

Abo-Service, 70138 Stuttgart Postvertriebsstück: entgeltl. bez. E 9114

# MOTORSPORT aktuell

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



**MotoGP - Brünn**  
**Lorenzo: Gewonnen, Rossi eingeholt** S. 16



**GT Masters**  
**Nürburgring: Erste Audi-Siege 2015** S. 9

## 40 Jahre MSA!



Die Serie zum Geburtstag

### Formel 1 / Motoren-Verhandlungen Mercedes/Red Bull

# WAS LÄUFT DENN DA?

**Langstrecken-WM**  
**Nissan verzichtet auf Nürburgring-Start** S. 8

**Moto2**  
**Zarco siegt weiter Richtung Titel** S. 26

**Rallye-WM**  
**Vorschau zum Auftritt in Deutschland** S. 12/13

**US-Motocross**  
**Roczen keine Chance mehr auf Titel** S. 32



Jeden Dienstag neu

Die härtesten Gegner bald Partner? Zwischen Mercedes und Red Bull könnte das wahr werden. Falls der deutsche Autokonzern anstelle von Renault dem



Team aus Österreich Motoren liefern sollte. Weshalb Red Bull Mercedes als einzige Rettung sieht. Was Mercedes bei diesem Deal bedenken muss. S. 3

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

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

## LIEBE LESER!

**N**ur aufgeschoben, nicht aufgehoben. Ab dieser Ausgabe feiert MOTORSPORT aktuell endlich seinen 40. Geburtstag. In einer Serie aus sieben Teilen stellen wir in der Heftmitte das in den Mittelpunkt, was seit dem ersten Erscheinungstag dieser Fachzeitung am 11. Juni 1975 Woche für Woche in über 2000 Ausgaben ihr Kern ist: Motorsport auf zwei und vier Rädern, Automobil- und Motorrad-Highlights von 1975 bis 2015. 40 Jahre bedeuten viel Veränderung im Motorsport und in den Medien. Als MOTORSPORT aktuell begann, wurden die Artikel noch per Schreibmaschine im Eiltempo runtergehackt oder auch nur mit dem Stift hingekritzelt und schnellstens per Telefon in die Redaktion diktiert. Bilder aus Übersee mussten schon am Tag vor den Rennen, also nach dem Training, in den letztmöglichen Flieger Richtung Europa. MSA, seine Journalisten, Kolumnisten, Fotografen, Layouter, Producer, Korrektoren, wir alle haben seit 40 Jahren nur dieses Ziel: unsere Leser aktuell und kompetent zu informieren. Das bleibt so. Herzlichsten Dank, dass Sie uns so zahlreich weiter treu sind. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland

Leopold Wieland  
ChefredakteurWER? Jennifer und Sébastien  
Buemi (beide CH)WO? Aigle (CH)  
WAS? WEC-Pilot gab JawortWER? Valentino Rossi (I)  
WO? Brünn (CZ)WAS? Ein Hoch im Sattel nach P3 im Tschechien-GP, aber nun  
punktgleich Tabellenführer mit Teamkollege und Sieger LorenzoWER? ADAC-GT-Masters-Fahrer  
WO? Nürburgring (D)WAS? Der Parc fermé der GT-Autos: Ein schön bunter Mix mit den  
ADAC Formel 4 des Rahmenprogramms

## INHALT

## AUTOMOBIL

- ! **THEMA DER WOCHE**  
Formel 1: Machen Red Bull und Mercedes bald gemeinsame Sache? S. 3
- ! **FORMEL 1** Serie: Geld regiert den GP-Zirkus S. 4
- FORMEL 1** Im Gespräch mit Gil de Ferran S. 6
- INDYCAR** Spannung pur – noch zwei Rennen S. 7
- ! **LANGSTRECKEN-WM**  
Nissan nicht am Ring S. 8
- ! **GT MASTERS** Audi mit MS Racing wieder Sieger S. 9
- NASCAR** Kenseth dominiert in Michigan S. 11
- ! **RALLYE** Interview mit Altmeister Armin Kremer S. 12
- ! **RALLYE-WM** Vorschau auf die «Deutschland» S. 13

## MOTORRAD

- THEMA DER WOCHE**  
MotoGP: Bis 2020 WM in Brünn; Superbike-WM: Ten Kate/Honda getrennt? S. 15
- ! **MOTOGP** Lorenzos Dominanz in Brünn S. 16
- MOTOGP** Bradl mit neuen großen Möglichkeiten S. 23
- ! **MOTO2** Zarco siegt dem Titel entgegen S. 26
- MOTO3** Kiefer-Leopards Vorsprung schmilzt S. 28
- SUPERBIKE-WM** Selbstlob des Kawasaki-Chefs S. 30
- MOTOCROSS-WM** Nobody Febvre interviewt S. 31
- MX MASTERS** Coldenhoff neuer Champion S. 32
- ! **US-MOTOCROSS** Dungey vorzeitig Meister S. 32

## PANORAMA

- RÜCKSPIEGEL** Die August-Highlights S. 36
- BOXENGEFLÜSTER**  
Namen & Nachrichten;  
Leserbriefe S. 38
- IMPRESSUM** S. 38
- SERVICE** Termine und TV-Programm S. 39

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:  
ALLE FREI

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

**Formel 1 – Mercedes/Red Bull**

# Mehr als nur ein Flirt?

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Machen Red Bull und Mercedes gemeinsame Sache? MSA hat es schon in Ausgabe 33 angedeutet. Und es scheint so, als ob tatsächlich mehr dahintersteckt, als man auf den ersten Blick vermuten könnte.**

Holt sich Mercedes den größten Gegner ins eigene Lager? Was bis vor ein paar Monaten nicht auszudenken war, nimmt langsam Formen an. Weil Red Bull mit seinem Langzeitpartner Renault längst nicht mehr zufrieden ist, und die Franzosen wieder mit einem Werksteam antreten wollen, sieht sich Red Bull nach einer Alternative um.

Viele Möglichkeiten gibt es nicht. Honda kommt nicht infrage, da würde man nur vom Regen in die Traufe geraten. Ein neuer Anbieter (wie zum Beispiel Audi) ist nicht in Sicht. Bleiben also nur Ferrari und Mercedes. Und mit Letzterem wird gerade heftig geflirt.

Konkret ist noch (lange) nichts. Mercedes-Sportchef Toto Wolff verriet gegenüber der BILD am Sonntag: «Natürlich wäre es zu überlegen, mit einer so jungen Marke wie Red Bull, die hip ist, eine Kooperation einzugehen. Auf der anderen Seite müssen wir auch ganz genau überlegen, einen unserer Hauptkonkurrenten so auszustatten, dass er uns richtig gefährlich werden kann.»

Dass der Deal schon für 2016 zustande kommen könnte, ist unwahrscheinlich. Renault hat Red Bull außerdem versichert, man wolle den Vertrag erfüllen. Ob Red Bull das auch will? Der Bau der neuen Autos hat bereits begonnen. Will man schon 2016 mit Mercedes fahren, müsste eine Entscheidung bald fallen.

**Die Argumente von Red Bull**

Red-Bull-Sportchef Helmut Marko weiß, dass Mercedes die wohl einzige Rettung für Red Bull ist. Zumindest kurzfristig. Dementsprechend lobend äußert er sich zu den Silbernen: «Natürlich holen sie sich mit

uns einen starken Konkurrenten. Aber es würde erstens immer noch ein Mercedes mit Red Bull gewinnen. Zweitens: Ihre Siege würden noch wertvoller werden, wenn sie uns schlagen. Und drittens: Die Fl wäre sofort viel spannender.»

Punkt 1 wird die Mercedes-Verantwortlichen wenig begeistern. Als Motorenpartner genießt man nie denselben Erfolg wie als Werksteam. Man erinnere sich nur an die McLaren-Zeit, oder nehme das Beispiel Renault. Die Franzosen haben mit Red Bull von 2010 bis 2013 acht WM-Titel gewonnen. Die Öffentlichkeit hat das aber kaum wahrgenommen.

Punkt 2 kann als Herausforderung für Mercedes betrachtet werden. Schlägt man Red Bull mit identischem Motor (vorausgesetzt, er ist es auch ...), hat man in der Tat gewonnen. Verliert man, ist man bei Punkt 1.

Punkt 3 ist ein spannender Ansatz, denn die Frage, die sich hier stellt, lautet: Seit wann ist Red Bull so erpicht darauf, dass die Formel 1 spannend ist? ♦



Red Bull und Mercedes: Fahren sie bald mit demselben Motor?



**MOTORSPORT**

*Herzlichen Glückwunsch zum 40.!*

BBS GRATULIERT MOTORSPORT AKTUELL HERZLICH ZUM 40. GEBURTSTAG! WIR BEDANKEN UNS FÜR VIER JAHRZEHNTE BENZINGETRÄNKTEN JOURNALISMUS VON DEN RENNSTRECKEN DIESER WELT UND WÜNSCHEN VIEL ERFOLG UND ALLES GUTE FÜR DIE NÄCHSTEN 40 JAHRE.

WWW.BBS.COM

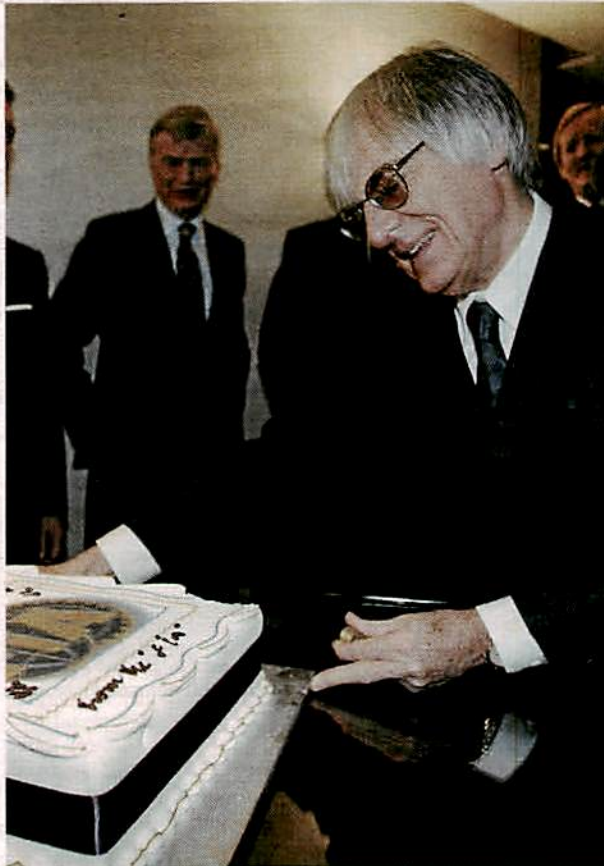


SUTTON-IMAGES.COM

Serie

3. Folge

# DIE ZUKUNFT DER FORMEL 1



Bernie Ecclestone und der Kuchen: Wer kriegt wie viel davon ab?

## KOMMENTAR

## Warum kriegt Ferrari Geld, und Monza muss zittern?

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Bernie Ecclestone belohnt Ferrari, weil die Roten schon seit 1950 mitmischen. Daran ist eigentlich nichts verwerflich. Wer schon so lange dabei ist, hat ein Recht auf Gratifikation. Man kann es mit Bonusmeilen vergleichen: Wer viel fliegt, kriegt mehr. Wer am längsten fliegt, kriegt am meisten.

Würde Ecclestone seine Bonusmeilen gerecht verteilen, bekäme der nach Ferrari zweitbeste Rennstall McLaren (seit 1966 dabei) den zweitgrößten Anteil. Danach käme Williams (streng genommen seit 1977 am Start), dann Sauber (seit 1993). Doch allein die Abstufung von

Ferrari zu McLaren stimmt nicht. Auch dass McLaren und Williams denselben Anteil erhalten, ist falsch. Dass aber ein Team wie Sauber gar nichts vom Kuchen abbekommt, grenzt an Hohn. Dafür kassiert Red Bull, ein Team, das erst seit zehn Jahren existiert, üppige Extrazahlungen. Doch nicht nur unter den Teams wird das Geld ungleich verteilt. Auch die Streckenbetreiber müssen sich verarscht vorkommen. Wenn Ferrari allein für seine Treue 99 Millionen Euro pro Jahr kassiert, sollte Monza (auch seit 1950 im Kalender) zum Nulltarif sein Rennen durchführen dürfen. Doch die F1, sprich Bernie, geht lieber nach Aserbaidschan. Weil dort das schnelle Geld lockt.



## Kosten, Budgets &amp; Gehälter

# Das Geld gerechter

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Im dritten und letzten Teil unserer Sommerserie «Die Zukunft der Formel 1» dreht sich alles ums Geld: Was kostet die Formel 1? Wie groß sind die Budgets der Teams? Und was kann dagegen getan werden, dass die Reichen nicht noch reicher und die Armen nicht noch ärmer werden?**

Lotus-Eigner Gerard Lopez hat es kürzlich im Rahmen der Verhandlungen mit Renault offen kommuniziert: «200 Millionen Euro müsst ihr pro Jahr rechnen – sonst seid ihr nur Mittelmaß!» 200 Millionen Euro? Für ein Jahr? Oder sonst droht das Mittelfeld? Lopez weiß, wovon er spricht. Sein Team zählt 550 Mitarbeiter. Das Budget liegt bei knapp 130 Millionen Euro im Jahr. Dafür gibt es im Moment Rang 6 in der Konstrukteurs-WM. Von hinten droht Toro Rosso. Nach vorne ist Force India in Reichweite. Platz 4 (Red Bull) ist Wunschdenken – trotz Mercedes-Power.

130 Millionen für einen Platz im Mittelfeld? Und keine Aussicht auf Podestplätze? Das ist die (traurige) Wahrheit. Und es kommt noch dicker: Um überhaupt so viel Geld in die Kasse zu kriegen, ist ein Team wie Lo-

tus auf einen Fahrer wie Pastor Maldonado angewiesen. Der Mann aus Venezuela trägt 45 Millionen Euro zum Jahresetat bei. Ohne dieses Geld müssten die Schwarzen den Gürtel noch enger schnallen, als sie es eh schon tun. Und was bringt Maldonado? Nach zehn Rennen hat er zwölf WM-Punkte auf seinem Konto, mindestens so viele hat er durch Fahrfehler und unnötige Kollisionen schon weggeschmissen.

Für Platz 8 im Vorjahr kassierte Lotus zuletzt aus Bernies Ecclestons TV-Topf 50 Millionen Euro. Sonderzahlungen gibt es trotz des berühmten Namens keine. In Bernies Buchhaltung zählt «nur» die Historie. Es reicht nicht, wenn man sich einen wohlklingenden Namen aus der Formel-1-Geschichte unter den Nagel reißt. Nicht mal dann, wenn man wie Lopez den Segen der Familie von Lotus-Gründer Colin Chapman hat.

Auch andere Teams in ähnlicher Lage träumen von Bonuszahlungen. Sauber zum Beispiel, das seit 1993 dabei ist und damit das viertälteste Team hinter Ferrari, McLaren und Williams. Doch für die Schweizer gibt es keine Extrawürste. 2014 wurde man WM-Zehnter. Dafür gab es nur 40 Millionen Euro aus dem TV-Topf. Zurzeit liegt man auf P8. Das wären zehn Millionen mehr. Doch McLaren hat zuletzt

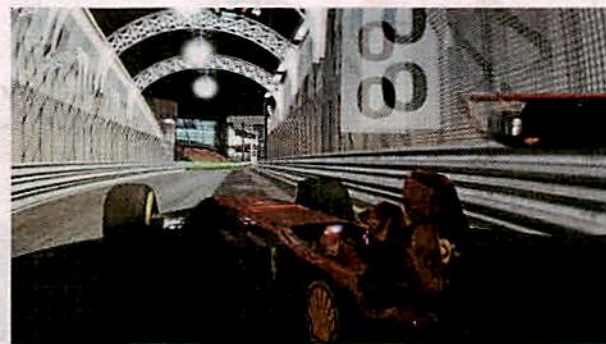
in Ungarn mit Riesenschritten aufgeholt. Noch so ein Rennen und Sauber rutscht auf den neunten Platz ab. Dann gehen weitere drei bis fünf Millionen flöten.

### Willkür bei Extra-Zahlungen

Die großen Absahner in Bernies Zirkusmanege sind Ferrari und Red Bull. 2014 haben sie den Löwenanteil kassiert. Red Bull kam auf insgesamt 162 Millionen Euro. 62 Millionen Euro davon waren Bonuszahlungen, der Rest TV-Einnahmen. Ferrari hat noch mehr eingestrichen: 171 Millionen Euro. 72 Millionen für Platz 4 aus dem Vorjahr. Und 99 Millionen extra. Als Dank dafür, dass das Jahr 2015 bereits die 66. Formel-1-Saison der Roten ist.

McLaren und Williams kriegen aufgrund ihrer Historie ebenfalls ein Zubrot. Das ist allerdings, verglichen mit dem von Ferrari und Red Bull, deutlich kleiner: 24 Millionen Euro holen die beiden zusammen an Bernies Tageskasse ab. Auch Mercedes ist Teil dieses exklusiven Zirkels. Dank der jüngsten Erfolge winken weitere 33 Extra-Millionen, die Teams mit mindestens zwei WM-Titeln (seit 2002) zustehen.

Ein nachvollziehbares Kriterium, wer Geld bekommt und wer nicht, gibt es in Ecclestons Imperium nicht. Es ist reine Willkür. Er entscheidet, wer wie viel kriegt. Fakt ist: Bernie be-



Teures Spielzeug 1: Formel-1-Simulatoren verschlingen viel Geld



Teures Spielzeug 2: Motorhomes wie Paläste (im Bild: McLaren)



# Verteilen reicht allein nicht aus

lohnt die Teams, die der Formel 1 schriftlich eine Garantie bis 2020 gegeben haben. Und die, die vorzeitig aus der FOTA ausgestiegen sind. Das waren Ferrari und Red Bull. Mercedes hielt (zu) lange an der Teamvereinbarung fest. Aufsichtsrat Niki Lauda rettete die zerrüttete Beziehung zwischen Mercedes und dem Formel-1-Management durch gutes Zureden.

Insgesamt wurden 2014 822 Millionen Euro an die Teams verteilt (inkl. Bonuszahlungen). 333 davon gingen an Ferrari und Red Bull. Damit kassierten diese beiden Teams 40,5 Prozent des Kuchens. Eine faire Aufteilung sieht anders aus.

Dass Ferrari bevorzugt wird, leuchtet ein. Eine Formel-1-WM ohne die Italiener ist unvorstellbar. Und wer lange dabei ist, soll dafür auch entsprechend belohnt werden. Doch muss die Diskrepanz so groß sein?

Die Formel 1 braucht nicht nur Ferrari. Sie braucht auch Hinterbänkler wie Manor oder einst Minardi. Und die bleiben nur bei der Stange, wenn sie eine Überlebenschance haben. Und die Aussicht auf einen Aufstieg. Dasselbe gilt für Teams aus dem Mittelfeld, die einen Anreiz haben müssen. Wer intelligent wirtschaftet, clevere Ideen umsetzt und sich dadurch eigene Vorteile verschafft – so wie es Force India immer wieder ge-

lingt – sollte die Top-Teams ärgern können. Davon lebt nicht nur die Formel 1, das ist die Basis jeder Sportart. David schlägt Goliath: Darüber hat man sich schon in der Antike gefreut.

## Nur einer kann gewinnen

Eine gerechtere Geldverteilung allein reicht jedoch nicht. Selbst wenn Ecclestone die Bonuszahlungen unter den zehn Teams gleichmäßiger verteilen würde, hätten die Top-Teams immer noch die Möglichkeit, mehr Geld auszugeben. Also muss auch die Gesamtsumme, die ein Rennstall pro Jahr ausgeben darf, reglementiert sein. Und da sind wir bei der Budget-Deckelung. Wie viel soll erlaubt sein? Was macht Sinn? Und wie kontrolliert man diese Budgets?

Die Top-Teams haben sich immer gegen eine solche Maßnahme gewehrt. Das ist noch heute so, denn Ferrari und Red Bull wollen sich nicht vorschreiben lassen, wie viel Geld sie in die Formel 1 investieren. Und wie viele Leute sie beschäftigen. Das ist grundsätzlich ihr gutes Recht. Doch gleichzeitig naiv: Sie könnten beide eine halbe Milliarde investieren, also das Doppelte von heute – gewinnen könnte aber trotzdem immer nur einer.

Dazu kommt: Je mehr Geld man für eine Niederlage hinblättert, desto größer ist der Frust. Siehe Red Bull. Die

letzten zwei Jahre hat das Team von Dietrich Mateschitz nicht weniger ausgegeben als in den Jahren davor, als die WM-Titel reihenweise ins Haus geflattert sind. Doch jetzt tut es weh. 230 Millionen Euro im Jahr für ein paar Ehrenplätze – das schmerzt sogar einen Dosenmilliardär.

Auch aus Sicht der Fans macht diese Haltung wenig Sinn. Ob man nun 500, 300 oder 150 Millionen investiert: Am Ende kommt immer ein Rennauto dabei raus. Und das wird aus Sicht des Fans immer

50 Millionen Euro im Jahr sind utopisch. Auch wenn dort beispielsweise die Fahrergehälter nicht inbegriffen waren. Man muss von einer realistischen Zahl ausgehen und vom Stand heute. Und da badet die Formel 1 aktuell aus, was vor Jahren die größtenteils abgewanderten Werke hinterlassen haben: Perfektion mit teuren Arbeitsprozessen, die sich die (meisten) Teams in dieser Form so nicht mehr leisten können.

## Die Frage der Kontrolle

Wo also läge eine vernünftige Budget-Obergrenze? Bei 150 Millionen Euro? Das ist immer noch ein Haufen Geld. Aber es würde reichen. Sechs der zehn Teams operieren zurzeit unter dieser Summe: Lotus (130 Millionen), Williams (110), Toro Rosso (110), Sauber (90), Force India (85) und Manor (70). Sie wären von der Obergrenze nicht tangiert. Der Rest läge darüber: Red Bull (230 Mio), Ferrari (220), Mercedes (185), McLaren (170).

Wo dieses Quartett Kosten einsparen würde, müsste jedes Team selbst entscheiden. Das Argument, es käme durch eine Deckelung zu Entlassungen, darf nicht zählen. Macht die Formel 1 so weiter wie bisher, wird es zu Schließungen ganzer Rennställe kommen. Dann stehen deutlich mehr Mitarbeiter

auf der Straße, als wenn man jetzt (vernünftig) auf die Bremsen steigen würde.

Fragen, die in diesem Zusammenhang immer wieder auftauchen: Wer kontrolliert die Ausgaben der Teams? Kann Transparenz geschaffen werden? Beides ist möglich. Zu großen Teilen wird es heute ja bereits so gehandhabt. Die Teams dürfen nur noch 20 Stunden in den Windkanal. Auch die Computerzeiten sind beschränkt – auf 20 Teraflops. Beides wird kontrolliert.

Selbstverständlich muss den Teams auch die Möglichkeit geboten werden, auf Werkzeuge zu verzichten. Um im Gegenzug andere Leistungen in Anspruch nehmen zu können. Wer beispielsweise keinen Simulator hat (so wie Sauber), sollte sich entweder an einem anderen Ort einmieten können oder Simulatorstunden, die er nicht nutzt, gegen Windkanal- oder Testtage eintauschen.

Wer glaubt, er könne tricksen, muss mit harten Strafen rechnen. Würde es einen klar definierten Strafenkatalog geben, würde das abschreckend wirken. Das beste Mittel dafür wäre wohl ein Punkteabzug. Oder eine Rückversetzung am Start. Betroffen davon wären eh nur die vier Top-Teams. Der Rest operiert schon jetzt (vorbildlich) unter der Obergrenze. ♦

«Unter 200 Millionen Euro bist du nur Mittelmaß.»

GERARD LOPEZ



das bestmögliche und spektakulärste sein, das es gibt. Weil er ja nicht weiß, was ihm vorenthalten wird, gäbe man doppelt so viel aus. Die Entwicklung würde etwas langsamer oder in kleineren Schritten ablaufen, was aber keinen stören dürfte.

Wo also läge eine ideale Budget-Obergrenze? Die vom ehemaligen FIA-Präsidenten Max Mosley einst angestrebten

## Fahrgelöhne

# Spitzenreiter Alonso

**Fernando Alonso ist der Top-Verdiener der Formel 1. Zumindest was das reine Gehalt angeht. Addiert man Werbeverträge dazu, dürften ihn WM-Leader Lewis Hamilton überholt haben.**

Man muss die Zahlen mit Vorsicht genießen: Nur ganz wenige von uns wissen genau, was ein Sebastian Vettel bei Ferrari kassiert. Oder wie viel McLaren respektive Honda das Hinterherfahren von Superstar Fernando Alonso wert ist. Die Gehälter von Spitzenverdienern sind schwer zu fassen. Oft kommen «Nebenverdienste» dazu, die ins Gewicht fallen. Im Tennis zum Beispiel ist das Preisgeld leicht zu berechnen. Doch die große Kasse machen die Top-Cracks mit Werbeverträ-

gen. Ein Roger Federer hat in seiner Karriere bisher 90,5 Millionen US Dollar eingespielt. Sein jährliches Einkommen wird aber auf 60 Millionen Euro geschätzt.

Auch ein Fußball-Wunder wie Cristiano Ronaldo (Real Madrid) lässt sich seine Erfolge vergolden. Sein Verein bezahlt ihm ein Jahresgehalt von 18,2 Millionen Euro. Damit liegt er auf P2 hinter Barças Lionel Messi (20). Doch mit Sponsorenverträgen kommt «CR7» auf 45 Millionen im Jahr, Messi «nur» auf 40.

## Red Bull mit Schnäppchen

In der Formel 1 ist Fernando Alonso der aktuelle Spitzenreiter – wenn es um das reine Gehalt geht. McLaren-Honda zahlt ihm geschätzte 34,5 Millionen Euro. Sponsorendeals heben ihn auf Messi-Niveau.

Hinter Alonso liegen Hamilton und Vettel. Beiden wird ein Jahresgehalt von rund 25 Millionen Euro nachgesagt. Wobei Hamilton als globaler Werbeträger fast noch mal so viel durch Sponsorenaufträge einstreicht. Zumindest, wenn es nach den Listen von Forbes & Co. geht.

Viel Geld hat Red Bull gespart. Jedenfalls gegenüber den letzten Jahren. Daniel Ricciardo ist mit drei Millionen Euro Jahresgehalt ein Schnäppchen gegenüber Vettel, der dem Team zwar vier Weltmeisterschaften bescherte, aber auch viel Geld kostete. Auch Mark Webber war teurer als Ricciardo. Je nach Quelle lag sein Einkommen in seinem letzten Formel-1-Jahr zwischen fünf und sieben Millionen Euro. Auf jeden Fall mehr als Ricciardo und Kvyat zusammen. ♦ CE



Arm gegen Reich: Red Bull operiert in der Formel 1 mit einem fast viermal so großen Budget wie Manor

SUTTON-IMAGES.COM



## IndyCar

# Montoya unter Druck

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Die Spannung in der IndyCar-Serie steigt. Zwei Rennen vor Saisonende führt Juan-Pablo Montoya mit neun Punkten Vorsprung vor Graham Rahal. In Schlagdistanz: Scott Dixon.**

Neun Punkte trennen Spitzenreiter Juan-Pablo Montoya (465) und Graham Rahal (456). 25 Punkte dahinter liegt Scott Dixon. Und das bei noch zwei ausstehenden Rennen. Die Schlussphase der IndyCar-Serie verspricht ein wahrer Kracher zu werden. Auch deshalb, weil die beiden letzten Rennstrecken unterschiedlicher nicht hätten sein können. Am Sonntag steigt der vorletzte Lauf auf dem Trioval in Pocono/Pennsylvania. Die Piste wird nicht umsonst das «Tricky Triangle» genannt. Keine Kurve ist gleich. In jeder ist das Banking unterschiedlich. Turn 1 wurde nach dem Vorbild des nicht mehr benutzten Trenton Speedway entworfen und verfügt über eine 14-Grad-Neigung. Kurve 2 gleicht dem Indy-500-Kurs mit einem Banking von neun Grad. Und Turn 3 (6 Grad) ist an die Milwaukee Mile angelehnt.



Gesamtleader Juan-Pablo Montoya: Gibt er den fast sicher geglaubten Titel noch aus den Händen?

Pocono ist erst seit 2013 wieder im Kalender. Nimmt man die Ergebnisse der beiden Vorjahre als Indikator, so liegt der Vorteil klar bei Montoya und Dixon. Der Kolumbianer feierte 2014 im «Tricky Triangle» seinen ersten Sieg seit dem Comeback. Der Neuseeländer Dixon gewann 2013 (2014 wurde er Fünfter). Rahal dagegen hat nur die Plätze 18 und 19 auszuweisen. «Das macht mir aber keine Sorgen», meint Rahal jr. selbstbewusst. «Ich habe im

Moment einen so guten Lauf. Da spielen die Ergebnisse aus den Vorjahren keine Rolle.»

## Doppelte Punkte beim Finale

Eine Woche später (am 30. August) steigt dann in Sonoma/Kalifornien das Finale. Auf dem 3,838 Kilometer langen Roadcourse wird seit 2005 gefahren. Und wie Pocono ist auch Sonoma keine einfache Rennstrecke. Vor allem das «Carousel» und der enge Rechtsknick vor Start und Ziel haben es in sich.

In puncto Vorjahresergebnisse liegt Scott Dixon hier im Vorteil. Der Ganassi-Pilot gewann 2014 und 2007 den GoPro Grand Prix of Sonoma. Montoya ist erst einmal dort gefahren: 2014. Da wurde der Penske-Pilot Fünfter – von Startplatz 19 aus. Und Rahal? Der Sohn des Ex-IndyCar-Champions Bobby Rahal hat auch in Sonoma keine wirklich beeindruckende Bilanz vorzuweisen. Bei sieben Starts ist ein fünfter Platz (2012) sein bisher bestes Ergebnis.



Rahal: Nur neun Punkte zurück



Dixon: Immer für Siege gut

Das große Rechnen wird nach Pocono losgehen. Vor allem, weil beim Finale wieder doppelte Punkte vergeben werden. Insgesamt sind (ohne Zusatzzähler für Pole und meiste Führungsrunden) bei den letzten beiden Rennen noch 150 Punkte zu holen. Läuft es beim Spitzenreiter im «Tricky Triangle» nicht wie gewünscht, könnten auch Hélio Castroneves (407 Punkte) und Vorjahresmeister Will Power (406) wieder voll im Titelrennen liegen. ♦

## Formel 4 Nürburgring

# Dienst neuer Leader

Von ANNETTE LAQUA

**Marvin Dienst war am Nürburgring der Mann des Wochenendes. Aber auch Mick Schumacher wusste vor den Augen seiner Mutter Corinna und Schwester Gina-Maria zu überzeugen.**

Die ersten beiden Läufe gestalteten sich an der Spitze sehr ähnlich: Marvin Dienst gewann den Start von P2 gegen seinen Teamkollegen Janneau Esmeijer und erarbeitete sich sofort einen kleinen Vorsprung. Den brachte der 18-Jährige jeweils sicher ins Ziel.

Dass der Hesse nach dem zweiten Rennen überhaupt die Führung in der Gesamtwertung übernehmen konnte, lag auch an der nicht gerade optimalen Vorstellung von Joël Eriksson und Joey Mawson. Die beiden



Starkes Weekend von Marvin Dienst: Zwei Siege, ein dritter Platz

härtesten Titelrivalen von Dienst erlebten in der Eifel ihre schwächste Punktausbeute der bisherigen Saison.

Dies änderte sich auch im dritten Durchgang nicht entscheidend: Marvin Dienst sammelte als Dritter wieder mehr Zähler als Eriksson und Mawson mit den Rängen 6 und 7. Dennoch wollte der HTP-Pilot

nicht zu laut jubeln: «Klar ist es schön, den Nürburgring als neuer Tabellenführer zu verlassen. Aber zehn Zähler sind kein beruhigender Vorsprung und können schneller weg sein, als man gucken kann.»

Der Sieg im dritten Heat, der im Gegensatz zu den ersten beiden Läufen auf nassem Asphalt stattfand, ging an den 17-jährigen

Prema-Piloten Ralf Aron. Für den Esten war es der erste Triumph in der ADAC Formel 4, nachdem er in der italienischen Formel 4 bereits sechs Rennen für sich entschied und die klare Tabellenführung innehat.

In der Gesamtwertung stieß Aron auf P5 vor – hinter Dienst, Eriksson, Mawson und Robert Schwartzman.

## Gutes Wochenende von Schumi

Im Schatten des Titelkampfes konnte sich auch Mick Schumacher mit den Rängen 9, 6 und 10 wieder aus seinem kleinen Tief herausarbeiten. Dabei stellte Platz 6 sein bisher bestes Resultat in einem Rennen dar, das nicht mit einer umgedrehten Startaufstellung begonnen wurde. In der Rookie-Wertung kletterte der 16-Jährige zwei Positionen nach vorne und wird nun auf Rang 4 notiert. ♦

## KOMPAKT

»» **IndyCar** 2016 wird es kein Rennen in Fontana mehr geben. Die Organisatoren wollten das Rennen zum Saisonfinale machen. Die IndyCar-Macher lehnten ab.

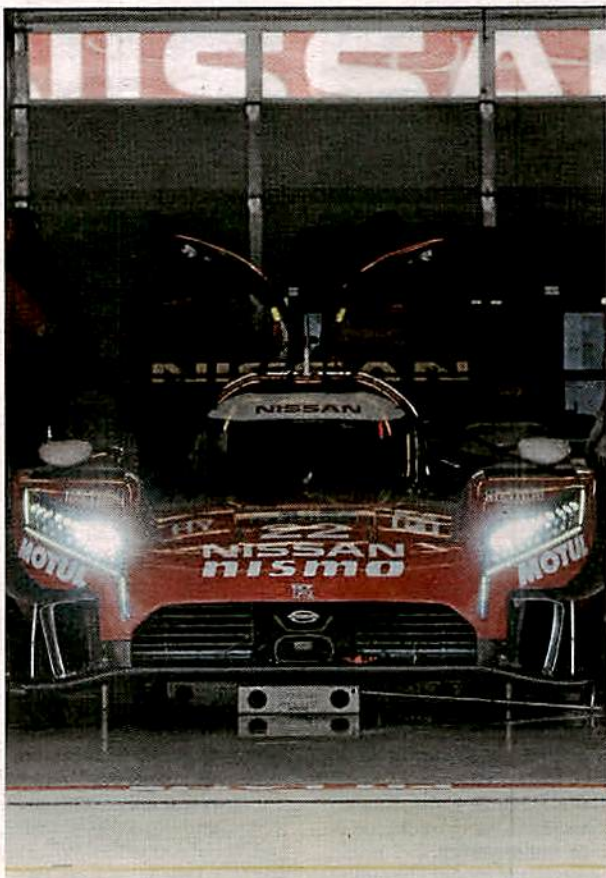
»» **IndyCar** Sieben Rookies haben in Sonoma getestet. Darunter Nelson Piquet jr. Der Formel-E-Champion stand für Penske im Einsatz. Ebenfalls dabei: Matthew Brabham. Der Enkel des verstorbenen F1-Weltmeisters Jack Brabham durfte bei Andretti schnuppern.

»» **GP2** Der Engländer Oliver Rowland (Leader in der Renault 3.5) wird in Spa erneut für MP starten.

»» **Formel E** Sébastien Buemi (e.Dams) hat bei Tests in Donington die Bestzeit aufgestellt. Daniel Abt (Abt Schaeffler Audi Sport) und Nick Heidfeld (Mahindra) führen die dritt- respektive viertschnellste Zeit. ♦ CE

## Langstrecken-WM

# Renn-Pause von Nissan



Vorerst keine Renneinsätze: Nissan GT-R LM Nismo fehlt am Ring

Von ARNO WESTER

Bei der Le-Mans-Revanche, dem vierten von acht Läufen der FIA Langstrecken-WM (WEC) auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings (28.-30.8.), wollen insgesamt 31 Teams an den Start gehen. Nissan glänzt jedoch durch Abwesenheit.

Dabei steht vor allem der Dreikampf in der LMP1-Klasse zwischen Porsche, Audi und Toyota, die jeweils zwei Prototypen einsetzen, im Mittelpunkt des Interesses. Die Aufmerksamkeit beim einzigen deutschen WEC-Lauf dürfte vor allem den einheimischen Piloten gelten.

Bei Audi kommt unter anderem André Lotterer sowie bei Porsche Timo Bernhard und Marc Lieb zum Einsatz. Das in Köln ansässige Toyota-Werksteam TMG hat beim «Heimspiel» mit den früheren Formel-1-Piloten Sébastien Buemi und Alexander Wurz zwei deutschsprachige Fahrer an Bord.

Fehlen wird am Nürburgring wie erwartet – und in MSA bereits spekuliert – das Nissan-Werksteam, das schon in Sil-

verstone und Spa fehlte. Die Multikulti-Truppe aus Japan und Europa mit Sitz in Indianapolis hat nach Le Mans erkannt, dass es keinen Sinn macht, einen Prototyp an den Start zu schicken, der dem Image des japanischen Autobauers (zumindest noch) schadet.

## Wann ist Nissan zurück?

Nissan-Motorsportchef Darren Cox hat eine zweistellige Millionen-summe in Marketing-Maßnahmen statt in ein technisches Konzept gesteckt, welches Experten von Beginn sehr skeptisch beurteilt hatten. Ob Nissan in diesem Jahr mit dem GT-R LM Nismo noch einmal in die WEC zurückkehrt, steht momentan nicht fest. Das Team hat entschieden, sich lieber auf Testfahrten zu konzentrieren.

Das in der Öffentlichkeit spekuliertere Aus für das ehrgeizige Projekt ist aber offenbar vom Tisch. Stattdessen versichert Cox fast schon gebetsmühlenartig: «Wir stoppen definitiv nicht!» Man würde doch nicht weiterentwickeln und testen, wenn es einen Abgesang gäbe. «Vielmehr geht

es darum, das Potenzial des Pakets langfristig auszuschöpfen. Das ist uns bisher nicht gelungen. Wir wissen, wozu es in der Lage ist und müssen sicherstellen, dass es jetzt auf der Rennstrecke umgesetzt wird», so Cox, dessen Arbeitgeber in den Staaten mit großen Stellenanzeigen händelnd nach persö-

nerlicher Verstärkung sucht. Ingeheim hofft Cox auf mehr Support aus Japan und darauf, vor allem die Ressourcen von Nissan und Nismo nutzen zu können. In diesem Zusammenhang gibt Cox inzwischen zu, dass es besser gewesen wäre, mit dem Projekt neun Monate früher begonnen zu haben oder auf das neue Reglement 2017 zu warten, mit dem sich die Konkurrenz ebenfalls schon intensiv beschäftigt.

Wie man es richtig macht, hat Porsche heuer bereits bewiesen. Und auch für den Rest der WEC-Saison will die Sportwagenschmiede aus Weissach nichts dem Zufall überlassen. Deshalb findet im Hinblick auf das Rennen in Austin/US-Bundesstaat Texas in der kommenden Woche (18.-20.8.) ein Hitzetest in Barcelona statt. ♦



Darren Cox



Marc Lieb

## LMP3-Kategorie

# Ginetta-Konkurrenz kommt

Seit diesem Jahr fungiert die neue LMP3-Kategorie als Einsteigerklasse in den Prototypen-Sport. Trotz aktuellem Ginetta-Monopol (ELMS) sieht die Zukunft bunt gemischt aus.

Vor allem für die European und die im Oktober startende Asian Le Mans Series ist die neue Klasse mit Nissan-Einheitsmotoren dabei relevant, jedoch nicht ausschließlich. Denn die LMP3-Boliden können, wie bisher zum Beispiel auch CN-Sportwagen, in diversen Serien mit entsprechendem Reglement eingesetzt werden.

Mit der Adess AG von Stéphane Chosse ist auch ein deutscher LMP3-Chassisbauer im Boot. Der vergangenen Monat vorgestellte Adess-03 hat auch schon Abnehmer gefunden: Zum einen das deutsche G-Private Racing Team (u. a. mit Jür-

gen Alzen, Sebastian Stahl und Sebastian Grunert), die zudem Entwicklungspartner sind und auf der hauseigenen Teststrecke auf Mallorca den Rollout im September vornehmen werden. Zum anderen das Team All Sports aus der Schweiz. Und auch das Team AAI aus Taiwan, amtierender AsLMS-Meister, hat einen Adess-03 gekauft.

## Wer wird der 5. Hersteller?

Neben Ginetta und Adess sind derzeit Onroak und Riley-Ave als weitere Hersteller für die bei 206 000 Euro kostengedeckelten LMP3-Chassis fix. Bei Onroak hat man den Ligier JS P3 praktisch als kleinen Bruder des LMP2-Boliden konstruiert.

Um bereits in der Entwicklung die Kosten zu senken und trotzdem Akzente zu setzen, bedienten sich die Franzosen der Simulationssoftware der renommierten Exa Corporation.

Anhand dieser wurden nicht nur Aerodynamik und Fahrzeugkühlung optimiert, noch bevor es erste Modelle gab, man hat mit einer speziellen Fahrer-kühlung auch an die Bedürfnisse der Gentlemen-Fahrer gedacht, welche die Zielgruppe der LMP3-Kategorie sind. So ist die Cockpit-Kühlung sogar speziell auf einen speziellen Kühl-Fahreranzug zugeschnitten, der an die Cockpitkühlung «angeschlossen» werden kann.

Der AR-2 aus dem Hause von Tony Ave und Riley Technologies wird vermutlich wie der Adess-03 im September die ersten Streckenkilometer sammeln können. Um den Platz des fünften und letzten LMP3-Herstellers konnte sich bis zum 1. August beworben werden. Wer den Zuschlag bekommt, ist noch nicht klar. Im Rennen soll unter anderem BR Engineering (SMP) sein. ♦ MBR



Schon im harten Renneinsatz: Ginetta-LMP3 in der ELMS



Rollout für September geplant: Adess-03 der Chosse-Truppe

**ADAC GT Masters Nürburgring**

# Zwei neue Sieger im Chaos

Von STEFANIE SZLAPKA

**Seit zweieinhalb Saisons war das Meistersteam von 2012, MS Racing, sieglos. Am Nürburgring gewann man gleich beide Rennen – wenn auch den Samstagslauf am Grünen Tisch. Bachler verkürzte den Abstand zu Asch/Ludwig.**

Eigentlich sollte es für Sebastian Asch ein ganz besonderes Wochenende werden: Er feierte am Samstag sein 100. Rennen im GT Masters. Sein Vater Roland hatte damals sein 100. DTM-Rennen auch in einem Zakspeed-Mercedes bestritten. Es hat aber andere Gründe, weshalb Asch junior dieses Wochenende nicht so schnell vergessen wird.

Das Gefühlschaos begann am Freitag: Einige Stunden nach dem Qualifying wurde der Zakspeed-SLS wegen 1,5 kg Untergewichts disqualifiziert und musste in beiden Rennen vom 21. und letzten Platz aus starten. Der Tabellenzweite, Klaus Bachler, sicherte sich zusammen mit Martin Ragginger im Schütz-Porsche beide Poles.

**Chaos bei Wetter und Taktik**

Doch der Österreicher konnte die großen Chancen nicht wirklich nutzen. Am Samstag schien es zunächst perfekt für Zakspeed zu laufen: Nach etwa sechs Runden begann es heftig zu regnen, und Asch kam in Runde neun zum Reifenwechsel, während der führende Ragginger bis Runde zwölf wartete. Viel zu spät, da einige Konkurrenten auf den Regenreifen



**Doppelsieg für MS-Racing: Basseng/Stoll (#24) gewannen Sonntag, Sandström/Dobitsch (#100) Samstag**



**Verkürzte Abstand: Bachler**



**Zwei Strafen: Zakspeed-SLS**

schon zu viele schnellere Runden hatten drehen können.

Zusätzlich kam in der gleichen Runde auch noch das Safety Car auf die Strecke, und der Regen ließ nach. Da lag Asch bereits auf Rang 8, Ragginger war auf 11 zurückgefallen. Noch während der Neutralisationsphase öffnete das Boxenstoppfenster: Schütz entschied sich beim Fahrerwechsel wieder für Slicks und verlor durch den zweiten Reifenwechsel erneut Zeit. Als das Rennen freigegeben wurde, lag Zakspeed auf Rang 4 und Schütz auf 16.

Und für Bachler kam es noch härter: Nach einer Kollision zwischen Andreas Wirth und Fabian Hamprecht konnte er dem Bentley nicht mehr ausweichen, krachte ihm in die Sei-

te und musste aufgeben. Ludwig überquerte als Vierter die Ziellinie. «Wir hatten eine sehr gute Taktik», freute sich Asch nach dem Rennen. «Ich bin superglücklich über Rang vier.»

Doch die Freude währte nicht lange: Schütz legte bei der Rennleitung Protest ein: Zakspeed hatte zum Ende der Safety-Car-Phase eine Corvette überholt. Die Rennleitung stellte das Vergehen noch bei weiteren Fahrzeugen fest und verhängte mehrere 30-Sekunden-Strafen: So verloren Thiim/Pepper (Abt) ihren Sieg an Daniel Dobitsch/Edward Sandström, und auch Zakspeed fiel auf P9 zurück. «Da war die extrem langsame Corvette, überall waren grüne Flaggen und die Autos vor mir haben sofort Gas

gegeben – eine sehr schwierige Situation», so Ludwig.

Christian Abt will gegen die Entscheidung in Berufung gehen, und deswegen ist das Ergebnis des ersten Rennens noch in der Schwebe. Allerdings besagt Artikel 18.4 des Reglements, dass man gegen einige Entscheidungen der Sportkommissare keine Berufung einlegen kann – darunter fällt auch ein Drive-Through-Penalty, selbst wenn er durch einen Zeitzuschlag vollzogen wurde.

Doch schon einen Tag später passierte Ludwig das gleiche Missgeschick, nur dass er dieses Mal die Strafe direkt antreten musste. Später konnten sie sich immerhin noch auf Rang 10 vorarbeiten. Für Bachler und Schütz kam das Safety Car wie-

der im falschen Moment auf die Strecke – nämlich wieder genau, als das Boxenstoppfenster aufging. Bachler, der schon auf Höhe der Boxeneinfahrt war, schaffte es nicht abzubiegen und musste eine Runde hinter dem Safety Car «schleichen».

**Bachler: Pause in Sachsen?**

Ragginger kehrte als 8. auf die Strecke zurück und schaffte es noch, den Porsche auf P3 zu bringen – hinter den Premiersiegern Marc Basseng/Florian Stoll und Dobitsch/Sandström. Zakspeed reist nun mit einem Vorsprung von 30 Punkten an den Sachsenring. Allerdings könnte es sein, dass Bachler dort nicht am Start ist, da er parallel in der WEC am Nürburgring einen Einsatz hat. ♦

**NACHGEHAKT BEI Edward Sandström**

(36/S). Der Sieger des diesjährigen 24h-Rennens am Nürburgring über den geerbten GT-Masters-Erfolg an gleicher Stelle und wie schwierig die Reifenwahl im wechselhaften Samstagsrennen war.



Von STEFANIE SZLAPKA

**?** Das war ein erfolgreiches Wochenende für Euch, oder? Wir erlebten den Wendepunkt bereits am vergangenen Rennwochenende am Lausitzring. Hier konnten wir mit Platz 1 und 2 viele Punkte holen, da macht es viel Spaß auf den Gesamtstand zu schauen. Jetzt müssen wir sehen, dass wir noch mehr erreichen. Wir haben uns im Qualifying verbessert – und das hilft sehr. Heute war unsere Strategie wieder sehr gut.

Leider hatte ich selbst kein 100-prozentig gutes Gefühl im Auto, aber es war noch gut genug, um anzugreifen.

**?** Wie groß war die Überraschung, als Ihr am Samstag noch den Sieg zugesprochen bekam? Um ehrlich zu sein, habe ich mich nicht so sehr gefreut. Nicki ist ein tolles Rennen gefahren. Außerdem macht es viel mehr Spaß, einen Sieg auf der Strecke herauszufahren und nicht im Nachhinein zu erhalten. Auf der anderen Seite: Ein Sieg ist ein Sieg.

**?** Das Rennen am Samstag war taktisch nicht einfach...

Es war schon schwierig. Aber es war die richtige Entscheidung, beim Fahrerwechsel auf Regenreifen zu wechseln. Zwar hatte der Regen nachgelassen, aber es regnete dann doch noch mal. Auf der anderen Seite hat man bei Geipel gesehen, dass man auch auf Slicks hätte durchfahren können. Durch den Reifenwechsel haben wir Zeit verloren, ansonsten hätten wir vielleicht gewonnen. Aber das haben wir dann ja eh.

**ADAC GT MASTERS / Resultate**

**Nürburgring/D: 3,629 km; Wetter/Piste: Samstag wechselhaft, Sonntag nass**  
1. Lauf (60 Minuten, 21 Teams gestartet, 19 gewertet)

1. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS ultra) 35 Runden; 2. Frey/Geipel (Audi R8 LMS ultra) +0,407; 3. Wackerbauer/v. d. Linde (Audi R8 LMS ultra) +5,504; 4. Proczyk/Schneider (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +7,126; 5. Pepper/Thiim (Audi R8 LMS ultra) +14,387; 6. Hürtgen/Alzen (BMW Z4 GT3) +23,431; 7. Alessi/Assenheimer (Corvette Z06.R GT3) +23,816; 8. Mattschull/v. d. Zande (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +25,340; 9. Asch/Ludwig (Mercedes SLS AMG GT3) +35,667; 10. Gassner/Strauss (Nissan GT-R Nismo GT3) +38,470
- Schnellste Runde:** Ragginger, Runde 3, 1:28,602 (= 147,5 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 21 Teams gestartet, 17 gewertet)

1. Stoll/Basseng (Audi R8 LMS ultra) 32 Runden; 2. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS ultra) +8,158; 3. Ragginger/Bachler (Porsche 911 GT3 R) +8,235; 4. Baumann/Klingmann (BMW Z4 GT3) +9,842; 5. Proczyk/Schneider (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +11,073; 6. Weishaupt/Jöns (Audi R8 LMS ultra) +16,841; 7. Stolz/Abriil (Bentley Continental GT3) +20,219; 8. Gassner/Strauss (Nissan GT-R Nismo GT3) +20,687; 9. Schmid/Hamprecht (Bentley Continental GT3) +22,404; 10. Asch/Ludwig (Mercedes SLS AMG GT3) +22,940
- Schnellste Runde:** Stoll, Runde 30, 1:37,262 (= 134,3 km/h)
- Zwischenstand (nach 10 von 16 Rennen):** 1. Asch/Ludwig 151 Punkte; 3. Bachler 121; 4. Klingmann/Baumann 101; 6. Proczyk 77; 7. Hürtgen 73; 8. Stolz 72
- Nächstes Rennen:** 29./30. August, Sachsenring/D  
Internet: www.adac-gt-masters.de

## NACHRICHTEN

## Kuismanen und Haid Beste in der Lausitz

DMV GTC Am Lausitzring teilten Perti Kuismanen (Chrysler Viper) und Bernd Haid (Porsche 911) die Gesamtsiege untereinander auf. Mit einem Klassensieg und einem vierten Klassengang konnte Jürgen Bender (Corvette) seine Tabellenführung weiter ausbauen.

## Oschmann war der Mann der Stunde

GTWC/P9-Challenge Stefan Oschmann (Porsche 911) war in der Lausitz der Mann der Stunde: In der GTWC gewann er beide Läufe, in der P9-Challenge ist er nach den Plätzen 5 und 2 Tabellenführer. P9-Sieger wurden Jürgen Bender (Corvette) und Mike Hesse (Porsche). In der P9-Endurance gewann Klaus-Dieter Frers (Artega).

## Ein neuer und ein bekannter Gewinner

Renault Clio Cup Central Europe Im völlig verregneten ersten Lauf sicherte sich am Nürburgring Henric Skoog seinen ersten Sieg im Championat und wurde damit der erste Junior-Pilot, dem dies gelang. Im zweiten Rennen setzte sich mit Pascal Eberle wieder ein Altbekannter durch, der so seine Tabellenführung weiter ausbaute.

## Zwei Volvo-Siege in Karlskoga-Chaos

STCC Thed Björk und Fredrik Ekblom sorgten dafür, dass in Karlskoga in beiden Läufen ein Volvo-Fahrer gewann. Besonders im zweiten Lauf ging es dabei ziemlich chaotisch zu, als unter anderem die Kia-Teamkollegen Kevin Aabol und Erik Johansson miteinander kollidierten und so einen möglichen Sieg wegwarfen.

## Terting gewinnt gleich beim Debüt

GT4-EM Gleich in seinem ersten Auftritt für Prosport in der GT4-EM holte Ex-DTM-Pilot Peter Terting am Nürburgring den Sieg. Er setzte sich mit Carsten Struwe im ersten Lauf gegen die Konkurrenz durch. Das zweite Rennen gewann Pavel Lefterov (Lotus), während Terting/Struwe im Porsche Cayman einen weiteren Klassensieg einfahren konnten. ♦ HTS/MBR

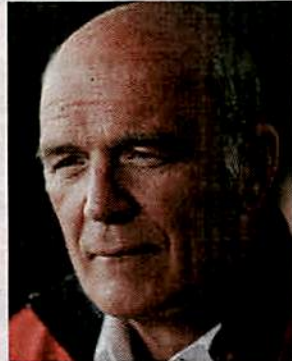
## DTM

## Ullrich doch vors Gericht?

Von ARNO WESTER

**Großes Unverständnis: Weil wegen der Funkspruch-Affäre von Spielberg anstelle des Sünders, Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich, nun Projektleiter und Teamkoordinator Volker Nossek vor dem DMSB-Sportgericht aussagen muss. Doch Ullrich könnte trotzdem vom Richter zu der Verhandlung am 26.8. geladen werden.**

Nossek muss sich zu dem umstrittenen Funkspruch von Ullrich («Timo, schieb ihn raus!») äußern, weil die Einschreibung von Audi Sport in die DTM-Herstellerwertung von ihm und nicht von Ullrich unterschrieben wurde. Dazu erklärte DMSB-Sprecher Michael Kramp: Der Audi-Motorsportchef könne nicht direkt belangt werden, weil formal «keine eindeutige Rechtsbeziehung» zum Audi Sport Team Phoenix bestehe, von dem der betroffene DTM-

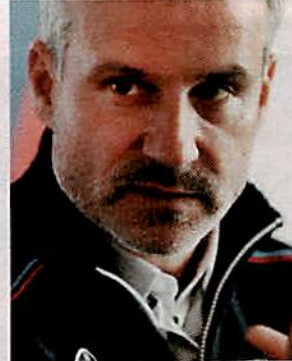


Dr. Wolfgang Ullrich

Audi in Spielberg eingesetzt wurde. Ernst Moser, Phoenix-Teamchef, und sein Fahrer Timo Scheider, der den Funkspruch von Ullrich erhalten, aber angeblich nicht gehört hat, müssen sich ebenfalls schriftlich äußern. Im Klartext: Vertraglich haftbar sind lediglich Fahrer und Team, weil sie im Gegensatz zu Ullrich eine Rennlizenz besitzen.

## Audi: Fixes Urteil Ziel

Sobald dem DMSB-Sportgericht die schriftlichen Stellungnah-



Jens Marquardt

men vorliegen, kann der vorsitzende Richter Harald Schmeier entscheiden, wer zudem als Zeuge geladen wird. Demzufolge könnte möglicherweise auch Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich eine Einladung zu der Verhandlung erhalten, die am 26. August in Frankfurt (drei Tage vor dem elften Saisonrennen in Moskau) stattfinden soll. Sollte Audi Sport mit diesem Termin nicht einverstanden sein, haben die Ingolstäd-

er die Möglichkeit, beim DMSB-Sportgericht einen Antrag auf Fristverlängerung zu stellen.

Das ist offenbar aber nicht geplant, wie Audi Sport-Kommunikationschef Jürgen Pippig MSA versichert: «Wunsch und Ziel der Audi AG ist es, dass dieses Thema noch vor dem nächsten DTM-Event in Moskau verhandelt wird.»

## BMW: Keine Berufung

Unterdessen ist der Fall Blomqvist-Auto (siehe MSA 33/15) endgültig abgeschlossen. «Wir haben die Entscheidung und Urteilsbegründung des DMSB-Berufungsgerichts zur Kenntnis genommen, verzichten auf eine Berufung und blicken nun nach vorne», teilte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt MSA mit. Tom Blomqvist war am Norisring aus der Wertung genommen worden, weil sein BMW-Team RBM nach Meinung des DMSB gegen mehrere Artikel des technischen DTM-Reglements 2015 verstoßen hatte. ♦

## DTC/Procar Nürburgring

## Jordan staubt Eifel-Sieg ab



Endlich ein Heimsieg: Andreas Rinke im Division-2-Citroën

**In der Eifel gab es mit Kai Jordan (Mini) erneut einen Premiersieger. Er profitierte dabei vom Pech des Teamkollegen Fredrik Lestrup. Rinke holt ersten Heimsieg in Division 2.**

Fredrik Lestrup sah nach souveränem Sieg im ersten Lauf auch in Durchgang zwei wie der Sieger aus, doch in der letzten Runde fehlte ihm plötzlich Vortrieb und Kai Jordan erbt den Sieg vor Johannes Leidinger (Ford) und Lestrup.

In Division 2 jubelte im ersten Lauf Andreas Rinke (Citroën)

nach seinem ersten «Heimsieg» am Nürburgring am lautesten. Tabellenführer Ralf Glatzel (Ford) holte in Heat 2 seinen fünften Saisonsieg.

## Kirsch: Meister bei Heimspiel?

Bereits kommende Woche kann Steve Kirsch den Titel in Division 3 fix machen. Für den Frensch-Piloten gab es nämlich auch am Nürburgring einen klaren Doppelsieg. Der Sachsenring ist für den Mann aus Hohenstein-Ernstthal ein absolutes Heimspiel und somit der perfekte Ort für die erfolgreiche Titelverteidigung. ♦ MBR

## Berg-EM/-SM

## Wieder Faggioli

Wie in den beiden Vorjahren triumphierte Simone Faggioli beim EM-Bergrennen St. Ursanne-Les Rangiers. Mit seinem Norma F20 FC deklassierte der Italiener bei der 72. Auflage des nominell wichtigsten Autorennens der Schweiz den Luxemburger David Hauser im Wolf GB08FI nach Addition von zwei Läufen um 11,3 Sekunden. Als bester Schweizer belegte Joel Volluz (Osella FA 30) Rang 3 vor Billy Ritchen (F/Formel 3).

In der E1-Kategorie konnte der Wängener Roger Schnellmann (Mitsubishi Lancer Evo 8) den Franzosen Nicolas Werber (Porsche 911 GT3 Cup) als Sieger knapp bezwingen. Viele spektakuläre Ausritte im lange anhaltenden Jura Regen auf der 5,169 Kilometer langen Kultpiste im Doubstal verliefen diesmal glimpflich. ♦ MG



Wieder dominant: Faggioli

## Berg-DM

## Drei DTM-Autos top

Der erste Regentag seit Wochen in der Rhön traf ausgerechnet auf den vorletzten DM-Lauf am Hauenstein. Durch die Absage des Bergrennens Mickhausen Anfang Oktober fallen nun bereits die Entscheidungen in vier Wochen in Unterfranken.

Nach Gesamtsieg vor seinen «DTM-Kollegen» Klaus Hoffmann und Sebastian Schmitt hat plötzlich Altmeister Norbert Brenner im Opel Vectra V8 DTM wieder Chancen auf den Titel bei den Rennwagen. Dank Triumph über den Rivalen Frank Debruyne bei den 2-Liter-Rennwagen ist jedoch Thomas Conrad wieder erster Anwärter auf die Krone. Bei den Tourenwagen konnte von den fünf Meisterschaftsanwärtern lediglich Armin Ebenhöf (VW Scirocco 1.4 16V) seine Klasse gewinnen und ist somit fast durch. ♦ TEU



Gesamtsieg: Norbert Brenner

## TCR

## Huff in Macau, Subaru-Team macht Fortschritte



Rob Huff nach Macau-Sieg 2014: Folgt mit der TCR Sieg Nr. 8?

Der «König von Macau», Rob Huff, wird beim Finale der TCR International Series in der Spielermetro-pole für West Coast Racing an den Start gehen. Subaru-Team macht Fortschritte und benennt Fahrer.

Der Tourenwagen-Weltmeister von 2012, seit verganginem Jahr in Lada-Diensten, wurde von der schwedischen Truppe, die für «Huffy» einen weitere Civic einsetzen wird, eingeladen. Mit seinen sieben Siegen, davon der letzte im Lada Granta(!), ist der Engländer also noch lange nicht satt. «Macau ist ganz einfach die herausforderndste Strecke, auf der ich je gefahren bin», sagte Huff, der sich trotz Abwesenheit der WTCC auf einen weiteren Macau-Auftritt freut.

Auch was die weiteren Teams angeht, gibt es trotz Sommerpause ein wenig Bewegung. So benannte das Top-Run-Team, das derzeit den Subaru WRX STi für sein Renndebüt in Singapur (20. September) vorbe-

reitet, seine Entwicklungsfahrer. Zum einen Renato Russo, Tourenwagen-Urgestein und Bruder von Top-Run-Gründer Roberto Russo. Zum anderen Gian Maria Gabbiani, der vielen noch unter dem Pseudonym «Diaboli» aus der Superstars-Serie bekannt sein dürfte.

### TCR 2016 auch in Deutschland?

Mit Subaru wird beim nächsten Auftritt der TCR International Series bereits die siebte Marke nach Seat, Honda, Opel (Camos), Audi, VW und Ford (Onyx) in der neuen Serie Rennkilometer sammeln. 2016 stößt dann auch der offizielle TCR-Kunden-Astra von Opel dazu, während der aktuelle Camos-Astra auf dem VLN-Modell (Dreitürer) basiert.

Übrigens tut sich auch in Sachen TCR-Serie in Deutschland scheinbar etwas. Wie MSa aus Insider-Kreisen erfahren hat, sind nicht nur die Rechte vergeben, sondern eine entsprechende Serie im GT-Masters-Paket auch konkret in Planung. ♦ MBR

## NASCAR Michigan

## Gibbs weiter im Hoch: Dritter Kenseth-Sieg

Nach dem knappen Sieg im Spritpoker von Pocono zwei Wochen zuvor siegte Matt Kenseth erneut. Diesmal aber völlig ohne Zutun der Konkurrenz.

Der insgesamt 34. Cup-Sieg des Champions von 2003 war einer seiner dominantesten. Bereits im Qualifying holte er die Bestzeit und setzte seine Pole-Position in der Frühphase des Rennens auch in die Führung um. Zwischenzeitlich übernahmen zwar vor allem der starke Austin Dillon sowie zeitweise Kevin Harvick und Kyle Busch die Führung, doch vom reinen Speed her und im Vergleich zu den mit gleicher Boxenstrategie fahrenden Gegnern war der Siegf Kenseths nie gefährdet.

### Busch-Brüder strauchelten

146 der 200 Rennrunden führte der Gibbs-Pilot an, der seinem Rennstall bereits den sechsten Sieg in den letzten acht Rennen bescherte. Kyle Busch, der deren vier zu dieser Ausbeute bei-

steuerte, schmiss einen möglichen weiteren Erfolg im Abschlussstraining am Samstag weg. Er drehte sich ins Infield, und sein Toyota Camry grub sich dabei so in die Wiese ein, dass man mit dem Ersatzauto vom Ende des Feldes starten musste. Mit P11 verteidigte Busch aber seine für den Chase so wichtige Top-30-Platzierung in der Tabelle, die er in Watkins Glen erobert hatte.

Bruder Kurt, der das Juni-Rennen in Brooklyn noch gewonnen hatte, kam auf P20, hatte sich das aber selbst zuzuschreiben. In der letzten von acht Gelbphase kam er in die Box, als diese noch gar nicht geöffnet war – und fuhr dann auch noch zu schnell. So ging es am Ende des Feldes ins Finale.

Die Gibbs-Erfolgsserie könnte bereits am Wochenende in Bristol weitergehen. Beim Frühjahrrennen gewann dort nämlich ein gewisser Matt Kenseth, der jetzt mit reichlich Rückenwind vom dritten Saisonsieg dorthin zurückkehrt. ♦ MBR

### NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Brooklyn/Michigan (USA): 200 Rdn. à 3,218 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.  
 1. Matt Kenseth (Toyota); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Martin Truex Jr. (Chevrolet);  
 4. Austin Dillon (Chevrolet); 5. Denny Hamlin (Toyota); 6. Carl Edwards (Toyota); 7. Joey Logano (Ford); 8. Ryan Newman (Chevrolet); 9. Brad Keselowski (Ford); 10. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 11. Kyle Busch (Toyota); 12. Paul Menard (Chevrolet); 13. Kyle Larson (Chevrolet); 14. Aric Almirola (Ford); 15. Kasey Kahne (Chevrolet); 16. Jamie McMurray (Chevrolet); 17. Jeff Gordon (Chevrolet); 18. David Ragan (Toyota); 19. Sam Hornish Jr. (Ford); 20. Kurt Busch (Chevrolet); 21. Tony Stewart (Chevrolet); 22. Trevor Bayne (Ford); 23. Greg Biffle (Ford); 24. Ryan Blaney (Ford); 25. Danica Patrick (Chevrolet); 26. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 27. Cole Whitt (Ford); 28. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 29. Justin Allgaier (Chevrolet); 30. Matt DiBenedetto (Toyota); 31. Alex Bowman (Chevrolet); 32. David Gilliland (Ford); 33. Jeb Burton (Toyota); 34. Brett Moffitt (Ford); 35. Michael Annett (Chevrolet); 36. Landon Cassill (Chevrolet); 37. Josh Wise (Ford); 38. J. J. Yeley (Toyota); 39. Jimmie Johnson (Chevrolet); 40. Travis Kvapil (Chevrolet); 41. Clint Bowyer (Toyota); 42. Casey Mears (Chevrolet); 43. Timmy Hill (Chevrolet)  
 Stand nach 23 von 36 Rennen: 1. Harvick 866 Punkte; 2. Logano 818; 3. Earnhardt Jr. 784; 4. Truex Jr. 755; 5. Keselowski 754; 6. Johnson 752; 7. Kenseth 751; 8. Kurt Busch 683; 9. Hamlin 670; 10. McMurray 663; 11. Menard 654; 12. Newman 649; 13. Gordon 648  
 Nächstes Rennen: 22. August, Bristol/Tennessee (USA) Internet: www.nascar.com

## NACHRICHTEN

## Spielberg-Crash: Untersuchung läuft

**Audi Sport TT Cup** Nach dem Massencrash beim nassen Sonntagsrennen in Spielberg (siehe MSa 33) zog sich Levin Amweg zwei gebrochene Rückenwirbel zu. Der 20-jährige Schweizer wurde per Privatjet in sein Heimatland verlegt. In einer Berner Klinik wurde dann diese Verletzung diagnostiziert. Amweg bedankt sich auf seiner eigenen Website für die überwältigende Anteilnahme und bei Audi Sport für den «tollen Support». Die Audi-Cup-Organisation steht mit Amweg und seiner Familie im Dialog. Bereits seit Dienstag nach dem Rennen (4.8.) wird bei Audi Ursachenforschung betrieben. Audi-Sport-Kommunikationschef Jürgen Pippig sagte, dass das Rennen von der Rennleitung als «Wet Race» deklariert und freigegeben war. Zudem seien auf Wunsch von TT-Cup-Instruktor Marco Werner vier statt zwei Einführungsrunden gefahren und die Fahrer auf Besonderheiten bei einem Regenrennen auf dem Red Bull Ring hingewiesen worden.

## Erster Sieg für die GLP-Titelverteidiger

**RCN/GLP** Erstmals in dieser Saison holten sich die Meister Holger Träger/Alexander Keller (VW Golf) den Sieg in der Gleichmäßigkeitssprüfung (GLP). Im anschließenden RCN-Lauf war es einmal mehr Christopher Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup), der sich den Gesamtsieg sichern konnte. In der Tabelle führen weiterhin «Kiko» sowie Ex-Meister Jürgen Schulten (Opel Astra OPC), die erneut die Klasse V3 gewinnen konnten. ♦ AM/MBR



Wir können auch anders.

Erleben Sie Bentley Motorsport live auf den Rennstrecken Europas, einfach für alle Termine den QR Code scannen oder +49 30 224 030 231 anrufen.

Bentley empfiehlt **Mobil 1**

Der Name 'Bentley' und das geflügelte 'B' sind registrierte Warenzeichen.  
 © 2015 Bentley Motors Limited. Gezeigtes Modell: Continental GT3-R.



Will es noch mal wissen: Altmeister Armin Kremer (46) startet bei der Rallye Deutschland

Von REINER KUHN

**Dreimal Deutscher Meister sowie Europa- und Asien-Pazifik-Champion – kein deutscher Rallyefahrer hat mehr internationale Titel eingefahren als Armin Kremer. Nun mischt der 46-Jährige die WRC2-Elite auf und will nach der Rallye Monte Carlo auch beim Heimauftritt aufs Podium.**

Nach mehreren Jahren Abstinenz trittst Du in der WRC2 an. Wie kommt das?

ARMIN KREMER: Auch wenn es mir nicht leicht fiel, entschied ich mich damals für unser Familienunternehmen. Die bei einem Generationswechsel von meinem Bruder und mir übernommene Firmen-Gruppe ist im landwirtschaftlichen Bereich

noch in Adenau und viele Strecken rund um den Nürburgring. Mit dem WM-Prädikat und dem Umzug nach Trier hat sich die Rallye gewandelt – und zwar zum Positiven. Ein tolles Umfeld, die Weinbergpisten, schnelle Landstraßen und natürlich die Integration der früheren Hunsrück-Rallye mit der berühmt-berüchtigten «Panzerplatte» bei Baumholder stehen für eine einzigartige Herausforderung.

Verspürst Du vor dem Heimspiel einen besonderen Druck?

Nein, ich bin ja kein VW-Werksfahrer (lacht). Im Ernst: Ich gehe jede Rallye gleich konzentriert an. Man bekommt aber schon mit, dass uns hier am Streckenrand mehr Zuschauer unterstützen. Auch aus meiner

Heimat machen sich Fans mit ihren Spannbändern auf den Weg. Wenn man diese sieht, motiviert das eher, als dass man sich in die Hosen macht.

Wie hast Du Dich vorbereitet?



«Ich hoffe, ich profitiere von meiner Erfahrung.»

ARMIN KREMER

sowie der Produktion und dem Vertrieb von Lebensmitteln tätig und mittlerweile auf 240 Mitarbeiter angewachsen. Ich war aber auch nach 2004 nie richtig weg und saß sporadisch am Steuer. Ich liebe das Rallyefahren. Nun hat es mich einfach gereizt, nochmals so ein Projekt anzugehen.

Überrascht, wie gut es läuft?

Eigentlich schon. Vor allem bei dem wenigen Aufwand, den wir betreiben. Manchmal muss ich auf den Verbindungsetappen gar noch geschäftliche Telefonate erledigen. Aber das Paket Skoda Fabia R5, Team BRR und die Crew Kremer/Winklhofer funktioniert prima. Nach Rang 3 in Monte Carlo im S2000 haben wir beim R5-Debüt in Portugal wohl nur aufgrund eines kuriosen Lichtmaschinen-Defekts das Podium verpasst. Auf Sardinien lief es abgesehen von einem Dämpferschaden wegen eines Steintreffers auch gut. Noch besser waren wir in Polen – auch wenn ich dort ein paar falsche Reifen-Entscheidungen getroffen habe. Man muss sich aber klar darüber sein, dass man gegen so potente Konkurrenz wie WRC2-Weltmeister Nasser Al-Attiyah und allen voran dem Skoda-Werksteam nur schwer ankämpfen kann. Gerade aus dem Aspekt heraus, wie wenig wir im Auto sitzen.

Wie hat sich die Rallye Deutschland seit Deinem ersten Start 1992 verändert?

Schon damals war es ein EM-Lauf mit international starker Konkurrenz. Der Start war

Vor einer Woche habe ich erstmals auf Asphalt getestet. Nach rund 70 Kilometern und ein paar Set-up-Änderungen an Fahrwerk und Bremsen habe ich mich wohlgefühlt. Ansonsten muss ich ohne Tests leben und mich auf der «Shakedown» genannten Test-WP einschleifen. Vor den drei Schotterrallyes in Portugal, Sardinien und Polen hatte ich auch nur einen Test, um das neue Auto auf meinen Fahrstil einzustellen – so ist das eben als Privatfahrer.

Dein Ziel?

In der WRC2 scheint der Skoda Fabia R5 das beste Auto zu sein. Man kann also davon ausgehen, dass erneut zwei ganz oben stehen. Da auch ich in einem der fünf gemeldeten Fabia R5 sitze, ist klar, dass ich das Podium anpeile. Mit Prognosen sollte man aber gerade bei der Deutschland vorsichtig sein. Die große Unbekannte ist das Wetter: Plötzliche Regenschauern können hier alles verändern. Da profitiere ich hoffentlich von meiner Erfahrung.

Wie steht es um den deutschen Rallye-Nachwuchs?

Besser als viele denken. Dafür, dass mein Teamkollege, Skoda Deutschland-Junior Fabian Kreim, erst seit März in einem Allradler sitzt, hat er eine tolle Entwicklung hingelegt. Man muss ihm aber Zeit geben und sollte trotz seiner DRM-Siege nun nicht gleich Wunder von ihm erwarten – auch wenn ich ihm wünsche, dass er beim WRC2-Gaststart für eine Überraschung sorgt. Ähnliches gilt für Marijan Griebel, der wie Kreim aus dem Opel-Nachwuchsprogramm kommt und im Adam R2 antritt. Nach einem Test habe ich mich bewusst für Pirmin Winklhofer entschieden. Er ist erst 20 und macht einen prima Job. ♦

Armin Kremer

«Das Ziel ist das Podium»

### Zur Person

Armin Kremer

Geburtsdatum 4. Dezember 1968  
Geburtsort Crivitz (D)  
Herkunftsland Deutschland  
Copilot Pirmin Winklhofer (20/D)

### KARRIERE

1992 1. Rallye Deutschland (Peugeot 205 GTI)  
1995 1. Rallye Hunsrück (Ford Escort)  
1996 DRM, Meister (Mitsubishi Lancer Evo 3)  
1998 DRM, Meister (Subaru Impreza WRC)  
1999 DRM, Meister, inkl. EM-Siege Deutschland & Hunsrück (Subaru Impreza WRC)  
2001 EM, Europameister (Toyota Corolla WRC)  
2002 WM, 6 Starts (Ford Focus WRC)  
2003 Asien-Pazifik, Meister (Mitsubishi Lancer Evo7)  
2006 Baja 500, 3. Gesamt & Sieg Class 1 mit Armin Schwarz  
2013 WM, fünf Starts, Klassensieg Monte Carlo (Subaru Impreza STI)  
2014 WRC2, zwei Starts (Ford Fiesta R5, Skoda Fabia S2000)  
2015 WRC2, Tabellen-9., Dritter in Monte Carlo (Skoda Fabia S200/R5)

## Rallye Deutschland

## Allein gegen alle

Von REINER KUHN

**Noch steht die Null – leider, aus Sicht der beim Heimspiel bisher erfolglosen Volkswagen-Motorsportler. Das soll sich in diesem Jahr ändern. Zusätzliche Motivation: Bei der Rallye Deutschland könnte Sébastien Ogier vorzeitig seinen WM-Titel verteidigen.**

Drei der fünf noch ausstehenden Saisonläufe finden vornehmlich auf Asphalt statt. Als schwierigster davon gilt die ADAC Rallye Deutschland mit ihren drei unterschiedlichen Schleifen über enge Powerpisten in den Moselweingebirgen, Panzerplattenwege auf dem Militärareal in Baumholder sowie schnellen Landstraßen. Nicht nur der Fahrstil ändert sich, auch die Dienstwagen der Topiloten: Gegenüber den Schotterensätzen kauert ein WRC nun 95 mm tief über der Fahrbahn. Die 215-Millimeter breiten Schotterreifen auf 15-Zoll-Felgen werden durch 18-Zoll-Räder mit 235 mm Lauffläche ersetzt. Zudem kommen ein strafferes Asphaltfahrwerk und größer dimensionierte Bremscheiben und -zangen zum Einsatz.

Volkswagen hat sich mit ausgiebigen Tests auf die Asphaltstrecke vorbereitet. Verständlich, denn bisher waren die Wolfsburger überall siegreich, nur eben nicht beim Heimspiel in Deutschland. Allen voran Tabellenführer Sébastien Ogier soll das ändern: «Ich denke mit gemischten Gefühlen an die Rallye Deutschland. 2011 habe



Sébastien Ogier bei Tests auf der Panzerplatte: Mit etwas Glück kann er bereits Weltmeister werden

ich gewonnen. 2014 habe ich aber schmerzhaft zu spüren bekommen, dass kleine Fehler sofort bestraft werden. Aber das ist Vergangenheit. Dieses Jahr wollen wir es besser machen.»

Nur ein Sieg würde ihn frühzeitig zum Weltmeister küren. Und selbst in diesem Fall wäre er auf die Mithilfe seiner Verfolger Jari-Matti Latvala (VW), Mads Östberg (DS), Andreas Mikkelsen (VW) und Thierry Neuville (Hyundai) angewiesen. Denn Ogier müsste seinen Vorsprung von 89 um 23 auf 112 Zähler ausbauen. 25 Punkte gibt es für den Sieg, drei weitere für den Gewinn der Power-Stage. «Unter bestimmten Umständen könnte ich bereits in Deutschland den Titel holen. Doch darüber mach ich mir keine Gedanken. Wir werden nur auf uns schauen und wollen die

Rallye erfolgreich beenden – im Optimalfall ganz oben auf dem Podium», so Ogier.

Auch andere reisen hoch motiviert nach Trier. Allen voran VW-Teamkollege Jari-Matti Latvala, der im Vorjahr nicht nur im Elsass dominierte, sondern erst mit einem späten Fahrfehler den Deutschland-Sieg wegwarf. Eine ähnliche Bringschuld dürfte auch Kris Meeke verspüren. Nachdem der Ire in Citroën-Diensten wie Latvala in Führung liegend in die Weinberge segelte, musste Meeke miterleben, wie Thierry Neuville und Dani Sordo sich nach 2013 erneut die ersten beiden Plätze teilten.

## 78 Teams am Start

Für den neunten von 13 WMLäufen mit einer Gesamtdistanz von 1394,5 Kilometer mit 21 WPs

über insgesamt 374,43 Kilometer haben 78 Teams, darunter 16 WRCs, genannt. Mit Spannung erwartet wird unter anderem der direkte Vergleich zwischen Kevin Abbring im vierten Hyundai i20 WRC und Junior-Weltmeister Stéphane Lefebvre, den Citroën Racing erstmals im dritten DS 3 WRC loslässt.

Fünf der 18 WRC2-Teilnehmer setzen auf den Skoda Fabia R5. Neben den in Polen- und Finnland siegreichen Esapekka Lappi und Skoda-Werkskollege Jan Kopecky auch Armin Kremer und Fabian Kreim sowie erstmals WRC2-Weltmeister Nasser Al-Attiyah. Da die Junior-WM nicht antritt, sind nur zwei in die WRC3 eingeschriebene Teams am Start. Die DMack Trophy ist dagegen wie im Vorjahr mit elf identischen Ford Fiesta R2 dabei. ♦

ZUM THEMA  
Rallye Deutschland

»» 250 000 Meter Trassierband und 12 500 Meter Absperrgitter kommen für die Sicherheit zum Einsatz.

»» 3000 freiwillige Helfer sind im Einsatz, darunter 2200 Sportwarte als ehrenamtliche Streckenposten.

»» 1999 siegte mit Armin Kremer im Subaru Impreza WRC letztmals ein deutscher Fahrer beim damals noch als EM-Lauf ausgetragenen Heimspiel. Zweiter wurde Niki Schelle.

»» 69 Euro kostet der 4-Tages-Rallye-Pass. Ein WP-Ticket gibt's für 15 Euro, die Panzerplatte mit vier WPs und Showprogramm für 20 Euro. Eintritt Servicepark 5 Euro.

»» 49 Zuschauerzonen unterschiedlicher Größe sind in diesem Jahr ausgewiesen.

»» 9 Mal hat Sébastien Loeb die «Deutschland» gewonnen. Mit drei Siegen ist VW-Testpilot Dieter Depping der zweiterfolgreichste Fahrer.

»» 2 Hersteller konnten sich bislang in der Siegerliste der zwölf deutschen WMLäufe verewigen. Elfmal siegte Citroën (9 x Loeb, je einmal Ogier und Sordo) und 2014 Hyundai (Thierry Neuville).

»» 1 ist die Startnummer von Weltmeister Sébastien Ogier, der diesmal den Heimsieg für Arbeitgeber Volkswagen einfahren will. Der letzte Erfolg eines deutschen Herstellers: 1987 siegte Jochi Kleint im VW Golf GTI 16V. ♦ RK

## Rallye Deutschland

## 14 Heimspieler dabei

Von REINER KUHN

**Die WRC2-Fahrer Armin Kremer und Fabian Kreim bilden die Doppelspitze der 14 heimischen Starter beim deutschen WM-Lauf.**

Keiner ist länger dabei als Hermann Gassner. 1988 war der Bayer erstmals im Mitsubishi Starion mit von der Partie. 27 Jahre später bleibt der viermalige Landesmeister der Marke treu und startet im R4-Lancer Evo X. Chancenreicher gehen Armin Kremer (siehe links) und Skoda-Deutschland-Junior Fabian Kreim (beide Skoda Fa-

bia R5) ins Rennen – als WRC2-Starter profitieren sie von einer frühen Startposition und weniger verschmutzten Strecken.

Während Opel-Werksjunior Marijan Griebel (Opel Adam R2) sich im teaminternen Duell gegen Junior-Europameister Emil Bergkvist durchsetzen will, kann Nico Leschhorn (Peugeot 207 S2000) befreit auffahren. Sein umtriebiger Vater Ronald konzentriert sich eher darauf, dass Asphaltspezialist Bryan Buffier im R5-Peugeot 208 T16 die WRC2-Asse ärgert. Renault-Routinier Carsten Mohe ist erneut im Clio R3 dabei, Werner Jetzt erstmals

im Subaru Impreza STi und Sébastien Schwinn im Mitsubishi Lancer Evo X.

Auf R2-Autos setzen Björn Satorius (Citroën C2), Christian Hickethier (Ford Fiesta) und Konstantin Keil (Skoda Fabia), auf Dieseltechnik Alexander und Achim Herrmann (jeweils BMW 120 D) sowie Josef Wecker (Opel Astra CDTI). Die 20 Teams des ADAC Opel Adam Cups nehmen mangels FIA-Homologation des Cupautos die WM-Prüfungen erneut in einem separaten Feld unter die Räder. Als Favorit gilt Vorjahressieger und Tabellenführer Julius Tannert. ♦ RK

## Rallye Deutschland

## Duell der 911er

Für ein besonderes Spektakel sorgen die beiden Rallyeboliden mit den Startnummern 24 und 25. Denn keine Geringeren als François Delecour (52), Vize-Weltmeister von 1993, und der Le-Mans-Sieger von 2010, Romain Dumas (37), duellieren sich mit ihren Porsche 911 GT3 um den Sieg im erstmals ausgeschriebenem FIA R-GT-Cup. Siegt Delecour nach dem Auftakterfolg in Monte Carlo und P2 hinter Patrick Snijers beim Lauf in Ypern erneut, dürfte ihm der Titel so gut wie sicher sein.

Gerüchte besagen, dass beim folgenden R-GT-Cup-Lauf auf Korsika WRC2-Akteur Yuriy

Protasov für einmal das Steuer in Dumas' Sportwagen übernehmen will. Mangels Wettbewerbern müsste Delecour dann nur noch durchrollen und wäre schon vor dem letzten Lauf beim EM-Finale im Wallis (CH) R-GT-Cupsieger 2015. ♦ RK



Routinier Delecour im 911

**MOTORSPORT**  
aktuell

# TANKEN ODER SHOPPEN?

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

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



3. Media Markt Gutschein



2. JET Tankgutschein



1. Amazon.de Geschenkkarte

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 1802, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beifrieder, Betreuung und Kassas erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nahe Obereschlipf (Postfach, Heide Dahnke, Dr. Michael Rüthli, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als bestandener Unternehmer, AG Nürnberg, 1968 1972).

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1140928  
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,- € inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich den **Gutschein wie angekreuzt** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich 2 **GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_ 19\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Ja, ich bin damit einverstanden, dass **MOTORSPORT aktuell** und die Motor Presse Stuttgart mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informieren.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 **GRATIS-Ausgaben** (nur in D)

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

1. Amazon.de, Wert: 30,- €     2. JET, Wert: 30,- €     3. Media Markt, Wert: 30,- €

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

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

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

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

## MotoGP

# Brünn für fünf Jahre gesichert

Von IMRE PAULOVITS

**Das lange Bangen hat ein Ende: Am Sonntag einigte sich Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta mit Tschechiens Sportministerin Katerina Valachova über die Fortsetzung des Grand Prix von Tschechien in Brünn für weitere fünf Jahre.**

Es ist der Grand Prix mit einer langen Tradition, der größten Zuschauerkulisse und einer der schönsten Rennstrecken. Und trotzdem hing die letzten zwei Jahre das Damoklesschwert über seinem Erhalt. Doch irgendwie wollte jeder, dass es weitergeht. Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta setzte sich genauso für die Fortführung des Tschechien-GP ein wie die Fahrer, die Fans und die gesamte Region um die Strecke herum. Auf den Autobahnbrücken hingen Banner mit der Aufschrift «Save the Czech Grand Prix», und die Fans auf den Campingplätzen führten dieses Jahr Diskussionen bis spät in die Nacht hinein.

Mit Diskussionen waren auch die höchsten Stellen beschäftigt. Carmelo Ezpeleta hatte schon vor einem Monat mit Katerina Valachova, der Ministerin für Jugend, Sport und Erziehung einen Vertrag unterzeichnet, in dem sie sich für den Erhalt des Grand Prix von Brünn aussprechen und



Ministerin Katerina Valachova und Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta: GP Brünn bis 2020 sicher

der sie zu direkten Vertragspartnern in der Angelegenheit machte.

Eigentlich sollte schon am Freitag, spätestens am Samstag, eine Einigung getroffen werden. Es gab Samstagfrüh auch ein gemeinsames Essen, wo letzte Details geklärt werden sollten. Doch die endgültige Einigung fand erst am Sonntag statt. Deren Ergebnis lautet ab 2016 eine neue Ära auch in Brünn ein und garantiert den Fortbestand der größten tschechischen Sportveranstaltung für mindestens die nächsten fünf Jahre, das heißt,

zumindest bis einschließlich 2020.

## Das Problem des Promoters

Veranstalter des Grand Prix von Tschechien war in den letzten Jahren eine Firma von Karel Abraham sr. Bis vor zwei Jahren hatte er auch stets Landesmittel dafür erhalten. Der Grand Prix, zu dem allein am Renntag stets über 100 000 Zuschauer kamen (in diesem Jahr sprach man offiziell von 138 752 zahlenden Zuschauern am Rennsonntag und 248 434 für das Wochenende), spülte ja mächtig Steuergelder in die

Kassen von Brünn, Mähren und der Tschechischen Republik.

Doch nach Regierungswechseln wurden Abraham die Mittel gestrichen, auch in seiner Heimatstadt Brünn wehte ihm zuletzt ein heftiger Wind entgegen. Letztes Jahr stand der Grand Prix bereits auf der Kippe, und nachdem in diesem Jahr das Aus drohte, stellte Ezpeleta klar, dass er in der bisherigen Form nur noch dann weitermacht, wenn die Veranstaltungsgebühr bis Donnerstag vor dem Grand Prix bezahlt und der Finanzierungsplan der

nächsten Jahre vorgelegt wird. Gleichzeitig machte der Spanier selbst den Vorstoß zu Ministerin Valachova.

## Mit neuem Veranstalter

Die endgültige Einigung zwischen Ezpeleta und Valachova macht nun einen Strich unter die bisherigen Ereignisse. Das Ministerium sieht sich nicht in der Lage, der Firma von Abraham Zuschüsse zu gewähren. Es wird einen neuen Veranstalter geben, eine Körperschaft, die die Regierung von Mähren und die Stadt Brünn aufstellen und die eng mit der Dorna zusammenarbeiten wird.

«Wir sind stolz drauf, dass Brünn dank der Schaffung einer öffentlichen Körperschaft für 2016 und mindestens vier Jahre danach die MotoGP zu Gast haben wird», erklärte Valachova. Und Ezpeleta ergänzte: «Der Tschechische Grand Prix war immer eines der Highlights der Weltmeisterschaft gewesen und stand über 50 Jahre im Kalender. Auch an diesem Wochenende haben wir seine Beliebtheit an dem riesigen Zuschauerinteresse ersehen können. Wir sind sehr glücklich, dass seine Zukunft für mindestens die nächsten fünf Jahre gesichert ist.»

Es wird aber wohl noch einige Nachbeben geben: Der Streckenbetreiber des Masaryk Circuit ist Karel Abraham. ♦

## Superbike-WM

# Ten Kate und Honda getrennt?

**Zuletzt rankten sich Gerüchte, dass sich das holländische Rennteam von Ronald und Gerrit ten Kate von Honda trennen wird. Ronald ten Kate entkräftet diese Gerüchte.**

Das Murren im Blätterwald ging so weit, dass behauptet wurde, Pata-Honda (das Werksteam der Superbike-WM, das von Ten Kate Racing ausgeführt wird) würde völlig zerfallen. Weltmeister Sylvain Guintoli würde weggehen, Michale van der Mark der Superbike-WM den Rücken kehren und auch die Zusammenarbeit zwischen Ten Kate und Honda würde beendet werden. Teamchef Ronald ten Kate bestreitet dies vehement.

Ten Kate gibt zu, dass sie gehofft hatten, dass die neuen Regeln die Leistungsfähigkeit der einzelnen Motorradtypen in der Superbike-WM stärker zusammenbringen würde und sie davon profitieren würden. «Wir sind noch immer dabei, uns den Regeln anzupassen», verrät Ronald ten Kate. «Es war eine Art Schock für uns, dass wir nach einem recht vielversprechenden WM-Auftakt in Europa einsehen mussten, dass wir hinterherhinken, und seitdem sind wir damit beschäftigt, aufzuschließen.»

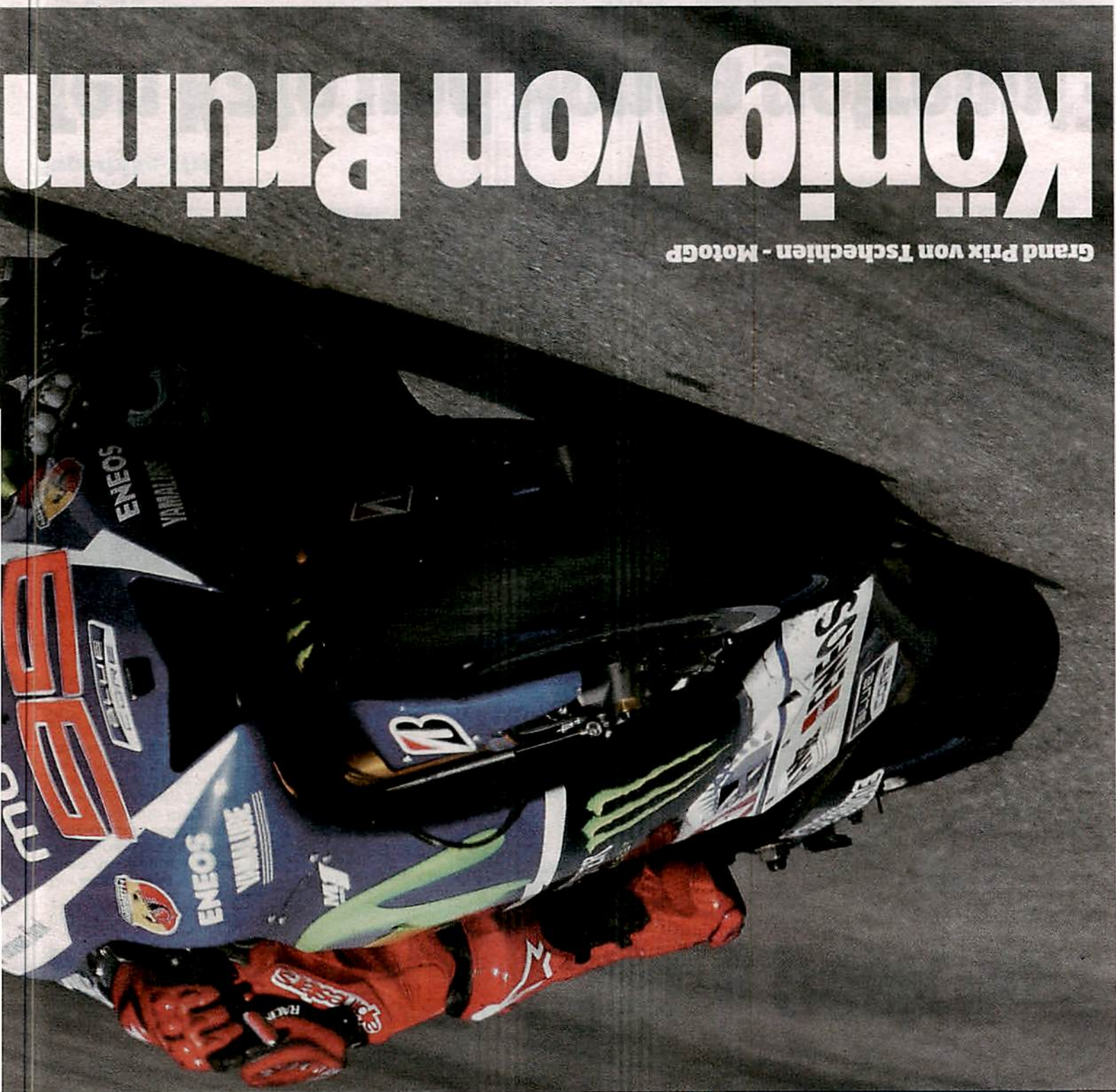
Dass diese Situation auch seinen Fahrern nicht leichtfällt, ist ten Kate klar: «Natürlich sind die Fahrer mehr motiviert, wenn sie den Geschmack des Siegersexts spüren. Aber ich

kann nur sagen, dass ich mit ihren Leistungen zufrieden bin und ihre Arbeitsweise sehr schätze. Bei Michael van der Mark ist es klar ein Lehrjahr, und ich bin mir sicher, dass er eines Tages ein Siegfahrer wird. Und Sylvain Guintoli war natürlich das Siegen gewohnt, jetzt arbeitet er, um wieder dahin zu kommen.»

Ten Kate gibt zu, dass er mit Guintoli nur einen Einjahresvertrag hat, aber er glaubt, dass er sich mit dem Franzosen auf eine weitere Zusammenarbeit einigen kann. Und zum Gerücht, er würde sich von Honda trennen, sagt er nur: «Wir sind Honda, wir waren schon immer Honda und ich denke, wir werden bis zum Ende unserer Rennkarriere Honda bleiben.» ♦ IP



Sylvain Guintoli und Michael v.d. Mark: Auch 2016 bei Pata-Honda?



Grand Prix von Tschechien - MotoGP

# König von Brunn

Von IMRE PAULOVITS

**Spiel, Satz und Sieg: Jorge Lorenzo war in Brunn eine Klasse für sich und hat mit diesem fünften GP-Sieg in diesem Jahr die WM-Führung übernommen.**

Da ging ein Zucken durch seinen Körper, ein Schrei kam aus dem noch nicht ausgezogenen Helm heraus, dann fuchtelte Jorge Lorenzo wild durch die Luft und ließ seinen Gefühlen freien Lauf. Es scheint, als hätte er erst in diesem Moment, dem eine unendlich lange Auslauf-

Runde vorausgegangen war, begriffen, was er bei diesem Rennen vollbracht hat. Nicht nur, dass diesmal auch Marc Márquez bei der Pace des Yamaha-

Stars klein beigeben musste. Da Valentino Rossi wieder nur Dritter wurde, hat der Mallorquiner seinen Punktevorsprung weitergemacht. Und da Lorenzo auch beim Punktegleichstand fünf, Rossi nur drei Siege hat, ist von 211 zu 211 Lorenzo der neue WM-Spitzenreiter.

## Alles spielt für Lorenzo

Die Dominanz des Yamaha-Werkspiloten zog sich eigentlich über das ganze Wochenende. Er legte stets die Pace vor, qualifizierte sich mit der ersten Runde unter 1:55 auf dem Masadryk Ring auf die Pole-Position, und selbst im morgentlichen Warm-up, als es nach einem nächtlichen Regenguss deutlich kühler war als am restlichen Wochenende und wo man theoretisch die Honda von Márquez vorn erwartet hätte, da diese mehr Hitze in die Reifen generiert als Lorenzo. Yamaha, war die Pace des Weltmeisters von 2010 und 2012 einfach un-

einholbar. Als es am Nachmittag zum Rennen dann wieder wärmer wurde, funktionierten die mittelharten Bridgestone, die in Brunn im Schulterbereich



M. Márquez

«Mich hat meine Überlegenheit im Rennen nicht überrascht», gab sich Lorenzo siegesicher. «Ich war ja schon zuvor bei fast allen Trainings der Schnellste. Wir haben vom ersten Moment an sehr effizient gearbeitet und können das Motorrad die ganze Zeit verbessern, das hat mir wiederum zusätzliche Motivation gegeben. Dass ich auf der Pole-Position stand, hat mir schon angedeutet, dass es ein gutes Rennen werden könnte. Scholz schon vor dem Rennen prophezeit. Lorenzo zog auch vom Start weg davon, nur Marc Márquez konnte zu Beginn noch mithalten. Aber auch nicht sehr lange. Marc Márquez konnte einen guten Start hatte, habe ich mich nur noch auf meine Pace konzentriert und dass ich keine Fehler mache. Als ich dann gesehen habe, dass die Reifen von Marc früher abbauen, habe ich dann meinen Vorsprung aufgebaut, der gereicht hat.»

Schräg lass nach: Jorge Lorenzo hatte in Brünn das perfekte Wochenende. Er konnte wieder seinen Kurvenspeed fahren und war unantastbar



So selbstsicher Lorenzo war, so klar war es auch Marc Márquez schon vor dem Rennen, dass es diesmal wohl schwierig sein würde, Lorenzo wie in Indianapolis zum Schluss zu überrumpeln. «Als er selbst im kühlen Warm-up so schnell war, habe ich schon gedacht, dass wir diesmal nicht bis zum Schluss mit ihm mithalten können», gab Márquez zu. «Ich habe trotzdem das Risiko auf mich genommen und habe versucht, so zu pushen, dass ich mithalten kann. Aber mein Hinterreifen baute recht früh ab, von da an kam wieder unsere Schwäche durch, und das Motorrad begann wieder zu

schwimmen. Da ich ausreichend Vorsprung vor Valentino hatte, habe ich nichts weiter riskiert.»

### Drei Fahrer, drei Reifen

Was diesmal auffiel: Jorge Lorenzo, Marc Márquez und Valentino Rossi hatten alle unterschiedliche Reifenwahlen getroffen. Lorenzo fuhr vorn und hinten die mittlere Mischung, Márquez vorn mittel, hinten hart, Rossi entschied sich vorn und hinten für hart. Was auf den ersten Blick wie Reifenpoker wirkte, war in Wirklichkeit eher eine Abstimmung auf die Vorlieben. «Diese Reifen liegen gar nicht so weit auseinander», be-

stätigte Thomas Scholz. «Der mittlere und der harte Vorderreifen funktionieren auf vielen Strecken gleich gut. Lorenzo mag den weicheren, weil er bei seinem weichen Einlenken und viel Kurvenspeed lieber mehr Seitenhaftung hat. Rossi mag etwas mehr Stabilität beim Bremsen. Bei dem harten Hinterreifen hat sich in Brünn nur die linke Seite vom mittleren unterschieden, und es gibt hier deutlich mehr Rechtskurven als Linkskurven. Aber natürlich heizt sich ein Reifen, der einen Streifen weicherer Gummi hat,

über die gesamte Fläche anders auf. Wir hatten im Rennen zehn Grad weniger Asphalttemperatur als am Samstagmittag. Da hat die Strecke etwas mehr Grip, da waren auch beide Reifen gleich gut. Nur kam dieser Zustand Lorenzo noch mehr entgegen, denn seine Yamaha funktioniert umso besser, je mehr Grip da ist.»



J. Lorenzo

Dass also Valentino Rossi deshalb nicht mit seinem Teamkollegen mithalten konnte, weil er zu sehr auf den harten Hinterreifen gesetzt hatte, als die Temperaturen noch höher waren, ist recht unwahr-

scheinlich. Rossi war selbst etwas ratlos: «Tatsache ist, dass ich im Rennen einfach nicht meine Pace von Samstag gehen konnte», gab der 36-jährige Italiener zu. «Ich denke nicht, dass es an den Reifen gelegen hat. Diese habe ich einfach danach ausgesucht, mit welchen ich mich besser fühlte. Es war ja nicht so dramatisch kühler, also gab es keinen Grund, die Reifenwahl zu ändern. Wir müssen uns die Datenaufzeichnung ansehen.»

Rossi hat in diesem Jahr bei fast jedem Rennen noch den Hasen aus dem Hut gezaubert,

FORTSETZUNG S. 18

FORTSETZUNG VON S. 17

indem er mit seinem Team sogar nach dem Warm-up noch Set-up-Änderungen vorgenommen hat, die im Rennen dann bestens funktioniert haben. «Diesmal war dem nicht so, wir hatten schon am Samstag ein gutes Set-up, das haben wir beibehalten.» Kein Wunder, hatte sich Rossi diesmal in die erste Startreihe qualifiziert, was sonst nicht seine Stärke ist.

Wenn man sich den Altmeister auf dem Podest ansah, musste man sich unweigerlich die Frage stellen, ob die Tatsache, dass er die WM-Führung, die er zehn Rennen lang innehatte, nun verloren hat. Ob all die unglaubliche Energie, die er mit 36 Jahren aufgebracht hat, um den jüngeren Giganten Lorenzo und Márquez die Stirn zu bieten, nicht vielleicht jetzt wieder raus ist. Rossi lächelte zwar, aber selbst die dunklen Sonnenbrillengläser konnten nicht verbergen, wie weit der Italiener in sich gekehrt war.

Sieben Rennen sind noch zu fahren, und mit Silverstone weiß Rossi, dass jetzt seine schlechteste Strecke kommt, Lorenzo hingegen dort unglaublich gute Rennen gezeigt hat. Ob es reicht, in Misano zurückzuschlagen, oder ob Lorenzo nun auf den Zug aufgesprungen ist, der ihn zum WM-Titel führt, wird sich bald zeigen. «Jorge ist in einer unglaublichen Form», bestätigte Rossi. «Er ist wieder richtig fit, er hat sein Bike im Griff – und in dieser Form ist er nur schwer zu schlagen.»

#### Der stille Held

Unter der Leistung der drei WM-Ersten ist etwas anderes völlig untergegangen. Dani Pedrosa war am Samstagmorgen gestürzt, weil ihm das Öl der lecken Gabel auf den Hinterrifen geflossen war. Valentino Rossi stürzte ebenfalls über dieses Öl, blieb aber unverletzt. Pedrosa hingegen schlug seinen schon so oft lädierten linken Knöchel an und verrenkte sich den Hals. Er konnte sich nur als Neunter qualifizieren, ließ sich für das Rennen gegen Schmerzen behandeln, aber keine Spritze geben. «Dieser Fuß ist schon so lädiert, ich wollte nicht reinstechen lassen», gab er zu.

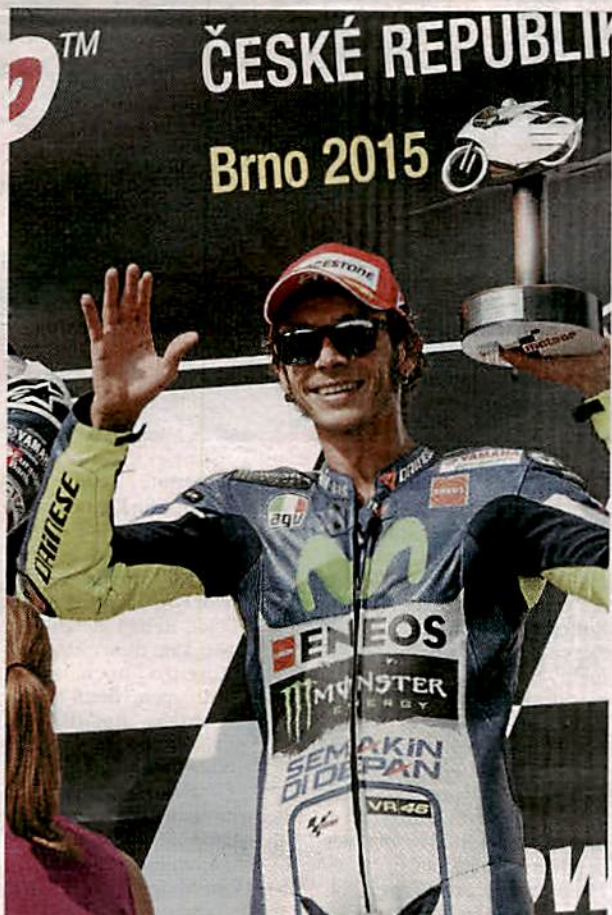
Trotzdem kämpfte er sich zum Schluss an die beiden Ducati heran und schaffte es, in der letzten Runde Andrea Dovizioso zu schlagen. Auch eine Stunde nach dem Rennen konnte er kaum noch gehen. «Aber ganz ehrlich bin ich sehr enttäuscht», gab er trotzdem zu. «Mit meiner Pace vom Schluss hätte ich auch mit Rossi mitgehalten.» ♦



Pedrosa kämpfte trotz kaputtem Knöchel Dovizioso nieder



Stimmt nicht ganz: Fünf Siege hat die Gang, aber nicht in Folge



Gedämpfte Freude: Rossi wirkte auf dem Podest nachdenklich

# JUBILÄUMS-FORMEL

40

JAHRE

+

35

RENNEN

40 Jahre Motorsport aktuell und das 35. Formel 1 Rennen im nächsten Jahr auf dem Hockenheimring sind zwei gute Gründe zu feiern. Der Ring gratuliert herzlich zum Jubiläum und freut sich auf den Heim-Grand-Prix!


[HOCKENHEIMRING.DE](http://HOCKENHEIMRING.DE)

★★ **40 JAHRE** ★★

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

# Jede Woche Vollgas!

Am 11. Juni 1975 erschien diese Wochenzeitung zum ersten Mal. Damals unter dem Titel «powerslide - MOTORSPORT aktuell». Mit dem Untertitel «MOTORSPORT aktuell» signalisierten die Gründerväter Dieter Stappert und Hans Hug: Dem veränderten Zeitgeist entsprechend kommen die News und Hintergründe aus der Welt des Rennsports viel schneller zum Leser als beim von Rico Steinemann, Arthur Blank und

René Schöni 1963 eingeführten und daher abgelösten Monatsmagazin «powerslide». Zudem kam vor 40 Jahren Motorrad-Racing neu mit ins Blatt.

Seither hat sich viel verändert in Motorsport und Medien. «MOTORSPORT aktuell» ist immer noch da, heute als Print-Ausgabe, digitale App-Version und Internet-Plattform. Aber nicht MSA-Köpfe wollen wir feiern, sondern unsere große Liebe: Motorsport. ♦ WIE



# JUBILÄUMS-SERIE 1975 – 2015 FORMEL 1

1. Folge



Gerhard Berger 1985: Ferrari-Turbo-Feuerwerk



1. Folge - Formel 1

# Von PS-Rittern zu



Niki Lauda: 1976 auf dem Nürburgring beinahe verbrannt



Endlos-Chef: Bernie Ecclestone



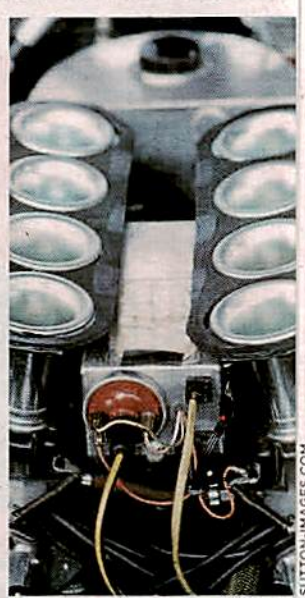
Jüngster (Dauer-)Champion: Sebastian Vettel im Red-Bull-Renault



Crash-Duell: Senna/Prost 1989



Michael Schumacher: Sieben WM-Titel und 91 Siege – kein Pilot war in der Formel 1 je erfolgreicher



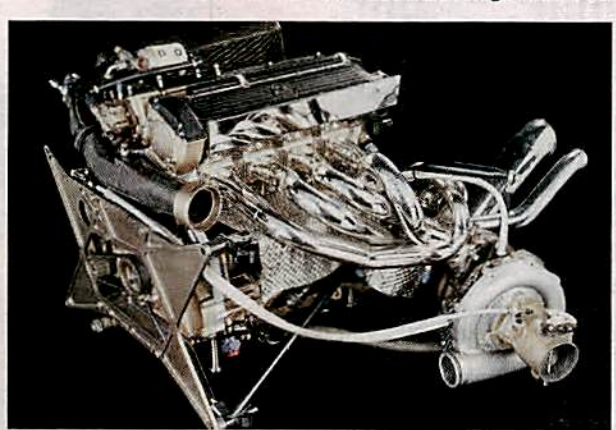
155 Siege: Ford-Cosworth DFV



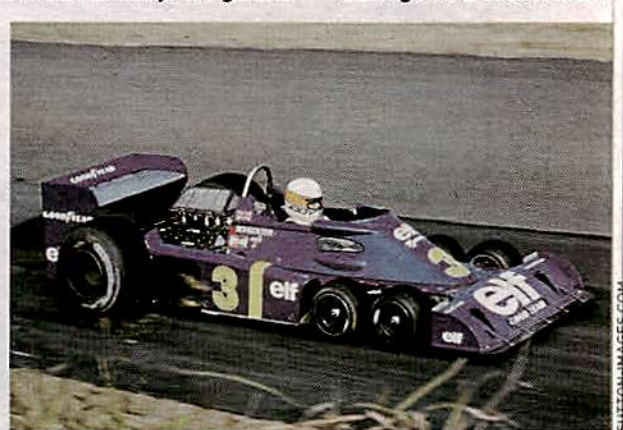
Ein-Titel-Wunder: Button 2009



Super-Wingcar 1978: Lotus 79



Erster Turbo-Weltmeister: BMW-Vierzylinder M12/13 von 1983



Nur einmal gewonnen: Tyrrell Sechsrad-Modell P34 anno 1976



Vater: Gilles Villeneuve



Sohn: Jacques Villeneuve



Star-Ingenieur: Adrian Newey



323 GP: Rekordler Barrichello



Lauda heute: Mercedes-Pate (r.)



# Ökosklaven

Von LEOPOLD WIELAND

**Welten liegen zwischen der Ferrari-Dominanz von 1975 und der Mercedes-Herrschaft von 2015 – sportlich, technisch, geschäftlich. Und doch fasziniert weiterhin kein anderer Automobilsport weltweit so viele Menschen wie die Formel 1.**

Wir schreiben das Jahr 1975. In der Formel 1 reden sie noch nicht über das neue Wochenblatt, das seit Mitte Juni vom Schweizer Standort Zürich startet und bald schon im deutschsprachigen Raum als die «Bibel des Rennsports» verehrt wird. Aber «powerslide – MOTORSPORT aktuell», so der Name der Vollgas-Postille, ist in der automobilen Königsklasse auf Anhieb ganz vorne.

Dieter Stappert, einer der zwei Chefredakteure von «powerslide – MOTORSPORT aktuell», ist immer näher dran. Der Österreicher hockt zum Beispiel Rücken an Rücken mit Landsmann Niki Lauda, als der Ferrari-Pilot 1975 nach seinem dritten Saisonsieg in Folge höchstpersönlich die Cessna 421 seiner eigenen Airline von Anderstorp in Schweden gen Zürich steuert. Von solch Mega-Reporterstück heute nicht mal im Vollrausch irgendein Medienschaffender auf der Welt zu träumen.

## Riskante Leichtbau-Renner

Doch eine Trauminsel ist die Formel 1 damals mitnichten. Vor allem prekär ist die Sicherheit: Grand-Prix-Autos sind immer noch leicht zerbrechliche und zerdrückbare, vor allem schnell entflammare Tempo-300-Geschosse. Mit 450 bis 500 PS starken Saugmotoren, deren Power selbst XXXL-Hinterreifen nur schwer auf die Straße zwingen. Lauda, Hunt und Co. sind moderne Ritter, die ihre bei zu viel Druck aufs Gas wild schwänzelnenden Renner nur schwer im Zaum halten können.

Als Lotus-Chef Colin Chapman 1977/78 die «Flügelautos» mit Saugnapfeffekt erfindet, werden aerodynamisch erzeugter Autoantrieb und Bodenhaftung zur – bis heute – alles übertragenden Komponente. Die ersten «Wingcars» machen die Piloten in den Kurven mehr und mehr zu Passagieren, denen vor immer höherer Fliehkraft oft schwarz vor Augen wird. Darauf folgen die feuerspuckenden

Turbo-Monster mit 1500 PS und mehr, die leistungs- und kostenmäßig trotz aller Einbrems- und Einsparversuche bis zum Verbot (1989) nicht zu bändigen sind.

«Zum Überleben brauchtest du damals jede Menge Glück», sagt Niki Lauda. Der dreimalige Weltmeister (1975, 1977, 1984), heute 66 Jahre alt und als Aufsichtsratsvorsitzender eigentlicher Chef des derzeit überragenden Mercedes-F1-Teams, entgeht dem Feuerort 1976 auf dem Nürburgring nur ganz knapp. Und ist zeitlebens gezeichnet von jenem Crash, den eine gebrochene Hinterradaufhängung auslöste und eine unzureichend abgesicherte Rennstrecke extrem eskalieren ließen.

Mut beweist die Fahrergeneration Lauda nicht nur am Steuer. Denn sie redet Klartext. Lässt sich nicht den Mund verbieten von Team-, Auto- und Sponsorenbossen, die allerspätestens seit der Jahrtausendwende jedes öffentliche Wort ihres Cockpitpersonals protokollieren lassen. Bis zum Maulkorb-Zeitalter wird zur Freude der Fans sogar und mit Vorliebe teaminterner Zwist publik ausgefochten. Das beginnt eher harmlos 1984/85 bei McLaren mit Lauda gegen Prost, steigert sich 1986/87 bei Williams mit Piquet gegen Mansell und gipfelt 1988/89 bei McLaren mit Prost gegen Senna. 1989 und 1990 wird der WM-Titel per Kollision zwischen Prost und Senna entschieden. Eine Methode, die Michael Schumacher 1994 gegen Hill und 1997 gegen Villeneuve fortsetzt.

Mut ist für solch unschöne Fouls allerdings kaum nötig. Enorm erhöhte Sicherheit an Autos (stabile Kohlefaserchassis) und Pisten (massive Polsterbarrieren) senken im direkten Duell die Hemmschwelle. Das Sterberisiko ist seit den tödlichen Senna-/Ratzenberger-Unfällen von 1994 weiter klar gesunken, wenn auch niemals ausschließbar. Wie das Schicksal von Jules Bianchi nach mehr als 20 Jahren ohne tödliche F1-Rennen erst kürzlich fatal bewiesen hat.

Kameradschaftliche Sportsmänner werden seit Mitte der 1970er neben und auf der Piste zu berechnenden Geschäftsmännern. Mit 50 Millionen Dollar und mehr Jahresgage stellt Michael Schumacher dann ebenso unfassbare Rekorde auf wie mit sieben gewonnenen Weltmeisterschaften (1994, 1995, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004).

Auch wenn seit den Wirtschaftskrisen der letzten Jahre die Gehaltsspirale bei den Fahrern stetig wieder nach unten geschraubt wird – die hervorragenden Verdienstmöglichkeiten verdankt die Formel 1 einem Mann: Bernie Ecclestone. Der mittlerweile 84 Jahre alte Brite, der mit Schulbrötchen und Gebrauchtwagen gutes Geschäftemachen lernte, erkennt schon als Manager von Jochen Rindt vor fast 50 Jahren den GP-Sport als Goldgrube. Konsequenz wird er dessen reichster Schürfer.

Vom Brabham-Teamchef über den Vorsitz in der Konstrukteurs-Vereinigung steigt Ecclestone auf zum – scheinbar – unersetzlichen Formel-1-Boss. Er macht aus dem zerstrittenen Haufen aus englischen Garagisten und der stets auf ihre Sonderrechte pochenden Scuderia des Italieners Enzo Ferrari einen straff organisierten Hightech-Verbund und ein Milliarden-Geschäft. Die einzige international dauerhaft überlebensfähige Motorsportkategorie. Umsatz 2014: 1,9 Milliarden Dollar.

## Holzweg Umweltschutz

Doch Bernie Ecclestone hat in den letzten Jahren Federn lassen müssen. Und Geld, Macht und Einfluss verloren, seit er gezwungenermaßen statt Besitzer der Formel 1 nur noch deren Geschäftsführer ist. Vor allem Jean Todt, nach Jean-Marie Balestre und Max Mosley der dritte FIA-Präsident in der Ecclestone-Ära, ist ein harter Brocken. Der Franzose hat gegen Ecclestones Widerstand den Umweltgedanken im GP-Sport durchgedrückt.

Seit 2014 zum Anlocken neuer Hersteller neben Ferrari, Mercedes, Renault und Wiedereinsteiger Honda (ab 2015) Turbo-Hybrid-Antriebstechnik in der Formel 1 Pflicht ist, hat sich ihre zuvor schleichende Krise rasant verschärft. Die Fahrer, schon mit V8-Saugmotoren unterfordert (Nico Rosberg: «Die Rennen machen viel weniger müde»), sind heute Ökosklaven. Die zwar fast so viele Schalter im Cockpit haben wie ein Jetpilot, aber vor allem Benzin und Reifen sparen müssen. Doch wenn wir 2017 schreiben, kommen wieder neue F1-Regeln. Und damit kommt hoffentlich nicht mehr Risiko, sondern mehr Spaß zurück. ♦

## Top-10-Fahrer 1975-2015

Niki Lauda



Der Österreicher (66) wurde 1975 und 1977 bei Ferrari Weltmeister. 1976 überlebte er einen Feuerunfall. Kurz vor Saisonende 1979 hatte er das «Im-Kreis-Fahren» satt und stieg sofort aus. 1982-85 kam er zurück und holte bei McLaren-TAG/Porsche 1984 Titel Nr. 3. GP: 171, P1: 25

Nelson Piquet



Der 63 Jahre alte Brasilianer gewann dreimal die WM: 1981 auf Brabham-Ford, 1983 auf Brabham-BMW (erster Champion mit Turbomotor) und 1987 auf Williams-Honda. Er fuhr bis 1991, stieg bis 1993 um auf IndyCars und trat bis 1996 noch in Sport- und Tourenwagen an. GP: 201, P1: 23

Alain Prost



Der 60-Jährige war erster F1-Weltmeister Frankreichs – 1985 auf McLaren-TAG/Porsche. In dem Team triumphierte er auch 1986/89, da aber mit Honda-Power. Seinen vierten WM-Titel holte er 1993 mit Williams-Renault und hörte auf. Seit 2003 ist er im Winter Eis-Racer. GP: 199, P1: 51

Nigel Mansell



WM-reif war der Brite (62) schon 1986/87. Im Williams-Honda-Teamduell mit Piquet scheiterte er aber zweimal knapp. Bei Williams-Renault 1992 doch noch Champ und weg zu IndyCars. 1994 (Williams-Renault) und 1995 (McLaren-Mercedes) vereinzelte F1-Starts. GP: 187, P1: 31

Ayrton Senna



Der Brasilianer, der 1994 bei einem Rennunfall im Williams-Renault (Lenksäulenbruch) im Alter von 34 Jahren tödlich verletzt wurde, gilt für viele als bester F1-Pilot aller Zeiten. Er war Supertalent und Arbeitstier zugleich. Titel: 1988, 1990 und 1991, jeweils auf McLaren-Honda. GP: 161, P1: 41

Michael Schumacher



Der Deutsche (46) wurde 1994/95 auf Benetton-Ford bzw. -Renault Champ. Bei Ferrari, wo er ab 1996 fuhr, mit einzigartiger Serie: fünf Titel in Folge (2000/01/02/03/04). Erster Rücktritt Ende 2006. Sieg-/titellosen F1-Comeback mit Mercedes von 2010 bis 2012. GP: 308, P1: 91

Mika Häkkinen



Der Finne ist 46. Zweimal wurde er mit McLaren-Mercedes Weltmeister: 1998/99. Neben Jacques Villeneuve, Kimi Räikkönen, Fernando Alonso war er größter Schumi-Herausforderer. Trat nach der F1-Saison 2001 zurück, fuhr 2005-07 noch Rennen im DTM-Mercedes. GP: 161, P1: 20

Fernando Alonso



Der 34-jährige Spanier holte sich 2005 erstmals den WM-Titel und verteidigte ihn 2006. Auto jeweils: Renault. Dort und weder bei McLaren-Mercedes noch bei Ferrari konnte er bisher sein Top-Talent in weitere Titel ummünzen. Führt seit 2015 bei McLaren-Honda. GP: 244, P1: 32

Sebastian Vettel



Der 28 Jahre alte Deutsche wurde auf Red-Bull-Renault viermal in Folge Weltmeister: 2010/11/12/13. Mit dem Wechsel der F1 zu Hybrid-Antrieben riss die Siegesserie seines Teams. Vettel konnte erst wieder 2015 Rennen gewinnen, nach dem Wechsel zu Ferrari. GP: 149, P1: 41

Lewis Hamilton



Fast wäre der Brite (30) schon in seiner Debüt-F1-Saison Weltmeister geworden. 2008 schaffte er es im zweiten Anlauf bei McLaren-Mercedes. Danach stagnierte er. Sein Transfer zu Mercedes ließ ihn erst richtig groß werden: Titelgewinn 2014 und auch Favorit für 2015. GP: 158, P1: 38

NÄCHSTE FOLGE: SPORTWAGEN

Chronologische Reihenfolge, keine Wertung nach Rennerfolgen.

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

Die 155-teilige Box aus dem Hause Brüder Mannesmann Werkzeuge bietet Ihnen alle wichtigen Werkzeuge, besonders übersichtlich sortiert in einem aus stabilem Stahlblech gefertigten Koffer. Unter dem Klappdeckel sind alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen.

Inhalt: Schraubendreher und Zangen, kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleinsensortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

**GRATIS**



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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1108085  
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,- € inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich 2 **GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich bin damit einverstanden, dass **MOTORSPORT aktuell** und die Motor Presse Stuttgart mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informieren.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 **GRATIS-Ausgaben** (nur in D)

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

Ich bezahle per Rechnung

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

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

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

Stefan Bradl

# Großes Kino bei Aprilia

Von IMRE PAULOVITS

**Obwohl die Spitze des MotoGP-Feldes noch weit außer Sichtweite ist, wurde Stefan Bradl beim Umstieg in das Aprilia-Werksteam klar, dass jetzt ein ganz anderer Hintergrund für ihn bereitsteht als bisher. Und in Brünn wurde sein Einsatz bereits mit WM-Punkten belohnt.**

Der Aufwand war vom ersten Moment an immens. Das eigentliche Rennwochenende hatte am Donnerstag noch nicht begonnen, und trotzdem liefen die Menschen in der großen Aprilia-Doppelbox ein und aus wie die Ameisen. Techniker kümmerten sich um die Motorräder, die Daten und die Ausstattung, Fotografen verewigten das neu zusam-

rend des Rennbetriebs zu machen», weiß Bradl. «Die wollen einfach nach vorne kommen, sie bringen ständig neue Teile, und auch die Fahrerinformationen sind ihnen sehr wichtig. Sie haben mir auch zu verstehen gegeben, dass meine Informationen sehr hilfreich für sie sind. So wie ich gehört habe, werden auch schon für Silverstone wieder neue Teile kommen.»

Dass Bradl nur einen Vertrag bis Jahresende hat und Sam Lowes schon vor ihm einen Vorvertrag für das nächste Jahr unterschrieben hat, stört Bradl dabei nicht. «Ich hoffe, dass ich sie mit meinen Leistungen überzeugen kann», erklärt er seinen Fahrplan. «Aber erst einmal geht mein Vertrag nur für dieses Jahr.»

## Es fehlt noch die Erfahrung

Natürlich konnte Bradl bei seinem rechten Handgelenk, an dem der Kahnbeinbruch von Assen am letzten Wochenende in Indianapolis noch Schmerzen verursacht hat, keine Wunder erwarten, und er musste auch über das Brünn-Wochenende Schmerzmittel nehmen.

Trotzdem war der 25-jährige Deutsche nach dem ersten Trainingstag bereits 15., qualifizierte sich am Samstag für den 16. Startplatz (drei Plätze vor Teamkollege Álvaro Bautista). «Mit dem ersten Reifen habe ich eine richtig gute Runde hinbekommen, mit dem zweiten Reifen hatte ich allerdings ein Chattering und habe mich so nicht verbessern können», rapportierte Bradl.

Im Rennen hielt sich der Deutsche bis in die letzte Runde hinein auf dem 13. Platz, wurde aber im Ziel von Bautista auf P14 verdrängt. «Álvaro hat einfach mehr Erfahrung mit der Aprilia als ich», musste Bradl feststellen. «Ich habe in den letzten fünf Runden Probleme mit dem Grip hinten bekommen und musste deshalb langsamer machen. So hat er mich eingeholt und in der letzten Runde mit einem sauberen Manöver überholt. Aber es war ein schönes Rennen, ein schöner Kampf, und ich bin glücklich über die Punkte, auch für das Team.»

Für Silverstone sieht sich Bradl nun wieder vor einer neuen Herausforderung: «Zum Einen ist das Wetter dort unberechenbar, auch der Kurs könnte der Aprilia weniger entgegenkommen als Brünn. Wollen wir mal sehen.» ♦

«Man merkt einfach, wie Aprilia weiter nach vorne kommen will.»

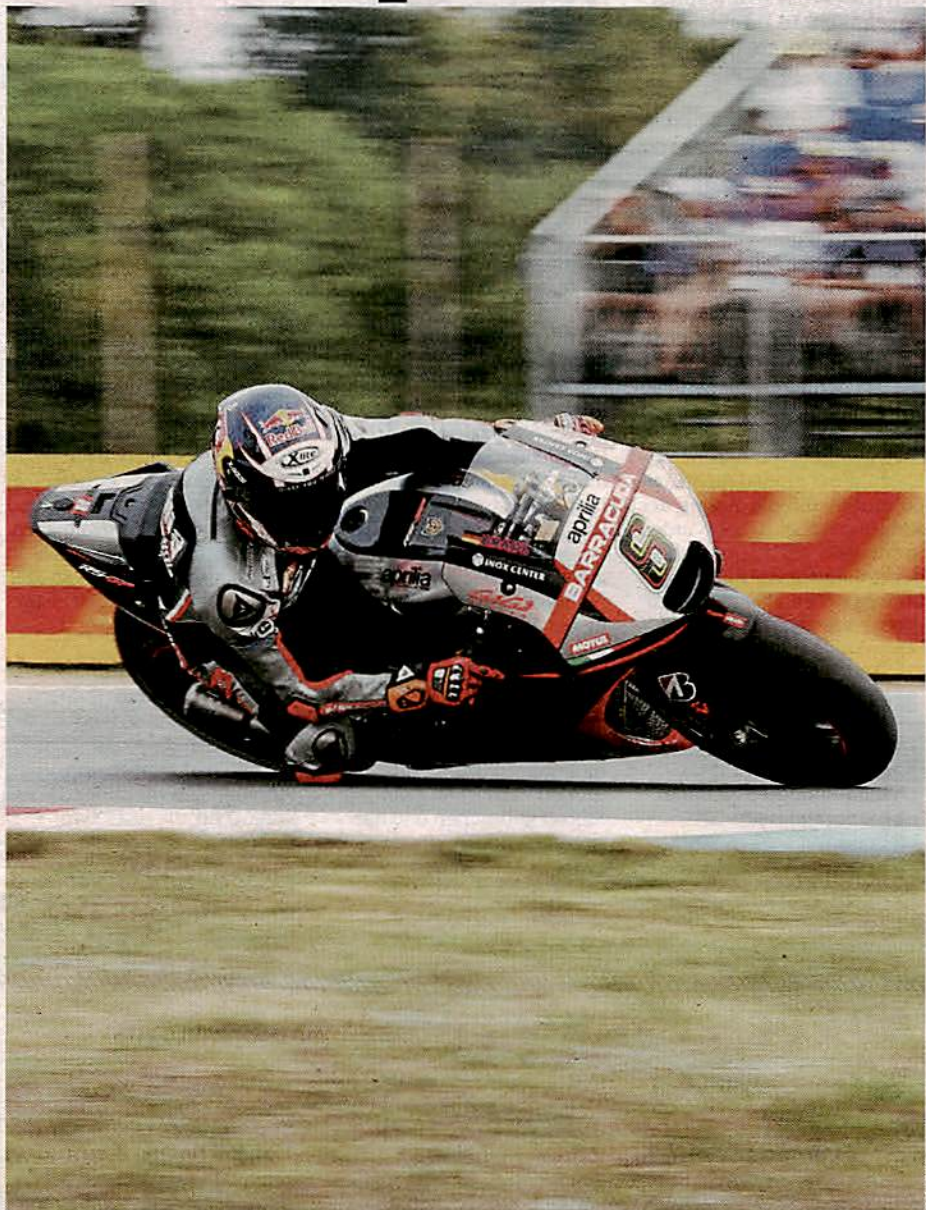
STEFAN BRADL



mengestellte Aprilia-Werksteam, und Aprilia-Rennleiter Romano Albesiano und Teamchef Fausto Gresini führten bereits Planungssitzungen für das Wochenende. Auch Stefan Bradl besprach sich mit seinen Technikern.

Stefan Bradl selbst erlebt nun erstmals in seiner Karriere, wie es in einem waschechten Werksteam zugeht, dazu noch, wenn die Entwicklung während des Renneinsatzes betrieben wird. «Bei Honda war die Arbeitsweise auch sehr gut. Aber ich merke, dass hier einfach noch mehr Techniker und Ingenieure um mich herum sind, die die Daten auswerten, die meine Informationen nutzen können und so schnellere Änderungen zustande bringen können», ist Bradl begeistert. «So kann man auch flexibler arbeiten und sich von einem Training zum nächsten verbessern. Das ist schon ein deutlicher Unterschied, den man bei einem Werksteam merkt.»

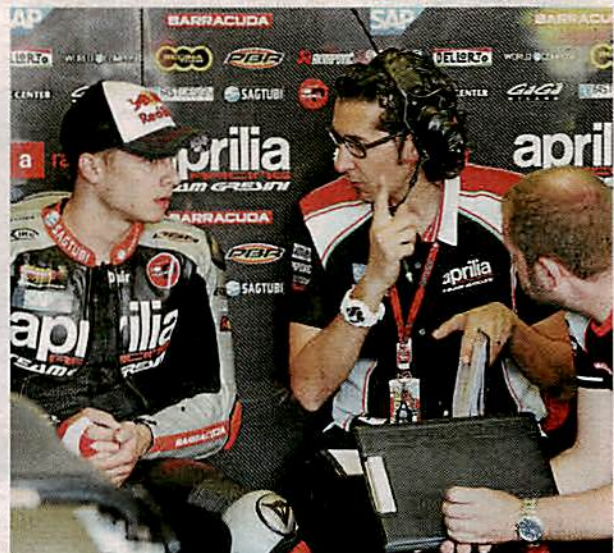
Auch der Wind der schnellen Entwicklung ist deutlich zu spüren. «Die haben sich entschieden, die Entwicklung wäh-



Stefan Bradl auf der Werks-Aprilia in Brünn: In der Qual 16., im Rennen lange auf Platz 13



Bradls neues Outfit



Konzentrierte Arbeit an der Box: Bradl und die Werkstechniker

## MotoGP

## Ducati wieder neu beflügelt

Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna versucht alles, um den Anschluss an die Spitze zu schaffen. In Brünn gab es neue Motoren, Rahmen und Verkleidungen.

Um die aktuellen Modifikationen an der Ducati GP15 zu verstehen, muss man sich ihre Geschichte ansehen. Als sie beim zweiten Sepang-Test im Februar debütierte, wurde eine Instabilität beim Bremsen festgestellt, der man mit Flügeln an den Verkleidungsseiten nachkam. Diese dürfen laut Reglement nicht breiter als die breiteste Stelle der Verkleidung sein. Deshalb wurden oben Handprotektoren an die Verkleidung modelliert, dazu war die ursprüngliche Verkleidung mit großen Ausströmöffnungen für die Abluft der Kühler versehen. Diese wurden in Mugello mit Kiemen abgedeckt, die zwar der Abluft nicht im Weg stehen, aber einen ruhigeren Außenfluss garantieren.



Ducati: Schmalere Verkleidung, größere Flügel, gebogene Kiemen

Am Sachsenring gab es Doppeldecker-Flügel, nun hat Ducati eine unten schmalere Verkleidung gebaut, die eine größere Flügelfläche erlaubt. Die Kiemen sind jetzt gebogen und sollen noch einmal den Luftwiderstand reduzieren. Dazu brachte Ducati einen Motor, der besser beschleunigt und mehr Topspeed bringt.

Andrea Iannone probierte die neuen Teile am Samstag, fuhr

das Rennen aber mit dem alten Motorrad. Andrea Dovizioso setzte die Neuerungen auch im Rennen ein.

Dafür hatte Iannone bei den letzten Tests einen tieferen Sitz probiert, mit dem er besser in die Kurven hineinbremsen und das Motorrad beruhigen kann. Er fuhr diesen Sitz auch in Brünn und arbeitet an der Feinabstimmung des Fahrwerks hierfür. ♦ NS/IP

## KOMPAKT

»»

**Karel Abraham** Der tschechische Honda-Privatfahrer ist bei seinem Heim-GP erstmals seit seinem Sturz in Barcelona am 13. Juli wieder in den Sattel der Open-Honda gestiegen. Der 25-

Jährige läuft immer noch mit Krücken und hat große Schmerzen. «Der Mittelfußknochen des linken großen Zehs ist an zwei Stellen gebrochen und hat sich verschoben, der des zweiten Zehs an einer Stelle, dazu sind Bänder gerissen», erklärt Abra-

ham. «Ich hätte nie gedacht, dass das so langwierig wird, die Ärzte sprechen jetzt noch von Monaten. Ich will aber versuchen, die restlichen Rennen der Saison alle zu fahren und hoffe, dass die Heilung bald schneller voranschreitet.» ♦ IP

## GASTKOMMENTAR

Von GIANCARLO FALAPPA



## Gutes aus zwei Welten zusammengeführt

(52/1) Der 16-fache Superbike-WM-Laufsieger über die einzigartige Atmosphäre in Brünn und warum alte Zeiten im Motorrad-Rennsport wiedergekommen sind.

Wir erleben heute ein neues Zeitalter, und zum Glück haben die Macher einiges aus der Vergangenheit gelernt und vieles zum Besseren wenden können. Als ich aktiv war, gab es einen regelrechten Krieg zwischen der Motorrad- und der Superbike-WM. Es waren zwei verschiedene Welten, und es gab große Barrieren. Jetzt, wo alles in einer Hand ist, wurde vieles zusammengeführt, und es gibt keine Berührungängste mehr. Dies hat auch für mich zur Folge, dass ich neben den Superbike-WM-Rennen nun viele Grands Prix besuchen kann. Dafür ist einiges wieder zu den Wurzeln zurückgeführt worden. Vor gut 20 Jahren waren Superbikes Produktions-Motorräder und die 500er waschechte Prototypen. Das ist bei den heutigen Superbikes und den MotoGP-Rennern genauso. Zwischenzeitlich hatte der Krieg zur Folge, dass man versucht hat, die Superbikes so schnell wie MotoGP-Maschinen zu machen, was für alle mit sehr viel Kosten verbunden war.

Der Grand Prix von Tschechien hat es mir besonders angetan. Ich habe Brünn als aktiver Rennfahrer geliebt, und wenn ich heute als aktiver Zuschauer hierherkomme, kann mich diese einzigartige Strecke noch immer genauso begeistern. Wie über 100.000 Menschen auf Naturtribünen diesen Talkessel in einen Hexenkessel verwandeln, das gibt es sonst auf keiner anderen Rennstrecke. Wenn es bei den Rennen, die ich hier gefahren bin, auch noch nicht ganz so viele waren wie heute beim Grand Prix, war es für mich immer ein Erlebnis, in das Omega hinunterzufahren, die bunten Fahnen zu sehen und auch unter dem Helm noch zu hören, wie die Menge bei einer guten Aktion aufschreit und applaudiert. Die Fans, die hierherkommen sind wunderbare Menschen, und ich liebe Tschechien mit all seiner Begeisterung für den Motorsport und für seine Tradition. Man sollte alles daransetzen, dass diese Tradition hier in Brünn erhalten bleibt.

## AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

1965, also vor 50 Jahren, fand auf dem damaligen, 13,94 km langen Straßenkurs von Brünn erstmals der Große Preis der Tschechoslowakei statt. Zur Feier dieses 50-jährigen Jubiläums führen alte Meister und heutige Piloten auf historischen Motorrädern durch die Stadt. **Stefan Bradl, Tom Lüthi, Danilo Petrucci, Aleix Espargaró, Livio Loi, Karel Hanika und Jakub Korn-**

**feil** bewegten die alten Schätze genau wie Altmeister **Phil Read**. Für Moto3-Pilot **Remy Gardner** wurde es auf den alten Schätzen gar ein Familienausflug, denn auch sein Vater **Wayne** war mit von der Partie. Den traditionsbewussten älteren tschechischen Fans standen bei den alten Schätzen die Tränen in den Augen.

◆◆◆ Eine noch rührende Geschichte hat sich zum 50. Jubiläum des Brünn-GP um die sächsische Familie Hofmann herum abgespielt. **Gerhard Hofmann** war 1965 bereits beim ersten Grand Prix auf dem alten Stadtkurs dabei. Zwei Jahre später hatte er bereits seinen Sohn **Andreas** dabei, und wie es sich für die sächsischen Fans gehörte, umschwärmte er im damals problemlos zugänglichen Fahrerla-

ger die Stars von damals. So kam er mit **Mike Hailwood, Giacomo Agostini, Bill Ivy** und den DDR-Stars ins Gespräch, und neben dem Sachsenring stand Brünn jedes Jahr auf dem Programm. Mittlerweile ist aus dem kleinen Andreas ein ständiger GP-Fotograf geworden, und

der Vater ist bis heute ein Rennfan geblieben. Doch zum 50-Jährigen gab es ein noch größeres Familienfest, denn diesmal war auch Enkel **Eric Hofmann** mit dabei.

◆◆◆ Formel-1-Weltmeister kommen immer mehr auf den Geschmack MotoGP. Nach **Gerhard Berger** und **Keke Rosberg** brachte KTM-Legende **Heinz Kinigadner** diesmal

seinen Landsmann **Niki Lauda** mit. Dieser zeigte sich begeistert: «Hier sieht man, wie die Fahrer mit den Bikes kämpfen. Das kann man von den modernen Formel 1 nicht behaupten.»

◆◆◆ **Stefan Prein**, Riding Coach der Marc-VDS-Estrella-Galicia-Piloten, wird nach 20 Jahren wieder in den Rennsattel steigen. Auf Vermittlung von **Scott Redding** wird er in Silverstone mit einer Yamaha RD 250 LC Baujahr 1980 an einem neu aufgelegten Cup mit diesen Zweitakttern teilnehmen. In Brünn bekam er eine neue Kombi von Spidi und durfte erst einmal Probe schwitzen. «Das ist gut, da gehen gleich schon mal ein paar Kilo runter», nahm es der Ex-GP-Sieger mit Ehrgeiz und Humor.



Andreas, Gerhard und Eric Hofmann 2015 und mit Skoda 1965



Bradl auf Rudge von 1932

Höhepunkte des Rennens

Start: Lorenzo kommt top weg vor Márquez und Smith. Rossi verpatzt den Start, er liegt nur auf P5 nach Turn 1. Rossi in Turn 7 an Smith vorbei auf P4. 1. Runde: Lorenzo und Márquez ziehen bereits vorne weg. Rossi 1,5 sec zurück, er steckt hinter Iannone fest. Bradl P17. 2. Runde: Rossi mit einem gewagten Manöver in der Zielkurve an Iannone vorbei auf P3, aber ihm fehlen 3 sec auf Lorenzo/Márquez. 3. Runde: Bradl hält P16. De Angelis rollt an die Box. 5. Runde: Bradl auf P15. Laverty stürzt. 6. Runde: Rossi, mit harten Reifen unterwegs, bereits 4 sec zurück. 7. Runde: Der verletzte Pedrosa wird stärker, geht an Smith vorbei auf P6. 8. Runde: Rossi zieht von Iannone und Dovizioso weg, liegt aber 5 sec hinter Lorenzo und Márquez. 9. Runde: Lorenzo lässt Márquez stehen! Vorsprung bereits 1,2 sec. Bradl hält weiterhin P15. 14. Runde: Lorenzo jetzt 2,5 sec vor Márquez. Rossi fährt ebenfalls allein auf P3, dahinter Iannone, Dovizioso und Pedrosa. 15. Runde: Crutchlow stürzt auf P10. 16. Runde: Auch Viñales stürzt. Bradl rückt damit vor auf P13 vor Teamkollege Bautista. 18. Runde: Pedrosa auf P6 greift Dovizioso an. 19. Runde: Lorenzo 3,5 sec vor Márquez. 22. Runde: Lorenzo siegt klar vor Márquez, Rossi sichert P3. Dann Iannone. Pedrosa verdrängt Dovizioso auf P5. Bautista noch vor Bradl auf P14. ♦ ML

GRAND PRIX VON TSSCHECHIEN – MOTOGP / Resultate

Masaryk Circuit, Brünn (CZ): 16. August 2015; 11. Lauf zur Weltmeisterschaft; 118,866 km über 22 Runden à 5,403 km; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 26 Grad, Asphalt: 39 Grad.

26°



Table with 10 columns: Fahrer, Motorrad, Rdn., Zeit/Rückst., Ausfallgr., Schnellste Rd., Toppspeed, Reifen, Pkte. Lists race results for 25 riders.

Nicht klassiert: - Maverick Viñales (E) Suzuki GSX-RR 15 +7 Rdn. Sturz 1:57,436 306,4 m/m - ...

Internet: www.motogp.com

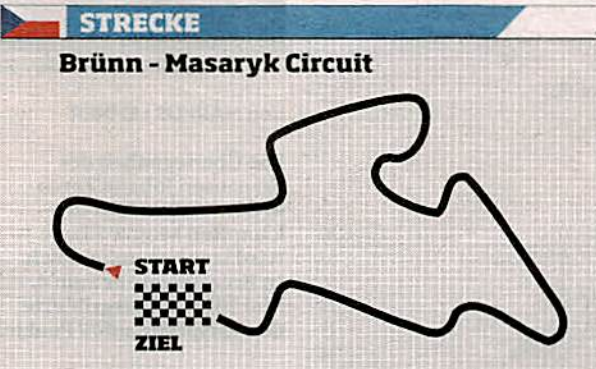


Table titled 'Runde für Runde' showing lap-by-lap positions for all riders from Round 1 to 22.

Table titled 'Qualifying' showing starting positions and times for all riders.

MEIN RENNEN

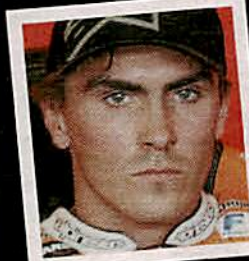
Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Tschechien



Andrea Dovizioso (6.) «Unzufrieden bin ich mit diesem Ergebnis nicht. Wir müssen aber unbedingt die Front verbessern, weil das Motorrad nicht so einlenkt, wie ich es gerne hätte.»



Scott Redding (12.) «Es war wieder ein schwieriges Wochenende, und ich weiß ehrlich nicht, wo ich das Limit noch weiter pushen soll. Ich freue mich aber schon auf Silverstone.»



Loris Baz (15.) «Ich freue mich, wieder bester Open-Fahrer zu sein. Wir haben noch kleine Änderungen gemacht, und ich kann mich nur bei jedem Einzelnen im Team für seinen Einsatz bedanken.»

WM-Stand Fahrer table showing rider rankings and points.

WM-Stand Marken table showing manufacturer rankings and points.

WM-Stand Teams table showing team rankings and points.

Legend for symbols: ■ = Fahrt des Siegers, □ = Fahrt des Zweiten, ▨ = Fahrt des Dritten, XX = Fahrer beim Boxenstopp, XX = Fahrer aus dem Rennen

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Rabat kommt vor Zarco am besten weg. Lüthi nach Turn 1 vor P2, nach Turn 2 auf P1!

Aegerter P5, Cortese nur P8.

**1. Runde:** Vorjahressieger Lüthi führt vor Zarco, Rabat, Aegerter, Rins, Morbidelli, Folger, Márquez, Cortese und Corsi. Krummenacher P19, Schrötter P23, Mulhauser P26, Raffin P27, Alt P31.

**2. Runde:** Zarco wieder in Front.

**4. Runde:** Rins, Rabat und Lüthi kämpfen um P2, Zarco kann deshalb vorne wegziehen.

**5. Runde:** Aegerter P6, Folger P8, Cortese P9. Mulhauser stürzt per Higsider in Turn 7.

**6. Runde:** Zarco 1, 2 voraus.

**7. Runde:** Rabat, Lüthi, Rins und Márquez bilden die erste Verfolgergruppe, in der zweiten sind Morbidelli, Folger, Aegerter, Lowes und Cortese.

**8. Runde:** Rabat setzt sich von Lüthi, Rins und Márquez ab und rückt Leader Zarco näher.

**10. Runde:** Folger vor auf P7, Aegerter fällt auf P11 zurück, Cortese auf P9.

**11. Runde:** Lüthi kann die Pace von Rins und Márquez nicht halten, fällt auf P5 zurück.

**13. Runde:** Rabat kommt nicht an Zarco heran. Lowes verdrängt Lüthi auf P6, dann geht auch Folger am Schweizer vorbei. Cortese P9, Aegerter P11.

**16. Runde:** Zarco, Rabat, Rins und Márquez je 1 sec getrennt.

**17. Runde:** Folger P6 hinter Lowes. Cortese P8 hinter Lüthi.

**20. Runde:** Zarco holt 4. Sieg 2015 und 10. Podestplatz in Folge, vor Rabat und Rins.

Folger hält P6, Lüthi auf P7 hält Cortese knapp hinter sich. ♦ ML

## GRAND PRIX VON TSschechien – Moto2 / Resultate

**Brünn (CZ):** 16. August 2015; 11. Lauf zur Weltmeisterschaft; 108,06 km über 20 Runden à 3,671 km; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt / trocken; Luft: 25 Grad, Asphalt: 37 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Johann Zarco (F)	Kalex	20	41:02,500	2:02,427	25
2. Esteve Rabat (E)	Kalex	20	+1,421	2:02,539	20
3. Alex Rins (E)	Kalex	20	+1,785	2:02,483	16
4. Alex Márquez (E)	Kalex	20	+4,393	2:02,541	13
5. Sam Lowes (GB)	Speed-up	20	+7,844	2:02,593	11
6. Jonas Folger (D)	Kalex	20	+8,056	2:02,551	10
7. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	20	+9,882	2:02,422	9
8. Sandro Cortese (D)	Kalex	20	+10,074	2:02,750	8
9. Luis Salom (E)	Kalex	20	+11,921	2:02,817	7
10. Franco Morbidelli (I)	Kalex	20	+12,479	2:02,645	6
11. Simone Corsi (I)	Kalex	20	+17,694	2:02,936	5
12. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	20	+17,763	2:03,164	4
13. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	20	+18,352	2:02,920	3
14. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	20	+18,522	2:03,204	2
15. Mika Kallio (FIN)	Kalex	20	+19,377	2:03,087	1
16. Xavier Siméon (B)	Kalex	20	+20,811	2:03,309	-
17. Axel Pons (E)	Kalex	20	+21,272	2:03,216	-
18. Julián Simón (E)	Speed-up	20	+22,119	2:03,227	-
19. Marcel Schrötter (D)	Tech3	20	+25,946	2:03,677	-
20. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	20	+26,586	2:03,509	-
21. Anthony West (AUS)	Speed-up	20	+39,425	2:03,195	-
22. Edgar Pons (E)	Kalex	20	+44,290	2:03,958	-
23. Azlan Shah (MAL)	Kalex	20	+44,657	2:04,131	-
24. Ricky Cardús (E)	Tech3	20	+44,747	2:04,036	-
25. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	20	+46,960	2:04,211	-
26. Jesko Raffin (CH)	Kalex	20	+53,547	2:04,387	-

## Nicht klassiert:

- Xavi Vierge (E)	Tech3	16	+4 Rde.	2:04,212	-
- Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	12	+8 Rde.	2:02,970	-
- Florian Alt (D)	Suter	12	+8 Rdn.	2:05,309	-
- Louis Rossi (F)	Tech3	11	+9 Rdn.	2:04,122	-
- Robin Mulhauser (CH)	Kalex	3	+17 Rdn.	2:04,388	-

Durchschnittstempo des Siegers: 157,9 km/h

Schnellste Runde: Lüthi, 5. Runde in 2:02,422 min (= 158,8 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 30. August 2015, Silverstone (GB)

Internet: www.motogp.com

## Qualifying

1. Zarco	2:01,614
2. Rabat	2:01,873
3. Rins	2:01,901
4. Cortese	2:01,990
5. Lüthi	2:02,078
6. Aegerter	2:02,442
7. A. Márquez	2:02,535
8. Morbidelli	2:02,543
9. A. Pons	2:02,611
10. Folger	2:02,634
11. Baldassarri	2:02,711
12. Corsi	2:02,728
13. Lowes	2:02,855
14. Krummenacher	2:02,860
15. Salom	2:02,867
16. Nakagami	2:02,917
17. Syahrin	2:03,008
18. Kallio	2:03,011
19. Siméon	2:03,083
20. Rossi	2:03,423
21. Schrötter	2:03,440
22. Simón	2:03,558
23. West	2:03,816
24. Mulhauser	2:03,859
25. Shah	2:03,982
26. Warokorn	2:04,073
27. E. Pons	2:04,118
28. Cardús	2:04,234
29. Alt	2:04,309
30. Vierge	2:04,435
31. Raffin	2:04,928

## WM-Stand Fahrer

1. Zarco	224
2. Rabat	145
3. Rins	144
4. Lowes	118
5. Lüthi	118
6. Siméon	92
7. Folger	91
8. Morbidelli	84
9. Aegerter	59
10. Márquez	49
11. Kallio	48
12. Simón	47
13. Salom	43
14. Cortese	43
15. Nakagami	43

16. Corsi	40
17. Baldassarri	37
18. Syahrin	36
19. West	20
20. A. Pons	18
21. Schrötter	14
22. Krummenacher	13
23. Rossi	7
24. Shah	6
25. Mulhauser	1

## WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	270
2. Speed-up	129
3. Tech3	21



Sandro Cortese (11): Guter 8. Rang, aber er hatte mehr erwartet

## GP Tschechien - Moto2

## Zarco, der Unantastbare



Cooler WM-Leader Zarco: 4. Saisonsieg, 79 Punkte Vorsprung



Zur Tradition geworden: Zarcos Backflips nach seinen Siegen

Von MARKUS LEHNER

**Die Überlegenheit des Franzosen Johann Zarco in der sonst so hart umkämpften Moto2-Klasse wird langsam unheimlich. In Brünn siegte er zum 4. Mal 2015 und vergrößerte den Vorsprung auf 79 Punkte.**

Wie einst Michael Schumacher wirkte WM-Leader Johann Zarco nach seinem vierten Saisonsieg im Gegensatz zu seinen Gegnern ruhig, locker und frisch. Er war von den 20 harten Brünn-Runden nicht im Geringsten gezeichnet. «Natürlich war ich nicht weit von den Gegnern entfernt, aber ich bin dieses Jahr schon oft in dieser Situation gewesen und habe mich daran gewöhnt», erzählte der 25-jährige Franzose, hinter dem diverse MotoGP-Teams her sind. «Hätten Rabat und Rins tatsächlich noch zu mir aufgeschlossen, wäre ich für den Kampf bereit gewesen. Denn je leerer der Tank meiner Kalex wurde, desto besser lag das Bike. Ich hätte für den Ernstfall sicher noch Reserven gehabt.»

## Zarco: «Fantastisches Team»

Zarco bleibt trotz seiner aktuellen Dominanz und seines gigantischen Vorsprungs von 79 Punkten vorsichtig: «Wir müs-

sen unser Level konsequent halten. Mein Team rund um Aki Ajo arbeitet fantastisch. Wir haben das Set-up mittlerweile so im Griff, dass wir auf einer neuen Strecke jeweils nur noch präzise und geringfügige Änderungen vornehmen müssen.»

## Rabat: «Schade für die Fans»

Vorjahres-Weltmeister Tito Rabat beendete das Rennen als Zweiter. «Ich habe in der Startphase einen kleinen Fehler gemacht, den Zarco eiskalt ausgenutzt hat, um sich vorne aus dem Staub zu machen», gab der Spanier zu. «Das war nicht nur für mich schade, sondern auch für die Fans, die sich sicher intensivere Kämpfe gewünscht hätten. Meine Pace war genauso schnell wie die von Zarco, aber ich konnte ihn nicht einholen. Er fuhr fehlerlos. Zudem musste ich mich am Schluss gegen Rins wehren.»

## Rins: Der schnellste Rookie

Alex Rins stellte nach seinem ersten Moto2-Sieg in Indianapolis mit Rang 3 in Brünn klar, dass er der mit Abstand beste Rookie der Moto2-Saison 2015 ist: «Ein Podestplatz ist immer gut. Schade, dass ich am Schluss Rabat nicht schnappen konnte, da hat nur wenig gefehlt. Das Ziel ist nun, unser erreichtes Level zumindest zu halten.» ♦



## Deutsche und Schweizer in Brünn Bescheidene Ernte

### DOMINIQUE AEGERTER KALEX, P13

«Das Qualifying mit P6 und der zweiten Startreihe war natürlich super. Aber der Abstand zur Pole-Position von Johann Zarco mit mehr als acht Zehnteln war viel zu groß. Ich erzielte meine Topzeit im Schlepptau von Tito Rabat, deshalb widerspiegelte sie ehrlich gesagt kaum mein wirkliches Niveau. Ich hoffte, dass sich das Rennen auf einem etwas niedrigeren Rhythmus abspielen würde, dann hätte ich eine Chance gehabt, vorne mitzuhalten. Aber das war nicht der Fall, und das Rennen war insgesamt eine Riesenenttäuschung. Die Reifen haben sehr schnell abgebaut, danach hatte ich trotz des guten Starts keine Chance mehr. Ich habe bis zum Schluss gekämpft wie ein Löwe, um wenigstens noch ein paar Punkte zu retten. Die Schmerzen in den Armen und im Rücken beweisen, dass ich mich nicht täusche. Ich liebe den Kampf und auch die harten Duelle, aber nicht auf diesem Niveau.» **WM-Punkte/WM-Platz: 59/9.**



### FLORIAN ALT SUTER, AUFGABE

«Natürlich war der 29. Platz im Qualifying nicht berauschend, aber ich habe nach einer Änderung an der Front ein etwas besseres Gefühl für das Vorderrad bekommen. Mir fehlten 2,6 Sekunden auf die Spitze, und das bei einer Streckenlänge von mehr als fünf Kilometern, das war ganz okay. Zudem war angekündigt, dass das Wetter nach vier Wochen Trockenheit und Hitze exakt auf den Renntag umschlagen würde.» Aber im Rennen stellte Alt die Suter bereits nach sieben Runden an der Box ab. «Völlig zu Recht», wie Manager Terrell Thien erklärte, «das Teil war unfahrbar. Florian war ständig im Sturzgebiet, wie man im Datarecording klar sehen konnte. Mit der Aufgabe hat er Material und Mensch geschont. Das Team hatte am Freitag ein passables Set-up gefunden, aber danach völlig in die falsche Richtung gearbeitet. Florian selbst war in guter Verfassung und so fit wie schon lange nicht mehr.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



### SANDRO CORTESE KALEX, P8

«Mit P4 im Quali war ich megahappy, auch wenn ich die erste Startreihe ganz knapp verpasst habe. Ich bin aber viele schnelle Runden gefahren, das war sehr gut fürs Selbstvertrauen. Zarco, Rabat und Rins waren die Topfavoriten, auch Lüthi war wie ich schon das ganze Weekend sehr schnell unterwegs. Der Rest der Meute war mindestens einige Zehntel langsamer. Eine Top-5-Klassierung war deshalb das Ziel. Aber ich denke, im Rennen habe ich in der ersten Runde alles verloren. Meines Erachtens war der Reifen das Problem. Das ganze Wochenende hatte der weiche Reifen gut funktioniert, aber am Morgen im Warm-up ging er früh kaputt. Wir dachten, weil es nicht mehr so heiß ist, würde er früh aufreißen. Also haben wir uns für die härtere Variante entschieden. Aber ich habe am Anfang zu viel verloren, erst gegen Rennende kam ich richtig in den Rhythmus und hätte beinahe noch Lüthi geschnappt.» **WM-Punkte/WM-Platz: 43/14.**



### JONAS FOLGER KALEX, P6

«Nach der Bestzeit am Samstagmorgen im letzten Freien Training ging ich zuversichtlich ins Qualifying. Doch alles ging mehr oder weniger daneben. Leider habe ich mit den besten Reifen keine einzige Runde richtig auf die Reihe bekommen. Ich bin im Verkehr aufgehalten worden, und in der letzten Runde hat dann nochmals eine ganze Gruppe von Fahrern in der letzten Kurve gewartet. Ich war 0,6 Sekunden langsamer als am Vormittag, mehr als der 10. Startplatz war so nicht drin. Über Rang 6 im Rennen freue ich mich sehr, es lief nach langer Zeit wieder einmal fast perfekt. Der Start war gut, aber es dauerte eine Weile, bis ich an Morbidelli vorbeikam. Ich wollte dann an Lowes dranbleiben, aber der war etwas zu schnell. Danach habe ich mich auf Lüthi konzentriert, ich wollte unbedingt vor ihm ins Ziel kommen. Das habe ich geschafft. Auch der Rückstand von nur 8 Sekunden auf den Sieger ist sehr positiv.» **WM-Punkte/WM-Platz: 91/7.**



### RANDY KRUMMENACHER KALEX, P20

«Mit Startplatz 14 war ich sehr zufrieden, denn das Ziel war ganz klar, wieder Punkte zu holen. Zudem konnte ich endlich meine bisherige Bestzeit auf dieser Strecke knacken. Und das gleich um 0,8 Sekunden. Doch wir sind noch lange nicht dort angekommen, wo wir eigentlich sein wollen. Ich muss weiter Step-by-Step die echten Geheimnisse des wirklich schnellenfahrens lüften. Es wartet also noch eine Menge Arbeit auf uns. Aber ich hatte das Gefühl, für das Rennen besser vorbereitet gewesen zu sein als bisher, und wir haben während des Zeittrainings intensiv an einer guten Pace für den Renntag gearbeitet. Für den Sonntag war ich insgesamt sehr zuversichtlich, denn ich hatte im Qualifying mehrere schnelle Runden aneinanderreihen können. Die Hoffnungen auf WM-Punkte waren also berechtigt. Doch daraus wurde leider nichts. Ich war ganz einfach zu langsam, um das gute Trainingsresultat im Rennen umsetzen zu können. Es fehlte überall, in jeder Kurve und zu jeder Zeit des Rennens. Wir müssen nun die Daten analysieren und herausfinden, was da genau los war. Viel mehr gibt es dazu leider nicht zu sagen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 13/22.**



### THOMAS LÜTHI KALEX, P7

«Wir wussten, dass wir im Qualifying wegen der Hitze sehr früh eine gute Zeit erzielen mussten. Also habe ich von Anfang richtig losgelegt und bereits in der zweiten gezeiteten Runde meine Bestzeit erzielt. Dabei hatte ich noch nicht einmal alles riskiert. Als ich mich mit den besten Reifen nochmals steigern wollte, hat mir leider Julián Simón die Linie verschnitten. Das hat mich echt geärgert, denn die erste Startreihe war möglich. Doch der 5. Startplatz war nicht schlecht. Ich war im Rennen zu Beginn mit der Pace für einen Podestplatz unterwegs. Leider hat der Hinterreifen viel früher als gedacht an Haftung verloren. Über den Rest des Rennens gibt es nicht viel zu sagen. Ich war ständig am Limit, rutschte in jeder Kurve wild herum, und ein Gegner nach dem anderen kam an mir vorbei. Wir müssen herausfinden, was uns da fehlt. Einerseits technisch, andererseits muss ich eventuell meinen Fahrstil weiter anpassen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 118/5**



### ROBIN MULHAUSER KALEX, STURZ

«Das Set-up von Indianapolis, wo ich meinen ersten WM-Punkt geholt habe, hat hier nicht funktioniert. Es hat gedauert, bis wir was Brauchbares zustande gebracht hatten. Leider war der Samstag nicht sehr erfolgreich, und ich war wegen der zwei Stürze ziemlich wütend auf mich. Im Quali habe ich deswegen 15 Minuten verloren, meine Bestzeit habe ich danach allein und ohne Windschatten geschafft. Da wäre viel mehr drin gelegen als nur der 24. Startplatz. Im Rennen lief es noch schlechter. Als ich beim Start die Kupplung losließ, machte die Kalex einen Satz nach vorn, ich musste die Kupplung erneut ziehen. Alle haben mich überholt. Auch mein Motor war auf der Geraden nicht besonders in Form. Also habe ich auf der Bremse versucht, wieder ein paar Plätze nach vorne zu kommen. Das ging leider nicht gut, und ich bin gestürzt. Außer einigen Prellungen am rechten Arm und einem Bein blieb ich aber unverletzt.» **WM-Punkte/WM-Platz: 1/25**



### JESKO RAFFIN KALEX, P26

«Puuh, diese Piste hat es wirklich in sich. Am Freitagvormittag hatte ich mich enorm schwergetan, erst einmal zu verstehen, wo es lang geht und halbwegs eine Linie zu finden. Bei einem an sich harmlosen Ausrutscher bin ich hart mit dem Kopf aufgeschlagen, auch am Motorrad ging einiges kaputt. Bis zum Samstagmorgen war aber alles wieder in Ordnung. Das Qualifying verlief nicht zufriedenstellend, der Rückstand war viel zu groß. Das Problem war, dass wir wegen des Crashes eine volle Session verloren hatten, ein Riesenmanko auf einer Rennstrecke, die man bisher nicht gekannt hat. Der Start ins Rennen war ganz okay, ich konnte gleich vier Plätze gutmachen. Aber als Mulhauser direkt vor mir stürzte, musste ich neben die Strecke ausweichen und verlor den Anschluss wieder. Als ich Florian Alt überholte, klappte vor mir bereits eine Lücke von rund sechs Sekunden. Diese konnte ich leider nicht mehr zufahren.» **WM-Punkte 0/WM-Platz: 0/-**



### MARCEL SCHRÖTTER TECH3, P19

«An unserer schwierigen Situation hat sich wenig geändert, wir haben immer noch dieselben Baustellen wie in der ganzen Saison. Ich kann die Tech3 nicht steuern wie gewünscht, im Prinzip bin ich ständig daran, Stürze zu vermeiden. Es ist frustrierend, obwohl wir uns ständig neu motivieren und sich das Team echt abrackert. Wir drehen uns im Kreis, mehr als der 21. Startplatz lag im Qualifying nicht drin. Vom Rennen, meinem 100. Grand Prix, können wir immerhin einige positive Aspekte mitnehmen, obwohl es nicht für Punkte gereicht hat. Wir haben das Bike in jeder Session verbessern können, und das Rennen war gar nicht so schlecht, auch wenn die Klassierung alles andere als zufriedenstellend ist. Ich hatte eine gute Pace, und gegen Ende des Rennens habe ich Rundenzeiten nicht weit entfernt von den Top 10 erzielt. Diese ermutigende Performance nehmen wir jetzt mit zum nächsten Rennen in Silverstone.» **WM-Punkte/WM-Platz: 14/21.**



## Moto2/MotoGP

## Starke Pläne



Dominique Aegerter vor Tom Lüthi: «Chance in MotoGP verdient»

Fred Corminboeuf, Teamchef der drei Schweizer Dominique Aegerter, Tom Lüthi und Robin Mulhauser, will seine aktuelle Teamstruktur auch für 2016 beibehalten. «Wir haben zwischenzeitlich darüber nachgedacht, auf vier Piloten aufzustocken, aber es ist besser, bei der aktuellen Konstellation zu bleiben», so Corminboeuf. «Unser Ziel ist jetzt, die gesamte Struktur mitsamt der Fahrer und der Techniker so in die nächste Saison weiterzuführen.»

Dabei denkt der Westschweizer aber auch in die weitere Zukunft, und da konkret an die MotoGP. «Wir haben uns dort

bereits umgesehen und als Forward neulich in Probleme kam, haben wir uns auch mit ihnen unterhalten», verrät Corminboeuf. «Wir haben danach aber festgestellt, dass es vorerst besser ist, nur in der Moto2 zu bleiben.» Die MotoGP bleibt aber das Ziel des Teamchefs. «Wir bleiben dran. Ich denke, dass auch in Zukunft Teams in Schwierigkeiten kommen werden, und wenn sich da eine Chance bietet, einen guten MotoGP-Platz zu bekommen, nehmen wir ihn für Tom und Dominique. Ich denke, die beiden haben es sich mittlerweile redlich verdient.» ♦ IP

## NACHRICHTEN

## Moto2 muss warten, 500er fertig

**Suter Racing Technology** Eigentlich hatte Eskil Suter den Teams bis zum GP von Brünn Zeit gelassen, eine Bestellung für die neue 2016er Suter MMX2 abzugeben. «Aber wie immer brauchen einige noch mehr Zeit, die müssen wir ihnen einräumen», vermeldete Suter am Wochenende in Brünn. Dabei muss sich der Schweizer nur noch zwei Wochen gedulden: Dann läuft die Einschreibfrist für 2016 bei der IRTA ab. «Es ist geplant, danach in der ersten Septemberwoche testen zu gehen», verrät Suter. Dafür freut sich der Ex-GP-Pilot umso mehr, dass ein Projekt in seiner Firma fertiggestellt wurde, das ihm besonders am Herzen liegt: Eine moderne 500er-V4-Zweitakt-Rennmaschine. Suter will dafür eine weltweite Serie mit den Helden der wildesten Ära der Königsklasse aufziehen. Vorgestellt wird das Projekt am 29. September auf dem Flugplatz im schweizerischen Dübendorf. Einer, der bereits zugesagt hat, ist Ex-Weltmeister Wayne Gardner. ♦ IP

## KOMPAKT

»» **Moto2/MotoGP** Um Moto2-WM-Leader Johann Zarco reißen sich gleich mehrere MotoGP-Teams. Honda, Ducati und Yamaha sind gleichermaßen an ihm interessiert. Dem 25-Jährigen wäre ein Aufstieg mit seinem Teamchef Aki Ajo am liebsten. «Ich würde nicht warten, bis KTM 2017 einsteigt», verrät Zarco. «Aki hat auch andere Optionen für die MotoGP. Er versucht, ein Paket zu schnüren. Ich muss jetzt geduldig sein.»

»» **Moto2** Dass Intact 2016 ein Zweimann-Team macht, ist beschlossene Sache. «Sandro Cortese ist weiter fix», so Teamchef Jürgen Lingg. «Bis in zwei Wochen, wenn die Einschreibung bei der IRTA abgegeben werden muss, werden wir auch mit dem zweiten Fahrer unterschreiben.»

»» **Moto3/Moto2** Bis zur IRTA-Frist in Silverstone wird sich auch entscheiden, ob Moto3-WM-Leader Danny Kent mit Leopard und Kiefer in die Moto2 aufsteigt. ♦ IP

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Navarro kommt am besten weg vor Antonelli und Vázquez. Kent verliert einige Plätze. Öttl stürzt zusammen mit Suzuki, Ajo und Danilo in Turn 1. Ono, Locatelli, Rodrigo und Dalla Porta kollidieren in Turn 3. Rote Flagge – Abbruch. Rodrigo wird mit der Ambulanz ins Medical Center gebracht.

**Re-Start:** Das Rennen wird von 19 auf 12 Runden verkürzt. Öttl steht wieder am Start, Ajo und Ono hingegen fehlen. Navarro kommt erneut am besten weg, aber Vázquez geht in Führung vor WM-Leader Kent.

**1. Runde:** Kent führt bereits. Oliveira, Vázquez, Navarro, McPhee, Antonelli, Bastianini, Masbou, Oliveira und Hanika komplettieren die Top 10. Öttl ist nicht in den Top 20.

**2. Runde:** Danilo, Quartararo, Hanika und Viñales stürzen.

**3. Runde:** Oliveira erstmals vorn.

**4. Runde:** Die Führung wechselt praktisch in jeder Kurve.

**5. Runde:** Ein Zwölfer-Pulk setzt sich ab.

**6. Runde:** Öttl auf P16.

**8. Runde:** WM-Leader Kent hält sich aus den Spitzenkämpfen heraus, liegt nur auf P9. Masbou stürzt auf P10.

**10. Runde:** Kent vor auf P5.

**11. Runde:** Antonelli geht vor Fenati, Oliveira in die letzte Runde. Kent nur auf P8. Öttl P15.

**12. Runde:** Antonelli verteidigt die Führung und gewinnt seinen ersten GP. Bastianini stürzt vor auf P2 vor Binder. WM-Leader Kent nur P7, der Vorsprung schmilzt auf 45 Punkte. Öttl P15 und letzter WM-Punkt. ♦ ML

## Qualifying

1. Antonelli	2:07,667
2. Kent	2:07,669
3. Navarro	2:07,700
4. Quartararo	2:07,815
5. Masbou	2:07,886
6. B. Binder	2:08,115
7. Hanika	2:08,116
8. Vázquez	2:08,283
9. Martin	2:08,322
10. McPhee	2:08,420
11. Danilo	2:08,483
12. Oliveira	2:08,495
13. Guevara	2:08,517
14. Viñales	2:08,555
15. Bastianini	2:08,598
16. D. Binder	2:08,616
17. Gardner	2:08,643
18. Ono	2:08,645
19. Fenati	2:08,720
20. Kornfeil	2:08,750
21. Suzuki	2:08,856
22. Locatelli	2:08,901
23. Dalla Porta	2:08,950
24. Öttl	2:08,953
25. Rodrigo	2:09,061
26. Migno	2:09,277
27. Bagnaia	2:09,433
28. Ajo	2:09,433
29. Loi	2:09,473
30. Tonucci	2:09,583
31. Manzi	2:09,653
32. Herrera	2:09,724
33. Khairuddin	2:10,318
34. Kappler	2:10,426
35. Ferrari	2:10,695
36. Hanus	2:13,210

## GRAND PRIX VON TSchechien – Moto3 / Resultate

Brünn (CZ): 16. August 2015; 11. Lauf zur Weltmeisterschaft; Rennabbruch nach 1. Runde, danach 64,836 km über 12 Runden à 5,430 km; 36 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 22 Grad, Asphalt: 26 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Niccolò Antonelli (I)	Honda	12	25:56,866	2:08,761	25
2. Enea Bastianini (I)	Honda	12	+0,152	2:08,540	20
3. Brad Binder (ZA)	KTM	12	+0,376	2:08,715	16
4. Efrén Vázquez (E)	Honda	12	+0,540	2:08,899	13
5. Jorge Navarro (E)	Honda	12	+0,560	2:08,927	11
6. Romano Fenati (I)	KTM	12	+0,821	2:08,876	10
7. Danny Kent (GB)	Honda	12	+1,179	2:08,976	9
8. Miguel Oliveira (P)	KTM	12	+1,188	2:08,466	8
9. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	12	+1,420	2:08,583	7
10. John McPhee (GB)	Honda	12	+3,385	2:08,911	6
11. Jorge Martín (E)	Mahindra	12	+5,751	2:09,177	5
12. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	12	+5,846	2:09,187	4
13. Andrea Migno (I)	KTM	12	+5,910	2:09,209	3
14. Juanfran Guevara (E)	Mahindra	12	+6,173	2:08,962	2
15. Philipp Öttl (D)	KTM	12	+6,268	2:09,000	1
16. Darryn Binder (ZA)	Mahindra	12	+7,648	2:08,992	-
17. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	12	+7,702	2:09,146	-
18. Livio Loi (B)	Honda	12	+8,207	2:09,368	-
19. Lorenzo Dalla Porta (I)	Husqvarna	12	+14,302	2:09,570	-
20. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	12	+16,013	2:09,734	-
21. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	12	+16,127	2:09,906	-
22. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	12	+16,742	2:10,050	-
23. Maria Herrera (E)	Husqvarna	12	+16,927	2:10,005	-
24. Stefano Manzi (I)	Mahindra	12	+18,967	2:09,105	-
25. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	12	+31,460	2:09,988	-
26. Karel Hanika (CZ)	KTM	12	+37,086	2:10,513	-
27. Jules Danilo (F)	Honda	12	+1:01,665	2:10,050	-

## Nicht klassiert:

- Kevin Hanus (D)	Honda	9	+3 Rdn.	2:12,760	-
- Alexis Masbou (F)	Honda	8	+4 Rdn.	2:08,883	-
- Fabio Quartararo (F)	Honda	7	+5 Rdn.	2:50,793	-
- Isaac Viñales (E)	Husqvarna	1	+11 Rdn.	-	-

## Nicht gestartet:

- Maximilian Kappler (D)	FTR-Honda	-	-	-	-
--------------------------	-----------	---	---	---	---

## Nicht am Re-Start:

- Hiroki Ono (J)	Honda	-	-	-	-
- Andrea Locatelli (I)	Honda	-	-	-	-
- Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	-	-	-	-
- Niklas Ajo (FIN)	KTM	-	-	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 149,9 km/h

Schnellste Runde: Oliveira, 3. Runde in 2:08,466 min (= 151,4 km/h)

Nächstes Rennen: 30. August 2015, Silverstone (GB)

## WM-Stand Fahrer

1. Kent	199	14. Loi	40
2. Bastianini	154	15. Öttl	40
3. Fenati	122	16. Hanika	33
4. Oliveira	111	17. Locatelli	31
5. Vázquez	109	18. Kornfeil	26
6. B. Binder	99	19. Martin	23
7. Antonelli	94	20. Ajo	21
8. Quartararo	79	21. Migno	19
9. Viñales	75		
10. Navarro	72		
11. McPhee	60		
12. Bagnaia	59		
13. Masbou	41		

## WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	260
2. KTM	181
3. Mahindra	76
4. Husqvarna	64



Chaos: Einer der beiden Massencrashes, die zum Abbruch führten

## GP Tschechien - Moto3

# Der Vorsprung schmilzt

Von MARKUS LEHNER

**Die Erfolgsperiode des Kiefer-Leopard-Teams scheint zu Ende zu sein. In den letzten zwei GP schrumpfte der Vorsprung von WM-Leader Danny Kent von 66 auf 45 Punkte.**

In Indianapolis hatte die Boxencrew von WM-Leader Danny Kent beim Reifenwechsel wegen der Wetterkapriolen zu langsam reagiert. Der Brite kam nur auf Rang 21 ins Ziel und büßte 10 Punkte auf den härtesten Verfolger Enea Bastianini ein. Auch in Brünn gab es für Kent nur den enttäuschenden 7. Rang, während Bastianini Rang 2 belegte und weitere 11 Punkte gutmachte. 7 GP vor Schluss beträgt der Vorsprung von Kent statt 66 nur noch 45 Punkte. «Wir bekamen für den Neustart keinen neuen weichen Reifen mehr», klagte Kent. «Auf der von 19 auf 12 reduzierten Distanz mussten wir somit einen gebrauchten Medium-Reifen verwenden. Damit habe ich in den Beschleunigungszonen zu viel verloren. Ich war immer am Limit, hatte aber keine Chance auf das Podest. Ich bin frustriert. 45 Punkte Vorsprung sind

immer noch viel, aber beim Heimrennen in Silverstone muss ich besser abschneiden.»

## Bastianini wittert eine Chance

Bei Verfolger Bastianini tönt es nun kämpferisch: «Dieser zweite Platz war enorm wichtig, ich habe in der WM viele Punkte gutgemacht. Auf den Sieg hatte ich keine Chance, denn vom 15. Startplatz aus dauerte es zu lange, bis ich vorne angelangt war. In der letzten Runde habe ich extrem gepusht und einige Gegner überholt. Ich hoffe nun, dass es in diesem Stil weitergeht!»

## Binder: «Podest oder Sturz»

Brad Binder holte für KTM den zweiten Podestplatz 2015. «Ich habe in den letzten zwei Runden alles riskiert. Ich wäre lieber gestürzt, als dass ich das Podest verpasst hätte.»

## Antonelli: immer gepusht

Rossi-Schützling Niccolò Antonelli feierte nach der Pole-Position den ersten Sieg seiner Karriere. «Ich bin einfach nur glücklich,» stammelte der 19-jährige Italiener. «Ich habe von der ersten bis zur letzten Runde konsequent gepusht und in der letzten Runde alle Türen zugemacht.»



1. Sieg für Antonelli (23), Bastianini (33) macht viele Punkte gut

## MotoGP Rookies Cup

# Gewonnen und gestürzt

Der Rookies Cup 2015 entwickelt sich zu einem Dauerduell zwischen dem Holländer Bo Bendsneyder und dem Italiener Fabio Giannantonio. Mit ihren ständigen Ausbremsmanövern sorgen der 16-jährige Holländer und der erst 14-jährige Italiener für reichlich Unterhaltung.

Im ersten Lauf von Brünn ging Bendsneyder als Führender in die letzte Runde. Aber

Giannantonio klebte an seinem Hinterrad, nutzte auf der Zielgeraden den Windschatten und stürmte mit einer Radlänge Vorsprung zum Sieg.

In Lauf zwei stürzte Giannantonio jedoch schon in der ersten Runde. Aber für Cupleader Bo Bendsneyder war das kein Geschenk, denn es bildete sich eine hart kämpfende, sieben Piloten starke Spitzengruppe, in

## Moto3

# Gut Glück



Öttl: Nach Sturz und Abbruch nur noch Schadensbegrenzung

**Der deutsche KTM-Pilot Philipp Öttl hatte in Brünn Glück im Unglück: Nach Sturz nach dem Start konnte er dank roter Flagge doch noch einen Punkt holen.**

Nach dem Podestplatz in Indianapolis gerade mal einen Punkt zu holen, ist eigentlich keine riesige Ausbeute. Aber Philipp Öttl (19) freute sich trotzdem darüber, nach den vielen Aufs und Abs zumindest noch in die Punkte gefahren zu sein.

Dabei hatte das Wochenende richtig stark angefangen. Nach dem ersten Tag stand Öttl auf Platz 8 der Zeitentabelle, doch im Qualifying landete er auf Platz 24. «Ich bin einfach zu Beginn zu langsam in den Rhythmus gekommen, und zum Schluss hatte ich keinen Windschatten», übte er Selbstkritik.

Das Rennen schien auch schnell beendet zu sein, denn in der Startkurve wurde Öttl nach außen gedrängt und stürzte. «Danach hatte ich Glück, dass die rote Flagge

kam und ich noch rechtzeitig an die Box. Danach haben meine Mechaniker eine super Arbeit gemacht und das Motorrad bis zum Restart wieder hinbekommen. Aber wegen des Sturzes war ich dann vorsichtiger. So konnte ich mich erst zum Schluss in die Punkte hineinkämpfen», berichtete Öttl.

## Zukunft nicht entschieden

Wie es mit dem derzeit einzigen deutschen Fixstarter in der Moto3-WM weitergeht, ist noch nicht entschieden. Vater Peter Öttl: «Ich arbeite derzeit daran, das KTM-Paket am besten unterzubringen. Dass wir bei KTM bleiben, die auch in schlechteren Zeiten an Philipp geglaubt und ihn unterstützt haben, steht außer Frage. Aber für das Umfeld führen wir derzeit weitreichende Verhandlungen.»

Der Podestplatz von Indianapolis könnte dem engagierten Vater-Sohn-Team behilflich sein. «Ein Podestplatz ist natürlich immer gut», ist sich Peter Öttl im Klaren. «Ich hoffe, dass ihm dies noch weitere Möglichkeiten eröffnet.»

## Moto3

# Nicht im Ziel

Keiner der beiden deutschen Wildcard-Piloten schaffte es in Brünn bis zur Zielflagge. Maximilian Kappler steigerte sich vom ersten Freien Training bis zum Qualifying um fast zwei Sekunden und konnte als 34. ins Rennen gehen. Doch dann riss ihn in der Aufwärmrunde die Kette und alle Anstrengungen des RTG-Saxoprint-Piloten waren dahin. «Ich habe aber immerhin Erfahrung gesammelt», bekannte Kappler. «Jetzt greife ich eben in der Junior-WM wieder an. Dort kann ich noch eine Menge lernen.» Das Team versucht, beim WM-Finale in Valencia noch eine Wildcard für den 17-Jährigen zu bekommen.

Kevin Hanus freute sich bei seinem 16. Wildcard-Einsatz (Weltrekord) über seinen neuen Motor. «Der ist viel besser als mein alter, aber die Werkspiloten gehen trotzdem auf den Geraden noch wie Geschosse vorbei», stellte Hanus fest. Im Rennen konnte der 21-jährige Nürnberger zunächst in der letzten Gruppe gut mitkämpfen, doch drei Runden vor Schluss rutschte ihm auf P27 das Vorderrad weg. «Jetzt muss ich das Wochenende erst sacken lassen», so Hanus. Eventuell fährt er wieder in Valencia. ♦ IP



Maximilian Kappler: Kettenriss



Erster Lauf: Fabio Giannantonio vor Bo Bendsneyder

## Superbike-WM

## Die besten Fahrer



Tom Sykes (links) und WM-Leader Jonathan Rea: Kawasaki dominiert die Superbike-WM

**Mit Jonathan Rea und Tom Sykes hat Kawasaki laut Teamchef Guim Roda die beiden besten Fahrer der WM unter Vertrag.**

Der katalanische Kawasaki-Teamchef Guim Roda kann sich glücklich schätzen. Seine Fahrer Jonathan Rea und Tom Sykes belegen die Ränge 1 und 3 der WM-Tabelle, der Vorsprung von Rea in dieser Tabelle beträgt gigantische 144 Punkte. War Roda überrascht, dass insbesondere Rea von Beginn an so stark sein würde? «Ich denke, Johnny hat uns alle im ersten Teil der Meisterschaft überrascht», sagt Roda. «Er hat sich

sehr schnell an die neuen Regeln angepasst, während Ducati durch die Verletzung von Giugliano eingebremst wurde. Aprilia hatte mit dem neuen Team und den frischen Fahrern Haslam und Torres am Anfang ebenfalls Mühe. Tom kam bei uns mit dem Set-up und dem neuen Motor auch nicht sofort optimal zurecht, während Johnny von Beginn alles im Griff zu haben schien. Aber wir sind noch nicht am ganz am Ziel angekommen, bleiben wir also noch am Boden.»

**Level wird immer höher**

Warum konnte Sykes nie ernsthaft in den Titelkampf eingrei-

fen, und wie sieht die Vorbereitung für 2016 aus? «Jedes Jahr ist alles wieder anders», erklärt Roda, «und die Probleme am Anfang waren einfach zu groß für Tom. Er hat in den ersten Rennen zu viele Punkte verloren, und ein Topfahrer wie Rea gibt einen solchen Vorsprung nicht mehr preis, höchstens wegen einer Verletzung. Aber 2016 kann alles wieder ganz anders aussehen. Seit Mitte Saison ist Tom wieder voll vorne dabei. Ich denke, wir haben die beiden besten Fahrer der Superbike-WM in unserem Team. Zudem treibt die Konkurrenz untereinander die beiden auf ein immer höheres Level.» ♦ ML

## IDM

## Keine heile Welt

**Sportlich gesehen ist die IDM top. Doch Promoter MotorEvents kann mit der Serie noch immer keine schwarzen Zahlen schreiben. Bisher fehlte die notwendige Unterstützung.**

Seit zweieinhalb Jahren leitet das Promoter-Trio Josef Meier, Josef Hofmann und Bert Poensgen die Geschicke der IDM. Sie

wollten die angeschlagene Serie auf Vordermann bringen und butterten in jeder Saison 200 000 Euro aus privaten Geldern dazu. Die Unzufriedenheit nagt. Schmeißt der Promoter jetzt hin? Theoretisch besteht für den Fünfjahresvertrag keine Ausstiegsklausel, doch für die MotorEvents HMP GmbH wäre auch ein Konkurs möglich, wenn die Rechnungen nicht

mehr bezahlt werden können. Poensgen betont jedoch, dass allen Verpflichtungen aus der Vergangenheit nachgekommen werde.

Motor Events versuchte in den letzten Jahren Einfluss auf die Entwicklung der Serie zu nehmen. Es ging um Titelvergaben, technische Änderungen und umfassende Konzepte. Dem wurde kaum Gehör geschenkt. Der DMSB wollte sein eigenes durchsetzen, und der ADAC kümmerte sich um die Moto3-Klasse. Doch der Versuch scheiterte kläglich. Statt Geld auszugeben, hat der ADAC eher eingenommen. MotorEvents hat sich nun mit einem Notruf-Schreiben an den DMSB gewandt, der immer noch die sportliche Hoheit in der IDM Superbike hat, und einen Gesamtkatalog an Forderungen aufgestellt. Poensgen: «Wir sind nicht auf taube Ohren gestoßen. Ganz im Gegenteil.» Nur vom ADAC fehlt noch jede Reaktion. ♦ AWI



Der IDM-Krisenstab: Poensgen, Meier, Hofmann

## SUPERBIKE-WM

## MV Agusta 2016 mit 1 oder 2 Piloten?

**Superbike-WM** Eventuell wird MV Agusta Reparto Corse 2016 mit einem Zweimann-Team an den Start gehen. Mit Leon Camier will man aber auf jeden Fall weitermachen, wie Teamchef Brian Gillen erklärte. «Wir wussten, dass 2015 ein Lernjahr für uns sein würde. Bisher haben wir in zwei Bereichen intensiv gearbeitet, bei der Elektronik und dem Fahrwerk. Während wir beim Fahrwerk klare Fortschritte erzielten, haben uns die neuen Regeln bei der Elektronik einige Sorgen bereitet. Wir mussten ein komplett neues Paket integrieren, das wir erst sehr spät erhielten. Wir sind noch nicht da, wo wir jetzt sein müssten, das gebe ich zu. Leon Camier ist ein sehr wichtiger Bestandteil unserer Entwicklung. Ich kenne keinen Fahrer im Paddock, der uns mehr hätte bringen können. Er arbeitet extrem analytisch, die Zusammenarbeit mit den Technikern ist hervorragend. Für 2016 schauen wir uns verschiedene Optionen an, entweder allein mit Leon oder einem zweiten Fahrer.» ♦ ML

## IDM

## Finales Training

Der neue IDM-Superbike-Meister Markus Reiterberger, sein Teamkollege Bastien Mackels sowie Roman Stamm und Mathieu Gines treffen am kommenden Wochenende bei der German Speedweek in Oschersleben aufeinander und kämpfen um Punkte in der Langstrecken-Weltmeisterschaft. Marco Nekvasil, Stefan Kerschbaum und Dominik Vincon fahren das 8h-Rennen auf einer BMW in der Superstock-1000-Klasse. Und Jan Bühn mischt sich auf einer Aprilia RSV4 Factory in der Open-Klasse unters Feld. Der 24-Jährige hat dieses Jahr vier Rennen in der IDM Super-

sport gewonnen und liegt in der Gesamtwertung nur noch acht Punkte hinter dem Führenden Finnen Tatu Lauslehto, für den es jetzt verdammt eng wird. Das 8-Stunden-Rennen nutzt Bühn nämlich vorrangig als Training, denn die Pause bis zum IDM-Finale am 26./27. September in Hockenheim ist sonst zu lang. 2014 sprang Bühn in Oschersleben kurzfristig als Ersatzfahrer ein und wurde mit dem Team Aprilia Grebenstein auf Anhieb Dritter in der Open-Kategorie. In diesem Jahr hatte Bühn das Motorrad bereits im April bei den 1000 km von Hockenheim unterm Hintern. ♦ AWI



Jan Bühn: Langstrecken-WM als Training für das IDM-Finale

## KOMPAKT

»» **SBK-WM** Trennt sich Paul Denning, Teambesitzer von Crescent Suzuki, nach langen Jahren vom japanischen Hersteller? «Das sind nur Spekulationen. Aber ich muss wissen, wie sich Suzuki in der WM darstellen will. Dass eine neue GSX-R kommen wird, ist ein offenes Geheimnis. Aber für uns ist entscheidend, wann die neue Maschine verfügbar sein wird und wie Suzuki 2016 in der WM auftreten will. Sonst kann ich nicht ernsthaft mit den Fahrern verhandeln.»

»» **Supersport-WM** Ex-Moto2-Pilot Jules Cluzel liegt nach dem zweiten Platz in Malaysia nur noch 13 Punkte hinter WM-Leader Kenan Sofuoglu (Kawasaki) zurück. Noch sind drei Rennen ausstehend (Jerez, Magny-Cours, Katar): Cluzel: «Ich muss einfach voll konzentriert bleiben, dann werden wir sehen, was dabei herauskommt.»

»» **Straßenrennen** Der Österreicher Horst Saiger wurde beim Ulster-GP bester Neuling. ♦

Vor fünf Monaten praktisch unbekannt, jetzt Titelfavorit  
Nummer 1: Romain Febvre



### Zur Person Romain Febvre

**Geburtstag** 31. Dezember 1991  
**Geburtsort** Épinal/Frankreich  
**Herkunftsland** Frankreich

#### KARRIERE

**2009** Supermoto-DM auf Suzuki, Platz 4 (Doppelsieg in Freiburg)  
**2011** Europameister Motocross MX2-Klasse auf KTM  
**2012** MX2-WM auf KTM, Platz 13  
**2013** MX2-WM auf KTM, Platz 12  
**2014** MX2-WM auf Husqvarna, Platz 3 (1 GP-Sieg)  
**2015** MXGP-Spitzenreiter auf Yamaha (5 GP-Siege)

Romain Febvre

# Nobody wurde Titelfavorit



Febvre hat seinen Fahrstil an die kräftige 450er angepasst

Von ALEX HODGKINSON

**MXGP-Rookie Romain Febvre (23) könnte für Yamaha am 30. August in Assen/NL schon vorzeitig den Weltmeistertitel einfahren. Vor der Saison gab es mehrere Top-Favoriten in der Königsklasse, aber den Franzosen hatte niemand auf der Rechnung.**

Sein Zwangs-Aufstieg aus der MX2-WM folgte einer erfolgreichen Endphase im Jahr 2014, als er in Brasilien seinen ersten GP-Sieg auf der Werks-Husqvarna feierte. Außerdem endete die Saison mit der WM-Bronzemedaille in der kleinen WM-Klasse, seine mit Abstand beste WM-Bilanz im Motocross.

Doch der ganze Hype im Winter in der Königsklasse MXGP konzentrierte sich auf die erwartete Konfrontation zwischen Cairoli und Villopoto.

Und in der Tat dominierten während der Übersee-Rennen die beiden Weltstars gemeinsam mit Max Nagl und Clement Desalle das Geschehen.

«Nach dem Klassen- und Markenwechsel war ich in Katar einfach nicht bereit», gab der Lothringer zu, «aber unter diesen Umständen war ich mit meinen Ergebnissen (6/7, die Red.) zufrieden. Schon eine Woche später in Thailand verpasste ich das Podest um Haaresbreite.»

Als die Schlacht der Giganten weiterging, blieb Romain relativ unbemerkt, aber sein hoher Speed war für Kenner deutlich zu sehen: In Argentinien fuhr er gegen Ende des Rennens deutlich schnellere Runden als die Spitze.

Die Yamahas hatten während des ersten Saisondrittels Probleme mit den Starts, aber in der zweiwöchigen Pause vor dem Großbritannien-GP fand das Rinaldi-Team die Lösung. Und Romain bedankte sich gleich mit seinem ersten Laufsieg in der MXGP-Klasse, wohl gemerkt noch gegen alle Topleute außer Villopoto. Auf WM-Spitzenreiter Max Nagl fehlten Febvre trotzdem noch 60 Punkte, und der Erfolg blieb zunächst eine Eintagsfliege.

Doch sieben Tage später wurde die MX-Welt auf das Talent des Yamaha-Rookies aufmerksam, als er in Villars-sous-Écot, 80 Kilometer von seinem Geburtsort Épinal entfernt, seinen ersten GP-Tagessieg feierte.

Innerhalb weniger Wochen stieg der Franzose vom Jäger zum Gejagten auf, während sich alle vermeintlichen WM-Kandidaten verletzungsbedingt selbst ins Aus befördert hatten. Für Febvre spielt das keine Rolle: «Es ist mir egal, wenn Leute meinen, dass ihre Abwesenheit

die Tür für mich geöffnet hat. Ich hatte den Speed schon und habe schon jeden mindestens einmal geschlagen. Aber in den ersten GP fehlte mir die Konstanz. Seit England ist sie da.»

Mit fünf Tagessiegen und zwei weiteren Podestplätzen in den letzten sieben GP hat Febvre das deutlich unter Beweis gestellt. Und führt vier GP vor Saisonende mit 84 Punkten Vorsprung die WM an.

Trotzdem behauptet er noch: «Ich fahre weiterhin jedes Rennen für sich und denke nicht an den Titel, bis er greifbar ist. Es ist schon so viel in dieser Saison geschehen. Ich weiß nicht einmal, wie groß mein Vorsprung ist.»

War Romain Febvre immer so locker? «Nein. Als ich 2011 in Gaillard Europameister wurde, habe ich es fast verbockt. Und 2013, nach meinen ersten GP-Podesten, wollte ich zu viel und habe meine Saison durch Stürze vernichtet.» Febvre weiter: «Ich habe in diesem Winter viel gelernt. Mein Fahrstil war früher ein bisschen wild, aber ich wusste, dass ich das auf der 450er ändern musste. Eine 450er verzeiht nichts.»

Romain zeigte sein wahres Können und bewies, dass er gelernt hat, gerade in

«Mir ist egal, was Abwesende denken. Ich habe den Speed.»

ROMAIN FEBVRE



einem Rennen, das er nicht gewonnen hat. Er ging bei einer Massenkarambolage in Lettland in der ersten Kurve zu Boden, startete 30 Sekunden hinter dem Vorletzten und bewies dann seine Nervenstärke: «Am ersten Sprung sah ich, wie weit alle schon weg waren. Ich dachte, es wird schwer, noch Punkte zu holen, aber ich wusste, dass ich den Speed habe. Ich machte keinen Fehler. Ich versuchte, die Jungs so schnell wie möglich zu überholen, um keine Zeit zu verlieren. Ich schaffte das ziemlich gut und kam auf den achten Platz vor. Und am Ende des Tages stand ich sogar auf dem Podium.»

Der sympathische Lothringer ist jedenfalls der Beweis, dass eine erfolgreiche Karriere als Schüler in einer Jugendklasse nicht erforderlich ist: «Auf der 85er fuhr ich um Rang 10 in der französischen Meisterschaft. Erst als 19-Jähriger fuhr ich an der Spitze mit.»

Und heute, als 23-Jähriger, ist Romain Febvre dem WM-Titel sehr, sehr nahe.

## NACHRICHTEN

## Ken Roczen sagt MXoN ab

**MXoN** Deutschlands Moto-cross-Star Ken Roczen hat die Teilnahme am Nationencross in Ernée/F (27.9.) abgesagt. Der Thüringer muss sich nach Abschluss der US-Meisterschaft einer weiteren Rückenoperation unterziehen. Für das MXoN hat DMSB-Teamchef Hubert Nagl damit nur Sohn Max als einzigen GP-Fahrer im Angebot.

## Saifutdinov gewinnt EM-Finale Kumla

**Speedway-EM** Der Russe Emil Saifutdinov gewann, wie schon in Landshut, auch das dritte EM-Finale in Kumla/S. Hinter dem Zweiten Grigorij Laguta wurde Nicki Pedersen im Finallauf als Dritter gewertet, da Antonio Lindbäck durch die Innenbahn abgekürzt hatte. Martin Smolinski (5./9 Punkte) zeigte seine beste Saisonleistung. Im Semifinale schied der Olchinger als Dritter hinter Pedersen und Laguta unglücklich aus.

## Stralsund Finalist gegen Landshut

**Speedway-Bundesliga** Mit einem 54:32 Kanter Sieg sicherte sich der MC Nordstern Stralsund bei den Norden «Haien» den Einzugs ins Bundesliga-Finale 2015, in dem die Vormannern auf Landshut treffen. Nordens Ausländer Zengota (3+1) und Balinski (3+1) brachten unterirdische Leistungen, bester Norder war Gastfahrer Tobias Kroner (9). Matchwinner für Stralsund wurde Patryk Dudek (17+1).

## Zwei Deutsche bei U21-WM-Finale

**Speedway-U21-WM** Der Pole Paweł Przedpełski (14 Punkte) gewann das zweite von drei U21-WM-Finals am Samstag in Lublin vor seinem Landsmann Bartosz Zmarzlik (12) und dem Letten Andrejs Lebedevs (11+3). Erstmals rückten zwei deutsche Junioren in ein WM-Finale auf: Valentin Grobauer (5) brachte eine gute Leistung und wurde Zwölfter, trotz einer Disqualifikation im 4. Durchgang. Der 17-jährige Michael Härtel (16.) kam auf 2 Punkte, wurde aber im letzten Lauf nach einem harten Duell mit dem Australier Max Fricke ebenfalls disqualifiziert. ♦ TS

## ADAC MX Masters Lichtenvoorde

## Coldenhoff ist am Ziel

**Glenn Coldenhoff (Suzuki) heißt der neue ADAC MX Masters-Champion.**

Nasser Sandboden und mächtige Pfützen kennzeichneten den vorletzten Lauf zum ADAC Masters im niederländischen Lichtenvoorde. 2000 Zuschauer kamen trotz strömenden Regens an die Strecke und feierten den Meistertitel des dominierenden Einheimischen Glenn Coldenhoff. Der 24 Jahre junge Suzuki-WM-Star rutschte am besten durch den Schlamm und kann beim Finale in Gaildorf

nicht mehr eingeholt werden. «Das klare Ziel hier war der Tagessieg», freute sich Coldenhoff. «Dass es hier gleich zum Meistertitel reichte, ist natürlich umso schöner.»

## Ullrich vorzeitig entthront

Der britische Husqvarna-Pilot Nathan Watson kam zweimal auf Platz 2 ins Ziel. «Ich war in beiden Rennen dicht dran an Coldenhoff, aber ich kam trotz aller Bemühungen nicht vorbei», sagte der Brite, der im Training die Pole-Position geholt hatte.

Dennis Ullrich, Meister der Jahre 2013 und 2014, wurde Gesamtfünfter und trug den Titelverlust mit Fassung: «Natürlich steigt man mit der Erwartung in die Saison, den Titel zu verteidigen. Jetzt hat es halt nicht gereicht, aber ich werde beim Finale alles geben, um wenigstens den Vize-Titel sicherzustellen.»

Die erstmals im Masters-Programm ausgetragene Veranstaltung

in Lichtenvoorde verlief trotz des miesen Wetters vorbildlich. ADAC-Vertreter Dieter Junge lobte: «Das war ein spannendes und entscheidendes Weekend. Mit einem Gesamtsieger aus den Niederlanden beweist das ADAC Masters einmal mehr seine Internationalität.» Das Masters-Finale findet am 5./6. September im deutschen Gaildorf statt. ♦ ML

## ADAC MX MASTERS/Resultate

Lichtenvoorde/NL: 16. August 2015, Wetter/Piste: Regen, 15 Grad, Sand

**1. Lauf (35 Fahrer gestartet, 32 gewertet):** 1. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki), 14 Rdn. in 36:28,926; 2. Nathan Watson (GB/Husqvarna), +38,715; 3. Jeremy Délincé (B/Honda), +1:06,448; 4. Pascal Rauchenecker (A/KTM); 5. Thomas Olsen (DK/KTM); 6. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 7. Angus Heidecke (D/KTM); 8. Dennis Ullrich (D/Suzuki); 9. Christian Brockel (D/KTM); 10. Freek van der Vlist (NL/Kawasaki); 11. Henry Jacobi (D/KTM); 12. Mike Stender (D/Suzuki); 13. Mike Gijsbertsen (NL/Kawasaki); 14. Filip Neugebauer (CZ/Kawasaki); 15. Mike Te Beest (NL/Suzuki)

**2. Lauf (28 Fahrer gestartet, 24 gewertet):** 1. Coldenhoff, 14 Rdn. in 37:31,123; 2. Watson +3,943 sec; 3. Délincé, +1:11,196; 4. Ullrich; 5. Seewer; 6. Olsen; 7. Rauchenecker; 8. Van der Vlist; 9. Heidecke; 10. Stender; 11. Klemen Gerar (SLO/Husqvarna); 12. Peter Irt (SLO/Husqvarna); 13. Gijsbertsen; 14. Stuart Edmonds (GB/Honda); 15. Gert-Jan Assink (NL/KTM)  
**DM-Stand (nach 14 von 16 Läufen):** 1. Coldenhoff, 314 Punkte (Meister); 2. Ullrich 244; 3. Seewer 240; 4. Rauchenecker 206; 5. Heidecke 178; 6. Neugebauer 149; 7. Brockel 143  
Letztes Rennen: 6. September, Gaildorf  
Internet: www.adac-mx-masters.de



Glenn Coldenhoff sicherte für Suzuki den Masters-Titel vorzeitig

## US-Motocross Tooele

## Dungey sichert KTM den Outdoor-Titel

**Beim vorletzten Lauf zur US-Motocross-Meisterschaft sicherte Ryan Dungey KTM den Titel vorzeitig. Ken Roczen (Suzuki) liegt vor dem Finale in Crawfordsville nur 5 Punkte hinter Yamaha-Pilot Justin Barcia.**

Ryan Dungey ließ nichts anbrennen und holte sich im US-Bundesstaat Utah gleich beide Laufsiege sowie seinen dritten Outdoor-Titel innerhalb von sechs Jahren. Im ersten Lauf hatte Ken

Roczen den am besten gestarteten Justin Barcia rasch überholt, aber Dungey preschte heran, überholte den Deutschen in Runde 13 und gewann mit 4,331 sec Vorsprung. Im zweiten Lauf

war wieder Roczen vorn. Doch in Runde 12 schnappte ihn Dungey erneut und kam 8,862 sec vor dem Suzuki-Star ins Ziel. «2015 hat alles perfekt harmoniert», freute sich Dungey. «Team, Bike, Trainer, Familie. Ich wollte den Titel unbedingt vorzeitig sichern und habe entsprechend angegriffen.» ♦ ML



Ryan Dungey

## US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Tooele/Utah (USA): 16. August, 21. und 22. Lauf  
**450 ccm, Gesamt:** 1. Ryan Dungey (USA/KTM), 1-1; 2. Ken Roczen (D/Suzuki), 2-2; 3. Justin Barcia (USA/Yamaha), 5-3; 4. Blake Baggett (USA/Suzuki), 4-4; 5. Broc Tickle (USA/Suzuki), 3-7; 6. Trey Canard (USA/Honda), 7-6; 7. Dean Wilson (GB/KTM), 10-5; 8. Josh Grant (USA/Kawasaki), 8-8; 9. Christophe Pourcel (F/Husqvarna), 9-9; 10. Phil Nicoletti (USA/Yamaha) 12-10; 11. Jason Anderson (USA/Husqvarna), 6-16; 12. Kyle Chisholm (USA/Kawasaki), 13-11; 13. Andrew Short (USA/KTM), 11-14; 14. Justin Bogle (USA/Honda), 14-12; 15. Kyle Cunningham (USA/Suzuki), 15-13

**Stand nach 22 von 24 Läufen:** 1. Dungey 500 Punkte (Meister); 2. Barcia 487; 3. Roczen 402; 4. Baggett 333; 5. Pourcel 291; 6. Tickle 287; 7. Anderson 283; 8. Nicoletti 229; 9. Peick 223; 10. Noren 206; 11. Chisholm 154; 12. Brayton 146; 13. Tomac 125; 14. Grant 111; 15. Seely 104; 16. W. Hahn 99; 17. Cunningham 96; 18. Canard 89; 19. T. Hahn 85. 20. Wentland 64

Nächstes Rennen: 22. August, Crawfordsville, IN/USA  
Internet: www.amaproracing.com

## Langbahn-GP Eenrum

## Weltmeister Riss ist wieder im Geschäft

Der Finne Joonas Kylmäkorpi gewann nach Herxheim auch den 2. GP-Lauf in Eenrum/NL und baute seine WM-Führung aus. Doch Titelverteidiger Erik Riss fuhr mit exzellenter Leistung (zwei Erfolge über den Finnen) als Zweiter auf das Podium, nachdem er im Finale

Jannick de Jong und Josef Franc abging. Riss fehlen als WM-Zweiter jetzt 9 Punkte zur Spitze. Die anderen Deutschen enttäuschten auf der schnellen Grasbahn: GP-Debütant Kai Huckenbeck wurde 14., der punktgleiche Stephan Katt 13.; Jörg Tebbe gar Letzter. ♦ TS



Platz 2 eröffnet Erik Riss die Chance auf die Titelverteidigung

## LANGBAHN-WM / Resultate

Eenrum/NL: 16. August 2015, Bahnlänge: 640 m; Wetter: leichter Regen, 17 Grad  
1. Joonas Kylmäkorpi (FIN), 24 Punkte; 2. Erik Riss (D); 22; 3. Jannick de Jong (NL), 19; 4. Josef Franc (CZ), 20; 5. Theo Pijper (NL), 18; 6. Richard Hall (GB), 15; 7. Stephane Tresarrieu (F), 13; 8. Dmitri Berge (F), 12; 9. Dirk Fabriek (NL), 11; 10. Glen Phillips (GB), 10; 11. Andrew Appleton (GB), 4; 12. Henry van der Steen (NL), 4; 13. Stephan Katt (D), 4; 14. Kai Huckenbeck (D), 4; 15. Jörg Tebbe (D), 2

**WM-Stand nach 2 von 4 Läufen:** 1. Kylmäkorpi, 46 Punkte; 2. Riss 37; 3. de Jong 36; 4. Franc 35; 5. Pijper 33; 6. Berge 30; 7. Mathieu Tresarrieu (F), 20; 8. Hall 20; 9. Michael Härtel (D), 18; 10. S. Tresarrieu 18; Ferner: 12. Tebbe 17; 15. Katt 7; 17. Huckenbeck 4

Nächstes Rennen: 12. September, Vechta/D

Internet: www.fim-live.com

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Aston Martin



DB9 Coupé Touchtronic, EZ 04/2011, 34500 km, 350 kW (476 PS), Tungsten Silver, Leder Obsidian Black, 97.500,- €. AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089/287012-196 H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 28243

## BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

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

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## BMW Alpina



B6 Biturbo Cabrio, Voll, UPE 169.200,-, EZ 10/12, NUR 4200 km!! Alpina Blau matt/Vollleder Bi-Color elfenbein/enzian, 94.998,- €. Jörg Fritsche, Feldbrandstr. 7, 65207 Wiesbaden, Tel. 0611/2048878, [www.JF-Auto.de](http://www.JF-Auto.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 28255

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

**Jetzt online  
abonnieren!**

**MOTOR  
SPORT  
aktuell!** Top-Prämien und attraktive  
Geschenke zur Auswahl!  
[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

**upracer**.de  
as real as it gets

+ Formel- und Tourenwagenrennsimulator

+ Rallye- und Driftsimulator

+ Bis zu 3G Fliehkräfte

+ Das Highlight Für Dein Event

+ Miete, Kauf, Leasing

Hotline: +49 (0)8382 30 49 49 0  
[info@upgraded.de](mailto:info@upgraded.de), [www.upracer.de](http://www.upracer.de)

welcome to the upgraded world:

upgraded.de ist eine Marke der Wetterauer Automotive GmbH, Heuriedweg 30 a, 88131 Lindau (B)

**upchip**.de  
chip-tuning

**upeco**.de  
eco-tuning

**upracer**.de  
as real as it gets

**uptrion**.de  
unique sport cars

**upgraded**.de  
automotive group

„mehr im Web: Nr. XXXXXXX“ unter [www.automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://www.automarkt.auto-motor-und-sport.de)

## Cadillac



CTS-VT 6,2 Autom. 1.Hd. Vollausst. Neuzust. EZ 12/2010, 9825 km, 415 kW (564 PS), rot, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 44.900,- € Autohaus Süd GmbH, Bochumer Str. 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361 - 70 03, www.autohausued.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28231

## Chevrolet



Camaro Cabrio 6.2 V8 Automatik 42.990,- MwSt. awb., NEU! 298 kW (405 PS), Kraftstoffverbr. in l/100 km: komb.: 13,1; innerorts: 18,9; außerorts: 9,7; CO2-Emission komb.: 304 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz. Buchholz, Tel. 030-474906-77 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28236

## Cobra

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

## Corvette



Offizieller Corvette Vertriebshändler. WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE  
C7 Stingray LT1 6.2 V8 7-Gang 75.900,- € MwSt. awb., NEU! 343 kW (466 PS), Kraftstoffverbr. in l/100 km: komb.: 12,0; innerorts: 19,1; außerorts: 7,8; CO2-Emission komb.: 279 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz. Buchholz, Tel. 030-474906-77 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28230

## Ferrari

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

348/355 Challenge gesucht. 0171/4167106 H

355 mit Handschaltung ges. 0171/4167106 H

## Jaguar

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

## Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2014, 5 km, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €. Tel. +49(0)176/63373466

## Lexus



Testdrive-Events im LEXUS RC F, IS F oder TOYOTA GT 86 ab 399,- €. Termine: 9 + 10.9. Info: 0281/95295-55 H  
www.lackas-race-events.de

## Lotus



LOTUS 2-Eleven - neuwertig, 300 PS, 730 kg, 3450 Meilen, viel Zubehör, VB 59.990,- €. Tel. 0043/6642209105

## Maserati



Granturismo MC Stradale Neuzustand !!! EZ 09/2011, 8760 km, 331 kW (450 PS), schwarz, Navi, Klima, Xenon, NR-Fzg., 109.900,- € (MwSt. awb.) Autohaus Süd GmbH, Bochumer Str. 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361 - 70 03, www.autohausued.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28230

## Mercedes



TV/DVD auch während der Fahrt für alle Mercedes-Benz! Vor-Ort-Service! 0700/22022011, www.digitaletechnik.de H

VANSPO RTS.D E  
BY HARTMANN-TUNING

G 55 AMG Kompressor - Station lang, EZ 11/2009, ca. 39600 km (nachweisbar), 368 kW / 500 PS, Designo Nappaleder schwarz, Designo Zierleistsatz Pappel schwarz, ORC Höherlegungs-federsatz mit Bilstein Dämpfern, WARN Seilwinde, Sonderbereifung 275/65 R18 M+S, Standheizung, Lenkrad und WSS heizbar, NAVI, CD Wechsler, Rückfahrkamera u.v.m., 68.900,- € \$25a UStG. VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28227

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



Brabus S 55 AMG Brabus K8-Rarität, EZ 11/2005, 99521 km, 405 kW (550 PS), tektitgrau, 49.500,- €. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361 - 70 03, www.autohausued.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28232



SLS AMG Coupé AMG SPEEDSHIFT DCT, EZ 01/2011, 5763 km, 420 kW (571 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 249.900,- €. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361 - 70 03, www.autohausued.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28233

VANSPO RTS.D E  
BY HARTMANN-TUNING

reduziert und einmalig!  
MB Citan 109 CDI HARTMANN Metro-Stream, EZ 10/2012, ca. 4500 km, Leistungs-Chip auf 78 kW / 107 PS, Aerodynamikpaket, 18 Zoll Alu-Radsatz, Sportfahrwerk, Interieur-Optikpakete, Sportlenkrad, Klimaanlage, hochwertig foliert Originallack: dunkelgrau-metallic, Kaufpreis: 22.500,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28226

## Opel

Manta 400/Ascona 400 ges. 0171/4167106 H

## Porsche

Original PORSCHE Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

nur echt mit dynamischen Leitlinien! Für 991, Cayenne, Panamera, Macan - auf Wunsch in Ihrem PZ. 0700/22022011 H

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



997 GT3 RS, Bestzustand, EZ 10/2007, 11200 km, 305 kW (415 PS), orange, PCCB, Xenon, Sport Chrono Plus, keine Rennstrecke, 100% unfallfrei, 295.000,- €. Sportwagen Norbert Waldinger, Winhöringer Str. 24, 84513 Töging, info@sportwagen-nowa.de, 08631/160810 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28206

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

## Renn/Rallye

## FERODO

Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

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

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

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

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

www.Rennsportshop.com

www.luetticke-motorsport.de

SCHARF und SCHNELL

**www.CATCAMS.de**  
TEL: +32 (0)3 320 25 00

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL  
[BAE 4340, geschmiedet]

www.indysport.de

Smart

www.berlin-tuning.com

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503

Volvo

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

VW

Golf II Rallye gesucht. 0171/4167106 H

Golf II Limited gesucht. 0171/4167106 H

Tuning-Fahrzeuge



9ff / 911 Turbo Cabrio, EZ 8/2004, 65000 km, 478 kW (650 PS), Klima, Kupplung, Bremsen, Reifen, Inspektion u. TÜV neu, 55.900,- € (MwSt. awb.). 0171-1213150, andre.westenberger@gmx.de

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de 01777444455 H

Veranstaltungen

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

Verschiedenes

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €: +20-25% Leistung und Drehmoment. www.asa-tuning.de +49-7622-673635 H

LOGO in Garn  
Aufnäher, Direktbestückung, ab 1 Stück, Lieferrn von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Telefon 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

Versicherungen

**www.rennkasko.de**

Rennsportversicherungen.  
www.clickvers.de, www.racecarcover.de H

- Veranstalterhaftpflicht -

**Racing Policy.de**  
Versicherungen für den Motorsport

Versicherungen für den Motorsport **sportvers.de**  
Top: Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

www.motoparts4u.de H

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000, www.uni-kat.de H

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

Motorradmarkt

Renntransporter



TRAILERTECH  
mehrere TRAILER  
sofort VERFÜGBAR!  
www.trailertech.eu

Zubehör

**wilbers.de**

**SHOP**

MOTORSPORT  
aktuell

MOTORMARKT

ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8-18 Uhr, Fr. von 8-16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter  
**www.bestell-coupon.de/msa**

In der Bundesrepublik Deutschland  
und in Österreich:  
**Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG**  
Fahrzeugmarkt MSA  
D-70162 Stuttgart

In der Schweiz  
**Motor-Presse (Schweiz) AG**  
Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil  
☎ 044-806 55 55 · Fax 044-806 55 00

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

Grid for entering advertisement text, consisting of 10 rows and 30 columns of small boxes.

Bitte veröffentlichen Sie den Text \_\_\_\_\_ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik \_\_\_\_\_

- Autos  Motorräder
- als Privatanzeige
- als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)
- mit Foto (max. Höhe 35 mm)  
privat zzgl. 30,- €  
gewerbl. zzgl. 30,- € (Mindestgröße 3 Zeilen)
- unter Chiffre zzgl. 10,- €

- Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:
- MOTORSPORT aktuell € 2,00
  - MOTORRAD € 3,90
  - auto motor und sport € 3,70
  - sport auto € 4,20

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat €		Anzeigenpreise gewerblich* €			
		bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
<input type="checkbox"/>	<b>MOTORSPORT</b> aktuell	17,-	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
<input type="checkbox"/>	<b>MOTORSPORT</b> aktuell + <b>MOTORRAD</b>	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
<input type="checkbox"/>	<b>MOTORSPORT</b> aktuell + <b>auto motor sport</b> + <b>sport auto</b>	60,-	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

Zahlung per Kreditkarte über  MasterCard  Visa

Karteninhaber: Vorname \_\_\_\_\_ Nachname \_\_\_\_\_

Kartennummer \_\_\_\_\_ Gültig bis \_\_\_\_\_ Monat \_\_\_\_\_ Jahr, Prüf-Nr. 3-stellig \_\_\_\_\_

Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name / Firma \_\_\_\_\_

Vorname (ausgeschrieben) \_\_\_\_\_

Straße/Nr. (kein Postfach) \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Telefon mit Vorwahl \_\_\_\_\_ Mobil \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

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

# IM RÜCKSPIEGEL

1995

1975

1985

1965

# Die August-Highlights

## ... vor 20 Jahren



Spa-Duell: Damon Hill (links) gegen Michael Schumacher

**Formel 1** Ehe- und Ferrari-Vertrag frisch in der Tasche plus WM-Tabellenführung mit 21 Punkten Vorsprung, so reiste Michael Schumacher nach Budapest. Die Verträge blieben ihm, doch sein Polster auf Hauptgegner Damon Hill wurde beim Ungarn-GP auf elf Zähler verdünnt. Denn: Der deutsche Titelverteidiger fiel aus, der britische Herausforderer gewann. Was angesichts des mysteriösen Elektriksadens am Schumi-Benetton gleich die Gerüchteküche anfachte: Der beiden gemeinsame PS-Lieferant Renault hätte per Telemetrie diesen Ausfall herbeigeführt. Weil nämlich der französische Staatskonzern lieber Hill als Weltmeister haben wollte, weil der ihnen im Gegensatz zum Richtung Ferrari wechselnden Schumacher 1996 als Werbefigur erhalten bliebe.

Auf seiner Herzstrecke Spa bezwang Schumacher Hill

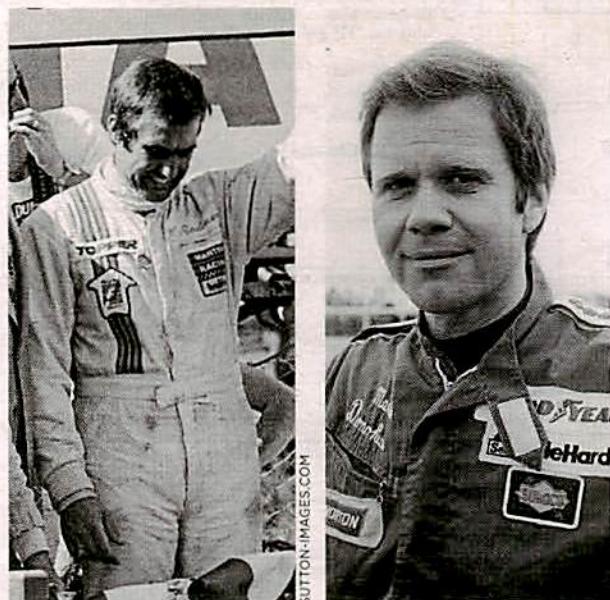
danach denkwürdigst: Er startete zum Belgien-GP nur von Platz 16, der Williams-Mann immerhin von Rang acht. Nach nur sechs Runden in den Ardennen war Schumi Fünfter und Hill Zweiter. Coulthard, der zweite Williams-Renault-Treter, führte – bis sein Getriebe überhitzte. Nach dem Ausfall des Teamkollegen lag Hill in Front, vor Berger (Ferrari) und Schumacher. Die ersten Reifenstopp-Runde ließ vorne alles beim Alten. Dann warf ein defekter Sensor Berger raus. Und dann kam der Regen.

Hill holte bald Profilreifen, Schumi blieb auf Slicks draußen. Seine Führung verteidigte der Kerpener auf dem glitschigen Parkett gegen Hill und dessen spurstabileres Auto mit allen fahrerischen Mitteln – und gewann vor Hill und Brundle (Ligier-Mugen) nach weiteren Wetterkapriolen, Safety-Car-Phase und Hills Zehnkunden-

Strafe (zu schnell in der Boxengasse). Williams protestierte gegen Schumi wegen Blockierens, konnte aber nicht mehr gegen ihn rausholen als ein Rennen Sperre auf Bewährung. **IndyCar** In Lexington hieß der Sieger Al Unser jr. (Penske-Mercedes), in Loudon André Ribeiro (Reynard-Honda).

**Formel 3000** Endergebnis in Spa: Vincenzo Sospiri (Reynard-Cosworth) vor Christophe Bouchut (Lola-Cosworth) und Guillaume Gomez (Reynard-Cosworth). P4 für Riccardo Rosset (Reynard-Cosworth), wie Sospiri Titelfavorit. **ITC/DTM** Vier August-Rennen, vier Mercedes-Siege: Bei den zwei ITC-Läufen in Estoril landeten Bernd Schneider und Jan Magnussen ganz vorne. Der nationalen DTM-Auftritt der Tourenwagen-Serie auf dem Nürburgring – ebenfalls in zwei Heats ausgefahren – beherrschte Schneider: Doppelsieg.

## ... vor 40 Jahren



Carlos Reutemann

Mark Donohue

**Formel 1** «Der Ring is a Hund», hatte Niki Lauda lange vor dem deutschen GP 1975 über die Nordschleife des Nürburgrings gesagt. Nach der Quali sprach Ferraris Tabellenführer von einem «Wahnsinnskurs» und davon, dass die Eifel-Achterbahn nicht dem Standard der dort erzielbar gewordenen Geschwindigkeiten entspräche. In 6:58,6 Minuten hatte Lauda am 2. August als bis dahin Erster und an jenem GP-Wochenende Einziger die Sieben-Minuten-Schallmauer durchbrochen.

Von der Pole-Position aus führte Lauda die meiste Zeit in diesem Hitzerenne, war am Ende aber nur Dritter. Wie so viele zwang ihn ein Reifenschaden (vorn links) zum Boxenstopp. Die volle Punktzahl kassierte trotz eines schleichen Plattfußes vorn links Brabham-Pilot Carlos Reutemann («Ein magischer Sieg auf einer magischen Strecke!») – vor dem Überraschungszweiten Jacques Laffite auf Williams. Harald

Ertl wurde bei seinem F1-Debüt in einem gebrauchten gekauften Hesketh respektabler Achter.

Mit dem Sieg bei seinem Heimrennen hätte Lauda seinen ersten WM-Gewinn schon klarmachen können. Am Ende der alpinen Wasserfahrt zwischen Zeltweg und Spielberg war der Österreicher aber nur Sechster. Vittorio Brambilla hatte gewonnen und sich mit beiden Armen jubelnd direkt nach der Zielflagge gedreht und die Front seines March zerknittert. Doch der überschäumende Aquaplaning-Sieger und die aufgeschobene Lauda-Titelfeier waren nicht das Hauptthema am Österreicher-Ring. Das war der Überlebenskampf von Mark Donohue. Den Penske-Piloten hatte es sonntagsmorgens im Warm-up-Training nach einem Reifenschaden in der ersten – noch nicht durch ein Schikane entschärften – Kurve über die Barrieren in die Werbetafeln katapultiert. Der US-Amerikaner starb drei

Tage später an seinen schweren Hirnverletzungen. Donohue hatte das Bewusstsein nicht wiedererlangt.

Heimsgier fern der Heimat: Der Schweizer Clay Regazzoni (Ferrari) gewann den ohne WM-Prädikat veranstalteten Grand Prix der Schweiz im französischen Dijon. P2 ging an Patrick Depailler (Tyrrell), P3 an Jochen Mass (McLaren).

**Formel 2** Michel Leclère (March-BMW) triumphierte beim EM-Lauf in Silverstone. **DRM** Auf dem Nürburgring siegten Albrecht Krebs (BMW/Division 1) und Hans Heyer (Ford, Division 2). Divisions-Erste in Kassel-Calden und in Hockenheim: Albrecht Krebs (BMW)/Peter Hennige (Ford) sowie Klaus Ludwig/Hans Heyer (beide Ford).

**Rallye-WM** Die 1000-Seen-Rallye in Finnland bestimmten eindeutig die Lokalhelden: 1. Hannu Mikkola (Toyota), 2. Simo Lampinen (Saab), 3. Timo Mäkinen (Ford).

# des Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

## ... vor 30 Jahren



Michele Alboreto



Alain Prost



Niki Lauda



Manfred Winkelhock

**Formel 1** Die WM lief im August 1985 weiter hinaus auf das Titelduell Michele Alboreto gegen Alain Prost. Der italienische Ferrari-Pilot gewann den GP von Deutschland, der erstmals auf dem neuen Nürburgring ausgetragen wurde. Prost, Franzose und erster McLaren-TAG/Porsche-Mann, wurde Zweiter vor Landsmann Jacques Laffite auf Ligier-Renault.

Beim Österreich-GP gewann Prost vor Ayrton Senna (Lotus-Renault), der von Startplatz 14 mit einer Aufholjagd glänzte, aber auch profitierte von den Defekten der Top-Piloten Nigel Mansell (Williams-Honda), Nelson Piquet (Brabham-BMW) und Niki Lauda (McLaren-TAG/Porsche). Alboreto wurde Dritter.

Niki Lauda sorgte donnerstags vor seinem Heimspiel für die Sensation: Zum zweiten Mal nach 1979 – und diesmal endgültig – trat der Österreicher vom

aktiven Rennsport zurück; allerdings nicht sofort, sondern zum Saisonende. Peinlich: Teamchef Ron Dennis drängte sich in die Lauda-Presskonferenz und pries in geschraubten Worten nur McLaren.

Beim nächsten August-FI-Lauf in Zandvoort versuchte Dennis sogar, den 25. (und letzten) Lauda-Sieg zu verhindern. Der dreimalige und noch amtierende Champion bekam beim Stopp nicht die gewünschten Reifen. Dennoch schlug Lauda den anfangs vor ihm platzierten Teamkollegen Prost. Der übernahm mit P2 allein die WM-Führung. Vor Alboreto, in den Niederlanden hinterm McLaren-Duo und Senna Vierter.

**IndyCar** Trotz eines Drehers gewann Jacques Villeneuve (March-Cosworth) in Elkhart Lake. Wohlgehemt: Es war der Bruder, (noch) nicht der Sohn von Kanadas FI-Legende Gilles Villeneuve. Sieger in Pocono:

Rick Mears (March-Cosworth) – erstmals nach seinen schweren Beinverletzungen 1984.

**Formel 3000** Auf dem Österrichring gingen die Titelanwärter Thackwell (Rad lose) und Danner (Dreher) leer aus. Es siegte Capelli. In Zandvoort gewann Danner vor Thackwell.

**Sportwagen-WM** Die 1000 km von Mosport (Kanada) wurden zur Tragödie: Manfred Winkelhock (Kremer-Porsche) krachte wegen eines von der Felge gelösten noch zu kalten rechten Vorderreifens in eine Mauer. Der Schwabe starb tags drauf an seinen schweren Hirnverletzungen. Traurige Sieger: Bell/Stuck (Werks-Porsche).

**DPM (DTM)** In Zolder auf Pl: Klaus Ludwig (Ford Sierra).

**Rallye-WM** Peugeot-Pilot Timo Salonen gewann in Argentinien und Finnland. Damit stand der Finne bereits drei WM-Läufe vor Saisonende als neuer Weltmeister fest.

## ... vor 50 Jahren



Herr des Rings: Clark fuhr sofort davon zu Sieg und Titel

**Formel 1** Am 1. August 1965 machte sich Jim Clark mit seinem ersten Sieg beim Großen Preis von Deutschland vorzeitig zum Weltmeister. Es war der zweite Titelgewinn des Lotus-Climax-Piloten aus Schottland nach 1963 – und Clarks sechster Saisonsieg bei seinem sechsten Saisoneinsatz. Den Monaco-GP hatte er wegen seines Indy-500-Einsatzes ausgelassen.

Schon im Training des siebten 1965er-WM-Laufes hatte Clark auf der Nürburgring-Nordschleife seine extreme Überlegenheit demonstriert. Knapp dreieinhalb Sekunden war seine Pole-Position-Zeit durch die 22,8 Kilometer lange «Grüne Hölle» besser als die von Jackie Stewart (BRM), dem Zweiten nach der Qualifikation. Sage und schreibe 15,7 Sekunden pro Runde schneller war Clark im Vergleich zur Pole-Zeit des Vorjahres von John Surtees (Ferrari). Vier weitere FI-Fahrer waren 1965 beim Training auf dem Ring erstmals un-

ter zuvor nicht für möglich gehaltenen achteinhalb Fahrminuten geblieben.

Vom Start weg kontrollierte Jim Clark an der Spitze den Deutschland-GP – so wie es ihm immer am liebsten war. Seine böse, im Rennen immerhin folgenlose Überraschung kam nach den 15 Runden: Beim Einfedern seines Lotus hinter den Nürburgring-Sprüngen waren die Kühlwasserrohre des Climax-32-Ventilers fast durchgeschauert worden.

Hinter dem Sieger und neuen Champion lieferten sich Bandini (Ferrari), Spence (Lotus-Climax), Siffert (Brabham-BRM), Bonnier (Brabham-Climax), Rindt (Cooper-Climax), Hulme (Brabham-Climax), McLaren (Cooper-Climax), Brabham (Brabham-Climax) und Mitter (Lotus-Climax) eine in der Eifel lange nicht gesehene Pulk-schlacht. Rindt rempelte sich dabei erst an Bandini vorbei, profitierte schließlich von Sifferts Panne (Nockenwelle)

und gewann als Vierter seine allerersten FI-Punkte. Stewart (BRM), der andere Top-Rookie, war schon früh rausgerutscht. Seine Teamkollegen Graham Hill und Gurney (Brabham-Climax) komplettierten als Zweiter und Dritter das Podium.

Zwei Wochen später endete das nicht zur WM zählende Formel-1-Rennen in Enna-Pergusa (Italien) mit einem Sieg Sifferts vor Clark und Gardner (Brabham-BRM). Kurios: Clark hatte wegen des unsicheren Starters nach dem Anrollen noch einmal gestoppt, blieb dann überraschend ganz allein an der Startlinie stehen und musste ergo vom letzten Platz aus eine Aufholjagd starten.

**Formel 2** In Enna-Pergusa fahren oder in Karlskoga? Vor dieser Formel-2-Wahl standen die GP-Stars am 8. August 1965. Rindt ging nach Enna und wurde dort Zweiter (Sieger: Alan Rees), Clark fiel in Schweden wegen Zündungsdefekts aus (Sieger: Jack Brabham).

## Namen &amp; Nachrichten

# Roland Asch: Mut nach Unfall

»» **Roland Asch** Der frühere DTM-Werksfahrer von Ford und Mercedes hat sich, wie MSA letzte Woche erfuhr, am 4. August in der Werkstatt seines Ford-Autohauses in Ammerbuch schwer verletzt. Bei einem Sturz erlitt der 64 Jahre alte Schwabe jeweils links einen Hüft- und Handgelenksbruch. Die anschließende, achtstündige Operation in Tübingen ist nach Aussage seines Sohnes Sebastian erfolgreich verlaufen. Asch senior plant bereits wieder voll des guten Mutes: Er will seinen im ADAC GT Masters führenden Sohn schon bei den nächsten beiden Rennen Ende August auf dem Sachsenring wieder unterstützen. Übrigens: Schon am letzten Samstag, anlässlich des ersten Nürburgring-Rennens beim diesjährigen ADAC GT Masters-Auftritt, hatte Familie Asch Grund zum Feiern: Sebastian Asch (29) fuhr beim Zakspeed-Team auf Mercedes sein 100. Rennen auf dem Eifelkurs. 1992 war Vater Roland auch bei Zakspeed, und auch in einem Mercedes, allerdings in der DTM, in sein 100. Nürburgring-Rennen gestartet.

»» **Doreen Seidel** Das einstige Playmate schnupperte beim Deutschen Rallye-Meisterschaftslauf rund um die Wartburg erstmals Luft im Rallye-Cockpit. Die 29 Jahre alte Chemnitzerin durfte als Promi-Gast von Opel auf dem Beifahrersitz von Junior-Europameister Emil Bergkvist Platz nehmen. Selbst ans Steuer des Opel Adam R2 durfte die Blondine aber nicht. Dabei weiß Seidel als jahrelange Hobbyrennfahrerin, wie es geht. Vor ihrem Rallye-Auftritt

saß sie zuletzt auf dem Norisring am Steuer. Im Audi TT Cup erzielte das Model den 17. und 19. Platz. Und überundete dabei einen anderen VIP-Starter ein- beziehungsweise zweimal: Pierre Casiraghi, den Sohn von Prinzessin Caroline von Monaco.

»» **Hans-Dieter Blatzheim** Der Amateur-Rennfahrer wurde vor 30 Jahren, am 14. August 1985, das erste Todesopfer auf dem wenige Monate zuvor eröffneten, neuen Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings. Der 47 Jahre alte Bau- und Immobilien-Unternehmer aus Bonn verunglückte bei privaten Testfahrten im Vorfeld des Oldtimer-Grand-Prix. Er kam mit seinem historischen Porsche 917/10 ausgangs der ersten Kurvenkombination (damals Castrol-S) von der Strecke ab und prallte in die Leitplanken am rechten Pistenrand. Dabei platzte der Tank seines geschlossenen 500-PS-Sportprototypen. Im sofort lichterloh brennenden Wrack hatte Blatzheim keine Überlebenschance. Da keine Bremsspuren zu finden waren, wurde ein Herzanfall nicht ausgeschlossen.

Anfang der 1960er-Jahre hatte der finanzstarke Firmenspross seine aktive Motorsport-Laufbahn begonnen und sich dort auf große Langstreckenrennen im Sportwagenkonzentriert. Unmittelbar nach seinem ersten und einzigen Gesamtsieg gab der Amateur 1970 in Hockenheim das Racing auf. Als bekannter Sportwagen-Sammler (vor allem Porsche) stieg Blatzheim bei Oldtimer-Rennen bis zu seinem Tod aber weiterhin gern ins Cockpit. ♦ AW/MSA

## LESERBRIEFE

## Es ginge so einfach! Zur Serie «Die Zukunft der Formel 1», MSA 34/2015

Elektronik für die Einspritzung, Schalten von Hand, kuppeln wie früher (Servo erlaubt, dasselbe für die Bremsen), basta. Saugmotoren befeuert mit normalem Bleifrei 95, Sicherheitssysteme auf dem heutigen Stand, Verbesserungen erlaubt. Und 50 Lenkradknöpfe nur noch für die Playstation. Es ginge so einfach! Ähnliches würde der MotoGP-Klasse auch guttun. *Peter Zwahlen, Herzwilstrasse 256, CH-Oberwangen*

## Systeme-Diskussion Zur Serie «Die Zukunft der Formel 1», MSA 34/2015

Ich nehme Bezug auf den Artikel «Elektronik – Auf alles verzichten?» (MSA-Ausgabe 34/15, S. 5). Wieder mal wird dem Leser suggeriert, dass es in der Formel 1 Fahrerhilfen gibt, wie die Traktionskontrolle oder das ABS. Doch beide Systeme sind in der Formel 1 nicht erlaubt. Das ABS ist seit der Saison 1994 verboten und die Traktionskontrolle darf seit dem Jahr 2008 nicht mehr verbaut werden. Aber der bizarrste Vergleich ist der, wo dem Leser klar gemacht werden soll, dass die seit 1994 verbotenen, aktiven Radaufhängungen schlechter für den Sport gewesen wären als die bis Mitte 2014 erlaubten FRIC (Front and Rear Inter-Connected) Systeme. Wusste der Autor eigentlich was er dort schreibt? Grundsätzlich hatten beide Systeme in der Formel 1 die gleiche Funktion. Sie wurden dazu verwendet, um die Wankbewegung des Fahrzeugs einzugrenzen, und so eine bessere aerodynamische Effizienz des Unterbodens zu erzeugen. Daher macht keines der Systeme den Sport besser oder schlechter! *Thomas Huppertz, Marienstraße 9, D-52459 Inden*

## Scheinheilig Zur DTM in Spielberg, MSA 33 und 34/15

Was für eine scheinheilige Diskussion! Was die Herren Wehrlein und Wölflein da so ablassen. Und was es Häugle (als altes Mercedesmännle) daherkrächzt: Der Kampf gegen Scheider sei «fair and square» gewesen: Wir alle haben mit Scheiders Onboard-Kamera in der Rausbeschleunigungsphase(!) aus der Remus-Kurve die Bremslichter von Robert Wickend aufleuchten sehen. Und dann ist

er nicht mal in der Lage, durch einen Dreher Wehrlein zu schützen und Scheider mit in den Kies zu nehmen. Im Übrigen hat Scheider die Anweisung Ullrichs ja gar nicht befolgt. Die lautete doch «Schieb IHN raus» und nicht «Schieb SIE raus». Trotz alledem: Ein schönes Rennen. *Henning Hobein, Grünstraße 28, D-58840 Plettenberg*

## Glückwunsch Zur Titelseite der MSA- Ausgabe 34/15

Herzlichen Glückwunsch, seit langer Zeit gehört die Titelseite noch der MotoGP. Was ist passiert? Gute Besserung! *Uwe Ader, Wendeweg 1, D-51588 Nümbrecht*

## Das besch...ste Rennen Zur TV-Berichterstattung MotoGP aus Indianapolis

Das war das besch...ste Rennen, das ich bisher gesehen habe. Ich gehe davon aus, dass Eurosport akkreditiert war zum Kommentieren. Es aber nicht konnte, da die Voraussetzungen nicht gegeben waren. Was in Katar und Malaysia astrein funktioniert, funktioniert noch lange nicht in USA. *Franz Josef Maldaner, Zeppelinstraße 49, D-46236 Bottrop*

## Gregory in Le Mans Zum Rückblick Rindt-Sieg in Le Mans, MSA 25/15

Ein verspäteter Nachtrag zum Bericht von Heinz Prüller zum 50-jährigen Jubiläum des Le-Mans-Sieges von Jochen Rindt und Masten Gregory: In einer wieder mal lesenswerten Hintergrundstory schreibt Prüller, Gregory sei 1970 noch mal (im Sinne von letztmals) in Le Mans gewesen, um die Stunts für den Rennfilm von und mit Steve McQueen zu drehen: Doch Gregory nahm auch noch 1971 und letztmals 1972 als aktiver Rennfahrer in einem Ferrari des North American Racing Teams an den 24 Stunden von Le Mans teil, schied aber mit seinen Teamkollegen George Eaton bzw. Luigi Chinetti jr. jeweils aus. *Dr. Franz-Rasso Böck, Aurikelweg 33, D-87439 Kempten*

## KONTAKT

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

**REDAKTION**  
Redaktion MOTORSPORT aktuell,  
Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil  
Telefon +41 (0)44 806 55 66  
Telefax +41 (0)44 806 55 11  
www.motorpress-aktuell.com  
msa@motorpresse.ch

**Redaktion:** Michael Bräutigam (Redakteur),  
Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),  
Peter Haab (Chefredakteur), 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,  
Gustav Böling, Georg Dobes, Andreas Göhring,  
Martin Grühler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard  
Jost, Sven Kopf, Annette Laqua, Hendrik Medrow,  
Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang,  
Ulf Simon, Stefanie Sliapka, Julius Tannert, Arno  
Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Erwin,  
Alex Hodgkinson, Joe Seward, 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 Vlasaty  
Schweiz: Jürg Kaufmann  
Spanien: Manuel Pecino  
Tschechien: Martin Straka  
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

**Fotografen:** Bernd Barth, Sibylle Berrang,  
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,  
dpa/picture alliance, Daniel Fessel, Jean-Pierre  
Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Ni-  
kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico  
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,  
Jörg Ullmann, Thomas Umer, 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  
verlag@motorpresse.ch

**CEO/Geschäftsführung:**  
Reto Feurer

**Anzeigenleitung:**  
Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
0711 182 – 1641

**Anzeigenverkauf:**  
Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
0711 182 – 1641

**Werbeverkauf Online:**  
Zeljko Berden  
zberden@motorpresse.de  
0711 182 – 1346

**Auftragsmanagement:**  
Iris Efring  
iefring@motorpresse.de  
0711 182 – 1613  
Carmen Brink  
cbrink@motorpresse.de  
0711 182 – 1522

**MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL**  
**Präsident:**  
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann  
**CEO:**  
Dr. Volker Breid, Heary Allgaier  
**Druck:**  
D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg  
**Vertrieb:**  
DPV Deutscher Pressevertrieb  
**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau  
**Erscheinungsweise:**  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr  
**Einzelheft:**  
2,00 € (D); 2,10 € (A)  
**Jahresabonnement:**  
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),  
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:  
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-  
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-  
tionsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00  
(D), € 63,00 (A).

**Abonnentenservice:**  
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,  
Telefax 07 11-182 25 50  
Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31  
300 62 67, motorsportaktuell@staemfli.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



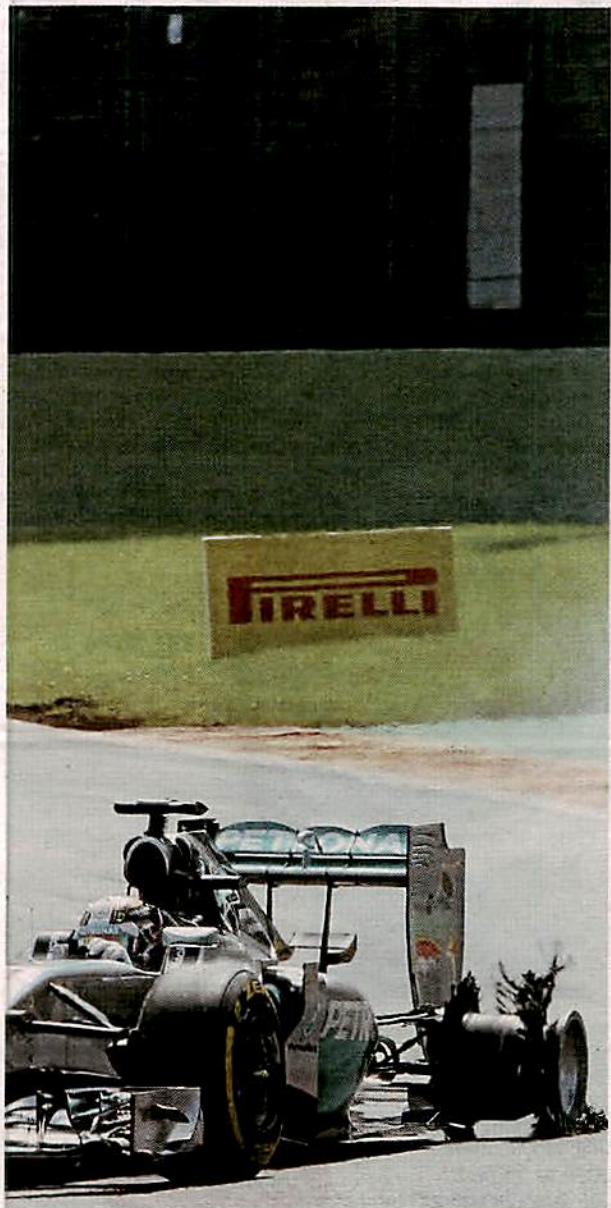
Roland Asch



Doreen Seidel



H.-D. Blatzheim



GP Belgien 2014: Hamilton-Dreirad nach Kollision mit Rosberg

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

FREITAG, 21.8.

9.55 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 1. Freies Training (live) SKY SPORT 1
10.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 1. Freies Training (live) SPORT 1
12.15 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 1. Freies Training (W) SKY SPORT 1
13.55 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 2. Freies Training (live) SKY SPORT 1, ORF 1
14.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 2. Freies Training (live) SPORT 1
15.45 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1
17.00 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier), Highlights 1. Tag SPORT 1
19.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 1. Freies Training (W) SKY SPORT 2
20.30 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 2. Freies Training (W) SKY SPORT 2
20.30 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 1. und 2. Freies Training (Zus.) SPORT 1
23.05 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier), Highlights 1. Tag (W) SPORT 1

SAMSTAG, 22.8.

6.30 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1
7.55 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 1. Freies Training (W) SKY SPORT 1
9.25 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1
9.30, 12.35 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier), Highlights 1. Tag (W.) SPORT 1
10.55 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 3. Freies Training (live) SKY SPORT 1
12.45 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 3. Freies Training (W) SKY SPORT 1
13.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), 3. Freies Training (Zus.) RTL
13.45 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Qualifikation (live) RTL, ORF 1
13.50 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Qualifikation (live) SKY SPORT 1
13.55 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Qualifikation (live) SRF INFO
15.35 GP2, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (live) SKY SPORT 1
16.00 ADAC GT Masters, Nürburgring, Highlight-Magazin SPORT 1
17.15 GP3, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
18.10 Porsche Supercup, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (live) SKY SPORT 1
18.40 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier), Highlights 2. Tag SPORT 1
22.15 GP2, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1
23.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Highlights Qualifikation SPORT 1
23.30 Porsche Supercup, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1

SONNTAG, 23.8.

0.30 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Qualifikation (W) SKY SPORT 2
1.15 NASCAR, Bristol/Tennessee (USA), Rennen (live) MOTORVISION.TV
1.50 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier), Highlights 2. Tag (W) SPORT 1
2.00 GP2, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1
3.15 Porsche Supercup, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1
4.15, 6.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Qualifikation (W) SKY SPORT 2
7.30 GP2, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1
9.00 GP3, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) EUROSPORT
9.30 GP3, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (live) EUROSPORT
10.30 GP2, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (live) SKY SPORT 1
11.10 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier), Highlights 2. Tag (W) SPORT 1
11.30 Porsche Supercup, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (live) SKY SPORT 1
11.45 GP3, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
12.00, 17.00 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier) SPORT 1
12.30 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte Rennen (live) SKY SPORT 1
12.45 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte (live) ORF 1
13.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte Rennen (live) RTL
13.25 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte/Rennen (live) ORF 1
13.30 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte/Rennen (live) SRF INFO
13.35 Rallye-WM, Rückblick letzte Laufe (Magazin) RTL
13.55 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) SKY SPORT 1
14.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) RTL
15.45 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Analyse Rennen ORF 1
18.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) SPORT 1
20.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (W) SKY SPORT 1
19.15 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) ORF 1
20.00 IndyCar, Long Pond/Pennsylvania (USA), Rennen (live) SPORT 1 US
20.00 Motorsport Weekend: Höhepunkte des Wochenendes (Magazin) EUROSPORT
20.15 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier), Highlights 3. Tag SPORT 1
1.15 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier) SPORT 1

16.00 GP2, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (W) SKY SPORT 2
17.00 Porsche Supercup, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) SKY SPORT 2
18.00 Porsche Supercup, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (W) SKY SPORT 2
2.00 GP2, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1
3.15 Porsche Supercup, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1
4.15, 6.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Qualifikation (W) SKY SPORT 2
7.30 GP2, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1
9.00 GP3, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) EUROSPORT
9.30 GP3, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (live) EUROSPORT
10.30 GP2, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (live) SKY SPORT 1
11.10 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier), Highlights 2. Tag (W) SPORT 1
11.30 Porsche Supercup, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (live) SKY SPORT 1
11.45 GP3, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
12.00, 17.00 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier) SPORT 1
12.30 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte Rennen (live) SKY SPORT 1
12.45 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte (live) ORF 1
13.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte Rennen (live) RTL
13.25 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte/Rennen (live) ORF 1
13.30 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte/Rennen (live) SRF INFO
13.35 Rallye-WM, Rückblick letzte Laufe (Magazin) RTL
13.55 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) SKY SPORT 1
14.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) RTL
15.45 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Analyse Rennen ORF 1
18.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) SPORT 1
20.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (W) SKY SPORT 1
19.15 Formel 1, Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) ORF 1
20.00 IndyCar, Long Pond/Pennsylvania (USA), Rennen (live) SPORT 1 US
20.00 Motorsport Weekend: Höhepunkte des Wochenendes (Magazin) EUROSPORT
20.15 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier), Highlights 3. Tag SPORT 1
1.15 Rallye-WM, Rallye Deutschland (Trier) SPORT 1

MOTORRAD

DIENSTAG, 18.8.

21.15 Motorrad-WM/MotoGP, Brünn (CZ), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
23.45 Speedway-EM, Kumla (S), Rennen (W) EUROSPORT

MITTWOCH, 19.8.

9.15 Motorrad-WM/MotoGP, Brünn (CZ), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

DONNERSTAG, 20.8.

12.15 Motorrad-WM/MotoGP, Brünn (CZ), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

FREITAG, 21.8.

15.15 Motorrad-WM/MotoGP, Brünn (CZ), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

SAMSTAG, 22.8.

6.15 Motorrad-WM/MotoGP, Brünn (CZ), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
12.00 Langstrecken-WM, 8h Oschersleben (D), Rennen (live) EUROSPORT 2
19.00 Langstrecken-WM, 8h Oschersleben (D), Rennen (live) EUROSPORT 2

SONNTAG, 23.8.

13.00 Motocross-WM/MX2, Mantua (I), 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
14.00 Motocross-WM/MGP, Mantua (I), 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
16.00 Motocross-WM/MX2, Mantua (I), 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
14.00 Motocross-WM/MGP, Mantua (I), 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
16.30 Motorrad-WM/MotoGP, Brünn (CZ), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

MONTAG, 24.8.

4.00 Motocross-WM/MGP, Mantua (I), 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
4.30 Motocross-WM/MGP, Mantua (I), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
9.00 Motocross-WM/MX2, Mantua (I), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

IM NÄCHSTEN HEFT / 25.08.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: GP von Belgien
GP2/GP3: Spa-Francorchamps
Rallye-WM: Deutschland
MOTORRAD
MotoGP: Hintergrundstorys
Endurance-WM: Oschersleben
Motocross-WM: Mantua

TERMINE

AUTOMOBIL

Table with columns for date, event name, location, and broadcast channel. Includes events like GP Belgien, IndyCar, United SportsCar Championship, etc.

MOTORRAD

Table with columns for date, event name, location, and broadcast channel. Includes events like Endurance, Seitenwagen, IDM, Yamaha R6 Cup, etc.

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: 22. August: Grenzlandrennen VLN Nürburgring, DMV-Kart-Finale; 5. September: Ruhr Pokal VLN Nürburgring. Weitere Infos im Internet: www.dsk-ev.de



**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# ZEITVORTEIL

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** plus Sport-Chronograph **GRATIS** dazu!



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

## PROS Sport-Chronographen

Diese beiden Chronographen sind wahre Multitalente: Analog- und Digitalanzeige, Stopp- und Alarmfunktion, Datums- und Wochentagsanzeige sowie Zifferblatt-Beleuchtung. Mit flexiblem Kunststoff-Armband, Edelstahlboden und Markenbatterie. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm. Wasserdicht bis 5ATM nach DIN 8310. Modelle zur Wahl: „HI-POWER“ (1.) und „DUAL-TIME“ (2.)

**14%**  
PREISVORTEIL

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 10302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brink, Herbert Lehmann, Vertrieb: Bewerbung, Betreuung und Inserat erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils-Corcoran-Platz, 10245 Berlin, Dr. Michael Müller, Dammstraße 1, 20355 Hamburg, Anzeigen: HFB 85232

**Ihre Vorteile im Abo:** ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Exklusives Gratis-Extra dazu ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem halben Jahr können Sie das Abo jederzeit kündigen

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277705  
Ich zahle für das Halbjahresabo (25 Ausgaben) zzt. nur 43,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. Mein **Gratis-Extra**, den Sport-Chronographen wie unten angekreuzt, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich zusätzlich eine Ausgabe **GRATIS**. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

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

Ich bezahle per Rechnung.

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

1. PROS Sport-Chrono HI-POWER

2. PROS Sport-Chrono DUAL-TIME

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

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

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