

# MOTORSPORT aktuell

€ 2,00 / Österreich € 2,10 / Spanien, Italien € 2,70 / Kan. Inseln € 2,80 / Benelux € 2,30



**MotoGP - Sachsenring**  
**Márquez: Endlich wieder Sieger**

S. 20

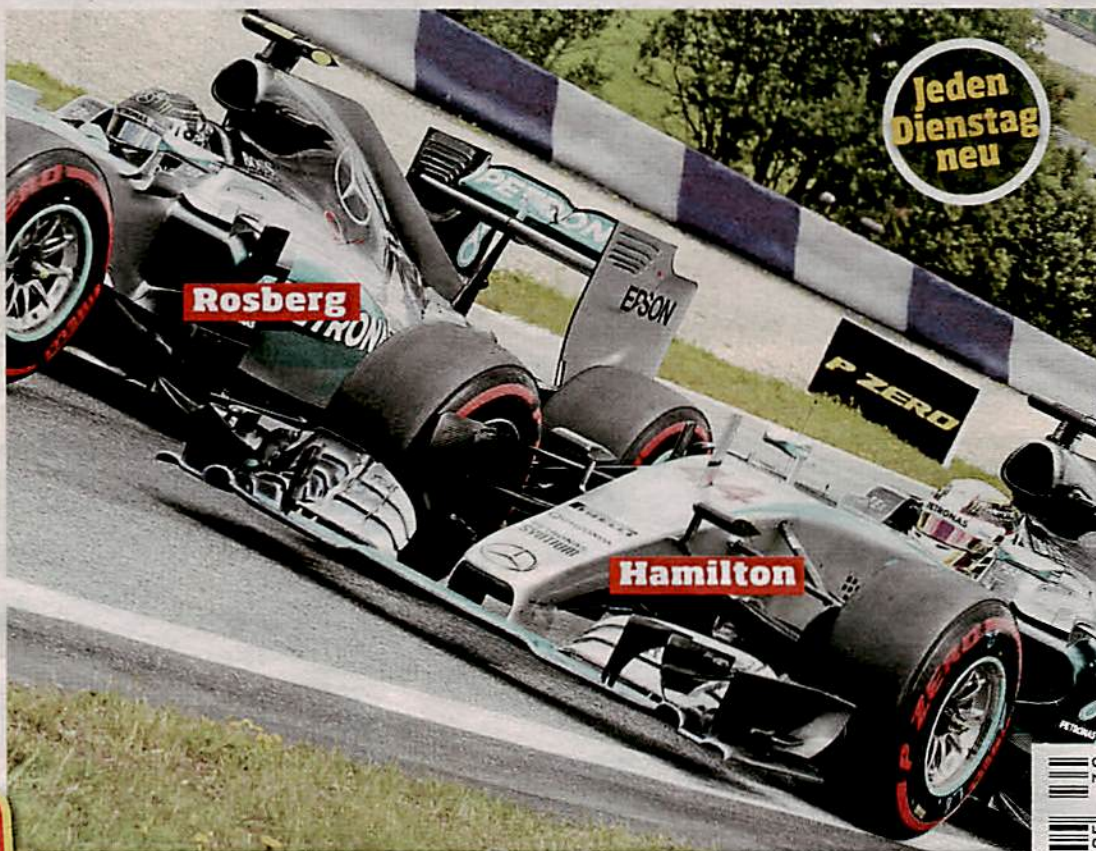


**Moto3 - Sachsenring**  
**Kiefer: Doppelsieg beim Heimspiel**

S. 29

## Formel 1 / Die erste Bilanz der WM-Saison 2015

# DIE GROSSE ABRECHNUNG



**DTM**  
**Überlegen: BMW-Siege in Zandvoort**

S. 14



**MotoGP**  
**Gebremst: Zaungast Bradl beim Heim-GP**

S. 24

**Langstrecken-WM**  
**Gestärkt: Mehr Power für LMP2-Autos**

S. 10

**Moto2**  
**Beflügelt: Belgische Doppel-Premiere**

S. 26

**Rallye-WM**  
**Erneuert: Was Mäkinen mit Toyota plant**

S. 18

**Guy Ligier**  
**Gefeiert: Der Chef der Blauen wurde 85**

S. 36

Vorteil für MOTORSPORT aktuell-Abonnenten:  
**Montag auf dem iPad.**  
**Dienstag in der Post.**

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

Neun von 19 Rennen sind gefahren. Zeit für eine Zwischenbilanz. Zehn Fragen, die es in sich haben: Was war bisher die größte Fehlprognose? Wer leidet am

größten Realitätsverlust? Welches war das merkwürdigste Manöver? Warum ist Rosberg der momentan wichtigste Mann? Wie unzufrieden ist Vettel? **Ab S. 4**



## LIEBE LESER!

Ein schöner Sonntag wird das nicht. Der 19. Juli 2015 wird in die Renngeschichte eingehen als der Tag, an dem in Deutschland zum ersten Mal seit 1960 der Große Preis der Formel 1 ausfiel.

Immerhin: 2016 steht der Deutschland-GP mit drin im neuen FI-Termin kalender. Doch: Über dem Hockenheimring kreist dann genauso der Pleitegeier, den die Nürburgring-Bosse diesmal nur durch ihren FI-Verzicht vertreiben konnten. Der Fehler steckt im System: Formel-1-Veranstalter, die ihren Grand Prix nicht wie Singapur, Russland oder Abu Dhabi aus dem Staatssäckel finanziert bekommen oder wie Monaco einen Mega-Sonderrabatt kriegen, sind momentan allein vom Ticketverkauf abhängig. Damit ihre GP-Rechnung aufgeht, haben sie die Eintrittspreise immer höher geschraubt. Doch da spielt – nicht nur in Deutschland – der qualitätsbewusste Fan längst nicht mehr mit.

Wo jetzt so viel über eine bessere Formel 1 diskutiert wird, gehört auch diese Frage endlich gelöst: Wie sonst als durch Eintrittsgelder kann ein Veranstalter seinen GP finanzieren? Alles Gute und nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland

Leopold Wieland  
Chefredakteur



WER? Nico Rosberg (D)  
WO? Brackley (GB)

WAS? Treffen mit den Kindern  
seiner Mercedes-Kollegen



WER? Mike Rockenfeller (D)  
WO? Zandvoort (NL)

WAS? Erstmals gab es bei der DTM «Slow Zones». Markierte Abschnitte zum Langsamfahren als Alternative zum Safety Car



WER? Dani Pedrosa (E), Marc Márquez (E), Valentino Rossi (I)  
WO? Hohenstein-Ernstthal (D)

WAS? Sieger-Trio des MotoGP-Rennens auf dem Sachsenring fotografierte sich selbst auf dem Podium per «Selfie Stick»

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMA DER WOCHE

- Formel 1: Kommt Kosten-  
grenze für Motoren? S. 3
- ! FORMEL 1 Die große  
Halbzeit-Bilanz S. 4
- FORMEL 1 Das sagen Ex-  
Piloten zur Fan-Umfrage S. 7
- INDYCAR Präsident Walker  
im Interview S. 8
- FORMEL 3 Pommers  
Podestpremiere S. 9
- ! LANGSTRECKEN-WM  
Mehr Power für LMP2 S. 10
- ! TOURENWAGEN-WM  
López zieht davon S. 12
- ! DTM Zwei klare Siege für  
BMW in Zandvoort S. 14
- ! RALLYE-WM So plant  
Toyota mit Mäkinen S. 18

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: KTM kommt als  
Werksteam; Rallye: Der  
Coma-Rücktritt; Speedtrials:  
Triumph jagt Rekord S. 19
- ! MOTOGP Márquez un-  
schlagbar in Sachsen S. 20
- MOTOGP Das ist der  
Yamaha-Siegerrahmen S. 22
- ! MOTOGP Verletzter Bradl:  
Seine Zukunftspläne S. 24
- ! MOTO2 Eine belgische  
Doppel-Premiere S. 26
- MOTO2 Teamkonkurrenz für  
Cortese S. 28
- ! MOTO3 Kiefer-Pilot Kent  
nicht zu stoppen S. 29
- MOTOCROSS-WM Sieg  
nach Kündigung S. 31
- ENDURO-WM Vertagte  
Titel-Entscheidungen S. 33

## PANORAMA

- ! TOP-UNTERNEHMER  
Guy Ligier wurde 85 S. 36
- BOXENGEFLÜSTER  
Namen & Nachrichten;  
Leserbriefe S. 38
- IMPRESSUM S. 38
- SERVICE Termine und  
TV-Programm S. 39

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:  
KOVACS, SUTTON-IMAGES.COM

## KONTAKT/ONLINE

MOTORSPORT aktuell  
Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil  
Fax: +41 44 806 55 11  
E-Mails: msa-lesertribune@  
motorpresse.ch  
www.motorsport-aktuell.com

MOTOR  
SPORT  
aktuell

**Formel 1**

# Endlich Kostengrenze?



Honda: Der Motoren-Neuling darf nach neuem FIA-Beschluss 2015 fünf statt vier Antriebseinheiten pro Auto bei seinem Partner McLaren einsetzen

Von MICHAEL SCHMIDT und LEOPOLD WIELAND

**Der Automobil-Weltverband FIA will die Motorenkosten in der Formel 1 ab 2017 auf zwölf Millionen Dollar pro Kundenteam reduzieren. Damit stößt man auf wenig Gegenliebe bei den Herstellern. Die wollen trotz schlechter Argumente bei den aktuellen Preisen bleiben. Unterdessen hat der FIA-Weltrat letzte Woche einige Neuerungen bereits beschlossen. Einige treten sogar sofort in Kraft.**

Die jüngste Sitzung der Strategiegruppe am 1. Juli hat die Formel 1 nicht revolutioniert. Aber sie hat ein paar sinnvolle Detailentscheidungen für die Zukunft gebracht. Viel wichtiger aber ist, was hinter den Kulissen besprochen und nicht kommuniziert wurde. Der Automobil-Weltverband FIA hat einige heiße Themen angefasst, zu denen es noch Gesprächsbedarf gibt. Dazu zählt auch der Preis für die Motoren.

**Hybrid bleibt FIA-Philosophie**

FIA-Präsident Jean Todt bleibt bei seiner Meinung, dass die Formel 1 Hybrid-Technologie braucht. Weil es eine zukunftsweisende Entwicklung sei, und nur sie Automobilhersteller in die Königsklasse locken könne. Die FIA hat es aber im Jahr 2012 bei dem Beschluss des aktuellen Reglements versäumt, die

Kosten für die Motoren zu begrenzen, so wie das beim V8 der Fall war. Der durfte maximal acht Millionen Euro kosten.

Jetzt will die FIA das nachholen, was sie den Herstellern zuliebe im Vorfeld der 2014 eingeführten Hybrid-Antriebe unterlassen hat – weil die Kosten für die Motoren die Privatteams an den Rand des Ruins getrieben haben. Damit ist nicht nur die Miete für die elf Antriebsquellen gemeint, die ein Rennstall für eine Saison braucht. Die V6-Turbos mit ihren zwei Elektromotoren haben auch die Kosten an der Peripherie steigen lassen. Kühlung, Unterbringung der Bausteine, Elektronik und Energie-Management sind viel komplizierter als vorher.

Im Augenblick bezahlen die Teams je nach Ausstattung ihres Vertrages zwischen 17 und 22 Millionen Euro für das Antriebspaket. Bei Force India und Sauber gehört auch noch das Getriebe dazu. Für das Mittelfeld haben sich die zehn Millionen extra im Vergleich zur V8-Ära als Genieckbrecher erwiesen. Sie stehen auf dem Standpunkt, dass keiner die Hersteller beauftragt hat, 100 Millionen Euro in die Entwicklung der Triebwerke zu investieren.

Die FIA will die reinen Motorkosten ab 2017 auf zwölf Millionen Dollar senken. Ein Getriebe-Deal soll nicht mehr als 1,5 Millionen Dollar kosten. Die FOM (Formula One Management), angeführt von Bernie Ecclestone und CVC-Chef Do-

nald Mackenzie, schließt sich dieser Forderung an. Ecclestone sind die augenblicklichen Motoren ohnehin suspekt. Seine simple Haltung: Wenn sie die Hersteller unbedingt haben wollen, müssen sie auch den Preis dafür bezahlen.

**Hersteller gegen Subvention**

Das sehen Mercedes und Ferrari anders. Mercedes behauptet, dass bei 17 Millionen Dollar das Ende der Fahnenstange erreicht sei. Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff signalisiert aber zumindest Gesprächsbereitschaft: «Wir nehmen die Anfrage der FIA ernst. Der aktuelle Preis berechnet sich nach unserem ursprünglichen Geschäftsmodell. Wenn er jetzt sinken soll, müssten wir unsere Stifte noch einmal spitzen.»

Ferrari-Rennleiter Maurizio Arrivabene will die Motoren auf keinen Fall subventionieren. «Wir können nicht weniger verlangen als das, was sie uns kosten.» Der frühere Williams-Technikchef Patrick Head bezweifelt, dass elf Antriebseinheiten vom reinen Materialwert her 17 Millionen ausmachen. Ein Satz würde demnach 1,54 Millionen Euro kosten, deutlich mehr als Ferraris Vorzeigemodell «La Ferrari». Head vermutet, dass die Hersteller einen Teil der Entwicklungskosten auf die Kunden umschlagen.

Und genau da setzen Sauber, Force India und Lotus an. «Wir haben diese Motoren nie gewollt. Sie kamen auf Wunsch

der Automobilhersteller und wurden uns aufs Auge gedrückt. Deshalb können sie uns auch nicht die Entwicklungskosten anrechnen. Sie betreiben damit Imagewerbung, nicht wir», argumentiert zum Beispiel Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn.

Die Hersteller stehen da auf dünnem Eis. Arrivabene betreibt eine Milchmädchenrechnung. Wenn die Teams sterben, bekommen Ferrari und Co. gar kein Geld mehr. Bei einem dritten Auto pro Team oder «Franchise-Nehmern» müssten sie selbst die Kosten tragen.

Unterdessen hat der FIA-Weltrat letzte Woche in Mexico City einige der jüngsten Vorschläge der FI-Strategiegruppe in sofort wirksame Beschlüsse umgesetzt:

– Neue Antriebshersteller dürfen in ihrer ersten Rennsaison im Gegensatz zur etablierten Konkurrenz maximal fünf statt nur vier Antriebseinheiten pro Rennauto einsetzen. Davon profitiert jetzt Honda. Die Japaner kehrten 2015 als Partner von McLaren in die Formel 1 zurück.  
– Fahrer, in deren Wagen mehr als vier bzw. fünf neue Antriebseinheiten pro Saison zum Einsatz kommen, werden dafür nur noch mit Rückversetzung zum Start bestraft. Bisher zusätzlich fürs Rennen verhängte Strafe entfallen.

Zudem wird die FIA den Geltungsbereich ihrer Superlizenz, also des FI-Führerscheins, erweitern. Sodass zum Beispiel

die Testfahrer der Teams innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren leichter zum Renneinsatz kommen können. Auch die Zahl der Rennserien, worin sich Nachwuchsfahrer für die Superlizenz qualifizieren können, wird erhöht. So bekommt der Meister der Formel E zukünftig automatisch die Lizenz zum Formel-1-Fahren.

**Kalender 2016 mit 21 GP**

Schließlich veröffentlichte die FIA am 10. Juli auch die erste Version des FI-Kalenders 2016 (siehe Kasten unten). Der umfasst 21 Grands Prix. Neu dabei: Aserbaidschan (Baku). Anders als bisher: Der Russland-GP läuft im Frühjahr, der Malaysia-GP stattdessen im Herbst. ♦

Formel-1-WM 2016	
3.4.	GP Australien (Melbourne)
10.4.	GP China (Shanghai)
24.4.	GP Bahrain (Sakhir)
1.5.	GP Russland (Sotschi)
15.5.	GP Spanien (Barcelona)
29.5.	GP Monaco (Monte Carlo)
12.6.	GP Kanada (Montreal)
26.6.	GP Großbritannien (Silverstone)
3.7.	GP Österreich (Spielberg)
17.7.	GP Aserbaidschan (Baku)
31.7.	GP Deutschland (Hockenheim)
7.8.	GP Ungarn (Budapest)
28.8.	GP Belgien (Spa)
4.9.	GP Italien (Monza)
18.9.	GP Singapur (Singapur)
25.9.	GP Malaysia (Sepang)
9.10.	GP Japan (Suzuka)
23.10.	GP Austin (USA)
30.10.	GP Mexiko (Mexico City)
13.11.	GP Brasilien (Interlagos)
27.11.	GP Abu Dhabi (Abu Dhabi)

Das Duell der Saison: Lewis Hamilton gegen Teamkollege Nico Rosberg (links)

Halbzeitbilanz

# Jetzt wird abgerechnet

SUTTON-IMAGES.COM

Von ELMAR BRÜMMER

**Silverstone war das 9. von 19 Saisonrennen. Höchste Zeit also für eine Halbzeitbilanz. Und zwar eine der außergewöhnlichen Art. Wir haben nicht nach dem besten Fahrer oder dem größten Verlierer gesucht. Wir beantworten zehn Fragen, die es in sich haben. Und die Lust auf eine zweite, hoffentlich genauso spannende Saisonhälfte machen sollen.**

**1 Was hat sich als die größte Fehlprognose entpuppt?**

Die Angst vor (oder um) den Fahranfänger Max Verstappen. Der hat zwar einen heftigen Crash samt Bestrafung, samt öffentlicher Diskussion hinter sich, aber er ist jetzt schon fahrerisch weiter, als es Pastor Maldonado je sein wird. (Und der ist natürlich sowieso nicht der Maßstab für den Formel-1-Teenie.) Zusammen mit Carlos Sainz jr. und mit Abstrichen auch Daniil Kvyat schlägt die Verjüngungskur der Königs-klasse durchaus an. Von wegen Bubi-Formel. Im modernen Rennwagen-Cockpit ist so viel so schnell am Lenkrad zu tun, dass das Erwachsenwerden für den 17-Jährigen zu einem rasenden Prozess wird. Bernie Eccle-

stone erinnert sich wehmütig an das Alter, in dem Verstappen junior jetzt ist: «Ich hatte mit 17 nichts anderes zu tun, als eine Freundin zu finden, die 18 ist.» Einen vernünftigen Rat für den Niederländer hat er auch noch: «Hör nicht auf alles, was man dir erzählt. Tue nur, was du für richtig hältst. Geh deinen eigenen Weg.» Darauf kann er sich verlassen – Verstappen geht niemand aus dem Weg, nicht mal Maldonado...

**2 Wer hat den größten Realitätsverlust?**

57 Testtage wird das Team von McLaren-Honda in diesem Jahr am Ende haben, an jedem Rennwochenende drei. Noch ist der Weg nach vorn ungefähr so weit wie der von Teamchef Ron Dennis und dem neuen Honda-Präsidenten Takahiro Hachigo in Spielberg nach hinten, wohin Fernando Alonso und Jenson Button mit ihren motorenfressenden Rennwagen strafversetzt wurden. Das erinnert an die doppelte Nichtqualifikation 1983 in Monaco. Aber diesmal ist die Demütigung schlimmer: Vorletzter Platz in der Konstrukteurswertung, nur die tapferen Manors hinter sich. Ob die zweite britisch-japanische Ehe überhaupt je glücklich werden kann? «Am Ende des Jahres werden wir siegfähig sein»,

redet sich der so stolze wie sture Dennis ein. Motorsportchef Yasuhisa Arai will sich nicht so festlegen: «Für uns gibt es keine Frist, wann wir erfolgreich sein müssen.» Auch Alonso träumt davon, dass der erste Sieg umso süßer sein wird. Allerdings: Mit Durchhalteparolen allein lassen sich die 70 fehlenden PS auf Mercedes nicht aufholen.

**3 Welches war das merkwürdigste Manöver?**

Als schon alles verloren war für ihn (und ein dritter Platz für Lewis Hamilton gilt als verloren), da wird sein Silberpfeil langsam auf der Auslaufrunde. In der Portiers-Kurve kommt er sogar zum Stand. Wird der Brite es seinem großen Vorbild Ayrton Senna gleichtun und einfach aussteigen? Alle Welt dachte: Ja, ihm reicht es, er steigt jetzt aus. Die Auflösung, oder zumindest seine eigene Wahrheit, kam Wochen später ans Licht: «Ich bin sehr stark in meinem Glauben an Gott, und deshalb habe ich gebetet. Es war ein Moment, in dem ich mich sammeln konnte. Das gab mir die Stärke, durchzuhalten. Denn ich wusste, dass da Positives vor mir liegen wird, wenn ich nach vorn blicke. Tatsächlich hat mir das Gebet die Gewissheit gegeben, dass ich in

mich vertrauen kann und der Mann sein kann, der ich bin.» Der Mann, der er bisher ist: Der stärkste Fahrer der ersten Saisonhälfte, der seine Fähigkeit zu Comebacks aus scheinbar aussichtslosen Situationen noch verbessert hat.

**4 Warum ist Nico Rosberg der wichtigste Mann?**

Weil er der Einzige ist, der im gleichen Auto sitzt wie Lewis Hamilton und damit der einzige, der ihm technisch das Wasser reichen kann. Sportlich auch. Drei Siege in vier Rennen (Spanien, Monaco und Österreich), das war ein frühsummerlicher Zwischenspur. Hätte der Wiesbadener doch nur die Qualifikationsstärke vom letzten Jahr. Darauf hofft nicht nur er, sondern auch Vermarkter Bernie Ecclestone: «Es ist wie Sex», urteilt der 84-Jährige, «die Spannung hängt an den Erwartungen vorher.» Seiner Meinung nach ist es nur folgerichtig, vom Herausforderer mehr zu verlangen: «Wenn man denkt, dass Hamilton am Sonntag gewinnt, verliert man das Interesse. Aber wenn Nico gewinnt, schauen die Leute vielleicht weiter zu.» In Silverstone begegnete Rosberg zufällig dem Star-Wars-Regisseur George Lucas. Eine Erinnerung an den Slogan, mit dem die ganze Saga

im Weltall anging: May the force be with you...

**5 Wie unzufrieden ist Sebastian Vettel?**

Vielleicht muss man diesen frühen Erfolg, diesen ersten Sieg im zweiten gemeinsamen Rennen, mal außer Acht lassen. Weil er einen sonst vielleicht verzweifeln lässt. So ist Ferrari zwar immer mal wieder dran an Mercedes, als einziges Team relativ konstant – aber die Silberpfeile ziehen auch immer mal wieder weg. Das liegt in der Natur der Aufholjagd. Sebastian Vettel ist zwar ein menschlicher Turbo-Beschleuniger, aber auch er kann unmöglich in einem halben Jahr etwa drei Jahre Stillstand wettmachen. Deshalb ist es ein gutes Zeichen, wenn der Heppenheimer unzufrieden bleibt, sich über kleine Fehler und verpasste Chancen ärgert, wenn er mit der eigenen Form hadert und auch durch dritte Plätze nicht zu versöhnen ist. Die Kappe mit der Aufschrift «Che cazzo» («Verdammt Mist»), die ihm ein Spaßvogel in Montreal in die Hand gedrückt hat, ist fast wichtiger als der Siegpokal aus Malaysia. Doch die Botschaft aus Sepang, sie hat noch immer Gültigkeit für den Heppenheimer: «Ich freue mich auf alles, was da noch kommen wird.»



Jugendforsch(t): Abflug von Max Verstappen in Monte Carlo



Zukunft offen: Kimi Räikkönen



Hondas Arai: «Gibt keine Frist»

**6** Wer hat seine Hausaufgaben verschlampt?

Die Boxenstopps bei Ferrari sind gelegentlich etwas zittrig, die von Mercedes dagegen meistens perfekt. So wie alles beim Weltmeisterteam. Die Mannschaft hat heute nicht nur den Anspruch, sondern auch die Mittel und die Besetzung, die man sich 2010 erträumt hatte. Mehr hochkarätige Experten gibt es derzeit nirgendwo, in Maranello nicht und in Milton Keynes kaum. Manchmal stehen sie sich im Weg, wie bei der überhasteten Erlaubnis für Lewis Hamilton, kurz vor Schluss in Monte Carlo noch mal reinzukommen. Da widersprachen sich Computer-Kalkulation und menschliche Intuition. Niki Lauda zettelte ein reinigendes Gewitter an, und seither ist klar, wer mit wem redet und wer was zu sagen hat. Hamiltons spontaner Stopp im Regen von Silverstone brachte dann auch keinen Ärger – sondern den Sieg.

**7** Wer braucht das dickste Fell?

Auslaufmodell, das ist ein böses Wort. So böse, dass es inzwischen auch den scheinbar so undurchdringlichen mentalen Schutzpanzer von Kimi Räikkö-

nen anzukratzen scheint. Die letzten drei Rennen waren eine Katastrophe für den Finnen, geprägt von unerklärlichen Drehern oder verpatzten Aktionen in der Boxengasse. Und mit jedem Misserfolg taucht der Name eines anderen Fahrers auf, der ihn im nächsten Jahr bei Ferrari ersetzen könnte. Noch hält Vettel seine schützende Hand über den Kollegen. Es ist viel von Fristen und von Optionen die Rede. Seit Maurizio Arrivabene («Es liegt in seinen Händen») den Druck öffentlich gemacht hat, wird jedes Manöver zu einem Bewerbungsschreiben. Entspannter schlafen lässt das den 35-Jährigen wohl kaum. Aber da ist noch ein Rest von Selbstschutz. Auf seine Zukunft angesprochen, sagt er, dass er keinen Plan habe, falls Ferrari die Option nicht zieht. Aber an seiner Motivation will er nicht zweifeln lassen: «Ich wäre nicht hier, wenn ich die Formel 1 nicht lieben würde. Ich kann abhauen, wann immer ich will, aber ich habe das Ziel, mich gut zu schlagen.»

**8.** Wer spielt den Joker?

Richtig viele gute Gelegenheiten für einen neuen Job wird es am Saisonende nicht geben,

FORTSETZUNG S.6

**MOTORSPORT aktuell**  
**E-PAPER**

# MSa-App jetzt auch fürs iPhone

Mit der „MOTORSPORT aktuell ePaper“-App bieten wir unseren Lesern eine überarbeitete App, die nicht nur mit dem iPad, sondern neuerdings auch mit dem iPhone genutzt werden kann. Egal, wo Sie sich befinden: Schon am Montagmorgen, vor Erscheinen des gedruckten Heftes am Dienstagvormittag, können Sie Ihre persönliche Ausgabe von MOTORSPORT aktuell digital lesen.

Regelmäßige MSa-Leser wissen längst: Nach den Rennen vom Wochenende bietet Europas schnellste Motorsportzeitung alles, was das Herz von Motorsport-Interessierten höher schlagen lässt – aktuelle und umfassende Rennberichte über den internationalen und nationalen Automobil- und Motorradrennsport. Profund und kompetent wird von uns das gesamte Themenspektrum des Rennsports abgedeckt: alle Formel-Klassen, Tourenwagen- und Rallye-Sport, Breitensport, Motorrad-Grand-Prix-Szene, Superbike-Welt-

meisterschaft, Motocross-WM und weiterer Offroad-Motorradrennsport. Kurzum: Wer im Rennsport etwas zu sagen hat, sagt es in MOTORSPORT aktuell, der Informationsquelle rund um den Motorsport. Also, holen Sie sich Woche für Woche alle News vom Markt- und Meinungsführer.

Die Preise für das Abo der neuen „MOTORSPORT aktuell ePaper“-App:

- 3 Monate – 11,99 EUR
- 6 Monate – 22,99 EUR
- 12 Monate – 43,99 EUR
- Im Einzelverkauf – 1,99 EUR/Ausgabe

Laden Sie sich zuerst die neue App im App-Store herunter. Das Abo können Sie dann bequem über unseren Abo-Shop unter <http://shop.motorpresse.de/motorsport-aktuell/abo/digitales-abo> abschließen und sich mit den Zugangsdaten in der App einloggen. Einzelausgaben können Sie direkt in der App erwerben.



**Wichtiger Hinweis für alle, die schon ein Abo des MSa-ePapers haben!**  
Falls Sie bereits Abonnent des MSa-ePapers sind, laden Sie sich bitte die neue «MOTORSPORT aktuell ePaper»-App. Wenn es beim Wechsel auf unsere neue App zu Komplikationen kommen sollte, melden Sie sich bitte unter [ipad@motorpresse.de](mailto:ipad@motorpresse.de)!

## FORTSETZUNG VON S.5

eigentlich ist nur der Zweitjob bei Ferrari richtig interessant. Denn was Red Bull mit wem vorhat, das weiß ja eh keiner. Valtteri Bottas, der mit Williams langsam wieder an die Form anknüpft, die er schon im Vorjahr hatte, gilt als heißester Kandidat überall da, wo eine Zukunftsperspektive gesucht wird. Das muss ja gar nicht unbedingt 2016 sein, mit 25 hat er noch alle Zeit der Welt. Daniel Ricciardo ist ein Jahr älter, und ihn plagt die Ungeduld. Das Formtief von Red Bull kommt für den Australier zur falschesten Zeit. Allerdings werden andere Teamchefs beobachten, wie er sich in der Krise schlägt. Nico Hülkenberg ist noch mal ein Jahr älter, und er will endlich weg von dem Ruf, ein solider Mittelfeldpilot zu sein. Die Anlagen für den Aufstieg hätte er zweifelsohne, nur braucht er eben eine schnelle Alternative zu Force India. Die ergibt sich am ehesten, wenn nach einem Wechsel (beispielsweise Bottas) plötzlich ein Verschiebebahnhof in Gang kommt.

## 9 Wo wird der Euro dreimal umgedreht?

Die verzweifelte und vergebliche Sammelaktion der Fans für Caterham geriet über den munteren Verlauf der ersten Saisonhälfte beinahe in Vergessenheit. Der aufopferungsvolle Kampf des Manor-Rennstalls beinahe auch, ohne den kein zehntes Team am Start wäre. Und solange sich die Räder auch bei den anderen finanziellen Sorgenkindern noch drehen, scheint die große Krise beinahe herbeigeredet. So ist es aber nicht. Ganz und gar nicht. Nach wie vor kämpfen Force India, Sauber und Lotus um das Überleben. Sie müssen weiter in die

Entwicklung investieren, aber sie müssen vor allem die Defizite abdecken. Die britische Labour-Abgeordnete Anneliese Dodds, die wegen einer angeblichen Zwangsvollstreckung bei Lotus Sorge um viele Hundert Arbeitsplätze in England hat, riet den kleinen Rennställen zu einer Beschwerde bei der EU. Auch die Politikerin hat schnell begriffen: Geld ist in der F1 genug da, es wird nur nicht so verteilt, dass es für eine allgemein bessere Wettbewerbsfähigkeit reicht. Die EU kann natürlich nicht für bessere Rennen sorgen – aber für bessere Chancen.

## 10 Wer braucht dringend eine neue Image-Kampagne?

Nein, nicht Ecclestone. Der lebt prima mit seinen Widersprüchlichkeiten und gezielten Unverschämtheiten. Vielleicht eher jener Mann, der immer wieder (und trotz einer angeblichen Vertragsverlängerung) immer noch als Ecclestone-Nachfolger gehandelt wird: Christian Horner. Denn der Abwärtstrend des Vorjahres bei Red Bull ist zu einer Talfahrt geworden, und auch außerhalb von Frankreich wollen nicht mehr alle so einfach glauben, dass das nur an den röchelnden Renault-Motoren liegt. Red Bull Racing war auf eine Krise offenbar nicht vorbereitet, was nach so vielen Jahren so großen Erfolges nicht unbedingt überraschend kommt. Der Anspruch, eine besonders coole Sieger-Marke zu sein, ist momentan schwer aufrechtzuerhalten. Aber die Art und Weise, wie man mit dem sportlich-technischen Durchhänger umgeht, die lässt sich beeinflussen: Jetzt stellt sich die Charakter-Frage. Immer nur auf die anderen einzuprügeln oder sich schmolend zurückzuziehen, ist zwar auch ein Image. Aber kein besonders gutes. ♦



Valtteri Bottas: Ist er die Königsfigur auf dem Transferkarussell?



Braucht eine neue Image-Kampagne: Red-Bull-Teamchef Horner

## NACHRICHTEN F1 in Spanien bald nur noch im Pay-TV?

**Spanien** Während in Deutschland die Formel 1 voraussichtlich auch 2016 und darüber hinaus bei RTL zu sehen sein wird, droht in Spanien der Abzug ins Pay-TV. Im Moment können die Fans in Spanien noch zwischen öffentlich-rechtlichem TV und dem Privatsender Movistar wählen. Ab 2016 soll die F1 nur noch bei Movistar zu sehen sein.

## Streit um Pirelli-Test nach Abu Dhabi

**Testfahrten** Pirelli will den Teams einen Zweitages-Test nach dem GP Abu Dhabi auf Auge drücken, um den ultra superweichen Reifen für 2016 zu testen. Die kleinen Teams sind davon nicht begeistert. Zu hohe Kosten, das Personal schon im Urlaub, stöhnt man bei Sauber, Force India, Lotus oder Toro Rosso. Mercedes schlug als Alternative vor, das erste freie Training zum GP Ungarn um eine halbe Stunde zu verlängern. Das fand bei Red Bull und McLaren wenig Gefallen, die in Abu Dhabi gerne noch Kilometer auf ihre letzte Motor-Entwicklung fahren wollen. Die FIA machte jetzt einen Kompromissvorschlag zur Güte: Am Montagabend, einen Tag nach dem Finale, soll in Abu Dhabi ein Fünfstunden-Test stattfinden. Bei einer Verlängerung um nur einen Tag halten sich die Kosten in Grenzen. ♦ CE/MS

## KOMPAKT

»» **Briatore** Ein italienisches Gericht hat den ehemaligen Benetton- und Renault-Teamchef Flavio Briatore wegen Steuerhinterziehung verurteilt. Das Urteil lautet: 23 Monate auf Bewährung. Der Anwalt von Briatore hat Berufung angekündigt.

»» **Fangio** Die Leiche des 1995 verstorbenen Juan-Manuel Fangio wird exhumiert. Das hat ein Richter in Argentinien beschlossen. Der Grund: Es geht um einen Vaterschaftstest. Ein Mann namens Oscar Cesar Espinoza behauptet, der fünfmalige Weltmeister Fangio sei sein Vater.

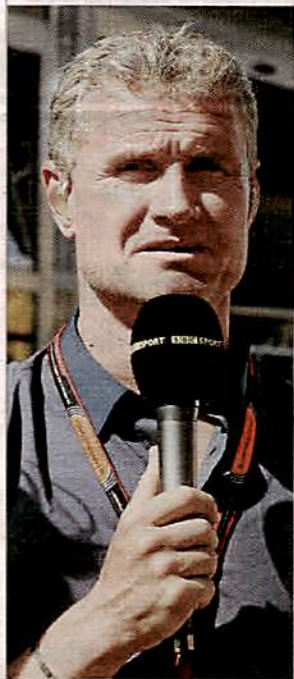
»» **Williams** Der kanadische Geschäftsmann Lawrence Stroll soll sich bei Williams einkaufen wollen. Sein Sohn Lance soll 2017 einen Williams-Vertrag kriegen. ♦ CE

## FORMEL 1/VERBRAUCHSBILANZ ANTRIEB 2015 (1.-9. VON 19 WM-LÄUFEN)

Nr. Fahrer	Team	Verbrennungsmotor	Turbolader	Wärme-Generator	Kinetik-Generator	Energiespeicher	Kontrollelekt.
44 Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W06 AMG Hybrid	2	2	2	2	2	2
6 Nico Rosberg (D)	Mercedes W06 AMG Hybrid	2	2	2	2	2	2
3 Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	5	3	3	2	2	2
26 Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	5	3	2	2	2	2
19 Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	2	2	2	2	2	2
77 Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	2	2	2	2	2	2
5 Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF-15 T	3	3	3	2	2	3
7 Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF-15 T	3	3	3	2	3	3
14 Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	5	5	5	3	4	4
22 Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	5	6	6	5	3	4
27 Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	3	3	3	3	2	2
11 Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	2	2	2	2	2	2
33 Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	5	3	3	3	2	3
55 Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	4	3	3	3	2	2
8 Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	2	2	2	2	2	2
13 Pastor Maldonado (VY)	Lotus-Mercedes E23	2	2	2	2	2	2
28 Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	3	3	3	3	2	3
98 Roberto Merhi (E)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	3	3	3	3	2	3
9 Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	2	2	2	2	3	3
12 Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	2	2	2	2	2	2

Fan-Umfrage

# Was Ex-Fahrer davon halten



David Coulthard



Jacques Villeneuve



Damon Hill



Christian Danner



Martin Brundle

Von MICHAEL SCHMIDT

**Die Formel-1-Fan-Umfrage der Fahrgewerkschaft GPDA brachte einige interessante Erkenntnisse. Wir haben fünf Ex-Formel-1-Piloten gefragt, was sie von den teils überraschenden Ergebnissen halten.**

215 000 Formel-1-Fans aus 194 Ländern hatten abgestimmt. Wir haben in Silverstone fünf ehemalige Formel-1-Piloten und aktuelle TV-Experten gefragt, was sie von der Kritik und den Wünschen der Fans halten. Und was sie an den Charts am meisten überrascht hat. Hier ihre Antworten.

David Coulthard: Er ist von 1994 bis 2008 in der Formel 1 gefahren und hat 13 Grands Prix gewonnen. Heute arbeitet er als Experte für die BBC. Der Schotte nimmt die Teams unter Beschuss: «Vor der Kamera sagen die Teamchefs, dass ihnen die Wünsche der Fans wichtig sind. Tatsächlich nehmen sie keine Notiz. Mit dem Argument, dass die Fans die Details nicht verstehen. Sie kommen mir vor wie ein Restaurantbesitzer, der seine Kunden fragt, was sie am liebsten essen. Am Ende kocht er doch, was er will.»

Coulthard weiter: «Wenn sich die Teams nicht von ihrer eigenen Agenda wegbewegen und versuchen, das große Bild zu sehen, wird nie etwas passieren. Was sagt uns Kimi Räikkönen als beliebtester Fahrer? Die Leute wollen Charakterköpfe

sehen. Menschen mit Ecken und Kanten. Eine Formel-1-Saison muss wie eine Seifenoper sein. Mit allem drin, was zum Motorsport gehört: Siege, Niederlagen, Pannen, Fehler, Unfälle, Kontroversen. Perfektion ist langweilig.»

**Villeneuve für Marktforschung**

Jacques Villeneuve ist von 1996 bis 2006 in der Formel 1 gefahren, hat elf Grands Prix gewonnen und wurde 1997 Weltmeister. Der Kanadier arbeitet für Sky Italia und Canal+ als Experte und sieht das Votum für Kimi Räikkönen, Fernando Alonso und Jenson Button als Absage an den Jugendwahn: «Wer sind die drei beliebtesten Fahrer? Die drei mit der meisten Erfahrung. Das spricht ganz klar gegen den Trend, immer jüngere Piloten in die Formel 1 zu bringen. Die Leute wollen Fahrer, die eine Geschichte zu erzählen haben. Mich wundert, dass die Teams das nicht begreifen. Machen die keine Marktforschung?»

Der Kanadier ergänzt: «Überrascht hat mich, dass die Fans für einen Reifenkrieg sind. Ich denke genauso. Er würde der Formel 1 guttun. Bei Tankstopps bin ich unentschieden. Ich fürchte, die Rennen werden dadurch nicht besser. Lautere Motoren halte ich für überbewertet. Wenn die Rennen gut wären, würden sich die Leute über den Sound der Motoren auch nicht beschweren. Was ich gar nicht verstehe, ist, dass so viele für eine Budgetdeckungung ge-

stimmt haben. Man sollte die Schlechten auf das Niveau der Guten bringen – und nicht umgekehrt.»

Damon Hill, der von 1992 bis 1999 in der Formel 1 gefahren ist, 22 Grands Prix gewonnen hat und 1996 Weltmeister wurde, gehört heute zum Expertenteam von Sky England. Der Sohn von Graham Hill sieht die Fan-Umfrage als ein Zeichen der Schwäche: «Ich wundere mich, warum unser Sport eine Fan-Umfrage braucht. Haben Sie schon mal gehört, dass die Rolling Stones eine Fan-Umfrage machen? Ein Sport sollte selbst wissen, was zu tun ist.»

Hill legt nach: «Wenn du mit Macht nach Popularität strebst, drehst du dich im Kreis. Für mich liegt das Hauptproblem darin, dass die Formel 1 heute mehr eine Konstruktors-Weltmeisterschaft als eine Fahrer-Weltmeisterschaft ist. Das zeigt sich schon an der Größe der Teams. In der guten alten Zeit war der Fahrer einer von zwölf Angestellten. Heute ist er einer von 1200.»

«Viele Dinge sind nicht gut genug erklärt», stellt Damon Hill außerdem fest. Als Beispiel nennt der Brite die Tankstopps: «Die Fans scheinen sie zu faszinieren, obwohl sie schlechtere Rennen bringen. Ein großes Problem ist auch, dass es keine Überraschungen mehr gibt. Das Kräfteverhältnis ist festgefahren, und es fallen kaum noch Autos aus.»

Christian Danner ist von 1985 bis 1989 Formel 1 gefahren. Der

heutige RTL-Experte stellt fest, dass sich die Wünsche der Fans widersprechen: «Viele der Befragten merken nicht, dass das, was sie da fordern, nicht das ist, was sie gerne hätten. Wenn sie sich einen Reifenkrieg und Tankstopps zurückwünschen, dann bewirkt es das Gegenteil dessen, was sie an anderer Stelle wollen: nämlich spannendere Rennen.»

Danner fährt fort: «Die Umfrage war ein Forum für Hardcore-Fans. Von den acht Millionen, die sich zu Schumi-Zeiten in Deutschland die Formel 1 angeschaut haben, hat sich der Großteil nicht für den Reifenkrieg interessiert. Für sie war wichtig, dass Schumacher gewonnen hat. Und er hat aus ihrer Sicht gewonnen, weil er schneller gefahren ist als alle anderen. Reifenkrieg hin oder her. Was zeigt: Der Fahrer sollte das wichtigste Element in dem ganzen Paket sein.»

**Danner: «Quittung für Vettel»**

«Wundert es mich, dass Kimi vor Alonso und Button in der Beliebtheitsskala vorne liegt?», fragt Christian Danner bewusst provokant. Und liefert sofort die Antwort: «Überhaupt nicht. Kimi und Fernando sind Typen. Bei Button spielt sicher auch die Freundin mit rein. Sebastian Vettel findet außerhalb der Rennstrecke nicht statt. Das ist die Quittung dafür. Hamilton bedient eine Klientel, die in Fan-Umfragen nicht zu finden ist. Und Rosberg ist keiner, den man vergöttern kann.»

Letzter Ex-Fahrer im Meinungsbunde ist Martin Brundle. Der Brite ist von 1984 bis 1996 Formel 1 gefahren. Heute arbeitet er für den englischen Bezahlsender Sky. Er warnt davor, Fanwünsche zu erfüllen, ohne sie kritisch zu hinterfragen: «Wir sind alle Formel-1-Fans. Auch wenn wir im Fahrerlager arbeiten. Eigentlich sollten wir die Antworten wissen. Natürlich ist es interessant herauszufinden, wie die Fans auf den Tribünen und am Fernsehschirm denken. Doch die Ergebnisse sind mit Vorsicht zu genießen. Als Zuschauer tut man sich schwer, die Konsequenzen einer Entscheidung zu erkennen. Jede Maßnahme hat eine Nebenwirkung, weil der Sport so komplex ist. Wer Tankstopps fordert, handelt sich langweilige Rennen ein.»

Brundle unterstreicht deshalb mit Nachdruck: «Wenn wir wirklich etwas verändern wollen, müssen wir Experten fragen, die unabhängig sind und keine Teambrille aufhaben. Also Leute wie Ross Brawn. Dazu muss ein schlankes System geschaffen werden, das schnell Entscheidungen treffen kann. Es macht keinen Sinn, die Teams zu fragen. Sie haben zu viele Eigeninteressen. Bei der Fahrerbewertung wundert mich, dass es Lewis Hamilton nicht in die Top 3 geschafft hat. Er ist ein Typ. Kimi Räikkönen ist aus PR-Sicht ein Albtraum. Aber offenbar haben die Fans ein Herz für Rebellen.» ♦

IndyCar - Derrick Walker

# «Keine Europa-Pläne»

Von WOLFGANG MONSEHR

**Derrick Walker (70) ist 2013 vom Teamchef zum IndyCar-Präsidenten aufgestiegen. Als solcher ist er für den Sport und die Einsatzplanung zuständig. MSA hat sich mit ihm exklusiv unterhalten. Auch über ein mögliches Rennen in Europa.**

**Was ist Ihre Aufgabe als IndyCar-Präsident ?**

**DERRICK WALKER:** Das sind unterschiedliche Sachen. Wir haben zum Beispiel nach jedem Rennen ein Meeting und diskutieren darüber, wie wir den Sport verbessern können. Für die Fans und die Medien. Auch nehmen die Regeln einen großen Teil meiner Zeit in Anspruch. Ich muss sie überwachen. Und ich oder wir müssen schauen, wo man sie verbessern kann.

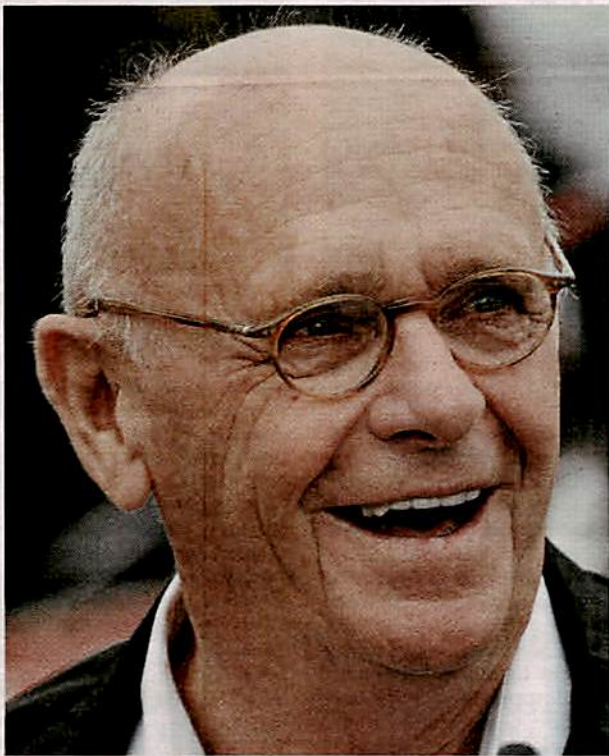
**Die Saison endet wie 2014 bereits Ende August. Es gab mal Pläne für eine Winterserie. Was ist daraus geworden?**

Das waren mehr Gerüchte als ernsthafte Gespräche. Um es vorwegzunehmen: Wir halten den frühen Saisonabschluss für notwendig, um nicht mit den TV-Übertragungen der US-Football-Meisterschaft zu kollidieren. Denn jeder, auch die amerikanischen Race-Fans, schauen sich das an. Das ist eine erwiesene Tatsache. Tatsache ist auch, dass wir unsere Saison viel früher beginnen müssen, denn momentan ist der Kalender zu komprimiert. Das ist eine Belastung für die Teams.

**Wie sieht es mit einem Rennen in Europa aus?**

Ich bin sehr dafür. Wir haben ja mehr oder weniger dieselbe DNA wie die Formel 1, nur sind unsere Rennen und die Technologie total verschieden. Ich bin sicher, dass die europäischen Fans eine gute Show sehen und wir eine neue Fangemeinde außerhalb der USA schaffen würden. Aber momentan gibt es keine konkreten Pläne.

**Sollte es einmal ein Rennen in Europa geben, erwarten Sie**



Seit 2013 im Amt: IndyCar-Präsident Derrick Walker

**dann Probleme mit der FIA oder mit Bernie Ecclestone ?**

Ich glaube, «Probleme» ist das falsche Wort. Sollten wir wirklich mal ein Rennen in Europa ausrichten, dann gibt es natürlich im Vorfeld eine Art Prozedur mit der FIA, welche wir einhalten müssen. Denn die FIA betrachtet die IndyCar-Serie als eine nationale amerikanische Meisterschaft. Sobald also ein Rennen in Europa oder sonst wo auf der Welt von uns ausgerichtet werden sollte, setzen wir uns mit den Repräsentanten der FIA zusammen und diskutieren die nächsten Schritte. **Gibt es regelmäßige Meetings seitens IndyCar und der FIA?** Nein, nicht wirklich. Unser Kontakt zur FIA besteht über ACCUS (Automobile Championship-Competition of the US, d. Red.), und diese Institution repräsentiert den amerikanischen Motorsport bei der FIA in Paris.

Außerdem ist unser Streckeninspektor Tony Cotman Mitglied im FIA-Strecken-Sicherheitsausschuss und ein Bindeglied zwischen FIA und IndyCar. Abgesehen davon gibt es dann auch noch meine persönlichen Kontakte aus den alten FI-Zeiten zu Herbie Blash und Charlie Whiting.

**Momentan gibt es mit Chevrolet und Honda zwei Motorenausrüster in der IndyCar-Serie. Wie sieht es mit anderen Herstellern aus? Gibt es Interesse?**

Also, zuerst einmal: Wir sind mit Chevrolet und Honda als Motorenausrüster sehr glücklich. Aber beide Unternehmen betonen immer wieder, dass sie weitere Konkurrenz und damit Wettbewerb im IndyCar-Sport begrüßen würden. Das momentane Motorenreglement mit dem Turbo-V6 halte ich für sehr gut, und auch Chevrolet und Honda sind mit dem aktuellen

Reglement sehr zufrieden. Die entscheidende Frage ist: Ist das momentane IndyCar-Motorenreglement auch für einen neuen Motorenpartner interessant? Wir können und wollen nicht das bestehende Reglement abändern, nur um das Interesse von anderen Herstellern zu wecken. Damit würden wir Chevrolet und Honda verprellen. Und das wollen wir natürlich nicht.

**Und wie sieht es bei den Chassisherstellern aus? Da gibt es zurzeit nur Dallara.**

Das wird auch so bleiben. Für unsere Serie ist es wichtig, dass die Kosten nicht explodieren. Sicher: Es wird immer reiche und arme Teams geben. Aber wir versuchen alles, dass diese Kluft nicht zu groß wird. Dallara ist ein sehr verlässlicher Partner und versteht unsere Politik. In Absprache mit Dallara können wir die Kosten unter Kontrolle halten.

**Was halten Sie von den Aerokits? Ich halte die Aerokits für eine gute Sache. Wir müssen aber aufpassen, dass ein Hersteller keinen zu großen Technologievorsprung hat. Das würde natürlich für Verärgerung sorgen.**

## Zur Person Derrick Walker

**Geburtsort** 8. April 1945  
**Geburtsort** Leven (GB)  
**Herkunftsland** Schottland

### KARRIERE

**1970-1975** Chefmechaniker im Formel-1-Team von Brabham  
**1976** Chefmechaniker im FI-Team von Penske (danach Wechsel in USA – bis 1987/Vizepräsident der Rennabteilung)  
**1988** Team-Manager Porsche-IndyCar  
**1990-2004** Eigenes IndyCar-Team (Walker Racing), auch Indy-Lights- und Formel-BMW-Team, 2004 Verkauf an Craig Core und John Fish (Team Australia), Walker bleibt als Berater an Bord  
**2011** Hilfe beim Aufbau des IndyCar-Teams von Ed Carpenter  
**2012** Eigenes ALMS-GT-Team  
**seit 2013** IndyCar-Präsident

## NACHRICHTEN «Hinch» will 2016 wieder dabei sein

**IndyCar** Der in Indy schwer verunfallte James Hinchcliffe macht weiter Fortschritte. Der Kanadier sagte in einem Interview, die Saison sei für ihn gelaufen, aber 2016 will er wieder am Start sein. Die restlichen Rennen wird «Hinch» von Ryan Briscoe ersetzt. Apropos Rennen: Der 12. Lauf in West Allis ging erst nach Redaktionsschluss zu Ende. Artikel und Ergebnis folgen in Heft 31.

## Ex-F3-Star gewinnt erstes Lights-Rennen

**Indy Lights** Der ehemalige Formel-3-Pilot Felix Serralles sicherte sich in West Allis seinen ersten Triumph in der Indy Lights. Serralles gewann das Rennen über 100 Runden vor RC Enerson und Teamkollege Juan Piedrahita. Der ehemalige Formel-1-Pilot Max Chilton wurde Sechster.

## Österreicher Riemer zweimal auf Podest

**Formel Renault 2.0** Thiago Vivacqua, Jake Hughes und Vasily Romanov heißen die Renault-Alps-Sieger der Läufe 10, 11 und 12 in Monza. Der Österreicher Stefan Riemer fuhr als Dritter zweimal aufs Podium. In Lauf 1 wurde er Viertes. Sein Landsmann Ferdinand Habsburg erzielte als bestes Ergebnis einen vierten Platz, der Deutsche Philip Hamprecht einen siebten Rang.

## Jenzer-Triumph dank Gaucho in Mugello

**Formel 4** Ralf Aron aus Estland hat beim vierten Aufeinandertreffen der italienischen Formel 4 in Mugello die Läufe 1 und 3 gewonnen. In Durchgang 2 hatte Jenzer-Pilot Marcos Siebert aus Argentinien die Nase vorn. Mücke-Pilot David Alexander Beckmann rundete ein zufriedenstellendes Wochenende mit zwei Podestplätzen (einmal Zweiter, einmal Dritter) ab. In der Gesamtwertung liegt Beckmann auf Rang 3. Es führt Ralf Aron.

## Paris Austragungsort für Europa-Auftakt

**Formel E** Paris wird 2015/2016 Austragungsort des ersten europäischen Laufs sein. Das Rennen findet am 23. April statt und führt um den Invalidendom. Wegen Paris wird das Rennen in Monte Carlo über die Klinge springen. ♦ CE



Assen 2007: Der vorerst letzte Auftritt der IndyCars/ChampCars



IndyCar Jahrgang 2015: Gute Show, aber keine Expansionspläne

## Formel-3-EM Zandvoort

## Pommer siegt mit Köpffchen

Von ANNETTE LAQUA

In Zandvoort hatte Markus Pommer endlich das Glück, das ihm in einigen vorherigen Rennen dieser Saison verwehrt geblieben war. Am Samstag stand er als Dritter erstmals auf dem Podium eines F3-EM-Rennens, am Sonntag legte er sogar noch einen Sieg nach.



Neuer Leader: Giovinazzi

Für Charles Leclerc war ausgerechnet das Heimrennen seines Teams Van Amersfoort Racing nicht gerade von Erfolg gekrönt, der Monegasche musste erstmals in dieser Saison ohne einen Podestplatz nach Hause fahren. Seinen dritten Nuller in diesem Jahr, den er in Lauf 2 kassierte, verdankte er indirekt Lance Stroll, der ihm schon auf den ersten Metern ins Auto krachte. Ein Folgeschaden sorgte später für einen Ausritt Leclercs in die Leitschienen und den vorzeitigen Ausfall.

Die relativ schwache Punkteausbeute des Van-Amersfoort-Fahrers nutzte Antonio Giovinazzi, der mit drei Podiumsplatzierungen an die Tabellen Spitze kletterte. «Ich hätte nie gedacht, dass ich hier 50 Punkte auf Charles gutmachen würde», strahlte der Italiener.

Aber nicht nur Giovinazzi, auch Markus Pommer hatte am vergangenen Wochenende allen Grund zum Feiern. «Als wir im Vorjahr angingen, uns auf den Einstieg in die EM vorzu-

bereiten, waren wir noch 1,5 Sekunden von der Spitze entfernt. Aber ich wusste, dass wir gute Ingenieure und Mechaniker haben und den Rückstand aufholen können.» Und auch an sich selbst arbeitet der Motopark-Pilot: «Nachdem ich anfangs noch Probleme mit den Starts hatte, habe ich nur für Startübungen einen Testtag geopfert.» Zandvoort zeigte: Diese Maßnahme hat sich gelohnt.

## Günther: Zu wenig Speed

Doch statt seinen ersten Triumph am Strand ordentlich zu feiern, ging es für Pommer noch am Sonntagmittag zurück in die Heimat. «Ich schreibe morgen eine Klausur, muss dringend noch lernen und wohl auch eine Nachtschicht einlegen.» Der 24-Jährige studiert BWL und fühlt sich als rennfahrender Student wohl. «Ich glaube, dass eine Herausforderung für den Kopf nicht schaden kann.»

Maxi Günther, der in der Gesamtwertung zurzeit bestplatzierte Deutsche, geht noch zur

Schule, hat aber auch schon einen Sieg auf seinem Formel-3-Konto. In Zandvoort lief es nicht rund, der 18-jährige Mücke-Schützling holte insgesamt sechs Zähler. «Ich versuche immer, das Beste aus meinen Möglichkeiten zu machen. Hier war einfach nicht mehr drin, denn uns fehlte der Speed.»

Auch Fabian Schiller musste in Zandvoort ein schwaches Wochenende hinnehmen. «Wir haben immer dann Probleme, wenn die Strecken viel Grip generieren. Daran müssen wir arbeiten. Wir haben aber schon Ansätze, wie wir das Problem in den Griff bekommen.» Schillers bestes Resultat in den Niederlanden war Rang 13, den er von Startplatz 21 eroberte.

Nicolas Pohler, der vierte deutsche Starter, ging besonders optimistisch in das Wochenende in den Nordsee-Dünen. «Ich habe vor Zandvoort ein neues Monocoque bekommen. Mein altes hatte leichte Beschädigungen. Außerdem wurde meine Bremsanlage ausgetauscht, was eine deutliche Verbesserung war.» Dass Pohler kein zählbares Resultat erzielen konnte, lag unter anderem an einem Unfall mit Gustavo Menezes und an technischen Problemen. «Jetzt wird mein Motor noch revidiert, und dann kann es beim nächsten Rennen in Spielberg nur noch aufwärts gehen», gibt sich der Starnberger, der für Double R startet, wie immer optimistisch. ♦



Feierte in Zandvoort seinen ersten EM-Sieg: Markus Pommer

## FORMEL-3-EM / Resultate

Zandvoort/NL: 4,307 km; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken

1. Lauf (23 Runden = 99,061 km, 34 Fahrer gestartet, 31 gewertet)

1. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam w. Carlin) in 35:28,958 min (= 167,509 km/h); 2. Felix Rosenqvist (S/Prema) +1,127; 3. Markus Pommer (D/Motopark) +8,484; 4. Lance Stroll (CDN/Prema) +11,065; 5. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +12,156; 6. George Russel (GB/Carlin) +13,591; – Ferner: 24. Nicolas Pohler (D/Double R) +1:03,341; 25. Fabian Schiller (D/West Tec) +1:04,834; 29. Maximilian Günther (D/Mücke) +1:33,991

2. Lauf (20 Runden = 86,14 km, 34 Fahrer gestartet, 31 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 35:13,587 min (= 146,719 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam w. Carlin) +3,195; 3. Jake Dennis (GB/Prema) +7,020; 4. Alexander Albon (T/Signature) +11,350; 5. George Russel (GB/Carlin) +13,134. – Ferner: 7. Maximilian Günther (D/Mücke) +17,197; 21. Markus Pommer (D/Motopark) +29,674; 25. Fabian Schiller (D/West Tec) +34,551; 29. Nicolas Pohler (D/Double R) +38,913

3. Lauf (19 Runden = 81,833 km, 34 Fahrer gestartet, 30 gewertet)

1. Markus Pommer (D/Motopark) in 36:04,922 min (= 136,078 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam w. Carlin) +0,544; 3. Felix Rosenqvist (S/Prema) +1,213; 4. Jake Dennis (GB/Prema) +1,886; 5. Lance Stroll (CDN/Prema) +3,865; 6. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +5,087. – Ferner: 12. Maximilian Günther (D/Mücke) +9,311; 13. Fabian Schiller (D/West Tec) +11,070; out: Nicolas Pohler (D/Double R)

Stand nach 21 von 33 Läufen: 1. Giovinazzi 288 Punkte; 2. Leclerc 280; 3. Rosenqvist 261; 4. Dennis 216; 5. Russell 146; 6. Albon 132; 7. Günther 117; 8. Stroll 90; 9. Jensen 81; 10. Pommer 70; 11. Ferrucci 64; 12. Maisano 53. – Ferner: 23. Schiller 2. – Teams: 1. Prema 495; 2. Jagonya Ayam w. Carlin 364; 3. Amersfoort 337; 4. Mücke 230; 5. Carlin 224; 6. Signature 196; 7. Motopark 98; 8. West-Tec 40; 9. Fortec 32; 10. Double R 2

Nächstes Rennen: 1./2. August, Spielberg (A)

Internet: www.fiaf3europe.com

## Formel Renault 3.5 Spielberg

## Kollision nach der Ziellinie

Ein übler Crash nach der Zieldurchfahrt gab mehr zu reden als die Siegfahrten von Rowland und Vaxivière.

Manchmal denkt man, man habe im Rennsport schon alles erlebt. Und dann passiert so was. Nach Fallen der Zielflagge am Red Bull Ring krachte der Kanadier Nicholas Latifi dem spanischen Formel-1-Piloten Roberto Merhi, der in der 3.5-Liter-Klasse für Pons fährt, mit voller Wucht ins Heck. Latifi überschlägt sich, landet aber – zum Glück – auf allen Vieren. Beide steigen unverletzt aus ihren Wracks. Der Schock sitzt aber tief. Die Rennkommissare klären die Schuldfrage: Sie disqualifizieren den Viertplatzierten

Merhi und lassen ihn zum zweiten Lauf nicht mehr antreten.

Der in der Formel 1 für Manor startende Merhi schüttelt ob der Entscheidung nur den Kopf. «Nach dem Fallen der Zielflagge bin ich weg von der Ideallinie, Richtung Boxenmauer gefahren und habe verlangsamt, weil an meinem Auto der Frontflügel kaputt war. Das machen andere auch. Manchmal nur



Unfall im Ziel: Merhi und Latifi

zum Grüßen der Boxencrew. Wie zuletzt Hamilton in England. Ich habe Latifi im Rückspiegel gesehen. Da war er ganz links. Als ich das nächste Mal reinschaute, war er fünf Meter hinter mir. Mit einem Tempoüberschuss von mehr als 120 km/h. Ich weiß nicht, was ich falsch gemacht haben soll.»

Die Siege gingen an die beiden Meisterschaftsfavoriten Oliver Rowland und Matthieu Vaxivière. GP2-Pilot Marlon Stockinger stand bei seinem Comeback in Reihe 1, schied nach einer Kollision (mit Merhi) aber aus. In Lauf 2 wurde er Sechster. 3.5-Neuling Louis Delétraz wurde im ersten Lauf 16. In Heat 2 musste er nach einer Runde an der Box aufgeben. ♦

## FORMEL RENAULT 3.5 / Resultate

Spielberg/A, 4,326 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 27 Rdn.; 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet;

2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 31 Rdn.; 20 gestartet und 13 gewertet; Wetter: schön/trocken

1. Lauf: 1. Oliver Rowland (GB/Fortec) in 41:47,327 min (= 167,7 km/h); 2. Dean Stoneman (GB/Dams) +8,375; 3. Nyck de Vries (NL/Dams) +15,809; 4. Nicholas Latifi (CDN/Arden) +18,231; 5. Tom Dillmann (F/Jagonya Ayam w. Carlin) +18,367; 6. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +19,613; 7. Gustav Malja (S/Strakka) +20,347; 8. Aurélien Panis (FR/Tecl) +21,441; 9. Tio Ellinas (CY/Strakka) +22,002; 10. Jazeman Jaafar (MAL/Fortec) +23,538. – Ferner: 16. Louis Delétraz (CH/Comtec) +34,573; out: Marlon Stockinger (RP/Lotus)

2. Lauf: 1. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) in 41:48,906 min (= 192,4 km/h); 2. Oliver Rowland (GB/Fortec) +4,151; 3. Roy Nissany (ISR/Tecl) +20,244; 4. Pietro Fantin (BR/Draco) +25,199;

5. Nyck de Vries (NL/Dams) +28,905; 6. Marlon Stockinger (RP/Lotus) +41,105; 7. Gustav Malja (S/Strakka) +42,152; 8. Tom Dillmann (F/Jagonya Ayam w. Carlin) +45,782; 9. Jazeman Jaafar (MAL/Fortec) +47,644; 10. Beitske Visser (NL/AVF) +55,380; out: Louis Delétraz (CH/Comtec)

Stand nach 10 von 17 Läufen: 1. Rowland 166 Punkte; 2. Vaxivière 140; 3. Jaafar 90; 4. Stoneman 86; 5. De Vries 71; 6. Dillmann 69; 7. Orudzhev 40; 8. Ellinas 38; 9. Fantin 38; 10. Malja 33; 11. Latifi 28; 12. Merhi 26; 13. Panis 22; 14. Van Buuren 20; – Teams: 1. Fortec 256; 2. Lotus 168; 3. Dams 157; 4. Jagonya Ayam w. Carlin 75; 5. Strakka 71; 6. Arden 68; 7. Tech 141; 8. Draco 39

Nächstes Rennen: 5./6. September, Silverstone (GB)

Internet: www.worldseriesbyrenault.fr/de

## Langstrecken-WM

# Mehr Power für die zweite Liga



Ab 2017 mit mehr Power unterwegs: LMP2-Boliden von nur noch vier Herstellern (Bild: Onroak)

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

**Im Rahmen der FIA-Welt-ratssitzung vergangenen Freitag wurden neben dem Le-Mans-Termin 2016 (18./19. Juni) auch die neuen LMP2-Regularien ab 2017 abgesegnet: Mehr Power, Einheitsmotor und vier Chassis-Hersteller.**

Die WEC wird schneller: Die LMP1 sowieso, die GTE-Fahrzeuge mit den neuen Autos ab 2016 ebenfalls – und auch die «zweite Liga» der Prototypen darf sich auf einen Performance-Schub freuen.

Aus aktuell unter 500 PS sollen ab der Saison 2017 rund 600 werden. Diese werden bereitgestellt von einem Einheitsmotor, wobei der Hersteller noch nicht feststeht. Dieser soll im September ausgewählt werden. Zu mindest gute Chancen darf sich dabei Nissan ausrechnen. Die Japaner haben derzeit den meistverwendeten LMP2-Motor und versorgen auch die LMP3-Kategorie mit einem Einheits-Motor mit rund 420 PS.

Rennpremiere für die neuen LMP2-Boliden wird im Rahmen der 24h von Daytona 2017 sein, denn neben der WEC sind auch die ELMS, Asian Le Mans Series und die USCC von den Neuerungen betroffen.

Neu ist dabei auch, dass es nur noch vier Hersteller für die Chassis geben wird, die ebenfalls seit letzter Woche feststehen. Neben den aktuellen «Marktführern» Oreca und Onroak (Ligier/Morgan) sind dies Dallara und Riley/Multimatic.

Bis zum ersten Auftritt der neuen LMP2-Renner gibt es einen klaren Zeitplan: Bis 1. Januar will man die Sicherheitsstrukturen und das Monocoque festlegen, bis 1. April die Verkleidung und die mechanischen Komponenten. Ab dem 1. Juni 2016 stehen die Crashtests an. Anfang September 2016 wird der Entwurf für das Homologationsblatt herausgegeben, ehe vom 1. bis 15. Dezember kommenden Jahres die finale Abnahme der Autos stattfindet.

Für die US-Serie gibt es übrigens ein wenig mehr Freiheiten als für die ACO-Serien: In der USCC sind auch andere Moto-

renhersteller erlaubt, und das Bodywork darf optisch mit herstellertypischen Elementen versehen werden.

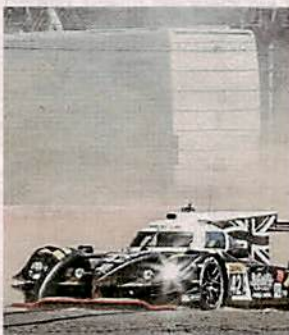
## Kein dritter Audi am Ring

Da man bei Strakka nicht den Zuschlag als LMP2-Chassishersteller bekommen hat, hat das britische Team die Notbremse in Sachen Dome S103 gezogen. Dieser wird ab jetzt nur noch als Testträger für einen privaten LMP1 (ab 2017) erhalten. In der WEC wechselt Strakka bereits zum Nürburgring-Rennen auf ein Gibson-Chassis.

In der Eifel wird wie bei Porsche (siehe letzte MSA) übrigens auch bei Audi kein drittes Auto zum Einsatz kommen. Auf MSA-Anfrage hieß es, dass eine Änderung der Nennung für die WEC-Saison nach dem offiziellen Stichtag (15. Februar) nicht mehr möglich sei. Einzig für das Rennen in Spa habe die FIA Ausnahmegenehmigungen im Hinblick auf die 24h von Le Mans erteilt. Zudem gilt es zu bedenken, dass der Einsatz eines weiteren Autos – egal wo – zu einer Wettbewerbsverzerrung führen kann. ♦



Am Nürburgring wie geplant mit zwei statt drei Autos: Audi



Endstation: Strakka-LMP2

# SCHAEFFLER

LUK

INA  
A

FAG

PRÄSENTIERT

## WEC-COCKPIT LIVE



Von  
**Timo Bernhard**  
Porsche-Team

Vier Wochen liegen die 24 Stunden von Le Mans nun schon zurück. Die Erinnerung ist aber noch absolut präsent. Unseren zweiten Platz mussten wir uns in diesem irren Rennen hart erkämpfen. Dass wir damit einen Doppelsieg perfekt gemacht haben, unterstreicht die Teamleistung. Zudem haben wir in der WM-Wertung Boden auf die Spitze gutgemacht. Jetzt freuen wir uns umso mehr auf die zweite Saisonhälfte.

Doch vorher heißt es, die zweieinhalbnatige Sommerpause so gut wie möglich zu nutzen. Das gelingt mir zum einen, indem ich abschalte. Das konnte ich in eineinhalb Wochen Urlaub. Außerdem haben wir zum zweiten Geburtstag meines Sohnes eine Rutsche gebaut, also mal etwas vollkommen anderes als Benzinduft und Motorensound. Zum anderen muss man aber auch in der Pause fit bleiben, körperlich und mental. Und so ganz geht es bei mir sowieso nicht ohne Racing. Direkt am Wochen-

ende nach Le Mans bin ich mit meinem besten Kumpel bei einer Rallye mitgefahren. Vergangenes Wochenende war ich dann beim Bergrennen in Homburg als «Taxifahrer» im Einsatz.

Nicht nur das Fahren hilft mir, einen gewissen Rhythmus beizubehalten. Wir betreiben auch das Team 75 im Porsche Carrera Cup, um welches sich mein Vater als Teamchef kümmert und wo ich, wann immer möglich, vor Ort bin. Da geht es wie bei uns in der WEC um Set-up-Fragen oder Linienwahl. So bleibt man auch im Kopf bei der Sache.

Ins Cockpit unseres Porsche 919 Hybrid kehre ich beim Test am Nürburgring Ende Juli zurück. Mich darin wieder einzufinden, damit habe ich übrigens gar keine Probleme. Das Fahren ist nach mittlerweile so vielen Tests und Rennen in Fleisch und Blut übergegangen. Eines ist sicher: Mit diesem Auto bei meinem «Heimrennen» am Ring zu fahren, darauf freue ich mich ganz besonders!



Webber/Bernhard/Hartley (v.l.) auf dem Podest von Le Mans

## SCHAEFFLER-NEWS

Hoher Besuch aus Baden-Württembergs Politik in Karlsruhe bei SHARE (Schaeffler Hub for Automotive Research in e-Mobility): Ministerpräsident Winfried Kretschmann und Wissenschaftsministerin Theresia Bauer informierten sich unter anderem über das Projekt e2-Lenk, eine neue energieoptimale Lenkkraftunterstützung für Elektrofahrzeuge.

**European Le Mans Series Spielberg**

# Erster Sieg für Jota



Mit ein bisschen Glück ersten Saisonsieg geholt: Jota-Gibson von Dolan/Tincknell/Albuquerque

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Nach zwei Podiumsplätzen hat das Jota-Team am Red Bull Ring den ersten Saisonsieg gefeiert - und die Tabellen Spitze übernommen.**

Eine halbe Stunde vor Rennende sah es noch danach aus, dass das in Imola siegreiche

Thiriet-Team sich wieder die größten Pokale sichern würde, aber dann bekam es eine Stop-and-Go-Strafe, weil man in einer der fünf Safety-Car-Phasen die rote Boxenampel überfuhr. Thiriet-Schlussfahrer Tristan Gommendy kam knapp hinter Harry Tincknell wieder auf die Bahn und kämpfte um den Anschluss - bis ein Dreher nach

Kollision im Überraschungsvorlauf endgültig die Entscheidung für Jota brachte.

**Ferrari-Siege bei den GTs**

In der GTE-Klasse war bis buchstäblich zum Fallen der Zielflagge alles offen. Die beiden AF-Corse-Ferrari kämpften mit den Markenkollegen von Formula Racing um den Spitzenplatz, und im Ziel lagen Letztere als Sieger genau acht Zehntelsekunden vor dem Drittplatzierten. Knapp am Podium vorbei schrammten auch diesmal wieder Andy Priaulx, Henry Hassid und Jesse Krohn, die im dritten Lauf zum dritten Mal P4 mit dem BMW Z4 GTE von Marc VDS Racing einfuhren.

In der großen GT-Klasse knapp am Sieg vorbei, holte AF Corse mit Castellacci/Flohr/Hall den zweiten Sieg in der GTC-Kategorie in Folge. Der rein dänisch besetzte Aston Martin von Massive Motorsports (Poulsen/Elgaard/Moller) kam zum ersten Mal ins Ziel und komplettierte das Podest. ♦

**ELMS / Resultate**

**Spielberg/A:** 4,326 km; 29 Autos gestartet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken  
 1. Dolan/Albuquerque/Tincknell (Gibson 015S - Nissan) 4h/151 Runden (= 653,226 km);  
 2. Thiriet/Badey/Gommendy (Oreca 05 - Nissan) +27,478; 3. Aleshin/Ladygin/Ladygin (BR01 - Nissan) +1 Rd.; 4. Hirsch/Wirdheim/Lancaster (Gibson 015S - Nissan) +1 Rd.;  
 5. Krohn/Jönsson/Canal (Ligier JS P2 - Judd) +1 Rd.; 6. Berthon/Lyons/Patterson (Oreca 03R - Nissan) +1 Rd.; 7. Roussel/Cheng/Schell (Morgan - Nissan) +2 Rdn.; 8. Jin/De Bruijn (Oreca 03R - Nissan) +2 Rdn.; 9. Bellarosa/Ibanez (Oreca 03 - Nissan) +2 Rdn.; 10. Mac/Laursen/Rizzoli (Ferrari F458 Italia) +7 Rdn. (1. GTE); 11. Cameron/Griffin/Scott (Ferrari F458 Italia) +7 Rdn. (2. GTE); 12. Mann/Giammaria/Cressoni (Ferrari F458 Italia) +7 Rdn. (3. GTE); 13. Priaulx/Hassid/Krohn (BMW Z4 GTE) +7 Rdn. (4. GTE); 14. Lietz/Asch/Ried (Porsche 911 RSR) +8 Rdn. (5. GTE); - Ferner: 18. Flohr/Castellacci/Hall (Ferrari F458 Italia GT3) +10 Rdn. (1. GTC); 19. Hoy/Robertson (Ginetta - Nissan) +10 Rdn. (1. LMP3); 20. Perera/Lunardi/Dermont (BMW Z4 GT3) +12 Rdn. (2. GTC); 21. Elgaard/Poulsen/Moller (Aston Martin Vantage GT3) +12 Rdn. (3. GTC)  
**Nächstes Rennen:** 6. September, Le Castellet (F)  
 Internet: www.europeanlemansseries.com

**USCC Mosport**

# Porsche bejubelt nächsten Erfolg

**Jordan und Ricky Taylor haben sich in einem engen Finish ihren zweiten Saisonsieg gesichert. Nick Tandy und Patrick Pilet feiern ersten Saisonsieg.**

Nach dem Sieg in Watkins Glen für den Falken-Porsche durfte diesmal das Werksteam von Porsche North America jubeln. Der Sieg war dabei lediglich in der einzigen Safety-Car-Phase nach einer guten halben Stunde in Gefahr. Bei freier Bahn waren Pole-, Start- und Schlussfahrer Nick Tandy sowie Patrick Pilet für die Konkurrenz aus der GTLM-Klasse unerreichbar.

Der Teamchef des Porsche-Einsatzteams Core Motorsports, Jon Bennett, durfte sich nicht nur über den Sieg seines Autos in der GTLM-, sondern

auch in der LMPC-Klasse freuen, wo Bennett selbst mit Colin Braun den Triumph einfuhr.

**Spannung pur um Gesamtsieg**

Spannend wurde es trotz fehlender Neutralisierungsphasen um den Gesamtsieg: Dane Cameron führte, musste aber noch einmal zum kurzen Nachtanken. Weil dabei der Tankstutzen nicht sofort einrastete, kam die Corvette der Taylor-Brüder vorbei. Cameron attackierte zwar noch mal und fuhr an die Leader heran, musste sich aber mit P2 knapp geschlagen geben. Ebenfalls nur wenige Sekunden dahinter lief der beste LMP2-Bolide, der Ligier von John Pew/Oswaldo Negri ein, die auch die schnellste Runde notieren ließen. ♦ MBR



Nick Tandy



Patrick Pilet

**UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate**

**Bowmanville, Ontario/CDN:** 3,957 km; Rennen über 2:40 h; 23 Autos gestartet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.  
 1. R. Taylor/J. Taylor (Corvette DP) 128 Runden; 2. Curran/Cameron (Corvette DP) +0,477 sec.; 3. Pew/Negri Jr. (Ligier JS P2 - HPD) +4,792; 4. Westbrook/Valiante (Corvette DP) +9,646; 5. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) +20,956; 6. Hand/Pruett (Riley-Ford) +1 Rd.; 7. T. Long/J. Miller (Mazda Prototype) +2 Rdn.; 8. Bennett/Braun (Oreca FLM09) +3 Rdn. (1. PC); 9. Rojas/Legge (Deltawing DWC13) +3 Rdn. (8. P); 10. Falb/Rayhall (Oreca FLM09) +4 Rdn. (2. PC); 11. Goikhberg/McMurry (Oreca FLM09) +5 Rdn. (3. PC); 12. Tandy/Pilet (Porsche 911 RSR) +6 Rdn. (1. GTLM); 13. J. Edwards/Luhr (BMW Z4 GTE) +6 Rdn. (2. GTLM); 14. Magnussen/Garcia (Chevrolet Corvette C7.R) +6 Rdn. (3. GTLM); 15. Auberlen/Werner (BMW Z4 GTE) +6 Rdn. (4. GTLM); 16. Junqueira/Cumming (Oreca FLM09) +6 Rdn. (4. PC); 17. Gavin/Milner (Chevrolet Corvette C7.R) +8 Rdn. (5. GTLM); 18. Kaffer/Fischella (Ferrari F458 Italia) +6 Rdn. (6. GTLM); 19. Bergmeister/Bamber (Porsche 911 RSR) +7 Rdn. (7. GTLM); 20. Guasch/Kimber-Smith (Oreca FLM09) +24 Rdn. (DNF); 21. Sellers/Henzler (Porsche 911 RSR) +25 Rdn. (DNF)  
**Schnellste Runde:** Oswaldo Negri Jr., 1:10,200 (Runde 43)  
**Nächstes Rennen:** 25. Juli, Lime Rock Park/Connecticut, USA  
 Internet: www.imsa.com

**24h Series - 24h Le Castellet**

# Diesmal alles richtig gemacht



**Oft hatte Ram Racing bei Creventic-Rennen wegen Strategiefehlern sehr knapp verloren. In der Hitzeschlacht bei den 24h von Paul Ricard machten die Briten jetzt alles richtig und triumphierten mit ihrem Mercedes SLS AMG GT3.**

Einen großen Anteil am Erfolg trug Thomas Jäger, der den SLS auf die Pole gestellt hatte und zusammen mit Paul White, Tom Onslow-Cole und Adam Christodoulou ein perfektes

Rennen gefahren war. Viele Favoriten waren durch Unfälle früh zurückgeworfen worden. Das galt insbesondere für den Ferrari 458 Italia der Scuderia Praha und den Mercedes SLS GT3 von HP Racing, die schon in der Startkurve kollidierten.

**Ram-SLS am Ende klar vorn**

Pech auch für den teilweise führenden SLS von SPS, der unfallbedingt aufgeben musste. Letztlich sollte die Entscheidung um den Sieg zwischen dem Ram-SLS und dem HB-Porsche von

Daniel Allemann, Herbert Handlos, Lukas Schreier, Alfred Renauer und Nicolas Armindo fallen. Stundenlang wechselten sich beide an der Spitze ab.

Gut 90 Minuten vor dem Ende blieb Armindo während einer Code-60-Phase ohne Vortrieb stehen. Warum, konnte man nicht erklären. Nach dem Anschieben ging es weiter. Die ganze Aktion kostete aber so viel Zeit, dass Ram-Schlusspilot Jäger ungefährdet den ersten 24h-Sieg für das britische Team einfahren konnte. ♦ MB

24 Stunden lang alles richtig gemacht: Der siegreiche Ram-SLS

Vila Real

# Abstand vergrößert



Auf dem hügeligen Stadtkurs von Vila Real eine Klasse für sich: José María López in der portugiesischen Distrikt-Hauptstadt auf dem Weg zum sechsten Saisonsieg

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Zum Abschied der WTCC aus Europa und vor der langen Sommerpause konnte sich José María López noch einmal von Verfolger Yvan Muller absetzen. Zweiter WM-Erfolg für Ma.**

Der nach Le Castellet zweite Teil des Comebacks vom Weltmeister war ganz im López-Stil. Mit Ausnahme des ersten freien Trainings, als Yvan Muller einen Wimpernschlag schneller unterwegs war, setzte sich der Argentinier von der Testsession am Freitag bis zum Q3 am Samstagmittag in jeder Sitzung an die Spitze der Zeitentabellen. Dass das ausgerechnet auf einem schnellen, engen und doch selektiven Stadtkurs passiert, ist ein Indiz dafür, dass das Vertrauen ins Auto wieder voll da ist – das größte Manko in der Zeit des kleinen Zwischentiefs.

Eine halbe Sekunde brummte der Argentinier im Qualifying Teamgefährte Sébastien Loeb auf. Und auch im ersten Rennen war für den Franzosen nie an mehr als Platz 2 zu denken.

Für den zweiten Durchgang griff López' WM-Rivale Yvan Muller in die Trickkiste. Weil er im Qualifying – mal aufgehalten, mal selbst verschuldet – seine Reifensätze ruinierte, spielte er das bekannte Taktikspiel im Hinblick auf Lauf zwei.

## Kurioses Pole-Duell für Lauf 2

Da mit Nestor Girolami und Mehdi Bennani gleich zwei Q2-Teilnehmer crashten, ehe sie eine Zeit gesetzt hatten, ging es bei der Pole für Race 2 darum, wer die langsamste Zeit fahren kann. Während die restlichen acht Fahrer um den Einzug ins Q3 kämpften, setzte Muller eine

rund 40 Sekunden langsamere Rundenzeit an. Aber Teamgefährte Qing Hua Ma schlich mit einer über eine Minute langsameren Runde noch mehr – und gewann das paradoxe «Duell».

Wie im ersten Lauf war die Startposition auch in Durchgang zwei vorentscheidend: Ma vornweg, Muller auf P2. Wobei sich Ma absetzen konnte, und Muller zugeben musste, dass er nicht folgen konnte.

Dahinter rangierte anfangs Nick Catsburg im Lada. Der sorgte im weiteren Rennverlauf für ordentlich Action: Erst verbrachte er sich, wodurch Gabriele Tarquini vorbeiziehen

konnte. Auch Norbert Michelisz nutzte die Gunst der Stunde und setzte sich vor der letzten Schikane innen neben den Vesta – und außen fuhr mit Sébastien Loeb auch noch einer. Catsburg wurde eingeklemmt, und Loeb flog in die Reifenstapel.

## Gelungene Vila-Real-Premiere

Drei Runden später Catsburgs nächster Fehler: Nach einem leichten Anschlagen an eine innere Leitplanke schoss der Lada vehement in die äußere Streckenbegrenzung. Die anschließend ausgerufene rote Flagge beendete das Rennen und machte den Ma-Sieg fix.

Absolut kein Glück hatte bei seinem Heimspiel auch JAS-Honda-Pilot Tiago Monteiro. Erst reichte es wegen eines Fahrfehlers knapp nicht zum Einzug ins erhoffte Q3. Im ersten Durchgang war sonntags nicht mehr als P5 drin.

Das Desaster dann im zweiten Lauf: Beim Start wollte der Ex-F1-Pilot zwischen den beiden Ladas von Jaap van Lagen und Nick Catsburg hindurch auf P3 vorstoßen. Doch die Lücke wurde immer enger, und so kollidierte er erst mit den beiden Ladas und anschließend hart mit der Betonmauer. «Das ist schade, vor allem für die ganzen Leute, die mich unterstützen haben», bedauerte der Lokalheld sein frühes Aus.

Neben den Zwischenfällen im zweiten Lauf gab es an der Vila-Real-Premiere fast nichts auszusetzen. Lediglich die Bremschikanen, die die ultraschnelle und wunderschön gelegene Stadtstrecke etwas entschärfen sollten, fielen zu extrem aus. Um die erste Schikane ging es so nur mit rund 40 km/h – doch für nächstes Jahr ist Besserung schon versprochen. Die Fans und Fahrer wird es freuen. ♦



Zweiten WTCC-Sieg gefeiert: Qing Hua Ma



Kein Glück gehabt: Lokalmatador Monteiro

Alain Menu

Privatfahrer Vila Real

## Eine neue Aufgabe

Alain Menu ist zurück in der WTCC. Doch der Vizeweltmeister von 2012 greift nicht etwa selbst ins Volant, sondern war in Portugal erstmals in seiner neuen Rolle als Fahrercoach von Grégoire Demoustier wieder an der Strecke – wo er natürlich viele alte Bekannte traf.

Bei der Premiere der Zusammenarbeit lief es für den Menu-Schützling aber nicht nach Plan: Auf dem engen Straßenkurs fand der Franzose kein Vertrauen ins Auto – auch, weil es zu hart eingestellt war. Erst zum Qualifying baute man um, doch da war es schon zu spät: letzter Platz im Zeittraining.

Im ersten Lauf kam Demoustier nicht an John Filippi vorbei und wurde erneut Letzter in Wertung. Den zweiten Durchgang beendete der GT-Umsteiger, der seine erste WTCC-Saison fährt, auf P12. ♦ MBR



Tiago Monteiro (l.)/Alain Menu

# Das erste Norbi-Doppel

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Mit seinem ersten Privatiers-Doppelsieg setzte sich Norbert Michelisz in der Privatfahrerwertung weiter von seinen Verfolgern ab.**

«Vom ersten Moment an habe ich mich in Vila Real verliebt. Nicht nur in die Strecke, sondern auch das ganze Drumherum» – so lautete die Liebeserklärung von Michelisz an den zweiten neuen Event im diesjährigen WM-Kalender. Kein Wunder also, dass sich der Zengo-Pilot auch sofort wohlfühlte, als es darum ging, den 4,7 km langen Kurs möglichst schnell zu umrunden.

Allein im Qualifying war es Hugo Valente, der einen glatten Durchmarsch des Ungarn, der in der Sommerpause heiraten wird, verhindern konnte. Der Franzose brannte in seinem RML-Chevy eine Zeit in den Asphalt, die nicht nur seinen Markenkollegen arge Kopfschmerzen bereitete, sondern die auch nur von López und Loeb geschlagen wurde.

Doch aus dem dritten Startplatz konnte der Campos-Fahrer nichts machen. Bereits in der Startaufstellung trat ein



Wieder ein starker Auftritt: Michelisz im ersten Lauf vor den Werks-Hondas und auf Podiumskurs

Kupplungsproblem auf, das nicht zu beheben war. Dementsprechend schlecht fiel der Start aus. Beim anschließenden Versuch, möglichst viele Positionen zu retten, beschädigte er sich die Aufhängung und musste aufgeben.

Michelisz schoss schon am Start auf P3 vor und gab diesen bis zum Ende nicht mehr ab. Damit sollte er sogar der einzige Privatfahrer in den Top 10 bleiben.

Auch im zweiten Lauf fuhr er auf P4 ganz souverän die vollen Privatiers-Punkte nach Hause, während Valente auf P7 (P2 der Privatfahrer) Wiedergutmachung für Lauf 1 gelang.

### Chilton ohne Glück

Härtester Verfolger mit bereits 25 Punkten Rückstand auf Michelisz bleibt Tom Chilton. Der erlebte in Portugal ein Wochenende zum Vergessen:



Tom Chilton

Schon im Freien Training verunfallte er nach einem Abbruch von Gabriele Tarquini.

Dazu kamen Probleme mit der drehzahlabhängigen Servolenkung, die in den engen Schikanen ein gewisses Eigenleben entwickelte. Als er im Qualifying in seiner besten Runde abkürzte (Zeit aberkannt) und dann noch eine Runde abbrechen musste, war mit Startplatz 16 schon im Q1 Schluss – und das Seuchen-Wochenende schon fast besiegt. ♦

## TOURENWAGEN-WM/Resultate

Vila Real/P: 12. Juli 2015; 15. und 16. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 13/11 Runden à 4,755 km (= 61,815/52,305 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

### 1. Lauf (18 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	13	26:23,906	+60 kg
2.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	13	+1,519	+60 kg
3.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	13	+5,391	+30 kg
4.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	13	+5,711	+30 kg
5.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	13	+9,402	+30 kg
6.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	13	+12,807	+60 kg
7.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	13	+21,126	+60 kg
8.		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	13	+22,324	+20 kg
9.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	13	+27,636	+20 kg
10.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	13	+28,860	+20 kg
11.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Elysée	13	+29,395	+60 kg
12.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	13	+29,853	+20 kg
13.	(P)	Stefano d'Aste (I)	Chevrolet Cruze	13	+34,158	+20 kg
14.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	13	+47,443	+20 kg
15.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	13	+1:06,056	+20 kg
16.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	13	+1:06,927	+20 kg
<b>nicht klassiert</b>						
	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	0	Kollision	+20 kg
<b>disqualifiziert</b>						
		Nestor Girolami (RA)	Honda Civic	5	Parc fermé	+30 kg

### 2. Lauf (18 Fahrer gestartet, 15 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	11	26:44,910	+60 kg
2.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	11	+5,573	+60 kg
3.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	11	+10,812	+30 kg
4.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	11	+11,982	+30 kg
5.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	11	+12,423	+60 kg
6.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	11	+15,177	+20 kg
7.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	11	+15,639	+20 kg
8.		Nestor Girolami (RA)	Honda Civic	11	+16,060	+30 kg
9.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	11	+16,669	+20 kg
10.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Elysée	11	+17,174	+60 kg
11.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	11	+18,055	+20 kg
12.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	11	+25,619	+20 kg
13.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	11	+28,318	+20 kg
14.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	11	+31,126	+20 kg
15.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	9	+2 Rdn.	+60 kg
<b>nicht klassiert</b>						
	(P)	Stefano d'Aste (I)	Chevrolet Cruze	1	Kollision	+20 kg
		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	0	Unfall	+30 kg
		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	0	Kollision	+20 kg

### WM-Stand Fahrer

1.	López	322
2.	Muller	267
3.	Loeb	230
4.	Ma	146
5.	Michelisz	141
6.	Tarquini	138
7.	Monteiro	124
8.	Chilton	76
9.	Valente	72
10.	Huff	58
11.	Bannani	51
12.	Coronel	33
13.	Catsburg	23
14.	D'Aste	16
15.	Van Lagen	16
16.	Thompson	6

### WM-Stand Privatfahrer

1.	Michelisz	123
2.	Chilton	98
3.	Bannani	91
4.	Valente	80
5.	Coronel	63
6.	D'Aste	54

### WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	716
2.	Honda	487
3.	Lada	223

### WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	151
2.	Zengo Motorsport	118
3.	Campos Racing	113
4.	Sébastien Loeb Racing	82
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	56

(P) = Privatfahrer

\* Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 140,5 km/h, 2. Lauf 117,3 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf López in 2:00,873 min (= 141,6 km/h), 2. Lauf Ma in 2:01,994 min (= 140,3 km/h)

Nächstes Rennen: 13. September, Moteji (J)

Internet: www.fiawtcc.com

Zandvoort

# Wittmann und die wilde 13



Wittmann: Samstags vor Félix da Costa zu seinem und BMWs ersten Saisonsieg gefahren – auf der Traditionsstrecke

Von ARNO WESTER

**BMW hat bei den Saisonläufen sieben und acht im niederländischen Seebad Zandvoort eine Performance an den Tag gelegt, die so von der Konkurrenz nicht erwartet worden war. Samstags gewann Meister Marco Wittmann und sonntags mit Startnummer 13 António Félix da Costa.**

Viele hatten BMW nach den ersten sechs Rennen schon nicht mehr auf ihrer Rechnung. Was in Zandvoort vor allem für BMW sprach, waren die Performance-Gewichte. Alle acht BMW-Fahrer hatten aufgrund der bisherigen schlechten Resultate (nur Bruno Spengler hatte zuvor in Zandvoort einen Podestplatz erzielt) bis zu 25 kg weniger Gewicht an Bord ihrer M4 als die meisten Konkurrenten von Audi (4) und Mercedes (5), darunter auch die Top drei der Tabelle, Jamie Green und Mattias Ekström (beide Audi) sowie Pascal Wehrlein (Mercedes), die 1.130 kg auf die Waage bringen mussten.

Nach Simulationsberechnungen von Audi Sport führte dieser Gewichtsunterschied zu fünf Zehntelsekunden Zeitdif-

ferenz pro Runde. Eine Welt in der DTM, wo um Tausendstelsekunden gekämpft wird.

Das zeigte sich bereits im ersten Qualifying, in dem Augusto Farfus die BMW-Kollegen lediglich um die Winzigkeit von acht Tausendstelsekunden distanzieren konnte. Hinter einem weiteren BMW mit Maxime Martin hatten die Speerspitzen von Mercedes (Gary Paffett) und Audi (Jamie Green) auf den Startplätzen fünf und sechs bereits mehr als drei Zehntelsekunden Rückstand. Weil der anspruchsvolle Dünenkurs aber die Reifen fordert und nach Abtrieb bei bester aerodynamischer Effizienz schreit, hoffte vor allem Audi im 40-minütigen Rennen ohne Boxenstopp, beim Kampf um die Podestplätze noch ein Wörtchen mitsprechen zu können. Diese Hoffnung war nicht zuletzt auch durch die guten Longruns im Training gestützt worden.

## Historisch: BMW auf P1 bis P7

Das Samstagsrennen wurde bereits am Start entschieden, als Pole-Mann Farfus entscheidenden Boden verlor und am Ende der ersten Runde hinter Wittmann, Félix da Costa und Martin nur noch auf Rang vier lag. An dieser Reihenfolge sollte

sich während der folgenden 24 Runden nichts mehr ändern. Trotzdem sorgten zwei Duelle für hohen Unterhaltungswert: der Kampf an der Spitze zwischen Wittmann und Félix da Costa sowie der von Farfus mit Paffett um die Position hinter den Podestplätzen.

In der vorletzten Runde versuchte es Paffett in Kurve 1 mit der Brechstange, auf der äußeren und keinesfalls der Ideallinie fand er aber einen Weg am Brasilianer vorbei. Der missglückte Angriff des Briten endete nach einem Ausrutscher punktlos auf Rang elf.

Weil auch Spitzenreiter Green zuvor schon ohne Fremdeinwirkung im Kiesbett strandete («Ich war einen Tick von der Ideallinie weg und habe auf der Grasnarbe die Kontrolle über mein Auto verloren.»), war der Weg frei zu einem zuvor nicht für möglich gehaltenen Siebenfach-Triumph von BMW, den Spengler, Timo Glock und Tom Blomqvist auf den Rängen fünf bis sieben vervollständigten.

«Mit einem derart historischen Resultat konnten wir natürlich nicht rechnen. Wir wissen das sicher richtig einzuschätzen, denn es lösen sich nicht alle Probleme über Nacht», erklärte BMW-Motor-

sportdirektor Jens Marquardt, der realistisch feststellte, «dass dieses Ergebnis nicht das momentane Kräfteverhältnis in der DTM widerspiegelt.»

Als bester Nicht-BMW-Fahrer landete Audi-Pilot Mike Rockenfeller samstags vor Markenkollege Nico Müller auf Rang acht. Durch die beiden Ausfälle von Paffett und Green begünstigt, schaffte der Tabellenerste Wehrlein als Zehnter noch den Sprung auf den letzten Punkterang. Damit war der Mercedes-Pilot unter den Top 8 der Tabelle der Einzige, der sein Punktekonto erhöhen konnte. Auch diesen kuriosen Umstand hatte es bisher noch nicht gegeben in der DTM.

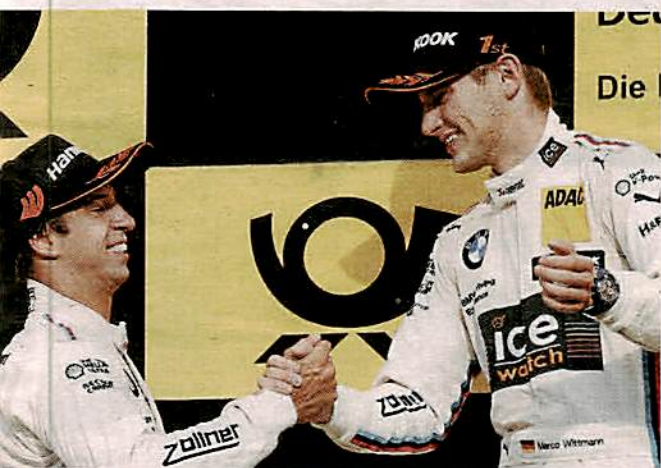
## BMW: Sonntags ohne Stallregie

Für Aufregung sorgte die während des Samstagsrennens von Wittmann über Funk an sein Team geäußerte Aufforderung, der ihm dicht folgende Markenkollege Félix da Costa möge bitte mehr Abstand halten. Allgemeiner Tenor im Fahrerlager: Diese «nette Geste» sei eines DTM-Champions unwürdig. Abgesehen davon kann der BMW-Führung kein Vorwurf gemacht werden. Denn Teamorder ist in der DTM bekanntlich legalisiert worden.

Dass die Münchner auf weitere Funkbefehle bei ihrem Fünffach-Erfolg sonntags im zweiten Rennen verzichteten, hat vor allem Insider überrascht. Nicht einer der beiden punktbesten Fahrer (Wittmann und Spengler) durfte gewinnen, sondern der vor Zandvoort noch punktlose Félix da Costa, der beim zweiten Start auch auf der Pole gestanden hatte.

Ob sich Marquardt die Kritik einiger Medien zu Herzen genommen oder die Anwesenheit zweier BMW-Vorstände eine Rolle gespielt hatte? Die Fans von Félix da Costa wird es gefreut haben, dass ihr Idol mit seiner geliebten Startnummer 13 endlich seinen ersten DTM-Sieg – vor den BMW-Kollegen Farfus, Spengler, Glock und Wittmann – feiern durfte.

Die Konkurrenz von Mercedes und Audi hatte in Zandvoort auch am Sonntag das Nachsehen. Wehrlein und Ekström waren auf den Rängen sechs und sieben die besten Vertreter der beiden BMW-Gegner. Audi-Speerspitze Green blieb als 13. auch im dritten Rennen in Folge punktlos. Der Brit behauptete trotzdem seine Tabellenführung – fünf Zähler vor den punktgleichen Ekström und Wehrlein. ♦



BMW's Sieger: Wittmann (r.) samstags, Félix da Costa (l.) sonntags



Wehrlein: Bester Mercedes-Mann



Ekström: Einmal 7., Gesamtzweiter



Félix da Costa: Klarer Sieger des Starts und auch am Ende Erster

## NACHGEHAKT BEI António Félix da Costa

(23/P) Der BMW-Pilot über sein starkes Zandvoort-Wochenende, das er mit seinem ersten DTM-Sieg krönte.



Von ARNO WESTER

**?** Warum ist der Knoten bei Dir erst beim siebten und achten Rennen 2015 geplatzt? Weil in Zandvoort endlich einmal alles zusammengepasst hat.

**?** Was war der Schlüssel zu Deinem Erfolg am letzten Wochenende? Natürlich die beiden sehr guten Qualifyings. Ich habe mich hier in meinem Auto vom ersten Training an sehr wohlgefühlt.

**?** Die Strecke und das reduzierte Gewicht Eurer BMW haben Euch aber auch in die Karten gespielt, oder? Die Strecke in Zandvoort liegt uns. Hier bekommen wir die Reifen gut zum Arbeiten. Das macht meiner Ansicht nach den Unterschied zu den bisherigen Rennen aus. Das Gewicht half uns natürlich ebenfalls.

**?** Marco Wittmann hat am Samstag im ersten Rennen in Führung liegend über Funk gefordert, Du mögest bitte etwas Abstand zu ihm halten. Von Dir hat man so etwas am Sonntag, als Du bedrängter Spitzenreiter warst, nicht gehört? Ich bin so schnell gefahren, wie ich konnte, und musste richtig kämpfen - vor allem in den letzten Runden. Meine Markenkollegen haben hinter mir richtig Druck gemacht.

**?** Dabei hast Du keinen Fehler gemacht und Deinen ersten DTM-Sieg geholt. Ich bin wirklich sprachlos und genieße einfach jeden Moment. Hinter mir liegt eine schwierige Zeit. Ich sage Dankeschön an BMW Motorsport und die Jungs vom BMW Team Schnitzer. Jetzt freue ich mich riesig auf unser «Heimspiel» in Spielberg Anfang August.

## BMW

# Ungeklärter Fall

Von ARNO WESTER

Am Norisring hatte BMW am Auto seines Piloten Tom Blomqvist ein fragwürdiges System installiert, das nach Ansicht der DMSB-Kommissare nicht legal ist. Auch in Zandvoort war die Konstruktion Gesprächsthema.



Blomqvist: Ausnahmsweise im Reserve-BMW-M4 am Start

Der Ablauf nach dem Wertungsausschluss von Blomqvist in Nürnberg liest sich wie ein Krimi, ist aber ein juristischer Vorgang. Auf Veranlassung von Rechtsanwalt Rainer Wicke, dem Vorsitzenden des DMSB-Berufungsgerichts, wurde ein Beweisbeschluss angeordnet und der versiegelte BMW M4 DTM Blomqvists zum Dekra Technology Center nach Klettwitz zum Lausitzring gebracht.

Dort sollte im Auftrag des DMSB-Berufungsgerichts festgestellt werden: Ist die Sichtweise von BMW oder die des DMSB korrekt? Weil Fristen eingehalten werden mussten, fand die Untersuchung erst am letzten Mittwoch (8.7.) statt. Das Dekra-Ergebnis soll Anfang dieser Woche vorliegen. Die Berufungsverhandlung des Falls folgt am 29.7. in Frankfurt.

Ein Antrag von BMW, dass Blomqvist-Auto nach der De-

kra-Untersuchung zum RBM-Teamsitz nach Mechelen (Belgien) bringen zu können, hat das DMSB-Berufungsgericht abgesegnet. Allerdings bleibt die umstrittene Konstruktion bis zu einer endgültigen Entscheidung des DMSB-Berufungsgerichts versiegelt.

Blomqvist durfte letztes Wochenende in Zandvoort mit einem älteren Ersatz-Chassis und einem neuen Motor an den Start gehen. Dafür wurde ein Triebwerk aus dem jedem Hersteller zur Verfügung stehenden Sonderkontingent genutzt. Gemäß dem «Sportlichen Reglement 2015», Artikel 28.6., ist dieser Motortausch nicht straffrei, da der Wechsel nicht unfallbedingt notwendig war. Als Folge davon bekam der bestplatzierte BMW-Fahrer beim Samstagrennen (Sieger Marco Wittmann)

keine Punkte für die Herstellerwertung. Deshalb belegt BMW in der Tabelle nach wie vor hinter Audi (297 Zähler) und Mercedes-Benz (249) den dritten Platz (237). Mit den Wittmann-Punkten hätten die Münchner Rang zwei (262) erobert.

## Ein angeblasener Diffusor?

Spekulationen, um welche Konstruktion es sich im Blomqvist-BMW handeln könnte, gab es auch in Zandvoort viele. Die plausibelste: ein System, das analog zu einem angeblasenen Diffusor hinten am Unterboden Abtrieb erzeugt. BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt kommentierte die Diskussionen so: «Es ist interessant, was alles in diesem Zusammenhang kolportiert wird. Diese Geschichten gehören aber eher in die Fabel- oder Märchenwelt!» ♦

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARNO WESTER

**António Félix da Costa 1:** Der Portugiese ist nach Audi-Pilot Mattias Ekström (2004 und 2008) erst der zweite Fahrer, der ein DTM-Rennen in Zandvoort von der Pole-Position aus gewonnen hat. Er beendete damit auch eine lange Durststrecke seines BMW Teams Schnitzer. Zuletzt hatte Bruno Spengler am 2. Juni 2013 auf dem Red Bull Ring in Spielberg für einen Sieg der Erfolgsmannschaft aus Freilassing gesorgt.

**António Félix da Costa 2:** Die Leser der BILD-Zeitung und von DTM.com hatten den richtigen Riecher. Bei einem Voting sprach sich jeder dritte der rund 2000 Teilnehmer dafür aus, im Schnitzer-BMW von da Costa Bordkameras zu installieren. Die übertragen jede seiner Bewegungen, und Mikrofone hielten jedes Wort des siegreichen BMW-Piloten fest. «Ich habe die besten Fans der Welt und möchte mich bei

allen bedanken, die für mich gestimmt haben», freute sich der Portugiese.

♦♦♦  
**BMW Sieben auf einen Streich:** Solch ein Triumph eines Herstellers hat es seit Beginn der DTM 1984 noch nicht gegeben. Bisher wurden «Sechsfach-Erfolge» von Mercedes-Benz in Hockenheim (2001) und Barcelona (2007) sowie von Audi in Valencia (2011) als Bestmarken notiert. Für BMW war der Fünffach-Erfolg von 1990 in Diepholz das bisherige Highlight-Resultat in der DTM.



Neu-Sieger Félix da Costa

## Slow Zones

# Die sichere Alternative

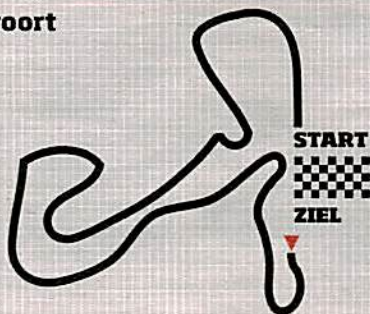
Neben dem Safety Car kamen in Zandvoort aus Sicherheitsgründen auch erstmals die schon seit Saisonbeginn getesteten «Slow Zones» zum Einsatz. Dazu wird die Rennstrecke in mehrere Abschnitte unterteilt, die jeweils in oder nach langsamen Kurven beginnen. Kommt beispielsweise ein Fahrzeug von der Strecke ab, werden die Piloten durch gelbe Flaggen, Warntafeln, Lichtsignale und auf dem Display im Cockpit darüber informiert: Mit dem Überqueren der auf dem Asphalt markierten gelben Slow-Zone-Linie besteht Überholverbot und gilt eine Höchstgeschwindigkeit 80 km/h.

Ist die Unfallstelle geräumt, werden die Rennfahrer durch grüne Flaggen und sämtliche anderen Signale darüber informiert, dass sie dort wieder ungehindert aufs Gas gehen dürfen. ♦ AW

DTM

## STRECKE

## Zandvoort



## Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

**Start:** Wittmann von Startplatz 2 vorbei an Pole-Sitter Farfus an die Spitze.

**1. Runde:** Nach einer Kollision mit Wickens kracht Di Resta nach Kurve 2 in die Streckenbegrenzung; Safety Car. Die Reihenfolge dahinter von P1 bis P10: Wittmann, Félix da Costa, Martin, Farfus, Paffett, Green, Spengler, Blomqvist, Glock und Rockenfeller.

**6. Runde:** Restart: Wittmann bleibt weiter vorne.

**18. Runde:** Félix da Costa greift Spitzenreiter Wittmann an. Der Titelverteidiger kann die Attacke abwehren. Green ist in Kurve 9 zu weit nach links außen geraten und steckt nach einem Dreher im Kiesbett.

**19. Runde:** Greens Unfallstelle wird zur Slow Zone erklärt. Diese erstmals angewendete neue Regel, die im passenden Fall den Safety-Car-Einsatz ersetzt, zwingt die Fahrer zu Maximal-Tempo 80.

**21. Runde:** Wittmann wehrt den nächsten Félix-da-Costa-Angriff ab.

**25. Runde (Ziel):** Sieg Wittmann vor Félix da Costa.

## Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

**Start:** Félix da Costa münzt seine Pole in die Führung um. Spengler kann P2 trotz stark durchdrehender Antriebsräder verteidigen.

**2. Runde:** Spitzenplätzler: Félix da Costa, Spengler, Farfus, Wittmann, Molina.

**12. Runde:** Glock und Green kommen als Erste zum Pflichtboxenstopp.

**13. Runde:** Spengler und Wittmann tauschen Pneu.

**14. Runde:** Nachdem auch Félix da Costa und Farfus neue Hankook-Einheitslicks geholt haben, lautet die Reihenfolge von P1 bis P10: Götz, Rockenfeller, Müller, Scheider (alle bis dahin noch ohne Stopp), Félix da Costa, Farfus, Spengler, Glock, Auer und Wittmann.

**18. Runde:** Tomczyk stoppt auf einem Nebenteil der Piste, weil sich nach einer Kollision seine Motorhaube immer stärker hebt und seine Sicht behindert.

**22. Runde:** Mortara und Juncadella geben nach ihrer Kollision auf. Juncadellas Rücken schmerzt.

**39. Runde (Ziel):** Félix da Costa holt seinen ersten DTM-Sieg. Zweiter: Farfus.

## Stand Fahrer

1. Green	81
2. Ekström	76
3. Wehrlein	76
4. Mortara	58
5. Wickens	57
6. Spengler	52
7. Wittmann	49
8. Félix da Costa	43
9. Vietoris	40
10. Paffett	37

## MSA-Rookie-Wertung\*\*

1. Götz	143
2. Auer	116
3. Blomqvist	94

\*\* inoffizielle Wertung

## Stand Hersteller

1. Audi	297
2. Mercedes-Benz	249
3. BMW	237



Punktlos: Tabellenführer Green

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

Zandvoort (NL): 11. Juli 2015; 7. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 25 Runden à 4,307 km; 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht <sup>1</sup>	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>2</sup>	P.
1. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-15 kg	RMG	25	42:30,240	-	1:33,756	2	25
2. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-15 kg	Schnitzer	25	+0,464	-	1:33,462	3	18
3. Maxime Martin (B)	BMW M4	-12,5 kg	RMG	25	+2,229	-	1:33,491	4	15
4. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-15 kg	RBM	25	+3,768	-	1:33,799	1	12
5. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-15 kg	MTEK	25	+4,514	-	1:33,875	9	10
6. Timo Glock (D)	BMW M4	-15 kg	MTEK	25	+6,054	-	1:33,881	7	8
7. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-15 kg	RBM	25	+7,273	-	1:33,851	8	6
8. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+10 kg	Phoenix	25	+7,837	-	1:33,910	13	4
9. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+5 kg	Rosberg	25	+8,677	-	1:34,045	16	2
10. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	25	+9,041	-	1:33,541	15	1
11. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	ART	25	+12,217	-	1:33,704	5	0
12. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	25	+12,906	-	1:33,839	17	0
13. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+10 kg	Abt	25	+15,738	-	1:33,866	19	0
14. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+5 kg	Phoenix	25	+17,847	-	1:34,116	21	0
15. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	Mücke	25	+20,492	-	1:34,200	24	0
16. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	Mücke	25	+24,636	-	1:33,858	23	0
17. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	ART	25	+25,656	-	1:34,788	20	0
18. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	0 kg	Abt	25	+30,023	-	1:34,027	11	0
Nicht klassiert:									
Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+10 kg	Rosberg	17	+8 Rdn.	Dreher	1:33,877	6	6
Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	15	+10 Rdn.	Kollision	1:34,326	18	0
Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+5 kg	Abt	13	+12 Rdn.	Kollision	1:34,338	10	0
Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+10 kg	Abt	6	+19 Rdn.	Kollision	1:56,589	12	0
Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-15 kg	Schnitzer	5	+20 Rdn.	Bremse	1:55,070	14	0
Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	HWA	0	+25 Rdn.	Kollision	ohne Zeit	22	0

<sup>1</sup> Performance-Gewicht (Basisgewicht: 1120 kg)<sup>2</sup> Startplatz

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet. Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.

Durchschnittstempo des Siegers: 151,997 km/h

Schnellste Runde: Félix da Costa, 9. Runde, in 1:33,462 min (= 165,898 km/h)

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

Zandvoort (NL): 12. Juli 2015; 8. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 39 Runden à 4,307 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken, am Schluss leichter Regen/leicht feucht

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht <sup>1</sup>	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>2</sup>	P.
1. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-15 kg	Schnitzer	39	1:02:07,601	-	1:33,872	1	25
2. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-15 kg	RBM	39	+0,473	-	1:33,694	3	18
3. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-15 kg	MTEK	39	+1,091	-	1:33,838	2	15
4. Timo Glock (D)	BMW M4	-15 kg	MTEK	39	+1,710	-	1:33,635	7	12
5. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-15 kg	RMG	39	+4,975	-	1:34,009	4	10
6. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	39	+10,954	-	1:33,857	6	8
7. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+10 kg	Abt	39	+11,275	-	1:33,947	16	6
8. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	39	+11,567	-	1:34,239	10	4
9. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	0 kg	Abt	39	+11,910	-	1:34,126	17	2
10. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	ART	39	+12,247	-	1:33,728	9	1
11. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+10 kg	Phoenix	39	+12,661	-	1:34,164	19	0
12. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+5 kg	Abt	39	+15,130	-	1:33,932	5	0
13. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+10 kg	Rosberg	39	+15,942	-	1:34,070	18	0
14. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	HWA	39	+16,456	-	1:34,090	23	0
15. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+5 kg	Phoenix	39	+16,853	-	1:34,027	22	0
16. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	Mücke	39	+18,319	-	1:34,144	14	0
17. Maxime Martin (B)	BMW M4	-12,5 kg	RMG	39	+29,708	-	1:34,414	11	0
18. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-15 kg	RBM	39	+32,670	-	1:34,238	21	0
19. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	39	+52,235	-	1:34,253	15	0
20. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	ART	39	+52,818	-	1:34,625	24	0
21. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+5 kg	Rosberg	31	+8 Rdn.	-	1:34,341	20	0
Nicht klassiert:									
Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+10 kg	Abt	21	+18 Rdn.	Kollision	1:34,129	12	0
Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	Mücke	21	+18 Rdn.	Kollision	1:34,004	8	0
Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-15 kg	Schnitzer	16	+23 Rdn.	Kollision	1:34,137	13	0

<sup>1</sup> Performance-Gewicht (Basisgewicht: 1120 kg)<sup>2</sup> Startplatz

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet. Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben. In Zandvoort durfte ein Reifensatz maximal 27 Runden am Stück benutzt werden.

Durchschnittstempo des Siegers: 162,223 km/h

Schnellste Runde: Glock, 15. Runde, in 1:33,635 min (= 165,592 km/h)

Nächste Rennen: 1./2. August 2015, Spielberg (A)

Internet: www.dtm.com

## Porsche Carrera Cup Zandvoort

## Eng – wer sonst?



Zeigte wieder allen sein Porsche-Heck: Dominator Philipp Eng

**In Zandvoort war kein Kraut gegen Philipp Eng gewachsen, der 25-jährige Österreicher dominierte beide Rennen.**

Schon im Qualifying eroberte der amtierende Champion des Carrera Cup beide Pole-Positionen, gewann beide Rennen und holte sich auch beide Male die schnellste Rennrunde. Gibt

es einen Grund für den aktuellen Lauf des Wahl-Stuttgarters, der eine Woche vor Zandvoort auch im Supercup siegte?

«Wir arbeiten ständig an uns und versuchen, uns von Rennen zu Rennen zu verbessern. Ich habe zum Beispiel mein Mentaltraining umgestellt und gehe mit bestimmten Situationen nun besser um», verrät die Project-1-Speerspitze, die jedes

Detail des Rennfahrer-Daseins als wichtig betrachtet.

## Über 40 Punkte Vorsprung

Auch wenn er in Zandvoort nur Zweiter und Dritter wurde, wollte der unterlegene Alex Riberas an der Nordseeküste nicht den Kopf in den Sand stecken. «Philipp ist sicher nicht unschlagbar. Der Schlüssel ist das Qualifying, und da sind er und sein Team Project 1 im Moment einfach sehr stark», so der 21-jährige Spanier aus dem Lechner-Team, der seine bisher beste Saison erlebt.

Zusammen mit seinem Teamkollegen Michael Ammermüller, der die Ränge 2 und 4 belegte, zog er in der Teamwertung an Project 1 vorbei an die Spitze. In der Fahrerwertung hat Riberas als Zweiter einen Rückstand von 42 Zählern auf Tabellenführer und Zandvoort-Doppelsieger Eng. ♦ AL

## TCR Int. Series Spielberg

## Golf: Erster Einsatz und schon gewonnen

Schon bei seinem ersten Testeinsatz im Ernstfall zeigte der brandneue TCR-Golf sein Potenzial: In den Händen von Mikhail Grachev und Entwicklungsfahrer Pol Rosell, welcher Franz Engstler ersetzte, war man schon in den freien Trainings vorne dabei.

Im zweiten Durchgang am Red Bull Ring nutzte Rosell, der amtierende Meister im Seat Leon Eurocup, die Pole-Position

im Reversed Grid, wehrte alle Angriffe ab und sicherte dem Golf den ersten Sieg.

Im ersten Rennen schien Gianni Morbidelli (Honda) der Sieger zu sein, er bekam jedoch wegen diverser Rempelen eine 30-Sekunden-Strafe aufgebremst. So ging der Sieg an Stefano Comini (Seat), der nach P9 in Heat 2 aber seine Gesamtführung an Markkollege Pepe Oriola abgeben musste. ♦ MBR



Erstes Rennwochenende, erster Sieg: Volkswagens TCR-Golf

## Berg-DM

## Rollinger vor Lang

Mit großem Engagement unterstützte Timo Bernhard, der nach seinem Gesamtsieg im Vorjahr diesmal das Renntaxi pilotierte, sein finanziell angeschlagenes Heimatrennen im Saarland. Das Wetter und über 4000 Zuschauer taten ein Übriges. Ein ansehnliches Starterfeld (156 Autos) sorgte für Spannung bei Touren- und Rennwagen.

Jörg Weidinger im Ex-STW-BMW triumphierte dabei über die versammelte Porsche-Elite mit Herbert Stolz und dem französischen Meister Nicolas Werber. Björn Wiebe im Renault Laguna schob sich zudem in die Porsche-Riege. Berg-Cup Top-Pilot Peter Naumann verunfallte mit seinem VW Polo G40 schwer und musste in die nahe Uni-Klinik gebracht werden.

Um den Gesamtsieg balgten sich Uwe Lang im Uralt-Osella-BMW und der Luxemburger Meister Tommy Rollinger (Osella Zytek V8). Am Ende triumphierte Rollinger. ♦ TBU



Homburg-Sieger: Rollinger

## KOMPAKT

»» **Berg-SM** Bei der 25. Ausgabe des Bergrennens Massongex-Vérossaz triumphierte Eric Berguerand bei seinem Walliser Heimrennen (F3000-Lola) vor Joel Volluz (Osella) und Christian Balmer (Tatuus). Bruno Ianniello (Lancia Delta S4) fuhr die schnellste Tourenwagen-Zeit.

»» **V8 Supercars** Ford-Pilot Mark Winterbottom hat in Townsville beide Rennen für sich entscheiden können. Damit setzt er sich an der Tabellenspitze weiter ab.

»» **STCC** Prinz Carl Philip Bernadotte (Volvo) hat im zweiten Lauf von Falkenberg seinen ersten STCC-Sieg geholt. Im ersten Durchgang siegte Fredrik Larsson (BMW).

»» **RCN/GLP** Nach einem Rennabbruch sind die V3-Sieger Jürgen Schulten/«Kiko» (Opel Astra) neue RCN-Tabellenführer. In der Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP) siegten erneut die Leader Stefan Kunze/Christian Vidal (BMW).

»» **GT-Sport** Auf der FIA-Welt ratsitzung wurde vergangene Woche die Austragung eines GT World Cup für GT3-Autos abgesegnet. Er findet in diesem Jahr vom 19. bis 22. November in Macau statt. ♦ MG/MBR

## NASCAR Daytona/Kentucky

## Näher am Chase

**Dale Earnhardt Jr. gewann in einem Mega-Finish das zweite Daytona-Rennen des Jahres. Kyle Busch siegte in Kentucky und ist jetzt noch näher am Chase.**

Earnhardt avanciert dabei mehr und mehr zum Spezialisten für Restrictor-Plate-Races: Nach P3 beim Auftakt in Daytona und einem Sieg in Talladega jubelte

der Daytona-500-Sieger des Vorjahres am späten Sonntagabend (nach Redaktionsschluss von MSA29) erneut in Florida.

Das Rennen eine Woche später auf dem Kentucky Speedway in Sparta markierte das erste mit dem neuen Aerodynamik-Paket, das mehr Überholmanöver ermöglichen soll. Und scheinbar profitierten vor allem die Toyota-Piloten von dieser Änderung: Alle vier Gibbs-Fahrer landeten unter den Top 5.

Einzig Joey Logano störte die teaminterne Party an der Spitze, konnte dabei den dominanten Kyle Busch auch am meisten unter Druck setzen. Ein vermässelter Boxenstopp verwehrte ihm aber letztlich die Siegchance – und damit kommt Busch seinem Chase-Einzug immer näher. ♦ MBR/WM



Earnhardt Jr.

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Daytona/Florida (USA): 161 Rdn. à 4,023 km; 42 Fahrer gestartet; Wetter: bewölkt  
1. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 2. Jimmie Johnson (Chevrolet); 3. Denny Hamlin (Toyota); 4. Kevin Harvick (Chevrolet); 5. Kurt Busch (Chevrolet); 6. Jeff Gordon (Chevrolet); 7. Austin Dillon (Chevrolet); 8. Ryan Newman (Chevrolet); 9. Trevor Bayne (Ford); 10. Clint Bowyer (Toyota); 11. Casey Mears (Chevrolet); 12. David Ragan (Toyota); 13. Landon Cassill (Chevrolet); 14. Tony Stewart (Chevrolet); 15. Jamie McMurray (Chevrolet); 16. Paul Menard (Chevrolet); 17. Kyle Busch (Toyota); 18. Justin Allgaier (Chevrolet); 19. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 20. Greg Biffle (Ford); 21. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 22. Joey Logano (Ford); 23. Matt Kenseth (Toyota); 24. Alex Bowman (Chevrolet); 25. Cole Whitt (Ford); 26. Matt DiBenedetto (Toyota); 27. Brett Moffitt (Ford); 28. Brendan Gaughan (Chevrolet); 29. Brad Keselowski (Ford); 30. Sam Hornish Jr. (Ford); 31. Josh Wise (Ford); 32. Kasey Kahne (Chevrolet); 33. J. J. Yeley (Toyota)  
Stand nach 17 von 36 Rennen: 1. Harvick 656 Punkte; 2. Earnhardt Jr. 593; 3. Johnson 589; 4. Logano 581; 5. Truex Jr. 569; 6. McMurray 526; 7. Keselowski 520; 8. Kurt Busch 508; 9. Kenseth 501; 10. Gordon 500; 11. Kahne 496; 12. Hamlin 480; 13. Menard 480

Internet: www.nascar.com

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Sparta/Kentucky (USA): 267 Rdn. à 2,414 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken  
1. Kyle Busch (Toyota); 2. Joey Logano (Ford); 3. Denny Hamlin (Toyota); 4. Carl Edwards (Toyota); 5. Matt Kenseth (Toyota); 6. Brad Keselowski (Ford); 7. Jeff Gordon (Chevrolet); 8. Kevin Harvick (Chevrolet); 9. Jimmie Johnson (Chevrolet); 10. Kurt Busch (Chevrolet); 11. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 12. Aric Almirola (Ford); 13. Trevor Bayne (Ford); 14. Jamie McMurray (Chevrolet); 15. Paul Menard (Chevrolet); 16. Greg Biffle (Ford); 17. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 18. David Ragan (Toyota); 19. Clint Bowyer (Toyota); 20. Ryan Newman (Chevrolet); 21. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 22. Sam Hornish Jr. (Ford); 23. Casey Mears (Chevrolet); 24. Justin Allgaier (Chevrolet); 25. Austin Dillon (Chevrolet); 26. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 27. Kasey Kahne (Chevrolet); 28. Landon Cassill (Chevrolet); 29. David Gilliland (Ford); 30. Michael Annett (Chevrolet); 31. Alex Bowman (Chevrolet); 32. Brett Moffitt (Ford); 33. Tony Stewart (Chevrolet)  
Stand nach 18 von 36 Rennen: 1. Harvick 692 Punkte; 2. Johnson 624; 3. Logano 624; 4. Earnhardt Jr. 616; 5. Truex Jr. 596; 6. Keselowski 559; 7. McMurray 556; 8. Kurt Busch 542; 9. Kenseth 540; 10. Gordon 537; 11. Hamlin 522; 12. Kahne 513; 13. Menard 509  
Nächstes Rennen: 26. Juli, Loudon/New Hampshire (USA)  
Internet: www.nascar.com

## Rallye-WM

# Toyota baut um

von REINER KUHN

**Strategiewechsel bei Toyota. Eineinhalb Jahre vor dem WM-Einstieg soll Ex-Champion Tommi Mäkinen nicht nur ein konkurrenzfähiges World Rally Car entwickeln, sondern auch ein neues Team etablieren. Ein Risiko?**

Es war eine Bombe mit Zeitzünden. Schon vor Tagen sickerte durch, dass Mäkinen (51) bei der Rückkehr von Toyota in die Rallye-WM eine tragende Rolle spielen soll (MSa 29/15). Nun ernannte Toyota-Präsident Akio Toyoda den viermaligen Rallye-Weltmeister zum Teamchef der künftig als «Toyota GAZOO Racing» antretenden Werkstruppe. In Köln sorgte das Statement aus der japanischen Konzernzentrale für ein mittelschweres Erdbeben. Verständlich, soll die Toyota Motorsport GmbH (TMG) nach dem Willen des Konzernchefs in Sachen WM-Rückkehr maximal eine Nebenrolle spielen. «Ab sofort obliegt die Projektverantwortung von der Fahrzeugentwicklung bis



Noch in Köln: Der alte Toyota Corolla (l.) und der neue Yaris WRC

zum Rallyeteam Mäkinen. TMG bleibt für die Motorenentwicklung zuständig und wird Toyota GAZOO Racing da unterstützen, wo es nötig ist», teilte ein Toyota-Sprecher auf MSa-Anfrage mit. «Ansonsten ist noch nichts entschieden.»

## Straffes Programm

Dennoch muss Mäkinen nun Leute rekrutieren, eine Infrastruktur schaffen und einen Yaris WRC nach 2017er Reglement auf Kiel legen, bevor man in knapp 550 Tagen bei der Rallye Monte Carlo 2017 erstmals auf die Werkskonkurrenz trifft.

Auf Unterstützung der Toyota Motorsport GmbH wird er nur bedingt hoffen können. Die Kommunikation zwischen Köln und Finnland ist nach Mäkinens Ernennung gestört, wie sich auch bei aktuellen Tests in dessen Heimat zeigte: Mäkinen war unerwünscht, TMG-Technikchef Pascal Vasselon und er trafen sich abseits zum Dialog.

Noch problematischer: Niemand weiß, was der Strategiewechsel Toyota kostet, und wie er finanziert werden soll. Diese Fragen wird der Toyota-Konzernvorstand an seinen Präsidenten richten. ♦

## Rallye-WM

# Mehr Spektakel

**Stärker, breiter, leichter. Auf seiner Sitzung in Mexiko hat der FIA-Weltrat das ab 2017 gültige WRC-Reglement verabschiedet. Damit World Rally Cars noch spektakulärer daherkommen, erhalten die Hersteller deutlich mehr Freiheiten.**

Darüber, dass sich die nächste WRC-Generation von der aktuellen deutlich abheben sollte, waren sich alle Beteiligten einig. Eineinhalb Jahre vor der Einführung zur Saison 2017 hat der FIA-Weltrat das künftig gültige Technische Reglement verabschiedet. Fans, Fahrer und Hersteller sind begeistert.

Mittels einem von 33 auf 36 Millimeter vergrößerten Luftmengenbegrenzer und einem Ladedruck von maximal 2,5 bar sollen die aktuell knapp 320 PS leistenden, direkt einspritzenden 1,6-l-Turbomotoren gut 60 PS mehr leisten. Auch das Drehmoment soll signifikant steigen. Gleichzeitig werden die Autos im Vergleich zu ihren aktuellen Vorgängern um 25 Kilo auf 1175 Kilo abspecken und für eine noch bessere Traktion wieder mit einem elektronisch geregelten Mitteldifferenzial daherkommen. Damit sich die Leistungsspritze auch optisch bemerkbar macht, lockert die FIA auch die technischen

Bestimmungen bei Chassis und Antrieb – «mit dem Ziel, den Autos ein weitaus dynamischeres und eigenständigeres Erscheinungsbild zu geben, das den Charakter und die Vielfalt betont», so der FIA-Wortlaut.

## Optisch deutlich anders

Um sich auch optisch deutlicher von den anderen Rallye-Kategorien abzusetzen, legen die WRCs in der Breite um 55 Millimeter (27,5 mm je Seite) auf 1875 Millimeter zu und weisen vorn wie hinten größere Überhänge auf. Die Mindestlänge beträgt 3,9 Meter. Die Aerodynamiker dürfen sich darüber hinaus an Front und Heck stärker austoben. Zusätzliche Öffnungen an Kotflügeln, mehr Freiheiten bei der Gestaltung der vorderen und hinteren Schürzen sowie ein größerer und sichtbarer Heckflügel unterstreichen den spektakuläreren Auftritt.

Die amtierenden Weltmeister aus Wolfsburg sollen erneut vorne sein: Spätestens im Herbst will Volkswagen den ersten Testträger auf die Pisten schicken. ♦ RK



Zukunftsvision der FIA: Skizze eines World Rally Cars ab 2017

## NACHGEHAKT BEI Tommi Mäkinen

(51/FIN) Der viermalige Rallye-Weltmeister über seine neue Rolle und Aufgaben bei Toyotas WM-Rückkehr.



Von REINER KUHN

**? Wie wird man Teamchef beim Toyota-Werksteam? Es war der persönliche Wunsch von Toyota-Präsident Akio Toyoda. Wir kennen uns gut und haben uns öfter über dieses für ihn wichtige Projekt ausgetauscht. Ich wollte aber keine Beraterrolle, sondern Verantwortung übernehmen.**

**? Dann wäre es am einfachsten, Sie kämen zu TMG nach Köln? In Köln werden viele unterschiedliche Projekte für den Spitzen- und Breitensport, aber auch den Serienbau abgewickelt. Ich bin überzeugt, dass so eine große Herausforderung wie ein Rallye-WM-Programm aber nicht nebenbei zu schaffen ist, sondern volle Konzentration verlangt. Deshalb werden wir in Finnland anfangen.**

**? Reichen die Hallen von Tommi Mäkinen Racing als Basis für ein Toyota-Werksteam? Aktuell auf alle Fälle. Um keine Zeit zu verlieren, will ich hier in Puuppola die**

ersten Testautos aufbauen und mit intensiven Testfahrten beginnen. Ob das Team später hierbleibt, ist offen. Aber ich kann mir Finnland als Basis gut vorstellen. Wir haben genügend WM-Läufe im Norden Europas, Polen ist nahe, die Verbindung nach Asien ist auch gut. Wichtiger als die Standortfrage ist derzeit, dass wir schnell vorwärtskommen. Bis Anfang 2016 sollten wir vier 2017er-Testautos aufbauen. Dann könnten wir mit zwei wertvolle Testkilometer sammeln. Wichtig ist auch, die richtigen Leute zu verpflichten.

**? Können Sie schon Namen nennen? Klar ist, dass Mikko Hirvonen Teil unseres WM-Teams sein wird. Es gibt nur wenige Fahrer, die so viel WRC-Erfahrung haben wie er. Zudem müssen wir uns jetzt nach Topfahrern für 2017 umsehen und rasch die Schlüsselpositionen im Team besetzen. Ich denke, bei der Rallye Finnland Ende des Monats gibt es Neugigkeiten, und ich kann erste Namen nennen.**

## NACHRICHTEN

### Neuer Asphaltreifen von Michelin

**Rallye-WM** Die ersten Werkspiloten haben ihn schon getestet. Zur Rallye Deutschland (20.-23.8.) bringt Top-Ausrüster Michelin einen neuen Asphaltreifen. Dank einer stärkeren Flanke soll der Pneu nicht nur weniger walken als die aktuelle Variante, sondern auch länger und konstanter bestmöglichen Grip bieten. Zur Auswahl stehen eine harte und weiche Mischung. In Absprache mit dem Automobilweltverband FIA wird es keine sogenannten «Emergency»-Reifen für Starkregen mehr geben.

### Muller startet beim Heimspiel

**Rallycross-WM** Nach seinem WTCC-Teamkollegen Sébastien Loeb (2013) wird auch der viermalige Tourenwagen-Weltmeister Ivan Muller aus dem Elsass einen Gaststart bei der Rallycross-WM-Runde im französischen Loheac (4.-6.9.) antreten. Muller tritt in einem von Albatec Racing präparierten Peugeot 208 RX Supercar an.

### Wittkowski besiegte «verwirrte» Gegner

**Rallycross-DM/DRX** Bevor die Deutsche Rallycross-Meisterschaft DRX in die Sommerpause ging, ging es im hessischen Schlüchtern nochmals zur Sache. In der Wertung DRX International führte Bernd Schomaker mit seinem Supercar (Skoda), und bei der DRX National hatte sein Teamkollege Marco Wittkowski (VW) die Nase vorn. Beide standen zunächst nicht auf der Nennungsliste für den Lauf in Schlüchtern, deshalb hofften die Verfolger im Vorfeld der Veranstaltung, dass sie ihnen die Tabellenführungen abnehmen konnten. Doch es kam anders: Schomaker und Wittkowski traten an – und wie, vor allem im Fall von Wittkowski. Der feierte in seiner nationalen Klasse einen Sieg, und Schomaker hätte es seinem Teamkollegen fast gleichgetan. Aber ein Plattfuß bremste Schomaker ein, weshalb er von Verfolgern überholt wurde, als er den Weg durch die Joker-Lap nahm. Am Ende blieb immerhin Platz 4 für Schomaker. ♦ RK/SK

MotoGP

# KTM: Werkseinsatz

Von IMRE PAULOVITS

**Eigentlich wollte KTM sich für ihren MotoGP-Einstieg mit einem bestehenden Team verbünden. Doch die Österreicher haben sich mittlerweile für einen waschechten Werkseinsatz entschieden.**

Vor zwei Wochen hatte Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta bekannt gegeben, dass sie KTM ab 2017 einen Platz als Werksteam zur Verfügung stellen. Am Sachsenring ließ Rennleiter Pit Beirer die Katze aus dem Sack: «Bei der bisherigen Entwicklung des Projekts haben wir verschiedene Optionen geprüft und entschieden, dass wir uns mit keinem bestehenden Team zusammenschließen, sondern selber einstellen.»

## Konsequent Schritt für Schritt

Beirer ist sich der Mehraufgaben bewusst, erklärt aber auch, dass dies ein logischer Schritt war: «Wir müssen eine Testmannschaft zusammenstellen, dazu suchen wir kompetente Leute. Dann versuchst du einen Crewchief zu finden, stellst Spezialisten an und stellst dann fest: Da formiert sich eine geniale Truppe. Wenn dann die Kernmannschaft steht, ist es kein sonderlicher Motivationsfaktor, denen zu sagen, dass sie 2016 perfekt testen werden, dann aber anderen die Rennerei überlassen müssen. Deshalb habe ich



KTM: Die MotoGP wird mit einem eigenen Werksteam bestritten, die Suche nach Personal läuft

im Haus auch sehr stark dafür gekämpft, dass wir als Werksteam fahren können.»

Nachdem diese Entscheidung gefallen ist, wurde der Sachsenring ein reger Verhandlungsplatz. Nicht nur für Beirer, sondern auch für seinen Berater Mike Leitner, der bis letztes Jahr Crewchief von Dani Pedrosa im Honda-Werksteam war. Die beiden haben über das Wochenende mit den verschiedensten Leuten gesprochen, und dabei ging es klar darum, die besten Spezialisten für das KTM-Projekt zu rekrutieren. «Wir formieren momentan das Testteam und werden auf den Weg bis 2017 sicher noch einiges dazuler-

nen», weiß Beirer. «Aber es war schon eine Mega-Grundsatzentscheidung, es auf eigene Faust mit den eigenen Leuten durchzuführen.»

Nun hat sich die Aufgabenstellung für den KTM-Rennchef damit auch gewandelt. «Bis jetzt mussten wir Leute finden, die so ein Motorrad vom Zeichenbrett aus bauen können. Die findet man nicht auf der Rennstrecke sondern in dunklen Räumen. Jetzt sind wir aber dort, dass wir Leute brauchen, die das Bindeglied zwischen Fahrer und Hersteller sind. Bei denen wiederum bist du wieder im Fahrerlager. Dies ist aber eigentlich die einfachere Aufgabe, denn diese

Leute kennen wir aus jahrelangen Connections.»

Dass dabei der langjährige Partner Aki Ajo auch eine Rolle spielen könnte, verheimlicht Beirer nicht. «Er hat auf eigene Faust sein Moto2-Team aufgebaut, das später auch ein Bindeglied für uns werden könnte. Und er ist mittlerweile ein festes Mitglied der KTM-Familie.»

Mit Ajo hätte Beirer auch gerne Moto2-WM-Leader Johann Zarco. «Da wird uns aber wohl knapp die Zeit ausgehen. Johann fährt derzeit sehr stark und ist deshalb sehr gefragt. Ob er wartet, bis wir 2017 in die Gänge kommen und dann schnell werden, das muss man abwarten.» ♦

Marc Coma

## Ära Coma beendet

Überraschend verkündete Rallye-Legende Marc Coma vergangene Woche seinen sofortigen Rücktritt vom Sport. Der 38-jährige Spanier konnte mit KTM in 13 Jahren eine beispiellose Erfolgsserie im Enduro- und Offroad-Rallyesport hinlegen. Nach dem Gewinn der Enduro-EM und der ISDE 1998 fuhr er zu sechs Rallye-Raid-Weltmeistertiteln und holte fünfmal für Mattighofen den Sieg bei der «Dakar».

Comas Erfolgsbilanz konnte kaum größer sein. Aus zwölf Dakarstarts holte er 2006, 2009, 2011, 2014 und dieses Jahr das maximale Resultat heraus. Coma zu seiner Entscheidung: «Ich trete zurück, weil ich denke, dass es der richtige Moment ist. Nach zwölf Dakar-Teilnahmen muss ich ehrlich zu mir und meinen Unterstützern sein. Es ist jetzt richtig, aufzuhören. Meine sportliche Karriere auf dem Motorrad ist nun vorbei.»

Damit ließ er zwar einen Umstieg in die Automobilsparte offen, doch Coma hat bereits einen neuen Job: Er nahm das Angebot von Dakar-Chef Etienne Lavigne an, ab sofort als Sportdirektor der Dakar-Rallye für Organisator Amaury Sport zu arbeiten. KTM-Rallye-Manager Alex Doring benannte nach Veröffentlichung von Comas Rücktritt das verjüngte Werksteam: Es besteht aus Jordi Viladoms/E, Toby Price/AUS, Sam Sunderland/GB und Matthias Walkner/A. ♦ TS



Marc Coma

## Bonneville Speedtrials

# Triumph will Weltrekord zurück

**Von 1955 bis 1970 hielten Stromlinien-Geschosse mit Triumph-Motoren den absoluten Geschwindigkeitsrekord für Motorräder. Jetzt will die britische Marke an diese Tradition anknüpfen und schickt den TT-Helden Guy Martin auf Weltrekordjagd.**

In England scheint eine neue Ära des Rekordfiebers ausgebrochen zu sein. Nicht nur Richard Noble, der absolute Rekordhalter für Landfahrzeuge, plant einen neuen Rekord, auch bei den Zweirädern laufen meh-

re Projekte, bei denen die Briten ihre lange Tradition wieder aufleben lassen wollen. Das Universitätsprojekt S2 Express, eine Gasturbinen-Zigarre, die James Toseland fahren soll, schreitet stetig voran, doch noch schneller war Triumph, deren Werksprojekt bereits fertig ist und mit dem der charismatische TT-Held Guy Martin bereits bei den Speed Trials vom 24. bis 27. August dieses Jahres antreten soll.

Das 7,80 Meter lange, hochmoderne Stromlinienfahrzeug hat ein Monocoque aus Kevlar-Kohlefaser und wird von zwei

auf 1500 ccm reduzierten, jedoch turbogeladenen Dreizylinder-Motoren aus der Rocket III angetrieben. Sie leisten zusammen 1000 PS und sollen die Bestmarke von 605,697 km/h

über die fliegende Meile, die Rocky Robinson 2010 aufgestellt hat, brechen.

Das Rekordfahrzeug der neuen Generation hat auch traditionelle Zulieferer für Weltre-

kord-Jagden, unter ihnen den amerikanischen Reifenhersteller Goodyear. Vor der Rekordwoche Ende August soll Martin bereits Mitte Juli Testläufe in Bonneville absolvieren. ♦ IP



Fahrzeug S2 Express: 1000 PS stark, über 600 km/h schnell



Fahrer: Guy Martin

Der Herrscher des Sachsenrings: Marc Márquez war an diesem Wochenende unantastbar und feierte seinen sechsten Sieg in Folge in Deutschland



Grand Prix von Deutschland - MotoGP

# Wieder vorn!

Von IMRE PAULOVITS

**Weltmeister Marc Márquez musste in der ersten Saisonhälfte durch die Hölle gehen. Doch auf dem Sachsenring kehrte er zu seiner alten Form zurück und war unantastbar.**

Da stand er nun auf dem Podest und strahlte wieder über das ganze Gesicht. Doch Marc Márquez war nicht mehr der jugendliche Schelm. Wenn er auch vor Freude bis über beide Ohren grinste, so war es doch das Gesicht eines reiferen Mannes. Die letzten Monate haben ihre Spuren bei Marc Márquez hinterlassen und ihn erkennen lassen, dass es auch bei ihm und dem weltgrößten Motorradhersteller nicht immer nur gut laufen kann. Und vor allem, dass sein Glück nicht unendlich währt. Aber dieser unglaublich besessene Erfolgsmensch, der schon fast selbstzerstörerisch alles daransetzte, auch in der aussichtslosesten Lage noch zu kämpfen, Probleme zu überfahren und zu versuchen, die Fehler der anderen selbst zu korri-

gieren, hat auch mit der Rückkehr zum Sieg die ganze Last von seinen Schultern fallen lassen – und mit ihm sein Team. Sicher hat Marc Márquez sich bislang diebisch über jeden einzelnen Sieg gefreut. Aber so tief von innen, wie es diesmal kam, war es noch nie. Und das war auch in seiner Mannschaft zu spüren, nachdem ihr amtierender Weltmeister nach einer unendlich langsamen und eine gefühlte Ewigkeit dauernden Auslaufrunde in den Parc fermé kam und wie gewohnt seinen Helfern in die Arme sprang. Doch wie er es tat und wie sie ihn dann feierten, da waren plötzlich alle Emotionen frei, die sich in dieser schweren Zeit angesammelt hatten.

## Jeder seinen eigenen Weg

Der Sachsenring ist nun mal etwas ganz Außergewöhnliches. Nicht nur, weil es der kürzeste Kurs im GP-Kalender ist, auch sein Layout mit extrem vielen aneinandergereihten Linkskurven und einer abfallenden Rechtskurve dahinter sowie einer Abfolge von schnellen und langsamen Kurven hintereinan-

der, die Reifen- und die Fahrwerkstechniker gleichermaßen vor nicht leicht zu lösende Aufgaben stellt.

Weil auch noch das Wetter vom Erzgebirge her so manche Kapriole schlagen kann, ging Bridgestone diesmal auf Nummer sicher und brachte gleich vier verschiedene Vorderreifen mit: den weichen 32er, den mittleren 33er, den harten 38er und den asymmetrischen 36er, der aber von den Mischungen her zwischen dem weichen 32er und dem 33er liegt. Auf der rechten Seite entspricht er dem 32er und links dem 33er. Doch bei all den Zahlenspielen: Zumindest drei der vier Varianten kamen bei dem sonnigen Wetter des Renntages infrage, es ging dabei einfach darum, für welche Strategie man sich entschied. Der asymmetrische Reifen, der für den Sachsenring auf Wunsch der Fahrer und des Sicherheitsbeauftragten Loris Capirossi hin entwickelt wurde, um den vielen Stürzen, die es vor einigen Jahren in Turn 12 hatte, wo mit der

abgekühlten rechten Flanke eine schnelle, abfallende Kurve zu bewältigen ist, zeichnet sich vor allem durch seinen guten Seitengrip auf beiden Seiten aus. Doch er ist beim Bremsen nicht ganz so stabil und transparent.

Für die Yamaha M1, die von ihrer Fahrwerksstrategie her mehr auf Kurvenspeed setzt, schien dieser Reifen ideal, nicht umsonst entschieden sich beide Werkspiloten von Beginn an für ihn.

Die Honda, die mit weniger Kurvenspeed, aber spätem Bremsen am effizientesten zu fahren ist, verführte ihre Techniker dazu, den asymmetrischen Reifen liefern zu lassen. Es ging zwischen dem mittleren 33er und dem harten 38er. Und im letzten Moment entschieden sich beide Werksfahrer für die härtere Variante. «Der mittlere fühlte sich klar besser an», gestand Márquez. «Ich war mir aber auch sicher, dass ich die ersten 15 Runden damit schneller bin. Aber das Rennen geht nun einmal über 30 Runden, und ich habe es in

diesem Jahr gelernt, dass es sehr auf die letzten Runden ankommt. Wenn man dort besser gerüstet ist, sind die Chancen für den Sieg viel höher.»

## Márquez überlegen

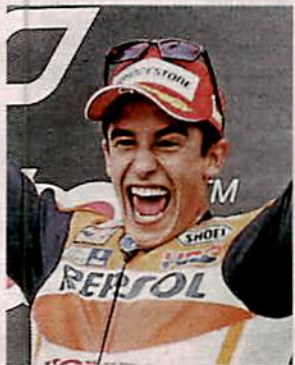
Der Weltmeister war sehr vorsichtig. Die Zeiten, wo er locker die Siege einfuhr und rein aus Spaß Dinge probierte und Risiken einging, sind vorerst vorbei. Obwohl der 22-jährige Honda-Werkspilot vom ersten Training an dominierte, wollte er nichts dem Zufall überlassen. Weil schon sehr früh klar war, dass seine Pace auf dem Sachsenring – der ihm neben Austin ganz besonders liegt, Márquez hat die letzten fünf Jahre hier von der Pole-Position aus immer gewonnen: 2010 bei den 125ern, 2011 und 2012 in der Moto2 und 2013 und 2014 in der MotoGP – um etwa drei Zehntelsekunden pro Runde schneller ist als die aller seiner Konkurrenten, hätte eigentlich nie jemand gegen den Spanier gewettet. Doch weil er in der letzten Zeit auch nach einem problemlosen Training beim Rennen auf Hürden stieß, war er diesmal besonders



D. Pedrosa



Des Wahnsinns fette Meute: Lorenzo nach dem Start vor Pedrosa, Márquez, Iannone und Rossi



Márquez: Emotionen entladen



Das Duell: Pedrosa (#26) ließ Rossi diesmal keine Chance



Bruderkampf: Alex Espargaró (#41) besiegte seinen Teamkollegen Maverick Viñales um Radlänge

vorsichtig. Er rechnete einfach mit dem Schlimmsten: Dass Jorge Lorenzo wieder vom Start weg davonschmurt. Oder dass Valentino Rossi zum Schluss hin so stark wird, dass er ihn bei einem Zweikampf wieder in einen Fehler treibt. Und genauso bereitete Márquez auch seine Rennstrategie vor: mit allem rechnen, für alles richtig gerüstet sein. Doch dann lief alles problemlos, der Weltmeister kontrollierte das Rennen von vorn, wenn diesmal auch nicht so ungestüm und spektakulär, wie wir es von ihm im Vorjahr gewohnt waren. Aber er musste auch zugeben: «Der Sachsenring mit seinen vielen Linkskurven und dem welligen Belag ist für mich ganz wie Dirt Track. Ich liebe es einfach.» So hat der amtierende Weltmeister auf dem Sachsenring nun auch den Rekord seines Teamkollegen Dani Pedrosa eingestellt, und auch er hat nun sechs Siege – nur dass Pedrosa dafür länger gebraucht hat, während Márquez sie in den letzten sechs Jahren ohne Unterbrechung eingefahren

hat. Er nahm auch den Ring für die schnellste Rennrunde des Wochenendes entgegen, auch bereits den dritten in Folge.

### Der große Dreikampf

Doch so klar die Pace von Márquez von Beginn an überlegen war, so knapp ging es hinter ihm zu. Sowohl Dani Pedrosa, der langsam wieder in Form kommt, als auch Jorge Lorenzo, der sich neben die Honda in die erste Startreihe stellen konnte, und Valentino Rossi, der wieder in seine Qualifikationschwäche verfiel und nur vom Ende der zweiten Startreihe starten konnte, waren sich vor dem Rennen einig:

«Marc hat eine Pace, die ist aus einer anderen Welt. Wir drei sind aber etwa gleich schnell.»

Diese Prognose sollte sich auch bewahrheiten, doch der erwartete große Dreikampf um Platz zwei fand dann doch nicht statt. Valentino Rossi hatte sich zwar schnell bis auf Platz 2 vorgekämpft, doch dann wurde er wieder von Dani Pedrosa überholt. Und Jorge Lorenzo fiel

nach einem kurzen Strohofer in den ersten zwei Runden an der Spitze zunächst auf den vierten Platz – und von dort dann immer weiter zurück.

«Nach Assen hatten wir hier wieder einen Hinterreifen mit der hitzebeständigen Karkasse und ohne die weiche Schultermischung», entschuldigte sich der Mallorquiner. «Mit dem kann ich einfach nicht so schnell fahren, ich habe mit ihm keinen Grip. Als die Reifen noch neu waren, da konnte ich eine schnelle Pace fahren, aber schon als sie ein bisschen abnutzten, hatte ich keine Chance. Ich hatte hinten keinen Seitengrip und keine Traktion mehr, der Hinterreifen hat den vorderen beim Hineinbremsen nicht mehr unterstützt. Unter diesen Umständen war einfach nicht mehr drin. Jetzt kann ich nur hoffen, dass nun Strecken kommen, auf denen wir nicht diesen Reifen haben.»

Valentino Rossi hingegen ließ auch dann nicht locker, als Dani Pedrosa an ihm vorbeifuhr, und biss sich wie ein Terrier fest. «Ich wollte mich einfach bei ihm einhängen und ihn nicht

## NACHGEHAKT BEI Marc Márquez

(20/E) Der Weltmeister über seinen ungefährdeten Sieg am Sachsenring und was er jetzt noch braucht



Von IMRE PAULOVITS

**?** Nach vielen Rückschlägen hast Du hier am Sachsenring zum fünften Mal in Folge gewonnen. Ja, ich bin auch sehr glücklich über diesen Sieg. Ich war an diesem Wochenende wirklich schnell, und ich konnte das nun auch ins Ziel bringen. Ich bin aber nicht nur über das Resultat glücklich, sondern auch darüber, dass ich die Freude mit dem Motorrad wiedergefunden habe. Wir waren an diesem Wochenende sehr konzentriert und haben einen Superjob gemacht. Jetzt müssen wir erst einmal den Moment genießen, bevor wir in dieser Woche nach Misano zum Testen fahren. Dort wird es sehr wichtig sein, für die zweite Saisonhälfte unser Motorrad so zu verbessern, dass wir die Probleme, die wir jetzt noch haben, ausmerzen. Jetzt bin ich aber erst einmal sehr glücklich, das Gefühl des Sieges wieder zu spüren.

**?** Was sagst Du dazu, dass Dein Teamkollege Dani Pedrosa Zweiter wurde? Das ist sehr wichtig für Honda. Ich bin auch sehr glücklich für das Team, denn Honda hat sehr hart gearbeitet, und in Japan haben sie sich sehr

ins Zeug gelegt, um uns das Bestmögliche zu geben. Wir wussten, dass wir zurück sein werden, und es sieht jetzt so aus, dass wir zumindest auf diesem Kurs wieder an der Spitze angekommen sind. Wir müssen aber noch einen Schritt machen, um voll und ganz anzukommen. Aber ich bin erst einmal happy, dass ich das Fahren genieße, denn das ist für mich das Wichtigste.

**?** Eure vordere Reifenwahl war sicher ein Risiko, oder? Ich habe auch nicht genau gewusst, wie es zu Rennbeginn sein wird. So bin ich in der ersten Kurve erst einmal vorsichtig gefahren. Lorenzo kam dann außen vorbei, aber das war eigentlich nicht weiter überraschend, schließlich waren Dani und ich auf dem harten Vorderreifen, und wir haben die erste Kurve beide angetestet. Als ich dann Lorenzo studiert hatte und an ihm vorbeiging, konnte ich die gleichen Rundenzeiten fahren wie im Training. Ich habe dann schnell zwei, drei Sekunden Vorsprung rausgefahren und dann etwas Speed rausgenommen. Der harte Vorderreifen war vielleicht ein Poker, aber wir hatten uns ausgerechnet, dass wir damit zum Schluss besser dastehen.

entfliehen lassen», erklärte der «Doktor», seine Rennstrategie. «Ich hatte mir gedacht, dass Dani zum Schluss in Probleme geraten könnte und dass ich ihn dann in den letzten Runden angreife. Aber dann hat er sich zum Schluss plötzlich dermaßen gesteigert, dass er mir einfach davongefahren ist. Ich bin nicht langsamer geworden, er hat unglaublich zugelegt.»

Dem konnte Pedrosa nicht widersprechen. Der kleine Spanier nahm es mit Freuden entgegen, dass er auf der Strecke, auf der er über die Jahre sechs Siege einfahren konnte, wieder an seine Form von vor der Unterarm-Operation anknüpfen konnte. «Hier auf dem Sachsenring hatte ich so gut wie keine Probleme mehr», freute sich Pedrosa. «Natürlich sind hier auch nicht so viele Anbremspunkte, und die vielen Linkskurven machen es meinem rechten Arm auch leichter. Der hatte aber nun genügend Kraft, und ich hatte auch zum Schluss keine Ermüdungserscheinungen mehr. Zu Beginn war es

nicht ganz einfach für mich, einen schnellen Rhythmus zu finden, das ging zum Schluss umso besser. Jetzt hoffe ich, dass es auch woanders so weitergehen wird. Wir haben auch viele unserer Probleme mit dem Motorrad gelöst, aber es ist umso wichtiger, dass wir in dieser Woche beim Testen noch weiter an den Problempunkten optimieren.»

### Zehnter Titel?

Bei all dem fiel aber noch etwas anderes auf: Valentino Rossi hat schon lange nicht mehr so nach einem dritten Platz gestrahlt. Er hat sich drei weitere Punkte Vorsprung in der WM-Tabelle auf Jorge Lorenzo verschafft sowie einen weiteren psychologischen Vorteil: Dem Mallorquiner wurde einmal mehr vorgeführt, dass Rossi überlegen ist, wenn es weniger Seitengrip gibt. Wenn Rossi auch warnt, dass man Lorenzo und auch Márquez nicht unterschätzen sollte: Auf einem besseren Weg zum zehnten WM-Titel könnte er kaum sein. ♦



V. Rossi



J. Lorenzo

## MotoGP

## Yamahas Rahmen-Geheimnis

Den neuen Rahmen, mit dem Valentino Rossi in Assen gewonnen hat, haben wir am Sachsenring vor die Linse bekommen.

Nach vielen Jahren, in denen der Flex eines Rahmens in dem Hauptprofil, der vom Lenkkopf zur Schwingenlagerung lief, gemanagt wurde, scheint sich in der letzten Zeit eine Revolution anzubahnen. Um den möglichen Grip der Reifen zu maximieren, hat Yamaha einen radikalen Schritt gemacht und die Vorderpartie des Rahmens zusammen mit der vorderen Motoraufhängung als eine Fläche hinter dem unteren Lenkkopflager ausgelegt – und reguliert über diese die Steifigkeit. Zuerst ist ein solcher Rahmen im Vorjahr erschienen. Jetzt hat Yamaha das ursprüngliche Hauptprofil stark ausgedünnt und dadurch flexibler gestaltet. In einer Welt, in der die Rahmen in ganz kleinen Schritten



Yamaha-Rahmen: Fläche zur Motoraufhängung, darüber Aussparung

justiert werden, ist dies ein radikaler Sprung.

Diese Auslegung verändert das Gefühl des Motorrads in den Kurven. Beim Bremsen ändert sich von der Steifigkeit her wenig, und hier wollte Yamaha wohl auch nichts ändern. Aber man kann sich leicht vorstellen, dass durch dieses Design das Motorrad leichter und progressiver beginnt, in die Kurve einzulenken.

Es ist auch gut möglich, dass diese Änderung nur mit der neuesten Generation der Bridgestone-Reifen funktioniert. In Assen und auf dem Sachsenring kamen die Reifen mit der hitzebeständigen Karkasse zum Einsatz. Lorenzo klagte über Grip-mangel, Rossi kam aber gut mit den wiedererstarnten Honda mit. Es wird interessant sein, wie es auf anderen Strecken und mit den Michelin wird. ♦ NS

## GASTKOMMENTAR

Von ALEX HOFMANN

## Leidenschaft macht große Dinge möglich

(35/D) Der Ex-MotoGP-Pilot, Testfahrer und TV-Kommentator über den deutschen Grand Prix und über das Phänomen Valentino Rossi



Es hat einen guten Grund, warum wir jedes Jahr am Sachsenring sind: Die Begeisterung einer ganzen Region, die das ganze Jahr nur auf ein Event hinfiebert.

Ich hatte an diesem Wochenende ein achtminütiges Interview mit Valentino Rossi. Er sagte, es gebe kaum eine Strecke, für die es so schwierig ist, das richtige Set-up zu finden, wie den Sachsenring. Aber diese Begeisterung, die er hier verspüre, haut selbst ihn nach all den Jahren jedes Mal vom Hocker. Dabei ist es genau so eine Begeisterung, die ihn selbst dazu antreibt, es noch immer mit den mittlerweile viel jüngeren Gegnern aufzunehmen. Ich hatte ihn gefragt, wie er es aus dem Loch geschafft habe, bei dem ihn vor drei Jahren kein Experte mehr auf der Rechnung hatte und niemand auch nur einen Penny auf seinen zehnten WM-Titel gewettet hätte. Er erzählte, dass es ihm geholfen habe, daheim auch mal andere Wege zu gehen, dass er eine Akademie habe, wo er jeden Tag mit jüngeren fahre.

Sie hätten dabei einfach Spaß am Motorradfahren. Genau dieser Spaß, verbunden mit einer verbesserten Yamaha, bringt ihn dahin, dass er mit den Jungen mithalten kann. Er ist mittlerweile auch an einem Punkt angekommen, bei dem es ihm wirklich nur noch um den Spaß geht. Er liebt es und will einfach nichts anderes machen. Früher war vielleicht mehr sein Ego der Antrieb, jetzt ist es die Leidenschaft. Er nimmt die Herausforderung an – mit einer Leidenschaft, die kaum ein 20-Jähriger aufbringt. Er schafft es noch immer, jedes Interview mit einem Lächeln zu beenden. Aber seine Leidenschaft und seine Erfahrung machen ihn für mich auch wieder zum ganz großen Titelfavoriten. Weil er die Jungen in Fehler treiben könnte, die er selbst nicht mehr macht. Es ist die Leidenschaft, die große Dinge möglich macht: Egal ob es ein großes Event ist oder ein Valentino Rossi, der trotz seines Alters Marc Márquez und Jorge Lorenzo die Stirn bietet.

## KOMPAKT

»» Marco Melandri Vor dem deutschen GP kam es zum großen Knall, der aber schon lange erwartet worden war. Aprilia entließ den Italiener aus seinem Vertrag. Der MotoGP-Vizeweltmeister von

2005 war seit seiner Rückkehr in die höchste Motorsportklasse stets das Schlusslicht. So wurde er durch Aprilia-Testpilot Michael Laverty ersetzt.

»» Suzuki Es ist 30 Jahre her, dass der Hersteller aus Hamamatsu die sportliche GSX-

R-Reihe einführte und damit die Neuzeit bei den Super-sport-Motorrädern einläutete. Aus Anlass dieses Jubiläums fuhren die GSX-RR von A. Espargaró und M. Viñales am Sachsenring in der Lackierung der GSX-R 750 von 1985, und das Team war dazu passend gekleidet. ♦ IP

## AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Aleix Espargaró und Ricky Cardús kamen über einen Umweg zum Sachsenring. Sie waren zuvor am Nürburgring, ließen sich von Volker Strycek in die Geheimnisse der Nordschleife einweisen und hatten danach viel Spaß mit zwei Opel GTC OPC.

♦♦♦ Am Donnerstag vor dem deutschen Grand Prix vergnügten sich Jonas Folger,

Sandro Cortese, Dominique Aegerter, Maverick Viñales, Alvaro Bautista und Enia Bastianini beim Paddelsurfen auf dem nur fünf Kilometer vom Sachsenring entfernt gelegenen Stausee Oberwald.

♦♦♦ Der Name Márquez brillierte am Sachsenring nicht nur auf der Piste, sondern auch abends in der Eventhalle. Dort spielte nämlich die Gruppe Márquez aus Hannover, die sich auf spanischen Pop spezialisiert hat und genauso professionell agiert wie der MotoGP-Weltmeister, der das ganze Sachsenring-Wochenende dominierte.

♦♦♦ Luigi Taveri, der in den letzten Jahren immer zu mindestens einem Grand Prix im Jahr zu Besuch kam, kam diesmal mit einem Großaufgebot zum Sachsenring. Neben seiner Frau Tilde und seiner Tochter Blanca

waren auch sein Sohn Luigi und seine Enkel Gino und Gianni dabei. Doch diese Familienrunde bedeutete auch gleichzeitig einen Abschied: «Das sollte der letzte Grand Prix gewesen sein, den ich vor Ort besuche», verriet der 125er-Weltmeister von



Ehrengast Giancarlo Falappa

1962, 1964 und 1966. «Ich werde bald 86. und das Reisen fällt mir immer schwerer. Ich habe es in meinem Leben

immer gespürt, wann es an der Zeit ist, Dinge zu beenden. Ob es meine Fahrerkarriere war, mein Geschäft oder auch das Fahren bei Paraden. Der Sachsenring-GP war immer ein Höhepunkt der Saison für mich, aber in Zukunft werde ich die Rennen wohl nur noch im Fernsehen verfolgen.»

♦♦♦ Das Interesse am Motorsport in Sachsen reicht bis zu den Universitäten. Sandro Cortese wurde von der technischen Universität Leipzig eingeladen, um den Studenten Anschauungsunterricht in Sachen Motorsport zu geben. Der Moto2-Pilot durfte den zukünftigen Ingenieuren die Technik seiner Kalex erklären, die dafür in den Vorlesungssaal geschoben wurde.

♦♦♦ Giancarlo Falappa, einer der großen Hel-

den der frühen Superbike-WM-Jahre, kam ebenfalls zum Sachsenring. Der 52-jährige Italiener ist noch heute von seinen schweren Unfällen gezeichnet und besucht mit seinem Wohnmobil viele Superbike-WM-Läufe und Ducati-Treffen. «Aber weil die Dorna jetzt auch die Superbike-WM promotet, habe ich von Carmelo Ezpeleta persönlich einen Pass für die MotoGP bekommen», verriet der «Löwe von Jesi».



Cardús, Strycek und Aleix Espargaró



Surfpaddler Sandro Cortese

**Höhepunkte des Rennens**

**Start:** Lorenzo kommt vor Márquez, Pedrosa, Iannone und Rossi am besten weg.

**1. Runde:** Lorenzo, Márquez, Pedrosa, Rossi, Iannone, Hernández, Smith, P. Espargaró, Crutchlow und A. Espargaró sind die Top 10. Redding stürzt.

**3. Runde:** Lorenzo, Márquez, Pedrosa und Rossi setzen sich ab.

**3. Runde:** Di Meglio stürzt.

**5. Runde:** Aoyama stürzt.

**6. Runde:** Márquez an Lorenzo vorbei auf P1, Rossi an Pedrosa vorbei auf P3.

**8. Runde:** Márquez bereits 1 sec voraus. Rossi an Lorenzo vorbei auf P2.

**9. Runde:** Rossi 2 sec hinter Márquez, Lorenzo und Pedrosa können den Anschluss kaum halten.

**11. Runde:** Pedrosa verdrängt Lorenzo auf P4, Iannone und der Rest des Feldes bereits mehr als 8 sec zurück.

**12. Runde:** Pedrosa holt Rossi wieder ein.

**13. Runde:** Márquez baut den Vorsprung auf 3 sec aus.

**15. Runde:** Dovizioso wirft die schöne Ducati auf P8 in den Kies.

**18. Runde:** Pedrosa an Rossi vorbei auf P2.

**20. Runde:** Corti rollt an die Box, fährt aber weiter.

**23. Runde:** Márquez 4,5 sec vor Pedrosa und Rossi, Lorenzo weitere 2 sec dahinter. Iannone bereits 16 sec zurück auf P5.

**27. Runde:** Pedrosa will kein Schlussduell und lässt Rossi stehen.

**28. Runde:** Márquez drosselt das Tempo, Vorsprung noch 3,2 sec.

**30. Runde:** Márquez siegt zum 3. Mal in Folge auf dem Sachsenring. ♦ ML

**GRAND PRIX VON DEUTSCHLAND – MOTOGP / Resultate**

**Hohenstein-Ernstthal, Sachsenring (D):** 12. Juli 2015; 9. Lauf zur Weltmeisterschaft; 110,130 km über 30 Runden à 3,671 km; 25 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 27 Grad, Asphalt: 42 Grad.

27°

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Pkte.
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	30	41:01,087		1:21,530	289,9	h/m	25
2. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	30	+2,226		1:21,714	295,5	h/m	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	30	+5,608		1:21,641	289,8	a/m	16
4. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	30	+9,928		1:21,811	291,8	a/m	13
5. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP14.2	30	+20,785		1:22,024	293,4	a/m	11
6. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	30	+23,215		1:22,403	292,6	a/m	10
7. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	30	+29,881		1:22,319	290,2	m/m	9
8. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	30	+34,953		1:22,743	291,0	a/m	8
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14.2	30	+35,875		1:22,595	289,4	a/m	7
10. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	30	+37,253		1:22,763	286,9	a/m	6
11. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	30	+37,274		1:22,940	284,7	a/m	5
12. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	30	+42,081		1:22,502	289,1	m/m	4
13. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	30	+48,611		1:22,880	291,1	a/s	3
14. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	30	+50,687		1:23,086	285,6	a/s	2
15. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V-RS*	30	+53,769		1:22,963	286,6	m/s	1
16. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V-RS*	30	+58,921		1:23,305	282,6	a/s	-
17. Eugene Laverty (IRL)	Honda RC 213V-RS*	30	+1:02,738		1:23,405	282,1	a/s	-
18. Alex de Angelis (RSA)	ART*	30	+1:03,122		1:23,405	278,6	a/s	-
19. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	30	+1:11,162		1:23,449	282,5	a/s	-
20. Michael Laverty (GB)	Aprilia RS-GP	30	+1:15,910		1:23,895	282,2	a/s	-
<b>Nicht klassiert:</b>								
- Claudio Corti (I)	Forward-Yamaha*	22	+8 Rdn.	Sturz	1:25,036	278,3	a/s	-
- Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	14	+16 Rdn.	Sturz	1:22,395	291,8	a/m	-
- Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 213V-RS*	4	+26 Rdn.	Sturz	1:23,556	282,8	a/s	-
- Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	3	+27 Rdn.	Sturz	1:24,036	273,0	a/s	-
- Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	0	+30 Rdn.	Sturz	-	154,6	m/m	-

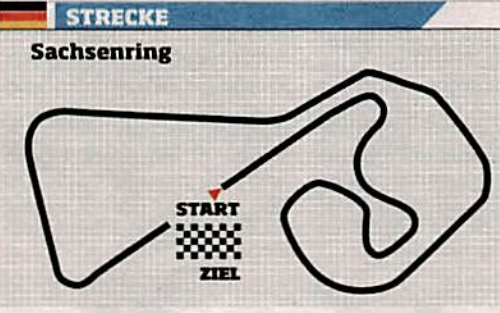
**Schnellste Runde:** Márquez, 10. Runde in 1:21,530 (= 162,0 km/h; Rekord)

**Führung:** Lorenzo (Runden 1-4); Márquez (5-30)

**Nächstes Rennen:** 9. August 2015, Indianapolis (USA)

\*Open-Class

Internet: www.motogp.com



Rdn.	Nr.	Fahrer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1.	99	Márquez	26	46	29	68	38	44	35	41	4	19	25	9	43	15	76	70	50	8	7	63	69	71								
2.	99	Pedrosa	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
3.	99	Lorenzo	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
4.	99	Iannone	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
5.	99	Hernández	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
6.	99	Rossi	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
7.	99	A. Espargaró	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
8.	99	P. Espargaró	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
9.	99	Smith	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
10.	99	Crutchlow	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
11.	99	Dovizioso	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
12.	99	Viñales	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
13.	99	Barberá	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
14.	99	Redding	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
15.	99	Petrucci	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
16.	99	Bautista	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
17.	99	De Angelis	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
18.	99	Miller	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
19.	99	Hayden	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
20.	99	Baz	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
21.	99	Di Meglio	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
22.	99	Aoyama	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
23.	99	M. Laverty	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
24.	99	Laverty	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
25.	99	Corti	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
26.	99	Barberá	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
27.	99	Hayden	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
28.	99	Baz	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
29.	99	Di Meglio	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								
30.	99	Aoyama	26	46	29	68	38	35	44	41	4	9	19	25	43	15	76	70	50	8	69	7	63	71								

Qualifying	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.
1.	Márquez	1:20,336																							
2.	Pedrosa	1:20,628																							
3.	Lorenzo	1:20,921																							
4.	Iannone	1:21,029																							
5.	Hernández	1:21,115																							
6.	Rossi	1:21,220																							
7.	A. Espargaró	1:21,239																							
8.	P. Espargaró	1:21,274																							
9.	Smith	1:21,329																							
10.	Crutchlow	1:21,409																							
11.	Dovizioso	1:21,503																							
12.	Viñales	1:21,796																							
13.	Barberá	1:21,628																							
14.	Redding	1:21,632																							
15.	Petrucci	1:21,760																							
16.	Bautista	1:22,049																							
17.	De Angelis	1:22,195																							
18.	Miller	1:22,225																							
19.	Hayden	1:22,362																							
20.	Baz	1:22,394																							
21.	Di Meglio	1:22,441																							
22.	Aoyama	1:22,543																							
23.	M. Laverty	1:22,693																							
24.	Laverty	1:22,947																							
25.	Corti	1:23,374																							

XX = O2 (Top12) XX = O1 (übrige Fahrer)

**MEIN RENNEN**

**Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Deutschland**



**Andrea Iannone (5.)**

«Es war ein schwieriges Rennen. Diese Strecke liegt unserem Motorrad gar nicht. Hier haben wir in den zehn Linkskurven keinen Grip, da war mehr nicht drin.»



**Aleix Espargaró (10.)**

«Ich hatte Probleme, das Bike in den engen Kurven herumzubringen. Nach dem großen Crash am Morgen tat mir auch die Hand weh. Aber ich musste Maverick schlagen.»



**Jack Miller (15.)**

«Die ersten 20 Runden ging es wirklich gut, dann begann der Hinterreifen durchzudrehen. So konnte ich Héctor Barberá und Álvaro Bautista leider nicht mehr halten.»



Stefan Bradl

# «Will in der zweiten Sa...



In der Manschette: Bradls linkes Handgelenk am Wochenende

Von IMRE PAULOVITS

**Stefan Bradl musste nach dem Bruch seines rechten Kahnbeins bei seinem Heim-GP zuschauen. Im MSA-Interview erklärt er, wie es weitergehen soll.**

**Wie geht es Deinem Handgelenk zwei Wochen nach der OP?**

**STEFAN BRADL:** Es geht ihm gut, solange ich es ruhig halte. Ich muss aber nächste Woche wieder beginnen, es zu bewegen. Dann fange ich auch langsam an mit der Belastung, aber ich muss sehr vorsichtig sein. Ich habe jetzt noch drei Wochen bis Indianapolis, und ich denke, dass ich es schaffe, bis dahin wieder fit zu sein. Zu 100 Prozent weiß ich es nicht, weil ich noch keinen Kahnbeinbruch hatte, aber ich werde versuchen, mit meinem Physiotherapeuten alles zu unternehmen, dass ich fahren kann. Ich hatte insgeheim gehofft, dass es schon am Sachsenring gehen wird, aber ich habe dann mit den Ärzten gesprochen, und die haben mir klargemacht, dass es Probleme mit meiner Zukunft geben könnte, wenn ich hier zu viel riskiere. Auch die Schmerzen

hatten sich im Verlauf der letzten Woche nicht gebessert.

**Wie sieht jetzt Dein Reha-Programm bis Indianapolis aus?**

Ich will schauen, dass ich die Hand wieder komplett bewegen kann. Wenn das so weit ist, muss ich die Belastung wieder Schritt für Schritt herstellen. Dazu muss ich mein normales Fitnessprogramm anpassen, da ich vorerst mit der Hand nicht so

nen wieder meine Performance zeigen kann.

**Wie siehst Du die erste Saisonhälfte im Rückblick?**

Wir hatten viele schwierige Momente. Ich kann mich an solche Dinge erinnern, dass die Traktionskontrolle ausgefallen ist, ich hatte zu kämpfen mit der ganzen Elektronik. Das ganze hat uns weit zurückgeworfen.

Seit Mugello haben wir dann angefangen, uns zu verbessern. Ab da habe ich ein besseres Gefühl für das Motorrad gefunden und konnte Vertrauen aufbauen. Da habe ich dann

auch attackieren können. Aber ich bin im Moment nicht vom Glück verfolgt und habe mir das Kahnbein gebrochen. Ich hoffe, dass wir in der zweiten Saisonhälfte mehr Glück haben und hoffentlich endlich konstant gute Ergebnisse einfahren können.

**Was hast Du dir für die zweite Saisonhälfte vorgenommen?**

Ganz klar: bester Open-Fahrer zu sein, Rennen für Rennen. Wir brauchen momentan nicht groß auf die Tabelle zu schauen, sondern müssen einfach sehen, dass wir Rennen für Rennen das Beste herausholen. Ich

«Will für Indy körperlich wieder fit werden.»

STEFAN BRADL

aktiv sein kann. Wir werden da aber schon eine Möglichkeit finden, es geht schon in dieser Woche los. Wir werden jetzt jeden Tag hart daran arbeiten, dass ich bis Indy körperlich wieder fit bin. Groß Urlaub werde ich vermutlich nicht machen, weil mir einfach wichtig ist, dass ich beim nächsten Ren-

ADAC Junior Cup

## Ein ganz besonderer Sieg

Von MARIA POHLMANN

**Das Saison-Highlight auf dem Sachsenring sorgt traditionell für Überraschungen, fordert aber auch seine Opfer. Dirk Geiger gewann, Jirka Mrkvyka wurde disqualifiziert.**

«Es ist etwas Besonderes, vor dieser Kulisse hier zu gewinnen, unglaublich», strahlte Cup-Leader Dirk Geiger, der sich im harten Zweikampf gegen Toni Erhard durchsetzen konnte. Mit einem Fahrfehler verschenkte Erhard einen möglichen Heim-sieg, feierte mit Platz zwei aber dennoch das beste Ergebnis seiner Rookie-Saison. Geiger hat zu Saisonhalbjahr schon 28 Punkte Vorsprung. «An den Titel denke ich noch nicht. Ich setze mich einfach auf mein Bike und habe Spaß», verrät der 13-Jährige sein Erfolgsrezept. Kopf an Kopf lieferten beide Neueinsteiger den GP-Zuschau-

ern eine heiße Show, schenken sich keinen Meter und hängten die Verfolger weit ab. «Zu Rennmitte habe ich mich umgedreht und sah absolut niemanden mehr. Ich dachte, ich schaue in die falsche Richtung», gab Erhard zu. Geiger ging es ähnlich: «Ich habe mich umgesehen und sah zwar Toni dicht hinter mir, dahinter war aber eine richtig große Lücke. Dann hat Toni mich überholt, und ich bin ihm erst einmal hinterhergefahren, damit wir unseren Vorsprung nicht einbüßen.»

**Drama um Mrkvyka**

Nicht nur Geiger fuhr das Rennen taktisch, auch Jirka Mrkvyka hatte sich für das Saison-Highlight etwas Besonderes einfallen lassen. Der Tscheche, der erst eine Woche zuvor sein erstes Rennen gewann, fuhr souverän aufs Podium und wurde sogar von seinem Freund und Vorbild Karel Hanika gefeiert. Doch der prominente Glücks-

bringer aus der Moto3 hatte wenige Minuten nach dem Rennen ausgedient. Bei der technischen Kontrolle fanden die Verantwortlichen Löcher in seinem Luftfilterkasten, die laut Reglement verboten sind und einen Vorteil bringen könnten. Die Manipulation an der KTM RC 390 brachte Mrkvyka eine Disqualifikation ein.

Maximilian Sohnius erbt so die 16 Punkte für den dritten Rang, konnte sich aber nicht wirklich freuen. «Jirka ist mein Freund, und es tut mir sehr leid für ihn. Ich hätte ihm den dritten Platz wirklich gegönnt, er hat es verdient und war auch einfach schneller als ich», äußerte der neue Dritte seine Meinung. Doch alle Sympathien helfen Mrkvyka nicht mehr. Schadensbegrenzung kann der 15-Jährige Pilot aus Brünn erst in vier Wochen wieder betreiben, wenn der ADAC Junior Cup in Assen erneut durchstartet. ♦

ADAC JUNIOR CUP POWERED BY KTM / Resultate

Hohenstein-Ernstthal, Sachsenring (D): 15 Runden à 3,671 km; 29 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken, 26 Grad/38 Grad.

1. Dirk Geiger (D) in 25:04,299 min (= 131,7 km/h); 2. Toni Erhard (D), +0,148 sec; 3. Jirka Mrkvyka (CZ), +20,719; 4. Maximilian Sohnius (D), +20,832; 5. Dennis Stelzer (D), +20,968; 6. Jonas Hähle (D), +22,864; 7. Marco Fetz (D), +36,952; 8. Jason Dupasquier (CH), +41,112; 9. Kevin Keyes (IRL), +44,212; 10. Alexander Somosi (H), +44,378; 11. Jan-Ole Jähmig (D), +44,829; 12. Finn de Bruin (NL), +45,003; 13. Jan Mohr (A), +46,603; 14. Luca Finkl (D), +46,614; 15. Yannick Kruse (D), +56,566

**Schnellste Runde:** Erhard, 8. Runde in 1:39,462 min (= 132,8 - Rekord)

**Stand (nach 4 von 8 Rennen):** 1. Geiger, 90 Punkte; 2. Erhard 62; 3. Sohnius 59; 4. Mrkvyka 58; 5. Stelzer 47; 6. Fetz 38; 7. Dupasquier 36; 8. Hähle 34; 9. Dominic Kaßner (D) 21; 10. Kruse 15; 11. Finkl 15; 12. Jähmig 13; 13. Leibold 13; 14. Marcell Bezulski (PL) 11; 15. Marie Mende (D) 9

Nächstes Rennen: 7. bis 9. August 2015, Assen (NL) [Internet: www.adac-motorsport.de](http://www.adac-motorsport.de)



Die ADAC-Junior-Cup-Meute beim GP auf dem Sachsenring

# «Vordrehhälfte angreifen»

versuche immer, um den Open-Sieg zu kämpfen und hoffe, dass uns das bei den nächsten Rennen auch gelingt.

**Welchen Support bekommst Du von Yamaha bei all den Problemen?**

Hin und wieder sind sie schon da und helfen uns, aber sie haben natürlich auch sehr viel mit dem Werksteam zu tun. Dort kämpfen sie ja um die Weltmeisterschaft. Das ist für uns natürlich ein kleiner Nachteil, aber wir haben trotzdem immer einen Yamaha-Techniker in der Box, der uns Informationen gibt. Da kann ich mich nicht allzu groß beschweren. Unser ganzes Problem liegt aber in der Elektronik, und die hat mit Yamaha nichts zu tun, sondern mit Marelli. So langsam beherrschen wir sie, aber es gibt noch immer Probleme.

**Könnte Dir zugutekommen, dass sich die Werke jetzt der Entwicklung dieser Elektronik annehmen?**

Das hoffe ich. Viel schlechter kann es auch nicht mehr werden. Wir haben uns mittlerweile aber auch eine Basis erarbeitet und verbessern uns ständig. Es ist einfach das große Problem, dass die Traktionskontrol-

le nicht feinfühlig genug ist. Egal ob der Slide gerade beginnt oder wir schon mitten im Slide sind, die Traktionskontrolle muss immer regeln. Da ist das größte Problem, dass die Traktionskontrolle immer etwas in Verzug ist. Auch in Assen war es das Problem, dass die Traktionskontrolle gemerkt hat, dass ich einen großen Slide habe, sie aber die Power zu abrupt weggenommen hat. Dadurch hat der Reifen plötzlich gegriffen, und das Bike hat mich mit einem Highsider abgeworfen. Das ist eben das Problem: Die Traktionskontrolle muss eigentlich früher reagieren, um mich gar nicht so stark in den Slide kommen zu lassen. Wenn ich aber schon im Slide bin, darf sie nicht so abrupt unterbrechen und abregeln. Wie gesagt, sie ist derzeit nicht feinfühlig genug. Ich hoffe, dass die Werke das hinkriegen.

**Was war das für ein Gefühl, beim Heim-GP zuschauen zu müssen?**  
Das war nicht schön. Ich habe natürlich draußen an der Strecke zugeschaut, an der Box, aber es ist ein ganz doofes Gefühl, das mir nicht unbedingt Freude bereitet. Und ich hoffe, dass das nicht öfter vorkommt.



Stefan Bradl und die Forward-Yamaha: «Die Traktionskontrolle muss feinfühlig werden»



Aber nur für Verkehrssicherheit



Stefan Bradl am Sachsenring mit Elektronik-Guru Dirk Debus

## Moto3 Northern Europe Cup

# Doppel-Mission

**Nach Platz 27 in der WM konnte Jonas Geitner auf dem Sachsenring einen Sieg beim Debüt des Moto3 Northern Europe Cups feiern. Tim Georgi gewann die Standard-Klasse.**

Doppelter Stress für Geitner: Neben einer Wildcard in der Moto3-WM ging der Freudenberg-Racing-Pilot auch im Northern Europe Cup an den Start. Während sein Tempo im Grand Prix nur für Platz 27 reichte, pflügte er in seinem zweiten

Rennen am Sonntag vom letzten Startplatz bis an die Spitze.

«Ich habe gesehen, dass es am Anfang recht langsam war. Das war mir zu langsam, deswegen habe ich relativ schnell das Zepher übernommen. In der WM war es genau andersrum: Da war ich am Anfang zu langsam, und damit war der Zug direkt abgefahren», vergleicht der 19-Jährige. Nach fast 50 Rennrunden am Sonntag verrät Geitner: «Jetzt müssen wir versuchen, noch etwas schneller zu werden, und dann sehen wir

weiter. Vielleicht gibt es noch einen weiteren WM-Einsatz.»

### Standard vs. GP

In der Standard-Klasse konnte Georgi im ersten Qualifying sogar die GP-Piloten abhängen, doch im Rennen kam der Berliner nicht vorbei. «Sie haben einfach mehr PS», rechtfertigt sich der 15-Jährige. «Der Sachsenring ist immer super mit den ganzen MotoGP-Fans. Dazu hatten wir im Northern Europe Cup ein paar Starter mehr als sonst. Es war cool.» ♦ MPO

## NORTH EUROPEAN MOTO3 CUP / Resultate

Hohenstein-Ernstthal/Sachsenring (D), 20 Runden à 3,671 km, 16 Fahrer gestartet, 14 gewertet.

1. Jonas Geitner (D/KTM) in 30:18,494 min (=145,3 km/h); 2. Ernst Dubbink (NL/Honda), +25,204 sec; 3. Kevin Orgis (D/Kalex), +25,639; 4. Christoph Beinlich (D/Honda), +26,250; 5. Tim Georgi (D/Honda), +26,775; 6. Philipp Freitag (D/Honda), +38,518; 7. Matthias Meggler (D/Honda), +38,577; 8. Dennis Koopman (NL/Honda), +1:04,166 min; 9. Matteo Ghidini (I/Honda), +1:07,514; 10. Leon Czichos (D/Honda), +1:17,996.

**Schnellste Runde:** Geitner, 8. Runde in 1:30,450 min (=146,1 km/h, Rekord).

Internet: www.fim-europe.com



Geitner (#96), Georgi (#7)

## MotoGP Rookies Cup

# Serie riss

Der erste Cuplauf auf dem Sachsenring war ein dramatischer Vierkampf. Bendsneyder, Sasaki, Garcia und Giannantonio kämpften die 19 Runden Rad an Rad und Schulter an Schulter. Die Verfolger hatten sie um über sechs Sekunden abgehängt.

In den letzten beiden Runden ließ sich Dauersieger Bendsneyder trotz heftiger Attacken von Sasaki die Führung nicht mehr nehmen.

Nach den sensationellen fünf Siegen in Folge endete die Serie des Bo Bendsneyder aber im zweiten Lauf. Im harten Kampf

um den Sieg mit Fabio Giannantonio stürzte er 100 Meter vor dem Ziel. «Der Italiener wollte mich in der letzten Kurve innen überholen, er streifte meine Verkleidung, und ich rutschte weg», berichtete Bendsneyder. Schwacher Trost: Er führt im Cup mit 26 Punkten vor Giannantonio. ♦ PP



Bendsneyder

## RED BULL ROOKIES CUP / Resultate

Hohenstein-Ernstthal/Sachsenring (D): 1. Rennen, 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet: 1. Bo Bendsneyder (NL/alle KTM), 19 Runden in 28:35,793 min (=146,3 km/h); 2. Ayumu Sasaki (J), +0,192 sec; 3. Marc Garcia (E), +1,060; 4. Fabio Di Giannantonio (I), +1,322; 5. Oscar Gutierrez (E), +6,594

2. Rennen, 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet: 1. Di Giannantonio, 19 Runden in 28:34,469 min (=146,4 km/h); 2. Garcia +11,948; 3. Kaito Toba (J), +12,058; 4. Raul Fernandez (E), +12,106; 5. Olly Simpson (AUS), +13,954

**Stand (6/13 Rennen):** 1. Bendsneyder, 125 Punkte; 2. Di Giannantonio 109; 3. Gutierrez 73  
Nächster Lauf: 15./16. August 2015, Brünn (CZ) Internet: www.redbullrookiescup.com

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Morbidelli kommt vor Siméon und Zarco weg, Lüthi P5 vor Cortese und Folger.

**1. Runde:** Morbidelli, Siméon, Zarco, Corsi, Lüthi, Cortese, Folger, Kallio, Rabat und Lowes sind die Top 10. Aegerter P12, Schrötter P18, Krummenacher P21.

**4. Runde:** Zarco nutzt die Streitereien an der Spitze zwischen Morbidelli, Siméon und Corsi aus und übernimmt in Turn 1 locker die Führung.

**5. Runde:** Zarco will wegfahren, schafft es aber nicht.

**6. Runde:** Lüthi hat Probleme und fällt auf P9 zurück. Cortese P6, Aegerter P10, Folger P12, Krummenacher P18.

**7. Runde:** Schrötter und Shah stürzen.

**8. Runde:** Nur Morbidelli und Siméon können Zarco folgen.

**10. Runde:** Rabat und Rins verdrängen Cortese auf P8. Folger nur P14.

**13. Runde:** Cortese fällt auf P10 zurück. Lüthi rückt auf P7 vor.

**15. Runde:** Corsi, Rabat, Rins 1,5 sec hinter Zarco, Morbidelli und Siméon.

**16. Runde:** Rabat vor auf P4, noch 1,6 sec hinter den Top-3.

**20. Runde:** Folger jetzt auf P13 vor Cortese. Aegerter P11, Krummenacher P17.

**22. Runde:** Folger muss durch den Kies, fällt zurück auf P17.

**26. Runde:** Siméon geht an Zarco vorbei in Führung.

**28. Runde:** Nur noch Siméon und Zarco können gewinnen.

**29. Runde:** Siméon siegt knapp vor Zarco, Morbidelli stürzt in der letzten Kurve und reißt Rabat mit! Rins Dritter. ♦ ML

## GRAND PRIX VON DEUTSCHLAND – Moto2 / Resultate

Hohenstein-Ernstthal, Sachsenring (D): 12. Juli 2015; 9. Lauf zur Weltmeisterschaft; 106,459 km über 29 Runden à 3,671 km; 29 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 27 Grad, Asphalt: 40 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Xavier Siméon (B)	Kalex	29	41:09,295	1:24,795	25
2. Johann Zarco (F)	Kalex	29	+0,083	1:24,659	20
3. Alex Rins (E)	Kalex	29	+1,646	1:24,871	16
4. Simone Corsi (I)	Kalex	29	+6,386	1:24,815	13
5. Sam Lowes (GB)	Speed-up	29	+9,284	1:25,002	11
6. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	29	+10,432	1:25,080	10
7. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	29	+10,592	1:25,090	9
8. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	29	+12,518	1:24,904	8
9. Julián Simón (E)	Speed-up	29	+14,862	1:25,128	7
10. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	29	+14,953	1:24,912	6
11. Sandro Cortese (D)	Kalex	29	+17,529	1:25,091	5
12. Mika Kallio (FIN)	Kalex	29	+18,820	1:24,798	4
13. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	29	+21,849	1:25,354	3
14. Jonas Folger (D)	Kalex	29	+22,362	1:25,125	2
15. Axel Pons (E)	Kalex	29	+23,275	1:25,342	1
16. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	29	+23,429	1:25,308	-
17. Luis Salom (E)	Kalex	29	+28,507	1:25,530	-
18. Alex Márquez (E)	Kalex	29	+32,740	1:25,353	-
19. Ricky Cardús (E)	Tech3	29	+33,465	1:25,486	-
20. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	29	+33,508	1:25,557	-
21. Jesko Raffin (CH)	Kalex	29	+55,191	1:25,953	-
22. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	29	+57,449	1:26,371	-
23. Rattapark Wilairot (THA)	Suter	29	+57,776	1:25,867	-

## Nicht klassiert:

- Franco Morbidelli (I)	Kalex	28	+1 Rde.	1:24,538	-
- Esteve Rabat (E)	Kalex	28	+1 Rde.	1:24,774	-
- Louis Rossi (F)	Tech3	25	+4 Rdn.	1:26,090	-
- Marcel Schrötter (D)	Tech3	5	+24 Rdn.	1:25,603	-
- Azlan Shah (MAL)	Kalex	5	+24 Rdn.	1:25,524	-
- Anthony West (AUS)	Speed-up	4	+25 Rdn.	1:25,465	-

Durchschnittstempo des Siegers: 155,2 km/h

Schnellste Runde: Morbidelli, 6. Runde in 1:24,538 min (= 156,3 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 9. August 2015, Indianapolis (USA)

Internet: www.motogp.com

## Qualifying

1. Zarco	1:24,044
2. Siméon	1:24,133
3. Morbidelli	1:24,291
4. Lüthi	1:24,403
5. Corsi	1:24,449
6. Rabat	1:24,507
7. Cortese	1:24,515
8. Folger	1:24,618
9. Lowes	1:24,661
10. Kallio	1:24,669
11. Nakagami	1:24,696
12. Rins	1:24,710
13. Aegerter	1:24,710
14. Pons	1:24,733
15. Simón	1:24,782
16. Baldassarri	1:24,921
17. Syahrin	1:24,922
18. West	1:24,970
19. Krummenacher	1:25,027
20. Cardús	1:25,097
21. Schrötter	1:25,216
22. Salom	1:25,231
23. Shah	1:25,343
24. Márquez	1:25,506
25. Wilairot	1:25,536
26. Raffin	1:25,616
27. Mulhauser	1:25,827
28. Warokorn	1:26,208
29. Rossi	1:26,234
- Alt	keine Zeit

## WM-Stand Fahrer

1. Zarco	179
2. Rabat	114
3. Lowes	107
4. Rins	103
5. Lüthi	99
6. Siméon	84
7. Folger	77
8. Morbidelli	62
9. Kallio	47
10. Simón	47
11. Aegerter	43
12. Baldassarri	37
13. Salom	36
14. Corsi	35
15. Cortese	35

16. Syahrin	34
17. Nakagami	32
18. Márquez	30
19. West	17
20. Krummenacher	13
21. Schrötter	12
22. A. Pons	9
23. Rossi	7
24. Shah	1

## WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	220
2. Speed-up	115
3. Tech3	19



Deutschsprachige: Nur Lüthi (#12) und Aegerter (#77) in den Top 10

## GP Deutschland - Moto2

# Siméon siegt, Zarco auch



Siméon holte seinen ersten GP-Sieg knapp vor WM-Leader Zarco



Gemeinsam feiern: Siméon mit Teamchef Gresini, dahinter Rins

Von MARKUS LEHNER

**Xavier Siméon holt für sich und Belgien den ersten Moto2-Sieg, WM-Leader profitiert vom Pech des Weltmeisters Tito Rabat - und die deutschsprachige Armada geht fast leer aus.**

Wie gerissen und überlegen WM-Leader Johann Zarco zurzeit ist, stellte der 25-jährige Franzose, der nächstes Jahr nach eigenen Worten «mit großer Sicherheit» in der MotoGP-Klasse fahren wird, bereits im Qualifying mit der 3. Pole-Position in Folge unter Beweis. «Ich hätte noch schneller fahren können. 10 Minuten vor Schluss war ich bereits in Führung und ging mit frischen Reifen raus, um die 1:24er-Barriere zu brechen», sagte Zarco. «Aber dann klemmten sich Cortese und Morbidelli hinter mich, und ich wollte denen nicht zu einer Topzeit verhelfen, sie waren schon schnell genug. Also machte ich das Gas zu. Die Pole hatte ich ja bereits.»

**Zarco: «Tagessieger bin ich!»**

Zwar reichte es Zarco gegen den am Ende entfesselten Belgier Xavier Siméon nicht zum Sieg, aber der Franzose fühlte sich trotzdem als Gewinner des Sachsenring-GP: «Es lief alles

für mich. Rabat hatte Pech, als ihn Morbidelli torpedierte, und so reise ich nun mit 65 Punkten Vorsprung in die Sommerpause. Natürlich hätte ich das Rennen gerne gewonnen, aber es wäre nur mit der Brechstange gegangen.»

**Sachsenring bringt neue Sieger**

Siméon feierte den ersten belgischen Moto2-Sieg, genau wie der Schweizer Dominique Aegerter vor einem Jahr: «Heute hat alles gepasst», freute sich Siméon. «Ich wusste bereits im Training, dass wir hier konkurrenzfähig sind. Ich kam beim Start gut weg und hielt mich hinter Zarco und Morbidelli etwas zurück. Je leerer der Tank wurde, desto besser funktionierte die Kalex. Also griff ich im letzten Renndrittel an, packte zuerst Morbidelli, dann Zarco. In der letzten Runde hatte ich keine Ahnung, wo Zarco war, aber ich habe alle Türen zugemacht. Ein Gewaltmanöver traute ich ihm wegen seiner Position als WM-Leader nicht zu.»

Morbidelli hingegen packte in der letzten Kurve ein solches Harakiri-Manöver gegen Rabat aus, am Ende lagen beide im Kies. Alex Rins erbe so den letzten Podestplatz. «Eine unerwartete Belohnung für ein schwieriges Wochenende», freute sich der Spanier. ♦

## Deutsche und Schweizer am Sachsenring Magere Ausbeute



### DOMINIQUE AEGERTER KALEX, P10

«Das Rennen verlief nicht ganz so wie gewünscht. Der Start war für meine Ansprüche mittelmäßig, ich gewann vom 13. Startplatz nur drei Plätze. Es gab danach eine starke Periode in der ersten Rennhälfte, als ich mit Lüthi und Lowes mithalten konnte. Aber ich war dabei ständig am Limit. Danach hatte ich Mühe, mich von Kallio zu lösen. Ich habe in den Anbremszonen zu kompensieren versucht, was ich in den Kurven verloren hatte. Dabei habe ich mich immer mehr verkrampft. Ich bekam sogar Rückenschmerzen und hatte Mühe, mich richtig auf dem Motorrad zu bewegen. Die Bilanz meiner ersten Saisonhälfte ist schlecht, da gibt es nichts schönzureden. Im vergangenen Jahr hatte ich zu diesem Zeitpunkt 96 Punkte und lag in der WM-Tabelle auf Platz 4. Jetzt fliege ich nach Suzuka zum 8-h-Rennen, das wird etwas völlig anderes werden. Und ich bin überzeugt, dass mir der Tapetenwechsel guttun wird.» **WM-Punkte/WM-Platz: 43/11.**



### RANDY KRUMMENACHER KALEX, P13

«Am Ende müssen wir mit den drei Punkten zufrieden sein, die wir für Rang 13 gesammelt haben. Es war ein enorm schwieriges Rennen. Normalerweise bin ich auf der Bremse sehr stark, doch heute konnte ich in den Bremszonen überhaupt nicht attackieren. Drei Viertel der Distanz habe ich mehr mit dem Motorrad gekämpft als mit den Gegnern. In der Schlussphase ließ sich mein Bike mit fast leerem Tank wunderbar fahren, und ich konnte ansprechende Rundenzeiten hinknallen. Meine schnellste Zeit fuhr ich in der letzten Runde! Offenbar sind wir mit gebrauchten Reifen schneller unterwegs als mit frischen. Unser Ziel für dieses Wochenende war es aber, über die gesamte Distanz schneller zu werden und nicht nur auf einer einzelnen Runde. Vielleicht haben wir uns zu sehr darauf versteift, denn nur im letzten Drittel war das Motorrad perfekt. Um von Anfang an attackieren zu können, müssen wir nun das Mittelmaß finden. Dennoch haben wir auch dieses Mal definitiv wieder einiges dazugelernt. Bevor es in die Ferien geht, müssen wir unbedingt noch die Daten von diesem Rennen exakt analysieren und die richtigen Schlüsse daraus ziehen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 13/20.**



### THOMAS LÜTHI KALEX, P6

«Das war ein ganz besonderes Rennen für mich, doch leider bin ich vom Resultat enttäuscht. Meine Erwartungen waren nach dem starken Training viel höher gesteckt gewesen. Doch schon in der dritten Kurve habe ich gemerkt, dass etwas am Motorrad anders war als am Vortag im Qualifying, obwohl wir nicht das Geringste am Set-up geändert und sich auch die Streckenbedingungen kaum verändert hatten. Die Front fühlte sich anders an, ich konnte in den schnellen Kurven die Pace meiner Gegner nicht mitgehen. Mehrmals musste ich einen Sturz mit den Ellbogen verhindern. Wir müssen nun analysieren, was da passiert ist. Immerhin bin ich mit etwas Glück noch Sechster geworden. Auch wenn ich einen Platz im Gesamtklassement eingebüßt habe, habe ich mich punktemäßig dem zweiten Platz angenähert. Mein Fazit der ersten Saisonhälfte? Der Kampf um den Vize-Weltmeistertitel hat heute begonnen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 99/5**



### FLORIAN ALT SUTER, NICHT GESTARTET

Der 19 Jahre junge Deutsche war mit einer starken, langwierigen Infektion an den Sachsenring gereist und musste starke Antibiotika einnehmen. Am Freitag stürzte er zweimal, das zweite Mal, weil er offenbar kurzzeitig das Bewusstsein verloren hatte! Alt verpasste das Qualifying, wollte aber am Sonntag wieder fahren. Doch die Rennärzte und auch das Team erteilten ihm Rennverbot und zehn Tage absolute Ruhe. Alts Manager Terrel Thien sagte: «Es ging gar nicht darum, ob Florian fahren darf oder nicht, sondern ob er es überhaupt kann. Wir fanden: definitiv nicht. Das Data Recording zeigte ganz klar, dass Florian an der Stelle des zweiten Sturzes das Gas halb geöffnet hatte, und das hat dort niemand. Er hatte ganz offensichtlich einen Blackout. Er hat selbst keine Ahnung, warum er runtergefallen ist. Niemand weiß im Moment, an was Florian genau erkrankt ist, das müssen die kommenden Untersuchungen zeigen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



### ROBIN MULHAUSER KALEX, P20

«Diese Strecke passt nicht zu meinem Fahrstil, oder besser gesagt, ich konnte mich lange nicht an die Anforderungen der Strecke anpassen. Im Training und im Qualifying lief es gar nicht, im Rennen dann deutlich besser. Klar ist es am Ende wieder nur ein 20. Rang geworden, aber ich bin dennoch mit meiner Leistung einigermaßen zufrieden. Ich war vier Zehntel schneller unterwegs als in der Qualifikation, und wie in Barcelona konnte ich lange mit der Gruppe mithalten, die bis in die WM-Punkte hineinreichte. Aber dann habe ich einen kleinen Fehler gemacht, als mich Alex Márquez überholt hat. Dabei verlor ich rund zwei Sekunden. Ich konnte die entstandene Lücke nicht mehr zufahren und verlor den Kontakt zu Kruppenacher, Folger, Pons, Salom und den anderen. Aber ich weiß, dass ich da vorne mithalten kann, und ich werde es nach der Sommerpause auch beweisen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



### SANDRO CORTESE KALEX, P11

«Der Start war super, und ich konnte die ersten fünf, sechs Runden gut mithalten. Genauso, wie ich es mir vorgenommen hatte. Es war sogar für mich die beste erste Rennhälfte des ganzen Jahres. Doch kurz nach Halbzeit bekam ich Probleme im linken Unterarm. Ich konnte die Gänge nicht mehr sauber schalten, weil meine Hand praktisch taub geworden war. Dadurch habe ich extrem viel Zeit und auch viele Plätze verloren. Man hat sehen können, dass mich alle auf der Bremse überholten, weil ich wegen meiner Armprobleme das Motorrad nicht mehr richtig unter Kontrolle hatte. Das war wirklich sehr schade, denn heute wäre sicher viel drin gewesen. Wir müssen die nächste Saisonhälfte Vollgas angreifen. Jetzt kommen einige Strecken, die mir entgegenkommen. Es ist noch nichts verloren. Unser Ziel muss sein, dass wir in den noch ausstehenden neun Grands Prix ein paar Top-Resultate einfahren.» **WM-Punkte/WM-Platz: 35/15.**



### JESKO RAFFIN KALEX, P21

«Das Wochenende auf der für mich neuen Strecke begann gut. Auch das Qualifying war ok, ich verlor nur 1,5 Sekunden auf die Pole von Zarco, das darf sich für einen Rookie sicher sehen lassen. Wir haben hart und gezielt gearbeitet. Leider lief es dann im Rennen nicht wie gewünscht. Wir hatten für den Start einige Änderungen vorgesehen, die ich aber nicht perfekt umsetzen konnte. Das muss ich noch besser lernen, ganz klar. Danach hing ich hinter Louis Rossi und Wilairot fest und konnte nur zusehen, wie der Zug vorne mit Salom, Mulhauser und all den anderen abfuhr. Ich kam zu spät an meinen beiden Vorderleuten vorbei, konnte mich aber in den letzten Runden immerhin noch ein wenig von Warokorn und Wilairot absetzen. Was mich am meisten ärgert, ist die Tatsache, dass ich den Rhythmus der Gruppe vor mir im Qualifying habe mitgehen können. Das hätte ein interessantes Rennen werden können.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



### JONAS FOLGER KALEX, P14

«Mit dem Startplatz in der dritten Reihe war noch lange nichts verloren, da ich auf dieser Piste gut überholen kann. Und unsere Pace war stark. Ich war für das Rennen sehr zuversichtlich. Doch es kam alles anders. Der Start war halbwegs in Ordnung, doch ich realisierte schnell, dass ich die Pace der Spitzengruppe nicht halten konnte. Ich konnte nicht früh genug am Gasgriff drehen, ich hatte zu wenig Grip hinten. Ich versuchte, verlorenen Boden auf der Bremse gutzumachen. Dabei klappte das Vorderrad mehrmals fast ein. Bei Kallio war ich zu spät auf der Bremse, ich musste geradeaus durch den Kies. Ich war in keiner Phase des Rennens in der Lage, mit der Spitze mitzuhalten. Schade, ich hätte gerne endlich mit dem Sachsenring Freundschaft geschlossen. Uns fehlt insgesamt die Konstanz, manchmal bin ich ganz vorn, manchmal reicht es gerade noch knapp für die Punkteränge.» **WM-Punkte/WM-Platz: 77/7.**



### MARCEL SCHRÖTTER TECH3, STURZ

«Der Crash im Rennen hatte mit unserer momentan schwierigen Situation und den Stürzen im Training nichts zu tun. Ich war einfach zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort, als Azlan Shah beim Versuch, mich zu überholen, auf der Bremse das Vorderrad einklappte und mich mitgerissen hat. Ansonsten war die Situation während der paar Runden zuvor nicht anders als an den Trainingstagen. Im krassen Gegensatz zu Assen, unserem ersten Rennwochenende mit den Kayaba-Dämpfungselementen, kämpften wir hier mit einem ganz üblen Chattering, das am Hinterrad noch schlimmer war als vorne. Ich hatte kein Vertrauen in das Motorrad, ich war eigentlich ständig in Sturzgefahr. Die Stimmung in der Crew ist inzwischen ziemlich niedergeschlagen, weil einfach gar nichts vorwärtsgehen will. Zum Glück geht es jetzt in die Sommerpause, in der Zeit bleibt zum Abschalten und neue Energie zu tanken.» **WM-Punkte/WM-Platz: 12/21.**



## Moto2

## Folger? Schrötter?



Wer wird Teamkollege von Cortese (#11)? Folger (#94) eher nicht

Jürgen Lingg, Besitzer des Dynavolt-Intact-Teams mit Sandro Cortese, ist zuversichtlich, dass er für 2016 einen zweiten Teamplatz erhält: «Die Dorna hat mich aufgefordert, eine Anfrage zu stellen. Wenn die das von sich aus tun, stehen meine Chancen sicher nicht schlecht. Was die Fahrer betrifft, verhandeln wir mit diversen Leuten.» Dass Lingg einen deutschen Fahrer bevorzugt und intensiv mit Jonas Folger und Marcel Schrötter verhandelt, ist ein offenes Geheimnis: «Mit Jonas wird es wohl kaum was werden, aber Marcel könnte ich mir gut vorstellen. Die Sponsoren wol-

len weder einen Nachwuchsnach noch einen Bezahlfahrer, sondern einen schnellen Mann, der für Topergebnisse und entsprechende Medienresonanz sorgt», sagt Lingg. «Horrende Gagen können wir natürlich nicht bezahlen. Ich selbst hätte mir auch einen Topiloten aus der Moto3 vorstellen können, so einen wie Miguel Oliveira etwa.»

Der Teambesitzer bestätigt, dass auch Cortese für 2016 noch nicht fix ist. «Unterschieden ist noch nichts, aber wir wollen alle miteinander weitermachen, wir arbeiten mit Unterbrechungen schon seit zehn Jahren zusammen.» ♦ ML

## NACHRICHTEN

## Oliveira in Indianapolis wieder dabei

**Moto3** Der Portugiese Miguel Oliveira war vor dem Sachsenring-GP der bestklassierte KTM-Pilot in der Moto3-WM-Tabelle. Der Sieger der Grands Prix von Mugello und Assen reiste als WM-Dritter (102 Punkte) hinter Danny Kent (165) und Enea Bastianini (108) an. Doch KTM-Ajo-Pilot Oliveira stürzte bereits im ersten Freien Training nach wenigen Runden am Freitag schwer und brach sich den vierten Mittelhandknochen in der linken Hand. «Oliveira ist sofort nach Hause geflogen und hat sich am Samstag operieren lassen», erklärte KTM-Pressesmann Pol Bertrán. «Die OP verlief problemlos, nach acht Tagen können die Drähte und Nähte bereits entfernt werden, und Miguel kann mit der Therapie beginnen. Wenn keine Probleme auftreten, dürfte sein Start beim Indianapolis-GP am 7. August kein Problem sein. Wir haben Glück im Unglück gehabt, denn dank der Sommerpause ist die Rehabilitationszeit länger als üblich.» ♦ ML

## KOMPAKT

»» **Moto2** 19 Fahrer klassierten sich im Qualifying innerhalb von nur einer Sekunde, die Top-7 waren durch weniger als eine halbe Sekunde getrennt. «Das Niveau wird immer höher und ausgeglichener», erklärte Vorjahressieger Dominique Aegerter. «2014 stand ich mit 1:24,761 auf der Pole-Position, jetzt legte Zarco 1:24,044 hin.»

»» **Moto3** Der Deutsche Wildcard-Pilot Max Kappler (17) wurde im Qualifying von keinem Geringeren als WM-Leader Danny Kent abgeräumt. «Darauf hätte ich gerne verzichtet», murmelte Kappler (17), der nur 500 Meter neben der Strecke wohnt. «Ich möchte jede Minute dieses Weekends genießen und lernen. Kent preschte innen durch, war aber zu schnell und rutschte übers Vorderrad in mich hinein.»

»» **Moto3** Der zweite Deutsche Wildcard-Pilot, Jonas Geitner (19), Führender in der IDM-Moto3-Klasse, war der Sturzkönig des Weekends. In den Freien Trainings flog der KTM-Pilot fünfmal ab. ♦

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Binder gewinnt den Start vor Kent und Vázquez. Ono stürzt.

**1. Runde:** Kent, Vázquez, Bastianini, Hanika, Brad Binder, Martin, Quartararo, Locatelli, Ajo und Locatelli sind die Top-10. Öttl P13, Kappler P30, Geitner P33.

**3. Runde:** Kent übernimmt die Führung und versucht wegzufahren. Bastianini und Vázquez wollen dranbleiben. Öttl P14.

**4. Runde:** Kent muss die Verfolger nach einem Vorderradstürzer wieder aufschließen lassen.

**5. Runde:** Der wilde Hanika stürzt auf Rang 3.

**6. Runde:** Quartararo stürzt auf P7, Bagnaia rollt aus.

**7. Runde:** Kent und Vázquez bereits 1,7 Sekunden vor den wild um P3 kämpfenden Verfolgern. Öttl auf P11 in der zweiten Verfolgergruppe dabei.

**9. Runde:** Kent und Vázquez jetzt 3,5 sec voraus.

**12. Runde:** Kent lässt Vázquez stehen, Vorsprung 2,5 sec., auf die Verfolger 7 sec. Öttl auf P11 schließt zur ersten Gruppe auf! Elf Fahrer kämpfen um P3.

**13. Runde:** Kappler fliegt heftig per Highsider ab (P30).

**20. Runde:** Kent 7 sec vor Vázquez, Verfolger 4 sec hinter Vázquez. Öttl P11, Geitner P29.

**25. Runde:** Die Damen Herrera und Carrasco kollidieren – beide out.

**27. Runde:** Kent siegt überlegen vor Vázquez, Bastianini gewinnt den Kampf der Verfolger vor Fenati. Öttl bleibt auf P11. Geitner P27 und Letzter. ♦ ML

## Qualifying

1. Kent	1:26,420
2. Bastianini	1:26,939
3. Hanika	1:26,941
4. Quartararo	1:26,968
5. Vázquez	1:27,005
6. Locatelli	1:27,130
7. Martin	1:27,160
8. Navarro	1:27,253
9. Antonelli	1:27,313
10. Ajo	1:27,334
11. B. Binder	1:27,355
12. Masbou	1:27,356
13. Fenati	1:27,378
14. Viñales	1:27,496
15. Loi	1:27,536
16. Öttl	1:27,567
17. Khairuddin	1:27,653
18. Kornfeil	1:27,714
19. D. Binder	1:27,828
20. McPhee	1:27,857
21. Danilo	1:27,865
22. Bagnaia	1:27,887
23. Ono	1:27,921
24. Carrasco	1:28,031
25. Tonucci	1:28,074
26. Guevara	1:28,103
27. Gardner	1:28,160
28. Herrera	1:28,162
29. Manzi	1:28,171
30. Suzuki	1:28,211
31. Ferrari	1:28,227
32. Migno	1:28,232
33. Rodrigo	1:28,535
34. Kappler	1:29,750
35. Geitner	1:30,011
Oliveira	keine Zeit

## GRAND PRIX VON DEUTSCHLAND – Moto3 / Resultate

Hohenstein-Ernstthal, Sachsenring (D); 12. Juli 2015; 9. Lauf zur Weltmeisterschaft; 99,117 km über 27 Runden à 3,671 km; 34 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 25 Grad, Asphalt: 32 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Danny Kent (GB)	Honda	27	39:29,359	1:26,916	25
2. Efrén Vázquez (E)	Honda	27	+7,554	1:26,991	20
3. Enea Bastianini (I)	Honda	27	+9,603	1:27,297	16
4. Romano Fenati (I)	KTM	27	+9,629	1:27,282	13
5. Niccolò Antonelli (I)	Honda	27	+9,664	1:27,104	11
6. Jorge Navarro (E)	Honda	27	+9,807	1:27,247	10
7. Brad Binder (ZA)	KTM	27	+9,837	1:27,292	9
8. Alexis Masbou (F)	Honda	27	+10,266	1:27,316	8
9. Andrea Locatelli (I)	Honda	27	+10,352	1:27,586	7
10. Niklas Ajo (FIN)	KTM	27	+11,558	1:27,444	6
11. Philipp Öttl (D)	KTM	27	+11,777	1:27,348	5
12. Jorge Martin (E)	Mahindra	27	+18,416	1:27,417	4
13. Karel Hanika (CZ)	KTM	27	+18,426	1:26,971	3
14. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	27	+28,782	1:27,739	2
15. Jules Danilo (F)	Honda	27	+28,892	1:27,871	1
16. Livio Loi (B)	Honda	27	+28,958	1:28,038	–
17. John McPhee (GB)	Honda	27	+29,218	1:27,651	–
18. Isaac Viñales (E)	Husqvarna	27	+29,478	1:27,888	–
19. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	27	+29,750	1:27,771	–
20. Darryn Binder (ZA)	Mahindra	27	+45,844	1:28,213	–
21. Andrea Migno (I)	KTM	27	+46,658	1:28,182	–
22. Stefano Manzi (I)	Mahindra	27	+46,780	1:28,387	–
23. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	27	+46,840	1:28,648	–
24. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	27	+46,965	1:28,491	–
25. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	27	+47,339	1:28,323	–
26. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	27	+1:06,125	1:28,449	–
27. Jonas Geitner (D)	KTM	27	+1:24,437	1:30,002	–

## Nicht klassiert:

– Ana Carrasco (E)	KTM	23	+4 Rdn.	1:28,361	–
– Maria Herrera (E)	Husqvarna	23	+4 Rdn.	1:28,587	–
– Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	20	+7 Rdn.	1:27,991	–
– Maximilian Kappler (D)	FTR-Honda	12	+15 Rdn.	1:28,468	–
– Fabio Quartararo (F)	Honda	5	+22 Rdn.	1:27,617	–
– Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	5	+22 Rdn.	1:28,024	–
– Hiroki Ono (J)	Honda	1	+26 Rdn.	–	–

Durchschnittstempo des Siegers: 150,5 km/h

Schnellste Runde: Kent, 3. Runde in 1:26,916 min (= 152,0 km/h)

Nächstes Rennen: 9. August 2015, Indianapolis (USA)

Internet: www.motogp.com

## WM-Stand Fahrer

1. Kent	190	14. Hanika	29
2. Bastianini	124	15. Locatelli	28
3. Oliveira	102	16. Öttl	23
4. Fenati	99	17. Ajo	21
5. Vázquez	96	18. Kornfeil	19
6. B. Binder	75	19. Migno	16
7. Quartararo	74	20. Ono	15
8. Viñales	64	21. Loi	15
9. Antonelli	60		
10. Bagnaia	55		
11. Navarro	54		
12. Masbou	41		
13. McPhee	34		

## WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	210
2. KTM	149
3. Mahindra	65
4. Husqvarna	64



Kein Damenkränzchen: María Herrera und Ana Carrasco kollidieren

## GP Deutschland - Moto3

# Kent ist nicht zu stoppen

Von MARKUS LEHNER

**Das Kiefer-Leopard-Team rennt von Erfolg zu Erfolg. Beim Heimspiel auf dem Sachsenring gab es gleich einen Doppelsieg durch WM-Leader Danny Kent und Evrén Vázquez.**

Selbst ein harmloser Sturz eine Viertelstunde vor Ende des Qualifyings konnte WM-Leader Danny Kent nicht von der Pole-Position verdrängen. Genüßlich, schon fast gelangweilt schaute der Kiefer-Honda-Pilot von der Box aus zu, wie sich die Konkurrenz an seiner zuvor erzielten Fabelzeit die Zähne ausbiss. «Auch ich mache Fehler», gab sich der Brit nach dem Crash gelassen, «aber lieber im Qualifying als im Rennen.»

Und so kam es dann auch. Im Rennen gab sich Kent nicht die geringste Blöße, wartete nach dem Start seine Chance ab und zog dann unwiderstehlich auf und davon. «Ich wusste natürlich aus dem Training, dass wir die Pace für den fünften Sieg in dieser Saison hatten», gab Kent zu. «Die ersten fünf Runden habe ich zugewartet, bis sich das Ganze etwas beruhigt hatte. Dann habe ich forciert und das

Rennen von der Spitze aus kontrolliert. Es ist natürlich super, mit einem Sieg und als klarer WM-Leader in die Sommerpause zu gehen.» Kent hat mit seinem Sieg den WM-Vorsprung auf beruhigende 66 Punkte ausgebaut.

## Podest von Honda besetzt

Lediglich Teamkollege Evrén Vázquez konnte ihm bis Halbzeit im Windschatten folgen, dann musste der Spanier abreißen lassen, brachte aber seinen zweiten Platz noch knapp vor der wilden Verfolgermeute ins Ziel. «Ich wollte unbedingt ins Ziel kommen heute, in den letzten vier Rennen war mir das nur einmal gelungen», erzählte Vázquez. «Ich wollte an Danny dranbleiben, aber er war ganz einfach zu schnell. Gegen Ende des Rennens hatte ich etwas Mühe mit der Konzentration, die Verfolger hätten mich beinahe noch eingefangen.»

Enea Bastianini schnappte mit der Gresini-Honda KTM-Pilot Romano Fenati noch den dritten Podestplatz weg. «Ich will den zweiten WM-Platz unbedingt halten», sagte Bastianini, «Wenn mir das gelingen soll, muss ich vor allem im Finish einiges riskieren.» ♦



Kent (rechts) und Vázquez feiern den Kiefer-Honda-Doppelsieg

## Moto3

# Öttl hält mit



Öttl: Schnell unterwegs, aber noch fehlt die Durchsetzungskraft

**Zum vierten Mal in den letzten fünf GP fuhr KTM-Pilot Philipp Öttl in die WM-Punkte. Auf dem Sachsenring wurde er 11.**

Platz 16 im Qualifying, P11 im Rennen: Philipp Öttl brachte die Schedl-KTM erneut in den Punkterängen ins Ziel und war in der ersten Verfolgergruppe dabei, die hinter dem Kiefer-Duo Kent/Vázquez um P3 kämpfte. «Ich habe den Fenati als Lokomotive benutzt, um nach vorne zu kommen. Aber in der letzten Runde habe ich noch einen Fehler gemacht, da ist der Ajo innen durchgeschlüpft. Meine Reifen waren zu diesem Zeitpunkt völlig hinüber. Aber insgesamt bin ich zufrieden, wir haben uns weiter gesteigert und zur vorderen Gruppe aufgeschlossen. Zudem habe ich heute nicht gegen Ende des Rennens abgebaut, sondern den Speed bis ins Ziel halten können.»

Ötts Manager Terrell Thien ergänzte: «Philipp hat erneut gezeigt, dass er den Speed der vorderen Gruppe draufhat. Jetzt muss er die nächste Stufe

zünden. Er muss in dieser wilden, meist südländisch besetzten Meute nicht nur mithalten, sondern sich auch durchsetzen können.»

## Kappler: Aus per Highsider

Die beiden Wildcard-Piloten Max Kappler (17) und Jonas Geitner (19) bezahlten viel Lehrgeld. Nach zwei Stürzen im Training flog Kappler auch im Rennen spektakulär bei Rennhalbzzeit von seiner Saxoprint-FTR-Honda. «Das WM-Niveau ist brutal hoch», sagte Kappler. «Immerhin habe ich mir außer Prellungen keine Verletzungen zugezogen.»

## Geitner: Schnellzug verpasst

Geitner konnte mit seiner Freudenberg-KTM wenigstens das Rennen zu Ende fahren und wurde Letzter. «Nach den fünf Stürzen im Training habe ich im Rennen schon beim geringsten Rutscher gezuckt, das Vertrauen war völlig weg. Immerhin bin ich nicht überrundet worden. Ich wollte mich hinten an den Schnellzug anhängen, aber dafür war ich einfach nicht flink genug.» ♦ ML

## Moto2/Moto3

# «Totales Chaos»

Es war nur ein Frage der Zeit, bis die Race Direction wegen der immer gefährlicher werdenden Behinderungen im Qualifying hart durchgreifen würde. Auf dem Sachsenring war es so weit: Die elf Moto3-Piloten Jorge Navarro, María Herrera, Ana Carrasco, Andrea Migno, John McPhee, Niklas Ajo, Isaac Viñales, Enea Bastianini, Andrea Locatelli, Hiroki Ono und Jakub Kornfeil erhielten je 1 Strafpunkt, durften nur das halbe Warm-up fahren und wurden in der Startaufstellung um drei Plätze zurückversetzt.

In der Moto2-Klasse gab es je einen Strafpunkt für Tom Lüthi, Sandro Cortese, Simone Corsi und Xavier Siméon. «In den letzten Minuten herrschte das übliche totale Chaos», erzählte Lüthi, der erstmals in seiner 13-jährigen GP-Karriere eine Strafe erhielt. «Aber auf dem engen Sachsenring wirkt sich das noch extremer aus. Im Finale klemmten sich Corsi und andere hinter mich, also habe ich abgebrochen.» Im Gegensatz zur Moto3 gab es keine zusätzlichen Strafen. Bei 4 Punkten muss der Fahrer von ganz hinten, bei 7 aus der Box losfahren. Für 10 Punkte gibt es die Rote Karte: ein Rennen Pause. ♦ ML



Lüthi: 1. Strafpunkt der Karriere

## Moto3

# KTM: Mit VR46 einig

KTM-Rennsport-Direktor Pit Beirer verhandelte auf dem Sachsenring mit seinen Teams für die Saison 2016. «Die Zusammenarbeit mit Aki Ajo und seinem Team wird wie bisher nahtlos weitergeführt», erklärte Beirer. «Auch das Valentino Rossi gehörende Team VR46 wird bei uns bleiben. Wir haben das mit der Teamleitung vorerst per Handschlag besiegelt, das

Vertragliche wird zu einem späteren Zeitpunkt erledigt. Wir würden grundsätzlich mit allen bisherigen Teams weitermachen, um so eine Konstanz hinzubringen.»

## Zusatz-Test in Barcelona

Nach dem Sachsenring-GP wird KTM in Barcelona einen zusätzlichen Test einschalten. Ob und wann das angekündigte

neue Moto3-Chassis kommt, ist im Moment noch unklar. Beirer: «Wir müssen das Set-up für das Chassis vereinfachen. Es kann nicht sein, dass es in Assen so hervorragend funktioniert, während wir etwa auf Strecken wie Barcelona oder auf dem Sachsenring das ganze Wochenende brauchen, um eine konkurrenzfähige Abstimmung hinzubekommen.» ♦ ML/IP



KTM-Chassis: Das passende Set-up ist nicht immer rasch gefunden

## MotoGP

## Abschlusstest

Am Mittwoch und Donnerstag dieser Woche testen Ducati, Honda und Suzuki in Misano. Es wird der letzte Test mit Bridgestone-Reifen.

Eines kann man Bridgestone nicht vorwerfen: dass sie sich, obwohl sie ihren Rückzug als Alleinausrüster der MotoGP bereits vor anderthalb Jahren

beschlossen haben, nicht bis zum Schluss um die Entwicklung ihrer Reifen gekümmert hätten. So wird auch für die letzten Rennen noch eine neue Variante des harten Hinterreifens gebracht. In Misano wird dieser mit den Werksfahrern von Ducati, Honda und Suzuki aussortiert. Yamaha wird bei diesem Test nicht dabei sein, denn Valentino Rossi und Jorge

Lorenzo hatten vor einem Monat in Aragón getestet.

Honda will bei diesem zweektägigen Test, an dem Marc Márquez, Dani Pedrosa und Testfahrer Hiroshi Aoyama teilnehmen, weiter am Fahrwerk arbeiten, dazu sind noch weitere neue Teile für die Peripherie des Motors zu erwarten. Márquez will sicherstellen, dass sich die RC 213 V auf allen Strecken so gut verhält wie bei den letzten zwei GP. Bei Ducati erwarten die beiden Andrea neue Teile von der Ingenieurstruppe um Gigi Dall'Igna. Und bei Suzuki wollen Aleix Espargaró und Maverick Viñales das neuerdings störrische Kurvenverhalten der in den Rennen so handlichen GSX-RR kurieren.

Bei diesem Test geht eine Ära zu Ende, denn bei dem nächsten IRTA-Test nach dem Brünngp geht es rein um die Saison 2016, und das gesamte Feld wird mit Michelin-Reifen ausrücken, um den Ingenieuren Zeit für die Umstellung zu geben. ♦ IP/NS



Márquez und Pedrosa: In Misano letztmals für Bridgestone testen

## IDM Superstock 1000

## Neue an der Macht



Training, Ausfall, Sieg: Marvin Fritz hat die Kurve gekriegt und ist Gesamt-Dritter der IDM Superstock

Auf den ersten drei Plätzen haben sich drei Neuzugänge positioniert. Während Mathieu Gines (Yamaha) und Roman (Kawasaki) den Titel unter sich ausmachen, steht Marvin Fritz von hinten unter Druck.

Marvin Fritz kehrte auf dem Hungaroring auf die Ideallinie zurück und holte für das Bayer-Bikerbox-Team den zweiten Saisonsieg. Er schnellte damit vom fünften auf den dritten Tabellenplatz nach vorn. Was streng geheim bleiben sollte, aber sich wie ein Lauffeuer herumsprach: Der 22-jährige Yamaha-Pilot war einer der we-

nigen, die den Hungaroring schon kannten und dort trainiert hatten. Der Supersport-600-Gewinner von 2014 hat sich in der großen Klasse schnell eingelebt. Der Wurm dagegen ist momentan bei Lukas Trautmann drin. Der 19-jährige Salzburger, der 2014 mit dem Rekord von acht Saisonsiegen den Yamaha-Cup gewann und auch beim Saisonauftakt in der Stock-1000-Klasse so weitermachte, hat mittlerweile zwei Rennausfälle durch Stürze zu vermelden und ein Auf und Ab der Ergebnisse. Auf dem Hungaroring versenkte er die Yamaha gleich im ersten Zeittraining. Heck und Sitzbank steckten im Heck

der Honda des Superbikers Jan Halbich. Im deutschen Freudenberg Team findet die österreichische Nachwuchshoffnung dennoch Rückhalt. «Ich muss das Vertrauen wiederfinden», sagt Trautmann. Im ersten Lauf kam er prompt als Dritter in seiner Klasse ins Ziel. Kurz vor den Rennen in Ungarn wurde Trautmann, der seinen dritten Gesamtrang mit einem achten Platz im zweiten Rennen nicht halten konnte und auf P5 abrutschte, ein Titanstift aus der linken Mittelhand-Knochenwurzel entfernt.

Eine sichere Bank inmitten der Neuen ist Dominik Vincon (BMW): Gesamt-Vierter. ♦ AWI

## Superbike-WM

## Am falschen Ort?

Ex-MotoGP-Pilot Randy de Puniet (34) hat sich die Rückkehr vom Dasein als Testpilot in den aktiven Rennsport anders vorgestellt. Der Suzuki-Pilot liegt in der SBK-WM-Tabelle auf dem enttäuschenden 18. Rang und hat erst 22 Punkte gesammelt. Sein Teamkollege Alex Lowes hingegen steht mit 84 Zählern auf Platz 11. «Natürlich ist es unbefriedigend», sagt der Franzose. «In Thailand haben wir entschieden, die Elektronik zu wechseln und das Magneti-Marelli-System zu nutzen. Aber damit kommen wir bis heute nicht klar. Ich weiß, wovon ich rede, denn ich habe anderthalb

Jahre an der Marelli-Einheit für die aktuelle MotoGP-Suzuki GSX-RR gearbeitet. Zudem kann ich mich nicht richtig an die Superbikes gewöhnen. Jedes Wochenende hoffen wir, dass es besser wird, aber das ist nicht der Fall. Es wird langsam etwas frustrierend. Vielleicht bin ich wirklich am falschen Ort. Ich habe aber noch keine ernsthaften Pläne für die Zukunft. Es entwickelt sich etwas, aber es ist noch zu früh, um darüber zu sprechen. Ich weiß nur, dass ich beim Rennenfahren Spaß haben will – und im Moment habe ich das in der Superbike WM nicht.» ♦ ML



Randy Puniet: Mit der SBK-Suzuki nur auf P18 der WM-Tabelle

## NACHRICHTEN

## Reiterberger: Urlaub in der Boxengasse

IDM Superbike Leader Markus Reiterberger bekam von Teamchef Werner Daemen spontan ein freies Wochenende. Theoretisch sollte Reiti in den Niederlanden beim Battle of the Lowlands mitfahren, einem belgisch-holländischen Wettkampf, den er in den letzten beiden Jahren gewonnen hatte. Nach dem Hungaroringrennen und dem anschließenden Langstrecken-WM-Test in Suzuka verordnete Daemen seinem BMW-S-1000-R-Aushängeschild aber eine Pause. Die nutzte Reiti für einen zweektägigen Kurzurlaub auf dem Sachsenring Grand Prix. Er gab am Stand der Superbike-IDM Auto-gramme, schlenderte durch die Boxengasse, traf viele alte Bekannte. «Man muss sich da schon sehen lassen.» Highlight: sein Interview für Eurosport. Am kommenden Wochenende wird Reiti dann bis Oktober zum letzten Mal frei haben. Verplant ist es trotzdem. In seinem Heimatort findet das legendäre Motorradtreffen statt. ♦ AWI

## KOMPAKT

»» SBK Geico, der zweitgrößte private Auto-Versicherer der USA, ist nicht nur Titelsponsor des Laguna-Seca-Events am Wochenende, sondern spannt auch mit dem führenden Kawasaki-Team (Jonathan Rea, Tom Sykes) zusammen.

»» Supersport-WM Wie viele andere Rennfahrer hat sich auch der Amerikaner PJ Jacobsen (aktuell 3. der Supersport-WM) wegen «Arm Pump» am linken Arm operieren lassen.

»» Tourist Trophy Triumph will mit dem TT-Helden Guy Martin einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord für Motorräder aufstellen. Martin will im August auf den Bonneville Salt Flats in Utah/USA mit der Triumph Rocket Streamliner, ausgestattet mit zwei 2,3-l-Rocket-III-Dreizylindern mit 1000 PS, den aktuellen Weltrekord von Rocky Robinson von 605,697 km/h brechen. Triumph war bereits vor 45 Jahren im Besitz des Weltrekords mit 395,28 km/h (1970). ♦

MXGP: Coldenhoff (#259) ist schon vorn, dahinter drängeln Paulin, Bobryshev und Simpson



Motocross-GP Kegums

# Die Jagd ist eröffnet

Von ALEX HODGKINSON

**Suzuki gewann dank Glenn Coldenhoff zum ersten Mal in diesem Jahr einen Motocross-GP. Vor wenigen Tagen hatte der Niederländer von den Gelben seine Entlassungspapiere zum Jahresende bekommen.**

Es war ein verdienter Tagessieg für den 24-Jährigen, dessen Familie aus Indonesien stammt: «Ich kam mit den meisten Strecken während des ersten Jahresdrittels nicht zurecht, aber mein Selbstvertrauen ist auf aller Art von Strecken im Laufe der Saison gestiegen. Es war schon gestern klar, dass der Schlüssel zum Erfolg ein guter Start war. Und nachdem es während der Nacht geregnet hatte, waren die Starts noch wichtiger. Ich würde es nicht als Sandstrecke betrachten, aber das Startgelände ist tief, und ich

weiß, wie man auf solchem Boden startet. Ich hatte immer ein gutes Gefühl auf dieser Strecke, und nach diesem Sieg habe ich das Selbstvertrauen, mit den Großen mitzufahren. Jetzt brauche ich nur ein Team. Suzuki hat mir schon mitgeteilt, dass mein Dienst 2016 nicht mehr erwünscht ist.»

## E-Starter ließ Febvre im Stich

Nach dem Holeshoot im 1. Lauf ließ «Hoff» nicht mal Suzuki-Leader Kevin Stribos heran, und die beiden Gelben kamen mehr als 40 Sekunden vor dem drittplatzierten Gautier Paulin im Ziel an. Romain Febvre, WM-Leader und Sieger der letzten vier GP in Serie, ging schon in der Startkurve zu Boden: «Ich hatte einen guten Start, aber jemand hat mein Hinterrad touchiert.» Es wurde noch schlimmer: «Ich bin schnell aufgestanden, aber der

Motor sprang trotz E-Starter lange Zeit nicht an. In der Startrunde konnte ich sehen, dass die übrigen Teilnehmer in weiter Ferne waren, aber ich setzte alles daran, so viele Punkte wie möglich zu holen.»

Im Ziel bekam Febvre 13 Punkte für Platz 8 und büßte nur fünf Punkte gegen seinen dichtesten Verfolger Toni Cairoli ein. Der amtierende Meister kämpft weiterhin mit Schmerzen und fehlender Kraft im linken Ellenbogen, aber kam trotzdem als Vierter an. Febvre gewann Lauf 2 vor Coldenhoff, Cairoli wurde wieder Vierter.

Max Nagl fehlte erneut, aber seine Rückkehr wird in elf Tagen in Loket/CZ erwartet. Der Oberbayer ist immer noch WM-Vierter, nur 97 Punkte hinter Febvre. Wie erwartet, war MX2-WM-Leader Jeffrey Herlings in Kegums nicht am Start. KTM-MX2-Teamchef Dirk Gruebel: «Es ist nicht allein die

Infektionsgefahr an der offenen Wunde an seinem Finger. Die Sehne ist auch fast vollständig vom Knochen getrennt, und die einzige Möglichkeit auf eine Heilung ist komplette Ruhe.»

## Herlings daheim, Jagd eröffnet

Die «Geier» spürten ihre Chance. Lediglich 39 Punkte trennten die nächsten fünf in der Meisterschaft vor dem Rennen. Herlings Verletzungen eröffnen die Titeljagd aufs Neue.

Tim Gajser, Sieger der letzten drei GP, lag schon in der Startkurve im 1. Lauf mit Brian Bogers am Boden und kam als Siebter ins Ziel. Der amtierende Meister Jordi Tixier war am Ende des Tages frustrierter Siebter der Tageswertung. Max Anstie fuhr ein perfektes Wochenende mit Sieg in der Qualifikation sowie in beiden GP-Läufen: «Nachdem das Team im Winter von Yamaha zu Kawasaki gewechselt ist, brauchten wir

eine gewisse Anlaufzeit. Jetzt hoffe ich auf mehr Erfolge.»

Pauls Jonass war zweimal Zweiter: «Als Kind träumte ich, einen Letten auf dem Podium zu sehen. Heute bin ich das!»

Valentin Guillod bleibt WM-Dritter, aber Kegums war ein Desaster für den Westschweizer, der nach mehreren Stürzen nur 17 Punkte holen konnte.

Jeremy Seewer kam in Lettland nicht aufs Podium, aber freute sich über den 4. Platz in der Tageswertung: «Davon konnte ich heute morgen nicht mal träumen. Ich bin gut im Schlamm, aber sandiger Boden ist nicht meine Stärke. Doch nach zwei guten Starts fehlen mir nur 32 Punkte zu Rang 2 und weitere 46 zu Herlings.» Henry Jacobi erkämpfte bei seiner WM-Rückkehr nur 5 Punkte, aber er war zufrieden: «In Aichwald habe ich mir die Wirbel verdreht. Ich schätze meine Beweglichkeit auf 80 Prozent.» ♦



MX2-Start: Valentin Guillod (92) noch neben Doppelsieger Max Anstie (99), dahinter lauern Seewer (91) und Pootjes (85)



Statt Podium Titelchance: Jeremy Seewer

## NACHRICHTEN

## MXGP kommt 2016 in die Schweiz

MXGP 2016 wird der MXGP zum ersten Mal in der Schweiz gastieren. Ein Konsortium sportbegeisterter Frauenfelder hat sich gebildet, um den GP zu finanzieren. Das Rennen wird am 6./7. August 2016 der 15. WM-Lauf sein und nicht auf der Traditionsstrecke stattfinden, sondern auf einem ehemaligen Kaser-nengrundstück.

## Zweijahresvertrag für Valentin Guillod

MXGP Valentin Guillod hat einen Zweijahresvertrag mit Yamaha für seinen Zwangseinstieg 2016/17 in die MXGP-Klasse unterschrieben. Der Westschweizer wird im kommenden Jahr weiterhin für das Standing-Construct-Team fahren. Eine Entscheidung über sein Arbeitsumfeld im zweiten Jahr des Vertrages bleibt zunächst offen.

## Tixier auf Kawasaki in MXGP-Klasse

MXGP Evgeny Bobryshev hat seinen Vertrag bei HRC bis Ende 2016 verlängert. Es wird erwartet, dass der russische MX2-Toppilot Aleksandr Tonkov von Husqvarna zu Yamaha wechselt. MX2-Weltmeister Jordi Tixier bleibt Kawasaki treu und hat einen Zweijahresvertrag mit KRT für seinen MXGP-Einstieg erhalten. ♦ AH

## KOMPAKT

»»» **Motocross-WM** Steven Frossard, der sich vor einer Woche vom englischen Wilvo-Forkrent-KTM-Team getrennt hat, wird Ryan Villopoto im Kawasaki-Racing-Team bis Saisonende ersetzen.

»»» **SuperEnduro** Offiziell bestätigt wurde jetzt der Termin für den deutschen Lauf zur SuperEnduro-WM: Er findet am 2. Januar 2016 – wieder in Riesa – statt.

»»» **Eisspeedway** Am 19./20. Dezember ist im Innsbrucker Olympiastadion ein zweites Eisspeedwayrennen geplant. Von den zwei GP-Rennen im Jahr 2010 musste eines auf der Kunsteisbahn wegen zu niedriger Eisstärke abgesagt werden. Jetzt ist ein Revival der «Master of Spikes»-Rennen geplant. ♦ AH/RP/TS

## MOTOCROSS-GP LETTLAND / Resultate MXGP

Kegums/LV: 12. Juli 2015, 12. WM-Lauf, Wetter: leicht bewölkt, 18 Grad

1. Lauf: 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; 17 Runden à 1,540 km (= 26,180 km)  
1. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki), 17 Runden in 34:26,145 min (= 45,615 km/h)  
2. Kevin Strijbos (B/Suzuki), 5,257 sec zurück  
3. Gautier Paulin (F/Honda), 45,698 sec zurück  
4. Antonio Cairoli (I/KTM); 5. Jeremy van Hooorebeek (B/Yamaha); 6. Steven Frossard (F/Kawasaki); 7. Jose Butron (E/KTM); 8. Romain Febvre (F/Yamaha); 9. Filip Bengtsson (S/Honda); 10. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 11. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 12. Christophe Charlier (F/Honda); 13. Nathan Watson (GB/Husqvarna); 14. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 15. Tanel Leok (EE/Kawasaki); 16. Shaun Simpson (GB/KTM); 17. David Philippaerts (I/Yamaha); 18. Tyla Ratray (ZA/Kawasaki); 19. Davis Ivanovs (LV/Kawasaki); 20. Maxim Nazarov (RUS/KTM); 21. Kei Yamamoto (JAP/Honda); 14 Runden zurück; 22. Davide Guarnieri (I/TM)  
Schnellste Runde: Romain Febvre (F/Yamaha), in 1:54,209 min (= 48,543 km/h)

2. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 18 Runden à 1,540 km (= 27,720 km)  
1. Romain Febvre (F/Yamaha), 18 Runden in 35:49,255 min (46,431 km/h)  
2. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki), 2,389 sec zurück  
3. Gautier Paulin (F/Honda), 3,218 sec zurück  
4. Antonio Cairoli (I/KTM); 5. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 6. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 7. Shaun Simpson (GB/KTM); 8. Steven Frossard (F/Kawasaki); 9. Jeremy van Hooorebeek (B/Yamaha); 10. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 11. Filip Bengtsson (S/Honda); 12. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 13. Tommy Searle (GB/KTM); 14. Christophe Charlier (F/Honda); 15. Davide Guarnieri (I/TM); 16. David Philippaerts (I/Yamaha); 17. José Butron (E/KTM); 18. Maxim Nazarov (RUS/KTM); 19. Kei Yamamoto (JAP/Honda); 4 Runden zurück; 20. Davis Ivanovs (LV/Kawasaki); 8 Rd. zurück; 21. Tyla Ratray (ZA/Kawasaki)  
Schnellste Runde: Gautier Paulin (F/Honda), in 1:52,153 min (= 49,432 km/h)

Nächstes Rennen: 26. Juli 2015, Loket/CZ

Internet: www.mxgp.com

## WM-Stand Fahrer MXGP

1. Febvre	457
2. Cairoli	416
3. Paulin	391
4. Nagl (D)	360
5. Bobryshev	345
6. Desalle	291
7. Simpson	276
8. Van Hooorebeek	260
29. Heidecke (D)	16
36. Ullrich (D)	10

## WM-Stand Hersteller MXGP

1. Suzuki	474
2. Husqvarna	467
3. KTM	467
4. Yamaha	465
5. Honda	441
6. Kawasaki	289
7. TM	76

## MOTOCROSS-GP LETTLAND / Resultate MX2

Kegums/LV: 12. Juli 2015, 12. WM-Lauf, Wetter: leicht bewölkt, 18 Grad

1. Lauf: 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet; 17 Runden à 1,540 km (= 26,180 km)  
1. Max Anstie (GB/Kawasaki), 17 Runden in 35:51,424 min (= 43,807 km/h)  
2. Pauls Jonass (LV/KTM), 7,869 sec zurück  
3. Davy Pootjes (NL/KTM), 13,274 sec zurück  
4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Harri Kullas (FIN/Husqvarna); 6. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 7. Tim Gajser (SLO/Honda); 8. Ben Watson (GB/KTM); 9. Roberts Justs (LV/KTM); 10. Brian Bogers (NL/KTM); 11. Benoit Paturel (F/Yamaha); 12. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 13. Julien Lieber (B/Yamaha); 14. Thomas Covington (GB/Kawasaki); 15. Brent van Doninck (B/Yamaha); 16. Ivo Monticelli (I/KTM); 17. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 18. Henry Jacobi (D/KTM); 19. Jorge Zaragoza (E/Honda); 1 Runde zurück; 20. Jens Gettemann (B/Honda); 21. Anton Lundgren (S/Husqvarna); 22. Viacheslav Golovkin (RUS/KTM); 23. Artemiy Nazarov (RUS/KTM)  
Schnellste Runde: Max Anstie (GB/Kawasaki), in 1:58,421 min (= 46,816 km/h)

2. Lauf: 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet; 17 Runden à 1,540 km (= 26,180 km)  
1. Max Anstie (GB/Kawasaki), 17 Runden in 34:44,364 min (= 45,217 km/h)  
2. Pauls Jonass (LV/KTM), 13,123 sec zurück  
3. Harri Kullas (FIN/Husqvarna), 21,819 sec zurück  
4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 6. Brian Bogers (NL/KTM); 7. Jens Gettemann (B/Honda); 8. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 9. Thomas Covington (GB/Kawasaki); 10. Julien Lieber (B/Yamaha); 11. Davy Pootjes (NL/KTM); 12. Brent van Doninck (B/Yamaha); 13. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 14. Ben Watson (GB/KTM); 15. Samuele Bernardini (I/TM); 16. Roberts Justs (LV/KTM); 17. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 18. Ivo Monticelli (I/KTM); 19. Henry Jacobi (D/KTM); 20. Jorge Zaragoza (E/Honda); 1 Runde zurück; 21. Anton Lundgren (S/Husqvarna)  
Schnellste Runde: Max Anstie (GB/Kawasaki), in 1:54,616 min (= 48,370 km/h)

Nächstes Rennen: 26. Juli 2015, Loket/CZ

Internet: www.mxgp.com

## WM-Stand Fahrer MX2

1. Herlings	423
2. Gajser	377
3. Guillod (CH)	352
4. Jonass	351
5. Seewer (CH)	345
6. Tixier	334
7. Anstie	312
8. Lieber	278
22. Jacobi (D)	29
28. Rauchenecker (A)	56

## WM-Stand Hersteller MX2

1. KTM	531
2. Kawasaki	492
3. Yamaha	413
4. Honda	410
5. Suzuki	345
6. Husqvarna	307
7. TM	44

## Motocross-WM / Ryan Villopoto

## Bye, bye, Ryan Villopoto

Von ALEX HODGKINSON

**Ryan Villopoto hat am vergangenen Donnerstag offiziell seine Motocross-Karriere für beendet erklärt. Der vierfache Super-cross-Weltmeister und fünfmalige US-Motocross-Meister konnte seit seiner Rückenverletzung vom 10. April nicht mehr aufs Motorrad klettern.**

Der 27-Jährige aus dem Bundesstaat Washington erklärte: «Ich habe zuerst mit einer schnellen Rückkehr gerechnet, aber bei weiteren Untersuchungen stellten die Ärzte fest, dass ich mir nicht nur Frakturen am Steißbein zugezogen habe, sondern auch eine ernsthafte Kompression der Wirbelsäule. Ich leide immer noch unter großen Schmerzen, und es ist jetzt klar, dass ich keine Chance habe, mein Fitness- und Trainingsprogramm rechtzeitig wieder



R. Villopoto

aufzunehmen, um an der WM in diesem Jahr weiter teilzunehmen. Ich bin für immer dankbar, dass ich Gelegenheit hatte, in diesem großartigen Sport meinen Lebensunterhalt zu verdienen.»

## Unzertrennlich mit Team Green

«Ich möchte mich bei allen, die mich im Laufe meiner Karriere unterstützt haben, bedanken: meinen Eltern und Familie, den Jungs, die meine Bikes vorbereitet haben und zum Rennen brachten, die langjährigen Sponsoren, aber vor allem Kawasaki, die durch dick und dünn zu mir gehalten haben. Ich bin seit meiner Amateur-Karriere mit Team Green immer Kawasaki gefahren, und unsere Namen sind unzertrennlich. Ich glaube, wir haben gemeinsam dazu beigetragen, dass unsere Sportart immer beliebter wurde.»

Villopotos Wechsel in die MXGP-WM nach vier Super-

cross-WM-Titeln in Serie schlug wie ein Donnerschlag in der US-Crossszene ein, die sich seit Jahrzehnten für unübertroffen gehalten hatte.

Als «ihr» Meister 2015 nur ein einziges Mal bei acht Starts in der WM gewinnen konnte und anschließend die Verletzungen erlitt, die zu seinem Rücktritt führten, mussten die US-Amerikaner zugeben, dass MXGP die stärkste Offroad-Serie der Welt ist. Die Demütigung ihres traditionellen Nationalstolzes

war schon auf ihren Onlineportalen zu spüren.

## RVs Zukunft noch ungewiss

Beispielhaft ein Post vom Tag nach dem Argentinien-GP: «Wer zum Teufel ist dieser Max Nagl? Er ist ein Villopoto vorbeigefahren, als wäre Ryan stehen geblieben.» Villopotos künftige Lebensaufgaben sind noch unbekannt, aber eine Botschafterrolle bei Kawasaki oder Monster Energy ist nicht auszuschließen. ♦



Letztes Rennen: In Arco gab RV seinen unfreiwilligen Abschied

Enduro-WM Saint-Hubert

# Die Franzosen in Belgien

**Zum ersten Mal wurde ein WM-Lauf in Belgien ausgetragen. Der Veranstalter zeigte sich der Aufgabe gewachsen, und so wurden die Entscheidungen in drei anspruchsvollen Sonderprüfungen gefällt.**

dem KTM-Fahrer nicht genug Punkteabstand, sodass auch diese Titelentscheidung wie alle anderen erst beim Finale in Frankreich fallen wird. Dort genießt Meo jedoch, wie die anderen Titelanwärter, Heimvorteil.

**Nambotin verliert durch Sturz**

Doch El-Weltmeister Christophe Nambotin machte es sich selbst schwer: Nach einem zweiten Platz am ersten Tag wollte der KTM-Fahrer eigentlich zurückschlagen – was ihm bis zur letzten Sonderprüfung scheinbar gelingen sollte. Doch dann stürzte Nambotin und verlor fast 20 Sekunden, weshalb er erneut auf den zweiten Platz hinter Eero Remes zurückschrumpfte. In der WM-Wer-

tung konnte der Finne seinen Vorsprung damit von einem auf nun sieben Punkte ausbauen.

Deutlicher ist der Vorsprung von Mathias Bellino: Der französische Husqvarna-Pilot führt nach zwei weiteren Tagessie-

gen 24 Punkte vor Titelverteidiger Matthew Phillips.

Der Deutsche Eddi Hübner erfuhr mit zweimal Platz acht sein bestes Saisonergebnis. Damit rutscht der KTM-Fahrer auf WM-Rang neun vor. ♦ RP

**ENDURO-WM / Resultate**

**Saint-Hubert (B):** 11. und 12. WM-Lauf; Wetter/Strecke: trocken, warm/trocken, staubig  
**Klasse E1, 1. Tag (19 Fahrer gestartet, 16 gewertet):** 1. Eero Remes (FIN/TM), in 1:11.32,18 h; 2. Christophe Nambotin (F/KTM), +1:02,26 min; 3. Daniel McCanney (GB/Husqvarna), +1:13,39 min; 4. Marc Bourgeois (F/Yamaha); 5. Cristóbal Guerrero (E/Yamaha); 6. Lorenzo Santolingo (E/Sherco); 7. Anthony Boissière (F/Sherco); 8. Edward Hübner (D/KTM); 9. Simone Albergoni (I/Kawasaki); 10. Gianluca Martini (I/Yamaha)  
**2. Tag (19 Fahrer gestartet, 15 gewertet):** 1. Reemes in 55:20,35 min; 2. Nambotin, +13,83 sec; 3. Santolino, +51:26 sec; 4. McCanney; 5. Bourgeois; 6. Albergoni; 7. Boissière; 8. Hübner; 9. Martini; 10. Johan Edlund (S/Yamaha)

**Stand nach 12 Tagen:** 1. Remes, 221 Punkte; 2. Nambotin 214; 3. McCanney 157; 4. Santolino 153; 5. Bourgeois 134; 6. Albergoni 123. – Ferner: 9. Hübner 71

**Klasse E2, 1. Tag (28 Fahrer gestartet, 23 gewertet):** 1. Antoine Meo (F/KTM), in 1:11.18,25 h; 2. Alex Salvini (I/Honda), +39,08 sec; 3. Loïc Larrieu (F/Sherco), +1.04,81 min; 4. Jaime Betriu (E/Husqvarna); 5. David Knight (GB/KTM); 6. Oriol Mena (E/Beta); 7. Jeremy Tarroux (F/Sherco); 8. Nicolas Deparros (F/Husqvarna)

**2. Tag (23 Fahrer gestartet, 22 gewertet):** 1. Meo, in 1.05:49,30 Std.; 2. Salvini, +16,85 sec; 3. Larrieu, +33,45 sec; 4. Betriu; 5. Knight; 6. Tom Sagar (GB/KTM); 7. Mena; 8. Deny Philippaerts (I/Beta); 9. Romain Dumontier (F/Yamaha); 10. Nicolo Mori (I/KTM)

**Stand nach 12 Tagen:** 1. Meo, 228 Punkte; 2. Salvini 191; 3. Renet 175; 4. Larrieu 139; 5. Betriu 137; 6. Mena 100; 7. Philippaerts 87; 8. Mori 83; 9. Dumontier 75; 10. Guerrero 68

**Klasse E3, 1. Tag (16 Fahrer gestartet, 14 gewertet):** 1. Mathias Bellino (F/Husqvarna) in 1:11.49,30 h; 2. Matti Seistola (F/Sherco), +17,53 sec; 3. Matthew Phillips (AUS/KTM), +21,85 sec; 4. Manuel Monni (I/TM); 5. Jeremy Joly (F/KTM); 6. Antoine Basset (F/KTM); 7. Luis Correia (P/Beta); 8. Algar Leok (EE/TM); 9. Jonathan Barragan (E/GasGas)

**2. Tag (16 Fahrer gestartet, 13 gewertet):** 1. Bellino in 1.05:59,90 Std.; 2. Phillips, +14,05 sec; 3. Seistola, +18,78 sec; 4. Correia; 5. Joly; 6. Basset; 7. Leok; 8. Kevin Rohmer (F/TM)

**Stand nach 12 Tagen:** 1. Bellino, 217 Punkte; 2. Phillips, 193 Punkte; 3. Seistola 163; 4. Leok 146; 5. Correia 121; 6. Monni 118; 7. Joly 101; 8. Basset 91; 9. Oldrati 91  
 Nächster Lauf: 3./4. Oktober, Réquista/F Internet: www.enduro-abc.com

Die erste Entscheidung verlief unglücklich, als sich E2-Titelverteidiger Pierre-Alexandre Renet bei einem Sturz im Endurotest den linken Arm brach. Damit ist der Husqvarna-Fahrer aus dem Rennen um die Meisterschaft.

Einzig Ex-Weltmeister Alex Salvini konnte nun Antoine Meo von einem vorzeitigen Titelgewinn abhalten. Mit zwei zweiten Plätzen ließ Salvini



KTM-Pilot Antoine Meo dominierte die E2-Klasse in Belgien

Speedway-EM Landshut

# Verhakt und Chance vertan

**Emil Saifutdinov gewann das 2. EM-Finale in Landshut. Tomasz Gollob büßte seine Chance durch eine umstrittene Disqualifikation im Finale ein. Platz II für Martin Smolinski.**

einnehmen. Tomasz Gollob und Emil Saifutdinov (punktgleich mit Pedersen) qualifizierten sich direkt für den Showdown. Beim Finalstart kam Gollob von «Rot» etwas nach außen, Pedersen stieg das Vorderrad – und dessen linke Raste verhakte sich im Hinterrad des leicht führenden Gollob. Beide kamen zum Sturz, aber der polnische Referee Marek Wojacek disqualifizierte seinen Landsmann, statt alle vier wieder zuzulassen. Die Wiederholung gewann

dann Saifutdinov recht sicher vor Pedersen und Lindbäck. Der Russe baute damit seine EM-Führung von einem auf zwei Punkte aus.

**Ein Heat-Sieg für Smolinski**

Martin Smolinski konnte gegenüber Torun eine leichte Steigerung verzeichnen, aber dennoch die Erwartungen der Fans nicht erfüllen. Auf der Große-Wächter-Jawa mit neuen Nockenwellen glänzte er nur in Heat 12, als er vor Vaculik sieg-

te. Als in Heat 18 Michael Härtel das Motorrad am Start ausging («Der Motor starb ohne ersichtlichen Grund ab»), kam Reservist Kai Huckenbeck ins Rennen und beendete den Lauf vor Smolinski auf Platz 3!

Der 17-jährige Wildcard-Fahrer Härtel war in dem Feld ebenfalls überfordert und holte gegen den zweifachen Laufsieger Vaclav Milik seinen einzigen Punkt: «Meine Starts waren nicht so gut. Überholen war heute sehr schwierig.» ♦ TS

Das deutsche EM-Finale in Landshut bot den erwarteten hochklassigen Sport. Der spektakulärste Akteur Antonio Lindbäck und Nicki Pedersen konnten ihre Plätze im Finale erst über Erfolge im Semifinale



Diesmal klappte es: Emil Saifutdinov siegte in Landshut

**SPEEDWAY-EM / Resultate**

**Landshut/D:** 11. Juli 2015, 2. EM-Lauf; Wetter: sonnig, 23 Grad  
 1. Emil Saifutdinov (RUS), 12+3 Punkte; 2. Nicki Pedersen (DK), 12+2; 3. Antonio Lindbäck (S), 10+1; 4. Tomasz Gollob 12+d; 5. Janusz Kolodziej (PL), 10; 6. Martin Vaculik (SK), 11; 7. Hans Andersen (DK), 9; 8. Przemyslaw Pawlicki (PL), 8; 9. Piotr Protasiewicz (PL), 7; 10. Vaclav Milik (CZ), 6; 11. Martin Smolinski (D), 5; 12. Artjem Laguta (RUS), 5; 13. Grigorij Laguta (RUS), 5; 14. Peter Kildemand (DK), 5; 15. Tomasz Jedrzejak (PL), 1; 16. Michael Härtel (D), 1; 17. Kai Huckenbeck (D), 1; 18. Tobias Busch (D), 0  
 EM-Stand nach 2 Läufen: 1. Saifutdinov 31; 2. Pedersen 29; 3. Lindbäck 23; 4. Gollob 18; 5. Vaculik 16; 6. Kildemand 15; 7. Protasiewicz 15; 8. Kolodziej 14. – Ferner: 16. Smolinski 6  
 Nächstes Rennen: 15. August, Kumla/S Internet: www.speedwaygp.com

NACHRICHTEN

## Schmidt und Höllbacher siegen

**Supersmoto-WM** Mit zwei weiteren Siegen in der S2-Europameisterschaft im spanischen Villena holte sich der 19-jährige Friedrichshafener Marc-Reiner Schmidt auf TM nicht nur den Tagessieg, sondern auch vorzeitig den EM-Titel, mit jetzt 80 Punkten Vorsprung auf den Italiener Fabrizio Bartolini. In der S1-WM gewann Titelverteidiger Thomas Chareyre Lauf 1 vor dem Tschechen Pavel Kejmar. Im zweiten Rennen stürzten beide im Offroad-Teil, was der österreichische Husqvarna-Pilot Lukas Höllbacher ausnutzte, um vor Chareyre zu seinem ersten GP-Laufsieg zu fahren. TM-Fahrer Chareyre führt die WM jetzt mit 211 Punkten an, weil Mauno Hermunen fehlte, der sich beim MX-Training einen Wirbelbruch zugezogen hatte. Der Finne wird die restliche Saison verpassen. Höllbacher (182) ist schon WM-Vierter.

## Wolfslake-Sieg mit 1 Punkt Vorsprung

**Speedway-Bundesliga** Knapper geht's nicht: Wolfslake gewann sein Heimrennen gegen Tabellenführer Brokstedt mit 44:43 Punkten erst im letzten Lauf. Dabei hatte Wolfslake Falubaz Berlin nach Heat 10 schon 14 Punkte Vorsprung! Brokstedts Ausländer Peter Kildemand (4 Punkte) und Antonio Lindbäck (9) stachen nicht. Wolfslakes Gastfahrer Michael Härtel (2+1) wurde zweimal disqualifiziert. In der Tabelle führt zwar weiterhin Brokstedt (4 Punkte), doch die «Wikinger» habe ihre vier Vorrundenrennen schon absolviert. Ebenfalls 4 Punkte haben jetzt Landshut, Stralsund und Wolfslake (alle 3 Rennen).

## Michelsen gewinnt UZI-WM-Auftakt

**Speedway-U21-WM** Mikkel Michelsen gewann das erste von drei Finals der Speedway-Junioren-WM in Lonigo/Italien. Allerdings konnte sich der Däne (14 Punkte) erst in einem Stechen gegen den Polen Bartosz Zmarzlik durchsetzen. Mit Nikolaj B. Jacobsen (11 Punkte) und Mikkel Bech Jensen (10) kamen auch auf die Plätze 3 und 4 Dänen. Deutschsprachige sind für die Endrunde nicht qualifiziert. Nächstes Finale ist am 15.08. im polnischen Lublin. ♦ TS

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Aston Martin

**DB6**, seltener Orig.zust., regelm. gewartet, seit 14 J. in meinem Besitz, H-Kennz., Color, RHD, vollst. Hist., Orig.dok., s. gepfl., 325.000,- €. Chiffre MK15/1115565

## Audi



\*\*\*\* WWW.WIR-SIND-AUDI.de \*\*\*\*  
Kaufen Sie nicht ohne unser Angebot.  
Informieren Sie sich jetzt bei uns H

## BMW

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

**635 CSI**, 10/89, orig. 47000 km, el. FH, Klima, SSD, kpl. M-Werksausst., Led., Sports., Scheckh., Bordm., Jahreswagenzust., 46.000,- €. 0172/7606971

## BMW Alpina

**B10 Bi-Turbo, E34**, 06/94, orig. 105000 km, Leder, Klima, SSD, Vollausst., Kat, Scheckheft, Bordmappe, perf. Zust., akt. Insp. v. Alpina-Büchler, priv. Samml., 41.500,-. 0173/1657156

## Kia



Chemnitzer Auto-Salon

www.kia-chemnitz.de

**Ceed GT Track Glasdach**, EZ 06/2015, 10 km, 150 kW (204 PS), rot, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., Kraftstoffverbr. 7,4 l/100 km (kombt.), 9,7 l/100 km (innerorts), 6,1 l/100 km (außerorts), CO2-Ausst. 171 g/km, Effizienzkl. E, 23.990,- € (MwSt. abw.) Chemnitzer Auto-Salon Zentrum GmbH, Winkhoferstr. 13, 09116 Chemnitz, Tel. 0371/281440, www.chemnitzer-autosalon.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27703

## Ferrari

**Gebrauchteile** für 328/348/355/360/360 CH/550. www.ub-unfallwagen.de H

**Suche Ferrari 458 Speciale Aperta** von privat. Auto kann bis zu einem Jahr auf den Besitzer angemeldet bleiben. Tel. 0172/8272733 od. 0841/9544205

**Suche/Wanted:** Ferrari 458 Aperta & Porsche 991 GT3 RS, bitte alles anbieten. Tel. 0163/6636638

**Privat sucht 599 GTB und F 12**, seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577

## Jaguar



**Jaguar E, S3**, Bj. 73, blue, Speichenr., sehr gepflegt, VB €120.000,-. Tel. 04222/950660

## ERSATZTEIL-GROSSLAGER!

Neu und gebraucht, alle Typen.  
www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



**XKR Coupé V8 Supercharged**, 267 kW, Vollausst., schwarz/schwarz, Bj. 98, Top-zust., 98000 km, TÜV 10/2016, Sommerfzg., v. Priv., 23.800,-. Tel. 0175/1475299

## Lancia

**Thema 8.32**, 04/88, orig. 82000 km, ZR neu, Led. + Holz perf., alle Rg. vorh., selten schöner Orig.zust., regelm. gef., k. Rost, 29.500,- €. 0172/7619578

## McLaren

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. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

**300 SL Roadster**, Bj. 1959, silber/schwarz, Chromfelgen, Becker Mexico, 117467 km (nachweisbar), nur BRD, 1. Kfz-Brief (Pappdeckel), seit 48 Jahren in meinem Besitz, gesch. Zustand 1-. Chiffre MK15/1116244



**G 230**, Bj. 1981, Benzin, weiß, innen schwarz, Anhänger., Aluf., Breitr., orig. 17300 km, 1. Hd., rote Nummer, Seilwinde, 1 Satz Reifen, Stahlstoßstangen, 25.000,- €. Tel. 07255/5153

## Opel

**Bertone Coupé**, 1. Hd., 17500 km, JW Zustand, kein Winter, Ü-Bügel, tief-breit, 4 Rohr, VB 11.500,- €. Tel. 07159/44101, 17-20 Uhr

## Renn/Rallye

RECARO  
OMP  
RENN SITZE  
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE  
JJA-RACING  
MOTORSPORTZUBEHÖR  
Tel.: 02651-9625 0  
www.isa-racing.de

www.luetticke-motorsport.de H

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

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

**www.Rennsportshop.com**

## Porsche

**Macan S Diesel**, Vollaussstattung, 0 km, achatgrau-met., sofort! T. 0176/81400600

**Privat sucht top gepflegten 993 S/4S od. 964 WTL**, deutsches Auto, kein Automatik. Tel. 0176/17911791

**911 Speedster Turbolook**, 18000 km, 2. Hd., rot/Leder schwarz, 299.000,- €. Anfragen per Fax 08092/2320741

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

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

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

www.autoteileluecke.de Tel. 05706/391794 H

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

**Suche 911 Cabrio Turbolook (964)**, möglichst in Grün. Mail: christoph@maeder1.de, Tel. 009/151/65448850

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

www.indysport.de H

**FERODO**  
Motorsport- und  
High Performance  
Bremsbeläge

Service • Verkauf • Beratung

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



## 85. Geburtstag Guy Ligier

# Vom Rugby-Spieler zum Team

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Am vergangenen Sonntag feierte Guy Ligier seinen 85. Geburtstag. MSA erinnert an den Chef der «Blauen», in dessen Leben es verblüffend viele Parallelen zum ebenfalls bald 85-jährigen Bernie Ecclestone gibt.**

Müsste man Guy Ligier mit drei Eigenschaften beschreiben, käme Folgendes dabei heraus: jovial, cholerisch und Franzose durch und durch. Guy Ligier hat sich kaum verändert. Äußerlich ein bisschen – ja. Aber sein Wesen erinnert immer noch an den Rennstallchef, der einst um ein Haar mit dem französischen Nationalteam Weltmeister wurde. Viel hat damals nicht gefehlt – 1979 und 1980. «Es war die beste Zeit von Ligier», so der heute 85-jährige Firmengründer.

Eigentlich hatte Ligier mit Motorsport erst gar nichts am Hut. Als Ruderer feierte er erste Erfolge. Dann wechselte er zum Rugby. Dort brachte er es bis in die französische Auswahl. Seine Statur zeugt noch heute von dieser Zeit. Sie ist nicht mehr so bullig wie damals, dafür etwas buckelig. Doch man sieht es dem alten Guy an: Er war Sportsmann – und das mit Leidenschaft.

1961 entdeckte er die Liebe zum Rennsport. Nur fünf Jahre später stand der in Vichy geborene Ligier mit einem Cooper T81 am Start des Monaco-GP. Es folgten elf weitere GP. Beim deutschen von 1967 holte er sogar einen WM-Punkt. Damit war Ligier – als Rennfahrer – deutlich erfolgreicher als sein jahrelanger Wegbegleiter Bernie Ecclestone, der 1958 nach zwei Nichtqualifikationen den Helm an den Nagel hing.

## Mitterrand bester Kumpel

Doch Guy Ligier hatte längst andere Pläne. Sein Interesse galt dem Fahrzeugbau. Mit seinem Freund Jo Schlesser schmiedete er Pläne für einen GT-Renner. Doch Schlesser kam 1968 ums Leben – bei seinem ersten FI-GP. Ligier, seit seinem siebten Lebensjahr Vollwaise, hielt an seinen Plänen fest und baute die ersten Autos. In Ehren an seinen tödlich verunglückten Kumpel bezeichnete er sie jeweils mit dessen Initialen JS (für Jo Schlesser).

Im Winter 1974 war es dann so weit: Der Ex-Metzgergeselle Ligier verkündete den Einstieg in die Formel 1 und wurde – wie Ecclestone bei Brabham –

Teamchef. Das Geld dafür verdiente er mit Tiefbau. Seinen ersten Bagger hatte er mit Preisgeld bei Motorradrennen finanziert. Das Geschäft florierte. Auch oder wegen der guten Beziehungen. Ligiers engster Freund auf Polit-Ebene war François Mitterrand. Der war in den 1970er-Jahren Präfekt von Nièvre und Bürgermeister von Château Chinon, einer kleinen Kommune in dieser Region. Und Mitterrand unternahm alles, um die Wirtschaft in diesem Teil Frankreichs anzukurbeln. Ligier war einer, der von seinen Aufträgen profitierte.

Als der spätere Staatschef Frankreichs die Clubrennstrecke von Magny-Cours ausbauen ließ, fuhren die Bagger von Ligier vor. Doch nicht nur Mitterrand war dem Rennstallbesitzer wohlgesonnen. Auch FISA-Präsident Jean-Marie Balestre zählte zum Freundeskreis. Genauso wie Pierre Bérégovoy, der spätere Wirtschaftsminister, der 1993 erschossen aufgefunden wurde.

Guy Ligier war in diesem Klüngel eine wichtige Figur. Auch da erinnert er

«Wir haben zugeschaut, weil wir so überlegen waren.»

JACQUES LAFFITE

an Ecclestone. Was Ligier auf nationaler Ebene gelang, schaffte Bernie international. Dabei behielten beide (meistens) eine weiße Weste. Und viele Dinge sind bis heute bloß Vermutungen geblieben. Für Insider (und Neider) war jedoch stets klar: Mitterrand hat die staatlich kontrollierten Konzerne wie Seita (Gitanes), Loto oder elf auf deren nationale Verpflichtung hingewiesen, als es darum ging, Verträge neu auszuhandeln. Und auch die Steuerprüfer wussten angeblich genau, um welches Team sie in Frankreich einen Bogen machen sollten.

Erfolg hatte Ligier mit seinem Nationalteam rasch. 1976 stieg er ein. Und schon im dritten Rennen stand Lieblingspilot Jacques Laffite auf Platz 4. Zwei Rennen später war der erste Podestplatz fällig. Und im Jahr darauf gewann Laffite den Großen Preis von Schweden. Zum Höhenflug setzte das Team 1979/80 an. Mit Cos-

worth-Power gewannen «Les Bleus» fünf Rennen. In der Marken-WM wurde man Dritter respektive Zweiter. Den ganz großen Triumph verpasste Ligier. 1979 fühlte man sich nach zwei Laffite-Siegen in den ersten beiden Rennen zu sicher. «Wir haben in Brasilien beim Training zugeschaut, weil wir so überlegen waren», sagte Laffite vor Jahren gegenüber MSA, «das war rückblickend betrachtet nicht sehr intelligent.»

## Panis letzter Ligier-Sieger

An diese Zeit konnte Ligier später nie mehr anknüpfen. Zwar feierte man mit Renault-Power Mitte der 1980er- und Anfang der 1990er-Jahre nochmals ein paar Erfolge. Doch dazwischen gab es auch Rückschläge. 1987 sollte sein Team eigentlich mit Alfa-Motoren an den Start gehen. Doch kurz vor dem Saisonauftakt zog Fiat den Stecker. Aus Angst, Alfa würde sich ein weiteres Mal blamieren. Auch die Zeit mit Judd, Ford und Lamborghini (1988 bis 1991) war ein Desaster. Drei Punkte in vier Jahren hinterließen bei Ligier Spuren.

Ende 1992 verkaufte er 80 Prozent seines Rennstalls an den französischen Geschäftsmann Cyril de Rouvre. Doch der landete wenig später wegen Veruntreuung von Geldern im Knast. Erneut stand der Rennstall zum Verkauf. Diesmal schlug Flavio Briatore zu. Der Schachzug war clever. Über Ligier konnte der Benetton-Patron für sein Nummer-1-Team Renault-Motoren besorgen. Als Statthalter setzte er Tom Walkinshaw ein.

Und so ging es 1994 tatsächlich nochmals bergauf. Doch dann wurden die Löcher im Budget immer größer. 1996 hielt Pedro Diniz den Rennstall über Wasser. Dass Ligier in dieser Saison, 15 Jahre nach dem letzten GP-Sieg, ausgerechnet in Monaco gewann, war symptomatisch. Der Sieg von Olivier Panis im Fürstentum war der letzte in der Geschichte des einst so stolzen Nationalteams.

1997 ging das Team unter dem Namen Prost GP an den Start. Es überlebte noch fünf Jahre. Dann folgte der Kollaps. Heute ist Ligier dank einer Partnerschaft mit Oak Racing in Le Mans mit seinen eigenen Autos «und der fast selben Leidenschaft», so Guy Ligier, wieder am Start. Was den Eindruck erweckt: Der Mann kommt definitiv nicht vom Rennsport los. Noch so eine Parallele zu Bernie Ecclestone. ♦



Guy Ligier heute: Am 12. Juli feierte er den 85. Geburtstag



Belgien 1967: Der spätere Teamchef Ligier als F1-Pilot auf Cooper



Guy Ligier in seiner Rugby-Statur mit Pilot Patrick Depailler (l.)

# chef der Grande Nation

## ZUM THEMA Equipe Ligier

»»» **Erfolge** Ligier bestritt zwischen 1976 und 1996 insgesamt 326 Grands Prix. Neun Siege gehen auf das Konto der Blauen. Sechs davon hat Jaques Laffite sichergestellt. Die restlichen Sieger in Blau: Patrick Depailler, Didier Pironi und Olivier Panis (alle je 1). Neun Mal stand ein Ligier auf Pole. Das beste Ergebnis in der Fahrer-WM war der vierte Rang von Laffite in den Jahren 1979, 1980 und 1981. In der Konstrukteurs-WM belegte Ligier 1980 den zweiten Platz. So gut war man danach nie mehr.

»»» **Fahrer** 28 Fahrer haben für Ligier ins Lenkrad gegriffen. Hier alle Fahrer im Überblick mit der Anzahl ihrer Einsätze: Jacques Laffite (132), René Arnoux (53), Olivier Panis (49), Thierry Boutsen (32), Erik Comas (28), Martin Brundle (27), Philippe Alliot (21), Jean-Pierre Jarier (18), Mark Blundell (16), Andrea de Cesaris (16), Pedro Diniz (16), Nicola Larini (16), François Hesnault (15), Eddie Cheever (14), Piercarlo Ghinzani (14), Didier Pironi (14), Eric Bernard (13), Raul Boesel (13), Olivier Grouillard (12), Stefan Johansson (10), Jacky Ickx (8), Patrick Tambay (8), Patrick Depailler (7), Aguri Suzuki (5), Philippe Streiff (4), Jean-Pierre Jabouille (3), Franck Lagorce (2) und Johnny Herbert (1). Auffallend ist: Mehr als die Hälfte aller Ligier-Fahrer stammte aus Frankreich.

»»» **Motoren** Mit sieben verschiedenen Motorenherstellern hat Ligier zusammengearbeitet. Die einzelnen Jahre und Firmen im Überblick: Matra (1976-1978 und 1981/1982), Ford-Cosworth (1979/1980, 1983 und 1989/1990), Renault (1984-1986 und 1992-1994), Megatron (1987), Judd (1988), Lamborghini (1991) und Mugen (1995/1996).

»»» **Schlüsselfiguren** Neben Guy Ligier war es vor allem Gérard Ducarouge, der den Blauen den Stempel aufdrückte. Aber auch Frank Dernie, Loïc Bigois und Claude Galopin haben wichtige Rollen gespielt. Guy Ligier war von 1976 bis 1992 Teamchef. Danach übernahm Cyril de Rouvre. Ab 1994 hatte Tom Walkinshaw (von Briatore eingesetzt) das Kommando. ♦ CE



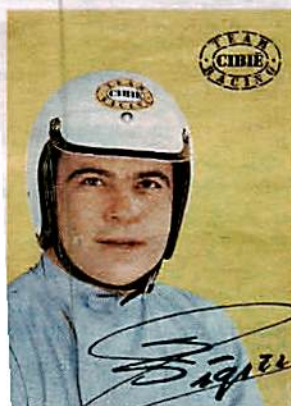
Argentinien 1979: Die beste und erfolgreichste Zeit für Ligier - Patrick Depailler führt vor Jacques Laffite im wunderschönen JS11



Kleines Zwischenhoch: Mit Renault-Power Mitte der 1980er-Jahre



Letzter Ligier-Sieg: Olivier Panis 1996 im Regenchaos von Monaco



Einst: Guys Autogrammkarte



2015: Mit Oak Racing in Le Mans



Ligier (braunes Jackett) kürzlich bei der Eröffnung seines Museums

Namen & Nachrichten

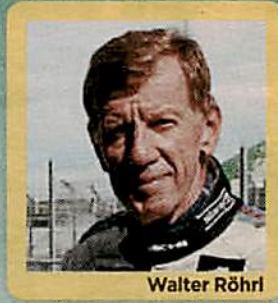
# Röhrli, Moss & Co. starten im Ennstal

»» **Walter Röhrli** Der zweimalige Rallye-Weltmeister ist einer der Stars der diesjährigen Ennstal-Classic (15.-18.7.) in Österreich. Weitere Lenkrahden von gestern und heute bei dem seit 1993 ausgetragenen Top-Event für Oldtimer: Stirling Moss, Alex Wurz, Klaus Ludwig, Rauno Aaltonen, Andi Aigner, Dieter Quester, Patrick Dempsey. Startort ist Gröbming im Ennstal. 197 Teams aus 18 Nationen sind dabei. Zeitgleich zur Ennstal-Classic geht die Chopard-Racecar-Trophy über die Bühne. Und zwar an vier Schauplätzen: Red Bull Ring (Spielberg), Tauplitz Alpenstraße, Flugplatz Niederöblarn und Moosheim-Gröbming. Mehr Infos: [www.ennstal-classic.at](http://www.ennstal-classic.at)

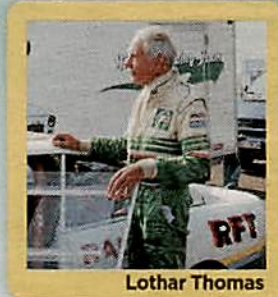
»» **Lothar Thomas** Der frühere deutsche Motorrad- und Automobilrennfahrer aus Dresden wird am 15. Juli 80 Jahre alt. Erst Ende Mai hat er vielen Jüngeren wieder gezeigt, wo der Hammer hängt. Beim Classic Berglauf in Zschopau im Erzgebirge brannte Thomas beeindruckende Zeiten auf den

Asphalt. Nun freut er sich schon auf die nächsten Einsätze auf dem Lausitzring und beim Lückendorfer Bergrennen. Helm und Kombi liegen immer in Griffnähe seines blitzsauberen 130er Skoda-Coupé aus dem Jahr 1977. Lothar Thomas stieg 1958, mit 23 Jahren, auf einer 125er MZ RT in den Motorradrennsport ein und wechselte zwei Jahre später im Formel-3-Eigenbau-Fiat zu den Automobilen. 1970 fand der Inhaber einer Skoda-Werkstatt bei den Tourenwagen seine eigentliche motorsportliche Bestimmung. Zwei DDR-Titel stehen auf seinem Konto: 1974 und 1976 erkämpfte Thomas mit seinen heckmotorisierten Skoda die Meister-Trophäe und beendete das Jahr 1976 als bester DDR-Fahrer im osteuropäischen Pokalwettbewerb. Wohlgermerkt: Der Skoda war damals einer der «Exoten» in der von Lada beherrschten Szene der Ost-Tourenwagen. «Skoda-Thomas» wurde zum Begriff und ist es in den Herzen der Fans bis heute. Gefeierte wird der 80. mit Frau und Familie im sonnigen Spanien.

»» **Juan Manuel Fangio** Am 17. Juli ist es 20 Jahre her, dass der großartige Formel-1-Rennfahrer gestorben ist. Der Argentinier aus Balcarce wollte ursprünglich Arzt werden, landete aber schon als elfjähriger Lehrling in einem Metallwarentrieb. Dort entflammte seine Liebe für Autos, die er bewundernd «höllische Maschinen» nannte. Vor dem Zweiten Weltkrieg fuhr Fangio in Südamerika Rallyes und Zuverlässigkeitswettbewerbe. Ab 1949 trat der «Maestro», wie er bald genannt werden sollte, auch in Europa an. Zunächst im Sportwagen für Maserati, ab 1950 außerdem für Alfa Romeo in der neuen Formel-1-WM. Dort gewann er 1951 (Alfa Romeo), 1954 (Maserati/Mercedes), 1955 (Mercedes), 1956 (Ferrari) und 1957 (Maserati) den Fahrertitel. Dieser Rekord hielt 46 Jahre lang. Bis 2003, als Michael Schumacher zum sechsten Mal F1-Champion wurde. Mit 24-mal Platz eins bei 51 seiner GP-Starts erzielte Juan Manuel Fangio die bis heute beste Siegquote der Formel 1. Er starb 1995 mit 84 Jahren in Buenos Aires. ♦ MSA/HME



Walter Röhrli



Lothar Thomas



Juan Manuel Fangio

ARCHIV MEDROW  
SUTTON-IMAGES.COM

**REDAKTION**  
Redaktion MOTORSPORT aktuell,  
Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil  
Telefon +41 (0)44 806 55 66  
Telefax +41 (0)44 806 55 11  
[www.motorsport-aktuell.com](http://www.motorsport-aktuell.com)  
[msa@motorpresse.ch](mailto:msa@motorpresse.ch)

**Redaktion:** Michael Bräutigam (Redakteur),  
Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),  
Leopold Wieland (Chefredakteur)

**Sonderkorrespondenten:**  
Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner

**Freie Mitarbeiter:**  
Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,  
Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Gruhier,  
Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopt,  
Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang  
Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,  
Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke  
Wieczorek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,  
Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera  
Japan: Shigeo Kibiki  
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat  
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner  
Schneider, Wolfgang Vlasoty  
Schweiz: Jürg Kaufmann  
Spanien: Manuel Pecino  
Tschechien: Martin Straka  
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan  
**Fotografen:** Bernd Barth, Sybille Berrang,  
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,  
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre  
Froidevaux, Claus Hiernann, Burkhard Kasan,  
Nikola Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozz, Nico  
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,  
Jörg Ullmann, Thomas Ulmer, Friedrich Weisse,  
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP  
**Kolumnisten:** Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona  
de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

**Art Director:**  
Silvio Lötscher

**Grafik und Produktion:**  
Jürg Schneider, Sophie Semmelmann

**VERLAG**  
Motor-Presse (Schweiz) AG  
Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil  
Telefon +41 (0)44 806 55 55  
Telefax +41 (0)44 806 55 00  
[www.motorpresse.ch](http://www.motorpresse.ch)  
[verlag@motorpresse.ch](mailto:verlag@motorpresse.ch)  
**CEO/Geschäftsführung:**  
Reto Feurer

**Anzeigenleitung:**  
Stefan Granzer  
[sgranzer@motorpresse.de](mailto:sgranzer@motorpresse.de)  
0711 182 - 1641

**Anzeigenverkauf:**  
Vanessa Reif  
[vreif@motorpresse.de](mailto:vreif@motorpresse.de)  
0711 182 - 1839

**Werbeverkauf Online:**  
zberden@motorpresse.de  
0711 182 - 1346

**Auftragsmanagement:**  
Iris Eifrig  
[ieifrig@motorpresse.de](mailto:ieifrig@motorpresse.de)  
0711 182 - 1613  
Carmen Brix  
[cbrix@motorpresse.de](mailto:cbrix@motorpresse.de)  
0711 182 - 1522

**MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL**  
**Präsident:**  
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann  
**CEO:**  
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier  
**Druck:**  
DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg  
**Vertrieb:**  
DPV Deutscher Pressevertrieb  
**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau  
**erschließungswesen:**  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr  
**Einzelheft:**  
2,00 € (D); 2,10 € (A)  
**Jahresabonnement:**  
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),  
€ 169,00 (Übriges Ausland); Festabo 10 Ausgaben:  
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (Übriges Ausland); Studien-  
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-  
tionsbescheinigung das Abo mit einem Preis-  
vorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von  
€ 60,00 (D); € 63,00 (A).

**Abonnementervice:**  
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,  
Telefax 0711-182 25 50  
Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31  
300 62 67, [motorsportaktuell@staemppi.com](mailto:motorsportaktuell@staemppi.com)  
© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur  
mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-  
nimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 1421-8488

LESERBRIEFE

Mythos Le Mans gelebt  
Zum Tod von Gustav Büsing,  
MSa 29/2015

Die Trauer um Gustav Büsing ist groß. Seine Stimme prägte eine ganze Ära des Sportwagen-Motorsports. Doch ist es nicht nur die Stimme, sondern ein Mensch, der sein Leben dem Motorsport hingab. Die Nächte in Le Mans am TV, als er mit seiner Kompetenz, seinem Wissen und Humor die Zuschauer in seinen Bann zog. Er brachte den Mythos Le Mans zum Ausdruck und lebte ihn. Seine Stimme und seine Berichte werden mir fehlen, doch hoffe ich, dass er auch von dort oben den Motorsport genießen kann. Ich werde an ihn denken und hoffen, dass er in Frieden ruht.  
David Oßwald,  
D-90766 Fürth

Danke für den Nachruf  
Zum Tod von Gustav Büsing,  
MSa 29/2015

Die Nachricht vom Ableben von Gustav erhielt ich bereits am 29.6. in Lech/Arilberg,

unmittelbar nach einer sehr schönen Oldtimer-Rallye, die ich dort mit einem Lagonda fuhr. Ich war schockiert und bin es auch heute noch. Der von MSA-Chefredakteur Leopold Wieland verfasste Nachruf entspricht in allen Teilen exakt seinem freundlichen Wesen und seinen qualifizierten Arbeitsweisen. Ich danke ausdrücklich dafür.  
Eberhard Hess,  
D-52351 Düren

Wie in 70- und 80ern  
Zur Situation in der  
laufenden Formel-1-WM

Meiner Meinung nach ist in der Formel 1 zu viel reglementiert. Da wird ein Red Bull disqualifiziert, weil die Durchflussmenge vom Benzin zu hoch gewesen sein soll. Ein Auto, ein Fahrer, und ab geht die Post.  
Wie wäre es mit der Einführung von Wildcards in der Formel 1? Das Feld könnte dann bei jedem Rennen auf mindestens 26 Starter erhöht werden. Einigen Teams steht ja jetzt schon wieder das

Wasser bis zum Hals. Schaut doch mal in die Ergebnislisten der Siebziger- und Achtzigerjahre: James Hunt, Niki Lauda oder Lella Lombardi zum Beispiel haben alle als Einzelkämpfer angefangen. Ihre Zeiten überzeugten und sahen gegenüber den anderen Teams nicht schlecht aus. Hans Heyer 1977 beim Deutschland-GP - natürlich illegal gestartet. Aber schaut mal auf die Qualizeit: Vier Sekunden hinter der Pole. Bis er ausschied, hat er von hinten Dampf gemacht und einige überholt. Heute liegen sechs Sekunden schon zwischen Platz 1 und 20 nach der ersten Runde im Qualifying ...  
Hartmut Pankow,  
D-19243 Wittenburg

Eine Farce  
Zur Situation in der  
laufenden Formel-1-WM

Die Formel 1 ist und bleibt eine Farce. Lewis Hamilton beendet in Silverstone die erste Runde als Dritter und gewinnt trotzdem den Grand Prix von Großbritannien. Wie das geht? Durch zwei perfekt angesetzte

Boxenstopps und einer sensationellen Outlap ging der Brite an beiden Williams vorbei. Ohne diesen tollen taktischen Schachzug würde er jetzt noch hinter Felipe Massa und Valtteri Bottas herfahren. Kann das trotz eines überlegenen Autos und DRS wahr sein?! Das sind die alten und neuen Probleme der Formel 1! Rennfahren heißt überholen! Auf alles andere können wir verzichten! Ja, einen Sound hätten wir vielleicht auch noch gerne dazu!  
Fritz Müller,  
A-2351 Wiener Neudorf

**KONTAKT**  
**MOTORSPORT aktuell**  
«Leserbriefe»  
Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil  
Fax: +41 44 806 55 11  
E-Mail: [msa-lesertribune@motorpresse.ch](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.ch)  
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)



Rallye-EM Estland 2014: Ott Tänak (Ford Fiesta)

## MOTORSPORT IM TV

### AUTOMOBIL

#### DIENSTAG, 14.7.

- 12.30 Classic Races: Rallyesport 1984 (Dokumentation) **MOTORVISION-TV**
- 15.35 European Le Mans Serie/ELMS, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
- 16.25 DTM - Das Magazin: Rückblick 2015, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 16.45 DTM - Das Magazin: Rückblick 2015, Lausitzring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 17.10 DTM - Das Magazin: Rückblick 2015, Norisring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 19.05 Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
- 21.15 United Sportscar/USCC, Mosport (CDN), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
- 23.00 WTCR All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**
- 22.30 World Series by Renault (Magazin): u.a. mit Formel Renault, Spielberg (A) **EUROSPORT**
- 22.55 Internationale Langstreckenserie, 12h Le Castellet (F), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**

#### MITTWOCH, 15.7.

- 0.30 Formel-3-EM, Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 4.55 Rallye-WM, Rückblick 2015, Monte Carlo, Stages/Etappen etc. (Zus.) **SPORT 1+**
- 9.30 Formel-3-EM, Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 9.35 Rallye-WM, Rückblick 2015, Schweden, Stages/Etappen (Zus.) **SPORT 1+**
- 11.30 WTCR All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**
- 12.00 World Series by Renault (Magazin): u.a. mit Formel Renault, Spielberg (A) **EUROSPORT**
- 12.35 Rallye-WM, Rückblick 2015, Mexiko, Stages/Etappen (Zus.) **SPORT 1+**
- 15.20 Rallye-WM, Rückblick 2015, Argentinien, Stages/Etappen (Zus.) **SPORT 1+**
- 16.30 United Sportscar/USCC, Mosport (CDN), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
- 17.40 Rallye-WM, Rückblick 2015, Portugal, Stages/Etappen (Zus.) **SPORT 1+**
- 19.10 IndyCar, West Allis/Milwaukee (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**
- 19.50 Rallye-WM, Rückblick 2015, Italien, Stages/Etappen (Zus.) **SPORT 1+**
- 21.55 Rallye-WM, Rückblick 2015, Polen, Stages/Etappen (Zus.) **SPORT 1+**
- 22.30 Internationale Langstreckenserie, 12h Le Castellet (F), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
- 22.35 NASCAR, Sparta/Kentucky (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**

#### DONNERSTAG, 16.7.

- 6.30 Porsche Carrera Cup, Zandvoort (NL), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 7.05 Porsche Carrera Cup, Zandvoort (NL), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 12.30 Classic Races: Porsche Carrera Cup 1990 (Dokumentation) **MOTORVISION-TV**
- 13.30 Car History: Mercedes Racing - Beginn einer Ära (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 14.00 Car History: Mercedes Rallye (Dokumentation) **MOTORVISION-TV**
- 21.00 IndyCar, West Allis/Milwaukee (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**

#### FREITAG, 17.7.

- 0.15 Car History: Mercedes - Die Silberpfeile (Dokumentation) **MOTORVISION-TV**
- 23.00 Rally-EM, Rallye Estland (EST), Rennen 1. Tag (Zus.) **EUROSPORT**
- 23.15 World Series by Renault (Magazin): u.a. mit Formel Renault, Spielberg (A) **EUROSPORT**
- 23.45 WTCR All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**

#### SAMSTAG, 18.7.

- 0.15 Car History: Mercedes - Das Comeback der Silberpfeile (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 13.00 DTM - Das Magazin: Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 17.30 Porsche Carrera Cup, Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 18.50 DTM - Das Magazin: Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 19.15 Porsche Carrera Cup, Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 19.40 DRM - Das Magazin: Rallye Niedersachsen (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 23.00 Rally-EM, Rallye Estland (EST), Rennen 2. Tag (Zus.) **EUROSPORT**

#### SONNTAG, 19.7.

- 2.00 IndyCar, Newton/Iowa, Rennen (live) **SPORT 1 US**
- 7.35, 15.00 IndyCar, Newton/Iowa, Rennen (W) **SPORT 1 US**

#### MONTAG, 20.7.

- 0.30 Rally-EM, Rallye Estland (EST), Rennen 3. Tag (Zus.) **EUROSPORT**
- 1.00 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**
- 20.00 IndyCar, Newton/Iowa, Rennen (W) **SPORT 1 US**

- 22.40 Goodwood Festival of Speed (Höhepunkte) **MOTORS-TV**

### MOTORRAD

#### DIENSTAG, 14.7.

- 17.20 Motocross-WM/MXGP: Kegums (LV), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 18.15 Motocross-WM/MXGP: Kegums (LV), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 22.15 Motorrad-WM, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

#### MITTWOCH, 15.7.

- 0.00 Motocross-WM, Kegums (LV), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 10.55 Motocross-WM/MXGP: Kegums (LV), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 11.45 Motocross-WM/MX2, Kegums (LV), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 12.35 Motocross-WM/MXGP: Kegums (LV), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 13.25 Motocross-WM/MX2, Kegums (LV), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 13.00, 17.30 Speedway-EM, Landshut (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 14.20 Trial-WM, Sant Julia (AND/Zus.) **MOTORS-TV**

#### DONNERSTAG, 16.7.

- 1.00, 12.00 Speedway-EM, Landshut (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

- 1.15 Motorrad-WM, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 8.45 Trial-WM, Sant Julia (AND/Zus.) **MOTORS-TV**

#### FREITAG, 17.7.

- 13.55, 20.30 Motocross-WM, Kegums (LV), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 18.45 Motocross/ADAC Masters, Rückblick 2015, Fürstlich D. (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 19.10 Motocross/ADAC Masters, Rückblick 2015, Jauer (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 19.40 Motocross/ADAC Masters, Rückblick 2015, Bielstein (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 20.05 Motocross/ADAC Masters, Rückblick 2015, Aichwald (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

#### SAMSTAG, 18.7.

- 10.30 Motocross-WM, Kegums (LV), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 12.20 Enduro-WM, Saint-Hubert (B), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
- 19.15 Motorrad-WM, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

#### SONNTAG, 19.7.

- 15.15 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), Superpole (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 23.00 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 23.30 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**

#### MONTAG, 20.7.

- 1.00 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**
- 10.30 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 11.00 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 19.00 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 19.30 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 22.00 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 22.30 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

### TERMINE

#### AUTOMOBIL

15.-17.7.	Ennstal-Classics, Gröbming	A
17.-19.7.	Rallye, Otepää	EM EST
18.7.	IndyCar, Newton/Iowa	USA
19.7.	Bergrennen, Dobsina	EM SK
19.7.	NASCAR, Loudon/New Hampshire	USA
19.7.	Super Formula, Fuji	J

#### MOTORRAD

17./18.7.	Superbike, Laguna Seca/Kalifornien	WM USA
18.7.	Speedway, Daugavpils	WM LV
18.7.	Grasbahn/Seitenwagen, Staphorst	EM NL
18.7.	US-Motocross, Millville/New Jersey	USA
18.7.	Speedway, Stralsund	D
18./19.7.	Speedway, Olching	D
19.7.	Seitenwagen, Brands Hatch	WM GB
19.7.	Motocross/Seitenwagen, Bessenbach	WM D
19.7.	Motocross/ADAC Masters, Tensfeld	DM D
19.7.	Motorrad, Most	OM CZ
19.7.	Grasbahn, Osnabrück	DM D
19.7.	Grasbahn, Alsfeld-Angenrod	D

### IM NÄCHSTEN HEFT / 21.07.2015

**AUTOMOBIL**  
**Formel 1: Vor Ungarn-GP**  
**Rallye-EM: Lauf in Estland**  
**IndyCar: Newton/Iowa**  
**MOTORRAD**  
**MotoGP: Hintergründe**  
**Superbike-WM: Laguna Seca**  
**Speedway-WM: Daugavpils**

### DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

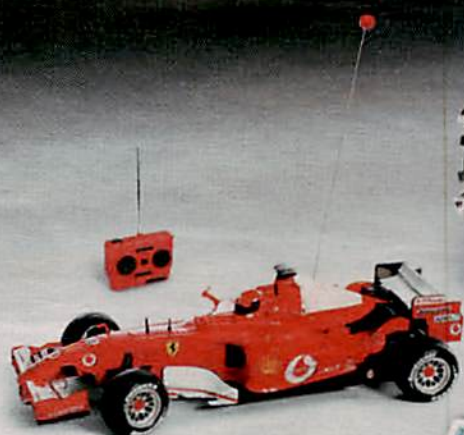
Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 17. Juli, Freies Fahren Nordschleife; 1. August, ADAC Barbarossapreis, VLN Nürburgring; 7.-9. August: 43. AvD Oldtimer Grand Prix Nürburgring. Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)



**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# WER DIE WAHL HAT...

Jetzt **MOTORSPORT** aktuell frei Haus sichern  
und aus vielen **tollen Extras** wählen!



**Ihr Wunsch-Extra  
zum Abo von  
MOTORSPORT aktuell**



**Ihre Vorteile:** ■ mindestens 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Extra Ihrer Wahl dazu ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Online-Kundenservice

Einfach online bestellen:

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