ich jetzt weiter weg. Es war sicher eines meiner guten Rennen, aber nicht das Beste überhaupt. Ich musste von ziemlich weit hinten nach vorne kommen, hatte zuerst den harten Regenreifen vorn, mit dem ich zu Beginn vorsichtig sein musste, bis er auf dem Wasser auf Temperatur kam. Es war schon frustrierend, dass ich da noch nicht das Tempo der Spitze gehen konnte, dafür hatte ich aber nicht den richtigen Reifen drauf. Wie Jack Miller mit dem gleichen Vorderreifen diesen Speed gehen konnte, da habe ich keine Ahnung. Es wäre aber der

richtige Reifen gewesen, wenn es nur ein wenig feuchter geblieben wäre und wir nicht an die Box hätten fahren müssen.

**Die Honda gilt im Trockenem als schwer zu fahren. Ist es im Regen besser?**

Sie ist auch bei Nässe schwer zu fahren. Würde man die Fahrer, die derzeit in der WM vorne sind – außer Marc Márquez

– auf die Honda setzen, würden auch sie ihre Probleme haben, egal ob im Trockenem oder im Regen. Die Probleme sind ähnlich. Dass einige Honda-Piloten zuletzt im Regen gut waren, liegt meiner

Meinung nach daran, dass wir mit relativ wenig Traction Control fahren. Wir müssen alles mit der Gashand machen. Die, die das nicht im Gefühl haben, sondern sich auf die Traktionskontrolle verlassen, haben im Regen keinen Vortrieb. Wir hingegen schon. Unser Problem ist aber auch im Nassen die Front. Wir müssen sehr spät bremsen, weil wir viel an Kurvenspeed verlieren. Es ist also im Regen nicht viel anders als im Trockenem. Als ich nach dem Warm-up an die Box gefahren bin, habe ich es auch meinen Mechanikern gesagt: Es ist wie im Trockenem, das Motorrad klappert an den gleichen Stellen ein. Ich denke trotzdem, dass wir in die richtige Richtung gehen. Mit der weiteren Verfeinerung des Settings, an dem wir mit Honda zusammen arbeiten, mit den Fortschritten, die wir bei der Elektro-



## «Meine Frau erwartet in zwei Wochen unser Baby.»

CAL CRUTCHLOW

nik machen, kommen wir langsam vorwärts. Aber das Chassis und der Motor sind bei mir die gleichen, mit denen wir die Saison begonnen haben.

**Du hattest am Sachsenring geäußert, dass du auch im Trockenem gut aufgestellt gewesen wärst.**

Ja, ich hatte am Samstag auch im Trockenem die viertschnellste Pace. Da habe ich mir auch im Trockenem einiges ausgerechnet.

**Woher kommt diese Steigerung?**

Wir hatten uns schon in Assen verbessert und diese Verbesserung konnten wir auf dem Sachsenring weiterführen. Wir arbeiten sehr eng mit Honda zusammen. Ich war zuletzt in Malaysia und habe Michelin-Reifen getestet sowie weitere Updates an der Elektronik. Ich bin sehr froh, dass Honda mei-

nen Kommentaren genauso zuhört wie denen von Marc und Dani. Dazu versucht auch mein Team, sich ständig zu verbessern. Ich denke, es wird nicht mehr lange dauern, bis wir ebenfalls die Teile bekommen, die die Werksfahrer jetzt haben. Aber die größeren Schritte kommen daher, dass wir das Bike immer besser verstehen.

**Erwartest du so eine Steigerung für die zweite Saisonhälfte?**

Das würde ich gerne. Ich habe mich bereits in Assen sehr wohl auf dem Motorrad gefühlt. Es war bereits ein Regenrennen, von dem ich geglaubt habe, dass ich es gewinnen kann. Als es aufgetrocknete, war ich so schnell wie die an der Spitze. Ich denke, in der zweiten Saisonhälfte werden wir stärker sein. Und ich denke, auch Honda wird stärker sein. Ich habe viel Vertrauen in sie, ich glaube auch an mich selbst, so gibt es keinen Grund, warum wir keine guten Resultate zustande bringen sollten.

**Bist du da nicht ein wenig zu selbstsicher?**

Warum sollte ich zu selbstsicher sein? Wir werden von Rennen zu Rennen besser. Ich habe das Problem, dass, wenn ich etwas sage, alle gleich auf mir rumhacken, weil ich vielleicht etwas ehrlicher bin als andere. Ich sage es auch, wenn ich mich nicht wohl auf dem Motorrad fühle oder schlecht fahre. Aber natürlich wächst mein Selbstvertrauen, so-

wie das Motorrad besser wird. Dieses Jahr war schwieriger als das letzte, und wir wussten dies von den Wintertests an. Nicht nur für mich. Schau dir Dani Pedrosa an. Es ist nicht der Dani, den wir erwartet haben. Speziell die Michelin haben Honda vor eine schwere Aufgabe gestellt. Wie schwierig es ist, sieht man an Jack Miller und Tito Rabat. Sie sind wirklich keine schlechten Fahrer, und sie sind weit unter Wert geschlagen worden. Weil es bei uns aber wirklich gut vorwärtsgeht, glaube ich fest an eine bessere zweite Saisonhälfte.

**Deine Frau Lucy erwartet bald ein Baby. Wann ist es so weit?**

In etwa zwei Wochen. Es war wirklich schade, dass sie nicht zum Sachsenring kommen konnte. Es war erst das zweite Rennen in neun Jahren, bei dem sie nicht dabei war. Sie hat immer so hart für mich gearbeitet, wie ich selbst daran arbeite, mal ein MotoGP-Rennen zu gewinnen. Und es ist schade, dass sie nicht miterleben konnte, wie ich wieder auf dem Podest gestanden habe. So war es ein schwieriges Wochenende für mich und für sie. Aber wir warten jetzt beide sehnsüchtig auf unser Baby, und das wird schon sehr bald kommen. ♦



Test auf dem Red Bull Ring: Um mehr als eine Sekunde gesteigert



Freudentaumel auf dem Sachsenring: Crutchlow freut sich...



... genau wie sein schon völlig entwöhntes LCR-Honda-Team

MotoGP

# Ducati in Spielberg sauschnell

Von IMRE PAULOVITS

Nach dem ersten Test der MotoGP-Werksfahrer auf dem Red Bull Ring sieht es so aus, als ginge der Sieg beim ersten Österreich-GP der Neuzeit über die Ducati-Piloten.

Wären nicht alle Fahrer gleich im Anschluss an den Test auf dem Red Bull Ring in ihre wohlverdiente Sommerpause gegangen, hätten sie die Zeiten der Ducati vielleicht nicht so gespannt gesehen. Weltmeister Jorge Lorenzo sagte es auch klar heraus: «Wir wussten gleich, dass diese Strecke den Ducati entgegenkommen wird. Ich denke, es gibt keine andere im Kalender, auf der sie ihre Vorteile so ausspielen können wie hier. Denn hier kommt es vor allem auf die Beschleunigung und auf die Bremsstabilität an, und in beidem sind sie gut.»

Die Ducati-Dominanz war schon fast erdrückend. Schon am ersten Tag schockte Andrea Dovizioso, als er kurz vor Feierabend als erster die 1:24-Hürde unterbot und damit mehr als zwei Sekunden schneller war als der schnellste Nicht-Ducati-Fahrer, an diesem Tag Suzuki-Pilot Maverick Viñales. Wenn die Konkurrenz am zweiten Tag auch nachlegte, waren schließlich auf den ersten vier Plätzen doch nur Ducati zu finden. Hinter den beiden Werkspiloten Andrea Iannone und Andrea Dovizioso konnte auch Edeltester Ca-



Andrea Iannone: Anführer der Ducati-Übermacht in der Steiermark

sey Stoner unter 1:24 fahren, und auch Héctor Barberá konnte mit der alten GP14.2 die Werksfahrer der Japaner hinter sich lassen.

«Wir konnten an diesen zwei Tagen wirklich durchgehend schnelle Zeiten fahren», meinte Iannone. «Ich bin glücklich, dass ich schließlich die Bestzeit herausholen konnte. Ich hatte hier erstmals das neue Chassis eingesetzt, das Dovi schon auf dem Sachsenring hatte. Am zweiten Tag haben wir dafür eine gute Abstimmung gefunden.»

Valentino Rossi konnte sich bis auf eine Sekunde an die Bestzeit heranarbeiten und meinte: «Als mehr Gummi auf den Asphalt kam und der Grip besser wurde, konnten wir näher herankommen.» «Wir haben viel an der Balance gearbeitet

und konnten uns dadurch steigern.»

## Alle reden von Sicherheit

Schon bevor sie an den Red Bull Ring gekommen waren, redeten die Fahrer viel über die Sicherheitsproblematik auf dem schnellen Kurs in der Steiermark, bei dessen Neubau vorwiegend die Belange der Formel 1 berücksichtigt wurden. «Es ist so, wie wir vermutet hatten», meinte Valentino Rossi. «An einigen Stellen stehen die Mauern einfach zu nah, vor allem am Eingang der Zielgeraden. Auch in Turn 1 und Turn 3 bräuchten wir mehr Auslaufzone. Viel lässt sich bis zum Rennen wohl nicht mehr machen, aber dort werden die Airfences montiert sein, das wird auch viel verbessern.» ♦



Valentino Rossi: «Wenn es mehr Grip hat, sind wir näher dran»

## TESTZEITEN MOTOGP / Red Bull Ring

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP16	1:23,240
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	1:23,680
3. Casey Stoner (AUS)	Ducati D16 GP16	1:23,865
4. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 14.2	1:24,091
5. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:24,169
6. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	1:24,208
7. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	1:24,208
8. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	1:24,335
9. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	1:24,375
10. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC213V	1:24,455
11. Eugene Laverty (GB)	Ducati D16 GP 14.2	1:24,497
12. Jack Miller (AUS)	Honda RC213V	1:24,555
13. Tito Rabat (E)	Honda RC213V	1:24,760
14. Yonni Hernández (V)	Ducati D16 GP 14.2	1:24,812
15. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	1:24,992
16. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP16	1:25,139
17. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	1:25,191
18. Tom Lüthi (CH)	KTM RC16	1:25,705
19. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 14.2	1:25,994

MotoGP

# Tom Lüthi kann gut mithalten

Das MotoGP-Dauergrinsen verließ auch beim Test in Spielberg das Gesicht von Thomas Lüthi nicht. «Es ist natürlich etwas Besonderes, wenn man das erste Mal mit Rossi und den ganzen Großen zusammen auf der Strecke ist», kam er aus der Euphorie kaum raus. «Für mich war dieser Test aus mehreren Gründen sehr spannend. Es war natürlich optimal, die Strecke jetzt schon kennenzulernen, bevor wir in der nächsten Woche mit dem Moto2-Motorrad wieder hier fahren.»

Aber bei der Leistung, die die Werks-KTM bringt, war ihm auch klar: «Die Strecke wird mit dem viel schwächeren Moto2-Motorrad natürlich anders aussehen. Aber ich habe an diesen zwei Tagen sehr viel gelernt,

und es war ein Riesenunterschied zum Test in Mugello, als ich das erste Mal auf der KTM gesessen hatte. MotoGP ist sehr körperlich – mit dem harten Beschleunigen und dem harten Bremsen. Zunächst ist es erschreckend, dann macht es richtig Spaß.»

Gern hätte er noch mehr von den großen Stars abgeschaut: «Aber ich konnte nie wirklich hinter einem herfahren. Beim Casey Stoner konnte ich mir einmal die Schikane anschauen, das war wirklich eine interessante Linie.»

## Von KTM beeindruckt

Von der Technik der KTM zeigte sich der Schweizer beeindruckt. «Die Standfestigkeit ist für ein so junges Projekt be-

eindruckend, auch das Team macht eine superprofessionelle Arbeit. Es ist top organisiert, und da macht es auch richtig Spaß, in dieser Struktur zu sein und von ihr zu lernen. So konnten wir an diesen zwei Tagen auch viel arbeiten und haben einige Dinge gefunden.»

Lüthi hat schon in der Moto2 mit WP-Federelementen gearbeitet, trotzdem war auch dies in der MotoGP für ihn Neuland. «Es ist einfach ein anderes Motorrad, und es kommt auch die Elektronik dazu, die man zuerst abstimmen muss, bevor man überhaupt über die Feder-elemente nachdenkt. Jetzt muss ich mich erst einmal wieder auf die Moto2 besinnen. Da wird mir am Anfang sicher die Power fehlen.» ♦ IP



Tom Lüthi: «Auf der Moto2 wird mir die Power fehlen!»

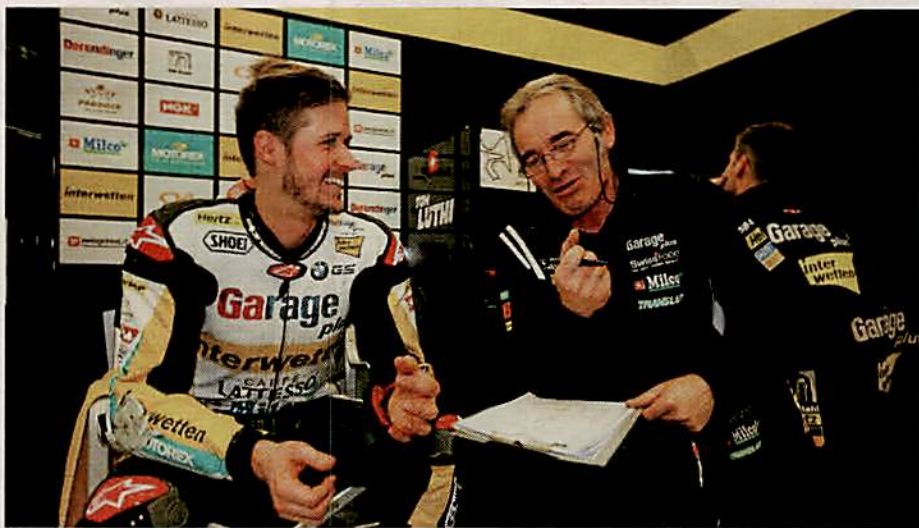
## Moto2

## Bleibt doch alles, wie es ist?

Von MARKUS LEHNER

**Trotz Gerüchten um einen Wechsel stehen die Chancen gut, dass Tom Lüthi auch 2017 im Team Garage-Plus-Interwetten Jagd auf den Moto2-Titel macht.**

Der 29-jährige Tom Lüthi gehört zu den erfahrensten Piloten der MotoGP-Szene. 2002 tauchte er in der 125er-Klasse auf und wurde 2005 für Honda letzter Weltmeister der Zweitakt-Ära der Achtelliter-Klasse. In seinen drei 250er-Jahren kam er jedoch nie über den 7. Endrang hinaus. Seit 2010 fährt Lüthi zwar in der Moto2-Spitze mit, aber es reichte trotz sechs Moto2-GP-Siegen und 31 Podestplätzen am Ende nie für die Top 3 und damit einen möglichen Aufstieg in die MotoGP-Klasse. Auch 2016, im Schweizer «Dream Team», zusammen mit Dominique Aegerter, verharnt Lüthi auf Platz 4. Nach den beiden Stürzen in Assen und auf dem Sachsenring ist der angepeilte WM-Titel erneut in die Ferne gerückt. Ein Verbleiben 2017 in der Moto2 scheint wahrscheinlich. Der in Interviews zurückhaltende Lüthi verschweigt seinen Traum vom Umstieg in die MotoGP nicht (insbesondere nach seinen starken Vor-



Tom Lüthi und sein Cheftechniker Gilles Bigot: Machen die beiden auch 2017 zusammen weiter?

stellungen als Testfahrer der MotoGP-KTM). Doch auf die Frage, wo er 2017 fahren wird, hält er sich bedeckt. «Wir verhandeln mit einigen Teams, auch mit meinem jetzigen GaragePlus-Interwetten-Team. Das hohe Interesse an mir ehrt mich», ist das Einzige, was sich Lüthi entlocken lässt.

## «KTM hat mit allem Erfolg»

Etwas gesprächiger ist sein Manager Daniel Epp, der Lüthi seit dessen Karrierestart betreut. «Unsere Kontakte zu KTM sind

schon lange sehr gut, deshalb kamen die sechs Testtage zustande», sagt Epp. «Doch mehr ist da nicht, die Plätze sind ja bereits an Bradley Smith und Pol Espargaró vergeben.» Und das Moto2-Projekt von KTM? «Natürlich besteht da Interesse an Tom. KTM wird mit dem Moto2-Bike Erfolg haben, so wie KTM mit allem Erfolg hat, was angepackt wird. Aber noch nie wurde in jüngerer Zeit ein komplett neues Motorrad auf Anhieb Weltmeister in einer seit Längerem bestehenden Klasse.

Natürlich ist Aki Ajo ein Nummer-1-Team, aber im ersten Jahr ist immer ein Unsicherheitsfaktor dabei. Für uns hieße das, dass wir 2017 als Entwicklungsjahr betrachten müssten. Doch wir wollen um den Titel fahren. Tom steckt jetzt in einem starken Team, mit einer engagierten Crew und einem Motorrad, das ihm passt. Vom Marketing und der Finanzierung her ist eine Schweizer Struktur für uns zudem vorteilhaft. 2017 kann er auch mit diesem Team Weltmeister werden.» ♦

## Moto2

## «Abrufen, was ich kann»



Jesko Raffin (#2): Erstmals besser als Aegerter (#77) und Lüthi

**Mit dem 8. Rang war Jesko Raffin (20) auf dem Sachsenring der bestklassierte Schweizer. Der Abstand zur Spitze wird immer geringer.**

Mit dem 19. Startplatz beim GP Deutschland auf dem Sachsenring erzielte der Teamkollege des in Barcelona tödlich verunglückten Luis Salom sein bestes Trainingsresultat. Im Rennen kam es noch besser: Raffin blieb im Nassen im Unterschied zu vielen anderen im Sattel und landete als Achter in seiner

zweiten Moto2-Saison erstmals in den Top 10. Raffin: «Bereits in Assen ging es aufwärts. Auf dem Sachsenring war ich im trockenen Qualifying weniger als eine Sekunde langsamer als die Topleute, mal abgesehen von Nakagamis Fabelzeit. Ich denke nicht, dass der Tod von Luis bei meinen Fortschritten mitspielt. Aber es gelingt mir jetzt, das abzurufen, was ich schon immer konnte. Ich brauche Punkte und gute Resultate, wenn ich bei den Verhandlungen für 2017 gute Karten haben will.» ♦ ML

## MotoGP

## Bradl: Ohne Kopfschmerzen

**Der deutsche MotoGP-Pilot Stefan Bradl hat sich mittlerweile von seiner Gehirnerschütterung vom Sachsenring-Sturz erholt. In der nächsten Woche könnte sich auch seine Zukunft entscheiden.**

Den Test auf dem Red Bull Ring musste Stefan Bradl auslassen. «Es war nicht nur wegen der Kopfschmerzen, aber ich hatte auch im Nacken und am Hals Schmerzen von dem Aufschlag beim Warm-up auf dem Sachsenring», erklärte der 26-Jährige. Mittlerweile geht es ihm dank Physiotherapie wieder besser, und er wird in dieser Woche sein Grundlagen- und Ausdauertraining wieder aufnehmen. «Ich habe mich in der letzten Woche erst einmal wegen den Schmerzen und der Gehirnerschütterung ausgeruht. Jetzt geht es mir aber wieder besser, und so werde ich die restliche Zeit der Sommerpause nutzen, und mich ordentlich auf das Rennen auf dem Red Bull

Ring vorbereiten, damit ich dort wieder meine volle Leistung bringen kann», so Bradl.

Er nutzt die Sommerpause auch für die Verhandlungen um seine weitere Zukunft. «Wir verhandeln momentan mit allen potenziellen Teams für die nächste Saison», so der aktuelle Aprilia-Werksfahrer. «Derzeit kann ich noch nichts sagen, aber ich hoffe, dass wir bereits in der nächsten Woche eine Entscheidung fällen können, wo ich nächstes Jahr fahre.» ♦ IP



Bradl: Wohin geht es für 2017?

## NACHRICHTEN

## Salom: Wahrscheinlich ein Fahrfehler

**Moto2 SAG-Pilot Luis Salom verunglückte beim Barcelona-GP beim Anbremsen von Turn 12 bei hohem Tempo tödlich. Die FIM veröffentlichte kürzlich den technischen Bericht über das tragische Ereignis. Der Bericht beruht auf der Analyse des Unfallmotorrades und der Auswertung der Telemetrie-Daten. Bei der Untersuchung wurden das SAG-Team, die Familie Salom sowie ein unabhängiger Telemetrie-Experte beigezogen. Zusammengefasst lautet der zentrale Inhalt des abschließenden Untersuchungsberichts: «Der lockere Gasgriff und das zerstörte Hinterrad sind unzweifelhaft Folgen des Hochgeschwindigkeitssturzes und des Aufschlags auf ein hartes Objekt. Hinweise auf ein fehlerhaftes Rad gibt es keine, gemäß Telemetrie war auch der Luftdruck mit 1,4 bar korrekt. Es kamen bei der Untersuchung keine weiteren mechanischen Probleme zum Vorschein, die zum Sturz hätten führen können. Gemäß Telemetrie und einem Vergleich der schnellsten Runde mit der Unfall-Runde von Luis Salom war die Kalex beim Unfall 4 km/h langsamer als bei der schnellsten Runde, der Bremspunkt jedoch sieben oder acht Meter näher an Turn 12. Zudem war der Bremsdruck beim ersten Betätigen des Bremshebels stärker. Auffällig in den Daten ist eine kleine Unterbrechung beim Gasgeben auf der kurzen Geraden zuvor. Die Experten vermuten, dass sich Salom kurz nach den Gegnern umgesehen haben könnte und danach nicht mehr auf der optimalen Linie fuhr. Der unüblich hohe Bremsdruck könnte ein Indiz dafür sein, dass der Spanier das Vorderrad zu stark belastete und stürzte.» ♦ ML**

## KOMPAKT

»» **Moto2** Auch die Schweizer betreiben Nachwuchsförderung. Fred Corrinboeuf, Chef des Moto2-Interwetten-Teams (Lüthi, Aegerter), steht zwei Jünglingen zur Seite: dem Spanier Iker Lecuona (16, Moto2-EM) und dem Schweizer Jason Dupasquier (14, NEC): Corrinboeuf: «Was Iker mit dem Motorrad macht, ist fast unglaublich – ein Riesentalent. Auch Jason zeigt bereits vielversprechende Ansätze.» ♦ ML

## British Superbikes

## «Shakey» Byrne bleibt vorn

Von MARKUS LEHNER

**Meisterschaftsleader Shane «Shakey» Byrne (Ducati) und Michael Laverty (BMW) teilten sich die beiden Laufsiege bei der 6. Runde der Britischen Superbike-Meisterschaft in Thruxton.**

Im ersten Lauf kam Byrne am besten vom Start weg und führte klar vor Laverty, der sich gegen diverse Fahrer im Kampf um die Podestplätze zu wehren hatte. Doch in der 9. Runde wurde das Rennen abgebrochen, weil die defekte Yamaha von Stuart Easton Öl auf der Strecke verteilt hatte. Nach dem Neustart über 12 Runden übernahm Laverty das Zepter vor Byrne und dem Australier Jason O'Halloran. Doch bereits in der zweiten Runde presste sich Byrne am führenden Laverty vorbei und setzte sich ab, während dahinter Luke Mossey (Kawasaki), Tommy Bridewell (Suzuki) und James Ellison (Kawasaki) O'Halloran noch auf Rang 6 verdrängten. Ex-Superbike-WM-Star Leon Haslam, Zweiter der Gesamtwertung, lag zwar zu Beginn des Rennens in den Top 6, fiel dann aber zurück und kam mit der Kawasaki nur auf Rang 13 ins Ziel.

Lauf 2 über die komplette Distanz von 18 Runden wurde eine



Shane Byrne (#67) vor BSB-Rookie Glenn Irwin: 1 Sieg, 1 Ausfall mit defektem Ducati-Schaltgestänge

klare Beute von Laverty vor O'Halloran und dem jungen BSB-Rookie Glenn Irwin (Ducati), der erstmals in der Top-Klasse der Britischen Meisterschaft aufs Podest kletterte. Shane Byrne war in der Startphase in den Führungskampf verwickelt, musste dann aber mit einem gebrochenen Schaltgestänge an der Ducati aufgeben. Leon Haslam hielt diesmal lange im Kampf um die Podestplätze mit, musste aber gegen Ende mit stark nachlassenden Reifen zurückstecken. ♦

## BRITISH SUPERBIKES / Resultate

Thruxton (GB): 24. Juli 2016

1. Lauf: 1. Shane Byrne (Ducati); 2. Michael Laverty (BMW) +3,066; 3. Luke Mossey (Kawasaki) +7,068; 4. Tommy Bridewell (Suzuki) +13,012; 5. James Ellison (Kawasaki) +14,103; 6. Jason O'Halloran (AUS/Honda) +14,135; 7. Ryuichi Kiyonari (J/Suzuki) +14,294; 8. Richard Cooper (BMW) +16,516; 9. Jakub Smrz (CZ/BMW) +18,584; 10. Martin Jessopp (BMW) +19,261

2. Lauf: 1. Laverty; 2. O'Halloran +3,265; 3. Glenn Irwin (Ducati) +3,810; 4. Mossey +6,765; 5. Leon Haslam (Kawasaki) +6,851; 6. Peter Hickman (Kawasaki) +7,383; 7. Ellison +7,551; 8. Bridewell +9,767; 9. Dan Linfoot (Honda) +12,266; 10. Lee Jackson (BMW) +12,357

Meisterschaftsstand (nach 12 von 24 Läufen): 1. Byrne, 181 Punkte; 2. Haslam 166; 3. Jason O'Halloran 146; 4. Michael Laverty 135; 5. Linfoot 118; 6. Ellison 109; 7. Iddon 107

Nächstes Rennen: 5.-7. August, Brands Hatch (GB)

Internet: www.britishtsuperbike.com

## IDM Superstock 1000

## Marc Moser in Schleiz am Start



Marc Moser: «Ich glaube, ich stehe gut da und fahre vorne mit»

**Pünktlich zur IDM-Runde auf dem Schleizer Dreieck meldet sich Marc Moser zurück. Der Superstock 1000 FIM-Cup-Fahrer legt mit seiner Ducati Panigale 1199 R einen Gaststart hin.**

Im Cup, der im Rahmen der Superbike-WM ausgetragen wird, hat der 22-Jährige in diesem Jahr bisher magere Ergebnisse vorzuweisen. Moser absolviert gerade ein Praktikum im Investmentbanking über 18 Wochen. «Ich habe somit mehrere Bau-

stellen gleichzeitig. In drei Wochen bin ich fertig, dann wird es mit dem Rennsport wieder besser.» Weil im FIM-Cup Sommerpause ist, überbrückt er die Zeit nur zu gern mit dem Einsatz im geliebten Schleiz. An der Ducati muss außer den Reifen und dem Mapping nichts verändert werden. Moser kommt nicht allein, sondern mit seinem italienischen Triple M-Teamkollegen Marco Faccani. Der ist Cup-Neunter und hat schon eine Pole-Position und einen Podiumsplatz geholt. ♦ AWI

## IDM Sidecar

## Kurt Hock: Hoffnung bleibt

Von ANKE WIECZOREK

**Der 12. Juli 2014 veränderte alles. Kurt Hock, der mit Beifahrer Enrico Becker damals so nah wie nie zuvor am IDM-Titel dran war, verunglückte mit seinem Gespann beim WM-Lauf auf dem Sachsenring. Hock erlitt schwerste Kopfverletzungen. Becker verstarb mit 31 Jahren an der Unfallstelle.**

Brigitte Hock ist wie ein Fels in der Brandung und behält die Hoffnung, dass es ihrem Ehemann irgendwann wieder besser geht. Doch sichtbare Fortschritte hat Kurt Hock in den letzten Monaten nicht gemacht. «Er ist und bleibt ein Pflegefall», umfasst Brigitte Hock die Situation. Der 55-Jährige erkennt Angehörige und alte Bekannte, aber nur die von ganz früher. Man habe ihn inzwischen auch auf seinen Unfall angesprochen, doch er könne sich an nichts erinnern. Kurt Hock lebt momentan in seiner eigenen Welt.

Er kann sprechen, ist aber nur eingeschränkt zu verstehen. Er hat neurologische Defizite, kann dadurch weder gehen noch stehen. Ein Pflegezentrum für Neurologische Erkrankungen mit Langzeit-Rehabilitation ist seine Basisstation. Brigitte Hock hat ihren Mann aber schon zweimal für jeweils zehn Tage nach Hause geholt. Sie würde es gern öfter tun, denn es scheint ihm zu gefallen. Doch allein der Transport und das Hochtragen in den ersten Stock der Wohnung durch die Ambulanz kosten 400 Euro, zuzüglich des Pflegegeldes, der auch zu Hause vorbeikommen muss. ♦



Keine Erinnerung: Kurt Hock

## NACHRICHTEN

## Furtner: Grid-Boy statt mehr Punkte

**IDM Superstock 600** Auf dem Schleizer Dreieck wird die 600er-Klasse am kommenden Wochenende einen Fahrer weniger haben. IDM-Neuling Jakob Furtner ist noch nicht wieder fit. Als er in der langen IDM-Sommerpause einen Ausflug in den Alpe-Adria-Cup machte, stürzte er im Juni und verletzte sich an der Hand. Inzwischen hat er schon drei Operationen hinter sich. Ein Teil des rechten Mittelfingers sowie auch des kleinen Fingers mussten abgenommen werden. Der Ringfinger hat einen Knorpelschaden. Furtner: «Die hoffentlich letzte Operation steht in zwei Wochen auf dem Programm.» Trotzdem denkt der 21-Jährige schon jetzt an ein Comeback. Das Motorrad ist dank seiner Eltern schon wieder einsatzbereit. Furtner war neben dem Österreicher Rafael Neuner der einzige MV-Agusta-Pilot im Feld. Um in Schleiz nicht völlig zu fehlen, übernimmt der Niederbayer die Rolle des Grid-Boys bei Daniela Weingartner. ♦ AWI

## KOMPAKT

**IDM Superbike** Tabellenleiter Marvin Fritz hatte seit dem letzten IDM-Wochenende in Zolder Stress. Nach dem Besuch des Sachsenring-GP ging es sofort mit den Markenkollegen Florian Alt und Lukas Trautmann zu den Yamaha-Days nach Silverstone. Die Herren betätigten sich zwei Tage als Instruktor für die Kunden der R1M und bewegten sich in bester Gesellschaft: Bradley Smith, Alex Lowes, Sylvain Guintoli machten ebenfalls mit. Fritz: «Sie wussten alle Bescheid über die IDM und haben mir auch zum ersten Platz gratuliert. Das hat mich echt überrascht.» Letzten Donnerstag bestand Fritz übrigens seine Gesellenprüfung als Kfz-Mechatroniker.

**IDM Superstock 600** Kevin Wahr fährt auch am kommenden Wochenende in Schleiz die GSX-R 600 im HPC Power Suzuki Racing Team. Das zweite Motorrad hat Tim Stadtmüller gemietet, der ansonsten Langstreckenrennen fährt. Er kommt mit eigener Mannschaft. ♦ AWI

US-Motocross-Meisterschaft Washougal

# K-Roc: Der Abstand bleibt

Von THOMAS SCHIFFNER

**Beim neunten Lauf der US-Nationals in Washington landete Spitzenreiter Ken Roczen auf dem zweiten Podiumsplatz, konnte den Vorsprung auf seinen einzigen Konkurrenten Eli Tomac aber halten.**

Die Hartbodenstrecke im Bundesstaat Washington war durch heftige vorangegangene Regenfälle durchtränkt und äußerst schwierig zu fahren. Den Holeshot gewann im ersten Lauf Yamaha-Pilot Phil Nicoletti, doch schon vor Ende der ersten

Runde hatte RCH-Suzuki-Star Ken Roczen die Führung übernommen. Der Franzose Pourcel setzte sich hinter ihm fest.

Kawasaki-Mann Eli Tomac musste sich aus dem Mittelfeld nach vorn wühlen und versuchte bis zur zweitletzten Runde vergeblich, an Husqvarna-Pilot Pourcel vorbeizukommen. Kurz nachdem Tomac einen harten Pass gesetzt hatte, stürzte Pourcel und beendete das Rennen am Ende des Feldes ohne Punkte. Landsmann Marvin Musquin wurde Dritter vor Nicoletti und KTM-Privatfahrer Benny Bloss. Der seit Wochen in Topform fahrende

Musquin gewann den Holeshot in Moto 2, hinter ihm Dean Wilson und Tomac. Doch, wie gewohnt, fightete sich Roczen durchs Feld und war binnen Kurzem erneut an der Spitze.

**James Stewart wieder dabei**

Eli Tomac passierte Wilson und baute Druck auf den zweitplatzierten Musquin auf. Die Strecke hatte sich seit dem Training aufgrund des Regens dramatisch verändert, was Tomacs aggressivem Fahrstil in die Karten spielte. Als der Mann aus Colorado auf Roczen aufgeschlossen hatte, schaute der Thüringer über die Schulter,

nahm das Gas weg und ließ Tomac passieren. Tomac baute seinen Vorsprung bis zum Ziel auf 16 Sekunden aus und gewann ungefährdet vor dem Deutschen. Als Moto-2-Gewinner stieg der Kawasaki-Star auf die oberste Stufe des Tagespodiums.

Aber warum hatte Roczen seinen einzigen Meisterschaftskonkurrenten einfach vorbei gelassen? Tomac hatte eine getönte Brille an, während der Deutsche im zweiten Lauf mit klarer Brille unterwegs war. Andererseits wird Roczen mit folgender Taktik zitiert: «Die Strecke war ausgetrocknet und ziemlich rutschig. Ich wollte

Tomacs Linien studieren. Aber er war dann einfach doch zu schnell.»

Marvin Musquin konnte Platz 3 vor Justin «Bam Bam» Barcia halten und bestätigte seinen dritten Meisterschaftsrang erneut. Allerdings fehlen ihm auf Tomac kaum einholbare 96 Punkte.

Der ehemalige Supercross-Champion James Stewart ging, wie in der Vorwoche in Milville, nach seiner Verletzung wieder ins Rennen und kam nur in Lauf 1 als 15. in die Punkte. Die US-Serie macht jetzt bis zum 13. August (Unadilla) eine kurze Sommerpause. ♦



Die Strecke kam Eli Tomacs Fahrstil entgegen



Ein Laufsieg: Ken Roczen

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Washougal (USA): 23. Juli 2016, 9. Lauf -450ccm, Gesamt: 1. Eli Tomac (USA/Kawasaki), 2-1; 2. Ken Roczen (D/Suzuki), 1-2; 3. Marvin Musquin (F/KTM), 3-3; 4. Weston Peick (USA/Yamaha), 7-5; 5. Justin Barcia (USA/Yamaha), 10-4; 6. Andrew Short (USA/KTM), 6-7; 7. Benny Bloss (USA/KTM), 5-9; 8. Phil Nicoletti (USA/Yamaha), 4-11; 9. Dean Wilson (GB/KTM); 10. Fredrik Noren (S/Honda), 15-14; 11. Tyler Bowers (USA/Kawasaki), 12-12; 12. Noah McConahy (USA/Husqvarna), 11-13; 13. Christophe Pourcel (F/Husqvarna), 37-6; 14. Jesse Wentland (USA/Honda), 14-14; 15. James Stewart (USA/Suzuki), 9-36; 16. Heath Harrison (USA/Kawasaki), 19-15; 17. Kyle Chisholm (USA/Honda), 18-16; 18. Justin Brayton (USA/KTM), 13-34; 19. Cole Martinez (USA/Yamaha), 16-20; 20. Dustin Pipes (USA/Suzuki), 23-17  
Stand nach 9 von 12 Läufen: 1. Roczen 434 Punkte; 2. Tomac 379; 3. Musquin 283; 4. Barcia 244; 5. Pourcel 217; 6. Tickle 171; 7. Short 155; 8. Brayton 152; 9. Cole Seely (USA/Honda), 151; 10. Bloss 151; 11. Nicoletti 142; 12. Bogle 136; 13. Ryan Dungey (USA/Honda), 131; 14. Peick 129; 15. Trey Canard (USA/Honda), 127; 16. Jason Anderson (USA/Husqvarna) 113

Nächstes Rennen: 13. August, Unadilla (USA)  
Internet: www.mxsportsproracing.com

Speedway World Cup Vojens

# Dänemark zu Hause geschlagen

Von GEORG DOBES

**Erwartungsgemäß siegte das polnische Team in Vojens und zog direkt ins SWC-Finale in Manchester. Die Gastgeber und die Russen erreichten das Race-off, während die tschechische Mannschaft ausschied.**

Polen galt vor dem Rennen in Dänemark als Favorit und wurde seiner Rolle auch gerecht. Aber die Fahrer mussten sich anstrengen, um die Aufgabe zu bewältigen. Am Anfang lief alles nach Plan. Die «Weißroten» setzten sich an die Spitze und kontrollierten die Situation. Nach 15 Läufen betrug ihr Vorsprung schon 9 Punkte. Doch dann verloren die Polen Punkte durch zwei Disqualifikationen, und die Gastgeber kamen zwei Rennen vor Schluss bis auf einen Zähler heran. Die Mannschaft von Marek Cieslak rettete den Gesamtsieg und hatte am Ende

3 Punkte mehr auf dem Konto als die Dänen. Ihre besten Fahrer waren Piotr Pawlicki und Patryk Dudek.

Dänemark ging ohne den formschwachen Peter Kilde-mand und Nicki Pedersen, der gerade Kurzurlaub macht, ins Rennen. «Nicki hatte das mit

dem ehemaligen Teammanager abgesprochen», sagte Teammanager Hans Nielsen. Das dänische Team war den Siegern eine harte Konkurrenz, musste sich jedoch knapp geschlagen geben. Wenn die Skandinavier das Finale erreichen wollen, muss Pedersen das Team verstärken.

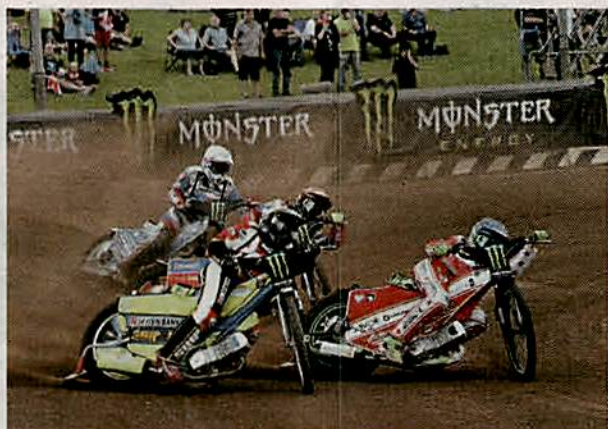
Überraschend hinterließ Leon Madsen den besten Eindruck.

**Russland ein Einmann-Team**

Die Russen traten in Vojens ohne den verletzten Grigori Laguta an und belegten erwartungsgemäß Rang 3. Emil Saifutdinov holte 5 Siege, hatte jedoch, bis auf Artjom Laguta, keine nennenswerte Unterstützung. Das russische Team wird seine Chance im Race-off suchen müssen.

Die tschechische Mannschaft hatte nur einen konkurrenzfähigen Piloten. Vaclav Milik holte zwei Siege und erzielte zwei Drittel der ganzen Punkteausbeute des Teams. Die Tschechen schieden aus.

Eine gute Leistung zeigte Susanne Hüttinger. Die Unparteiische aus Österreich war sehr konsequent und zögerte nicht, nach Stürzen in der Startkurve Schuldige ausfindig zu machen und zu disqualifizieren. ♦



Dudek für Polen vor Bjerre (DK), Kudrjaschow (RUS), Krcmar (CZ)

SPEEDWAY WORLD CUP / Resultate

Vojens (DK): 23. Juli 2016, Event 1, Bahnlänge: 300 m; Wetter: sonnig/23 Grad  
Qualifiziert für Finale Manchester/GB (30.07.): 1. Polen 39 Punkte: Maciej Janowski 7, Patryk Dudek 11, Piotr Pawlicki 12, Bartosz Zmarzlik 9, Krystian Pieszczyk NG  
Qualifiziert für Race-off Manchester (29.07.): 2. Dänemark 36 Punkte: Kenneth Bjerre 6, Leon Madsen 10, Michael Jepsen Jensen 12, Niels-Kristian Iversen 8, Frederik Jakobsen NG; 3. Russland 32 Punkte: Viktor Kulakov 1, Emil Saifutdinov 18, Andrej Kudrjaschow 5, Artjom Laguta 8; - Ausgeschieden: 4. Tschechien 19 Punkte: Josef Franc 2, Matej Kus 3, Eduard Krcmar 2, Vaclav Milik 12, Zdenek Holub NG

Nächstes Rennen: 26. Juli, Västervik (S), Event 2  
Internet: www.speedwaygp.com



MXGP: Nagl (#12) und Gautier Paulin (#21) teilen sich den Holeshot, aber Max gewinnt

Motocross-GP Loket

# Siege für Mad Max

Von ALEX HODGKINSON

**Max Nagl konnte Tim Gajser in Loket zweimal schlagen und Rang 3 in der MXGP-WM übernehmen. Aber der Slowene hat jetzt 109 Punkte Vorsprung auf Toni Cairoli. In Abwesenheit von Jeffrey Herlings gewann Dylan Ferrandis zweimal in der MX2-Klasse.**

Nagl fuhr Samstag in allen Trainings außerhalb der ersten zehn: «Wir haben in den letzten zwei Wochen viele technische Upgrades gemacht, aber wir hatten nur Gelegenheit im Sand zu testen, bevor wir angereist sind, daher haben wir gestern noch getestet. Es hat sich gelohnt, und ich konnte heute angreifen.»

Die deutsche Nummer 1 verpasste den Holeshot in Lauf 1 äußerst knapp: «Ich konnte die

Führung schnell von Paulin übernehmen. Ich habe gepusht, aber Tim (Gajser) blieb dran, und ich blieb bis ins Ziel unter Druck.»

Im verregneten zweiten Lauf wurden die Rollen gedreht. Gajser ging gleich in der Startrunde in Front, während Nagl zwei Runden lang hinter der rollenden Schikane Butron hängen geblieben war, bevor er ebenfalls freie Bahn hatte: «Ich habe die Jagd fortgesetzt, und es hat sich gelohnt, als Tim sechs Runden vor Schluss ausgerutscht ist. Er hat erneut attackiert, aber ich habe alles für diesen ersten GP-Sieg des Jahres gegeben.»

Gajser konnte wieder zu Nagl aufschließen, bevor er die Niederlage in den letzten drei Runden akzeptierte: «Ich wollte zu viel und habe immer mehr Fehler gemacht.»

Zum ersten Mal seit April 2015 stellte Toni Cairoli seine 450-

ccm-KTM zur Seite und fuhr in Loket auf einer 350er. Der Sizilianer, der seine fünf MXGP-WM-Titel auf KTM alle mit der kleineren Maschine gewonnen hat, fuhr das neue 2017er-Modell. Leider erwies sich dies als Schuss nach hinten, weil dem Altmeister die Zugkraft beim Start fehlte. Er wurde Siebter und Achter.

## «Hoffnung stirbt zuletzt»

Im dritten Jahr hintereinander hat sich Jeffrey Herlings als klarer MX2-WM-Leader verletzt. Der Niederländer brach sich vor zwei Wochen beim Endlauf zur Dutch-Masters wie vor einem Jahr in Teutschenthal das rechte Schlüsselbein und war in Loket nicht am Start. KTM-MX2-Teammanager Dirk Grübel: «Er fährt erst, wenn er die ärztliche Freigabe bekommt.»

Mit 127 Punkten WM-Vorsprung bleibt Herlings ohnehin

bis zum 16. Lauf am 28. August in Assen WM-Leader, und der WM-Zweite Jeremy Seewer bleibt am Boden: «Ich rechne mir keine echte WM-Chance aus, aber das bringt ein enormes neues Interesse an meinem Heim-GP in zwei Wochen in Frauenfeld. Die Hoffnung stirbt zuletzt.»

Der Schweizer holte mit 42 Punkten das beste Ergebnis seiner WM-Karriere. Trotzdem hätten es noch ein paar Zähler mehr sein können: «Mein Kopf war frei, aber es fehlten die letzten Zehntel, als ich im zweiten Lauf geführt habe. Ich war ein bisschen zu vorsichtig im Regen, als wir auf die Überwinden aufgelaufen waren, und verlor zwei Plätze in einer Runde. Zum Glück schenkte mir Anstie einen davon zurück.»

WM-Dritter Pauls Jonass wird kommendes Wochenende beim GP in Lommel nicht dabei sein.

Der Lette gewann die Qualifikation mit einem Blockpass in der letzten Runde an Dylan Ferrandis, aber seine Führung im ersten GP-Lauf war von kurzer Dauer.

In Runde 2 sprang er zu weit nach rechts, streifte die Streckbegrenzung und landete mit voller Wucht auf dem Gesicht. Er brach sich das Nasenbein – und mit einer schweren Gehirnerschütterung wird er mindestens eine Woche von FIM-Rennarzt David McManus «stillgelegt». Damit ist Seewer der Vize-WM-Titel kaum noch zu nehmen.

Ferrandis fuhr in Lauf 1 zu einem komfortablen Sieg, aber der Franzose spürte Anstie drei Runden vor Schluss im zweiten Lauf im Nacken. Der Brite fuhr schon in Lauf 1 ein furioses Rennen und als er Ferrandis im zweiten Lauf direkt vor sich fand, versuchte er es mit der Brechstange – erfolglos. ♦



Tim Gajser konnte im MXGP seinen Vorsprung auf die Konkurrenz weiter ausbauen



Werbung in eigener Sache: Seewer wird vor Heim-GP Dritter

MOTOCROSS-GP TSCHIECHIEN / Resultate MXGP

Loket (CZ): 24. Juli 2016, 13. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, gewittrig/22 Grad.

1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km).  
 1. Max Nagl (D/Husqvarna), 19 Runden in 33:51,727 min (= 53,394 km/h)  
 2. Tim Gajser (SLO/Honda), 4,803 sec zurück  
 3. Romain Febvre (F/Yamaha), 15,311 sec zurück  
 4. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 5. Clement Desalle (B/Kawasaki); 6. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 7. Antonio Cairoli (I/KTM); 8. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 9. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 10. Gautier Paulin (F/Honda); 11. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 12. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 13. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 14. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 15. Tanel Leok (EST/KTM); 16. Shaun Simpson (GB/KTM); 17. Arminias Jasikonis (LT/Suzuki); 18. Jose Butron (E/KTM); 19. Rui Goncalves (P/Husqvarna); 20. Toms Macuks (LV/Kawasaki); 21. Alessandro Lupino (I/Honda); 22. Jaromir Romancik (CZ/Suzuki); - ferner: 25. Dennis Ullrich (D/KTM); 33. Lukas Neurauter (A/KTM)  
**Schnellste Runde:** Tim Gajser (SLO/Honda), in 1:43,795 min (= 55,008 km/h)

2. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km).  
 1. Max Nagl (D/Husqvarna), 19 Runden in 34:33,696 min (= 52,314 km/h)  
 2. Tim Gajser (SLO/Honda), 2,770 sec zurück  
 3. Romain Febvre (F/Yamaha), 12,584 sec zurück  
 4. Clement Desalle (B/Kawasaki); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 7. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 8. Antonio Cairoli (I/KTM); 9. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 10. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 11. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 12. Gautier Paulin (F/Honda); 13. Shaun Simpson (GB/KTM); 14. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 15. Tanel Leok (EST/KTM); 16. Dennis Ullrich (D/KTM); 17. Rui Goncalves (P/Husqvarna); 18. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 19. Harri Kullas (FIN/KTM); 1. Runde zurück: 20. Alessandro Lupino (I/Honda); 21. Jose Butron (E/KTM); 22. Damon Graulus (B/Honda); - ferner: 30. Lukas Neurauter (A/KTM)

**Schnellste Runde:** Tim Gajser (SLO/Honda), in 1:46,010 min (= 53,859 km/h)  
**Nächstes Rennen:** 31. Juli 2016, Lommel (B) **Internet:** www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP		WM-Stand Hersteller MXGP	
1. Gajser	576	1. Honda	584
2. Cairoli	467	2. Yamaha	522
3. Nagl (D)	451	3. KTM	478
4. Febvre	448	4. Husqvarna	466
5. Bobryshev	419	5. Kawasaki	344
6. Van Horebeek	385	6. Suzuki	262
7. Guillod (CH)	286		
8. Coldenhoff	248		
9. Desalle	244		
10. Simpson	225		
32. Heidecke (D)	10		
53. Ullrich (D)	1		

MOTOCROSS-GP TSCHIECHIEN / Resultate MX2

Loket (CZ): 24. Juli 2016, 13. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, gewittrig/22 Grad.

1. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km).  
 1. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 19 Runden in 34:36,392 min (= 52,246 km/h)  
 2. Max Anstie (GB/Husqvarna), 3,834 sec zurück  
 3. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 13,228 sec zurück  
 4. Benoit Paturel (F/Yamaha); 5. Brian Bogers (NL/KTM); 6. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 7. Adam Sterry (GB/KTM); 8. Davy Pooljes (NL/KTM); 9. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 10. Samuele Bernardini (I/KTM); 11. Iker Larranaga (E/KTM); 12. Karlis Sabulis (LV/Yamaha); 13. Michele Cervellin (I/Honda); 14. Brian Hsu (D/Suzuki); 15. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 16. Alvin Östlund (S/Yamaha); 17. Davide Bonini (I/Husqvarna); 18. Simone Zecchina (I/Yamaha); 19. Nicholas Lapucci (I/Husqvarna); 20. Henry Jacobi (D/Honda); 21. Bas Vaessen (NL/Suzuki); 1. Runde zurück: 22. Martin Krc (CZ/KTM); - ferner: 26. Christopher Valente (CH/KTM)  
**Schnellste Runde:** Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), in 1:45,892 min (= 53,919 km/h)

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km).  
 1. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 19 Runden in 35:02,295 min (= 51,602 km/h)  
 2. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 4,477 sec zurück  
 3. Max Anstie (GB/Husqvarna), 20,509 sec zurück  
 4. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 5. Benoit Paturel (F/Yamaha); 6. Samuele Bernardini (I/KTM); 7. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 8. Brian Bogers (NL/KTM); 9. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 10. Ivo Monticelli (I/KTM); 11. Alvin Östlund (S/Yamaha); 12. Davide Bonini (I/Husqvarna); 13. Bas Vaessen (NL/Suzuki); 14. Brian Hsu (D/Suzuki); 15. Henry Jacobi (D/Honda); 16. Michele Cervellin (I/Honda); 17. Adam Sterry (GB/KTM); 18. Giuseppe Tropepe (I/Honda); 19. Calvin Vlaanderen (NL/KTM); 1. Runde zurück: 20. Karlis Sabulis (LV/Yamaha); 21. Iker Larranaga (E/KTM); 22. Maykal Grisha Iwanov (BG/KTM); 23. Richard Sikyna (SK/KTM); - ferner: 33. Christopher Valente (CH/KTM)

**Schnellste Runde:** Max Anstie (GB/Husqvarna), in 1:47,734 min (= 52,997 km/h)  
**Nächstes Rennen:** 31. Juli 2016, Lommel (B) **Internet:** www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2		WM-Stand Hersteller MX2	
1. Herlings	597	1. KTM	626
2. Seewer (CH)	470	2. Kawasaki	485
3. Jonass	403	3. Suzuki	470
4. Paturel	359	4. Yamaha	450
5. Ferrandis	358	5. Husqvarna	406
6. Tonkov	320	6. TM	279
7. Anstie	316	7. Honda	241
8. Petrov	282		
9. Bernardini	279		
10. Bogers	246		
23. Jacobi (D)	75		
32. Hsu (D)	29		

NACHRICHTEN

IceOne 2017 mit Max Nagl und Max Anstie

**MXGP** Max Nagl hat einen neuen Einjahresvertrag mit IceOne-Husqvarna für 2017 unterschrieben. Nach seinem Doppelsieg in Loket durfte die deutsche Nummer 1 die Nachricht am Sonntagabend freigegeben. Sein neuer Teamkollege wird MX2-Aufsteiger Max Anstie, und Teammanager Antti Pyrhönen gab zu: «Mein Wunschteam hat drei Fahrer.» Wunschkandidat ist Gautier Paulin. Paulins Ersatz bei HRC könnte Valentin Guillod sein. Yamaha ist bereit, den Westschweizer vorzeitig freizugeben.

Nemeth erneut Sieger in Goldbach

**Cross Country** Den vierten Lauf der GCC in Goldbach gewann der amtierende Meister Kornel Nemeth vor seinem größten Konkurrenten, dem bisherigen Cross-Spezialisten Chris Gundermann. Der TM-Fahrer hatte eigens einen Zusatztank am Lenker montiert, um die zwei Stunden Renndistanz ohne Tankstopp durchfahren zu können, was am Ende auch klappte.

Olching verpasst vorzeitigen STC-Titel

**Speedway Team Cup** Herxheim konnte das fünfte Rennen des Speedway Team Cups in der «Höhle des Löwen» mit 50 Punkten vor Gastgeber Olching (35), Diedenbergen (23) und Wittstock II (6) gewinnen. In ihrem letzten Rennen war es für die Olchinger der erste Punktverlust überhaupt. Wenn nun Herxheim sein Heimrennen am 9. Oktober mit mindestens 35 Punkten gewinnt, könnten die Pfälzer den Bayern den Meistertitel noch abspenstig machen. ♦ AH/RP/TS

KOMPAKT

»» **Langbahn Weltmeister** Jannick de Jong (DK) gewann das Flutlichtrennen in Werlte vor Stephan Katt und seinem Landsmann Dirk Fabrik. Im «DEKA Handicap-Finale» wurde B-Lizenzler Jens Buchberger überraschend Zweiter. **ISDE** Die nächstjährige Mannschaftsweltmeisterschaft im Enduro wird vom 28. August bis zum 2. September 2017 im französischen Brive-la-Gaillarde ausgetragen. ♦ TS/RP

Seitenwagen-EM Vries

Verletzter Venus Vize

Nach einem spannenden Rennen standen zwei deutsche Teams beim EM-Finale in den Niederlanden auf dem Podest: Markus Venus wurde trotz Trümmerbruchs im rechten Fuß Zweiter, Markus Brandhofer Dritter.

Das Finale wurde von William Matthijssen und seiner neuen Beifahrerin Sandra Mollema gewonnen. Matthijssen wurde bereits zum vierten Mal Europameister, nachdem er 2007, 2009 und 2011 mit seiner Schwester Nathalie siegreich war. Das Rennen war hart, aber fair. Alle Heatsiege gingen an Matthijssen, Venus oder Brandhofer. Im A-Finale waren es dieselben

drei, die vorn waren. Trotz vieler Attacken von Venus auf Matthijssen war es der Mann aus Annen, der auf seiner Heimbahn gewann.

Zwei schwere Stürze

Die Rennen blieben nicht ohne Stürze. In Heat 6 stürzten Florian Kreuzmayr/Nicole Balz schwer, nachdem Detz/Auwema am Kurvenausgang das deutsche Duo überholt hatten. Im B-Finale waren es die Franzosen Comblon/Agez, die durch einen mechanischen Defekt in den Zaun flogen. Glücklicherweise verletzte sich niemand, aber Kreuzmayr musste das Rennen vorzeitig beenden und fehlte im B-Finale. ♦ JV

KOMMENTAR

Teutschenthal-Exitus war voraussehbar



Von ALEX HODGKINSON

Die Entscheidung des MSC Teutschenthal, seinen langjährigen «Vertrag» mit Serienpromoter Youthstream nicht mehr im Anspruch zu nehmen, wird für die 260 Vereinsmitglieder, die viel Zeit und Schweiß investiert haben, traurig sein, aber die Trennung war voraussehbar. Schon bei der diesjährigen Veranstaltung im Talkessel gab Vereinspräsident Joachim Janke zu: «Es fehlen 5000 Zuschauer, um die Kosten zu decken.»

Wie kann es sein, dass die offizielle Zuschauerzahl von 28000 zu wenig ist? 28000 mal 60 Euro Eintritt wären 1,7 Millionen Euro. Zum einen handelt es sich dabei nicht um die Zahl der zahlenden Zuschauer, sondern um die Zahl der Anwesenden an beiden Veranstaltungstagen. Zweitens deckt die Zahl auch die zahlreichen Gäste und

Teilnehmer in allen Klassen und ihre Begleiter ab, deren Ausgaben direkt in der Kasse von Promoter Youthstream landen. Drittens: Keine professionelle Sportart im 21. Jahrhundert deckt die Kosten ohne Sponsoring oder staatliche Subventionen. Letzteres wäre in Deutschland ein utopischer Wunschedanke; auch wenn die deutschen Steuerzahler durch die undurchsichtigen Machenschaften der EU mit regionalen Hilfsmitteln über Jahre die GPs in Bulgarien, Katalonien und Portugal finanziert haben! Auch Sponsoring wird ständig schwieriger. Der neue MXGP-Seriensponsor Fiat verlangt den Ausschluss konkurrierender Autohersteller – in Teutschenthal Partner Mercedes. Die Ablehnung der erneuten Ausrichtung des Nationencross in Teutschenthal war dann der Todesstoß für den Club.

GRASBAHN-SEITENWAGEN-EM/Resultate

Vries (NL): 24. Juli 2016, Bahnlänge: 504 m, Wetter: heiter, 24 Grad.  
 1. William Matthijssen/Sandra Mollema (NL), 20 Vorlaufpunkte; 2. Markus Venus/Markus Heiß (D), 18; 3. Markus Brandhofer/Michael Zapf (D), 18; 4. Marco Hundsrucker/Corina Günthör (D), 12; 5. Shaun Harvey/Danny Hogg (GB), 7; 6. Josh Goodwin/Liam Brown (GB), 9; 7. Dave Carvill/Cameron Godden (GB), 5; 8. Simon Beard/Anthony Goodwin (GB), 6; 9. Florian Kreuzmayr/Nicole Balz (D), 7; 10. Guillaume Comblon/Chloé Agez (F), 6; 11. Wilfried Detz/Henk Auwema (NL), 5; 12. David Chaminade/Stephanie Vedelago (F), 3

Internet: www.speedway.org

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



Abbildung  
unverbindlich

## POTTHOFF

**DAS LEAST SICH GUT!** Der neue Audi Supersportwagen R8, 397 kW, Neufzg., bei uns für eine monatliche Leasing-Rate von unglaublichen 999,00 € (MwSt. auswb.), bei einer Leasing-Laufzeit von 36 Monaten und einer Fahrleistung von 10000 km p.a. (UPE des Herstellers: 165.000,00 €), Mietsonderzahlung 20.000,- € (MwSt. auswb.). Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig, Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 16,7; außerorts 8,4; kombiniert 11,4; CO2-Emissionen kombiniert 272 g/km; CO2-Effizienzklasse G Herr Sebastian Dellwig freut sich über Ihren Anruf unter Tel. 02381/7998318, W.POTTHOFF GmbH, Hüserstr. 1, 59065 Hamm, R und RS Modelle ständig auf Lager! Kein Sportwagenkauf ohne unser Angebot! Mehr unter [www.pott.de](http://www.pott.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 33948

## BMW

Neu: M4/M3 382 kW/520 PS und 720 Nm inkl. Vmax. Nur Software, keine Module! M5 F10 551 kW/750PS 900 Nm Vmax, X6M/X5M 529 kW/720PS 1000Nm! 550i (F10/F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax, E-Modelle 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450 PS, M5/M6 V10 406 kW/553 PS, 330 km/h Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i 201 kW/274 PS. Vmax u. Leistungskits für alle BMW/MINI. [www.wintertuning.de](http://www.wintertuning.de) H



2002 Rallye Umbau, EZ 06/1969, 130 kW Sportgetriebe, Sperre, Käfig usw. 34.990,-. Koch Klassik Automobil GmbH, Schloss Strasse 2-4, 74078 Heilbronn, 07066/941100, [www.koch-klassik.de](http://www.koch-klassik.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 34028

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

**JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG** für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- € [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com) Tel. 09933-902023 H

## Ferrari

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

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

## Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., a. Typen. [www.jaguar-teile.de](http://www.jaguar-teile.de), 04332/1419 H

## Lexus



**LEXUS RACE EVENTS  
NORDSCHLEIFE**

[www.lackas-race-events.de](http://www.lackas-race-events.de)

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

## Lotus



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

## Maserati

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de). Tel. 06327/97700 H

## McLaren

[www.mclarenf1.de](http://www.mclarenf1.de) H

## Mercedes

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

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

## Mini

Leistungskits inkl. Vmax für alle MINI! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm. [www.wintertuning.de](http://www.wintertuning.de) H

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

## Oldtimer



Accord SJ, EZ 6/1980, 55000 km, 43 kW (58 PS), grau, TÜV 8/17, techn. einwandfr., Reifen und Auspuffanl. neu, 1950,- €. Tel. 0049172/8991943, senior@voitlaender.de

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 34026

## Porsche

Suche Porsche 911, Boxster, Unfall oder Motorschaden. Tel. 0152/52137563 H

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

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

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

Anhängerkupplungen inkl. Montage auf 2,5 Std. für Porsche Macan - Panamera - und Cayenne zum günstigen Festpreis. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), Tel. 09933/902023 H

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

## Smart

[www.berlin-tuning.com](http://www.berlin-tuning.com) H

## Subaru

[www.allrad-daewel.de](http://www.allrad-daewel.de) 0651/86503 H

## VW



Golf IV 5-türiger, EZ 12/2002, 137000 km, 96 kW (130 PS), violett, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, Nr-Fzg., 5900,-. Chiffre 1121527

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 34069



Die Käferfarm - Ihr Spezialist für VW-Klassiker bietet eine große Auswahl an originalen top-gepflegten VW-Käfer-Cabrios mit Vollgarantie! Neben An- und Verkauf können Sie Ihr Wunschfahrzeug konfigurieren und unsere Dienstleistungen wie Restauration, Reparatur, Abholservice und Oldtimerleasing nutzen. In unseren Onlineshops können Sie über 10.000 Ersatzteile bestellen. Tel. 02153/9108137 [www.die-kaeferfarm.de](http://www.die-kaeferfarm.de) H

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice\* und Abo-Service  
[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart



Vor 40 Jahren - Lauda-Unfall

# Einmal Hölle und zurück



Tatort Bergwerk: Der brennende Ferrari von Niki Lauda. Daneben der Surtees von Brett Lunger

Von HEINZ PRÜLLER

**Es ist eine dieser Geschichten, die nur die Formel 1 schreiben kann. Am Montag, den 1. August, jährt sich der Feuerunfall von Niki Lauda am Nürburgring zum 40. Mal. Ein Ereignis, das heute noch Gänsehaut auslöst.**

Als der Schattenboxkampf zwischen Hockenheim und dem Nürburgring um den deutschen GP losging, sagte mir der damalige Jackie-Stewart-Teamchef Ken Tyrrell: «Was kannst du dir Schöneres vorstellen, als am 1. August bei einem Bier am Nürburgring in der Sonne zu sitzen?» Ich weiß nicht. Vor allem nicht seit dem 1. August 1976. Dem Tag, an dem Niki Lauda in der «grünen Hölle» verunglückte – vor genau 40 Jahren.

Es war ein surrealer Tag. In der Früh hörten wir: In Wien sei die Reichsbrücke eingestürzt, die wichtigste Brücke über die Donau. Am Ring verlangte ein dienstfeiriger Aufpasser: «Herr Lauda, zeigen Sie mir Ihren Ausweis.» Im Fahrerlager bat ein Fan um ein Autogramm: «Aber bitte mit Datum.» Lauda:

«Warum?» – «Weil es Ihr letztes Autogramm sein könnte.» Ein ermutigender Arbeitsbeginn auf der gefährlichsten Rennstrecke der Welt – Hass auf Lauda, dem viele Deutsche vorwarfen, er stecke hinter dem Transfer vom Nürburgring nach Hockenheim 1977. In Wirklichkeit hatte den die GPDA längst beschlossen – lange vor Laudas Unfall.

## Autotausch mit Merzario

1973 hatte sich Lauda in der Eifel im Training die Hand gebrochen, konnte also nicht fahren. Darum übertrugen wir den GP zusammen fürs Fernsehen, damals eine ganz neue Idee. Immer, wenn der Ferrari von

Arturo Merzario vorbeiraste, riss Niki das Fenster der TV-Kabine auf und beugte sich hinaus. Was noch keiner wusste: Merzario musste sein Cockpit bald an Lauda abtreten. Wochen später trafen wir in einem italienischen Kreisverkehr wieder auf Merzario. Niki damals: «Wir fahren rechts ran, damit er ja nicht glaubt, ich sei arrogant, weil ich jetzt seinen Ferrari fahre.» Und Niki jetzt, auf Ibiza in der Sonne sitzend: «Ich habe Merzario durch diesen Autotausch das Leben gerettet: Sonst wäre er ja in meinem Wagen gesessen.»

Es waren die großen Ferrari-Jahre. Lauda, Weltmeister 1975,

hatte 1976 als erster Europäer in Brasilien gewonnen. Danach die Siege in Kyalami, Zolder, Monte Carlo, Brands Hatch. Und am Nürburgring drehte er als Erster und Einziger eine Runde unter sieben Minuten: 6:58,6 – der Mondflug der Formel 1. Auch 1976 startet er aus Reihe 1, neben James Hunt. Und mit einem neuen, kantigen Helm. Später sagt er: «Nie mehr wieder, auch nicht für sehr viel Geld, würde ich einen kantigen Helm aufsetzen.» Wäre der nicht am Gitterzaun heruntergefetzt worden, wären ihm alle Brandwunden im Gesicht erspart geblieben. Aber er sieht's locker: «Andere Menschen sind

schächer (österreichisch für hässlich, d. Red.) als ich. Aber ich habe wenigstens eine Entschuldigung.» Seine letzte Erinnerung in seinem Schicksalsrennen: «Ich hab Carlos Pace aus den Boxen heraus überholt, dann weiß ich nichts mehr.»

## Ein 14-Jähriger filmte alles

Bei Streckenkilometer 9,6 (Bergwerk) bricht die Radaufhängung hinten rechts. Aber Niki und Enzo Ferrari haben vereinbart, «dass wir das nicht öffentlich machen.» Live-TV vom Nürburgring gibt es 1976 wegen der gleichzeitigen Sommerolympiade in Montreal, aber vor allem wegen der enormen Streckenlänge von 22,9 km noch nicht. Das gespenstische Drama von Roger Williams in Zandvoort drei Jahre zuvor war dagegen live zu sehen (s. rechts).

Einer der Lauda-Lebensretter vom Nürburgring war Merzario – der Italiener mit dem Cowboyhut und den traurigen Augen, dessen schwarzer Bolide von einer Bestattungsfirma gesponsert war. Er marschierte wie «der liebe Gott in die Flammen» und riss Nikis Sitzgurt auf. Geholfen haben ihm Brett



PK in Salzburg 1976: Lauda stellt sich den Fragen



Laudas Helm: Oder was davon übrig geblieben ist



Nürburgring 1976: Lauda am Tag vor seinem schweren Unfall



Auf Spurensuche: Lauda mit «Rush»-Regisseur Ron Howard



Sehen sich jedes Jahr in Monza: Lauda und Lebensretter Merzario

Lunger, ein Freiwilliger im Vietnamkrieg, und Guy Edwards, dessen Sohn Sean im Lauda-Film «Rush» seinen Vater verkörperte und 2013 tödlich verunglückte. All das hat damals ein 14-jähriger Bub mit einer Schmalfilmkamera aufgenommen. Lauda ist darüber noch heute beeindruckt: «Der muss mit seinen 14 Jahren ganz schön emotionslos gewesen sein. Wie er da die ganze Bergung gefilmt hat.» Wer es war, weiß Lauda bis heute nicht, «aber ich hätte ihn gern einmal getroffen».

Lauda wird ins Spital nach Adenau transportiert – wo man ihm nicht helfen kann. «Wir fliegen nach Mannheim», heißt es. Wie lange? «40 Minuten.» Im Hubschrauber kommt Niki wieder zu Bewusstsein. Sein Überlebenskampf hält ganz Österreich, die ganze Formel 1 in Atem. In der Klinik erkennt Professor Peter, dass Nikis Brandverletzungen nicht die größte Lebensgefahr sind, sondern die Verätzungen in der Lunge – von den eingeatmeten Schadstoffen. Daher Spitalwechsel von Mannheim nach Ludwigshafen. Was Lauda mitmacht, kann man nur erraten. «Ich hatte das Gefühl,

ich stürze in einen Brunnen-schacht, wehrte mich mit Händen und Füßen, um nicht abzustürzen, denn Fallenlassen hätte Sterben bedeutet.»

### PK mit schockierenden Fragen

Der Sauerstoffgehalt im Blut ist alarmierend niedrig. Auf der Intensivstation plärrt dauernd das Radio, «und ich hörte, wie ein Arzt zum anderen sagt: «Wenn wir ihm dieses Mittel geben, stirbt er. Und wenn wir ihm das andere geben, stirbt er auch.» Alles sehr interessante Nachrichten. Aber wenn du kurz vorm Abkratzen bist, dann denkst du über alles Mögliche nach.» Niki bekam sogar die letzte Ölung. «Zuerst glaubte ich, der Pfarrer will mir Mut zusprechen. Aber dann sagte er etwas von guter Reise. Das machte mich so wütend, dass ich noch mehr um mein Leben kämpfte.»

Nach drei Tagen ist Lauda über den Berg. Dann beginnt der Kampf ums Comeback. Seine erste Pressekonferenz ist ausverkauft. Aber für manche Fragen muss man sich schämen. Etwas der nach seinem unnatürlichen, künstlichen Gesicht: «Ich weiß nur, dass ich jetzt

meinen natürlichen Oberschenkel im Gesicht trage.» Vor allem aber die hundsgeimige Frage: «Was sagt Ihre Frau jetzt, wenn sie neben Ihnen aufwacht? Einem Mann ohne Gesicht?» Niki muss schlucken, behält aber die Fassung. Im Hollywood-Film «Rush» stürmt später der Darsteller von James Hunt nach der Pressekonferenz empört die Stegen runter, erwischt den Übeltäter bei der Garderobe, verdrischt ihn und stopft ihm auch noch das Mikrofon in den Mund, «sodass Ihre Frau Sie auch nicht mehr erkennt».

Viel später ist Lauda zu einer Gala eingeladen. Er bekommt einen Fernsehpreis: Aber die Stimme des Laudators kommt ihm verdächtig vor. Und plötzlich erkennt er sie wieder. Niki springt auf und drückt dem Festredner den Pokal in die Hand: «Da, nehmen Sie ihn zurück. Ich will ihn nicht.» Es war der Mann, der die Frage zu seinem Gesicht gestellt hatte.

### Dank an seinen Lebensretter

1977 war ich mit Lauda wieder am Nürburgring. Er chauffierte mich mit einem Supersportwagen über die Rennstrecke, so als

## NACHGEHAKT BEI Hans-Joachim Stuck

(65/D) Der heutige DMSB-Präsident war 1976 maßgeblich an der Rettung von Niki Lauda beteiligt.



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Wie hast du den Unfall von Niki Lauda damals miterlebt? Die Strecke war schon blockiert, als ich ankam. Und Merzario & Co. hatten Lauda schon rausgezogen. Als der Krankenwagen dann mit dem Niki losfahren wollte, habe ich gesagt, sie sollen umdrehen. Und einen Kilometer zurück Richtung Breidscheid fahren. Dort gäbe es eine Abzweigung nach Adenau ins Spital. Das haben sie dann gemacht. Und Niki hat sich dafür später mal bei mir bedankt, weil das für seine Rettung nicht unwesentlich war.

Hattet ihr geahnt, wie ernst es um ihn steht? Nein, er war ja ansprechbar. Von den giftigen Gasen, die seine Lunge angegriffen haben, erfuhren wir erst später.

Wie präsent ist dir dieser Unfall noch? Ich fahre pro Jahr 100 Mal an dieser Stelle vorbei. Mit dem «Taxi». Und es vergeht keine Runde, ohne dass ich an den Unfall denke.

Aber langsamer hat er dich nicht gemacht? (Lacht.) Nein, Gott sei dank nicht. Wacht me die Stelle immer voll ...

Du als DMSB-Präsident hast viel mit Sicherheit auf den Rennstrecken zu tun. Kann sich ein Unfall wie der von Lauda wiederholen? Ja, sicher. Aber die Vorkehrungen sind heute schon sehr viel besser. Die Streckenposten damals hatten nur Handfeuerlöcher. Mit denen waren sie machtlos. Und auch sonst waren sie natürlich nie so geschult und ausgerüstet wie heute. Dazu kommt, dass Feuer im Rennsport zum Glück selten geworden ist – dank der Sicherheitsvorkehrungen bei den Tanks.

Waren die Streckenposten damals zu weit weg? Nein, die sind heute noch etwa gleich positioniert wie damals. Also rund 150 Meter weg.

Hat sich die Beziehung von dir zu Lauda nach dem Unfall verändert? Nein, wir hatten es vorher schon sehr gut miteinander. Er hat mich oft mit seinem Flieger aus Salzburg mitgenommen. Und immer gesagt: «Kannst zurückfliegen. Wenn i nid ausfall!» Einmal ist er ausgefallen, ich glaube, es war in Anderstorp. Ich bin dann zwei Tage nicht aus diesem Kaff weggekommen.

## «Rush» - der Film

# Ganz nah an der Realität

Selten hat ein FI-Streifen für so viel Aufsehen gesorgt wie «Rush». Und noch seltener war ein Spielfilm so nah an der Realität dran.

Die Formel 1 hat schon viele spannende Storys geliefert. Doch keine Saison ist so in den Köpfen hängen geblieben wie 1976. Der Zweikampf zwischen Niki Lauda und James Hunt hat Kultstatus erlangt – weit über die Formel-1-Fangemeinde hinaus. Und das liegt zu einem großen Teil am Film «Rush», der 2013 in die Kinos kam. «Rush» ist keine Dokumentation. «Rush» ist ein Spielfilm. Doch der Mix aus Realität und Fiktion macht es aus. Selbst Lauda war begeistert, als er den Film zum ersten Mal sah: «Entscheidend ist, dass es als Ganzes funktioniert. Und das tut's.»

Natürlich haben sich die Filmemacher um Regisseur Ron Howard Freiheiten rausgenommen. Das versöhnliche Gespräch zwischen Lauda und Hunt am Filmende hat sich in Wahrheit etwas anders abgespielt. Weil Lauda die WM verloren hatte, hatte er nicht wirklich Interesse, mit Hunt zu reden. «Ich war in diesem Gespräch grantiger, als es der Film darstellt», sagt Lauda.

Der Film betont die unterschiedlichen Charaktere von Lauda und Hunt. Der Dramaturgie zuliebe kommen beide noch etwas extremer rüber, als sie in Wirklichkeit waren. «Ich war lustiger», meint Lauda. «Etwas mehr Ironie hätte meiner Filmfigur nicht geschadet. Aber ich kann damit leben.»

Die wichtigste Erkenntnis des Wiering: «Ich war froh, mich mal aus der Perspektive des Zuschauers zu sehen. Dank dem Film verstehe ich nun besser, dass ich die Leute mit meinem Aussehen erschreckt habe.»

«Rush - Alles für den Sieg», 118 Minuten, auf DVD und Blu-ray, erhältlich bei amazon.de ♦ CE



«Rush»: Lauda vs. Hunt 1976

Spezialisten vor dem Prüfstand:  
Ob Auto oder Motorrad, Akrapovič ist  
für alle eingerichtet, um die Auspuff-  
anlagen weiter zu verfeinern



Akrapovič

# Perfektionisten

Von IMRE PAULOVITS

**Kein anderer Auspuffhersteller hat weltweit eine solche Erfolgsgeschichte im Motorsport aufzuweisen wie die slowenische Marke Akrapovič. In diesem Jahr feiert sie ihr 25-jähriges Bestehen.**

Titan und Kohlefaser: ein Metall und ein Kunststoff, von denen jeder Motorsport-Fan und jeder Ingenieur, der sich so richtig austoben kann, ins Schwärmen kommt. Sie sind leicht, edel und teuer. Doch diese beiden Werkstoffe sind auch besonders sensibel. Um ihr Potenzial wirklich zu nutzen, muss ihre Qualität sorgfältig überwacht werden. Dies können nur wenige Spezialisten, aber die, die es verstehen, bringen wahre Kunstwerke und unschlagbare Motorsport-Hardware zustande: Wie der slowenische Aus-

puffhersteller Akrapovič. Für ihn sind diese beiden Werkstoffe Handwerkszeug, aber ein Handwerkszeug, das niemand in besserer Qualität zu produzieren versteht als sie. Dies ist eines der Geheimnisse einer Erfolgsgeschichte, die im Auspuffbau ihresgleichen sucht.

Vor 25 Jahren hat sich der ehemalige Rennfahrer Igor Akrapovič selbstständig gemacht, um sein Wissen, das er sich im Rennsport des ehemaligen Jugoslawien angeeignet hat, zu nutzen. Recht bald gab er den Aufbau und das Tuning kompletter Motorrädern auf und konzentrierte sich stattdessen nur noch auf deren Auspuffanlagen. Doch die Vorgehensweise war dabei die Gleiche: bei der Ausführung die Materialgüte und Verarbeitungsqualität bis ins Detail auf dem höchstmöglichen Stand zu halten. Ob bei den Schweißnähten, der Passgenauigkeit, der exakt identischen Länge der ein-

zelnen Rohre, oder deren konstanten Durchmesser – für Akrapovič gab es nie Kompromisse.

Auch der Arbeitsvorgang selbst unterschied sich wenig von dem, was Akrapovič und sein Entwicklungsleiter Alojz Trstenjak vorher gemacht hatten: stundenlange Prüfstandsversuche, bei denen jeder noch so kleine Unterschied bei einer Veränderung festgehalten und weiterverfolgt wurde. «Als wir noch komplette Motorräder entwickelt haben, haben wir schnell festgestellt, dass in den Auspuffanlagen das meiste Potenzial brachliegt», erinnert sich Akrapovič. «Dies haben wir uns zunutze gemacht.»

## Wissenschaft und Erfahrung

Was Akrapovič und Trstenjak außer ihrer Rennfahrer-Vergangenheit miteinander verband, war ihre ursprüngliche Ausbildung zu Elektro-Technikern. Von dort brachte Akrapovič

noch Wissen aus der Akustik mit. Denn er hatte, während er Lautsprecher-Boxen baute, erkannt, dass es nicht ausreicht, etwas Lautes zu bauen, es kam viel mehr darauf an, wie die einzelnen Frequenzen sauber wiedergegeben werden. Eine Erfahrung, die in einer Zeit, in der Abgas- und Geräuschkwerte immer strenger Vorschriften unterliegen, außerordentlich dabei hilft, die Erwartungen der Kunden nach mehr Leistung und einem besseren Sound bei den hochwertigsten Autos und Motorrädern durch eine Zubehör-Auspuffanlage zu erfüllen. Dass sie dies mit Erfolg tun, beweisen weltweit über 100 000 verkaufte Anlagen im Jahr für Autos und Motorräder.

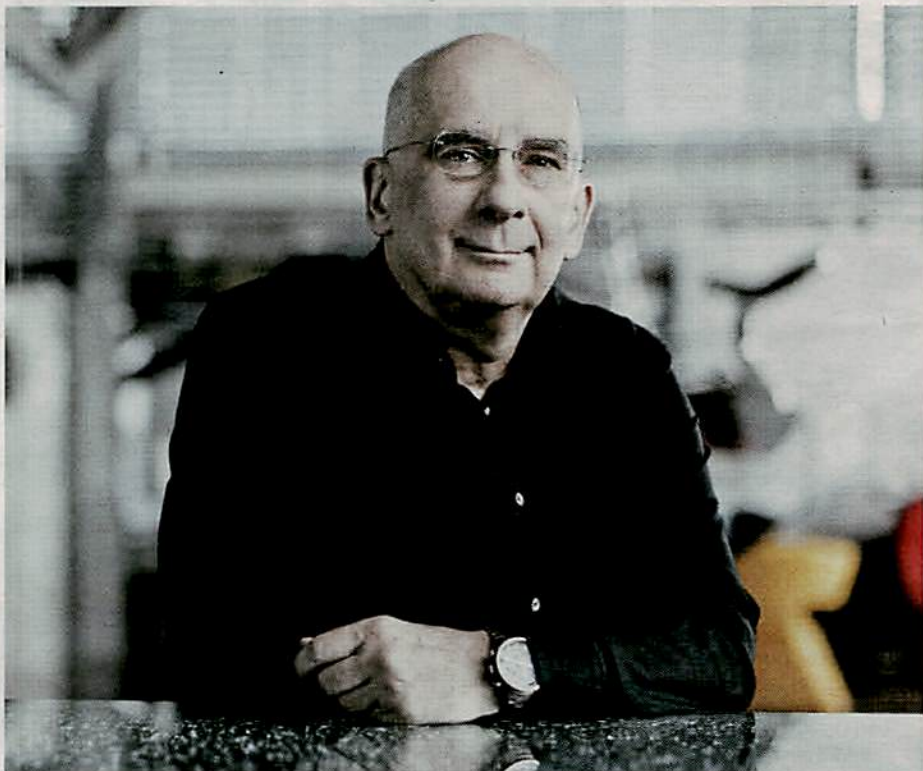
Was einst in einer Doppelgarage begann, wird heute in einem 5000-Quadratmeter-Entwicklungszentrum und einem 12000-Quadratmeter-Werk ausgeführt. Damit ist Akrapovič

nicht nur der erfolgreichste, sondern auch der größte Hersteller von Spezial-Auspuffanlagen. Mit 890 Mitarbeitern hat er etwa zehnmal so viele wie seine nächsten Konkurrenten im Motorradbereich.

Dass diese Erfolgsgeschichte so ablaufen konnte, stützt sich neben dem Know-how und dem Wissen über Werkstoffe, deren Qualitätsgüte und Verarbeitungsqualität auch auf etwas, das sich Akrapovič von Beginn an erarbeitet hat: auf das feine Gefühl, wie er seinen Mitarbeiterstab zusammenstellen muss. Erstklassige Schweißer, motivierte junge Ingenieure, beste Designer und Marketing-Spezialisten mit den gleichen visuellen Fähigkeiten, die er selbst hatte, brachten sein Werk nach vorn. Dass seine Frau Slavojka, eine Architektin, die die ganze Zeit hinter ihm stand, mit ihrem feinen Gefühl für Formen auch Impulse für seine Produkte gab,



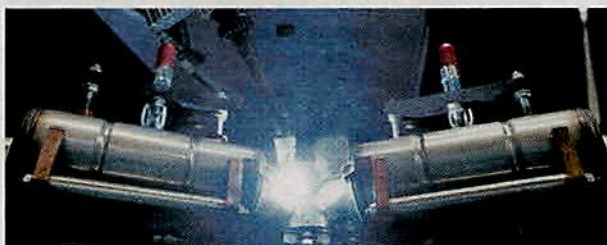
Wirkliche Kunst: Akrapovič-Anlagen für zwei und vier Räder



Der Macher: Hinter dem einzigartigen Werk steht der ehemalige Rennfahrer Igor Akrapovič



Heute nicht anders als vor 25 Jahren: Stundenlange Prüfstandsläufe mit dem Motorrad



Schweißroboter: Nur dort, wo es Menschen nicht besser können

hatte ebenfalls einen nicht zu verachtenden Anteil an dieser Erfolgsgeschichte.

Und eben das Gefühl, wann und wo investiert werden musste. Als er festgestellt hatte, dass Titan-Rohre in ausreichend gleich bleibender Qualität auf dem gesamten Weltmarkt nicht zu haben sind, schaffte er sich kurzerhand eine eigene Anlage zu deren Herstellung an. Dies war nur der Anfang einer ganzen Reihe von Prozessen, bei denen Akrapovič seine eigene Herstellung optimierte. Heute besitzt er eine eigene Titan-Gießerei, die weltweit auf dem allerhöchsten technologischen Stand ist, und eine eigene Kohlefaser-Herstellung. Dazu ist sein Werk eines der weltweit führenden bei der Anwendung von Hydroforming.

Aber selbst die bis ins Detail perfektionierten Prozesse werden ständig überwacht. Von jedem einzelnen Rohr, von jedem

Gussbaum werden mehrere Analysen gemacht, bevor sie für die Weiterverarbeitung freigegeben werden.

Alles, was sich Akrapovič so erarbeitet hat, hat er sich weiter zunutze gemacht. So stellt er in seiner Titan-Gießerei auch medizintechnische Geräte her, seine Kohlefaser-Fertigung beliefert auch die Zubehörkataloge seiner Motorrad-Partner.

#### Auf Augenhöhe mit Partnern

Doch Akrapovič gibt selbst zu, dass der Serienverkauf, der den finanziellen Rückhalt für die Entwicklungen gibt, niemals ohne den motorsportlichen Erfolg möglich gewesen wäre. Die Voraussetzung für den Erfolg im Motorsport war das uneingeschränkte Vertrauen bei allen Partnern, und diese sind die größten Motorradhersteller und die nobelsten Automobilmarken der Welt. Geheimhaltung, wo es die Diskretion erfordert, flexi-

bles Handeln bei Problemen, ist dabei unabdingbar. Bei Akrapovič stehen dazu alle erforderlichen Prüfstände, auf denen MotoGP-Maschinen und Offroad-Bikes, Serienautos und Rennwagen ihre Probeläufe machen können.

Die Bandbreite im Motorsport ist schon beinahe unglaublich. Die Auspuffanlage des Le-Mans-Audi wird genauso bei Akrapovič entwickelt und optimiert wie die von fast allen Superbike-WM-, MotoGP-, Motocross-, Enduro und Rally-Motorrädern.

Nichts zeigt dabei so sehr, wie sich der Firmengründer mit ihnen identifiziert, wie seine eigene Kollektion. Er besitzt so gut wie alle Bikes und Motoren der letzten 20 Jahre Motorsport-Entwicklung. «Oft hat das für die Entwicklung angesetzte Budget nicht gereicht. Da haben wir uns so geeinigt, dass ich die Motoren und die Bikes behalten konnte», verrät der 56-Jährige. ♦

## CHRONIK

### Akrapovič

- »» 1991 Der Rennfahrer Igor Akrapovič gründet ein Unternehmen zur Leistungsoptimierung von Motorrädern.
- »» 1993 Akrapovič wird Partner von Kawasaki Deutschland in der Pro Superbike.
- »» 1994 Akrapovič beginnt sich auch in der Superbike-WM zu engagieren.
- »» 1997 Kawasaki-Werksfahrer Akira Yanagawa holt den ersten WM-Sieg für Akrapovič.
- »» 1999 Akrapovič zieht von seiner 450-Quadratmeter-Werkstatt in seine neue 3000-Quadratmeter-Fabrik ein. Alle japanischen Werksteams in der Superbike-WM fahren Akrapovič.
- »» 2000 Erster WM-Titel für Akrapovič durch Honda und Colin Edwards.
- »» 2002 Akrapovič steigt mit Aprilia, Kawasaki in MotoGP ein.
- »» 2004 Formel 1 mit Mugen-Honda.
- »» 2008 Erster Automobil-Sieg mit Manthey Racing bei den 24 Stunden am Nürburgring.
- »» 2009 Eigene Rohrherstellung und Gusswerk.
- »» 2012 Partnerschaft mit Audi, Aston Martin und BMW in DTM und EWC.
- »» 2015 Einzug in 12000-Quadratmeter-Werk in Črnomelj. ♦ IP

# FAN SHOP

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

## < Was lange währt ...

Manchmal werden Modelle weit im Voraus angekündigt. Und die Wartezeit ist lang. Wenn sie dann erscheinen, ist die Freude umso größer. So wie beim 81er-Williams von Minichamps in 1:43. Rund 65 Euro, im Fachhandel, Infos: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)



## Dieses Buch wiegt 3,1 Kilo >

In den Staaten populär, bei uns eher unbekannt: die irrwitzig schnellen Sprint Cars (s. auch MSA 11/2016). Das passende Buch gibt es jetzt von US-Autor Tony Loxley. 94,95 austral. Dollar, 548 S., engl. Text, ISBN: 978-0980858976, bei [www.automotobookshop.com.au](http://www.automotobookshop.com.au)



## < Rossis Ducati in 1:12

Minichamps hat seine Valentino-Rossi-Kollektion erweitert. Neu im Sortiment ist die Ducati Desmosedici GP12 von vor vier Jahren, mit der Rossi zwar sieglos blieb, aber dennoch WM-Sechster wurde. Knapp 100 Euro, im Fachhandel, Infos: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)



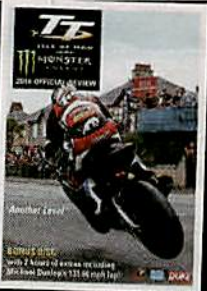
## Was für ein Exot! >

Wer von Ihnen war beim Großen Preis von Österreich 1972? Und kann sich noch an den rot-gelben F1-Connew erinnern? Spark hat den Exoten (gefahren von François Migault) in 1:43 verkleinert. Knapp 60 Euro, 1:43, im Fachhandel, Infos: [www.sparkmodel.com](http://www.sparkmodel.com)



## < The Best of TT 2016

Mercedes-Sportchef Toto Wolff meinte nach einem Besuch der diesjährigen Tourist Trophy: «Beim Anblick der Jungs müsste ich meinen Fahrern das Gehalt kürzen...». Ganz unrecht hat er nicht. 16,99 Pfund, Doppel-DVD, 343 min., engl., bei [www.dukevideo.com](http://www.dukevideo.com)



## Das Beinahe-Wunder >

Fast hätte Ivan Capelli 1990 beim GP Frankreich Geschichte geschrieben. Erst kurz vor Schluss musste er sich Alain Prost im Ferrari beugen. Der Leyton House in 1:18 ist trotzdem eine Augenweide. Rund 145 Euro, im Fachhandel, Infos: [www.sparkmodel.com](http://www.sparkmodel.com)



## Namen & Nachrichten

# Kurt Thiim fuhr zum Sieg

»» **Emilio de Villota** Der spanische Ex-Formel-1-Pilot feiert heute Dienstag seinen 70. Geburtstag. Insgesamt war De Villota zwischen 1976 und 1982 an 15 Grands Prix gemeldet, nahm aber nur an zwei Rennen teil. Der größte sportliche Erfolg des Madrilenen war der Gewinn der Meisterschaft in der Aurora-Formel-1-Serie 1980. 2013 verlor De Villota seine Tochter María an den Folgen eines Formel-1-Testunfalls.

»» **Claire Williams** Die Tochter von Sir Frank hat in Ungarn (21. Juli) ihren 40. Geburtstag gefeiert. Williams fing im Team des Vaters als PR-Assistentin an und wurde 2013 zur stellvertretenden Teamchefin.

»» **Kurt Thiim** Der DTM-Champion von 1986 kehrte vergangenen Wochenende bei den Tourenwagen Classics im Rahmen der Langstrecken-WM (WEC) am Nürburgring ins Cockpit zurück. Am

Steuer seines frisch restaurierten Original-DTM-Mercedes 190E Evo 2, mit dem er 1991 am Norisring einen Lauf-sieg feiern konnte, fuhr der 57-jährige Däne auch im strömenden Regen in der Eifel - gegen teils stärkere Konkurrenz wie einen Alfa Romeo 155 Ti V6 ITC - zum Sieg. Neben der Rennerei unterstützte er Sohn Nicki, welcher in Diensten von Aston Martin wie gewohnt beim WEC-Lauf am Start war. ♦ CE/MBR



Emilio de Villota mit seiner verstorbenen Tochter María 2011



Kurt (l.) und Nicki Thiim

## LESERBRIEFE

### Unnötige Regelungen Zum DTM-Text «Abgelehnt!», MSA 31/2016

Ich bin seit über 25 Jahren ein Fan der DTM und muss leider immer mehr feststellen, dass sich die DTM durch unnötige Regelungen und Entscheidungen das Leben selbst schwer macht. Warum macht man das? Der Fan versteht das schon lange nicht mehr. Wie kann es sein, dass ein Antrag aller Hersteller abgelehnt wird, bei den BMW wieder Gewicht zuzuladen? Die Ergebnisse haben doch gezeigt, dass die Münchner viel besser als erwartet sind, oder? Noch unverständlicher ist die Entscheidung, ein Rennen zu werten, das nach meinem Ermessen anscheinend nicht unter regulären Bedingungen stattfand? Fahrer, die in Zandvoort in der Slowzone aufgrund wohl falscher Messungen eine Strafe bekommen, die gar nicht gerechtfertigt war? Wenn einem Edoardo Mortara am Ende der Saison genau diese verlorenen Punkte fehlen, ist das bitter! Eine Wasserflasche hatte da anscheinend am Norisring 2013 mehr «Gewicht», ein Rennen im Nachgang zu korrigieren.

In der Hoffnung, auf Besse-  
rung!  
Thorsten Eilers  
D-38640 Goslar

### Überragend zum Titel Zur MotoGP auf dem Sachsenring, MSA 31/2016

Falls Marc Márquez sich nicht verletzt, wird er aufgrund taktischer und fahrerischer Fehler der Konkurrenz überragender Weltmeister. Bei Regenrennen fallen die Privatfahrer immer öfter positiv auf, die sonst im Mittelfeld verschwinden. Jorge Lorenzo wird mit Ducati nur Weltmeister, wenn es keine Regenrennen mehr gibt. Im Moment sind die Weltmeistertitel für Lorenzo und Valentino Rossi ausgeträumt. Dani Pedrosa hat seinen Zenit inzwischen deutlich überschritten.  
Volker Heinrich  
D-32547 Bad Oeynhausen

### Auf dem Silbertablett Zur MotoGP auf dem Sachsenring, MSA 31/2016

Valentino Rossi und Yamaha liefern Marc Márquez den WM Titel auf dem Silbertablett! Hat er sich dafür schon bedankt?

Was zum Teufel war mit Rossi los? Wenn er nach Márquez rechtzeitig das Bike gewechselt hätte, wäre der Sieg auch mit Intermediates drin gewesen! Respekt für Jonas Folger, wie er zum Schluss noch mal um den Sieg gekämpft hat - war schon eine Klasse für sich, das Duell gegen Zarco!  
Bernd Zipperling  
D-57074 Siegen

### Zu verschenken MSA-Leser gibt seine MSA-Hefte ab

Habe eine fast komplette Sammlung der «Motor-sport aktuell» (seit zirka 2010) zu verschenken, einmal gelesen Die Hefte müssten aber bei mir abgeholt werden. Interessenten schicken ihre Anfragen bitte per Mail an [sportwagen1@aon.at](mailto:sportwagen1@aon.at) oder telefonisch an 0043/664/131 60 97.  
Stefan Widmann  
A-5084 Großgmain

### KONTAKT

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

**REDAKTION**  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 2577  
 Telefax: +49 (0)711 182 1958  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de  
**Redaktion:** Michael Bräutigam (Redakteur),  
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)  
**Sonderkorrespondenten:**  
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner  
**Freie Mitarbeiter:**  
 Belgien: Christian Fischer  
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,  
 Georg Dobes, Martin Grühler,  
 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 Pectino  
 Tschechien: Martin Straka  
**Fotografen:** Bernd Barth, Sybille Berrang,  
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,  
 dpa/picture alliance, Daniel Fessi, Jean-Pierre  
 Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,  
 Nico Schneider, XPB, IAT, sutton-images.com,  
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,  
 Willem Wittenberg/RSSP  
**Kolumnisten:** Daniel Abt, Timo Bernhard,  
 Mike Rockenfeller  
**Grafik und Produktion:**  
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Grührer  
**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 Rammis, 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 1346  
**Auftragsmanagement:**  
 Iris Eifrig  
 ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1613  
 Carmen Brix  
 cbrix@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1522  
**Herstellung:**  
 Rainer Jüttner (verantwortlich)  
**Syndication/Lizenzen:**  
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379  
**Druck:**  
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg  
**Vertrieb:**  
 DPV Deutscher Pressevertrieb  
**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau  
**Erscheinungsweise:**  
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr  
**Einzelheft:**  
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)  
**Jahresabonnement:**  
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €  
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf  
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-  
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit  
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-  
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

**Abonnentenservice:**  
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,  
 Telefax 0711-182 25 50.  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
 ISSN 1421-8488



Eine von über 170 Kuppen: Latvala 2015 auf der «Ouninpohja»

**Formel 1 im Wald Atemberaubend.** Spektakulär. Geht es um die Wertungsprüfung Ouninpohja bei der Rallye Finnland (die diese Woche ansteht), greifen Rallyefahrer und Fans gleichermaßen zu großen Worten. Mensch und Maschine fliegen auf der 34 Kilometer langen Schotterpiste über 170 Kuppen – bei über 80 sind alle vier Räder in der Luft. Das Durchschnittstempo der Besten liegt über 130 km/h. Für den 3,14 Kilometer langen Streckenabschnitt vom Mutanen nach Kakaris-to benötigte Petter Solberg 2004 nur 56 Sekunden, ergo einen Schnitt von 201,9 km/h! Auf Youtube sind zahlreiche Videos über «Ouninpohja» zu finden. Zu unseren Favoriten zählen ein etwas älterer Beitrag mit vielen Fahrerkommentaren und eine Fahrt mit Weltmeister Ogier.

Youtube.com WRC - Ouninpohja; Ouninpohja Onboard - Sebastien Ogier

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

28.-31.7.	Rallye, Rallye Finnland	WM	FIN
29./30.7.	Formel 3, Spa-Francorchamps	EM	B
29./30.7.	Formel 2.0 NEC, Spa-Francorchamps		B
30./31.7.	Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps		B
31.7.	Formel 1, Hockenheim	WM	D
31.7.	GP2/GP3, Hockenheim		D
31.7.	IndyCar, Lexington/Ohio		USA
31.7.	NASCAR, Pocono/Pennsylvania		USA
31.7.	Porsche Supercup, Hockenheim		D

**MOTORRAD**

29./30.7.	Speedway/Team, Manchester	WM	GB
29.7.	Speedway/Bundesliga, Landshut	DM	D
30.7.	Speedway/Bundesliga, Stralsund	DM	D
30.7.	Grasbahn, Willing		D
31.7.	Endurance, 8h Suzuka	WM	J
31.7.	Motocross, Lommel	WM/EM	B
31.7.	Motocross/Gespanne, Stelpe	WM	LV
31.7.	Langbahn, La Réole	WM	F
31.7.	IDM Superbike/Superstock, Schleiz	DM	D
31.7.	IDM Seitenwagen, Schleiz	DM	D
31.7.	Motocross, Nursch	OM	A
31.7.	Yamaha Cup, Schleiz		D
31.7.	International Sidecar Trophy, Lausitzring		D
31.7.	Grasbahn, Angenrod		D

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 26.7.**  
 22.30 Langstrecken-WM, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

**MITTWOCH, 27.7.**  
 9.00 Porsche Supercup, Budapest (H), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2  
 9.30 Langstrecken-WM, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2  
 20.15 Rallye-OM, Weiz-Rallye, Rennen (Zus.) ORF SPORT+  
 21.00 Rallye-EM, Rallye Estland, Rennen (Zus.) ORF SPORT+

**DONNERSTAG, 28.7.**  
 22.00 European Le Mans Serie/ELMS, Spielberg (A), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

**FREITAG, 29.7.**  
 9.55 Formel 1, Hockenheim (D), 1. Freies Training (live) SKY SPORT 1  
 13.30 PS - Formel 1 Inside: Magazin zum bevorstehenden Grand Prix N-TV  
 13.55 Formel 1, Hockenheim (D), 2. Freies Training (live) N-TV, ORF 1, SKY SPORT 1  
 19.30 Formel 1, Hockenheim (D), 1. und 2. Freies Training (W) SKY SPORT 2  
 23.00 Rallye-WM, Rallye Finnland, Rennen/1. Tag (Zus.) SPORT 1

**SAMSTAG, 30.7.**  
 9.30 PS - Formel 1 Inside: Magazin zum bevorstehenden Grand Prix N-TV  
 10.10 Der Audi TT Cup: Magazin zur Rennserie N-TV  
 10.30 PS-Spezial: Rückblick auf die 24 Stunden von Le Mans 2016 N-TV  
 10.55 Formel 1, Hockenheim (D), 3. Freies Training (live) SKY SPORT 1  
 12.00 Formel V8 3,5, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) SPORT 1

12.30 ADAC GT Masters, Spielberg (A), Rennen (Zus.) SPORT 1  
 13.05 Formel-3-EM, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) N-TV  
 13.55 Formel 1, Hockenheim (D), Freies Training (Zus.) RTL  
 13.35 Langstrecken-WM, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) RTL  
 13.45 Formel 1, Hockenheim (D), Qualifikation (live) RTL, ORF 1  
 13.50 Formel 1, Hockenheim (D), Qualifikation (live) SKY SPORT 1  
 13.55 Formel 1, Hockenheim (D), Qualifikation (live) SRF 2  
 15.35 GP2, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) SKY SPORT 1  
 16.30 Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) EUROSPORT 2

17.00 Formel 1, Hockenheim (D), 3. Freies Training und Qualifikation (W) SKY SPORT 1  
 17.30 Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) EUROSPORT 1  
 18.30 Rallye-WM, Rallye Finnland, Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1

**SONNTAG, 31.7.**  
 10.20 GP2, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) SKY SPORT 1  
 11.25 Porsche Supercup, Hockenheim (D), Rennen (live) SKY SPORT 1  
 11.45 Porsche Supercup, Hockenheim (D), Rennen (live) EUROSPORT 1  
 12.00 Rallye-WM, Rallye Finnland, Rennen/Power Stage (live) SPORT 1  
 12.30 Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) EUROSPORT 1  
 12.45 Formel 1, Hockenheim (D), Vorbereitungen zum Rennen (live) ORF 1  
 13.00 Formel 1, Hockenheim (D), Vorbereitungen zum Rennen (live) RTL, SKY SPORT 1  
 13.25 Formel 1, Hockenheim (D), Vorbereitungen zum Rennen (live) ORF 1, SRF 2  
 13.55 Formel 1, Hockenheim (D), Rennen (live) SKY SPORT 1  
 14.00 Formel 1, Hockenheim (D), Rennen (live) RTL  
 15.00 Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) EUROSPORT 2  
 18.20 Formel 1, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) N-TV  
 18.45, 21.45 Formel 1, Hockenheim (D), Rennen (W) SKY SPORT 2  
 19.00 NASCAR, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen (live) MOTORVISION TV  
 20.30 IndyCar, Lexington/Ohio (USA), Rennen (live) SPORT 1 US  
 23.30 Rallye-WM, Rallye Finnland, Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1

**MONTAG, 1.8.**  
 22.10 Motorsport – Die tödlichen Jahre (Dokumentation) N-TV

**MOTORRAD**

**DONNERSTAG, 28.7.**  
 12.30 Motocross-WM, Loket (CZ), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

**FREITAG, 29.7.**  
 21.00 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 1. Rennen (W) EUROSPORT 2  
 21.30 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

**SONNTAG, 31.7.**  
 4.30 Langstrecken-WM, 8h Suzuka (J), Rennen (live) EUROSPORT 2  
 13.00 Motocross-WM/MX2, Lommel (B), 1. Rennen (live) EUROSPORT 2  
 12.00 Motocross-WM/MXGP, Lommel (B), 1. Rennen (live) EUROSPORT 2  
 22.00 Motocross-WM/MX2, Lommel (B), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2  
 22.45 Motocross-WM/MXGP, Lommel (B), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

**MONTAG, 1.8.**  
 11.30, 20.35 Motocross-WM/MX2, Lommel (B), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2  
 12.00, 21.00 Motocross-WM/MXGP, Lommel (B), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2  
 19.00 Langstrecken-WM, 8h Suzuka (J), 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 e.V. DMV. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



**IM NÄCHSTEN HEFT / 02.08.2016**

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Deutschland-GP  
 Rallye-WM: Finnland  
**MOTORRAD**  
 Motocross-WM: GP in Lommel

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG

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

## MANNESMANN-Werkzeugbox

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

BRUDER  
**MANNESMANN**  
WERKZEUGE



**GRATIS**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 13002, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, als leitende Unternehmens-AG Hamburg, HRB 95732.

**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](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509388  
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.)  
inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk,**  
die **MANNESMANN-Werkzeugbox**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht.  
Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben  
geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden,  
dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH  
& Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote infor-  
mieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [widerruf@dpv.de](mailto: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 Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-  
Identifikationsnummer DE72220000004985, 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  
einlöslich 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](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)  
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](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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