

# MOTORSPORT aktuell

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



Fabio Leimer

## So tickt der neue Schweizer F1-Pilot

S. 10

### MotoGP

## Wie Rossi auch abseits der Piste regiert

S. 28



Valentino Rossi

### MotoGP

## Problem von Márquez aufgedeckt

S. 27



Marc Márquez

### Zum Rausnehmen:



### Die Sonderbeilage zu Le Mans 2015

### Formel 1 / Hamilton gewinnt vor Rosberg den GP von Kanada

# COOLER KONTER

### Tourenwagen-WM Tiago Monteiro kann wieder gewinnen

S. 18

### Superbike-WM Doppelsieg von Rea auch im Chaos

S. 32

### DTM/24h Nürburgring Wie weiter, Sieger Nico Müller?

S. 22

### US-Motocross Ken Roczen schafft es wieder nach vorn

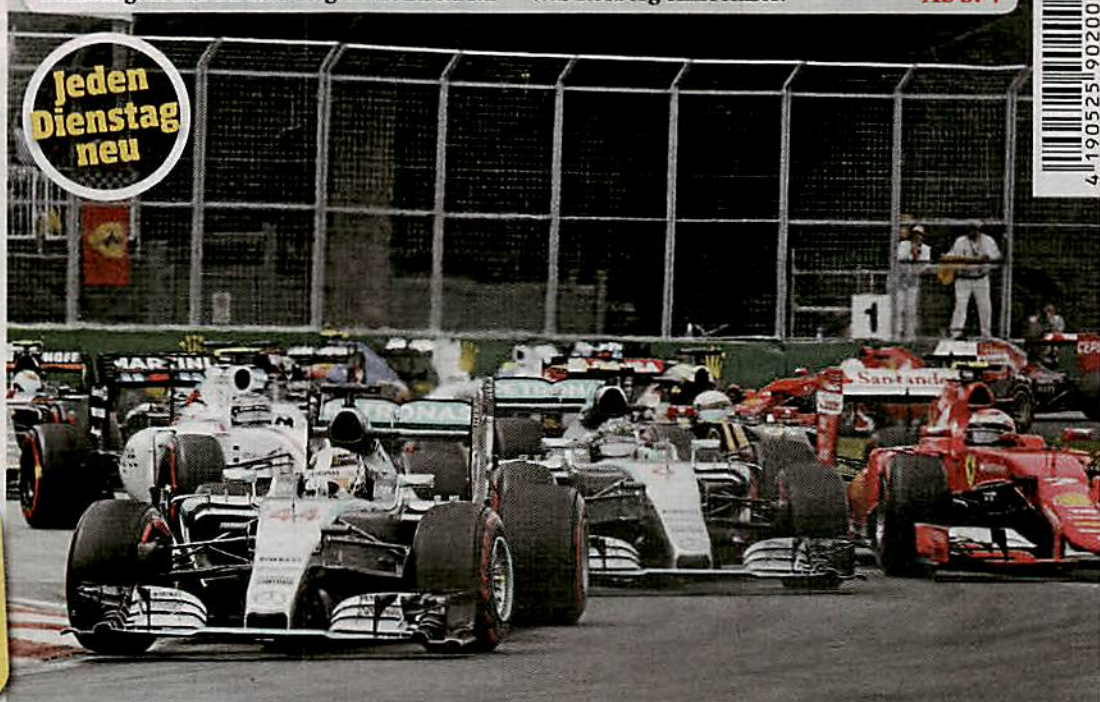
S. 37

Lewis Hamilton (#44) schlug nach seiner unverschuldeten Monaco-Niederlage beim GP Kanada gekonnt zurück: Sieg in Montreal für

den Weltmeister vor Mercedes-Kollege Nico Rosberg. Wie Hamilton das Tempo diktierte. Was Rosberg einbremste.

Ab S. 4

Jeden  
Dienstag  
neu



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!

Diesmal dreht sich bei uns jede Menge um das 24-Stunden-Rennen von Le Mans, das an diesem Wochenende gestartet wird.

Auf den Seiten 16/17 dieser Ausgabe finden Sie die wichtigsten News vor dem großen Le-Mans-Dreikampf von Audi, Porsche und Toyota. In der Heftmitte platziert haben wir – zum Herausnehmen – unsere kostenlose Beilage voller interessanter Hintergründe zur 2015er-Auflage des größten Langstreckenrennens für Automobile.

Auf den Seiten 44/45 schließlich blicken wir zurück in die Geschichte des absoluten 24-Stunden-Klassikers. Zurück bis 1965, als Österreichs aufsteigender erster großer Motorsportheld in Le Mans wie aus heiterem Himmel auf einem privaten Ferrari gewann: Jochen Rindt. Autor Heinz Prüller, einer von Rindts unentwegten Wegbegleitern, nimmt uns mit zu einem der glücklichsten Momente des fünf Jahre später im Formel-1-Rennen gestorbenen Superstars.

Ob Le Mans heute oder gestern, es bleibt ein verdammt spannendes Thema. Hoffentlich auch für Sie alle. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



Leopold Wieland  
Chefredakteur



**WER?** Benoît Tréluyer (F),  
Leena Gade (GB), André Lotterer (D) und Marcel Fässler (CH)

**WO?** Le Mans (F)  
**WAS?** Selfie mit der Audi-Renningenieurin



**WER?** Mick Schumacher (D)  
**WO?** Spielberg (A)

**WAS?** Der Sohn des ehemaligen F1-Weltmeisters brach sich bei einem unverschuldeten Crash am Red Bull Ring einen Daumen



**WER?** Sébastien Ogier (F) und Ehefrau Andrea Kaiser (D)  
**WO?** Kitzbühel (A)

**WAS?** Auf den Spuren von Herbie – der Rallye-WM-Leader chauffierte bei der Alpenrallye einen altherwürdigen VW Käfer

## INHALT

## AUTOMOBIL

**THEMA DER WOCHE DTM:**  
Rätselraten um die Reifen geht weiter S. 3

! **FORMEL 1** So souverän schlug Hamilton zurück S. 4

**FORMEL 1** Erfolgreiches GP-Geschäft in Kanada S. 6

! **FORMEL 1** Interview mit Manor-Testpilot Leimer S. 10

**INDYCAR** So holte Dixon den 99. Ganassi-Sieg S. 14

**24H LE MANS** Vorschau auf den Klassiker S. 16

! **TOURENWAGEN-WM** Konkurrenz für Citroën S. 18

**ADAC GT MASTERS** Festspiele für Lamborghini S. 20

! **DTM** Nico Müller steht Red und Antwort S. 22

**RALLYE-WM** Meeke im Interview S. 24

**RALLYE-EM** So holte Breen den Hatrick S. 25

## MOTORRAD

! **THEMA DER WOCHE** MotoGP: Warum Honda die Krise kaum meistert S. 27

! **MOTOGP** So herrscht Rossi neben der Piste S. 28

**MOTO2** Aegerter's Tanz auf drei Hochzeiten S. 30

! **SUPERBIKE-WM** Wer fordert Sieger Rea? S. 32

**TT ISLE OF MAN** Turbulenter Start beim Klassiker S. 35

**ENDURO-WM** Drei Doppelsieger in Griechenland S. 36

! **US-MOTOCROSS** Roczen: Ein Sieg in Blountville S. 37

## PANORAMA

**TOP-EVENT** Mehr Stars bei Sachsenring Classic S. 41

**RENNGESCHICHTE** Die Juni-Highlights S. 42

**TOP-RENNEN** 50 Jahre Le-Mans-Sieg von Rindt S. 44

**BOXENGEFLÜSTER** Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 46

**IMPRESSUM** S. 46

**SERVICE** Termine und TV-Programm S. 47

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:  
SUTTON-IMAGES.COM

## KONTAKT/ONLINE

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

DTM

# Reifen weiter fragwürdig

Von ARNO WESTER

**Das Rätselraten um die Einheitsreifen von DTM-Exklusivversorger Hankook (siehe letzte Ausgabe) geht weiter. Erst in dieser Woche wollen sich die Verantwortlichen des koreanischen Reifenherstellers zu vielen offenen Fragen, die auch MSa an Hankook gestellt hat, äußern.**

Zuerst wurde nur hinter vorgehaltener Hand von einem angeblichen Reifenproblem geredet. Am Rennwochenende auf dem Lausitzring und vor allem nach den DTM-Läufen dort ist sogar öffentlich darüber diskutiert worden, dass irgendetwas nicht stimmen könne. Nur auf die Frage was, hat bisher niemand eine Antwort gefunden.

Fakt ist, dass BMW und Mercedes offenbar große Probleme mit dem in dieser DTM-Saison einzig noch zur Verfügung stehenden Prime-Reifen Marke Hankook haben. «Unser Problem ist, dass wir über die ge-

samte Distanz nicht die optimale Performance aus den Reifen herausholen können. Die Gründe dafür gilt es nun zu analysieren», erklärte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt, nachdem sein Schützling Maxime Martin im ersten der beiden Lausitz-Rennen als einziger BMW-Pilot in die Punkteränge (P7) gefahren und in der Schlussphase wie der amtierende Champion Marco Wittmann aufgrund von Reifenproblemen noch einige Positionen zurückgefallen war. Auch am Sonntag schaffte Martin als Achter einen Punkterang – wieder als einziger BMW-Fahrer.

## Auch Mercedes unzufrieden

Während man im BMW- und Mercedes-Lager damit haderte, dass die Pace am Ende der Rennen nicht mehr stimmte, ist offenbar genau das Gegenteil die momentane Stärke von Audi. So fuhren beispielsweise im

ersten Lausitz-Rennen Sieger Jamie Green und der Zweitplatzierte Edoardo Mortara in der 26. bzw. 28. von insgesamt 32 Rennrunden ihre persönliche Bestzeit. Green fuhr dabei sogar die schnellste Rennrunde!

Obwohl besser platziert als Rivale BMW, war auch Mercedes-AMG-DTM-Teamchef Ulrich Fritz am vorletzten Sonntagabend alles andere als zufrieden. Es sei ein schwieriges Wochenende für Mercedes gewesen. Pascal Wehrlein (P5) und Daniel Juncadella (P6) hätten in den beiden Rennen als beste Nicht-Audi-Fahrer einen guten Job gemacht, «aber generell hatten wir uns mehr erwartet. Wir hatten unerwartete Probleme mit den Reifen, die wir jetzt gemeinsam mit unserem Reifenpartner Hankook analysieren müssen.»

Auf Wunsch von BMW und Mercedes hat die DTM-Dachorganisation ITR wie berichtet Hankook um eine detaillierte Analyse und zeitnahe Klärung gebeten, warum der derzeit ein-

gesetzte Einheitsreifen in seinem Verhalten bei vielen Teams von bekannten Erfahrungswerten abweicht. Experten rechnen aber nicht damit, dass bei den laufenden Untersuchungen von Hankook im eigenen Entwicklungszentrum in Korea gravierende Erkenntnisse gewonnen werden.

Sollte das tatsächlich der Fall sein, müssen sich die Betroffenen die Frage stellen, warum Audi eine derart starke Performance, die Marquardt schon bei einem gemeinsamen Test aller drei Hersteller vor Saisonbeginn in Estoril/Portugal aufgefallen ist, an den Tag legt.

Ein möglicherweise ähnliches Problem hatte Audi zu Saisonbeginn 2010. Damals hatte man dort große Probleme mit dem Umgang des neuen Dunlop-Reifens, der mehr Belastung bei hohen Temperaturen standhalten sollte. Audi-Pilot Timo Scheider gab damals zu Proto-

koll: «Die Reifen sind für mich zu hart. Wenn er neu ist, kann ich nicht das Maximale herausholen.»

## Analyse als Erfolgsrezept?

Audi reagierte damals nach einem schlechten Saisonstart umgehend. «Wir haben sehr viel Aufwand betrieben, um die Reifenprobleme, die wir in Hockenheim im Rennen hatten, zu analysieren und zu reproduzieren», so Audi-Motorsportchef Wolfgang Ullrich seinerzeit. Dazu dienten neben Testfahrten im spanischen Almeria auch Versuche auf Reifenprüfständen an den Universitäten in Aachen und Hamburg.

In dem Wissen, dass in der Saison 2015 nicht mehr der weiche Optionsreifen, mit dem Audi in der Vergangenheit nachweislich gute Erfahrungen gemacht hatte, zum Einsatz kommt, sondern nur noch die härtere Mischung, haben die Ingolstädter womöglich erneut tief greifende Analysen betrieben. Die könnten sich jetzt – wie damals – bezahlt machen. ♦



J. Marquardt



U. Fritz



Das «schwarze Gold» als entscheidender Faktor: Anders als Audi bekommen Mercedes und vor allem BMW (Foto) die Hankook-Einheitsreifen nicht zum Arbeiten

Mercedes/Ferrari

# Monaco ist vergessen



Genugtuung: Nach seiner unverschuldeten Monaco-Niederlage schmeckte Hamilton der Siegerpokal von Montreal besonders gut

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Lewis Hamilton hat die Niederlage von Monaco weggesteckt. Anders kann man sich nicht erklären, wie der Brite in Montreal fehlerfrei seinen vierten Saisonsieg nach Hause fuhr. Nico Rosberg blieb nach zwei Siegen in Folge zum wiederholten Mal nur der zweite Platz.**

Lewis Hamilton amüsiert sich gerne zwischen den Grands Prix. Sein letzter Einfall: die Teilnahme am Gumball 3000, einem Autorennen über 3000 Meilen von Stockholm nach Las Vegas. Hamilton hatte sich für die Schlussetappe eingeschrieben. Und er blieb irgendwo in der Wüste bei Las Vegas ohne Sprit liegen. Das hätte ihm auch in Montreal passieren können. Deshalb wurde am Kommando-stand von Mercedes auch eifrig gerechnet. Denn auf keiner anderen Strecke brauchen die Autos so viel Sprit wie auf der Ile Notre Dame. Und nicht nur das: Auch die Bremsen werden nirgendwo sonst so beansprucht wie im schönen Montreal.

Beides hatte Mercedes im Griff. Bei Hamilton genauso wie bei Rosberg. Hamilton wur-

de während des Rennens per Funk informiert: «Bei dir müssen wir auf den Spritverbrauch achten, bei Nico auf die Bremsen.» Unterm Strich hatte Mercedes nichts zu befürchten. Von hinten gab es keinen Druck. Das gefürchtete Update von Ferrari stellte keine Gefahr dar. Die Roten standen sich in Kanada selber im Weg. Sebastian Vettel schied schon in Q1 aus. Ein Defekt in einer Steuerungsbox hatte zum Komplettausfall der MGU-H geführt. Das ist in Montreal besonders ärgerlich. Die Hybrid-Power, die aus dem Turboüberschuss gewonnen wird, sorgt für zusätzliche Power auf den Geraden. Die Energie aus der MGU-K, die über das Bremsen gewonnen wird, reicht nur für ein Drittel der langen Vollgaspassage. Ohne die MGU-H fehlt der Hybridschub auf den hinteren zwei Dritteln. Das ist auf einer Strecke wie Montreal nicht zu kompensieren.

## Räikkönen schmeißt P3 fort

Vettel hatte noch eine zweite Hypothek: Im dritten freien Training überholte er den Manor von Roberto Merhi, als das Training bereits mit roten Flaggen unterbrochen war. Der viermalige Weltmeister erhielt dafür eine Rückversetzung um

fünf Startplätze und drei Straf-punkte auf dem Sünderkonto.

Teamkollege Kimi Räikkönen machte es im Quali besser. Von SP3 bestand die Chance, dass er von einem schlechten Start der Mercedes profitieren könnte. Doch die Silbernen kamen gut weg. Und Räikkönen musste sich als Dritter einfädeln. Den Platz hätte er wohl auch ins Ziel gebracht, hätte er sich nach seinem ersten Stopp in der Spitzkehre nicht gedreht. Dadurch schlüpfte Valtteri Bottas durch.

Vorne diktierte Hamilton das Geschehen. Auf den Supersofts schenkte er Rosberg pro Runde zwei Zehntel ein. Nach dem Wechsel auf die etwas härtere Mischung kam der Monaco-Sieger dem WM-Führenden etwas näher. Doch mehr als ein Katz-und-Maus-Spiel war es nicht. Rosberg kam im Windschatten von Hamilton nie in das DRS-Fenster. So souverän verwaltete der Brite seinen Vorsprung. Heikle Szenen gab es daher keine. Sportchef Toto Wolff gab nach dem Rennen lediglich zu, dass man Leistung zurückgenommen habe. Und dass sich die Diskussion in der Mercedes-Box nur darum drehte, wie viel von dieser Leistung man zurücknehmen sollte. Das wiederum zeigt: Mercedes war

in Montreal ohne Gegner. Und wenn man sich nicht wie in Monaco selber ein Ei legt, dann fährt man auf 1-2 ins Ziel.

## Aus Über- wurde Untersteuern

Die Reihenfolge bestimmt dabei in der Regel das Quali. Und dort haderte Rosberg im letzten Drittel. Der große Rückstand auf den Teamkollegen kam überraschend. Im Q1 trennten die beiden Mercedes-Fahrer nur zwei Tausendstel. Im Q2 waren es 0,012 Sekunden. Und dann brach Rosberg plötzlich ein. Was mit dem ersten Reifensatz im Schlussabschnitt der Qualifikation zu tun hatte.

Rosberg ärgerte sich: «Bis dahin lief es gut. Doch plötzlich waren der Grip und die Balance weg. Das Auto übersteuerte.» Als sich der Fahrer bei seiner Box erkundigte, hieß es: «Mach dir keine Sorgen. Es war unser schlechtester Reifensatz.» Was die Frage aufwarf, wie Mercedes vorher wissen konnte, dass der Reifensatz schlecht sein würde? Das Team wollte darüber keine Auskunft geben.

Die Erklärung: Die erste Reifengarnitur im Q3 war jener Extrasatz Reifen, den die FIA den Top Ten zulust. Der wird erst in letzter Minute an die Teams verteilt. Deshalb können die

Mercedes-Ingenieure damit nicht die aufwendige Reifenanalyse betreiben, die sie sonst in das Reifenstudium stecken.

Rosberg wollte sich damit nicht zufriedengeben: «Ich kann ja nicht einfach sagen, dass der Grip schon zurückkommen wird und tatenlos zuschauen. Deshalb haben wir mit dem Reifendruck und der Frontflügelanstellung reagiert.» Der Frontflügel wurde flacher gestellt, um hinten eine bessere Anströmung und mehr Abtrieb zu haben. Doch der Schuss ging nach hinten los. Aus Über- wurde Untersteuern. Und so hatte Rosberg gegen einen Hamilton in Hochform keine Chance.

Im Rennen, meinte Rosberg, habe er wie ein Verrückter gepusht: «Doch mehr war nicht drin.» Und was sagte der Sieger? «Ich habe mich die meiste Zeit des Rennens nicht wohlgefühlt. Ich hatte Untersteuern. Aber ich habe mich nie wirklich unter Druck gesetzt gefühlt.»

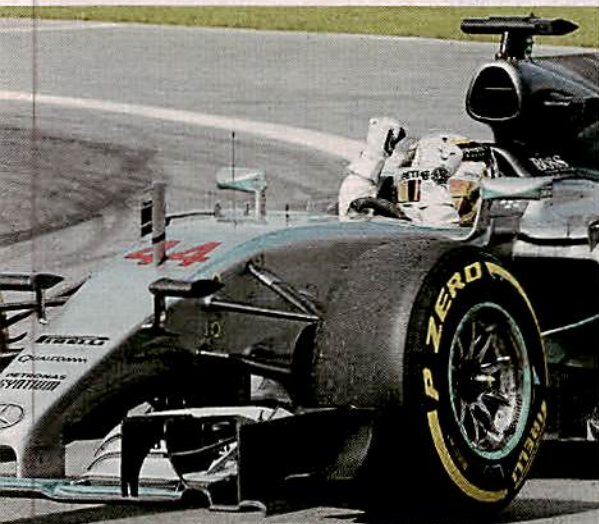
Allein dieser Satz sagt alles. Hamilton ist zurück. Der Frust von Monaco ist runtergespült. Und stehen geblieben ist er beim FI-Betriebsausflug nach Nordamerika am richtigen Ort bei einem unbedeutenden Gumball-Gig - irgendwo in der Wüste bei Las Vegas. ♦



Frühe Entscheidung: Hamilton (r.) gewinnt Start gegen Rosberg



Musste für Platz 5 hart arbeiten: Vettel im Zweikampf mit Alonso



Monaco ist vergessen: Hamiltons Sieg in Montreal war verdient



Podest: Rosberg, Mercedes-Ingenieur Mosconi, Hamilton, Bottas

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

# MSa-App jetzt auch fürs iPhone

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

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

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

Die Preise für das Abo der neuen „MOTORSPORT aktuell ePaper“-App:  
3 Monate – 11,99 EUR  
6 Monate – 22,99 EUR  
12 Monate – 43,99 EUR  
Im Einzelverkauf – 1,99 EUR/Ausgabe

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



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

## MOMENT MAL!

## Verdrehte Rennwelt

Der Mann konnte ja nichts dafür, er hat nur seinen Job gemacht neulich. Hielt Sebastian Vettel die Stange, markierte den Startplatz für die Nummer fünf. Ordentlich angezogen, manierlich frisiert. Die Emanzipation hat Einzug gehalten in der Startaufstellung zum GP von Monaco: Grid Boys statt Grid Girls. Behaupte noch einer, die Formel 1 sei nicht fortschrittlich.

Bstatt lange Beine, soll das etwa wieder eine dieser Ideen aus der Strategiegruppe sein? Haben denn die nicht genügend damit zu tun, über Reifenmischungen und Felgenreößen zu streiten? Wer genau auf die Idee kam, das Ritual zu vermännlichen, ist nicht bekannt. Dahinter stecken soll offenbar Michel Boeri, Präsident des Automobil-Clubs von Monaco. Der Zwergstaat hat ja ein paar Imageprobleme. Und die Formel 1 hat auch genügend große Sorgen, sodass man sich ruhig noch ein paar kleine selbst schaffen kann. Was für ein Signal soll der Verzicht auf Mini Röcke denn sein in einer weitgehend aufgeklärten Gesellschaft? Spielt der Motorsport nicht grundsätzlich mit dem Testosteron-Kli-schee? Fällt da noch jemand drauf rein? Käme man beim Boxen auf die Idee, Stripper als Nummerngirls in den Ring zu schicken? Wird Synchronschwimmern künftig zum Männersport deklariert?

Vielleicht gibt es ja ein gutes, nachhaltiges Argument dafür. So was liegt gerade im Trend. Die Formel-1-Piloten jedenfalls erschienen etwas verwirrt, manche belustigt, die Traditionalisten aber waren richtig sauer: «Wenn ich auf Männer stehen würde, wäre das etwas anderes. Das tue ich aber nicht. Wenn ich das Auto parke und mir den Hintern von George oder Dave anschau, dann bin ich nicht glücklich damit», maulte Sebastian Vettel. Und der ist als Familienvater ziemlich unverdächtig. Noch mehr aufgeregt über den übertriebenen Versuch der Gleichstellung hat sich die Kollegin aus München, die absolut dem Bild einer modernen Frau entspricht.

In der Sportwagen-Weltmeisterschaft war der Verzicht auf Grid Girls die einzige Meldung, die vor dem Saisonstart weltweit für Aufsehen sorgte. Tapfer verteidigten die Organisatoren ihre Verzichtserklärung: «Garagen, Fahrerlager, Tribünen, Hospitality und Pressezentren sind voll



Elmar Brümmer

schöner Frauen, und die werden von jedem nicht bloß vor dem Start begrüßt. Wir haben sehr viele schöne Frauen, die in der WEC mehr tun als bloß ein Nummernschild zu halten. Wir glauben, dass in der Startaufstellung die Autos die Schönheiten sind.»

Es lebe der Sport! In Le Mans, und darüber echauffierte sich die geschätzte Kollegin ganz besonders, gibt es am nächsten Wochenende sogar einen Pavillon, der den Frauen gewidmet ist. Das klingt, als würde es sich um eine Randgruppe handeln. Oder nach Beaufsichtigung, ganz wie im Kinderparadies von Möbelhäusern. Eher sexistisch sind ja wohl die Aktivitäten, die die Besucherinnen erwartet: Makeup, Maniküre, Hairstyling. In der Lounge gibt es Cocktails, dazu liegen Frauenzeitschriften aus. Wirklich unglaublich fortschrittlich...

Da halten wir es lieber mit der Ehrlichkeit der Formel 1. Stehe zu deinen Vorurteilen – von Sünden kann man da wohl kaum sprechen. In Kanada waren wieder Grid Girls am Start. Auch da waren es keine Groupies, sondern bloß junge Frauen, die ihren Job machen. Und auch in Spielberg schickt Veranstalter Red Bull seine «Formula Unas» wieder ins Rennen.



Montreal: mit Gridgirls

## Kanadas erfolgreicher Grand Prix

## Montreal, die ei

Von ELMAR BRÜMMER

**Anders als in Deutschland ist die Formel 1 in Kanada ein Hit. Was in Montreal runder läuft. Und woran das GP-Geschäft generell und schnell arbeiten muss.**

Jedes Schlagloch, das von Montreals Innenstadt aus den Weg in Richtung Circuit Gilles Villeneuve weist, löst eine schmerzhafteste Erinnerung aus: Wenn eine derart vorsintflutliche Anlage in einer chronisch klammen Stadt ihren festen Platz im Rennkalender der Formel 1 haben kann, wieso muss dann Deutschland mit seinem eher vorbildlichen Straßennetz und den mit viel Steuergeld renovierten Rennanlagen außen vor bleiben?

Um solche Äußerlichkeiten geht es natürlich nicht im Renngeschäft. Die 15,2 Milliarden

Dollar Umsatz von Bernie Ecclestones Vermarktungsfirmen, die das Fachmagazin Forbes für die letzten 15 Jahre hochgerechnet hat, müssen ja irgendwo her kommen. Die Summe würde sogar die Zahlen der Fifa um 700 Millionen Dollar übertreffen, weshalb die Spötter im Fahrerlager schon Bernie Ecclestone als potenziellen Nachfolger von Joseph Blatter vorschlagen.

## Ecclestone-Vertrag bis 2024

Montreal ist es 2009 so ergangen wie dem Nürburgring in diesem Jahr: Ecclestone statuierte ein Exempel, der lokale Veranstalter wurde ausgetauscht. Die neuen Promoter schaffen es angesichts von 300 000 Zuschauern über das Rennwochenende, den Außenposten der Formel 1 zu halten. Dank eines – höchst ungewöhnlichen – Zehn-Jahres-Vertrages bis 2024. 187 Millionen Dollar

betragen Montreals Startgeldzahlungen an Ecclestone zusammen. Dafür versprochen wurde eine neue Infrastruktur. Bis heute schwimmt ein Großteil der Team-Behausungen auf Pontons im alten Olympia-Ruderbecken. Passiert ist noch nichts. Doch die Beteiligten verbuchen die Erschwernisse als besonderen Charme. Immerhin: Die kanadische Veranstaltergesellschaft «Octane» hält Ecclestone für verlässlicher als jene vom Nürburgring. Und die Geschehnisse um «Rock am Ring» geben dem Briten recht – es ist weniger seine Schuld, dass die deutschen Fans 2015 in die Röhre gucken, als die der bestenfalls blauäugigen Machthaber in der Eifel. Dass Hockenheim nicht eingesprungen ist, zeigt, dass Georg Seiler & Co schlau geworden sind aus ihren früheren finanziellen Formel-1-Drahtseilakten.

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von TOBIAS GRÜNER und MICHAEL SCHMIDT

**Felipe Massa** hat sich von Schubert einen Helm für seinen Sohn **Felipinho** anfertigen lassen. Natürlich in Massa-Farben. Noch ist Massa jr. Fußballfan. «Bis jetzt ist er noch nicht im Kart gesessen, aber es kann ja noch werden. Besser wir sind vorbereitet darauf», grinste der Williams-Pilot

**Jenson Button** absolvierte zwischen Monaco und Montreal eine Showfahrt im 201er-McLaren in Silverstone. Der Routinier zeigte sich erstaunt



Michael Douglas

über den Unterschied: «Ich habe es nicht geschafft, im zweiten Gang die Reifen durchdrehen zu lassen. Ich habe es an jedem Kurvenausgang probiert. Keine Chance. Mit den aktuellen Turbo-Motoren und weniger Abtrieb im Heck ist das was ganz anderes. In Monaco hatte ich auf trockener Strecke noch im fünften Gang Wheelspin.»

◆◆◆ Promialarm in Montreal. Die Hollywood-Stars gaben sich bei der Formel 1 die Klinke in die Hand. Schon am Samstag war **Michael Douglas** im Fahrerlager. Für den Rennsonntag hatte sich auch Kollege **Al Pacino** angesagt. Ein weiterer Magnet für Autogrammjäger war **Javier «Chicharito» Hernandez**. Der mexikanische Fußballstar von Real Madrid unterstützte Landsmann **Sergio Pérez**.

◆◆◆ **Valtteri Bottas** nutzte das Kanada-Wochenende zu einer Stippvisite bei den Montreal Canadiens. Der Finne besichtigte die Arena, die Hall of Fame und durfte sich sogar in der Kabine umschauen. «Alles sehr beeindruckend», so das kurze Fazit. Ein Spiel konnte Bottas nicht besuchen. Montreal war in den NHL-Playoffs schon lange vor dem Rennwochenende gescheitert

◆◆◆ Ferrari-Testfahrer **Esteban Gutierrez** schärft seine Rennfahrer-Reflexe dadurch, dass er in Fiorano alte F1-Autos von Ferrari fährt. Nach einem Ritt mit dem 201er-Auto sagte der Mexikaner einem Kumpel: «Ich bin zum ersten Mal in einem Formel-1-Auto gefahren. Unglaublich, wie das mit diesem Auto abgegangen ist.»

Der Ferrari F2001 war noch mit einem V10-Motor bestückt, hatte Traktionskontrolle und deutlich mehr Abtrieb als die aktuellen Autos.

◆◆◆ **Nico Hülkenberg** wird bei den 24 Stunden von Le Mans zwei Dienstherren vor Ort haben. Die von Porsche und **Vijay Mallya**. Der Force-India-Besitzer will mit einem Motorhome beim Klassiker an der Sarthe auftauchen. «Das war Vijays Bedingung dafür, dass er mich für das Rennen freigestellt hat. Er will das Rennen mal live sehen.»

◆◆◆ Verkehrschaos in Montreal. Eine Baustelle auf der Zufahrt zur Strecke sorgte für eine Umleitung. Der Weg von der Stadt ins Fahrerlager dauerte 40 Minuten. **Sebastian Vettel** hatte das richtige Gegenmittel. Er kam mit dem Fahrrad. «Ich bin in 15 Minuten da.»



Esteban Gutierrez

# igartige Schatzinsel

Für Montreal lohnt sich das GP-Gastspiel jedenfalls: 90 Millionen Dollar spült es in die Stadt am Sankt-Lorenz-Strom. Die Ladenöffnungszeiten wurden verlängert, damit die Renn-Touristen den niedrigen kanadischen Dollarkurs ausnutzen können. Die Hoteliers verdoppeln die Preise gegenüber den anderen Juni-Wochenenden. Eve Paré, Präsident der örtlichen Hoteliergemeinschaft, rechtfertigt den Bettenwucher so: «Die Formel 1 ist eben ein komplett anderer Planet.»

Der portugiesische Restaurantbesitzer Carlos Ferreira, der für das letzte Wochenende allein Champagner im Wert von 50 000 Dollar eingekauft hat, weiß um die Bedeutung des Grand Prix: «Wenn es den morgen nicht mehr gibt, würde sich mein Leben nicht ändern. Aber es würde Montreal verändern.» Denn andere Luxusevents gibt

es in der Metropole der störrischen Provinz Quebec nicht.

Blick heim nach Deutschland: Entscheidend für die Formel-1-Zukunft im Land der Automobilkonzerne wird sein, wie der Teutonen-GP 2016 in Hockenheim läuft. Die Diskussionen und Verhandlungen darüber, ob RTL weiterhin auf die Übertragungsrechte im Free-TV setzt, deuten darauf hin: Ein Selbstläufer ist der Motorsport trotz Sebastian Vettel, den beiden Nicos und Mercedes nicht mehr. Das Beispiel Spielberg, wo im vergangenen Jahr nach der Rückkehr in den Rennkalender schnell ein ausverkauftes Haus gemeldet wurde, zeigt die Gefahr: Und: Dass es sich nicht nur um ein typisch deutsches Problem zu handeln scheint. Obwohl der Weg von Süddeutschland aus in die Steiermark nicht besonders weit ist, profitieren die Veranstalter dort nun offen-

bar nicht vom ausgefallenen deutschen Rennen. Der Vorverkauf läuft schleppend. Das mag auf den Wegfall der letztjährigen Euphorie, der Subventionen durch Dietrich Mateschitz oder das schwächelnde Red-Bull-Team zurückzuführen sein, das ja als Heimattrennstall adoptiert wurde. Oder vielleicht doch auf die viel diskutierte mangelnde Attraktivität des Gesamtproduktes Formel 1?

## Zu kurzfristigen Strategien

In Montreal jedenfalls soll die Sanierung der Insel-Piste im Jahr 2017 abgeschlossen sein, die Bagger rücken nach dem nächsten Gastspiel an. Ob die FI dann tatsächlich so weit ist, das Versprechen von Mercedes-Teamchef Toto Wolff («Wir wollen die schnellsten Autos der Welt haben!») einzulösen? Die Strategiegruppe, die in den letzten anderthalb Jahren wenig

zustande gebracht hat, soll bald aufgelöst werden. Was aber soll folgen? Das übliche Gezerre und Gezettere vermutlich. Oder ein Mix aus Diktatur und Demokratie – die Teams werden gehört, aber sie dürfen nicht alles selbst entscheiden.

Die Diskussion um die Felgenreöße und das schon wieder zurückgenommene Comeback des Nachtankens zeigt, dass viel zu kurzfristig gedacht wird, viel zu wenig strategisch und perspektivisch. Diese Unsicherheit, dazu noch teuer bezahlt, treibt die Rennställe in den Ruin und schreckt selbst interessierte Zuschauer ab. Ob die Umfrage der Fahrgewerkschaft die nötigen Impulse geben kann? Jacques Villeneuve, der ewige Systemkritiker, behauptet: «Die Zuschauer vermissen das Spezielle.» Speziell, das ist für den Weltmeister von 1997 ein Rennwagen, «den niemand fahren kann».

Auch Niki Lauda gibt zu: «Wir wissen, dass wir an der Formel 1 arbeiten müssen.» Und dann prasseln die Versprechen: «Wir werden für 2017 Autos machen, die sechs Sekunden schneller fahren. Es wird alles attraktiver. Alles, was in den letzten Jahrzehnten herunterreguliert worden ist, was zur Langeweile führen kann, muss sofort korrigiert werden!» Diese Korrektur jedoch birgt neben der chronischen Uneinigkeit von Funktionären, Promotern und Teamchefs zwei weitere Knackpunkte: Sie muss erstens wohlüberlegt sein, zweitens aber trotzdem möglichst bis zum Jahresende getan werden.

Die FIA, die bürokratischen Grundoptimismus ausstrahlt, hat gerade wieder einen Casting-Wettbewerb erfunden: Gesucht wird, möglichst auch schon für 2017, ein weiteres Formel-1-Team. Es wäre das zwölfte, nachdem für die kommende Saison schon der US-Rennstall Haas gemeldet hat. Bis zum 30. September müssen sich Aspiranten melden. Vielleicht bleibt die Angelegenheit ja in der Familie – ein Kandidat ist das französische ART-Team, geleitet von Nicolas Todt, dem Sohn des FIA-Präsidenten Jean Todt. Möglich, dass sich im Zuge der Kundenauto-Variante dann Honda dort beteiligt, um einen Talentschuppen nach Red-Bull-Vorbild zu installieren.

Die FI-Zukunft – es gibt viele Ideen, aber noch besser wären Lösungen. Denn die Flucht nach Kanada war nur befristet. Die Probleme kommen im Reisegepäck wieder mit zurück. ♦

## NACHRICHTEN

### Viel Geld für sehr wenig Infrastruktur

**Montreal** Die Organisatoren haben 2014 große Investitionen versprochen, um die veraltete Boxenanlage zu renovieren (s. Artikel links). Passiert ist aber noch nichts. Die Garagen sind weiter die kleinsten im Kalender. Auch im Fahrerlager geht es eng zur Sache. Doch obwohl sich an der Ausstattung nichts verändert, bitten die Veranstalter die Teams ordentlich zur Sache. 58000 Euro muss jedes Team als Miete für einen Pavillon, die Garage und Gabelstapler bezahlen. 2014 waren es noch rund zehn Prozent weniger.

### Keine neuen Motoren für Force India

**Mercedes** Force India bekam als einziges Mercedes-Team keine neuen Motoren. Für Nico Hülkenberg nicht so schlimm, denn der Deutsche fährt nach einem Motorschaden in Shanghai bereits seit dem GP Spanien die zweite Einheit. Sergio Pérez dagegen ist immer noch mit Motor Nummer 1 unterwegs. Nach der Qualifikation hatte er 4802 Kilometer auf der Uhr. Mercedes-Teamchef Toto Wolff erklärt den Grund für die «Sonderbehandlung» von Force India: «Wir hatten Probleme mit dem Benzinssystem und konnten nicht zeitgerecht acht Motoren der Stufe 2 bauen. Force India wurde ausgewählt, weil ihre Triebwerke vom Schadensmuster am besten aussahen. In Österreich haben auch Pérez und Hülkenberg neue Antriebseinheiten.»

### GP Österreich noch nicht ausverkauft

**Red Bull Ring** Der GP Österreich hat immer noch viele Tickets im Angebot (s. Artikel links). Im zweiten Jahr nach dem Comeback läuft der Verkauf nicht mehr so reibungslos wie im letzten Jahr. Obwohl es für viele Deutsche nach der Absage in Hockenheim ein guter Ersatz-GP wäre. Wie 2014 ist auch diesmal viel geboten. Nostalgiker kommen auf ihre Kosten. Insgesamt acht Autos aus der ersten Turbo-Ära von 1977 bis 1988 werden ihre Runden drehen. Mit Weltmeistern im Cockpit. Angekündigt sind Nelson Piquet, Niki Lauda, Alain Prost, Gerhard Berger, Riccardo Patrese, Jean Alesi, Christian Danner und Pierluigi Martini. ♦ TG/MS



Die einzigartige FI-Insel: Montreals Kurs auf der Ile Notre Dame inmitten des Sankt-Lorenz-Stroms

Team für Team - GP Kanada 2015

# Mercedes-Kunden



Regenpatzer: Hamilton crashte am Freitagnachmittag



Bottas: Ersten Podestplatz in dieser Saison erkämpft



McLaren: Zwei Ausfälle im Rennen beflügeln nicht gerade



Sainz jr.: Vettel konnte auch er nicht aufhalten



Stevens: Letzter, mehr war nicht machbar im 2014er-Marussia

## MERCEDES 6 ROSBERG P2, 44 HAMILTON P1

Zum siebten WM-Lauf stattet Mercedes seine beiden Werkswagen vom Typ W06 Hybrid mit neuen Antriebseinheiten aus – also jeweils mit neuen Turbo-V6-Verbrennungsmaschinen und neuen Elektromotoren samt Steuerung. Rosbergs Wagen bekam dazu eine neue Batterie. Zudem war in jedem Silberpfeil ein neues Getriebe (acht Vorwärtsgänge) und angesichts von Montreals motorfressendem Streckencharakter obendrein ein Extra-Kühler für den Hybridantrieb eingebaut. Freitags in den ersten beiden Freien Trainings (FT1/FT2) war Hamilton Schnellster. Der Weltmeister zeigte morgens zwei und nachmittags – im Regen – einen weiteren Ausrutscher. Wobei der im Nasen mit ramponierter Nase endete. Rosberg war nur im FT3 schneller als der Teamkollege und damit Bester am Samstagmorgen. In der Quali behielt Hamilton erneut die Oberhand. Rosberg ließ fürs letzte Quali-Drittel (Q3) den Frontflügel flacher stellen und hatte damit noch mehr Rückstand. Hamiltons GP-Sieg stand nie in Frage, Rosbergs P2 auch nicht. **WM-Punkte/WM-Platz: 285/1.**

## WILLIAMS 19 MASSA P6, 77 VALTTERI BOTTAS P3

Wie das Mercedes-Werksteam bekamen auf die Mercedes-Kunden für den Kanada-GP neue Antriebspakete. Das hieß für die FW 37 von Massa und Bottas: V6-Turbomotor, Turbolader, Wärme- und Kinetik-Generator (MGU-H/MGU-K), Batterie und Kontrollelektronik jeweils in zweiter Version in dieser Saison. Im Massa-Williams war überdies ein neues Getriebe angeflanscht. Im FT1 drehte sich Bottas einmal schadensfrei, ansonsten verlief das Info-Sammeln über Spritverbrauch, Reifen- und vor allem Bremsenverschleiß bei beiden Piloten ungestört. Bottas schaffte es auf SP4. Massa lähmte in der Quali das losgerüttelte Wastegate. Folge: Die Ladeluft wurde permanent abgeblasen, die an den Turbolader gekoppelte MGU-H nicht geladen und auf Zweidritteln der Montreal-Runde etwa 100 PS weniger Leistung produziert. Bottas brachte seine Ein-Stopp-Strategie einen Rang vor Räikkönen und damit auf den letzten Podestplatz. Massa machte satte zehn Plätze im Rennen gut und gewann damit acht WM-Zähler. **WM-Punkte/WM-Platz: 104/3.**

## MCLAREN 14 ALONSO AUSFALL, 22 BUTTON AUSFALL

Antriebspartner Honda löste vor Montreal zwei seiner neun Tokens fürs Weiterentwickeln ein. Für größere, mehr PS produzierende Turbolader und Modifikationen am Wärmegenerator. Beide MP4-30 wurden damit bestückt. Und das war die jeweils vierte Version für diese Saison. An Buttons Getriebe wurden ferner die Zahnräder für Gang eins, vier, sieben und acht gewechselt. Im FT1 blieb die Schalthinheit des Briten in der ersten halben Stunde im zweiten Gang stecken. Das kostete rund zehn Übungsrunden. Freitagsabends wurde am Alonso-McLaren ein Defekt am Nockenwellenantrieb entdeckt. Das bedeutete Motorwechsel. Die gleiche Maßnahme stand nach dem Samstagmorgen-Training auch für Buttons Wagen an. Ein Begleitschaden, nachdem die MGU-H kaputtgegangen war. So konnte Button in der Quali gar nicht fahren. Nur mit Sondererlaubnis durfte er dem Feld auf der Boxengasse hinterherstarten. Alonso lieferte im Mittelfeld tolle Drifts und Fights (u.a. mit Vettel). Bis der Auspuff erst bei ihm, dann auch bei Button streikte. **WM-Punkte/WM-Platz: 4/9.**

## TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P15, 55 SAINZ JR. P12

Am STR10 von Verstappen war zum Trainingsbeginn auf dem Insel-Kurs inmitten des Sankt-Lorenz-Stroms ein neues Getriebe eingebaut worden. Beide Rookie-Fahrer sprachen am Freitagabend von einem «harten Tag». Verstappen war zunächst Zehnter, Sainz jr. wegen Elektrik-Problemen nur 17. Ein Dreher und ein abgewürgter Motor nach einem Boxenstopp machten die Laune des ehrgeizigen Spaniers nicht unbedingt besser. Nach FT2 hieß es für Toro Rosso: 13. Sainz jr., 16. Verstappen. Dann brauchte der Niederländer ab dem FT3 einen neuen Motor. Es war sein fünfter in diesem Jahr. Aber nur vier pro Jahr sind seit 2015 erlaubt. Das bedeutete: Start um zehn Plätze nach hinten strafversetzt. Mit den fünf Strafplätzen für seine Monaco-Kollision mit Grosjean machte das in Summe 15. Da bei 19 regulären Montreal-Startern und dem erzielten SP12 nur sieben Rückversetzungsschritte vollstreckbar waren (SP19), wurden die verbliebenen acht in eine Zehn-Sekunden-Strafe umgewandelt. Durch Renaults Power-Nachteil gab es keine Punkte-Chance. **WM-Punkte/WM-Platz: 15/8.**

## MANOR (MARUSSIA) 28 STEVENS P17, 98 MERHI AUSFALL

Von den jüngsten Fortentwicklungen beim Ferrari-Antrieb bekamen die WM-Letzten nichts in ihre letztes Jahr noch unterm Marussia-Logo gebauten M04. Dennoch schickte Manor Stevens und Merhi jeweils mit dem dritten Motor, Turbolader, Wärme- und Kinetik-Generator ins siebte Wochenende der FI-Saison 2015. Bis auf FT3 war Merhi der schnellere Mann der Rot-Weißen. In der Quali belegten sie P18 (Merhi) und P10 (Stevens). Durch die Rückversetzungen von Verstappen und Vettel sowie Buttons Boxengassenstart dank Sondererlaubnis stellten sie sich zum Rennen als 16. und 17. auf. Obwohl es bei Stevens erstem Boxenstopp am linken Vorderrad hakte, schaffte es der Brite am Teamkollegen vorbei. Grosjeans Rempler beim Überrunden und seinen dadurch gebrochenen Frontflügel kommentierte der Brite gewohnt deftig via Funk. Eine gebrochene Antriebswelle an Merhis Wagen führte zum ersten Ausfall des Teams in diesem Jahr. Der enttäuschte den Spanier, auch wenn er ohne Defekt nur Letzter geworden wäre. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**

# m PS-Aufwind

## RED BULL 3 RICCIARDO P13, 26 KVYAT P9

Rund 70 PS fehlten den Renault-befeuerten RB11 auf der Stop-and-go-Piste auf der Île Notre-Dame. Vorjahressieger Ricciardo bekam ein neues Getriebe spendiert, Kvyat musste sich mit neuen Schaltklauen für den ersten und dritten Gang begnügen. Da die FIA Steifigkeitstests für die Frontflügel angekündigt hatte, verstärkte Red Bull seine. Wegen des für Freitagnachmittag angekündigten Regens zogen die Ex-Weltmeister Longrun-Tests schon vor ins FT1. Da die speziell entwickelten Montreal-Set-ups nicht funktionierten, kehrten beide Fahrer bald zur üblichen Basisabstimmung zurück und passten sie Schritt für Schritt den kanadischen Streckenbesonderheiten an. Angesichts des Leistungsnavteils gegenüber den Mercedes- und Ferrari-Antrieben waren die Startplätze (SP) 8 (Kvyat) und 9 (Ricciardo) gar nicht mal so übel. Während Kvyat im Rennen eine Position verlor und noch zwei Punkte rettete, landete Ricciardo einmal überrundet nur auf Rang 13. Schon blühen Gerüchte, Ferrari wolle den «Aussie» 2016 als Räikkönen-Ersatz. **WM-Punkte/WM-Platz: 54/4.**



Kvyat: Der Teamneuling war der besser platzierte Bullen-Pilot

## FERRARI 5 VETTEL P7, RÄIKKÖNEN P 4

Die Scuderia brachte am siebten GP-Wochenende des Jahres ihre bereits dritte 2015er-Motorenspezifikation. Es war aber die erste, für die Ferrari Entwicklungsgutscheine, sogenannte Tokens, einlöste. Und zwar drei seiner erlaubten zehn. Details dazu nannten die Italiener keine. Experten gehen davon aus, dass vor allem der Zylinderkopf des Ferrari-V6-Triebwerks verändert wurde. Leistungsgewinn insgesamt: zwischen 30 und 40 PS. Freitags sorgte Räikkönen mit der besten Durchschnittszeit der Rennsimulationen bei Mercedes immerhin für leichte Aufruhr. Für Teamkollege Vettel war eine gute Ausgangsposition fürs Rennen im Grunde schon nach dem FT3 dahin. Fünf Startplätze nach hinten, das war seine Strafe fürs Überholen von Merhi bei roter Flagge am Samstagmorgen. Durch den MGU-H-Ausfall an Vettels SP15-T in der Quali (ca. minus 100 PS) wurde daraus letztlich SP18. Von dort aus kämpfte sich der Deutsche bis auf P5 vor. Bei Räikkönen war die Zwei-Stopp-Strategie falsch und kostete ihn den dritten Rang. **WM-Punkte/WM-Platz: 180/2.**



Räikkönen: Sieht die Arbeit seiner Crew immer kritischer

## FORCE INDIA 11 PÉREZ P11, 27 HÜLKENBERG P8

Die Inder war wie Lotus - siehe unten - besonderer Nutznießer der zweiten Charge an Mercedes-Antrieben. Weil dabei offenbar angesichts der nachgewiesenen Haltbarkeit der ersten Charge nun mehr ihrer vorhandenen Leistung tatsächlich abgerufen werden darf, konnten die latenten aerodynamischen Nachteile der VJM08 mehr als nur ausgeglichen werden. Allerdings: Pérez benutzte in Kanada als einziger F1-Piloten mit Mercedes-Power weiterhin seine erste 2015er-Antriebseinheit. Im FT2 erlebte Hülkenberg einen selten gewordenen Defekt: Reifenplatzer. Die im Detail noch ungeklärte Ursache: Eine der hinteren Kohlefaser-Felgen ging kaputt. In der Quali schafften es beide Force-India-Fahrer unter die ersten zehn. Hülkenberg (7.) brockte seinem Team da aber eine Sonderzahlung ein: 600 Euro, weil er mit 85,2 km/h in der Boxengasse zu schnell unterwegs war. Im Rennen holte der Deutsche erstmals seit dem Auftakt-GP in Melbourne Punkte. Pérez wurde nach Startplatz zehn Elfter und blieb punktlos. **WM-Punkte/WM-Platz: 21/7.**



Hülkenberg: Kampfstark wie immer und endlich wieder Punkte

## LOTUS 8 GROSJEAN P10, 13 MALDONADO P13

Der Neukunde von Mercedes fuhr beide E23 mit Antriebspaket Nummer zwei. Also neu bestückt mit: Turbomotor, Wärme- und Kinetik-Generator, Batterie und Kontrollelektronik. Auch für Lotus gilt: Mercedes hat bisher noch keine Entwicklungsgutscheine eingelöst. Das Lotus-Duo überraschte wie kein anderes Team in den Montreal-Trainings. Im FT1 und FT3 flimmerte der Name Grosjean an dritter Stelle der Zeitenmonitore. Maldonado kreiselte in der Quali, kam dort allerdings auch bis ins finale Drittel. Dass die zwei schwarzen Renner im Q3 Seite an Seite durch die Boxengasse zu ihren letzten Bestzeitenjagden führen, ließen die Kommissare ungeahndet. Die rausgeholt starken Startplätze fünf (Grosjean) und sechs (Maldonado) waren die beste Vorlage zum Punkterfolg für Lotus in diesem Jahr. Doch mehr als P7 und P10 holten Maldonado und Grosjean nicht raus. Grosjeans Kollision mit dem zu überrundenden Stevens zwang ihn zu einem zweiten Boxenstopp und brachte obendrein noch fünf Strafsekunden ein. **WM-Punkte/WM-Platz: 23/5.**



Maldonado: Am Ende der bessere der beiden Schwarz-Fahrer

## SAUBER 9 ERICSSON P14, 12 NASR P16

Der C34 von Nasr hatte ein neues Getriebe, ansonsten blieb in den Hecks der blau-gelben Boliden aus Hinwil alles unverändert. Das bedeutete: weiter mit zweitem Motor, Turbolader, Wärme-, Kinetik-Generator bei Nasr und Ericsson. Schon früh merkte Ericsson am ersten Trainingstag: Die speziell ausgetüfelte Montreal-Abstimmung war kein Fortschritt. Der kam erst dann, als auch der Schwede zum üblichen Grund-Set-up zurückkehrte. Das FT2 beendete Ericsson als Zwölfter, während Bremsprobleme Nasr den Freitag nur als 17. beenden ließen. Samstagmorgen sorgte der Brasilianer für eine Trainingsunterbrechung (rote Flagge). Beim Reifenaufwärmen per Zickzack-Fahren war Nasr auf der langen Geraden zur Ziel-Schikane frontal in eine Begrenzungsmauer gekracht. Nach eigener Aussage war der von ihm versehentlich geöffnete Klappflügel und der daraus resultierende Gripverlust an der Hinterachse schuld. Bis zur Quali war die Frontpartie ersetzt. Nasr litt im GP an Bremsproblemen und Leistungsverlust. **WM-Punkte/WM-Platz: 21/6.**



Nasr-Wrack: Front ramponiert, aber Chassis blieb ganz

Neue Aufgabe: Ex-GP2-Meister Fabio Leimer ist seit dem Kanada-GP Test- und Ersatzfahrer bei Manor

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Es kam selbst für den Betroffenen unerwartet: Fabio Leimer wurde wenige Tage vor dem Kanada-GP als Test- und Ersatzfahrer von Manor vorgestellt. MSA hat mit dem Ex-GP2-Meister über seine Ziele und seine Erwartungen gesprochen.**

Mitten in der Saison bist du überraschend zum Test- und Ersatzfahrer von Manor geworden. Wie kam es dazu? **FABIO LEIMER:** Das Team ist auf mich zugekommen. Es kam ehrlich gesagt etwas unerwartet. Wir hatten zwar stets Kontakt, aber so richtig daran geglaubt habe ich nicht. Du hattest schon einmal engen Kontakt mit dem Team. Damals hieß es

«Ich zahle nichts, um dritter Fahrer zu sein.»

FABIO LEIMER

noch Marussia. Ihr hattet euch aber nicht einigen können. Was ist diesmal anders gelaufen als beim letzten Mal?

Eigentlich nichts. Wir hatten damals kein Budget. Und wir haben auch heute keines. Wir zahlen nichts, damit ich als dritter Fahrer beschäftigt werde. Ich hoffe aber, dass ich so Sponsoren anlocken kann.

Du hast einen guten Draht zu Honda, auch wenn dein Engagement in der Super Formula nicht zustande kam.

Auch zwischen Manor und McLaren-Honda gibt es mehrere Berührungspunkte. Hast du da einen Einfluss? Und was spielt Honda in deiner weiteren Karriereplanung für eine Rolle?

Das darf man nicht überbewerten. Ich habe zwar in Japan für das Honda-Werksteam getestet. Aber da war nicht mehr. Der Test war Teamsache. Honda war da nicht richtig involviert.

Welche Aufgaben hast du bei Manor? Und wie oft wird man dich auf der Rennstrecke sehen?

Das wird sich in den nächsten Tagen und Wochen zeigen. Alles ist noch ganz frisch. Ich muss erst mal abwarten. Das Aufgebot für Montreal kam sehr spät. Da blieb bisher nicht viel Zeit, um Details zu klären.

Was kennst du schon von Manor? In der Fabrik warst du in dem Fall noch nie?

Nein, wie gesagt. Alles ging Schlag auf Schlag. Ich hoffe aber, dass ich zwischen dem Kanada-GP und dem Großen Preis von Österreich einen Abstecher nach England machen

kann. Aber das müssen wir erst noch abklären.

Was traust du dem Team zu? Einiges. Das Team wird unterschätzt. Natürlich fehlen die Mittel, um ganz nach vorne zu kommen. Und auch in Sachen Manpower fällt der Vergleich zu Ungunsten von Manor aus. Aber das heißt nicht, dass dort nicht professionell gearbeitet wird. Im Gegenteil.

Es ist kein Geheimnis, dass Stammfahrer Roberto Merhi nicht das große Geld im Rücken hat, und sein Sitz angeblich wackeln soll. Wie groß sind deine Hoffnungen auf ein GP-Debüt noch 2015?

Das interessiert mich im Moment gar nicht. Ich will mich auf meinen Job konzentrieren. Und den so gut es geht erledigen. Wenn ich beweisen kann, dass ich gut genug bin für ein Renncockpit, ergibt sich in der Regel eine Chance von selbst.

Kannst du immer noch auf die Unterstützung von deinem Mäzen Ray Gantenbein zählen?

Ich bin immer noch bei Ray angestellt. In seinem Unternehmen. Um dort mein Geld zu verdienen. Aber finanzielle Unterstützung gibt es keine mehr. Schon länger nicht mehr.

Du bist seit mehr als einem Jahr kein Formelauto mehr gefahren, zumindest nicht rennmäßig.

Wäre das ein Problem, wenn du jetzt in Kanada notfallmäßig hättest einspringen müssen?

Das hätte ich dann gesehen, wenn ich im Auto gesessen wäre. Ich glaube, nach so einer Pause braucht es etwas Eingewöhnungszeit. Aber ich kann mit neuen Situationen eigentlich ganz gut umgehen. Das Problem wäre wohl die Superlizenz gewesen. Die müssen wir erst noch beantragen.

Warum hast du als GP2-Champion und als Schweizer obendrauf keine Chancen auf ein Cockpit bei Sauber gehabt?

(Überlegt lange.) Als das Thema aufkam, war der Zeitpunkt einfach nicht der richtige.

Aber für die Schweiz wäre das doch ein Traumduo gewesen? Sicher. Aber es hat einfach nicht gepasst.

Hast du noch Pläne in der WEC? Im Moment nicht. Ich will mich voll auf meinen neuen Job als Test- und Ersatzfahrer von Manor konzentrieren. Ich muss ja zuerst einmal herausfinden, was für ein Pensum ich habe.

War das Kapitel Formel 1 für dich abgeschlossen? Oder hast du im stillen Kämmerlein noch an deine Chance geglaubt?

Der Wunsch war immer da. Aber irgendwie hatte ich das Kapitel auch schon geschlossen. Wenn dir die Möglichkeiten in der F1 fehlen, musst du dich zwangsläufig neu orientieren. Aber jetzt, wo ich diese eine Chance kriege, möchte ich sie natürlich auch nutzen. ♦



### Zur Person Fabio Leimer

Geburtstag 17. April 1989  
Geburtsort Rothrist (CH)  
Herkunftsland Schweiz

#### KARRIERE

2000–2006 Karting, 2006 Deutsche Formel BMW (18.)  
2007 Formel Renault 2.0 Eurocup (17.), ital. Formel Renault 2.0 (11.)  
2008 Int. Formel Master (2., 3 Siege), 1. GP2-Testfahrt für Trident  
2009 Int. Formel Master (Meister, 7 Siege)  
2010 GP2 mit Ocean Racing (19., 1 Sieg)  
2011 GP2 mit Rapax (14., 1 Sieg), GP2-Finalsieger in Abu Dhabi, 1. Formel-1-Testfahrt mit Sauber  
2012 GP2 mit Racing Engineering (7.)  
2013 GP2 mit Racing Engineering (Meister, 3 Siege)  
2014 WEC mit Rebellion (17.)  
2015 seit dem GP von Kanada: Test- und Ersatzfahrer für Manor

#### HOBBYS

Golf, Karting, Videospiele

Fabio Leimer

«Wir haben kein Budget»



STRECKE

Montreal



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es 13 Trockenreifensets: sieben Sets Prime, sechs Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top Ten der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur vier Motoren pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Circuit Gilles Villeneuve in Montreal hatte 2015 zwei DRS-Zone: die Start-Ziel-Gerade und die Gerade davor.

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Hamilton	1:16,212 (34)	1. Hamilton	1:15,988 (22)	1. Rosberg	1:15,660 (17)	1. Grosjean	303,7
2. Rosberg	1:16,627 (38)	2. Vettel	1:16,304 (19)	2. Räikkönen	1:16,233 (20)	2. Räikkönen	303,2
3. Grosjean	1:17,721 (35)	3. Räikkönen	1:16,310 (20)	3. Grosjean	1:16,772 (14)	3. Rosberg	303,0
4. Hülkenberg	1:17,871 (34)	4. Rosberg	1:16,440 (22)	4. Bottas	1:16,914 (17)	4. Hamilton	302,9
5. Vettel	1:17,905 (25)	5. Maldonado	1:16,600 (15)	5. Pérez	1:16,993 (16)	5. Bottas	302,8
6. Massa	1:17,985 (28)	6. Bottas	1:16,849 (18)	6. Kvyat	1:17,021 (19)	6. Maldonado	302,0
7. Kvyat	1:18,021 (30)	7. Grosjean	1:16,864 (15)	7. Massa	1:17,122 (18)	7. Pérez	300,8
8. Maldonado	1:18,026 (41)	8. Massa	1:17,041 (19)	8. Vettel	1:17,197 (18)	8. Massa	300,4
9. Alonso	1:18,128 (34)	9. Kvyat	1:17,092 (10)	9. Sainz jr.	1:17,396 (25)	9. Hülkenberg	300,3
10. Verstappen	1:18,257 (24)	10. Ricciardo	1:17,111 (16)	10. Maldonado	1:17,573 (12)	10. Vettel	299,6
11. Bottas	1:18,325 (40)	11. Hülkenberg	1:17,120 (15)	11. Ericsson	1:17,578 (21)	11. Ericsson	299,3
12. Räikkönen	1:18,439 (26)	12. Ericsson	1:17,261 (17)	12. Hülkenberg	1:17,876 (14)	12. Nasr	298,8
13. Pérez	1:18,503 (28)	13. Sainz jr.	1:17,318 (23)	13. Ricciardo	1:17,892 (18)	13. Verstappen	296,7
14. Ricciardo	1:18,775 (24)	14. Pérez	1:17,367 (20)	14. Nasr	1:18,446 (12)	14. Sainz jr.	296,5
15. Button	1:18,786 (25)	15. Alonso	1:17,627 (21)	15. Button	1:18,473 (18)	15. Kvyat	296,4
16. Nasr	1:18,948 (30)	16. Verstappen	1:17,657 (23)	16. Verstappen	1:18,492 (18)	16. Ricciardo	293,0
17. Sainz jr.	1:19,065 (23)	17. Nasr	1:17,751 (21)	17. Stevens	1:19,822 (16)	17. Alonso	292,6
18. Ericsson	1:19,165 (32)	18. Button	1:18,135 (20)	18. Alonso	1:19,874 (3)	18. Merhi	291,2
19. Merhi	1:20,616 (33)	19. Merhi	1:19,531 (15)	19. Merhi	1:20,231 (16)	19. Stevens	291,0
20. Stevens	1:20,624 (27)	20. Stevens	1:19,734 (13)	20. Hamilton	1:21,492 (9)		

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Grosjean	1:15,833	1. Hamilton	1:14,661	1. Hamilton	1:14,393	Rosberg	1:6 Hamilton
2. Rosberg	1:15,893	2. Rosberg	1:14,673	2. Rosberg	1:14,702	Ricciardo	5:2 Kvyat
3. Hamilton	1:15,895	3. Grosjean	1:15,187	3. Räikkönen	1:15,014	Massa	4:3 Bottas
4. Maldonado	1:16,098	4. Räikkönen	1:15,348	4. Bottas	1:15,102	Vettel	6:1 Räikkönen
5. Hülkenberg	1:16,186	5. Bottas	1:15,506	5. Grosjean	1:15,194	Alonso	3:3 Button
6. Räikkönen	1:16,259	6. Maldonado	1:15,622	6. Maldonado	1:15,329	(Magnussen)	0:1 Button
7. Verstappen	1:16,361	7. Hülkenberg	1:15,706	7. Hülkenberg	1:15,614	Pérez	2:5 Hülkenberg
8. Ricciardo	1:16,410	8. Kvyat	1:15,891	8. Kvyat	1:16,079	Verstappen	2:5 Sainz jr.
9. Kvyat	1:16,415	9. Pérez	1:15,974	9. Ricciardo	1:16,114	Grosjean	6:1 Maldonado
10. Bottas	1:16,552	10. Ricciardo	1:16,006	10. Pérez	1:16,338	Ericsson	2:5 Nasr
11. Sainz jr.	1:16,611	11. Sainz jr.	1:16,042			Stevens	4:2 Merhi
12. Ericsson	1:16,796	12. Verstappen	1:16,245				
13. Pérez	1:16,827	13. Ericsson	1:16,262				
14. Nasr	1:16,968	14. Alonso	1:16,276				
15. Alonso	1:17,012	15. Nasr	1:16,520				
16. Vettel	1:17,344						
17. Massa	1:17,886						
18. Merhi	1:19,133						
19. Stevens	1:19,157						
20. Button	keine Zeit						

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Kanada



< Felipe Massa (6.)

«Wenn man bedenkt, wie das Quali gelaufen ist und dass ich von SP15 ins Rennen ging, kann ich mit Platz 6 zufrieden sein. Ich hatte ein paar wirklich gute Überholmanöver.»

Nico Hülkenberg (8.) >

«Rückblickend gesehen hätte ich mich vielleicht nicht so vehement gegen Seb (Vettel, d. Red.) wehren sollen. Aber als Rennfahrer willst du deine Position nicht einfach so hergeben.»



< Daniel Ricciardo (13.)

«Rennautos können sehr kompliziert sein. Ich verstehe sie nicht immer. Heute ist so ein Tag. Ich weiß nicht warum, aber ich war viel zu langsam und bin die ganze Zeit nur herumgerutscht.»



Marcus Ericsson (14.) >

«Das Auto hat sich gut angefühlt, aber unsere Rundenzeiten waren einfach nicht schnell genug. Wir konnten nicht um Punkte kämpfen, so wie wir es uns erhofft hatten.»



< Will Stevens (17.)

«Ich war auf einer Ein-Stopp-Strategie, als mir Grosjean den Frontflügel abrasierte. Das war unnötig. Ich hatte ihm genug Platz gegeben. So musste ich einen Extra-Stopp einlegen.»



Fernando Alonso (out) >

«Ich bin schon etwas enttäuscht. Das war der dritte Ausfall in Serie. Aber mir ist lieber, wir haben diese Ausfälle jetzt als dann, wenn wir um Siege und Podestplätze kämpfen.»



## Höhepunkte des Rennens

**Start:** Hamilton behauptet seine Spitzenposition, die er als Schnellster des Qualifyings eingenommen hatte. Räikkönen, von Startplatz drei kommend, bedrängt den auf Rang zwei gestarteten Rosberg zwar, kommt aber nicht an ihm vorbei.

**1. Runde:** Hülkenberg verdrängt Maldonado vom sechsten Platz. Vettel (SPI8) liegt auf P16.

**4. Runde:** Vettel (14.) überbremst bei seiner Attacke auf Alonso vor der Haarnadel, handelt sich dabei auf einem seiner Vorderreifen eine Bremsplatte ein. Vor der Zielchikane kann er Alonso schließlich doch passieren und ist damit 13.

**8. Runde:** Vettels (13.) vorgezogener erster Boxenstopp dauert fast sieben Sekunden. Danach ist er 20. und Letzter.

**20. Runde:** Vettel (16.), der wieder hinter Alonso (15.) festhängt, springt mit Tempoüberschuss in der Zielschikane über den dort neu platzierten „Wurst“-Abweiser. Im Umlauf drauf kassiert er Alonso erneut.

**28. Runde:** In der Runde nach seinem Boxenstopp vollführt Räikkönen in der Spitzkehre unfreiwillig eine Pirouette, beschwert sich per Funk über Ferraris Technik, behält aber P4.

**30. Runde:** Hamilton lässt die Supersoft-Reifen gegen den härteren Soft-Typ tauschen. Damit ist klar: Er fährt eine Ein-Stopp-Strategie.

**31. Runde:** Kurz-Leader Rosbergs erster und einziger Reifenwechsel (auch von Supersoft auf Soft). Reihenfolge danach: Hamilton, Rosberg, Bottas. Vettel ist derweil Siebter.

**32. Runde:** Verbremser Hamilton, und danach hat sein Silberpfeil vorne eine Bremsplatte.

**36. Runde:** Zweiter Stopp Vettels (7.), der als Neunter wiederkommt.

**43. Runde:** Hülkenberg (7.) und Vettel (8.) gehen Seite an Seite in die letzte Schikane. Hülkenberg zieht rechts innen auf die Randsteine, um eine Kollision zu vermeiden. Dabei verliert er den Grip und dreht sich nach links Richtung Vettel. Der bleibt unberührt und ist Siebter. Hülkenberg reiht sich als Neunter wieder ein.

**69. Runde:** Hamilton wird erneut per Funk zum Spritsparen angewiesen.

**70. Runde (Ziel):** Hamilton siegt vor Rosberg und Bottas. Vettel wird Fünfter. ♦

## GP VON KANADA / Resultate

Montreal/CDN: 7. Juni 2015; 7. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 305,270 km über 70 Runden à 4,361 km; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

21°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	70	1:31:53,145 h		1	ss-s	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	70	+2,285 sec		1	ss-s	18
3. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	70	+40,666		1	ss-s	15
4. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	70	+45,625		2	ss-s-ss	12
5. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	70	+49,903		2	ss-s-ss	10
6. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	70	+56,381		1	s-ss	8
7. Pastor Maldonado (YV)	Lotus-Mercedes E23	70	+1:06,664 min		1	ss-s	6
8. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	69	+1 Rde.		1	ss-s	4
9. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	69	+1 Rde.		1	ss-s	2
10. Romain Grosjean (F)*	Lotus-Mercedes E23	69	+1 Rde.		2	ss-s-s	1
11. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	69	+1 Rde.		1	ss-s	0
12. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	69	+1 Rde.		1	ss-s	0
13. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	69	+1 Rde.		1	ss-s	0
14. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	69	+1 Rde.		1	ss-s	0
15. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	69	+1 Rde.		1	s-ss	0
16. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	68	+2 Rdn.		1	ss-s	0
17. Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	66	+4 Rdn.		2	s-ss-ss	0
* +5-Sekunden-Strafe nach dem Rennen							
<b>Nicht klassiert:</b>							
Roberto Merhi (E)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	57	+13 Rdn.	Antriebswelle	1	s-ss	0
Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	54	+16 Rdn.	Auspuff	1	s-ss	0
Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	44	+26 Rdn.	Auspuff	1	ss-s	0

Durchschnittstempo des Siegers: 199,336 km/h Schnellste Runde: Räikkönen, 42. Runde, in 1:16,987 min (=203,925 km/h)  
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate; r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in zwei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Beide müssen im Rennen eingesetzt werden. In der F1-Fachsprache wird die jeweils weichere Gummimischung «Option», die härtere «Prime» genannt.



Vettels tolle Aufholjagd: Sainz jr. (vorne) überholte er auch noch

Top speed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)		
	km/h		Zeit	
1. Vettel	300,0	1. Räikkönen	1:16,987	
2. Bottas	297,7	2. Vettel	1:17,105	
	Grosjean	297,7	3. Hamilton	1:17,472
4. Massa	297,3	4. Massa	1:17,553	
5. Hülkenberg	295,4	5. Rosberg	1:17,637	
6. Ericsson	294,9	6. Bottas	1:17,922	
7. Maldonado	294,5	7. Grosjean	1:17,969	
8. Rosberg	293,7	8. Kvyat	1:18,048	
	Verstappen	293,7	9. Hülkenberg	1:18,238
10. Räikkönen	292,6	10. Maldonado	1:18,385	
11. Nasr	291,8	11. Verstappen	1:18,616	
	Hamilton	291,8	12. Sainz jr.	1:18,811
13. Ricciardo	290,0	13. Button	1:18,856	
14. Pérez	288,9	14. Pérez	1:18,889	
15. Kvyat	288,6	15. Ericsson	1:18,890	
16. Alonso	288,1	16. Ricciardo	1:19,060	
17. Sainz jr.	286,0	17. Nasr	1:19,088	
18. Merhi	282,2	18. Alonso	1:19,580	
19. Stevens	280,8	19. Stevens	1:20,707	
20. Button	279,8	20. Merhi	1:20,804	



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Hamilton	441
Rosberg	441
Vettel	441
4. Massa	439
5. Ricciardo	437
6. Nasr	436
7. Pérez	435
8. Räikkönen	423
9. Sainz jr.	408
10. Hülkenberg	389
11. Ericsson	383
Bottas	383
13. Grosjean	380
14. Verstappen	370
15. Merhi	356
16. Button	349
17. Kvyat	338
18. Stevens	314
19. Maldonado	272
20. Alonso	243
21. Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	882
2. Scuderia Ferrari	864
3. Sahara Force India F1 Team	824
4. Williams Martini Racing	822
5. Sauber F1 Team	819
6. Scuderia Toro Rosso	778
7. Infiniti Red Bull Racing	775
8. Manor F1 Team	670
9. Lotus F1 Team	652
10. McLaren Honda	592
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	441/882

## Experten-Urteil



## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

## Fahrer des Rennens



## Valtteri Bottas

Im Vorjahr war der Finne regelmäßiger Gast auf dem Podium. In dieser Saison tut sich Bottas resp. Williams schwer. Doch eins muss man der finnisch-britischen Seilschaft lassen: Als sich in Montreal die Chance bot und Ferrari schwächelte, war man zur Stelle. Den zwischenzeitlichen Druck seines Landsmannes Kimi Räikkönen konterte Bottas souverän. Seine fehlerfreie Fahrt macht ihn zum «Fahrer des Rennens», obwohl dieser Titel auch an Lewis Hamilton hätte gehen können. Aber wenn es schon mal Abwechslung auf dem Podium gibt, sollte man die auch honorieren.

## Heimlicher Gewinner



## Pastor Maldonado

Der Mann, der fast in jedem Rennen für einen Schreckmoment sorgt, blieb fehlerfrei und holte für Lotus mit P7 die Kohlen aus dem Feuer. Der Aufwärtstrend zeichnete sich schon im Training ab. Und dürfte dem Südamerikaner Auftrieb geben. Auch wenn sein Platz aufgrund der PDVSA-Dollars sicher ist, bezieht auch ein Fahrer wie Maldonado seine Motivation über gute Ergebnisse. Kanada war wieder einmal ein solches. Bleibt zu hoffen, es geht so weiter.

## Heimlicher Verlierer



## Romain Grosjean

Zuletzt war Grosjean ein sicherer Wert. In Kanada ist er (ausnahmsweise) wieder in alte Zeiten zurückgefallen. Der Lotus-Pilot berührte beim Überraufen den Manor von Will Stevens und handelte sich hinten links einen Platten ein. Dass er danach über Funk Nachzügler Stevens beschuldigte, er habe ihn getroffen, ist nicht die feine Art. Die Rennleitung gab Grosjean die Schuld an der vermeidbaren Kollision. Statt P6 gab es für Grosjean nur P10. ♦



## NACHRICHTEN Magische Worte mit einem Cowboy-Hut

**IndyCar** Der im Training zum Indy 500 schwer verunglückte James Hinchcliffe sprach beim Rennen in Texas per Videobotschaft die berühmten Worte: «Gentlemen, start your Engines.» Der Kanadier ließ es sich dabei nicht nehmen, einen echten Cowboy-Hut aufzusetzen. Über ein mögliches Comeback kann derzeit nur spekuliert werden. In Texas wurde «Hinch» durch Ryan Briscoe ersetzt. «Ich kann es kaum erwarten, wieder ins Auto zu steigen.»

## Kritik von Altmeister Emerson Fittipaldi

**Formel 3** Emerson Fittipaldi hat die Teilnehmer des F3-Rennens in Monza, das wegen «rücksichtsloser Fahrweise» abgebrochen werden musste, zu mehr Respekt aufgefordert. Gegenüber «Autosport» meinte der Altmeister: «Einige Fahrer sind über das Limit gegangen. Durch die Verbesserungen der Sicherheit sind die Autos zwar viel sicherer, und der Kopf ist besser geschützt, aber die Jungs müssen sich mehr zusammenreißen.»

## Drei Schweizer Doppelsiege

**Renault 2.0** Die beiden Schweizer Kevin Jörg und Louis Delétraz haben bei der Formel Renault NEC am Red Bull Ring kräftig abgesahnt. Jörg gewann die ersten zwei Läufe und wurde im dritten Rennen Zweiter. Delétraz belegte zweimal Platz 2 und siegte in Durchgang 3. Die beiden Josef-Kaufmann-Piloten führen in allen Läufen in einer «eigenen Welt» und deklassierten den Rest der Teilnehmer mit jeweils fast zehn Sekunden Vorsprung. In der Gesamtwertung führt Delétraz (175 Punkte) vor Jörg (129 Punkte).

## Kein Podium für die Deutschsprachigen

**Renault 2.0** Jake Hughes und Matevos Isaakyan teilten sich bei der Formel Renault Alps in Spa-Francorchamps die Siege. Der Österreicher Stefan Riemer wurde im ersten Heat Fünfter. Im zweiten Lauf schied er nach einer Kollision aus. Sein deutscher Teamkollege Philip Hamprecht belegte die Ränge 7 und 6. In der Gesamtwertung wird Riemer auf Platz 3 geführt. ♦ CE

## IndyCar Fort Worth

# 99. Sieg für Ganassi

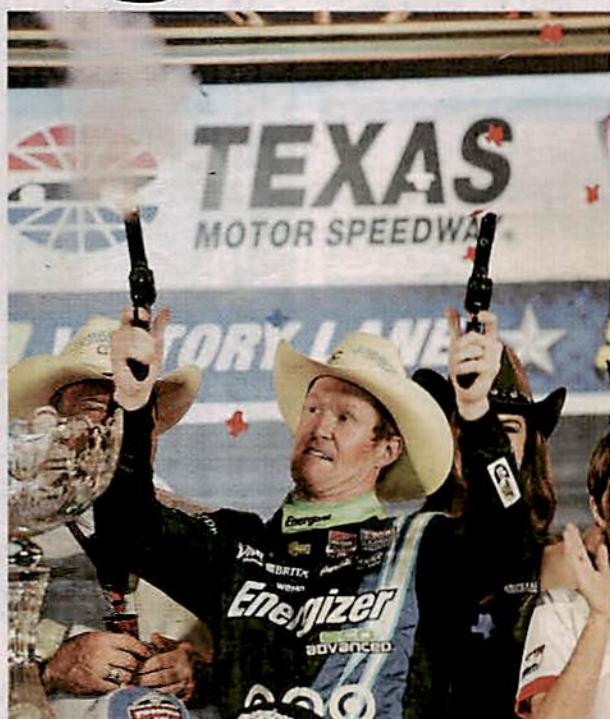
Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Zugegeben: Es gab schon spannendere Ovalrennen. Beim neunten Lauf in Fort Worth/Texas cruiste Scott Dixon zum 99. IndyCar-Sieg für Chip Ganassi. Und das mit einer bescheidenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 308,889 km/h!**

Scott Dixon wollte im Ziel nichts von einem leichten Sieg hören. Er habe hart um diesen Sieg kämpfen müssen, meinte der Neuseeländer nach Fallen der Zielflagge. Von außen betrachtet sah es anders aus. Dixon dominierte das Rennen und führte es 97 von 248 Runden an. «Ich hatte am Anfang sehr viel Untersteuern. Das war unangenehm, aber wir haben das Auto von Boxenstopp zu Boxenstopp verändert. Und mit der Zeit lief es wie auf Schienen.»

Dixon übernahm das finale Kommando in der 194. Runde (vom nur kurz Führenden Marco Andretti) und gab diese Führung nur noch für eine Runde beim letzten Boxenstopp an Stallgefährte Charlie Kimball ab. Danach kontrollierte der Kiwi die Pace und überquerte mit dem für IndyCar-Verhältnisse fast schon komfortablen Vorsprung von 7,8 Sekunden den Zielstrich vor Teamkollege Tony Kanaan. «Ein 1-2 für Ganassi – was wollen wir mehr? Ich bin zufrieden», meinte der Brasilianer, der seit dem Auftakt in St. Pete nicht mehr auf dem Podium gestanden hatte.

Auch Teamchef Chip Ganassi freute sich über den Doppelerfolg. «Das ist unser 99. Sieg. Ich hoffe, ich muss nicht mehr allzu lange auf den 100. warten.»



Fährt unumstritten besser, als er schießt: Texas-Sieger Scott Dixon

erfolg. «Das ist unser 99. Sieg. Ich hoffe, ich muss nicht mehr allzu lange auf den 100. warten.»

## Scotts blindes Vertrauen

Für Dixon war es der 37. Karrieresieg. Und der zweite in diesem Jahr nach Long Beach. In der Meisterschaft hat sich der Rotschopf auf Platz 3 etabliert. Mitten unter den Penske-Jungs. Dass er zum Spielverderber werden könnte, davor hatte der Gesamtführende Juan-Pablo Montoya schon beim Saisonstart gewarnt. «Scott ist immer für Siege gut. Egal ob auf Stra-

ßenkursen oder im Oval. Ich schätze ihn als unseren größten Konkurrenten ein.»

Dixon ist seit Jahren eine feste Größe in der IndyCar-Szene. Dreimal schon holte er sich die Krone: 2003, 2008 und 2013. In den letzten acht Jahren war er in der Endabrechnung nie schlechter als Platz 3 klassiert. Diese Konstanz hat ihre Gründe. Dixon fährt seit 2002 für Ganassi. «Er kennt das Team in- und auswendig», sagt Teamchef Chip Ganassi. «Und wir kennen ihn. Es herrscht nahezu blindes Vertrauen.»

Auch Dixon, inzwischen 34 Jahre alt, weiß um diese Stärke und meint mit einem Lächeln auf der Lippe: «Es ist schon eher außergewöhnlich, dass man sich so lange aushält. Aber die Beziehung ist so gut. Ich könnte mir gar nicht vorstellen, woanders zu fahren.»

## Ein Schnitt von 308,889 km/h

Die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit beim neunten Lauf hat ebenfalls für Aufsehen gesorgt. Mit 308,889 km/h stellte Dixon einen neuen Streckenrekord auf. «Schuld» daran war die Disziplin der 23 Akteure. Es gab nur eine Gelbphase für 13 Runden. Wegen Trümmerteilen, die beseitigt werden mussten. Sonst war immer Grün, also volle Kanne!

Hinter Dixon und Kanaan holte sich Hélio Castroneves Platz 3. Für den Penske-Mann war dieser Erfolg besonders wichtig. Die letzten Rennen stand er im Schatten seiner beiden Teamkollegen Juan-Pablo Montoya und Will Power. «Gegen vorne hatte ich am Ende nichts auszurichten», meinte Castroneves. «Aber es ist schön, wieder mal auf dem Podium zu stehen.»

Wie Dixon ist auch Castroneves ein Urgestein seines Angestellten. Der einstige Dancing-Star fährt seit 2000 für Penske. Auch er weiß um die Stärke von Dixon, der vor ihm in der Meisterschaft liegt. «Wenn du schon so lange bei einem Team bist, gibt es keine Geheimnisse mehr. Deshalb bin ich nicht überrascht, dass Scott immer wieder das Maximum aus dem Auto herausholen kann.» ♦



Bleibt in Führung: Juan-Pablo Montoya wurde in Texas Vierter



Zweiter Saisonsieg: Nach Long Beach gewann Dixon auch im Oval

## INDYCAR / Resultate

Fort Worth/Texas (USA): 9. von 16 Saisonrennen; 248 Rdn. à 2,406 km (= 596,688 km); 23 Fahrer gestartet, 19 im Ziel; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken

1. Scott Dixon (NZ/Ganassi) in 1:52:47,851 h (= 308,889 km/h); 2. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +7,800; 3. Hélio Castroneves (BR/Penske) +9,944; 4. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +10,461; 5. Marco Andretti (USA/Andretti) +26,095; 6. Carlos Muñoz (CO/Andretti) +1 Rde.; 7. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +1 Rde.; 8. Ryan Briscoe (AUS/Schmidt) +1 Rde.; 9. James Jakes (GB/Schmidt) +1 Rde.; 10. Gabby Chaves (CO/Herta) +2 Rdn.; 11. Simon Pagenaud (F/Penske) +2 Rdn.; 12. Sage Karam (USA/Ganassi) +3 Rdn.; 13. Will Power (AUS/Penske) +4 Rdn.; 14. Sébastien Bourdais (F/KV) +4 Rdn.; 15. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +5 Rdn.; 16. Takuma Sato (J/Foyt) +5 Rdn.; 17. Pippa Mann (GB/Coyne) +6 Rdn. Führungsrunden: Power (1-7), Pagenaud (8-66), Kanaan (67-86), Montoya (87-102), Kanaan (103-138), Dixon (139-140), Castroneves (141), Jakes (142-143), Dixon (144-184), Kanaan (185), Castroneves (186-191), Andretti (192-193), Dixon (194-228), Kimball (229), Dixon (230-248)

Pole-Position (2 Rdn. am Stück): Power in 47,941 sec (= 351,663 km/h)

Schnellste Runde: Power in 24,174 sec (= 348,697 km/h)

Gelbphasen: 1 für 13 Runden

Stand nach 9 von 16 Läufen: 1. Montoya 348 Punkte; 2. Power 313; 3. Dixon 305; 4. Castroneves 286; 5. Rahal 261; 6. Andretti 255; 7. Bourdais 244; 8. Newgarden 215; 9. Kanaan 215; 10. Kimball 214; 11. Pagenaud 213; 12. Muñoz 208; 13. Hunter-Reay 183; 14. Sato 180; 15. Jakes 155; 16. Chaves 153; 17. Hawksworth 135. – Ferner: 22. De Silvestro 66

Nächstes Rennen: 14. Juni, Toronto (CDN)

Internet: www.indycar.com

## Formel E Moskau

## Piquet top, e-Dams flop



Start zum e-prix in Moskau: Der spätere Sieger Nelson Piquet jr. übernimmt das Kommando vor Jean-Eric Vergne und Lucas di Grassi

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**War das die Vorentscheidung? Nelson Piquet jr. hat mit seinem zweiten Saisonsieg einen großen Schritt in Richtung Formel-E-Titel gemacht. Vor dem Doubleheader in London liegt er 17 Zähler vor Lucas di Grassi.**

Nelson Piquet jr. ist auf dem besten Weg, der erste Meister in der Formel E zu werden. Mit einem nie gefährdeten Sieg am vorletzten Rennwochenende in Moskau baute der Brasilianer seine Führung in der Gesamtwertung auf 17 Zähler aus. Damit ist er noch nicht am Ziel. In London, wo in drei Wochen das Finale ausgetragen wird, werden zwei vollwertige Läufe gefahren. Es können (Bonuspunkte für Pole und schnellste Rennrunde mitgerechnet) also noch 60 Punkte geholt werden. «Da ist noch alles möglich», sagt Piquet. Stimmt! Aber der Ex-F1-Pilot ist auch eine sichere Bank.

Seit dem dritten Lauf in Punte del Este war Piquet jr. nie mehr schlechter als P5 klassiert. Das macht es für die Verfolger, allen voran Landsmann Lucas di Grassi, nicht besonders einfach.

## 68 statt 58 Sekunden

Di Grassi hatte in Moskau mit P2 hinter Piquet Schadensbegrenzung betrieben. Der Abt-Pilot war in der ersten Rennhälfte hinter Pole-Mann Jean-Eric Vergne eingeklemmt, konnte diesen aber an der Box überholen. Besonders glücklich wirkte Di Grassi im anschließenden Siegerinterview nicht: Er hätte Piquet nicht mehr attackieren können, weil die Temperatur in der Batterie zu hoch gewesen sei. Doch das ist nur die halbe Wahrheit. Di Grassi weiß: Ohne die Disqualifikation in Berlin (wegen eines illegalen Frontflügels) würde er als Leader nach London reisen.

Auch Sébastien Buemi, Zweiter vor dem Rennen in Moskau, machte ein langes Gesicht – zu Recht. Der Toyota-Werksilot

und Red-Bull-Ersatzfahrer hätte Piquet im zweiten Rennabschnitt gefährlich werden können. Buemi war mit seinen Batterien sehr behutsam umgegangen. Und hatte, als Piquet zum Pflichtstopp kam, noch 13 Prozent Batterieleistung übrig. Das reichte für zwei Extrarunden. Und hätte bei einem idealen Stopp vielleicht sogar die Führung bedeutet. Doch Buemis Halt war alles andere als perfekt. Der Schweizer saß schon fahrbereit im zweiten Auto, als ihn ein Teammitglied mit der Stoppuhr am Weiterfahren hinderte. Warum, war im ersten Moment nicht ersichtlich. Erst im Nachhinein sickerte durch: Buemis Team e-Dams hatte die Mindestzeit für den Boxenhalt im Teammanagerbriefing falsch notiert. Statt 58 Sekunden, die ein Boxenhalt in Moskau im Minimum dauern sollte, war man der Überzeugung, man müsse (mit An- und Abfahrt) mindestens 68 Sekunden stoppen.

Buemi (und Teamkollege Nicolas Prost) verloren so beide

zehn Sekunden an der Box. Teammitbesitzer Alain Prost schüttelte ungläubig den Kopf: «Wir müssen der Sache auf den Grund gehen. So was darf natürlich nicht passieren.»

## Zeitstrafe für Buemi

Der Schaden für Buemi hätte sich in Grenzen gehalten. In einem packenden Duell kassierte der Ex-Toro-Rosso-Pilot in der letzten Runde Jean-Eric Vergne und rollte als Dritter über die Ziellinie. Doch die Rennleitung verhängte eine 29-Sekunden-Zeitstrafe gegen den Titel-Aspiranten. Nicht etwa wegen des knallharten Zweikampfes mit Vergne, sondern weil das Team Buemi just in dem Moment losschickte, als Heidfeld in der Fastlane herangebraust kam.

Buemis Unsafe Release und die damit verbundene Rückversetzung (auf P9) hatte zur Folge, dass Heidfeld seinen ersten Podestplatz in der Formel E «feiern» durfte. Auch Daniel Abt rückte einen Rang vor und wurde so Fünfter. ♦

## Formel 4

## Handbruch bei Mick

Nach seinem Sieg am Auftaktwochenende von Oschersleben lief es für Mick Schumacher in Spielberg überhaupt nicht. Am Red Bull Ring qualifizierte er sich jeweils für Mittelfeldpositionen und war so immer mitten in der Action. Der erste Rennlauf endete schon in der zweiten Kurve nach einer Kollision mit Thomas Preining und einem anschließenden Einschlag in die Reifenstapel.

Während dieser noch glimpflich abging, traf es den Van-Amersfoort-Piloten im zweiten Durchgang härter: Wieder hieß der Widersacher Preining, doch diesmal fuhr der Österreicher Schumi Junior auf der Start-Ziel-Geraden ins Heck. Der F4-Bolide von Mick knallte in die Mauer und weil die Hände noch am Lenkrad waren, brach sich der 16-Jährige einen Daumen und konnte zum dritten Durchgang nicht mehr antreten.

## Dienst verlor die Führung

Auch sonst ging es in Spielberg wild zu. Nach vereinzelt Aktionen in den ersten beiden Rennen, die beide Joel Eriksson (Motopark) für sich entschied, überstand im dritten Lauf Ferrari-Junior Guan Yu Zhou einen Horrorschmerz kurz nach dem Start unverletzt. Auch Doppelsieger Eriksson erwischte es noch in Runde eins. Nach Rennunterbrechung und danach nur 7 (!) Runden in 27 Minuten wurde das Rennen letztlich mit der roten Flagge abgebrochen.

Glücklicher Sieger wurde Joey Mawson (Van Amersfoort), der nach P10 im ersten Durchgang seine Reverse-Pole in den ersten Saisonsieg umsetzte. Eriksson ist mit 74 Punkten neuer Gesamtleader vor Marvin Dienst (73). ♦ MBR



Auf dem Podest: Nick Heidfeld profitierte von Buemis Zeitstrafe

## FORMEL E / Resultate

Moskau/RUS, 2,290 km, 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken  
1. Nelson Piquet jr. (BR/China Racing) in 43:18,867 min (= 111,0 km/h); 2. Lucas di Grassi (BR/Audi Sport Abt) +2,012; 3. Nick Heidfeld (D/Venturi) +11,548; 4. Jean-Eric Vergne (F/Andretti) +12,416; 5. Daniel Abt (D/Audi Sport Abt) +25,626; 6. Salvador Duran (MEX/Aguri) +28,960; 7. António Félix da Costa (P/Aguri) +30,529; 8. Nicolas Prost (F/e-Dams) +31,556; 9. Sébastien Buemi (CH/e-Dams) +40,050; 10. Justin Wilson (GB/Andretti) +46,320; 11. Jérôme d'Ambrosio (B/Dragon) +51,474; 12. Karun Chandhok (IND/Mahindra) +52,493; 13. Jaime Alguersuari (E/Virgin) +55,810; 14. Stéphane Sarrazin (F/Venturi) +56,715; 15. Loïc Duval (F/Dragon Racing) +1:18,763  
Pole-Position (3 Bonuspunkte): Vergne in 1:09,429 min (=118,7 km/h)  
Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Buemi in 1:11,679 min (=115,0 km/h)  
Fan-Boost: Piquet, Di Grassi und Buemi  
Stand nach 9 von 11 Läufen: Fahrer: 1. Piquet 128; 2. Di Grassi 11; 3. Buemi 105; 4. Prost 82; 5. d'Ambrosio 42; 6. Bird 68; 7. Vergne 55; 8. Da Costa 51; 9. Abt 32; 10. Heidfeld 31; 11. Alguersuari 30; 12. Senna 28; – Teams: 1. e-Dams 187; 2. Audi Sport Abt 143; 2. Virgin 82; 3. China Racing 132; 4. Dragon 116; 5. Andretti 104; 6. Virgin 98; 7. Aguri 62; 8. Venturi 49; 9. Mahindra 46; 10. Trulli 17  
Letztes Rennen (Doubleheader): 27./28. Juni, London (GB)  
Internet: www.fiaformulae.com



Neuer Leader: Joel Eriksson

SCHAEFFLER



FAG

PRÄSENTIERT

WEC-COCKPIT LIVE



Von  
**Timo Bernhard**  
Porsche-Team

Endlich ist es so weit: Die 24 Stunden von Le Mans 2015 stehen vor der Tür. Und ich bin einfach nur froh, dass es wieder losgeht. Es ist unglaublich, was für eine riesige Party jedes Jahr dort abgeht und wie alles zelebriert wird. Von der technischen Abnahme über die traditionelle Fahrerparade bis hin zur Startaufstellung. Wahnsinn!

Dass unser Porsche 919 Hybrid beim offiziellen Testtag die Bestzeit gefahren ist, war ein tolles Signal. Trotzdem wird im Porsche-Werksteam niemand nervös. Die Stimmung ist extrem konzentriert. Wir wissen, dass wir gut vorbereitet sind und dass wir realistische Chancen auf den Gesamtsieg haben. Trotzdem gehen wir genau so ergebnisoffen ins Rennen wie im letzten Jahr. Le Mans kann hart sein, teilweise ungerecht. Das hat die über 90-jährige Historie des Rennens mehrfach bewiesen.

Nicht nur das Team, auch wir als Fahrer wissen, dass wir das längste und härteste Wochenende des Jahres vor uns haben. 2014 bin ich zum Beispiel im Rennen drei Stints mit mehr als drei Stunden Fahrzeit gefahren!

Speziell die Nacht verlangt uns dabei einiges ab. Trotz der enormen Weiterentwicklung, was die Lichttechnik angeht: Man muss viel mehr nach Gefühl und weniger nach Sicht fahren. Im Übrigenverkehr tun sich größere fahrerische Unterschiede auf als am Tag. Auch wenn einige Auslaufzonen entschärft wurden, muss man immer konzentriert bleiben. Übersteht man das Rennen bis zum Sonnenaufgang am Sonntag problemfrei, ist man im Kampf um den Gesamtsieg dabei. Das trifft hoffentlich auf unsere Nummer 17 zu. Nach bislang so viel Pech wäre Le Mans jedenfalls perfekt für unseren ersten Sieg im LMPI-Porsche!



Beim Test die Bestzeit geholt: Porsche von Bernhard und Co.

## SCHAEFFLER-NEWS

Die Schaeffler-Marke LuK wird 50: Start der Erfolgsgeschichte war der Vertrag der Brüder Schaeffler mit Volkswagen über die Lieferung der Tellerfederhebelkupplung ET 12. Der 17. Mai 1965 war Lieferbeginn für monatlich 25000 Stück. Wegweisende Innovationen wie das Zweimassenschwungrad haben seither die Mobilität für morgen mitbestimmt.

## Vorschau 24h Le Mans

## Start frei für den

Von GUSTAV BÜSING

«When the flag drops, the bullshit stops» - die grundlegende Weisheit anglo-amerikanischer Rennlegenden gilt zweifellos mehr denn je für die diesjährige Ausgabe der 24h von Le Mans am Wochenende.

Aufgrund der wechselhaften und kühlen Witterung im Zusammenspiel mit der anfangs noch stark verschmutzten Strecke brachte der Testtag noch keine wirklichen Erkenntnisse, Fest steht jedoch, dass die drei Porsche 919 Hybrid die wohl schnellsten Autos im gesamten Feld sind. Trotz der misslichen Verhältnisse gelang es Brendon Hartley, nicht nur die schnellste Zeit des vorjährigen Testtages zu unterbieten, sondern auch bereits die Zeit der Pole-Position aus 2014 zu knacken. Dagegen blieben alle 21 LMP2, trotz einem unveränderten Reglement, deutlich unter den Zeiten des Vorjahres.

Im vierstündigen freien Training am Mittwoch hoffen deshalb alle Teams auf eine trockene Strecke, die es erlaubt, eine brauchbare Abstimmung für den 13,6 Kilometer langen Kurs aus öffentlichen Straßen und permanenter Rennstrecke zu finden. Am Abend beginnt dann das Zeittraining, bei dem, ebenso wie am Donnerstag, jede Runde für die Startaufstellung zählt. Auch wenn Nissan Motorsportchef Darren Cox davon gesprochen hatte, dass sein Team benachteiligt sei, weil man keine weichen Reifen zur Verfügung habe, gilt grundsätzlich, dass Reifenpartner Miche-



lin keine speziellen Qualifikationsreifen im Angebot hat. Es stehen nur die Mischungen zur Verfügung, die auch im Rennen eingesetzt werden, und mit denen bis zur vier Stints absolviert werden können.

## Porsche nur Pole-Favorit?

Entscheidend für eine wirklich schnelle Runde ist deshalb in erster Linie, an den entscheidenden Streckenpassagen freie Fahrt zu haben. Wer mit einem der LMPI-Prototypen in den

Porsche-Kurven auf einen oder gar mehrere GT-Autos aufläuft, kann die Runde im Prinzip abhaken. Deshalb versuchen die Teams, möglichst Zeitabschnitte im Training zu finden, in denen nur wenige Fahrzeuge auf der Strecke sind.

Favorit auf die vorderen Startplätze ist zweifellos Porsche, nach der Papierform sollten dann Audi und Toyota folgen. Da die Pole-Position für ein 24-Stunden-Rennen sportlich keine Bedeutung hat, wird spe-

## NACHGEHAKT BEI Pascal Vasselon

(52/F). Der Technische Direktor von Toyota Gazoo Racing über die Stärke der Konkurrenz, einem Blick auf die eigene Leistung sowie Strategie und Chancen für die diesjährigen 24h von Le Mans.

Von GUSTAV BÜSING

? Stimmt der Eindruck, dass Audi und Porsche euch kalt erwischt haben? Wir waren mit dem 2015er-Auto bei allen Tests von Beginn an rund drei Sekunden schneller. Mit unserem Vorsprung aus 2014 konnten wir davon ausgehen, auch 2015 vorn dabei zu sein. Aber Porsche und Audi haben mit einem riesigen Aufwand viel größere Schritte gemacht, sodass unsere Ausgangsposition in Le Mans jetzt, vorsichtig gesagt, nicht die des Schnellsten ist.

? Trifft es zu, dass der Antriebsstrang des TSO40 weitgehend ausgereizt ist? Wir haben bereits mit der Arbeit am nächstjährigen Modell begonnen. Wir glauben, dass uns beispielsweise ein Turbomotor Vorteile bringen könnte, wenn es auf Strecken in Höhenlage geht. Auch das Hybridsystem bietet noch Entwicklungspotenzial, aber ebenso auch die Aerodynamik.

? Was wird Toyotas Strategie in Le Mans sein? Wir müssen

darauf setzen, nicht den kleinsten Fehler zu machen. Nur Tanken und Reifenwechsel und am besten überhaupt keine zusätzliche Sekunde in der Box verbringen. Wir haben noch einmal hart an der Zuverlässigkeit gearbeitet, um das zu ermöglichen. Wir wissen genau, worauf es in Le Mans ankommt und wollen dieses Wissen nutzen. Deshalb sind wir auch sehr glücklich, dass Kazuki Nakajima wieder fit ist, sodass wir die Fahrermannschaft nicht ändern müssen.



# Marathon



«Klassenfoto» für die 24h von Le Mans 2015: Vorne die LMP1-Autos von Porsche, Audi, Toyota und Nissan (v.l.)

ziell Audi wie schon in den vergangenen Jahren der Zeitenjagd eher die Abstimmungsarbeit vorziehen. Dass die Ingolstädter damit nicht schlecht fahren, zeigt, dass sie die letzten fünf Jahre jeweils mit dem Siegerpokal heimgereist sind. Auf jeden Fall taugt die Trainingsbestzeit vor allem der PR-Arbeit beim weltweit beachteten Motorsportereignis, das 2500 Journalisten aller Medientypen in der Provinzhauptstadt an der Sarthe versammelt.

Einen ordentlichen Schritt vorwärts werden in Sachen Rundenzeit auf jeden Fall noch die LMP2- und GT-Fahrzeuge machen. Im Windschatten der um den Gesamtsieg kämpfenden LMP1-Werksprototypen wird sich in diesen Klassen knallharter und wettbewerbsintensiver Motorsport abspielen.

Ein beliebtes Thema für Werten bei den Fans ist übrigens das Durchhaltevermögen der drei ungewöhnlichen Nissan GT-R LM Nismo mit Frontmotor... ♦

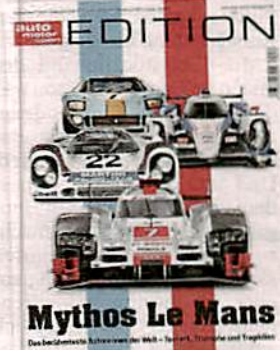
STARTERLISTE 24H LE MANS 2015 (STAND: 7.6.2015) / + WEC = Auto in der WEC eingeschrieben

Nr.	Klasse/MJ	Team	Fahrzeug	Fahrer	WEC
1	LMP1-H/6	Toyota Racing	Toyota TS040 – Hybrid	Davidson/Buemi/Nakajima	+ WEC
2	LMP1-H/6	Toyota Racing	Toyota TS040 – Hybrid	Wurz/Sarrazin/Conway	+ WEC
4	LMP1-L	Team ByKolles	CLM P1/01 – AER	Trummer/Kaffer/Monteiro	+ WEC
7	LMP1-H/4	Audi Sport Team Joest	Audi R18 e-tron quattro	Fässler/Lotterer/Tréluyer	+ WEC
8	LMP1-H/4	Audi Sport Team Joest	Audi R18 e-tron quattro	Di Grassi/Duval/Jarvis	+ WEC
9	LMP1-H/4	Audi Sport Team Joest	Audi R18 e-tron quattro	Albuquerque/Bonanomi/Rast	
12	LMP1-L	Rebellion Racing	Rebellion R-One – AER	N.Prost/Heidfeld/Beche	+ WEC
13	LMP1-L	Rebellion Racing	Rebellion R-One – AER	Imperatori/Kraihamer/Abt	+ WEC
17	LMP1-H/8	Porsche Team	Porsche 919 – Hybrid	Bernhard/Webber/Hartley	+ WEC
18	LMP1-H/8	Porsche Team	Porsche 919 – Hybrid	Dumas/Jani/Lieb	+ WEC
19	LMP1-H/8	Porsche Team	Porsche 919 – Hybrid	Hülkenberg/Bamber/Tandy	
21	LMP1-H/2	Nissan Motorsports	Nissan GT-R LM Nismo	Matsuda/Shulzhitskiy/Ordonez	
22	LMP1-H/2	Nissan Motorsports	Nissan GT-R LM Nismo	Tincknell/Krumm/Buncombe	+ WEC
23	LMP1-H/2	Nissan Motorsports	Nissan GT-R LM Nismo	Pla/Mardenborough/Chilton	+ WEC
26	LMP2	G-Drive Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Rusinov/Canal/Bird	+ WEC
27	LMP2	SMP Racing	BR01 – Nissan	Mediani/Markozov/Minasian	
28	LMP2	G-Drive Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Yacaman/Derani/Gonzalez	+ WEC
29	LMP2	Pegasus Racing	Morgan – Nissan	Roussel/Tung/Cheng	
30	LMP2	Extreme Speed Motorsports	Ligier JS P2 – Honda	Sharp/Dalziel/Heinebauer-Hansson	+ WEC
31	LMP2	Extreme Speed Motorsports	Ligier JS P2 – Honda	Brown/van Overbeek/Fogarty	+ WEC
34	LMP2	Oak Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Cumming/Vanthoor/Estre	
35	LMP2	Oak Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Nicolet/Merlin/Maris	+ WEC
36	LMP2	Signatech Alpine	Alpine A450b – Nissan	Panciatici/Chatal/Capillaire	+ WEC
37	LMP2	SMP Racing	BR01 – Nissan	Aleshin/K. Ladygin/A. Ladygin	
38	LMP2	Jota Sport	Gibson 0155 – Nissan	Dolan/Evans/Turvey	
40	LMP2	Krohn Racing	Ligier JS P2 – Judd	Krohn/Jönsson/Barbosa	
41	LMP2	Greaves Motorsport	Gibson 0155 – Nissan	Hirsch/Paletou/Lancaster	
42	LMP2	Strakka Racing	Dome Strakka S103 – Nissan	Leventis/Watts/Kane	+ WEC
43	LMP2	Team Sard Morand	Morgan Evo – Sard	Ragues/Webb/Amberg	+ WEC
45	LMP2	Ibanez Racing	Oreca 03R – Nissan	Ibanez/Perret/Bellarosa	
46	LMP2	Thriety by TDS Racing	Oreca 05 – Nissan	Thiriery/Badey/Gommendy	
47	LMP2	KCMG	Oreca 05 – Nissan	Howson/Bradley/Lapierre	+ WEC
48	LMP2	Murphy Prototypes	Oreca 03R – Nissan	Chandhok/Patterson/Berthon	
50	GTE-Am	Larbre Competition	Chevrolet Corvette C7R	Roda/Ruberti/Poulsen	+ WEC
51	GTE-Pro	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Bruni/Vilander/Fisichella	+ WEC
53	GTE-Am	Riley Motorsports – TI Auto	Dodge Viper SRT GTS-R	Bleekemolen/Keating/Miller	
55	GTE-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Cameron/Griffin/Mortimer	
61	GTE-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Mann/Giammaria/Cressoni	
62	GTE-Am	Scuderia Corsa	Ferrari 458 Italia	Sweedler/Bell/Segal	
63	GTE-Pro	Corvette Racing GM	Chevrolet Corvette C7.R	Magnussen/Garcia/Briscoe	
64	GTE-Pro	Corvette Racing GM	Chevrolet Corvette C7.R	Gavin/Milner/Taylor	
66	GTE-Am	JMW Motorsport	Ferrari 458 Italia	Al Faisal/Giermaziak/Avenatti	
67	GTE-Am	AAI Racing	Porsche 911 GT3 RSR (997)	J.-S. Chen/Maassen/Kapadia	
68	GTE-Am	AAI Racing	Porsche 911 RSR	H.-C. Chen/Vannelet/Parisy	
71	GTE-Pro	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Rigon/Calado/Beretta	+ WEC
72	GTE-Am	SMP Racing	Ferrari 458 Italia	Shaitar/Bertolini/Basov	+ WEC
77	GTE-Am	Dempsey-Proton Racing	Porsche 911 RSR	Dempsey/Long/Seefried	+ WEC
83	GTE-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Perrodo/Collard/Aguiar	+ WEC
88	GTE-Am	Abu Dhabi-Proton Racing	Porsche 911 RSR	Ried/Al Qubaisi/Bachler	+ WEC
91	GTE-Pro	Porsche Team Manthey	Porsche 911 RSR	Lietz/Christensen/Bergmeister	+ WEC
92	GTE-Pro	Porsche Team Manthey	Porsche 911 RSR	Pilet/Makowiecki/Henzler	+ WEC
95	GTE-Pro	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Sorensen/Thim/Nygaard	+ WEC
96	GTE-Am	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Goethe/Hall/Castellacci	+ WEC
97	GTE-Pro	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Turner/Mücke/Bell	+ WEC
98	GTE-Am	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Dalla Lana/Lamy/Lauda	+ WEC
99	GTE-Pro	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Rees/MacDowall/Stanaway	+ WEC

**Lesetipp**

## «Mythos Le Mans»

Unsere Kollegen von «auto motor und sport» haben die jüngste Ausgabe ihrer erfolgreichen Editions-Reihe dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewidmet. Dieses 164 Seiten starke, hochwertig produzierte Magazin beleuchtet in 36 Kapiteln umfassend und packend die Geschichte des berühmtesten und nunmehr 92 Jahre alten Langstreckenrennens für Automobile. «Mythos Le Mans» erhalten Sie im Buch- und Zeitschriftenhandel. Verkaufspreis in Deutschland: 7,90 Euro.



Letztes Jahr (Foto) Wind, Wetter und Dunkelheit getrotzt; Sieger-Audi von Lotterer/Fässler/Tréluyer

Moskau

# Feld so eng wie selten



Citroën vorne, aber die Konkurrenz nicht nur wie hier beim Start näher dran als gewohnt: Das Feld der WTCC rückte in Russland ordentlich zusammen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Bei den Rennen in Moskau rückte die Konkurrenz den Platzhirschen von Citroën näher auf den Leib. Erstes Podium der Saison für Lada, erster Sieg in der TCI-Ära für Monteiro.**

Trotz dass die Chevrolets 40 und die Hondas 20 kg Kompensationsgewichte zuladen mussten, war die Konkurrenz so nah an Citroën dran wie noch nie. Weil Qing Hua Ma und vor allem Sébastien Loeb im Qualifying patzten, kamen sogar erstmals alle vier vertretenen Marken in den dritten Qualifying-Abschnitt, wo sich dann aber doch wieder die beiden Citroëns, diesmal Yvan Muller knapp vor José María López, die erste Startreihe sicherten.

**Monteiro holt ersten TCI-Sieg**

Doch der Abstand ließ hoffen: Tarquini als Honda-Speerspitze nur um eine gute Zehntelsekunde geschlagen auf Platz 3, direkt daneben Rob Huff mit dem besten Quali-Ergebnis von Lada auf Startplatz vier. Tom Chilton (siehe Privatfahrer auf S. 19)

war als bester Chevy-Fahrer auf Platz 5.

Für den ersten Durchgang machte sich dennoch niemand zu große Hoffnungen, Citroën zum ersten Mal in dieser Saison am Sieg des jeweils ersten Rennens zu hindern. Aber immerhin war es diesmal nicht López, sondern Muller, der anders als am Hungaroring den Start gut erwischt und den Argentinier bis ins Ziel hinter sich halten konnte. Hätten Tarquini und Huff nicht so herzhaft um P3 gekämpft, hätten diese vielleicht sogar noch näher an «Pechito» die Zielflagge gesehen, doch auch so fielen die Abstän-

de nach den 60 km Renndistanz kleiner aus als gewöhnlich.

Weil sich im ersten Lauf schon zeigte, wie schwer das Überholen werden wird, hatte Tiago Monteiro mit seiner Reversed-Pole und seinen gewohnt guten Starts alle Trümpfe in der Hand, im 33. Anlauf endlich seinen ersten Lauf in der TCI-Ära der WTCC einzufahren. Der ehemalige Formel-1-Pilot fuhr unter den Augen von FIA-Präsident Jean Todt dann auch ganz routiniert seinem ersten Sieg seit Shanghai 2013 ein. Dabei musste er sich nur anfangs gegen Markenkollege Norbert Michelisz wehren,

der aber seine Reifen zu sehr beanspruchte und zurückfiel.

«Es hat viel zu lange gedauert. Daher freue ich mich für mich und das gesamte Team», jubelte der Honda-Werksfahrer über seinen insgesamt fünften Lauf-sieg seit dem Debüt 2007. «Rob war Mitte des Rennens sehr, sehr schnell und hat mächtig aufgeholt», beschrieb er die Aufholjagd von Rob Huff.

**Lada so nah dran wie nie**

Der Lada-Werkspilot war beim Heimspiel seines Arbeitgebers natürlich zusätzlich motiviert, ein gutes Ergebnis einzufahren. Nach dem guten Qualifying

kämpfte der Brit nicht nur im ersten Rennen ums Podium, sondern nach einem guten Start auch im zweiten Durchgang. Im Zweikampf mit Norbert Michelisz um P2 verlor er jedoch zu viel Zeit, um am Ende auch noch mal den Führenden angreifen zu können.

«Ein fantastisches Wochenende und ein tolles Ergebnis hier in Moskau», so Huff, welcher sich über die stetigen Fortschritte des Teams und des Autos sichtlich freut. Jaap van Lagen (Lauf 1: 10.) und Nick Catsburg (Lauf 2: 4.) holten für die Lokalmatadore zwei weitere Punkteplatzierungen, die den Aufwärtstrend klar zeigen.

Mit dem Rückenwind des ersten Podiums der Saison und der schnellsten Rennrunde im zweiten Lauf hat Lada also einmal mehr aufhorchen lassen. Und auch Honda scheint seit dem großen Update zum Hungaroring einen Sprung gemacht zu haben. Die Japaner dürfen sich mit dem Slovakiaring auf eine Art zweites «Heimrennen» freuen. Und beim Blick auf das Streckenlayout ist dort vielleicht sogar der Sieg im ersten Durchgang möglich. ♦



Podium in Lauf 2 (v.l.): Huff, Monteiro, Michelisz



Lada: Starkes Heimspiel mit vier Punkteplätzen

## Lada Die Fahrer rotieren

Auch bei Lada hat man nun wohl gemerkt, dass ein Top-Fahrer allein (Rob Huff) das Team kaum nach vorne bringen kann. So wurde, obwohl mit ihm als einheimischem Fahrer noch geworben wurde, vor Moskau auch Mikhail Kozlovskiy aus-sortiert. James Thompson, der offiziell unter Zahnproblemen leidet, wurde dieses Schicksal bereits zum Nürburgring-Rennen zuteil. Kozlovskiy-Ersatz Nick Catsburg gab wie Thompson-Nachfolger Jaap van Lagen ein klasse Debüt. Gut möglich, dass er im Team bleibt.

Aber: Auch zum Beispiel der amtierende Meister der argentinischen Super TC2000, Nestor Girolami, soll noch die Chance auf zumindest einen Test-Rennenplatz bekommen. Und welche Kaliber die Serie hervorbringen kann, zeigt ja José María López. ♦ MBR



Starkes Debüt: Catsburg

## Privatfahrer Moskau

# Zweites Norbi-Podium

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Nach dem ersten Ausfall des Jahres am Nürburgring schlug Norbert Michelisz in Moskau zurück: Zweitbesten Privatier im ersten Durchgang, Podium und Privatfahrer-Sieg in Race 2.**

Im ersten Rennen musste sich der Laufsieger vom Hungaroring noch Tom Chilton geschlagen geben, welcher als bester Chevrolet-Pilot sogar den Einzug ins Q3 geschafft hatte. Da Hugo Valente mit seinen starken Quali-Leistungen und Renn-Rundenzeiten bei den vergangenen Events aber so auftrumpfte, mussten die RML-Boliden 40 kg Kompensationsgewichte einladen. Und weil Chilton gleich am Start einen Platz abgeben musste, war P6 dann das höchste der Gefühle. «Ich bin so weit vorne gelandet, wie ich konnte», sagte Chilton.

### Kein Glück für Wiechers

«Wichtig war es, Norbi hinter mir zu lassen, weil er auch in der Independents Trophy fährt.» Das gelang ihm, und so ließ er sich zum zweiten Mal nach Marrakesch wieder einen Privatfahrer-Sieg gutschreiben.



Erster Durchgang: Tom Chilton hielt Michelisz auf Abstand und fuhr zum Privatiers-Sieg

Im zweiten Durchgang war der Erfolg von Michelisz dagegen nur einmal gefährdet: Als sich Rob Huff mit leichtem Körpereinsatz neben den Civic des Zengo-Piloten setzte und diesen touchierte. Doch beide Autos blieben intakt, und so fuhr «Norbi» auf P3 liegend zum vierten Mal volle Punkte für die Yokohama Trophy ein.

Für das Wiechers-Team mit Stefano D'Aste lief es in Moskau

nicht gerade nach Plan. Im ersten Durchgang torpedierte der Italiener Mehdi Bannani im Citroën, was ihn zum einen zurückfallen ließ, zum anderen aber auch eine nachträgliche 30-Sekunden-Strafe einbrachte. Auch im zweiten Lauf kam D'Aste nicht richtig in Tritt, Platz 14 und vorletzter Privatier in Wertung waren am

Ende das wenig schmeichelhafte Ergebnis.

Auch Unfallgegner Mehdi Bannani hätte sich den Auftritt in Moskau wohl etwas anders vorgestellt. Nach dem Rempler im ersten Lauf ging es immerhin noch ein wenig nach vorne und auf P4 der Privatfahrer. Im zweiten Durchgang war nach einer Kollision aber schon nach vier Runden Schluss. Am Slovakiaring muss der Marokkaner also wieder hoch punkten, um den Anschluss an Leader Michelisz und auch Tom Chilton nicht zu verlieren. ♦



S. D'Aste

## TOURENWAGEN-WM/Resultate

Moskau/RUS: 7. Juni 2015; 9. und 10. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 16 Runden à 3,931 km (= 62,896 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

### 1. Lauf (18 Fahrer gestartet, 17 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	16	27:04,214	+60 kg
2.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	16	+2,933	+60 kg
3.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	16	+4,392	+20 kg
4.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	16	+4,684	0 kg
5.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	16	+7,082	+60 kg
6. (P)		Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	16	+8,724	+40 kg
7. (P)		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	16	+10,394	+20 kg
8.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	16	+12,809	+20 kg
9.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	16	+13,463	+60 kg
10.		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	16	+14,044	0 kg
11.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	16	+18,239	0 kg
12. (P)		Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	16	+20,870	+40 kg
13.		Rickard Rydell (S)	Honda Civic	16	+24,517	+20 kg
14. (P)		Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Elysée	16	+33,791	+60 kg
15. (P)		Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	16	+41,523	+40 kg
16. (P)		Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	16	+1:06,562**	+40 kg
17. (P)		Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	15	+1 Rd.	+40 kg
nicht klassiert						
(P)		John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	9	Kollision	+40 kg

\*\* inkl. 30 Sekunden Zeitstrafe für Kollision mit Bannani

(P) = Privatfahrer

\*Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

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

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	16	27:12,922	+20 kg
2.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	16	+3,155	0 kg
3. (P)		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	16	+5,549	+20 kg
4.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	16	+8,074	0 kg
5.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	16	+12,188	+60 kg
6.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	16	+14,674	+60 kg
7.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	16	+18,010	+60 kg
8. (P)		Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	16	+20,803	+40 kg
9. (P)		Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	16	+20,968	+40 kg
10. (P)		Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	16	+21,207	+40 kg
11.		Rickard Rydell (S)	Honda Civic	16	+21,686	+20 kg
12.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	16	+24,659	+60 kg
13. (P)		Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	16	+29,019	+40 kg
14. (P)		Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	16	+31,584	+40 kg
15. (P)		John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	16	+34,404	+40 kg
nicht klassiert						
		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	6	Unfall	+20 kg
		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	5	Kollision	0 kg
(P)		Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Elysée	4	Kollision	+60 kg

### WM-Stand Fahrer

1.	López	199
2.	Muller	164
3.	Loeb	135
4.	Monteiro	102
5.	Ma	84
6.	Michelisz	82
7.	Tarquini	76
8.	Chilton	55
9.	Huff	41
10.	Bannani	40
11.	Valente	35
12.	Coronel	24
13.	D'Aste	16
14.	Catsburg	12
15.	Thompson	6
16.	Filippi	5

### WM-Stand Privatfahrer

1.	Michelisz	77
2.	Chilton	65
3.	Bannani	59
4.	Valente	40
5.	D'Aste	36
5.	Filippi	31

### WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	434
2.	Honda	318
3.	Lada	125

### WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	91
2.	Zengo Motorsport	74
3.	Campos Racing	66
4.	Sébastien Loeb Racing	51
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	42

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 139,4 km/h, 2. Lauf 138,7 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf Muller in 1:40,449 min (= 140,9 km/h), 2. Lauf Huff in 1:40,894 min (= 140,3 km/h)

Nächstes Rennen: 21. Juni, Slovakiaring (SK)

Internet: www.fiawtc.com

## ADAC GT Masters Spielberg

## Lamborghini-Festspiele

Von STEFANIE SZLAPA

Er kam, sah und holte volle Punktzahl: der Lamborghini Gallardo R-EX, die aktuellste Entwicklungsstufe des GT3 aus dem Hause Reiter Engineering. Tomas Enge und David Russell gewannen das erste Rennen und fuhren am Sonntag auf Platz 2 liegend ins Ziel.

Da jedoch die Sieger Adrian Zaugg und Mirko Bortolotti im Lamborghini Huracán GT3 des Grasser Racing Teams nur Gaststarter waren, bekamen Enge und Russell die 25 Punkte gutgeschrieben. Damit gelang Enge ein großer Sprung bis auf den dritten Rang in der Tabelle.

Beim Saisonauftakt in Oschersleben war der Tscheche noch mit Oliver Gavin im Chevrolet Camaro an den Start gegangen. Doch mehr als ein magerer Punkt war am gesamten Wochenende in der Magdeburger Börde nicht drin. Deswegen entschied Teamchef Hans Reiter, mit dem Lamborghini nach Österreich zu reisen. «Die Leistung des Camaro hätte hier unter normalen Bedingungen gereicht. Aber man weiß nie, ob es nicht doch regnet», so Reiter, der auch bei den kommenden Läufen in Spa-Francorchamps statt auf den Publikumsliebbling mit dem V8-Dampfhammer auf den Lamborghini setzt. «Wir gehen mit dem Camaro testen, und dann sehen wir weiter. Außerdem bekomme ich schon E-Mails, in denen sich die Fans darüber beschweren, dass wir nicht mit ihm an den Start gehen.»



Ein Sieg auf der Strecke und noch mal volle Punkte am Sonntag: Der Reiter-Lambo von Russell/Enge

In den beiden Zeittrainings hatten die erwarteten Fahrzeuge die Nase vorne. Der Red Bull Ring verlangt mit seinen langen Bergauf-Passagen vor allem eins: viel Power! Und die steckt besonders in den Lamborghini, dem Nissan GT-R Nismo und der Corvette. Für eine Überraschung sorgte allerdings Schütz Motorsport, die ihren Porsche 911 GT3 R auf die Pole für das erste Rennen stellten.

## Asch/Ludwig neue Leader

Philipp Eng, der den aus gesundheitlichen Gründen nicht startenden Christian Engelhart an der Seite von Klaus Bachler ersetzte, war dieses Kunststück gelungen. Allerdings musste er sich schon am Start dem Nissan von Dominic Jöst und der Cor-

vette mit Andreas Wirth geschlagen geben. Später erteilte den Österreicher auch noch ein schleichender Plattfuß. «Zum Glück machte der Reifen erst kurz vor Öffnung des Boxenstopfensters Probleme» erzählt Eng. «Sonst hätten wir vielleicht einen zweiten Stopp einlegen müssen.»

Durch den Reifenwechsel musste das Team reglementbedingt zehn Sekunden länger in der Boxengasse bleiben und fiel weiter zurück. Bachler konnte sich später zumindest noch auf Platz 5 vorarbeiten. Allerdings verlor er dadurch die Führung in der Gesamtwertung an die beiden Zakspeed-Piloten Sebastian Asch und Luca Ludwig, die Dritte wurden. Diese konnten am Sonntag mit den Punk-

ten für Rang drei den ersten Gesamtplatz verteidigen und reisen mit einem Punkt Vorsprung auf Bachler nach Belgien. «Wir sind zufrieden mit dem Wochenende», so Asch. «In Spa dürfte es für uns nicht so schlecht aussehen.»

## Corvette-Duo: Wieder Pech

Daniel Keilwitz und Andreas Wirth gehören zu den Pechvögeln des Wochenendes. Nach dem zweiten Rang am Samstag führten sie das zweite Rennen souverän an, als sie vier Runden vor Schluss mit einem defekten linken Hinterreifen die Box ansteuern mussten und aus den Punkterängen herausfielen. Bereits in Oschersleben waren die beiden in Führung liegend ausgefallen (Antriebswelle).



Gesamtleader: Asch (l.)/Ludwig



Gast-Sieger: Grasser-Huracán

Aber auch bei MRS GT Racing sah man tiefe Sorgenfalten. Dominic Jöst und Florian Scholze zeigten am Samstag eine starke erste Rennhälfte, als der Nissan plötzlich immer langsamer wurde und es gerade noch in die Box schaffte. «Wir haben an beiden Autos ein Elektronikproblem, das immer nach den Boxenstopps auftritt», so Teamchef Karsten Molitor. «Morgen werden wir damit wohl auch zu kämpfen haben.» Allerdings gab man einem Antrag des Teams statt, den V6-Turbo-Motor während des Pflichtstopps laufen lassen zu dürfen. Tatsächlich konnte man so dem Problem entgegenwirken und mit Dominic Jöst und Florian Scholze den sechsten Rang einfahren. ♦

## NACHGEHAKT BEI Tomas Enge

(38/CZ). Der Rückkehrer ins Cockpit des betagten Lamborghini Gallardo über den Sieg am Samstag, zweimal volle Punkte, den Schlüssel zu diesen Erfolgen und die weitere Saisonplanung.



Von STEFANIE SZLAPKA

**?** Glückwunsch! Hast Du mit dem Lamborghini so ein fast perfektes Wochenende erwartet? Nicht in meinen Träumen hätte ich mit so einem Ergebnis gerechnet. Ein Sieg und noch mal Punkte für Platz eins. Man darf nicht vergessen, dass der Lambo neun Jahre auf dem Buckel hat. Aber er ist immer noch sehr schön zu fahren und vor allem sehr stabil. Dass wir trotz der 30 km aus dem Sieg von Rennen eins am Sonntag

noch konkurrenzfähig sind, hätte ich nicht gedacht.

**?** Was war der Schlüssel zum Erfolg? Ganz sicher unsere konstante Leistung im Qualifying. David qualifizierte sich für die zweite Startreihe und ich für die erste. In so einem engen Feld ist das enorm wichtig.

**?** Dabei war Dein Teamkollege David Russell zum ersten Mal auf dem Red Bull Ring... David hat wirklich einen sensationellen Job gemacht. Er

war vor dem Wochenende mit mir zusammen ein paar Stunden im Simulator, um die Strecke kennenzulernen. In den Rennen war er auch extrem gut unterwegs. Ich wünschte, er wäre mein Partner für den Rest meines Lebens... im Motorsport.

**?** Fahrt Ihr für den Rest der Saison mit dem Lamborghini? Das steht noch nicht genau fest. Auf jeden Fall werden wir mit ihm in Spa noch mal an den Start gehen. Was danach ist, wissen wir noch nicht.

## ADAC GT MASTERS / Resultate

Spielberg/A: 4.326 km; Wetter/Piste: sonnig/trocken

1. Lauf (60 Minuten, 21 Teams gestartet, 14 gewertet)

1. Russell/Enge (Lamborghini Gallardo R-EX) 39 Runden; 2. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) +0,944; 3. Asch/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +8,201; 4. Assenheimer/Alessi (Corvette Z06.R GT3) +23,593; 5. Eng/Bachler (Porsche 911 GT3.R) +24,044; 6. Zaugg/Bortolotti (Lamborghini Huracán) +25,933; 7. Lips/Barth (Corvette Z06.R GT3) +26,382; 8. Hürtgen/Alzen (BMW Z4 GT3) +29,397; 9. Stoll/Basseng (Audi R8 LMS ultra) +38,260; 10. Wackerbauer/van der Linde (Audi R8 LMS ultra) +39,793  
Schnellste Runde: Enge, Runde 22, 1:30,832 (= 171,5 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 21 Teams gestartet, 18 gewertet)

1. Zaugg/Bortolotti (Lamborghini Huracán) 38 Runden; 2. Russell/Enge (Lamborghini Gallardo R-EX) +2,997; 3. Eng/Bachler (Porsche 911 GT3.R) +9,648; 4. Asch/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +12,981; 5. Stolz/Bleekemolen (Bentley Continental GT3) +13,645; 6. Jöst/Scholze (Nissan GT-R Nismo GT3) +14,361; 7. Lips/Barth (Corvette Z06.R GT3) +19,226; 8. Schmid/Hamprecht (Bentley Continental GT3) +19,748; 9. Hürtgen/Alzen (BMW Z4 GT3) +26,186; 10. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS ultra) +37,231  
Schnellste Runde: Bortolotti, Runde 15, 1:30,661 (= 171,8 km/h)

Zwischenstand (nach 4 von 16 Rennen): 1. Asch/Ludwig 66 Punkte; 3. Bachler 65; 4. Enge 51; 5. Russell 50; 6. Stolz/Bleekemolen 37; 8. Engelhart 37; 9. Keilwitz/Wirth 30  
Nächstes Rennen: 20./21. Juni, Spa-Francorchamps/B  
Internet: www.adac-gt-masters.de

## DTC/Procar

## Lestrup dominant

Wie schon beim Saisonauftakt ließ der Schwede Fredrik Lestrup (Mini) auch in Zolder keinen Zweifel daran, dass der Titel nur über ihn führen wird. Ein Doppelsieg, jeweils vor Dombek-Teamkollege Kai Jordan, lässt ihn seine weiße Weste behalten. Titelverteidiger Heiko Hammel (Ford) komplettierte im ersten Lauf das Podest, im zweiten Durchgang ereilten ihn jedoch Getriebe Probleme; Johannes Leidinger erbe P3.

Auch in den weiteren Klassen gab es jeweils einen Doppelsieger. In Division 2 setzte sich zweimal Ralf Glatzel (Ford) gegen die Konkurrenz durch, womit sich ein enger Titel-Dreikampf mit Matthias Meyer und Andreas Rinke ergibt. Bei den Ex-Mini-Challenge-Autos (Division 3) gelang erneut Steve Kirsch der Doppelerfolg. ♦ MBR

## Blancpain Sprint Series Zolder

## Wieder Frijns/Vanthoor

Wie schon in Brands Hatch dominierte das WRT-Duo Laurens Vanthoor/Robin Frijns auch in Zolder.

Nach dem unfallbedingten Totalausfall beim Saisonauftakt gibt das belgisch-niederländische Duo im Audi R8 LMS ultra also weiter Vollgas. Wie in Brands Hatch gab es nach der

Pole-Position sowohl im Quali- als auch Hauptrennen einen lupenreinen Sieg. Vor allem für 24h-Nürburgring-Sieger Vanthoor, der praktisch direkt an Turn 3 der Strecke angrenzend wohnt, stand der Sieg bei seinem Heimrennen ganz oben auf der Wunschliste. In den beiden Jahren zuvor wurde der Belgier, der am Wochenende sein Le-

Mans-Debüt gibt, nämlich jeweils knapp geschlagen.

Speziell der Sieg im Hauptrennen wurde dabei freundlich von der Konkurrenz unterstützt. In der ersten Kurve nach dem Start kollidierte der Rinaldi-Ferrari von Marco Seefried (und Norbert Siedler) mit dem HTP-Bentley von Vincent Abril (Maximilian Buhk). Der Ferrari als erster Verfolger war damit raus. Die WRT-Teamkollegen Christopher Mies/Enzo Ide fingen sich eine Durchfahrtsstrafe für einen Frühstart ein – somit auch sie chancenlos.

## Nächster Schneider-Sieg

Im Silver Cup holten sich Jules Szymkowiak und Neueinsteiger Tom Dillmann im zweiten HTP-Bentley den Sieg, während in der Pro-Am-Klasse erneut Bernd Schneider und Alexey Karachev die volle Punktzahl einfuhren. ♦ MBR



Wieder Sieger: Frijns/Vanthoor im Audi R8 LMS ultra von WRT

## KOMPAKT

»» Berg-EM/ÖM Auch beim EM-Lauf in Tschechien holte sich Simone Faggioli (Norma) den Sieg. David Hauser (Wolf) konnte wegen Elektronikproblemen erneut nicht starten.

»» BTCC In den ersten beiden Läufen von Oulton Park gewann Jason Plato (VW). Im letzten Durchgang holte Sam Tordoff (BMW) seinen ersten Sieg für WSR.

»» Seat Leon Eurocup Stian Paulsen und Jonathan Cocker gewannen je einen Lauf in Silverstone. Gesamtleader bleibt Titelverteidiger Pol Rosell.

»» Renault Clio Cup Central Europe Dino Calum hieß der Doppelsieger am Red Bull Ring. Damit ist der Champion auch neuer Gesamtführender.

»» Int. GT Open Álvaro Parente und Miguel Ramos (McLaren) sowie Raffaele Giammaria und Ezequiel Pérez-Companc (Ferrari) holten die Laufsiege in Silverstone. Ramos/Parente sind jetzt auch Leader.

»» NASCAR Euroserie In Brands Hatch hießen die Sieger in den vier Rennen Romain Iannetta und Ander Vilarino (Elite 1) sowie Florian Renauer und Thomas Ferrando (Elite 2).

»» GT4-EM Die Sieger in Spielberg: Sascha Halek/Peter Ebner (KTM, Rennen 1) und Jelle Beelen/Marcel Nooren (Chevrolet/R. 2).

»» Cup- & Tourenwagen Trophy Im Rahmen der Historic Trophy Nürburgring holte Sascha Faath (BMW 320i WTCC) einen Doppelsieg. ♦ TBU/MBR

## NASCAR Pocono

## Truex endlich wieder Sieger

Zum vierten Mal in Folge holte Martin Truex Jr. die meisten Führungsrunden – und gewann endlich!

Ziemlich genau vor zwei Jahren feierte Truex auf dem Straßenkurs von Sonoma seinen letzten Cup-Sieg. Damals noch in einem Waltrip-Toyota. Für den Furniture-Row-Rennstall, für den Truex seit 2014 startet, war es also der erste Erfolg. Gleichzeitig löste er aktuell auf Platz 2 der Tabelle geführte Chevy-Pilot auch sein Chase-Ticket. Sollte er die Form aus der Regular Season in



M. Truex Jr.

die Playoffs mit herübernehmen können, zählt er sicher zu den heißen Titelkandidaten.

Hinter dem gewohnt starken Harvick holte Jimmie Johnson trotz Reifenschadens P3. Eine kleine Sensation war der vierte Platz von Daytona-500-Sieger Joey Logano: Der musste wegen eines Getriebewechsels von ganz hinten starten und bekam eine Durchfahrtsstrafe wegen zu schnellenfahrens in der Boxengasse aufgebremst – trotzdem wurde es noch sein bestes Ergebnis seit dem Rennen in Texas im April. Kurt Busch komplettierte die Top 5. ♦ MBR

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Pocono/Pennsylvania (USA): 160 Rdn. à 4,023 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken

1. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Jimmie Johnson (Chevrolet); 4. Joey Logano (Ford); 5. Kurt Busch (Chevrolet); 6. Matt Kenseth (Toyota); 7. Jamie McMurray (Chevrolet); 8. Kyle Larson (Chevrolet); 9. Kyle Busch (Toyota); 10. Denny Hamlin (Toyota); 11. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 12. Greg Biffle (Ford); 13. Casey Mears (Chevrolet); 14. Jeff Gordon (Chevrolet); 15. Carl Edwards (Toyota); 16. Austin Dillon (Chevrolet); 17. Brad Keselowski (Ford); 18. Ty Dillon (Chevrolet); 19. Justin Allgaier (Chevrolet); 20. Tony Stewart (Chevrolet); 21. Clint Bowyer (Toyota); 22. David Ragan (Toyota); 23. Trevor Bayne (Ford); 24. Landon Cassill (Chevrolet); 25. Alex Bowman (Chevrolet); 26. David Gilliland (Ford); 27. Cole Whitt (Ford); 28. Josh Wise (Ford); 29. Brett Moffitt (Ford); 30. Paul Menard (Chevrolet); 31. Matt DiBenedetto (Toyota); 32. Michael Annett (Chevrolet); 33. Jeb Burton (Toyota); 34. Michael Annett (Chevrolet)

Stand nach 14 von 36 Rennen: 1. Harvick 559 Punkte; 2. Truex Jr. 520; 3. Johnson 481; 4. Logano 480; 5. Earnhardt Jr. 465; 6. Keselowski 441; 7. McMurray 427; 8. Kahne 417; 9. Kenseth 415; 10. Gordon 411; 11. Menard 385; 12. Kurt Busch 379; 13. Hamlin 379

Nächstes Rennen: 14. Juni, Brooklyn/Michigan (USA)

Internet: www.nascar.com



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.



Nico Müller: Der Audi-  
DTM-Werkspilot aus  
Bern bekam nach Sieg  
bei den 24h Nürburgring  
eine sportliche Frisur  
verpasst (Kl. Foto)



Nico Müller

### Zur Person Nico Müller

Geburtsort 25. Februar 1992  
Geburtsort Thun (CH)  
Herkunftsland Schweiz

#### KARRIERE

2004-2007 Kartsport  
2008 Formel Renault 2.0 CH (5.),  
Formel Renault Winterserie Italien (3.)  
2009 Formel Renault 2.0 CH (Meister),  
Formel Renault Eurocup (11.)  
2010 GP3-Serie (2 Siege, 3.)  
2011 GP3-Serie (1 Sieg, 4.)  
2012 Formel Renault 3.5 (1 Podium, 9.)  
2013 Formel Renault 3.5 (2 Siege, 5.)  
2014 DTM (Audi), 10 Punkte (19.)  
2015 DTM (Audi), bisher 10 Punkte (14.),  
24h Nürburgring (Gesamtsieg)

#### HOBBSY

Langlauf, Mountainbike, Squash

# «Möchte in jeder Serie den Titel»

Von ARNO WESTER

**Nico Müller bestreitet seine zweite DTM-Saison und konnte bei den ersten beiden Events des Jahres jeweils Punkte sammeln. Doch herausragend war für den Schweizer in diesem Jahr der Sieg bei den 24h am Nürburgring in seinem ersten zweiten Anlauf. Der Audi-Werkspilot im Interview.**

**Wie bewusst hast du den Erfolg beim 24h-Rennen erlebt?**

**NICO MÜLLER:** Da ich bei der Zieldurchfahrt nicht im Auto saß, hatte ich nur das Gefühl von außen und nicht im Cockpit. Es hat anschließend zwei, drei Tage gedauert, bis ich den Erfolg wirklich realisiert habe. Wie schwer war es für dich, bei den wechselhaften Witterungsbedingungen überhaupt durchzukommen?

Ich habe die schönsten Stints erwischt (Grinst.)! Im Ernst: Beim zweiten hat es geregnet, und auch in der Nacht konnte ich mich nicht über fehlende Action beklagen. Der neue Audi R8 LMS war auch bei den schwierigen Bedingungen gut zu fahren, und deshalb konnten wir das Risiko minimieren.

**Sieg beim 2. VLN-Lauf, nun der Triumph bei den 24h. Wie lautet dein Nordschleife-Geheimnis?** Ich habe keines. Im Gegenteil: Mir fehlt auf der Nordschleife immer noch Erfahrung, und ich habe hier und da noch Verbesserungspotenzial. Wichtig für mich war: Ich bin von Audi Sport und dem Team WRT perfekt vorbereitet worden.

**Welche Rolle hat der neue Audi R8 LMS gespielt?**

Eine ganz große sogar. Wir hatten mit unserem Auto (Nr. 28, d. Red.) kein einziges technisches Problem. Dass der neue R8 schnell ist, wussten wir schon von den Testfahrten. Dass das Auto aber auch über 24 Stunden und unter Vollast, so problemlos lief, war eine Überraschung – und sicher keine Selbstverständlichkeit.

**Wie war das Feedback, als du nach dem Nürburgring-Sieg in**

**deine Schweizer Heimat zurückgekehrt bist?**

In der Schweiz hat dieses Rennen noch nicht den hohen Bekanntheitsgrad wie beispielsweise die 24 Stunden von Le Mans. Ich habe aber festgestellt, dass das Interesse steigt. Und natürlich haben meine Familie, Freunde und Bekannte diesen Erfolg realisiert.

**Hast du dich schneller auf den GT-Sportwagen oder auf das DTM-Auto eingeschossen?**

Ich kann sagen, dass ich mich im Audi RS5 schon bei den ersten Testfahrten wohlfühlt habe. Genauso war es auch beim neuen R8. Beide Autos kommen

**«In der DTM muss von Freitag an alles perfekt passen.»**

NICO MÜLLER

meinem Fahrstil entgegen.

**Was sind die Unterschiede zwischen den beiden Autos?**

Der R8 ist durch ABS und Traktionskontrolle einfacher zu fahren. Dabei spielt auch die Aerodynamik eine große Rolle. Das DTM-Auto ist bezüglich der Karosserie steifer und man kann es eher mit einem Formel-Rennwagen vergleichen.

**Beim DTM-Saisonauftritt in Hockenheim bist du mit P6 zum zweiten Mal in deiner Karriere auf einen Punkterang gefahren.**

**Wie zufrieden warst du?**

Überglücklich war ich nicht. P6 am Samstag war zwar okay, wenn man aber von P4 startet, sollte mehr möglich sein. Beim zweiten Rennen am Sonntag hatte ich einfach Pech.

**Was waren denn die Gründe, dass es beim zweiten DTM-Wochenende auf dem Lausitzring nicht besser lief?**

Wenn man Positives und Negatives abwägt, dann ist mein Lausitz-Wochenende mit zwei Punkten (für P9, d. Red.) am



Die 24h-Sieger Vanthoor, Müller, Mies und Sandström (hinten, v.l.) und ihr Audi R8 LMS von WRT



DTM am Lausitzring: Müller auf dem Weg zu zwei Punkten

Sonntag gerade noch im positiven Bereich. Ich habe nicht viel Erfahrung auf dieser Strecke, weil mein erster Auftritt auf dem Lausitzring im Vorjahr nur zehn Runden gedauert hat. Im zweiten Rennen war sicher mehr drin, aber in der DTM muss alles perfekt passen, wenn man in der Startaufstellung weiter vorn stehen will. Audi ist in diesem Jahr extrem stark, das zeigt auch mein Team Rosberg und vor allem mein Teamkollege Jamie Green, der schon drei von bisher vier Rennen gewonnen hat.

**Jetzt geht es zum Heimspiel an den Norisring, wo Audi seit 2002 nicht mehr gewinnen konnte...**

Das stimmt, aber wir haben ja Jamie (Green, d. Red.). Und der hat hier in den letzten Jahren so oft (viermal, d. Red.) gewonnen wie kein anderer Fahrer. Für mich ist das Rennen auf dem Norisring ein Höhepunkt der Saison, denn ich bin ein großer Fan von Stadtkursen.

**Mit einem Sieg beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring hat es bereits im zweiten Jahr geklappt. Was hast du dir für deine zweite DTM-Saison vorgenommen?**

Ziel ist ein Podestplatz. Ich schaue deshalb von Rennen zu Rennen. Dabei will ich weiter lernen, Erfahrungen sammeln, konstante Leistungen zeigen und möglichst bei jedem Rennen in die Punkteränge fahren. **Was fehlt dir noch, um den erhofften Podiumsplatz oder gar einen Sieg zu erzielen?**

Ganz ehrlich, ich glaube eigentlich nichts. Bezüglich der Pace bin ich dabei. Es muss einfach von Freitag an alles zusammenpassen. Da spielt nicht nur Erfahrung, sondern auch Glück eine große Rolle.

**Fühlst du dich in der DTM und im Team Rosberg wohl? Was gibt dir den Wohlgefühl-Faktor?**

Ja, sehr sogar - und bei Audi Sport sowieso. Ein zweites Jahr in der DTM und beim Team Rosberg dabei zu sein, ist für mich optimal. Denn mit Jamie (Green, d. Red.) habe ich einen sehr erfahrenen Teamkollegen, der mir immer zeigen kann, was möglich ist. Er wurde meiner

Meinung nach in der vergangenen Saison unter Wert geschlagen. Und bezüglich Wohlgefühl-Faktor kann ich sagen, dass die Rosberg-Jungs sehr motiviert sind, zusammen Erfolge zu feiern. Unser Teamchef Arno Zensen legt großen Wert darauf, dass die Stimmung gut ist. **Was findest du an den Regeländerungen in der DTM gut und was nicht?**

Das ganze Paket ist positiv, vor allem für uns Fahrer, aber auch für die Fans. Vom Einsatz des DRS haben wir alle sicher mehr erwartet.

**Was war für dich der entscheidende Faktor, warum du die DTM-Chance bei Audi bekommen hast?**

Audi Sport hat ein bewährtes Auswahlverfahren. Bei den drei DTM-Tests habe ich einen guten Job gemacht. Ich wusste, wo ich im Vergleich zu den Werksfahrern stehe. Zudem glaube ich, gut ins Team von Audi Sport und in die Audi-Familie zu passen. Dabei spielt auch der Mensch eine Rolle. Aber nur, wenn die Leistung stimmt.

**Hast du bezüglich der**

**«Fokus liegt auf der DTM, die F1 verfolge ich als Zuschauer.»**

NICO MÜLLER

**DTM auch bei anderen Herstellern angefragt?**

Nein, denn bei Audi Sport hatte ich vom ersten Tag an ein gutes Gefühl. Es scheint auch eine Philosophie von Audi zu sein, Wert auf Nachhaltigkeit zu legen. Wenn ein Fahrer mal ein schlechteres Jahr hat, wird er nicht gleich abgeschrieben. Umso schwieriger ist es deshalb aber auch, ein Cockpit zu bekommen.

**Ist für dich mit dem Werksvertrag bei Audi ein Traum in Erfüllung gegangen?**

Auf jeden Fall, denn heutzutage ist ein Werksvertrag das Ziel, worauf man als junger Rennfahrer hinarbeitet. Dabei träumt man auch von der Formel 1, aber die DTM war seit dem ersten Test mit Audi mein größter Wunsch.

**Wie sehr reizt dich denn die Formel 1 noch?**

Mein Fokus liegt klar auf der DTM. Die Formel 1 verfolge ich als Zuschauer.

**Welche Erfolge waren für dich in deiner Rennkarriere der schönste und der wichtigste?**

Die Siege beim 24h-Rennen Nürburgring und in der Renault World Series in Monte Carlo (2013 in der Formel Renault 3.5, wo Müller auch auf der Pole stand, d. Red.). Die Bewertung überlasse ich anderen.

**Dein höchstes Karriereziel?**

Ich möchte in jeder Rennserie, in der ich an den Start gehe, den Titel gewinnen!

**Wer sind deine Vorbilder?**

Marcel Fässler. Weil mir die Kombination aus Rennfahrer und Mensch sehr gut gefällt. Er hat mit jedem Rennauto, das er

bewegt hat, Rennen gewonnen und ist dabei sehr bodenständig und sich selbst treu geblieben.

**Was steht außer der DTM noch in deinem Terminkalender 2015?**

Ich freue mich, dass ich für das Team WRT auch das 24h-Rennen in Spa fahren darf. Dort sind die alten Hasen Stéphane Ortelli und Frank Stippler die Teamkollegen eines jungen 24h-Siegers. Eine coole Paarung, wie ich finde - und die ist schon beim BES-Rennen in Monza auf das Siegerpodium gefahren. Probleme gibt es für uns allenfalls wegen der Körpergröße (Lacht).

**Abschließend: Wer hat dir eigentlich zu deinem neuen Outfit (Glatze) geraten?**

Das habe ich Christopher Mies zu verdanken. Er hat mich vor dem 24h-Rennen Nürburgring zu einer Wette überredet: Wenn wir gewinnen, müssen sich alle Fahrer und unser Renningenieur die Haare abrasieren lassen. ♦

**Audi**

# Warum so überlegen?



Mann der Stunde: Jamie Green nach einem der drei Saisonsiege

VON ARNO WESTER

**Audi ist in der DTM momentan das Maß der Dinge. Die Ingolstädter sind so überlegen wie nie zuvor. Woran liegt das? Nicht nur die Konkurrenz rätselt!**

Einen Fünffach-Triumph von Audi, wie zuletzt in der Lausitz, gab es in deren 14-jähriger DTM-Historie ebenso wenig wie vier Siege zu Saisonbeginn. Saisonübergreifend haben die Audi-Piloten Mattias Ekström und Jamie Green sogar die letzten sechs Rennen gewonnen und dabei je drei Siege erzielt.

Green hat als Tabellenführer weit mehr Zähler (75) auf seinem Konto als die bestplatzierten Fahrer von Mercedes (Pascal Wehrlein/P4/32 Punkte) und BMW (Maxime Martin/P8/16) zusammen. Dass die Ingolstädter auch in der Breite gut aufgestellt sind, zeigt ein Blick auf die Herstellerwertung, in der Audi (265 Punkte) klar vor den Rivalen Mercedes (91) und BMW (48) liegt. Aber woher kommt diese Überlegenheit?

**Greens Bausteine des Erfolgs**

Sicher nicht durch eine Regelauslegung zugunsten von Audi, die am Lausitzring diskutiert wurde, und von der MSA weiß, dass es dazu vom Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) vor den nächsten beiden Läufen am Norisring (27./28.6.) eine Klarstellung bezüglich des Artikels 3.15 im Technischen Reglement gibt. Dabei geht es um die Frage, ob es sich bei der Abrisskante am Heckdeckel um eine erlaubte Fertigungstoleranz han-

delt, oder ob die Kontur des Autos (bzgl. des Heckdeckels) gezielt verändert wurde. Diesbezüglich gilt es auch, den Artikel 2.8 des Technischen Reglements zu berücksichtigen.

Die Beurteilung dieser Sache obliegt allein dem Technischen Delegierten (Christian Schmidt) des DMSB. Er hat in der Lausitz alle acht Audi RS5 inspiziert und festgestellt, dass sie dem aktuellen Stand des Reglements entsprechen.

Green, der bei drei der ersten vier Rennen siegte, hat einfache Erklärungen für seine momentane Stärke: «Ich fahre jetzt das zweite Jahr beim Team Rosberg, kenne die Arbeitsweisen, meine Mechaniker und Ingenieure mittlerweile aus dem Effeff. Das hilft im Zusammenspiel mit Audi Sport, das Optimum aus dem Audi RS5 herauszukitzeln und perfekt auf meine Bedürfnisse abzustimmen. All das sind wichtige Bausteine des aktuellen Erfolgs.»

Und der soll sich nun endlich auch bei Audis «Heimspiel» am Norisring einstellen, zumal Green dort DTM-Rekordgewinner (vier Siege) ist. Das ist laut Green aber wegen «viel Erfolgsgewicht an Bord» keine Siegggarantie. Interessant wird sein, ob BMW und Mercedes daraus Kapital schlagen können. Die beiden Hersteller jetzt schon abzuschreiben, ist ein Fehler. Das zeigt ein Beispiel aus der vergangenen Saison, als Martin Tomczyk bei Halbzeit mit nur acht Punkten auf Rang 18 lag. Am Ende der Saison war der Rosenheimer auf P6 zweitbesten BMW-Fahrer hinter Champion Marco Wittmann. ♦



Monaco-Sieger bei der Formel Renault 3.5: Nico Müller siegte 2013 von Pole aus im Fürstentum

**Ungewöhnliche Karriere:**  
Kris Meeke mauserte sich  
vom Ingenieur bis zum  
Sieger der WM-Rallye  
in Argentinien



**Kris Meeke**

**«VW und  
Ogier sind  
Messlatte»**

**Zur Person**  
Kris Meeke

**Geburtsdag** 2. Juli 1979  
**Geburtsort** Dungannon (GB)  
**Herkunftsland** Großbritannien  
(Nordirland)  
**Co-Pilot** Paul Nagle (IRL/36)

**KARRIERE**

2000 erste Rallye (Peugeot 106)  
2002 WM-Debüt in Großbritannien  
(Ford Puma S1600)  
2003-2006 Junior-WM (Opel Corsa  
S1600, Citroën C2 S1600)  
2009 IRC (Peugeot 207 S2000),  
Champion mit 4 Siegen  
2011 WM-II. (Mini JCW WRC)  
2013 Testfahrer PSA (Citroën/Peugeot)  
2014 WM-7. (DS 3 WRC), 4x Podium  
2015 WM-4. (DS 3 WRC), 1 Sieg (RA)

Von REINER KUHN

**Der älteste Werkspilot ist gleichzeitig ein Rookie. Kris Meeke fährt erst seine zweite komplette WM-Saison. Doch seit seinem Sieg in Argentinien ist der 35-jährige Nordire drauf und dran, Citroën-Teamkollege Mads Östberg den Rang abzulaufen. Wichtiger noch: Meeke will die Phalanx des dominierenden VW-Trios durchbrechen.**

Citroën Racing verzichtete auf Tests zwischen den WM-Läufen in Portugal und Sardinien. Wie habt ihr euch vorbereitet?  
KRIS MEEKE: Die Rallyes sind ähnlich. Es gab also keinen Grund für zusätzliche Testfahrten. Das Team hat immer etwas zu tun: Daten analysieren, Ein-

sind eine super Rallye gefahren, aber die Polos und vor allem Ogier sind nun mal die Messlatte. Latvala und Mikkelsen haben ebenfalls ein super Paket. Umso schöner, dass wir an den beiden dran sind, wie die Fakten bestätigen.

**Die dann wären?**

Latvala fuhr zum achten Mal in Argentinien, hat dort schon gewonnen. Wir waren zum zweiten Mal da und vom Start weg mindestens ebenso schnell. Auch Mikkelsen hatten wir grob im Griff. Wir waren konstant am Limit und von Anfang an ganz vorne dabei. Der Sieg war verdient. Auch in Portugal lief es gut: Die Datenanalyse zeigt, dass wir an den ersten beiden Tagen nur 0,07 Sekunden pro Kilometer langsamer waren als Sieger Latvala.

Er durfte als Siebter auf die Strecke, wir waren zwei Startplätze vor ihm dran, sicher kein Vorteil. Mit Rang 4 bist du am Podium vorbeigeschrammt.

**Woran lag's?**

Am Sonntagmorgen brach ein Stabilisator. Entscheidender ist aber, dass ich besser werden muss im Umgang mit Reifen. Hier scheint Ogier eine Klasse für sich. Zudem sieht es so aus, dass VW beim Fahrwerk und damit beim Reifenverschleiß besser ist als alle anderen.

**Für Portugal gab es ein zweites Update. Können ihr damit die Lücke zu VW schließen?**

Wir haben etwas mehr Abtrieb auf der Vorderachse. Ebenso wie der neue Motor und die Hinterachse zum Saisonstart ist das ein Schritt nach vorne. Es ist aber nicht so, dass wir nun um Welten schneller sind. VW ging als Einziger mit einem komplett neuen Auto in die Saison. Das Fahrwerk scheint gerade auf Schotter noch mal ein echter Sprung. Dennoch denke ich, dass wir auf Sardinien eine ähnlich gute Rolle spielen können wie in Portugal.

**Woher die Zuversicht?**

Weil die Streckencharakteristik jenen aus Portugal ähnelt und die Reifenstrategie eine geringere Rolle spielt. Alle sind mit harten Pneu unterwegs. Zudem ist unser DS 3 WRC ein sehr robustes Auto.

**Was bringt die neue Aerodynamik des DS 3 WRC?**

Auf Sardinien weniger, hier geht es vor allem um Traktion. **Wie ist dein Verhältnis zu Teamkollege Mads Östberg?**  
Wir verstehen uns prima. Aber klar, dein Teamkollege ist der Einzige, der im gleichen Auto sitzt. Den willst und musst du schlagen.

**Wie steht es um deine Zukunft?**

Ich hoffe, dass ich auch 2016 weiter im DS 3 WRC sitze. Ich denke, dass man im September mit mir spricht. Bis dahin versuche ich, die Entscheidung mit guten Resultaten positiv zu beeinflussen. ♦

**«Ich hoffe, dass ich auch 2016 im DS 3 WRC sitze.»**

KRIS MEEKE

stellungen ändern, Autos vorbereiten und so weiter. Ich hatte ein paar Tage frei. **Was macht ein Werkfahrer an den freien Tagen?**

Der liegt in Monaco am Strand und fährt Jetski (lacht). Im Ernst: Ich lebe ein normales Leben. Seit zehn Jahren besitze ich ein Häuschen, das demnächst auch abbezahlt ist. Ich arbeite im Garten, musste am Schuppen etwas richten und mich um Tochter Isabella kümmern.

**Ein Profi als Hausmann?**

Ich habe das Glück, mittlerweile vom Rallyefahren leben zu können. Als Profi bin ich 150 Tage im Jahr unterwegs. Meine Frau hält mir den Rücken frei, trotz ihres Bekleidungs geschäfts. Bin ich zu Hause, Sorge ich für unsere zehn Monate alte Tochter. Ich liebe das, auch wenn es beim Service ein bisschen strenger riecht als im Servicepark. Kris Meeke ist Kris Meeke, ob zu Hause oder in der Rallye-WM.

**Sprechen wir vom Job. Was bedeutet dir der Argentinien-Sieg?**

Der erste WM-Sieg fühlt sich super an. Nach schwierigen Jahren bekam ich noch mal die Chance in einem Top-Cockpit. Im Vergleich zu vielen anderen Werksfahrern bin ich trotz meiner 35 Jahre ein Frischling. Keine Frage, dieser Erfolg ist etwas ganz Besonderes. Man muss das aber auch nüchtern sehen.

**Wie meinst du das?**

Es ist ein Unterschied, ob man gewinnt, wenn die drei Volkswagen raus sind, oder ob man diese auf der Strecke schlägt. Versteh mich nicht falsch, wir

## Rallye-WM Reif für die Insel

Auch wenn 80 Prozent der Wertungsprüfungen beim italienischen WM-Lauf neu sind, eines bleibt unverändert: Die Schotterpisten auf Sardinien gelten als besonders hart.

«Uns erwartet eine Gesamtstrecke von über 1500 Kilometern, und damit die bisher längste Rallye der Saison. Fitness und Ausdauer sind mehr als sonst gefragt, vor allem bei den hohen Temperaturen im Auto», blickt Weltmeister und Tabellenführer Sébastien Ogier auf den sechsten von 13. WM-Läufen kommenden Wochenende voraus.

Das Zentrum der Rallye Italien ist in Alghero an der Westküste der Mittelmeerinsel Sardinien. Das Startprozedere und die Auftaktprüfung geht wie 2014 im über 200 Kilometer südlich gelegenen Cagliari über die Bühne. Am Freitag gilt es, neun Wertungsprüfungen mit insgesamt 133,5 WP-Kilometern zu bewältigen. Am Samstag warten auf die Driftasse erneut 9 WPs. Der längste Tag der Saison misst 212,83 WP-Kilometer und damit mehr als die Hälfte der gesamten Rallye. Am Sonntag stehen weitere vier WPs über 45,80 der insgesamt 394,63 WP-Kilometer auf dem Programm.

14 World Rally Cars bilden die Spitze des 61 Teams umfassenden WM-Felds. Die WRC2-Kategorie ist mit 26 Teilnehmern ähnlich breit und prominent besetzt wie in Portugal. In der WRC3 stehen nur vier Piloten mit Fronttrieblern (je zwei Peugeot 208 R2 sowie DS 3 R3) am Start. Aus Deutschland gehen Armin Kremer/Pirmin Winklhofer (Skoda Fabia R5) und Maximilian Koch/Lisa Bruntaler (Subaru Impreza WRX) ins Rennen. Erstmals nach elf Jahren ist der achtmalige Landesmeister Paolo Andreucci (50/Peugeot 208 R5) beim heimischen WM-Lauf dabei. ♦ RK

## Rallye-EM Azoren

# Hattrick für Breen



Holte sich auf den Azoren den dritten Saisonsieg: Der irische Peugeot-Werkspilot Breen

Von REINER KUHN

**Vor traumhafter Kulisse lieferte sich Kajetan Kajetanowicz lange ein Katz-und-Maus-Spiel mit Craig Breen. Am Ende drehte der Ire auf und holte seinen dritten Saisonsieg.**

Hart oder soft – die Reifenwahl sollte auf San Miguel, der größten der zu Portugal gehörenden Azoren-Inselgruppe, eine entscheidende Rolle spielen. Auch und gerade im Topduell zwischen EM-Auftaktssieger Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) und Breen (Peugeot 208 T16). Viermal wechselte die Führung zwischen dem Polen und dem Ire, bevor Breen seinem Widersacher auf WP 13 satte 16,3 Sekunden abnahm und einen Konter abwehrte. Auch die drei finalen Prüfungen sicherte sich der Peugeot-Werkspilot, der anders als Kajetanowicz bei harten Reifen blieb, und gewann mit mehr als einer Minute Vorsprung die 50. Azoren-Rallye.

Kaum mehr als eine Statistenrolle blieb dem einheimischen Inselbewohner Ricardo Moura (Ford Fiesta R5) sowie dem zweimaligen Azoren-Sieger Bruno Magalhães (Peugeot 208

T16), die mit Respektabstand auf den Rängen 3 und 4 folgten. Die ERC2 gewann Dominykas Butvilas (Subaru Impreza WRX STI) als Gesamt-Achter.

### Ingram souverän

Im Feld der 14 angetretenen EM-Junioren gab vom Start weg Chris Ingram (Peugeot 208 R2) den Ton an. Der 22-jährige Brite nutzte seine Kenntnisse aus dem Vorjahr und hielt anfangs seine Markenkollegen Ralfs Sirmacis und Steve Rokland sowie Opel-Junior Emil Bergkvist (Opel Adam R2) auf Distanz. Opel-Teamkollege Marijan Griebel profitierte vom Extratraining beim WM-Lauf in Portugal und konnte den Schottererfahrenen Jungkollegen deutlich besser folgen als noch zu Saisonbeginn. Nachdem der Lette Sirmacis sich mit einem Unfall aus dem beherzt agierenden Spitzenquartett verabschiedete, rückte Bergkvist auf einen Podiumsrand und Griebel auf Platz 5 vor. Während Ingram sich am Finaltag auch von Magenproblemen nicht aus dem Konzept bringen ließ und einen Vorsprung von einer halben Minute ins Ziel rettete, überschlugen sich dahinter die Ereignisse.

Der dank zweier Saisonsiege souverän die Tabelle anführende Bergkvist kam wieder besser in Schwung und verdrängte Rokland von Rang 2. Doch nach Getriebeproblemen musste der Schwede auf den letzten zweieinhalb WPs mit den ersten beiden Gängen auskommen und sich mit dem Platz hinter dem Treppchen begnügen. Rang 2 holte sich mit Schlusspurt der Portugiese Diogo Gago, der auf den letzten Metern Markenkollege Rokland auf den letzten Podiumsplatz verdrängte. Grie-



Starker Junior-Sieger: Ingram



Ging am Ende leer aus: Griebel

bel, der mit einer WP-Bestzeit seine ansteigende Lernkurve eindrucksvoll unterstrich, lag bis wenige Meter vor dem Ziel auf Rang 4. Zwar schaffte es der Pfälzer noch über die Ziellinie der finalen WP, musste seinen Adam R2 jedoch mit Antriebschaden abstellen.

Bereits am Samstag starten die Opel-Junioren Griebel und Bergkvist bei der nationalen Rallye Wervik in Belgien, um sich mit diesem Testeinsatz auf den vierten Junior-EM-Lauf in Ypern vorzubereiten. ♦

## NACHGEHAKT BEI Jörg Schrott

(50/D) Der Opel-Motorsport-Direktor über die Werksjunioren und ein Kundensportmodell oberhalb des Adam R2



Von REINER KUHN

**? Mit Marijan Griebel und Emil Bergkvist, der die Junior-EM anführt, hat Opel zwei Nachwuchsfahrer im Team. Kommt Ende des Jahres ein weiteres Toptalent dazu? Mit den von uns geförderten Fahrern sind wir sehr zufrieden. Emil sowie Marijan haben gezeigt, dass sie sich kontinuierlich verbessern und weiterentwickeln. Auch künftig werden wir unser Förderprogramm individuell an den Entwicklungsstand unserer Piloten anpassen. Sicher ist, dass wir wieder einen Fahrer aus dem ADAC Opel Rallye Cup in unser R2 Junior Team aufnehmen. Dieser wird im Rahmen der Sichtung beim Cup-Finale ausgewählt. Erst danach entscheiden wir, welches Programm wir in 2016 bestreiten werden.**

**? Welche Möglichkeiten in der Pyramide kann Opel bieten? Welche Stufe kommt**

nach dem R2? Basis war bisher der ADAC Opel Rallye Cup sowie Cups in Frankreich und Tschechien. Vor allem in Deutschland hat sich dadurch einiges positiv bewegt. Das genügt uns aber noch nicht. Deshalb arbeiten wir mit dem ADAC und der Stiftung Sport daran, bei jungen Menschen noch mehr Interesse am Rallyesport zu schaffen. Das Konzept steht, nun geht es um Details in der Umsetzung. An unserer strategischen Ausrichtung hat sich nichts verändert. Noch fehlt die Spitze der Förderpyramide.

**? Wie steht es um den Opel Corsa R5? Es freut uns, dass wir bereits viele Anfragen in diese Richtung haben. Das zeigt, dass wir einen erfolgreichen Wiedereinstieg von Opel in den Rallyesport geschafft haben. Aber das R5-Projekt ist verschoben. Wir werden uns im kommenden Jahr auf unsere bestehenden Aktivitäten konzentrieren.**

## RALLYE-EUROPA MEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Azoren (P), 4. von 10 EM-Läufen; 729 Gesamtkilometer mit 17 WPs über 216,61 km. 45 Teams am Start, 31 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Breen/Martin (IRL/GB/Peugeot 208 T16) in 2:45:59,6 h; 2. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +1:02,1 min; 3. Moura/Costa (P/Ford Fiesta R5) +2:14,3; 4. Magalhães/Magalhães (P/Peugeot 208 T16) +3:04,9; 5. Consani/Vilmot (F/DS 3 R5) +5:54,2; 6. Fontes/Ramalho (P/DS 3 R5) +6:38,8; 7. S. Moffett/Atkinson (IRL/Ford Fiesta RRC) +8:01,4; 8. Butvilas/Heller (LT/PL/Subaru Impreza WRX) +9:18,3; ferner: 14. Ingram/Moreau (GB/F/Peugeot 208 R2) +14:37,2 (Sieger Junior-EM)

Leader: Kajetanowicz (WP1+2, 7-10, 12); Breen (WP 3-6, 11, 13-17/Ziel)

WP-Bestzeiten: Breen 12; Kajetanowicz 4; Moura 1

Wichtigste Ausfälle: Sirmacis/Siminis (LV/Peugeot 208 R2) Unfall WP 12; Rego/Eiro (P/Mitsubishi Lancer Evo 9) Bremse WP 17; Griebel/Clemens (D/Opel Adam R2) Antrieb WP 17

Stand: 1. Breen 117, 2. Kajetanowicz 103, 3. Consani 53, 4. Lukyanuk 43, 5. Plangi 28, 6. Butvilas 27, 7. Tarabus, Moura 26, 9. J. Moffett, S. Moffett 24

Nächster Lauf: 25.-27. Juni, Ypern Rallye (B)

Internet: www.fiaerc.com



Ogier: Sardinien fordert Piloten

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# PACKT ALLES


Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**  
frei Haus plus Rucksack **GRATIS** dazu!



### VAUDE Rucksack

Funktioneller Allroundrucksack:  
gepolsterter Rücken, anatomisch  
geformte und gepolsterte Schulterträger,  
Bauchgurt, großes Hauptfach und viele  
praktische Zusatzfächer und -taschen.  
Farbe: Muddy/Black.

**GRATIS**

 VAUDE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registereinsicht Stuttgart HRB 8807, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso  
erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschlag (Vorstand), Heiko Duhacko, Dr. Michael Happe, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als isolierter Unternehmer, AG Hamburg, HRB 99752.

**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. 1253205  
Ich zahle für das Halbjahresabo (25 Ausgaben) zzt. nur 43,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk,  
den **VAUDE Rucksack**, 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, Auslands-  
angebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname  Geburtsdatum   
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 Ihrem Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote infor-  
mieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [widerruf@dpv.de](mailto:widerruf@dpv.de) widerrufen.

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

IBAN   
BIC  Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identi-  
fikationsnummer 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.

**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@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

MotoGP

# Honda: Wie wieder Spitze?



Honda-Box in Mugello: Viel Gedränge bei den Technikern wegen Problemen bei Márquez

Von NEIL SPALDING

**Honda hat bei seinem diesjährigen MotoGP-Bike einen Konstruktionsfehler eingebaut, der nur schwer zu beheben ist. Hier die Gründe, warum es ihnen so schwerfällt, die Krise zu meistern.**

In der MotoGP dreht sich heute alles um das richtige Gleichgewicht. Je näher man der perfekten Balance kommt, desto leichter kann man schnell fahren. Kommt man bei der Entwicklung aus diesem Gleichgewicht, verliert man nicht gleich zwei Sekunden pro Runde, aber Manöver, die zuvor leicht von der Hand gingen, werden immer schwieriger.

Honda hatte letztes Jahr schon ein Bike, das den Ruf hatte, nicht leicht zu fahren zu sein, das dafür aber mit der richtigen Fahrtechnik die absolute Sieg-Maschine war. Nun ist es nur noch schwer zu fahren, und sogar das Fahrgenie Marc Márquez kann die Schwächen nicht mehr überfahren. Immer mehr kommen auch bei ihm Stürze übers Vorderrad.

## Das Leid mit der Motorleistung

Honda hatte für dieses Jahr zwei Motorenvarianten vorbereitet. Die erste von den Brünntests und die zweite, aggressivere Variante von Valencia. Obwohl keiner der Fahrer die schärfere Variante mochte, entschied man sich dafür, in dem Glauben, die Probleme mit der Elektronik in den Griff zu bekommen, nachdem sich die neue Ducati bei dem zweiten Sepang-Test so stark zeigte.

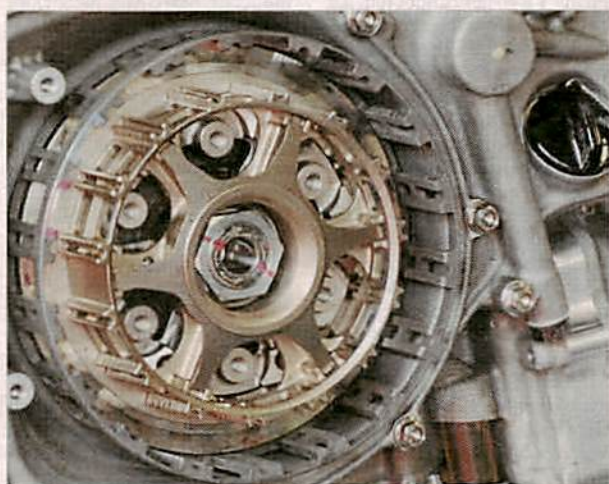
Schaut man sich die Entwicklung des Honda-V4 in den letzten Jahren an, seit der Drehmo-

mentsensor am Getriebeausgang in die Steuerung der Elektronik mit einbezogen wurde, stellt man fest, dass die Kurbelwelle im Vergleich zur Konkurrenz immer leichter wurde. Eine leichte Kurbelwelle lässt den Motor schneller hochdrehen und genauso auch die Drehzahl schneller wieder fallen. Bei den 1000er-Motoren mussten alle schwerere Kurbelwellen verwenden als bei den 800ern, um der Leistung Herr zu werden. So wurden auch größere Bremsen nötig, alleine Honda konnte bei den 320-mm-Karbonscheiben bleiben, weil sie das meiste Bremsmoment hatten, das sie mit der Rutschkupplung und der Elektronik in den Griff bekamen. Schaut man sich an, wie Márquez die Honda im Vorjahr gefahren hat, war ein sehr hartes Bremsmanöver mit rutschendem Heck, ein kurzes Umlegen auf einem sehr engen Kurvenradius und schnelles Aufstellen für optimales Beschleunigen typisch. Alle ande-

ren Bikes fahren für ihre idealen Rundenzeiten weitere Bögen. Doch jetzt hat Honda die Schwungmasse in einem Maß reduziert, dass die Elektronik und die Rutschkupplung, die auf das übergangslose Getriebe optimiert sind, nicht mehr nachkommen. Das Schlimmste: Honda kann die Motoren nicht mehr ändern, weil alle vor dem ersten Rennen verplombt werden mussten. Und auch die Zeit für die Elektronik-Entwicklung läuft wegen der MSMA-Einigung Ende dieses Monats aus.

## Welche Möglichkeiten bleiben?

Da die Motoren nicht verändert werden dürfen, können nur die Teile angefasst werden, die von außen frei zugänglich sind, in diesem Fall die Kupplung. Honda verwendet schon einen Kupplungskorb aus Stahl, dieser dürfte noch erschwert werden. Dazu wird man wohl Leistung über dünnere Krümmerrohre opfern, um mehr Gefühl bei der Gasannahme zu bekommen. ♦



Honda-Kupplung: Schwererer Korb sollte bald kommen. Bald wieder dünnere Krümmer?

# LAGE, LAGE, LAGE!

**#MotoGPrules** Der große Preis von Katalonien in Barcelona. Ab 12. Juni LIVE bei Eurosport 2. Mehr MotoGP als jemals zuvor.

GERMAN OFFICIAL BROADCASTER

eurosportplayer.de

Valentino Rossi

## Der Herrscher



Kein Fahrer hat dies bisher zusammengebracht: Die Rossi-Mania in Mugello war in diesem Jahr auch ohne Sieg des neunfachen Weltmeisters nicht zu bremsen. Seine Fans st



Firmenzentrale von VR46 in Tavullia: Lagerhaus wurde schnell zu klein



Rossi und Gefolgschaft wohnen in zwei doppelt ausfahrbaren Wohnauflegern

Von IMRE PAULOVITS und DIAN SULISTIYOWATI

**Valentino Rossi kennt jeder als den kompromisslosen Kämpfer auf der Rennstrecke, der seit zwei Jahrzehnten Millionen von Fans auf der ganzen Welt in seinen Bann zieht. Mittlerweile hat sich hinter dem neunfachen Weltmeister aber auch ein Wirtschafts-Imperium formiert, das alles übertrifft, was ein Rennfahrer je während seiner aktiven Laufbahn auf die Beine gestellt hat.**

Es ist immer das Gleiche: Wenn Valentino Rossi in einem Rennen nach vorne stürmt und in eine Position gerät, dass er gewinnen kann, hat er die Menge auf den Tribünen auf seiner Seite. Ob in Katar, in den USA, in Japan, in Malaysia oder auf einem der Traditionskurse in Europa – kein anderer Fahrer genießt so viele Sympathien wie der mittlerweile 36-jährige Ita-

liener. Ganz zu schweigen von seiner Heimat Italien, wo jedes Jahr sowohl beim Mugello- als auch beim Misano-GP eine gigantische gelbe Flut zum Rennwochenende pilgert.

Der aufgeweckte Rossi, zu dessen Talenten neben seiner Willenskraft und seiner Fahrkunst auch der gekonnte Umgang mit den Fans und den Medien gehört, weiß aber auch schon lange, dass seine Karriere nicht ewig andauern wird, und spätestens nach seinem Beinbruch 2010 in Mugello hat er angefangen, sich Gedanken darüber zu machen, was er noch während seiner aktiven Laufbahn für die Zeit danach in die Wege leiten kann. Sein Leistungstief bei Ducati hat seine Anstrengungen abseits der Pistone noch einmal verstärkt. Dass er dabei seine Popularität zu nutzen versuchte, ist nicht weiter verwunderlich. So steht heute ein Wirtschafts-Imperium da, mit dem Rossi aller Wahrscheinlichkeit nach mehr Geld verdient als mit seinem Fahrer-

vertrag und allen damit verbundenen Sponsorgeldern zusammen. Und es gibt ihm mehr Macht, als es irgendein anderer Fahrer im GP-Fahrerlager hat.

### Hilfe von Top-Manager

Nachdem Valentino Rossi die Firma VR46 gegründet hat, hat er eine Struktur hinter sich gestellt, die seine Popularität auf weit breiterer Ebene vermarktet als nur im direkten Kontakt mit seinen Fans. Viele von den heutigen Aktivitäten von VR46 sind das geistige Kind von Rossis einstigem Teamchef, Manager und Freund Davide Brivio, dem heutigen Chef des Suzuki-Workteams. Der 53-jährige Italiener hatte durch den Valentino-Rossi-Fanclub, den Cesarino Salucci, der Vater von Rossis Busenfreund Alessio «Uccio» Salucci, leitet, bereits eine Vorgabe davon gehabt, welche Größe die Anhängerschaft von Valentino Rossi weltweit hat. Rossis Firma übernimmt selbst das Merchandising seiner Fanartikel, und nachdem eine welt-

weite Infrastruktur hierfür geschaffen wurde, hat sie das Merchandising-Geschäft noch einmal sehr erfolgreich ausgeweitet.

Heute vertreibt VR46 neben den eigenen Rossi-Fanartikeln auch exklusiv die von Marco Simoncelli, Marc Márquez, Dani Pedrosa, Jorge Lorenzo, Pol Espargaró, Cal Crutchlow, Scott Redding, Bradley Smith, Álvaro Bautista, Maverick Viñales, Jack Miller, ja sogar Kevin Schwantz und Toni Cairoli! Aus den kleineren Klassen haben sie mit Jonas Folger, Alex Márquez, Luis Salom, Franco Morbidelli, Lorenzo Baldassarri, Romano Fenati, Fabio Quartararo, Andrea Migno, Francesco Bagnaia, Nicolò Bulega und Rossis Halbbruder Luca Marini viele hoffnungsvolle Nachwuchspiloten bereits unter Vertrag genommen, sodass das Geschäft noch für viele weitere Jahre florieren kann. Dazu hat VR46 mit einigen GP-Veranstaltern einen Exklusivvertrag für den Verkauf von Fanartikeln vor Ort.

VR46 beschränkt sich dabei längst nicht mehr auf Mützen und T-Shirts. Rossi hat seine langjährigen Ausrüster mit ins Boot genommen, dazu seinen Haus-Designer Aldo Drudi. Mit seinen Produkten, die durch Qualität und Design überzeugen, rüstet VR46 mittlerweile selbst die Workteams von Honda und Yamaha aus und hat auch Projekte außerhalb der Motorrad-WM bis hin zu Juventus Turin.

### Großer lokaler Arbeitgeber

Die Zentrale von VR46 steht in Rossis Heimatort Tavullia. Obwohl von Beginn an großzügig dimensioniert, musste schon nach drei Jahren ein größeres Zentrallager gebaut werden, weil die Firma und ihre Aufträge so schnell expandierten. So ist Valentino Rossi in seiner Heimat bereits der wichtigste Arbeitgeber. Das verwundert aber niemanden, der weiß, dass sich der Italiener schon seit Beginn seiner Karriere auch in der Motorrad-WM vornehmlich

PAULOVITS

PAULOVITS

# der Motorrad-WM



Die gesamte Zielgerade und Haupttribüne voll, Rossi (kl. Bild) herrschte über die Menge. Dies ist aber nur ein Teil des Erfolgs-Imperiums, das sich der Italiener aufgebaut hat



Sky-VR46: Migno und Fenati



Auf der Motor Ranch kann man mit Valentino Rossi driften



Viele Verkaufsstände bei den GP gehören der Firma von Rossi

mit Freunden aus seinem Heimatort umgeben hat.

Es hat aber gar nicht bis VR46 gebraucht, dass Rossi in Tavullia nicht nur wegen seiner Rennergebnisse zum Halbheld wurde. Sein Fanclub hat dafür gesorgt, dass praktisch das gesamte Jahr über Anhänger aus der ganzen Welt nach Tavullia strömen und dort im Gast- und Gastronomiegewerbe für Umsatz sorgen. «Früher hatten wir einen kleinen Ort in einer schönen Landschaft, mit dem wir aber nichts anzufangen wussten», weiß die Gastwirtin Raffaella Gaudenzi. «Erst Valentino Rossi hat uns auf die Landkarte gebracht.»

Der Zuneigung und dem Zusammenhalt daheim hat Rossi auch zu verdanken, dass er trotz seines Bekanntheitsgrades ganz ungestört sein Privatleben führen kann. Niemand wird dort einem Außenstehenden verraten, wo der neunfache Weltmeister tatsächlich wohnt.

Rossi ist in der Umgebung von Tavullia mittlerweile aber

nicht nur wegen seines Firmen-geländes und seines Privat-anwesens Großgrundbesitzer.

## Nachwuchs und Training

Seine Motocross-Verletzung von 2010 hat ihn bewegt, seinen Trainingsplan umzustellen. Er hat sich an die Trainingsranch von Kenny Roberts, die der dreifache Weltmeister seit den frühen 1980er-Jahren auch für andere Fahrer geöffnet hatte, erinnert. Dazu ist Rossis Vater Graziano ein Drift-Fan, der sich in Tavullia bereits eine Dirt-Track-Bahn gebaut hatte. Rossi hat diese Ideen fortgesponnen. Seine heutige Motor Ranch hat deshalb eine Dirt-Track-Bahn mit Links- und Rechtskurven und einer raffiniert ausgetüftelten Streckenführung mit Höhenunterschieden.

Auf ihr konnte Rossi nicht nur seine eigene Fahrtechnik für die MotoGP verbessern, sondern er lässt nach Roberts-Vorbild auch andere Fahrer dort trainieren. Unter den bekanntesten Stars, die sich dort schon bli-

cken ließen, finden sich Marc Márquez und TT-Legende Guy Martin. Rossi lässt sich auch regelmäßig Spießrennen einfallen, zu denen er die Motorsport-Prominenz einlädt. Nicht nur dass er auf dieser Art viel mehr Spaß beim Training hat, es bringt auch bare Münze.

Als Rossi und Brivio seinerzeit das Konzept von

«Ich wollte etwas für Fans und Fahrer machen.»

VALENTINO ROSSI

VR46 ausarbeiteten, hat der neunfache Weltmeister gleich verraten: «Wir wollen was machen, von dem die Fans etwas haben. Ich will auch all das, was ich im Rennsport gelernt habe, der nächsten Generation wei-

tergeben.» So gehören zu seiner Firma auch die VR46 Riders Academy und das Sky Racing Team VR46. Ersteres ist ein Trainingsprogramm auf der Motor Ranch und in Misano, Letzteres ein Moto3-Team in der Motorrad-WM. Es wird von seinem Freund und Weggefährten «Uccio» Salucci geführt, und in diesem Jahr fahren dort Romano Fenati und Andrea Migno. Letztes Jahr war dort Rossis Kumpel aus der Ducati-Zeit, Vittoriano Guareschi, als Teamchef tätig, dieses Jahr wurde Pablo Nieto verpflichtet.

Für das ehrgeizige Projekt hat sich Rossi mit dem italienischen TV-Sender Sky verbündet, der ihm neben der Finanzierung beste PR garantiert.

## Der Mediengigant

Auch bei seinem Unternehmen zeigt Rossi, wie virtuos er mit den Medien umgehen kann. Im Hintergrund arbeiten bei VR46 mehrere namhafte Journalisten unter anderem an der Erfor-

schung der weltweiten Medienmärkte. Rossis Firma hat viele Domains im Internet und ist in den sozialen Medien rund um die Uhr aktiv.

Dank dieser Arbeit konnte Rossi auch seinen eigenen Marktwert und seinen Einfluss auf den weltweiten Märkten nachweisen und steigern. In Südostasien zum Beispiel macht seine Verpflichtung bei Yamaha bei den Verkaufszahlen Zehntausende von zusätzlichen Bikes pro Jahr aus.

Welche Macht Rossi im GP-Fahrerlager hat, zeigt auch der dortige Auftritt. Während die Dorna die Motorhomes der Moto2- und Moto3-Fahrer aus dem Paddock verbannt hat, schlagen Rossi und seine Entourage mittlerweile mit zwei gigantischen, ausfahrbaren Wohnaufliegern bei den GP auf.

Aber all dies braucht nicht zu verwundern. Rossi hat seine Tätigkeiten abseits des Sports einfach mit der gleichen Perfektion und Passion aufgebaut, mit der er Rennen fährt. ♦

Moto2

# Auf drei Hochzeiten

Von MARKUS LEHNER

**Dominique Aegerter ist ein vielbeschäftigter Mann. Neben der Moto2-WM fährt er die 8h von Suzuka und ist Testfahrer der MotoGP-Kawasaki von Akira.**

Großes Aufatmen bei Dominique Aegerter nach seinem Podestplatz beim GP von Italien in Mugello. «Ich kann es also noch», freute er sich, «der dritte Rang und vor allem auch der zweite Startplatz in der ersten Reihe waren für meine Moral und natürlich für das Team enorm wichtig.» Bis Mugello hatte der letztjährige WM-5. in fünf GP lediglich zehn magere WM-Punkte gesammelt.

Dennoch warnt Aegerter vor zu viel Optimismus: «Wenn ich ehrlich bin, weiß ich nicht genau, warum es in Mugello plötzlich so gut lief. Wir haben weder technisch etwas Revolu-

tionäres probiert, noch habe ich fahrerisch etwas aufregend Neues entdeckt. In Mugello hat einfach auf einmal alles gepasst. Viele reden von einem Durchbruch, aber meiner Meinung sind wir noch nicht auf einem Level, wo wir ständig in den Top Fünf mitfahren können. Im Warm-up am Morgen waren wir zum Beispiel plötzlich wieder weit hinten. Und im Rennen habe ich in den letzten drei Runden pro Runde noch je 0,3 Sekunden verloren und mich wieder verkrampft. Lowes kam noch ziemlich nah ran. Es sind Kleinigkeiten, die entscheidend sind, und da haben wir noch nicht alles im Griff. In Barcelona werden wir sehen, ob wir wieder vorne dabei sind.»

## In Suzuka schnell unterwegs

Vergangene Woche testete Aegerter zwei Tage in Japan, wo er wie 2014 die 8h von Suzuka bestreiten wird. Diesmal aber

nicht auf einer Suzuki, sondern auf einer FCC-Honda Fireblade zusammen mit den Japanern Yukio Kagayama und Noriyuki Haga. «Alles lief perfekt», erzählt Aegerter, «das Bike hat viel Power, ich war Zweitschnellster aller Anwesenden und 0,5 schneller als im Vorjahr in der Superpole mit den Qualifyern. Zudem war es am ersten Tag auch mal nass, da konnte ich mich an die Regenreifen von Bridgestone gewöhnen.»

## Moto2, Superbike, MotoGP

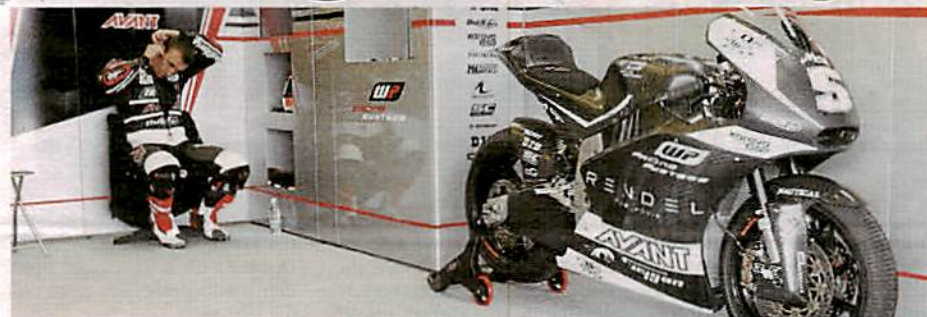
Aegerter hat nach dem GP von Barcelona ein strammes Programm. Am Dienstag sind auf derselben Strecke Moto2-Tests angesagt, und am Tag zuvor wird er wie 2014 die Akira-MotoGP-Kawasaki fahren: «Da freue ich mich echt drauf. Die Power ohne Ende eines MotoGP-Bikes macht unendlich viel Spaß. Und Akira bringt ein neues Chassis mit.» ♦



Aegerter feiert Platz 3 in Mugello: «Es hat einfach alles gepasst»

Moto2

# Aufstieg ohne Aki Ajo



Johann Zarco: Wenn er in die MotoGP aufsteigen will, kann er dies nicht mit dem Ajo-Team tun

Von IMRE PAULOVITS

**Moto2-WM-Leader Johann Zarco könnte ein Kandidat für den MotoGP-Aufstieg sein. Sein Teamchef Aki Ajo hat aber derzeit keine Pläne, dorthin mitzugehen.**

Sein Moto2-Team ist die Sensation schlechthin. Moto3-Erfolgsteamchef Aki Ajo hat in diesem Jahr erstmals eine Moto2-Mannschaft auf die Beine gestellt, und sein Fahrer Johann Zarco führt die WM-Tabelle nach sechs von 18 Rennen bereits mit 51 Punkten Vorsprung an.

Eigentlich sollte dies der Beginn einer weiteren Erfolgsgeschichte sein. Ajo ist ja bereits Manager des Suzuki-MotoGP-Piloten Maverick Viñales, also wäre die höchste Klasse der

Motorrad-WM für ihn kein Neuland, wenn er nach gewonnenem Titel mit Zarco dahin aufsteigt.

Doch der bodenständige Finne winkt ab. «Nein, wir haben keinerlei solche Pläne», versichert Ajo. «Ich weiß, dass Johann mit der MotoGP liebäugelt, aber ich habe keine Pläne, dort ein Team mit ihm zu machen. Er müsste sich eines suchen.» Ajo könnte in diesem Fall höchstens die Rolle des Managers übernehmen.

## Längerfristig Moto2

Mit seinem Moto2-Team hat Ajo hingegen längerfristig geplant. «Ich habe zwar noch nicht mit allen Partnern gesprochen, denn es ist ja noch früh in der Saison, aber ich denke, dass ich das Projekt Moto2 langfris-

tig machen werde», verrät Ajo. Er gibt auch zu, dass ihn dabei auch die Möglichkeit reizt, seinen Moto3-Piloten auf diese Weise eine Perspektive zu geben und sie so längerfristig an sich zu binden.

Als langjähriger Partner von KTM würde sich beim bald anstehenden Einstieg der Österreicher in die MotoGP das Szenario geradezu aufdrängen, dass Ajo und KTM ihre Fahrer gemeinsam an sich binden und so – wie es Honda vormacht – von der Moto3 bis in die MotoGP aufbauen. Aber Ajo winkt ab: «Nein, darüber haben wir uns in dieser Art noch nicht unterhalten.» Mit KTM geht es ihm erst einmal um den Moto3-WM-Kampf: «Wir haben zwar 58 Punkte Rückstand, werden aber kämpfen.» ♦

Moto2

# «Brutal hart»

Von MARKUS LEHNER

**CEV-Meister Jesko Raffin landet in seinem ersten Moto2-WM-Jahr bisher regelmäßig auf den hintersten Plätzen.**

Der letztjährige CEV-Moto2-Champion Jesko Raffin (CH, 18, Kalex) tut sich schwer in seinem WM-Rookie-Jahr. Die meisten Strecken sind für ihn neu, und der Rückstand nach vorn beträgt immer noch rund 3 Sekunden pro Runde. Zusammen mit Florian Alt, dem Malayen Zaqhwani Zaidi (beide Suter) und dem Thailänder Thitipong Warokorn (Kalex) belegt er regelmäßig die hintersten Plätze: «Natürlich ist es brutal hart, und im Prinzip sind die da vorn alle verrückt, wie sie am Gasgriff drehen. Aber ich muss das Positive sehen. Am Anfang fehlten mir fünf Sekunden pro Runde, jetzt, nach sechs Rennen, sind es noch knapp drei. Ich muss von Rennen zu Rennen lernen, möglichst viel und möglichst schnell. Am Material liegt es nicht, die Kalex und das Team funktionieren perfekt.»

## Moto3 besser als Moto2-CEV?

Ist der WM-Einstieg wie CEV-Moto2-Klasse doch nicht so optimal, wie viele behaupten?

«Der Sprung ist gigantisch, das Level nicht vergleichbar», sagt Raffin. «Der Einstieg via Moto3 ist sicher sinnvoller und einfacher, denn die Moto2-WM ist ja nichts anderes als die letzte Stufe vor der MotoGP-Klasse. Aber mit meinen 181 cm ist die Moto3 kein Thema gewesen.»

Raffin freut sich, dass nun mit Barcelona und Assen zwei Strecken kommen, die er kennt: «Bei neuen Strecken verlierst du eines der drei freien Trainings, weil du dich erst zurechtfinden musst. Doch in der Moto2 hast du nur eine Chance, wenn du vom ersten Meter des ersten freien Trainings an Vollgas geben kannst. Ich muss vor allem mehr Schwung in die Kurve mitnehmen und noch mehr Schräglage finden.» ♦



Raffin: Noch kein Durchbruch



Sieger unter allen Umständen: Rea gewann auch das Flag-to-Flag Rennen

Portimão

# Gegner für Rea gesucht



Von IMRE PAULOVITS

**Jonathan Rea dominiert die Superbike-WM wie zuletzt Doug Polen 1991 und lässt die Gegner verzweifeln. In Portimão holte er den nächsten Doppelsieg, ob es regnete oder die Sonne schien.**

Nach Donington hatte Tom Sykes Blut geleckt. Der Superbike-Weltmeister von 2013 hatte seinen Fahrstil für die nach dem neuen Reglement nun nicht mehr so starke Kawasaki komplett umgestellt und nach zwei klaren Siegen über seinen bis dahin scheinbar unbezwingbaren neuen Teamkollegen Johnny Rea geglaubt, die WM doch noch umkehren zu können. Doch schon zwei Wochen später sieht die Welt nicht nur für den 29-Jährigen aus Yorkshire wieder so hoffnungslos aus, als wäre Donington nicht gewesen, sondern auch für alle anderen Gegner. Jonathan Rea ist auf der Kawasaki einfach eine Macht, die nur in ganz seltenen Ausnahmefällen zu knacken ist.

Erstmals gab es in diesem Jahr in der Superbike-WM ein Flag-

to-Flag-Rennen. Zunächst erreichte die Regenfront nur die Kurven 14 und 15, doch dann prasselte es auf die ganze Strecke herunter. Rea, der sich bis zu diesem Zeitpunkt mit seinem Teamkollegen Tom Sykes um die Führung gestritten hatte, kam als einer der Ersten zum Reifenwechsel an die Box, Sykes blieb für eine weitere Runde draußen. Fast alle anderen folgten Rea, doch als dieser wieder auf der Strecke war, verbrachte er sich einmal und musste ins Kies. So trafen die beiden Kawasaki-Streithähne nach Sykes Wechsel wieder aufeinander, doch Sykes machte zwei Runden vor Schluss einen Fehler, und so konnte Rea seinem 24. Superbike-WM-Triumph entgegensehen.

Im zweiten Rennen regnete es zwar nicht, aber auch dies änderte nichts an Reas Überlegenheit. Zunächst stritt er mit Sykes um die Führung, dann zog er mit seinem Teamkollegen und Davide Giugliano im Schlepptau vom Feld weg. Ab Rennmitte setzte er sich dann endgültig vorne ab, während Sykes mit Reifenproblemen langsamer wurde und schließ-

lich bis auf den achten Rang zurückfiel.

## Kampf nur noch um die Plätze

Nicht nur dass Rea bereits den vierten Doppelsieg in diesem Jahr einfuhr, er hat auch die letzten 15 Rennen immer auf dem Podest beendet. Sein Vorsprung an der WM-Spitze ist jetzt bei WM-Halbzeit auf 124 Punkte angewachsen. So langsam stellt sich nicht die Frage ob, sondern wann der 28-jährige Nordire seinen Titel vorzeitig sicherstellt.

Langsam muss sich jeder damit abfinden, dass die Kämpfe nur noch um die Positionen hinter ihm ausgefochten werden. Leon Haslam, der auf die nun kommenden Strecken hofft, hätte von Sykes Problemen profitieren und sich wieder auf den zweiten WM-Platz setzen können, doch der Aprilia-Pilot stürzte im ersten Rennen in seiner ersten Runde mit Regenreifen, konnte zwar weiterfahren, wurde so aber nur 12. Im zweiten Lauf zeigte er mit Platz 3, dass er selbst auf einer Strecke, die der Aprilia nicht liegt, eine Macht ist. Auch Chaz Davies zeigte in Portimão mit P4 und P3 wieder eine solide Leistung und liegt in Reichweite von WM-Rang zwei.

Doch wenn sich Rea in seiner bescheidenen Art öffentlich immer nur über die gute Arbeit seines Teams auslässt und sich jedes Mal erneut über die mit ihnen ausgetüfelte perfekte Abstimmung freut: Auch dem Nordire ist inzwischen mit Sicherheit klar, dass er seinem Ziel WM-Titel immer näher kommt. Und das macht ihn noch stärker. ♦

SSP-WM, STK 600, STK 1000

## Revanche für Cluzel

**Vier Rennen in Folge musste sich Jules Cluzel WM-Leader Kenan Sofuoglu geschlagen geben. Doch in Portimão schlug der WM-Agusta-Werks-pilot zurück.**

Es gab wieder niemanden, der zum Schluss das Tempo der beiden in diesem Jahr klar schnellsten Supersport-WM-Piloten hätte folgen können. In der letzten Runde tauschten sie die Führung dreimal, diesmal war es Cluzel, der die Nase im Ziel vorne hatte. «Ich wusste, wo meine Stärken liegen», freute sich der Franzose. «Dann habe ich in der letzten Kurve nur noch verrückt spät gebremst und die Tür immer zugemacht.»

Der Deutsche Kevin Wahr hatte im Rennen eine richtig gute Pace gefunden und machte Druck nach vorne in die Top Ten. Doch in der dritten Runde wurde er von Riccardo Rus-

so abgeschossen. «Mein Pech muss doch langsam zu Ende gehen, meine Pace stimmte hier», hofft Wahr, der nach Assen zum zweiten Mal unverschuldet eines Spitzenplatzes beraubt wurde.

Dominic Schmitter holte als 14. erneut zwei Punkte, nachdem er im Training einen Motorschaden zu beklagen hatte. «Ich war schon auf Platz elf, doch dann hat das Motorrad öfter abgeriegt und bekam Chattering», erzählte ein erschöpfter Schmitter. «Durch das Chattering bin ich verkrampft und so zum Schluss ermüdet.»

Mit einem Sieg bei den Superstock 1000 vor Cup-Leader Lorenzo Savadori hat sich BMW-Pilot Roberto Tamburini seine Cup-Chancen gehahrt. Bei den 600ern ist Toprak Razgatlioglu nach seinem fünften Sieg im fünften Rennen der Titel kaum noch zu nehmen. ♦ IP



Starke Leistung: Rückkehrer Davide Giugliano wurde einmal 2.



Jules Cluzel (#16): Diesmal alle Türen für Sofuoglu zugemacht

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# PACKT ALLES

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**  
frei Haus plus Rucksack **GRATIS** dazu!



## VAUDE Rucksack

Funktioneller Allroundrucksack:  
gepolsterter Rücken, anatomisch  
geformte und gepolsterte Schulterträger,  
Bauchgurt, großes Hauptfach und viele  
praktische Zusatzfächer und -taschen.  
Farbe: Muddy/Black.

**GRATIS**

VAUDE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70132 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bräse, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Versand  
erhalten durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Naab Uferstraße 1, 20355 Hamburg, 041 23355-1, 041 23355-20, 041 23355-21, 041 23355-22, 041 23355-23, 041 23355-24, 041 23355-25, 041 23355-26, 041 23355-27, 041 23355-28, 041 23355-29, 041 23355-30, 041 23355-31, 041 23355-32, 041 23355-33, 041 23355-34, 041 23355-35, 041 23355-36, 041 23355-37, 041 23355-38, 041 23355-39, 041 23355-40, 041 23355-41, 041 23355-42, 041 23355-43, 041 23355-44, 041 23355-45, 041 23355-46, 041 23355-47, 041 23355-48, 041 23355-49, 041 23355-50, 041 23355-51, 041 23355-52, 041 23355-53, 041 23355-54, 041 23355-55, 041 23355-56, 041 23355-57, 041 23355-58, 041 23355-59, 041 23355-60, 041 23355-61, 041 23355-62, 041 23355-63, 041 23355-64, 041 23355-65, 041 23355-66, 041 23355-67, 041 23355-68, 041 23355-69, 041 23355-70, 041 23355-71, 041 23355-72, 041 23355-73, 041 23355-74, 041 23355-75, 041 23355-76, 041 23355-77, 041 23355-78, 041 23355-79, 041 23355-80, 041 23355-81, 041 23355-82, 041 23355-83, 041 23355-84, 041 23355-85, 041 23355-86, 041 23355-87, 041 23355-88, 041 23355-89, 041 23355-90, 041 23355-91, 041 23355-92, 041 23355-93, 041 23355-94, 041 23355-95, 041 23355-96, 041 23355-97, 041 23355-98, 041 23355-99, 041 23355-100

**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. 1253205  
Ich zahle für das Halbjahresabo (25 Ausgaben) zzt. nur 43,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den VAUDE Rucksack**, 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.

**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 Abenden 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

## SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate

Portimão/P: 7. Juni; 7. Lauf/13. Rennen; 91,840 km über 20 Rdn. à 4,592 km;  
22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: zuerst trocken, dann nass; Luft 25  
Grad; Asphalt: 29 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	37:10,092	1:42,637	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+9,384	1:42,666	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	20	+13,753	1:43,099	16
4. Davide Giugliano (I)	Ducati Panigale R	20	+27,818	1:43,629	13
5. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+28,141	1:43,600	11
6. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	20	+39,665	1:43,835	10
7. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	20	+40,829	1:43,793	9
8. Luis Mercado (RA)	Ducati Panigale R	20	+43,401	1:43,731	8
9. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+59,025	1:43,496	7
10. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	20	+1:01,388	1:43,731	6
11. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	20	+1:02,769	1:43,368	5
12. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	20	+1:04,152	1:42,979	4
13. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	20	+1:39,537	1:44,785	3
14. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:43,681	1:44,520	2
15. Nico Terol (E)	Ducati Panigale R	20	+1:45,940	1:45,448	1
16. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:49,326	1:44,697	-
17. Niccolò Canepa (I)	Kawasaki ZX-10R	19	+1 Rde.	1:45,467	-
18. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	19	+1 Rde.	1:45,791	-
19. Gabor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde.	1:48,703	-
20. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	15	+5 Rdn.	1:51,159	-
Nicht klassiert:					
- Santiago Barragán (E)	Kawasaki ZX-10R	15	+5 Rdn.	1:45,640	-
- Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	2	+18 Rdn.	1:43,468	-

Durchschnittstempo des Siegers: 148,256 km/h  
Schnellste Runde: Rea, 3. Runde, in 1:42,637 min (= 161,065 km/h)

Portimão/P: 7. Juni; 7. Lauf/14. Rennen; 91,840 km über 20 Rdn. à 4,592 km;  
21 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken; 30 Grad; Asphalt: 37 Grad

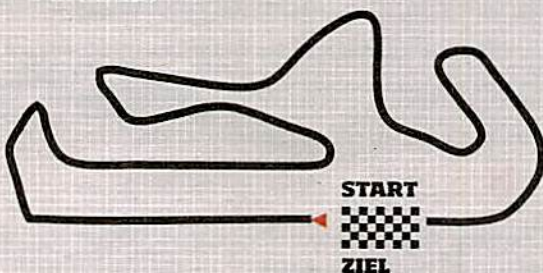
Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	34:33,783	1:43,034	25
2. Davide Giugliano (I)	Ducati Panigale R	20	+5,416	1:43,189	20
3. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	20	+6,689	1:43,359	16
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	20	+10,445	1:43,302	13
5. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+14,122	1:43,379	11
6. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+14,265	1:43,744	10
7. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	20	+16,213	1:43,612	9
8. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+19,384	1:43,062	8
9. Luis Mercado (RA)	Ducati Panigale R	20	+19,998	1:44,094	7
10. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	20	+27,332	1:44,189	6
11. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+28,904	1:44,132	5
12. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	20	+31,138	1:44,170	4
13. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	20	+34,252	1:44,289	3
14. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	20	+56,181	1:45,631	2
15. Nico Terol (E)	Ducati Panigale R	20	+1:02,679	1:45,908	1
16. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	20	+1:03,200	1:45,732	-
17. Niccolò Canepa (I)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:03,488	1:45,990	-
18. Gabor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde.	1:48,260	-
19. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde.	1:49,454	-
Nicht klassiert:					
- Santiago Barragán (E)	Kawasaki ZX-10R	8	+12 Rdn.	1:46,445	-
- David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	4	+16 Rdn.	1:46,186	-
- Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	1	+19 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 159,430 km/h  
Schnellste Runde: Rea, 2. Runde, in 1:43,034 min (= 160,444 km/h)

Nächstes Rennen: 21. Juni, Misano/RSM Internet: www.worldsbk.com

## STRECKE

## Portimão



Jonathan Rea: Ganz klarer Superbike-WM-Favorit

## SUPERSPORT-WM / Resultate

Portimão (P): 7. Juni, 7. WM-Lauf; 18 Runden à 4,592 km = 82,656 km; 19 Fahrer  
gestartet, 16 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt 25/26 Grad

1. Jules Cluzel (F/MV Agusta), in 31:54,954 min (= 155,388 km/h); 2. Kenan Sofuoglu  
(TR/Kawasaki) +0,184 sec; 3. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki) +7,597; 4. Gino Rea  
(GB/Honda) +8,369; 5. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +12,451; 6. Kyle Smith (GB/  
Honda) +13,059; 7. Christian Gamarino (I/Kawasaki) +13,976; 8. Roberto Rolfo (I/  
Honda) +20,355; 9. Martin Cardenas (COL/Honda) +32,141; 10. Fabio Menghi (I/  
Yamaha) +37,078. – Ferner: 14. Dominic Schmitter (CH/Kawasaki) +58,859.  
Ausgeschieden: Kevin Wahr (D/Honda).

Schnellste Runde: Sofuoglu (TR/Kawasaki), in 1:45,411 min (= 156,862 km/h)

Stand (nach 7 von 12 Läufen): 1. Sofuoglu, 150 Punkte; 2. Cluzel 110; 3. Jacobsen  
95; 4. Zanetti 81; 5. Rea 67; 6. Smith 56. Ferner: 14. Schmitter 24; 21. Wahr 8.

Nächstes Rennen: 21. Juni, Misano (RSM) Internet: www.worldsbk.com

## SUPERSTOCK-1000-FIM-CUP / Resultate

Portimão (P): 7. Juni; 3. Lauf; 64,288 km über 14 Rdn. à 4,592 km; 32 Fahrer  
gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 30/38 Grad

1. Roberto Tamburini (I/BMW) in 24:39,827 min (= 156,394 km/h); 2. Luca Savadori  
(I/Aprilia) +4,325 sec; 3. Raffale De Rosa (I/Ducati) +4,545; 4. Ondrej Jezek (CZ/  
Ducati) +4,715; 5. Kev Coghlan (GB/Yamaha) +4,721. Ferner: 15. Sébastien Suchet  
(CH/Kawasaki) +26,861; 17. Marc Moser (D/Ducati) +29,065

Stand (nach 8 von 8 Rennen): 1. Savadori, 115 Punkte; 2. Tamburini 90; 3. Jezek 66;  
4. De Rosa 65; 5. Coghlan 61; 6. Guarmoni 45; ferner: 15. Suchet 13; 16. Moser 11.

Nächstes Rennen: 21. Juni, Misano (RSM) Internet: www.worldsbk.com

## SUPERSTOCK-600-EM / Resultate

Portimão (P): 6. Juni; 5. Rennen; 55,104 km über 12 Rdn. à 4,592 km; 29 Fahrer  
gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Boden 28/40 Grad

1. Toprak Razgatlioglu (TR/Kawasaki) in 21:46,502 min (= 151,836 km/h);  
2. Michael Rinaldi (I/Kawasaki) +0,065; 3. Federico Caricasulo (I/Honda) +0,252;  
4. Andrea Tucci (I/Kawasaki) +0,381; 5. Augusto Fernandez (E/Honda) +2,431;  
Ferner: 13. Julian Puffe (D/Kawasaki) +8,704; 14. Toni Finsterbusch (D/Kawasaki)  
+9,364; 26. Ricarda Neubauer (D/Kawasaki) +1:08,037 min.

Stand (3/8 Rennen): 1. Razgatlioglu, 125 Punkte; 2. Caricasulo 61; 3. Rinaldi 60;  
4. Tucci 49; 5. Tuuli 47; 6. Duwelz 40; ferner: 9. Puffe 27; 27. Finsterbusch 2

Nächstes Rennen: 20. Juni, Misano (RSM) Internet: www.worldsbk.com



Toprak Razgatlioglu: Schon fast STK-600-Cup-Sieger

Training (3 Läufe)	min
1. Rea	1:42,916
2. Giugliano	1:42,928
3. Sykes	1:42,966
4. Torres	1:43,159
5. Haslam	1:43,263
6. Davies	1:43,390
7. Badovini	1:43,394
8. Baiocco	1:43,416
9. Guintoli	1:43,606
10. Lowes Salom	1:43,787
11. Mercado	1:43,788
12. Camier	1:43,792
13. Van den Mark	1:44,071
14. Lowes	1:44,198
15. Ramos	1:44,482
16. Ponsson	1:44,873
17. Terol	1:44,977
18. De Puniet	1:45,029
19. Canepa	1:45,712
20. Barragán	1:46,148
21. Rizmayer	1:47,405
22. Tóth	1:48,750

Plätze 1–20: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)	min
1. Giugliano	1:41,764
2. Sykes	1:41,880
3. Davies	1:42,123
4. Lowes	1:42,198
5. Haslam	1:42,217
6. Baiocco	1:42,468
7. Guintoli	1:42,641
8. Rea	1:42,902
9. Torres	1:42,975
10. Badovini	1:43,067
11. Mercado	1:43,327
12. Salom	1:43,609
13. Van den Mark	1:43,272
14. Camier	1:43,468
15. Ramos	1:43,488
16. De Puniet	1:44,273
17. Terol	1:44,992
18. Ponsson	1:45,066
19. Barragán	1:45,640
20. Canepa	1:45,674



WM-Stand Fahrer	Punkte
1. Rea	330
2. Sykes	206
3. Haslam	199
4. Davies	184
5. Torres	131
6. Guintoli	113
7. Baiocco	88
8. Van den Mark	85
9. Mercado	85
10. Lowes	80
11. Giugliano	73
12. Badovini	63
13. Terol	54
14. Ramos	47
15. Salom	42
16. Camier	40

WM-Stand Hersteller	Punkte
1. Kawasaki	340
2. Ducati	232
3. Aprilia	216
4. Honda	139
5. Suzuki	90
6. BMW	73
7. MV Agusta	40
8. EBR	4

TT Isle of Man

# Turbulenter Beginn

Von IMRE PAULOVITS

**Wetterkapriolen, verschobene Rennen, ein Sturz von Vorjahressieger Michael Dunlop und ein überraschender Superbike-Sieger. Die diesjährige TT hat turbulent begonnen.**

Eigentlich sollten die Rennen zur diesjährigen TT letzten Samstag mit dem Superbike- und dem ersten Seitenwagen-

Lauf beginnen. Doch durch starke Windböen in den Bergen konnte der Rettungshubschrauber nicht fliegen, so beschloss die Rennleitung, das Superbike-Rennen auf Sonntag und die Seitenwagen auf Montag (nach Redaktionsschluss) zu verlegen.

**Von Yamaha wieder zu BMW**

Michael Dunlop, der dominierende Mann der letzten TT, hatte im Winter für Schlagzeilen

gesorgt, als er sich nicht mit BMW einigen konnte und auf die neue Yamaha R1 gewechselt ist. Doch auf der Insel hatte es sich der Neffe von TT-Legende Joey Dunlop anders überlegt und wechselte wieder zurück zu BMW. Nur konnte er so mit diesem Motorrad ganze drei Trainingsrunden zurücklegen.

Trotzdem wurde der 26-jährige Nordire im Rennen immer schneller und lag bereits auf dem dritten Platz, als er am Streckenabschnitt Nook mit dem langsameren Scott Wilson kollidierte. Das Rennen wurde abgebrochen und eine Runde verkürzt gewertet. Dunlop kam ohne größere Verletzungen, Wilson mit Schlüsselbeinbruch davon.

Das Rennen gewann der 45-jährige Bruce Anstey aus Neuseeland (Honda), der schon im Vorjahr mit der TT-Rekordrunde wieder auf sich aufmerksam gemacht hatte. Seinen zehnten TT-Triumph holte sich Anstey mit 10,9 Sekunden Vorsprung vor Ian Hutchinson (PBM-Kawasaki) und einer Minute vor James Hillier (Quattro Plant-Kawasaki). ♦



Bruce Anstey: Mit 45 Jahren zum 10. TT-Sieg

**IDM Superstock 1000**

## «Es sind Kleinigkeiten»

**Roman Stamm ist angetreten, um den Titel zu holen. Trotz der Siegesserie des Franzosen Mathieu Gines schreibt der Schweizer das Projekt nicht ab, selbst wenn er mit ganz unerwarteten Problemen kämpft.**

«Ich habe seit Neuestem Ärger mit den Unterarmen», berichtet der 38-Jährige. «Sie tun weh und schwellen an. Das ist ein Phänomen, denn das passiert nur während der IDM. Wenn ich Langstreckenrennen fahre, habe ich das nicht.» 30 Punkte trennen Stamm derzeit vom IDM-Ersten Mathieu Gines: «Aber deshalb werfen wir überhaupt nichts weg.» Am kommenden Wochenende gastiert die IDM auf dem Nürburgring. «Der Kurs liegt der Kawasaki.» Vor anderthalb Wochen auf dem Lausitzring hatte Stamm im ersten Lauf die Vorderradgabel erstmals richtig im Griff. Vor dem zweiten Rennen wurde weiter experimentiert. Das war ein Rückschritt. Stamm: «Wir lernen jedes Mal dazu, deshalb kann sich Gines auch nicht in Sicherheit wiegen. Es geht um Kleinigkeiten, die uns

von ihm trennen. In der Superstockklasse geht sowieso alles knapp zu.» Wie beim letzten Rennen. Vater Ueli gab seinem Sohn zur Halbzeit an der Boxenmauer den Vorsprung von drei Sekunden auf Dominik Vincon an. In der nächsten Runde war es nur noch eine Sekunde. Der Senior hatte in der Aufregung die schnellere Lucy Glöckner, die sich dazwischen befand, nicht mitgezählt.

Stamm hofft, in der IDM auch von viel Fahrpraxis zu profitieren. Am Wochenende nahm er schon wieder mit dem Bolliger-Langstrecken-Team an einem Zwei-Mal-6-Stunden-Rennen in Magny Cours teil. ♦ AWI



P 2 in Magny-Cours: Stamm

**IDM Moto3**

## Geitner bleibt treu

Die IDM Moto3 ist seit dem Saisonauftakt auf dem Lausitzring Anfang Mai kein Rennen mehr gefahren. Jonas Geitner hat sich inzwischen in die Deutsche Supermoto Meisterschaft eingeschrieben, in der auch sein jüngerer Bruder Lucas fährt: «Ich starte in der Pokalklasse auf einer 450er-KTM, bin aber kein Titelfavorit. Aber als Neueinsteiger bin ich recht gut unterwegs.» Sattelt der 19-jährige Geitner und Führende der IDM Moto3-GP-Wertung um? «Nein, ich nutze das als Training. Jeder Kilometer auf einem Motorrad bringt mich weiter, egal auf welchem. Ich steige aber lieber auf meine andere Liga.» Der sturzanfällige Geitner glaubt, inzwischen auch etwas sicherer geworden zu sein. Als größten Konkurrenten sieht er den Niederländer Ernst Dubbink an: «Wenn er in der Lausitz nicht gestürzt wäre, hätte das Ergebnis dort auch anders sein können.» ♦ AWI

**NACHRICHTEN**

## Sennhauser startet mit Doppelsieg

**Straßen-SM Superstock 1000-Meister Lorenz Sennhauser (ASR-BMW-Power Team) legte mit einem Doppelsieg beim spät erfolgten Saisonauftakt zur Schweizer Straßenmeisterschaft auf dem Slovakiaring den Grundstein zu einer erfolgreichen Titelverteidigung. Im ersten Rennen nahm Sennhauser Vizemeister Tiziano Amicucci (Kawasaki) 6,7 Sekunden ab, im zweiten Lauf konnte er den erstaunlich starken, aufgestiegenen Superstock-600-Meister Bryan Leu (Yamaha) nur um 0,6 Sekunden vom ersten Sieg in der großen Kategorie abhalten.**

## 3C-Racing tüfelt an der Materialfrage

**IDM Superbike** Bei 3C-Ducati wird noch getüfelt, ob auf dem Nürburgring am kommenden Wochenende mit 2014er- oder 2015er-Material angetreten wird. Der Einsatz der 2014er-Panigale brachte zuletzt auf dem Lausitzring den Vorteil von einer Sekunde. «Das Potenzial des 2015er-Materials ist

allerdings auch sehr reizvoll, nur bis heute gab es keine Chance, ausgiebig damit zu testen», so Teamchef Karsten Jerschke. Das soll voraussichtlich nach dem Nürburgringrennen passieren. Aufgrund der momentanen Materialproblematik, und weil Xavi Forés bereits als Ersatzfahrer zwei Superbike-WM-Läufe bestreiten konnte, sind die geplanten Wildcard-Einsätze des Teams mit dem Spanier und seinem Kollegen Lorenzo Lanzi vorerst auf Ende des Jahres verschoben worden. Zur Debatte für den Wildcard-Einsatz stehen die Rennen in Jerez, Magny Cours und Katar. ♦ ML/AWI

**KOMPAKT**

» **IDM Superbike** BMW-Pilot Matej Smrz hat in Tschechien zum ersten Mal einen Halbmarathon bestritten.

» **IDM Superbike** Der IDM-Dritte Xavi Forés (Ducati) ist beim Supermototraining gestürzt, blieb aber bis auf eine Abschürfung am Arm unverletzt.

» **IDM Sidecar** Ex-Meister André Kretzer hat seine Freundin Sara Peter geheiratet. ♦ AWI

**IDM Superbike**

## Updates in Hinterhand

**Max Neukirchner zog Markus Reiterberger auf dem Lausitzring die weiße Weste aus und feierte seinen ersten Saisonsieg. Jetzt ist er Zweiter in der Gesamtwertung.**

Was ist schlimmer? 44 Punkte Rückstand auf Reiti (BMW) zu haben oder nur einen einzigen Vorsprung auf Xavi Forés (Ducati)? «In erster Linie muss ich Reiti schlagen», meint Neukirchner. «Ich denke, von Yamaha gibt es für das neue Motorrad in dieser Saison noch einige Updates. Mit den Fahrwerkskomponenten geht es ständig vorwärts. Und Elektronikspezi-

alist Marcus Eschenbacher steht auch mit anderen Teams im Datenaustausch.»

Neukirchner sieht seine Aufgabe darin, zwischen den Rennen hart an seiner Fitness zu arbeiten. Selbst während der Hitze am vergangenen Wochenende ließ er seine 100-km-Tour mit dem Rennrad nicht ausfallen: «Ich könnte es persönlich nicht ertragen, wenn ich bei den Rennen nicht zu hundert Prozent einsatzfähig und konzentriert wäre.» Neben dem Sport kommt viel Mentaltraining dazu. Am kommenden Wochenende auf dem Nürburgring fährt die höchste IDM-Klasse bereits in die Halbzeit. ♦ AWI



Da geht noch mehr: Neukirchner mit Teamchef Michael Galinski

## NACHRICHTEN

## Vier Sieger beim Erzberg-Rodeo

**Extrem Enduro** Um ein Haar hätte das Erzberg-Rodeo keinen Sieger erhalten, denn ein neu geschaffenes Teilstück erwies sich als absolut «unfahrbar». Nachdem die Top-Fahrer über eine Stunde in dieser Sektion festgesehen hatten, halfen sich Vorjahressieger Jonny Walker, Graham Jarvis, der Deutsche Andreas Lettenbichler und Alfredo Gomez gegenseitig und fuhren anschließend zur Krönung gemeinsam über die Ziellinie. Lediglich ein einziger Fahrer erreichte außer den «Glorreichen Vier» noch das Ziel: Der Spanier Mario Roman überquerte die Linie exakt 32 Sekunden vor Ablauf der zulässigen vier Stunden.

## Der Meister verpasste Flug und Rennen

**Cross Country** Beim dritten Lauf der GCC im bayerischen Leutershausen duellierten sich zwei Stunden lang Christian Weiß und Kevin Zdon Rad an Rad. In der allerletzten Runde rutschte Zdon dann aber nach einem Sprung in den Zaun und musste erst sein Hinterrad vom Begrenzungsmaterial befreien. Damit ging der Sieg fast kampflos an den KTM-Fahrer, der damit auch die Führung in der Meisterschaft übernimmt. Titelverteidiger Kornel Nemeth war nicht am Start: Beim Rückflug von den X Games hatte sein Anschlussflug Verspätung, und so kam er zu spät in München an, um noch am Wettbewerb teilzunehmen.

## Toni Bou: Sechs Rennen, sechs Siege

**Trial-WM** Der spanische Repsol-Honda-Pilot Toni Bou bleibt weiterhin das Maß aller Dinge im Trialsport. Er gewann auch die Läufe 5 und 6 im schwedischen Boras und führt als Titelverteidiger die WM-Tabelle mit dem Punkte-Maximum an. Doch Bou traf am zweiten Tag in Boras mit seinem Landsmann Adam Raga (GasGas) auf einen hartnäckigen Gegner. Nur drei Strafpunkte trennten am Ende die beiden Spanier. In der ersten Runde mischte auch der Japaner Takahisa Fujinami (Honda) noch um den Sieg mit und lag wischendurch auf Rang 2, doch eine desaströse zweite Runde warf ihn schließlich bis auf den fünften Gesamtrang zurück. ◆ RP/JM/ML

## Enduro-WM Serres

## Dreimal ein Doppelpack

**Mit je einem Doppelsieg in ihrer Klasse prägten Eero Remes, Pierre-Alexandre Renet und Mathias Bellino beim Lauf in Griechenland die Halbzeit der Enduro-WM 2015.**

E3-Weltmeister Matthew Phillips war beim Prolog mit technischem Defekt ausgefallen und hatte 40 Strafsekunden kassiert. Mit diesem Handicap fuhr der Australier am ersten Tag dennoch auf Platz 3. Ohne die Zeitstrafe hätte er sogar mit einigem Vorsprung gewonnen. Doch auch am zweiten Tag gab es nur P3 für Phillips, wie schon am Vortag hinter Aigar Leok, der damit sein bestes Saisonergebnis auf der TM ablieferte.

Der einzige deutsche Fahrer in der WM, Eddi Hübner, tat sich schwerer, als er selbst erwartet hatte: Beim Prolog noch von einem Platzregen überrascht und fast im Blindflug unterwegs, lief es am ersten Tag eigentlich besser – doch tatsächlich reichte es nur für Platz 11. Ein ähnliches Bild gab es am zweiten Tag, diesmal kamen noch ein Sturz und einige Fehler dazu. «Mit meiner Zeit wäre ich Siebter in der E3-Klasse geworden,» meinte der Deutsche Meister etwas enttäuscht. Die Konkurrenz in der E1-Klasse ist sehr stark, wie auch Weltmeister Christophe Nambotin erkennen musste: Nach einem Sturz im Prolog kämpfte er sich am ersten Tag wieder auf den zwei-

ten Platz nach vorne und war dabei nach über einer Stunde Sonderprüfungszeit absolut zeitgleich mit seinem französischen Landsmann Marc Bourgeois. Beide erhielten 17 Meisterschaftspunkte. Doch gegen

den Finnen Eero Remes war kein Kraut gewachsen. Der gewann an beiden Tagen je sieben der zwölf Sonderprüfungen und verkürzte seinen WM-Rückstand auf Nambotin auf nur noch vier Punkte. ◆ RP

## ENDURO-WM / Resultate

**Serres (GR): 7. und 8. WM-Lauf; Wetter/Strecke: schön und heiß/hart und trocken**  
**Klasse E1, 1. Tag (13 Fahrer gestartet, 13 gewertet):** 1. Eero Remes (FIN/TM), in 1:07:30,86 h; 2. Marc Bourgeois (F/Yamaha), +38,14 sec; 3. Christophe Nambotin (F/KTM), +38,14 min; 4. Lorenzo Santolano (E/Sherco); 5. Simone Albergoni (I/Ke-Moto); 6. Anthony Boissière (F/Sherco); 7. Daniel McCanney (GB/Husqvarna); 8. Cristóbal Guerrero (E/Yamaha); ferner: 11. Edward Hübner (D/KTM)

**2. Tag (12 Fahrer gestartet, 12 gewertet):** 1. Reemes in 1:09:23,62 min; 2. Nambotin +34,67 sec; 3. McCanney +124,59 min; 4. Santolano; 5. Guerrero; 6. Simone Albergoni (I/Ke-Moto); 7. Boissière; 8. Rudy Moroni (I/Sherco); ferner: 11. Hübner  
**Stand nach 8 Tagen:** 1. Nambotin, 148 Punkte; 2. Remes 144; 3. McCanney 103; 4. Santolano 95; 5. Bourgeois 90; 6. Albergoni 83; 7. Guerrero 82; 8. Gianluca Martini (I/Yamaha) 57; 9. Moroni 56; ferner: 10. Hübner 41

**Klasse E2, 1. Tag (16 Fahrer gestartet, 14 gewertet):** 1. Pierre-Alexandre Renet (F/Husqvarna), in 1:07:35,27 h; 2. Antoine Meo (F/KTM), +12,91 sec; 3. Alex Salvini (I/Honda), +19,44 sec; 4. Loïc Larrieu (F/Sherco); 5. Jaime Betriu (E/Husqvarna); 6. Victor Guerrero (E/KTM); 7. Oriol Mena (E/Beta); 8. Nicolò Mori (I/KTM)

**2. Tag (15 Fahrer gestartet, 13 gewertet):** 1. Renet, in 1:09:05,82 min; 2. Meo +2,37 sec; 3. Salvini +27,98 sec; 4. Larrieu; 5. Betriu; 6. Mori; 7. Deny Philippaerts (I/Beta)

**Stand nach 8 Tagen:** 1. Meo, 151 Punkte; 2. Renet 138; 3. Salvini 127; 4. Larrieu 87; 5. Betriu 85; 6. Guerrero 68; 7. Aubert 65; 8. Mena 64; 9. Philippaerts 60; 10. Mori 57  
**Klasse E3, 1. Tag (12 Fahrer gestartet, 11 gewertet):** 1. Mathias Bellino (F/Husqvarna), in 1:08:46,26 h; 2. Aigar Leok (EE/TM), +6,61 sec; 3. Matthew Phillips (AUS/KTM), +16,01 sec; 4. Luis Correia (P/Beta); 5. Thomas Oldrati (I/Husqvarna); 6. Matti Seistola (F/Sherco); 7. Jeremy Joly (F/KTM); 8. Jonathan Barragan (E/GasGas)

**2. Tag (11 Fahrer gestartet, 11 gewertet):** 1. Bellino in 1:10:33,97 min; 2. Leok +34,35 sec; 3. Phillips +41,61 sec; 4. Oldrati; 5. Correia; 6. Joly; 7. Manuel Monni (I/TM)

**Stand nach 8 Tagen:** 1. Bellino, 143 Punkte; 2. Phillips 121; 3. Seistola 117; 4. Leok 107; 5. Oldrati 84; 6. Monni 78; 7. Correia 78; 8. Joly 59; 9. Barragan 55; 10. Basset 43  
**Nächster Lauf:** 20./21. Juni, Rovetta/I  
**Internet:** www.enduro-abc.com



Erster E2-Sieg 2015 für Pierre-Alexandre Renet (Husqvarna)

## ADAC-MX-Masters Bielstein

## Seewer räumte gleich alles ab

**Mit einem Doppelsieg beim ADAC Masters in Bielstein bestätigte der junge Schweizer MX2-WM-Pilot Jeremy Seewer seine aktuelle Topform. Bester Deutscher war Dennis Ullrich.**

Bereits im Training bewies der Schweizer MX2-WM-Pilot Jeremy Seewer (20, Suzuki), der mit 208 Punkten auf Rang 7 der WM-Tabelle liegt, dass er im Kampf um den Sieg in Bielstein ein gewichtiges Wort mitreden wollte. In der Qualifikation holte er sich gleich die Pole-Position und meinte zufrieden: «Die Strecke ist interessant und anspruchsvoll. Das nächste Gewitter hatte zwar die Waldpassagen sehr rutschig gemacht, aber alles lief dennoch optimal für mich.» Seewers Suzuki-Teamkollege und Master-Gesamtleader Glenn Coldenhoff schaffte hingegen nur die fünftbeste

Zeit, gab sich aber kämpferisch: «In den beiden Rennen werde ich alles geben, um zumindest meine Meisterschaftsführung klar zu behaupten.»

## Coldenhoff bleibt vorne

Vor 7000 Zuschauern lieferten sich Seewer und Coldenhoff am Sonntag vor allem im zweiten Lauf ein packendes Duell. Die Entscheidung fiel in der zweiten Runde, als der Niederländer stürzte und Seewer danach unbehelligt den Lauf – und damit auch den Tagesieg – nach Hause fuhr. «Das war natürlich ein perfektes Weekend für mich», freute sich Seewer. «Pole-Position, zwei Laufsiege, Tagesieg – mehr konnte ich nicht gewinnen. Die Strecke gefiel mir sehr gut, und ich kam hier mit der 250er-Suzuki bestens zurecht.»

Der 24 Jahre alte Coldenhoff trug die beiden Niederlagen mit

Fassung: «Ich habe zwar nicht gewonnen, aber ich konnte immerhin die Meisterschaftsführung ausbauen. Und diese Nummer-1-Position werde ich so schnell nicht mehr hergeben!»

Mit zwei dritten Plätzen sammelte aber auch Dennis Ullrich als bester Deutscher

viele Punkte und liegt in der Gesamtwertung nur 25 Punkte zurück auf Rang 2.

Die Youngster-Klasse der 14- bis 21-Jährigen gewann der Deutsch-Taiwanese Brian Hsu (Suzuki) vor dem in Südafrika geborenen Nicholas Adams und Stefan Ekerold (beide auf KTM). ◆ ML

## ADAC MX-MASTERS/Resultate

**Bielstein/D:** 7. Juni 2015, Wetter/Piste: heiß und trocken

**1. Lauf (40 Fahrer gestartet, 38 gewertet):** 1. Jeremy Seewer (CH), Suzuki, 17 Runden in 34:28,493 min (= 53,345 km/h); 2. Glenn Coldenhoff (NL), Suzuki, +14,296 sec; 3. Dennis Ullrich (D), Suzuki, +45,356 s; 4. Ricky Renner (USA), Yamaha; 5. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 6. Henri Jacobi (D), KTM; 7. Sullivan Jaulin (F), Suzuki; 8. Grégory Aranda (F), Kawasaki; 9. Dominique Thury (D), Kawasaki; 10. Boris Maillard (F), Kawasaki; 11. Pascal Rauchenecker (A), KTM; 12. Lukas Neurauter (A), KTM; 13. Jérémy Delincé (B), Honda

**2. Lauf (40 Fahrer gestartet, 35 gewertet):** 1. Seewer, 17 Runden in 34:22,052 min (= 53,512 km/h); 2. Coldenhoff, +28,090 sec; 3. Ullrich, +40,599 sec; 4. Aranda; 5. Delincé; 6. Neugebauer; 7. Rauchenecker; 8. Angus Heidecke (D), KTM; 9. Neurauter; 10. Kevin Wouts (B), Kawasaki; 11. Christian Brockel (D), KTM; 12. Jaulin; 13. Jacobi  
**DM-Stand (nach 6 von 16 Läufen):** 1. Coldenhoff, 135 Punkte; 2. Ullrich 110; 3. Seewer 103; 4. Rauchenecker 80; 5. Aranda 74; 6. Brockel 73; 7. Neugebauer 68; 8. Heidecke 62; 9. Jacobi 59; 10. Delincé 53; 11. Larsen 53; 12. Strijbos 50; 13. Nagl 47

**Nächstes Rennen:** 27. Juni, Aichwald

**Internet:** www.adac-mx-masters.de



J. Seewer

## US-Motocross Blountville

# Roczen siegt wieder

**Dank eines Laufsiegs übernahm Ken Roczen (Suzuki) Rang 2 in der US-Motocross-Meisterschaft. Aber dem Deutschen fehlen 37 Punkte bis zu Tabellenführer Ryan Dungey (KTM).**

Dungey gewann souverän den ersten Lauf, während Roczen sich mit Platz 3 hinter Husqvarna-Pilot Jason Anderson zufriedengeben musste: «Ich machte

zu viele Fehler und erwischte zu oft keine optimale Landung bei den großen Sprüngen. Ich muss es im zweiten Lauf besser machen», analysierte Roczen.

Genau das tat der 21-jährige Thüringer dann eindrucksvoll. Er gewann den zweiten Start und siegte überlegen, während Dungey schlecht wegkam. «Ich hatte Wheelspin am Start und brauchte bis zur vierten Runde, bis ich auf Rang 2 vorgestoßen

war. Aber Ken war zu diesem Zeitpunkt bereits zehn Sekunden weg. Ich konnte den Rückstand halbieren, aber dann bin ich mit einem Hinterbänkler kollidiert. Danach gab ich mich mit Platz 2 und dem Tagessieg zufrieden», sagte Dungey.

Eli Tomac, der Sieger der ersten fünf Läufe, musste nach seinem Sturz vor eine Woche in Colorado an beiden Schultern operiert werden, fällt längere

Zeit aus und hat so das letzte Rennen auf Honda bereits bestritten. 2016 fährt er Kawasaki.

## KTM-Hochburg Blountville

Es war bereits das dritte Jahr in Folge, dass sich KTM in Tennessee die 450-ccm-Wertung sicherte. Marvin Musquin gewann einen Lauf in der 250-ccm-Klasse, aber der Tagessieg ging an Yamaha-Fahrer Jeremy Martin. ♦ AH



Ken Roczen gewann den zweiten Lauf in Blountville/Tennessee

## US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Blountville, Tennessee/USA: 6. Juni, 4. Lauf  
450 ccm, Gesamt: 1. Ryan Dungey (USA/KTM), 1-2; 2. Ken Roczen (D/Suzuki), 3-1; 3. Jason Anderson (USA/Husqvarna), 2-4; 4. Blake Baggett (USA/Suzuki), 5-3; 5. Phillip Nicoletti (USA/Yamaha), 4-9; 6. Cole Seely (Honda), 8-5; 7. Broc Tickle (USA/Suzuki), 7-7; 8. Justin Barcia (USA/Yamaha), 9-6; 9. Weston Peick (USA/Yamaha), 6-11; 10. Justin Brayton (USA/KTM), 11-8; 11. Fredrik Noren (S/Honda), 10-12; Ryan Snipes (USA/Husqvarna), 15-10; 13. Wil Hahn (USA/Kawasaki), 12-16; 14. Kyle Chisholm (USA/Kawasaki), 16-13; 15. Matt Lemoine (USA/Kawasaki), 13-17; 16. Christophe Pourcel (F/Husqvarna), 22-14; 17. Kyle Cunningham (USA/Suzuki), 14-40.

Stand nach 8 von 24 Läufen: 1. Dungey, 175 Punkte; 2. Roczen 138; 3. Bagett 135; 4. Eli Tomac (USA/Honda) 125; 5. Barcia 114; 6. Andersen 112; 7. Peick 104 75; 8. Tickle 103; 9. Nicoletti 92; 10. Seely 79; 11. Pourcel 79; 12. Brayton 74; 13. Noren 75; 14. Reed 61.

Nächstes Rennen: 13. Juni, Mount Morris/USA

Internet: www.amaproracing.com

## Speedway World Cup Gniezno

## Folgenreicher Sturz für das Team Polen

**Schweden schaffte es direkt ins Finale. Polen und Russland müssen das Race-off bestreiten. Der Pole Jaroslaw Hampel stürzte schwer.**

Nach drei Läufen hatten die Gastgeber bereits acht Punkte Vorsprung, und es schien, dass sie sich fürs Finale in Vojens spielend qualifizieren würden. Doch im nächsten Rennen stürzte Jaroslaw Hampel schwer. Der Pole touchierte das am Boden liegende Motorrad von Belousov und prallte mit voller Wucht gegen die Planke. Der Fahrer wurde ins Krankenhaus eingeliefert, wo die Ärzte einen doppelten Bruch des Oberschenkels diagnostizierten. Die Gastgeber absolvierten ihre restlichen Läufe nur zu

dritt, ohne ihren Kapitän. Nach elf Heats lagen sie immer noch in Führung, doch dann übernahmen die Schweden endgültig die Spitze.

Die Vorentscheidung zugunsten der Skandinavier fiel im 14. Lauf, als Bartosz Zmarzlik in Führung liegend mit gerissener Kette ausfiel. Am Ende gewann Schweden, bester Pilot war Antonio Lindbäck. Die Polen hatten vier Zähler weniger als die Sieger und werden das Race-off in Vojens bestreiten müssen.

Neben der polnischen Mannschaft werden die Russen am Donnerstag in Vojens an den Start gehen. Sie erzielten 27 Punkte. Die Tschechen schieden hingegen mit 20 Zählern bereits endgültig aus. ♦ GD



A. Lindbäck

## Supermoto-WM Poznan

## Hermunen gewinnt gleich beide Läufe

Wegen des heftigen Regens Samstag und auch am Sonntag musste die Offroad-Sektion des WM-Kurses im polnischen Poznan gestrichen werden. Im 1. Lauf führten zuerst Lukas Höllbacher (A) und Thomas Chareyre (F), doch beide stürzten in Runde 3 und muss-

ten den Sieg dem fehlerlos agierenden Mauno Hermunen überlassen. Der Finne patzte hingegen zweimal in Lauf 2 und fiel auf Rang 4 zurück. In der letzten Runde konnte Hermunen aber den ersten WM-Lauf-Sieg von Devon Vermeulen (NL) noch verhindern. ♦ ML



Wassertanz: Hermunen (131), Chareyre (4), Höllbacher (72)

## SUPERMOTO-WM / Resultate

Poznan/PL: 7. Juni 2015, 4. WM-Lauf  
1. Lauf: 1. Mauno Hermunen (FIN), TM; 2. Ivan Lazzarini (I), Honda; 3. Devon Vermeulen (NL), KTM; 4. Lukas Höllbacher (A), Husqvarna; 5. Teo Monticelli (I), Honda; 6. Thomas Chareyre (F), TM; 8. Christian Ravaglia (IK), Honda; 9. Pavel Kejmar (CZ), Husqvarna; 10. Massimiliano Verderosa (I), Honda; 14 Fahrer klassiert  
2. Lauf: 1. Hermunen; 2. Vermeulen; 3. Asseri Kingelin (FIN), Honda; 4. Lazzarini; 5. Höllbacher; 6. Chareyre; 7. Monticelli; 8. Kejmar; 9. Ravaglia; 10. Verderosa. 14 Fahrer klassiert  
WM-Stand (nach 8 von 14 Läufen): 1. Hermunen, 188 Punkte; 2. Chareyre 164; 3. Lazzarini 158; 4. Höllbacher 141; 5. Kejmar 130; 6. Vermeulen 122; 7. Kingelin 107; 8. Monticelli 107  
Nächster Lauf: 12. Juli, La Molina/E  
Internet: www.supermotos1.com

## NACHRICHTEN

## Laguta gewinnt EM-Challenge in Torun

**Speedway-EM** Artjom Laguta wurde Sieger des Speedway-EM-Challenges, der am 5. Juni in Torun/PL stattfand. Der Russe blieb in Polen ungeschlagen und erkämpfte 15 Punkte. Nach einem Stechen sicherte sich der Däne Hans Andersen Rang 2; Tomasz Jedrzejak (PL) wurde Dritter. Beide Piloten schrieben jeweils zwölf Punkte. Für die EM-Finalserie konnten sich auch Piotr Protasiewicz (PL), Vaclav Milik (CZ), Grigori Laguta (RUS), sowie Przemyslaw Pawlicki (PL) qualifizieren.

## Reservepilot Tom Lamek im EM-Finale

**Grasbahn-EM** Mit Punkte- maximum gewann Enrico Janoschka das Semifinale in Bielefeld und zieht damit souverän ins EM-Finale in Staphorst/NL ein. Titelverteidiger Jannick de Jong wurde trotz Sturzes im ersten Lauf im Finalrennen Zweiter vor Jörg Tebbe, Bernd Diener, ebenfalls qualifiziert, fiel im Finale aus. Für Klaus-Peter Gerdemann kam schon im ersten Lauf Reservepilot Tom Lamek ins Rennen, der es bis ins A-Finale schaffte und als Vierter sensationell ins EM-Finale einzieht.

## Wolfslake erleidet Heimmiederlage

**Speedway-Bundesliga** Wolfslake Falubaz Berlin empfing den MC Nordstern Stralsund und unterlag zu Hause knapp mit 41:46. Die Gäste holten im 6. Lauf einen 5:1-Sieg, gingen in Führung und gaben diese nicht mehr ab. Bester Mann der Stralsunder war Kevin Wölbert. Der 25-Jährige erkämpfte zwei Siege und kam auf zehn Punkte. Bei den Gastgebern brillierten Rafal Okoniewski (17) und Richard Geyer (12). Stralsund führt jetzt die Tabelle an.

## Hougaard gewinnt «German Open»

**Speedway** Der Däne Patrick Hougaard gewann die «German Open» in Olching am Fronleichnam-Donnerstag im Sechser-Finale vor Local Heroe Martin Smolinski und Robert Lambert (GB). Michael Härtel (17), der vor dem Finale punktgleich mit Smolinski und Lambert führte, stürzte im Endlauf und wurde Sechster. ♦ GD/TS

## SPEEDWAY-WORLD-CUP / Resultate

Gniezno/PL: 6. Juni 2015, Bahnlänge: 348 m, Wetter: sonnig, 30 Grad  
Qualifiziert Finale Vojens (13.6.): 1. Schweden, 40; Antonio Lindbäck 11, Andreas Jonsson 8, Linus Sundström 12, Peter Ljung 9. – Qualifiziert Race-off Vojens (11.6.): 2. Polen, 36; Jaroslaw Hampel 0, Przemyslaw Pawlicki 13, Maciej Janowski 13, Bartosz Zmarzlik 10; 3. Russland, 27; Andrej Kudrjaschow 2, Artjom Laguta 11, Renat Gafurov 5, Witali Belousov 9. – Out: 4. Tschechien, 20; Vaclav Milik 12, Eduard Krčmar 2, Tomas Suchanek 3, Matej Kus 3  
Nächster Lauf: 11. Juni, Race-Off Vojens/DK  
Internet: www.speedwaygp.com

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**RS 4 Lim. mit 20 Zoll, Klappenauspuff,** EZ 01/2006, 78000 km, 310 kW (421 PS), grau, Leder, Klima, SD, 34.990,- €. Koch Klassik Automobil GmbH, Schloss Str. 2-4, 74078 Heilbronn, Tel. 07066/941100, [www.koch-klassik.de](http://www.koch-klassik.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27138



**R8 Exclusive V10 Optik Bremsen,** Service, EZ 7/2007, 59600 km, 309 kW (420 PS), blau, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 2/3 Türen Außenspiegel, autom. abblendbar elektr. anklapp-/einstell-/beheizbar Stoßfänger kunststoffummantelt - in Wagenfarbe Radschrauben mit Diebstahlsicherung (nicht abschließbar), 60.900,- €. Chiffre 1115939

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27217

## BMW

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



**650 CI A CABRIO V8 / 270 KW (367 PS),** Mod. 2009, ERST 32.058 KM, "einmalig" gepf., "ABSOL. SUPER-AUSSTG. + 4 x INDIVIDUAL", 38.888,- (UPE. d. Herst. 113.600,-) Automobile Andrea Arens, Stettiner Str. 21, 58515 Lüdenscheid, Tel. 02351/12893 H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27194



**M3 Coupé 8-fach bereift, EZ 4/2011,** 74000 km, 309 kW (420 PS), weiß, Teillefer, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 37.500,- €. Tel. 0151/22952986

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27190

## Ferrari

**Gebrauchteile für 328/348/355/360/360** CH/550, [www.ub-unfallwagen.de](http://www.ub-unfallwagen.de) H



**Hot Engines. Ferrari-Vertrauensmechaniker** in Südtirol (Bozen), Mobil: 0039/3334004120 Alex, [www.hotengines.it](http://www.hotengines.it) H

**Perserling, schwere BW-Qualität, rot, mit** FR-Wappen, passend für 308 u. 328 - neuwertig, € 250,-. FERRARI-ARISSIMA, 24 Stk. Bände, eine vollkommene Schilderung aller Ferrari-Typen bis F50, original - neu, € 2400,- oder gegen Höchstgebot. PILOTTI che gente ... mit Original Ferrari Unterschrift (lila), neuwertig, gegen Gebot. Bei Interesse erreichbar unter KÖLN 0221/4911717 nach 18.00 Uhr



**F430 Challenge mit TÜV !!!!! EZ 01/2007,** 10000 km, 372 kW (506 PS), weiß, 128.000,- €. Koch Klassik Automobil GmbH, Schloss Str. 2-4, 74078 Heilbronn, Tel. 07066/941100, [www.koch-klassik.de](http://www.koch-klassik.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27136

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

**348/355/360 Challenge ges.** 0171/4167106 H

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

**AP Rennbremse für Testarossa, 5-Loch** Felge, vorne, neu: Scheibe, Sattel und Beläge, VB 1750,- €. Tel. 0160/6358773

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

## Jaguar

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

## Kia



**Chemnitzer Auto-Salon**

[www.kia-chemnitz.de](http://www.kia-chemnitz.de)

**Soul 1.6 CRDI Spirit Sound Navi Paket,** EZ 03/2015, 5000 km, 94 kW (128 PS), weiß, Klima, SHZ, NR-Fzg., 22.990,- € (MwSt. awb.) Chemnitzer Auto-Salon Zentrum GmbH, Winkhoferstraße 13, 09116 Chemnitz, Tel. 0371-281440, [www.chemnitzer-autosalon.de](http://www.chemnitzer-autosalon.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27241

## Lamborghini



**Original Lamborghini Aventador Rad-**satz, neu, VB 3900,- €. Tel. 0174/3152927

**Suche Unfall-Lambo, auch Brand/Wasser/** Totalschaden + Teile, seriöser Barzahler, bitte alles anbieten. Danke! 0171-6006666

## Lexus

### LEXUS RACE EVENTS NORDSCHLEIFE



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

**Testdrive-Events im LEXUS RC F, IS F** oder TOYOTA GT 86 ab 399,- €. Termine: 9.+10.8 und 9.+10.9. Info: 0281/95295-55 H

## McLaren

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

## Mercedes

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

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

[www.autoteileluecke.eu](http://www.autoteileluecke.eu), Dichtungen usw. H

**Barankauf! Mercedes G-Modell, Diesel,** unfallfrei, bis max. 100000 km. Telefon 0172/2509050

**Tausche ETW gegen SLS, helle freundl.** 2-Zi-Whg. in Timmend, Strand, 300 m z. Strand, saniert geg. SLS. 0171/1415895

**AMG Felgen, 4 x AMG Felgen, 10/2011,** A2124012502, 9Jx18H2ET37, VB 1200,- €. Tel. 0163/5002536



**C 220 BlueTEC mit BRABUS Umbau,** 125 kW (170 PS), schwarz, Navi, ILS, Klima, SHZ, BRABUS: 19", Aerodynamik u. v.m., 64.964,- € (MwSt. awb.) Verbr. l/100 km: innerorts 4,8; außerorts 3,4; kombiniert 4,0; CO2: 103 g/km, Effizienzklasse: A+. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, 02041/777-0, [www.brabus.com](http://www.brabus.com) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27192



**G500 Cabrio, absolute Vollausstattung,** EZ 12/2008, 65999 km, 285 kW (387 PS), schwarz, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., AHK, VB 98.500,- € (MwSt. abw.).  
Tel. 0151/23534919

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27151



www.autoteileluecke.de  
05706/391794

Telefon  
H



Porsche Zentrum Köln  
www.porsche-koeln.de

**Cayenne GTS, EZ 05/2008, 111361 km,** 298 kW (405 PS), schwarz, Leder schwarz/Alcantara, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 25.900,- € (MwSt. abw.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de  
H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27204

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

**Privat: Suche 911 Turbo, 1975-1977 oder** 1989, e-mail: christoph@maeder1.de,  
+49/151/65448850



**F1 Auto fahren o. Renntaxi Co Pilot.** Heidfeld Racing 24h Tel. 0221/355338410  
www.Motorsport-Event-Company.com  
H

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

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



**Cayenne Diesel, PDLs, PASM, PAN-**ORAMA, EZ 04/14, 20000 km, 180 kW, weiß, Leder schwarz, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, AHK, 75.900,- € (MwSt. abw.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de  
H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27202



**Panamera S, PDLs, BOSE, EZ 01/2015,** 6967 km, 309 kW, schwarz, Teilleider schwarz, Adaptive Luftfederung, Navi, Sportabgasanlage, Klimaaut., Xenon, SD, SHZ, 103.500,- € (MwSt. abw.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, 0221-5774120, www.porsche-koeln.de  
H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27207

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



**Cayenne Diesel, PASM, PDLs, PAN-**ORAMA, EZ 04/2014, 15268 km, 180 kW (245 PS), tiefschwarz-metallic, Leder umbra-crema, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 71.900,- € (MwSt. abw.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de  
H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27203

**Barzahler kauft GT3 RS 4.0, 993, 997,** 996, 991, 4S/Turbo/RS zum fairen Preis, neu + gebraucht, Hr. Golling 0171/3616561  
www.AVG-Sportwagenzentrum.de  
H

**ATS-Felgen sw, 1 Jahr, 8,5 x 19 u. 10 x 19** incl. Semis (direkt 90%), Michelin Cup 2, incl. Gutachten für Cayman/Boxter, VHB 2000,- € Tel. 0761/42961248



**Cayman GTS, EZ 06/2014, 3001 km, 250** kW (340 PS), indischrot, Leder/Alcantara schwarz, Sportschalensitze, Navi, Klima, Xenon, 81.900,- € (MwSt. abw.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de  
H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27206

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



**Cayenne S Diesel, CARBON, PASM,** PDLs, EZ 07/2013, 34001 km, 281 kW (382 PS), bamboo-grün-met., Leder schwarz, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 75.900,- € (MwSt. abw.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de  
H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27205

**964 Speedster, 94, 90000 km, aubergine,** Vollgutachten 2.15. Tel. 07021/71400



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

**www.Rennsportshop.com**

**FERODO**  
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge  
Service · Verkauf · Beratung  
**BSA-Motorsport.com**  
Viertheim  
e-mail: info@bsa-motorsport.com

www.indysport.de H

SCHARF und SCHNELL.  
**www.CATCAMs.BE**  
TEL: +32 (0)3 320 25 60  
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]  
° RENN PLEUEL [SAE 4340, geschmiedet]

www.luetticke-motorsport.de H

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

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



**www.BRATKE-TRAILER.DE**



**Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer,** kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211/54169751 oder Mobil +49 (0)172/7186266  
H



**Jetzt online abonnieren!**

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

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



Sachsenring Classic

# Sternenhimmel



Staraufgebot: Beim Pro Superbike Revival werden viele Größen von einst erwartet, dazu sieben Weltmeister mit insgesamt 16 Titeln

Von IMRE PAULOVITS

**Am übernächsten Wochenende, vom 19. bis 21. Juni, findet zum zweiten Mal das Sachsenring Classic statt. Diesmal sind noch viel mehr Stars dabei als bei der ersten Ausgabe.**

Der Sachsenring und die alten Zeiten: Bis zu 400.000 Zuschauer, Fans, die das Ergebnis von jedem Rennfahrer in der Weltmeisterschaft auswendig herunterbeten konnten und eine Begeisterung, die ihresgleichen suchte. Noch vier Jahrzehnte nach dem letzten Grand Prix auf dem alten Sachsenring hatten die Fans von einst feuchte Augen, wenn im Rahmen des aktuellen Großen Preises von Deutschland die Helden von einst geladen waren und in feierlicher Runde die Anekdoten von einst zum Besten gaben.

Deshalb war es fast verwunderlich, dass es bis 2014 gedauert hat, bis eine Veranstaltung nur für Fahrer, Motorräder und Autos der vergangenen Tage ins Leben gerufen wurde. Dafür wurde diese auf Anhieb ein sol-

cher Erfolg, dass über eine Fortführung gar nicht erst debattiert werden musste. Schon am Samstag waren über 20.000 Fans gekommen, am Sonntag wären es wohl noch einmal doppelt so viele geworden, hätte es da nicht in Strömen geregnet.

### Gigantisches Aufgebot

Angespornt von diesem Zulauf hat der ADAC Sachsen für dieses Jahr richtig Gas gegeben. Mit Hugh Anderson, Steve Baker, Dieter Braun, Kel Carruthers, Jan de Vries, Eugenio Lazzarini und Luigi Taveri werden sieben Weltmeister vor Ort sein, die gemeinsam 16 WM-Titel errungen haben. Dazu werden mit Gianfranco Bonera, Bruno Kneubühler, Ginger Molloy, Chas Mortimer, Theo Timmer, Aalt Toersen und Ralf Waldmann ebenso viele Vizeweltmeister zugegen sein. Und Lokalheld Heinz Rosner, 1968 WM-Dritter auf MZ bei den 250ern hinter dem Werks-Yamaha-Duo Phil Read und Bill Ivy und bis heute einer der schärfsten Fahrer auf den legendären DDR-Zweitakttern, darf

beim Sachsenring Classic natürlich auch nicht fehlen.

Wenn bei den Autos vielleicht auch keine solche internationale Prominenz zu erwarten ist, werden die Fans von einst doch wieder ins Träumen kommen. Denn sie können noch einmal den Rennsport der DDR mit all seinen Tourenwagen- und Formel-Boliden erleben. Die geschlossenen Trabant, Wartburg, Melkus RS 1000, Sapolda, Lada 2105, Lada 2101i, Zastava, sowie Skoda 130 RS werden genauso in Aktion zu sehen sein wie die Lada SEG, Lada Easter HTS, Melkus Formel 3 Typ 64, MT 77 Melkus und Formel Trabant bei den offenen Formel-Rennwagen. Die DDR Meister Heiner Lindner und Heinz Siegert werden genauso am Start sein wie Gerhard Friedrich, Reiner Brand, Manfred Glöckner, Jens Smollich, Werner Juppe, Stefan Perner, Steffen Kämmerer und Hans-Dieter Kessler.

### Tage des Donners

Die großen Helden nach der Wende beim Sachsenring-Rennen zunächst in Most und dann auf dem neuen Sachsenring

waren die Stars der Pro Superbike. Das Revival der vielleicht ruhmreichsten Ära der Deutschen Meisterschaft sorgte im Vorjahr bei Fans und Fahrern gleichermaßen für Herzklopfen. Die mittlerweile meist ergrauten Haudagen der 1990er-Jahre geben noch immer unarmherzig Gas. Wie Michael Galinski letztes Jahr seine Yamaha durch den strömenden Regen scheuchte, ließ so manchen aktiven Profi erblassen.

Galinski wird genauso wieder vor Ort sein wie «Mister Superbike» Peter Rubatto, Udo Mark, der Meister von 1991 und 1994, Jochen Schmid, Meister von 1995, Werner Dimperl und Bernhard Schick.

Gefahren wird Freitag, 19.06., von 8.30 bis 17.15 Uhr, Samstag, 20.06., von 8 bis 19.35 Uhr und Sonntag, 21.06., von 8 bis 17.30 Uhr. Freitag und Samstag läuft ab 18 Uhr die Race Party am ADAC Race Tower. Ein Tagesticket kostet 20 Euro, das Wochenend-Ticket gibt es für 30 Euro. Jugendliche bis 16 Jahre haben freien Eintritt. Im Vorverkauf ist das Parkticket im Preis enthalten. ♦

### Namen & Nachrichten

## Zweimal gerundet

»» **Harold Primat** Der in Paris geborene und in Genf lebende Frankschweizer wird diesen Freitag (12.6.) 40 Jahre alt. Er gilt als einer der schnellsten Privatfahrer der Alpenrepublik. Primat hat sich vor allem durch gute Leistungen bei diversen Langstreckentreckenrennen einen guten Namen gemacht. Das 12h-Rennen im australischen Bathurst von 2014 im HTP-«Flügeltürer» bezeichnet er als das verrückteste seiner Rennkarriere. Nach Fast-Totalschaden im Training fehlten dem achtmaligen Le-Mans-Teilnehmer und seinen Teamkollegen Maxi Buhk und Thomas Jäger am Ende doch nur 0,4138 Sekunden zum Gesamtsieg.

»» **Filipe Albuquerque** Am kommenden Samstag (13.6.), dem Tag seines zweiten Le-Mans-Starts im Audi R18 e-tron quattro, feiert der Portugiese 30. Geburtstag. Als Sieger im Formel Renault 2.0 Europacup sowie in GT-Sportwagen und Tourenwagen hatte er sich für ein DTM-Cockpit bei Audi empfohlen. Aber in drei Jahren reichte es nur einmal zu P2. Seit 2014 sucht Albuquerque in der LMP1-Klasse der WEC sein motorsportliches Glück. ♦ AW



Dieter Braun auf NSU Rennmax: In Sachsen für Immer ein Star



Viele Formel- und Tourenwagen der DDR werden zu sehen sein



Harold Primat



Filipe Albuquerque

## IM RÜCKSPIEGEL

1995	1985
1975	1965

## Die Juni-Highlights

## ... vor 20 Jahren



M. Schumacher/J. Alesi



McLaren F1 GTR

**Formel 1** 90-mal war Jean Alesi seit Mitte 1989 schon zum Start eines Grand Prix angetreten. In seinem 91. war es an jenem 11. Juni 1995 in Montreal endlich so weit: Dem ewigen Kämpferherzen mit dem Bubenblick gelang sein erster – und einziger – F1-Sieg. Möglich machten den größten Freudentag des Ferrari-Piloten aus Frankreich zwei Pannen: erstens die von Damon Hills Williams-Getriebe, mit der schon vor dessen Totalausfall für Alesi der Weg auf P2 frei wurde. Zweitens Michael Schumachers elektronisches Schaltproblem, das diesen an die Benetton-Box zwang. Nachdem das Lenkrad getauscht und die Getriebe-Software neu geladen waren, drehte der Titelverteidiger zwar noch weitere Rekordrunden, doch vorne war der Zug für ihn abgefahren.

Zehn Runden vor der Zielflagge begann die Piste vor

Aleisis Augen zu verschwimmen. «Ich erschrak gewaltig und schimpfte tüchtig mit mir. Dann ging es etwas besser», rapportierte der Franzose mit sizilianischem Blut seinen Tränenausbruch. In der Auslauf-runde blieb Startnummer 27, die einst schon Kanadas tödlich verunglückter F1-Hero Gilles Villeneuve bei Ferrari gehabt hatte, liegen. Alesi war der Motor ausgegangen, als er sich abgeschnallt und im Cockpit hochgerutscht war, um den extatisch jubelnden Fans besser zu winken zu können. Retter in der Sieger-Not war Schumi (5). Er nahm Alesi hinten auf seiner Motorhaube mit zum Ziel. Dort feierte er ausgelassen mit den Jordan-Piloten Rubens Barrichello und Eddi Irvine, die Zweiter und Dritter waren.

**IndyCar** Das US-Pendant zur F1 feierte drei Juni-Gewinner: Paul Tracy in Milwaukee, Robby Gordon in Detroit und

Al Unser Jr. in Portland.

**Formel 3000** Beim City-Klassiker im südfranzösischen Pau holte Vincenzo Sospiri (Reynard-Ford) Saisonsieg Nr. 2.

**24h Le Mans** Das bekannteste Langstrecken-Rennen der Welt war 1995 Privat-Team-Sache. Es war kein WM-Lauf und alle Schlupflöcher für große Prototypen gestopft. Als Feind der kleineren Prototypen mit ihrer geringeren Bodenfreiheit erwies sich der viele Regen. Favorit Mario Andretti wurde das zum Verhängnis: Crash. So gewann ein GT1 – der McLaren F1 GTR von Dalmás/Lehto/Sekiya.

**DTM** Die ersten beiden Rennen der expandierenden Tourenwagen-Serie im Hafengebiet von Finnlands Hauptstadt Helsinki begeisterten. Lauf 1 gewann Christian Danner (Alfa Romeo), Lauf 2 sein Teamkollege Nicola Larini. Die Norisring-Sieger: Danner und Mercedes-Pilot Bernd Schneider.

## ... vor 40 Jahren



James Hunt/Niki Lauda (hinten)

**Formel 1** Nach dem Abschluss-training in Anderstorp rieb sich die F1-Branche die Augen: Vittorio Brambilla hatte den March-Ford auf die Pole-Position für den Schweden-GP gewuchtet. Der «Gorilla», wie der Italiener wegen seines unfallträchtigen Fahrstils genannt wurde, stand damit in der Reihe seiner berühmten Landsleute Farina, Ascari, Castelotti und Bandini. Doch noch überraschender war das Auto, mit dem ihm diese Pole-Sensation gelang: Der March vom Typ 751 war nicht mehr als ein an der Cockpitwand verstärktes Formel-2-Chassis mit Formel-3-Radträgern und ebenfalls verstärkten Radaufhängungen.

Bis auf drei Sekunden konnte Brambilla im Rennen seine Führung ausbauen, dann ließ ihn ein kaputter linker Vorderreifen erst zurückfallen und bald die Box aufsuchen. Neuer Leader war Carlos Reutemann (Brabham-Ford) vor Jean-Pierre Jarier (Shadow-Ford),

Carlos Pace (Brabham-Ford) und Niki Lauda (Ferrari). Der Österreicher gewann wie zuvor in Monte Carlo und Zolder. Doch diesmal nicht durch Überlegenheit, sondern weil er auf harten, langsameren Reifen seine Vordermänner geduldig in Fehler hetzte (Pace und Reutemann) und Jarier Opfer seines lebensmüden Motors wurde. Am Ende hinter Lauda: Reutemann (2.) und Ferrari-Teamgefährte Clay Regazzoni (3.).

Der Holland-GP wurde zum großen Coup des wildesten Partyhundes unter den F1-Piloten: James Hunt. Als der Regen nachzulassen begann, ließ der Brite seinem Hesketh-Ford sofort Slicks aufziehen. Die und mehr Topspeed des von Lord Alexander Hesketh eingesetzten Autos machten den schwächelnden Ferrari des bisherigen Leaders Lauda im Trockenen zur leichten Beute. Lauda wurde Zweiter, Regazzoni Dritter.

**Formel 2** Die Sieger ihrer drei Juni-Rennen 1975: Laffite in Ho-

ckenheim, Jabouille in Salzburg und Leclère in Rouen.

**Sportwagen-/Marken-WM** Die 24 Stunden von Le Mans blieben ohne Glanz. Die großen WM-Kampfhähne Alfa Romeo, Renault und Porsche traten nicht an. Das ausschließlich für den Klassiker geltende neue Spar-Reglement sperrte ihre Boliden aus: maximal 42,8 Liter Benzinverbrauch auf 100 km. Sieger: Ickx/Bell auf Gulf-Ford. Mit einem Alfa-Doppelsieg (Pescarolo/Bell vor Merzario/Brambilla) ging das 1000-km-Rennen am Österreicherling danach wieder «normal» aus.

**DRM P1** in Division 1/2: Krebs/Heyer (Hockenheim), Stenzel/Heyer (Mainz-Finthen), Mass/Obermoser (Norisring).

**Rallye-WM** Hannu Mikkola und Copilot Jean Todt siegten in Marokko. Peugeots Doppelerfolg komplett machten Consten/Flocon. Beide Opel-Werkswagen (Röhr/Altonen) stoppten Defekte. Lancia trat nicht an, um Budget zu sparen.

# des Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

## ... vor 30 Jahren



Johansson/Alboreto (rechts)

**Formel 1** Am 1. Juni 1985 wurde zum ersten Mal in der bis dahin 36-jährigen WM-Geschichte der automobilen Königsklasse ein Rennen abgesagt. Nach dem Samstagmorgentraining des GP von Belgien stand fest: Die Flickmaßnahmen per Öl-Teer-Sand-Mix an dem schon freitags an drei, vier Stellen aufgebrochenen neuen Asphalt der Spa-Piste waren zwecklos. Der Automobil-Weltverband FIA verschob das Sonntagsprogramm des belgischen WMLaufs auf «unbestimmte Zeit».

Nach dem Kanada-GP konnte Enzo Ferrari endlich mal wieder doppelt strahlen in seinem abgedunkelten Büro in Maranello: Alboreto/Johansson holten ihm in Montreal den ersten Doppelsieg seit fast zwei Jahren. Als Dritter sammelte Prost wichtige WM-Punkte. Sein McLaren-TAG/Porsche-Teamkollege Lauda gab angesichts eines Wasserlecks im Kühl-

kreislauf auf. Pleite auch für Brabham-BMW: Piquet schon vor dem Start mit Getriebeschaden ausgeschieden; Hesnault-Ersatzmann und GPRückkehrer Surer grippegeschwächt nur 15. Den Ende 1984 von Arrows entlassenen Schweizer Routinier hatte Brabham-Boss Ecclestone dem F3000-Talent Pirro vorgezogen.

Vier Tage vor der Geburt seines Sohnes Nico gewann Keke Rosberg am 23. Juni 1985 den GP der USA-Ost in Detroit. Auf dem Straßenkurs mitten in der Autometropole übernahm der Finne im Williams-Honda die Führung, als der bis dahin vorn liegende Senna (Lotus-Renault) auf zu weichen Reifen zurückfiel. Später crashte Senna sogar. Wieder Zweiter: Ferraris Arnoux-Nachfolger Johansson – trotz nachlassender Bremsen.

**Formel 3000** Mike Thackwell und Christian Danner führen ihren jeweils zweiten Saison-

sieg ein. Der Neuseeländer in Spa, im Ersatzrennen für den wegen Asphaltproblemen nicht gestarteten GP der Formel 1, der Deutsche in Dijon.

**IndyCar** Mario Andretti siegte in Milwaukee und Portland, Al Unser Jr. in Meadowlands.

**Sportwagen-WM** «Unglaublich!» Auf diese Kurzformel großer Verwunderung reduzierte sich weltweit das Fazit der 24 Stunden von Le Mans. Denn das private Porsche-Team von Reinhold Joest gewann mit der 956er-Besatzung Klaus Ludwig und Paolo Barilla. Und blamierte so arg die Werksteams Porsche, Lancia und Jaguar.

**DSM P1** auf dem Flugplatz Erding für Hans Stuck jr., auf dem Norisring in Nürnberg für Stefan Bellof (beide Porsche).

**DPM (DTM)** Winnie Vogt (BMW) war Erster in Mainz-Finthen, die Volvo-Fahrer Per-Gunnar Andersson und Heinz-Friedrich Peil in Erding.

## ... vor 50 Jahren



Jim Clark

**Formel 1** Sein Sieg bei den 500 Meilen von Indianapolis, für den er Ende Mai 1965 den GP von Monaco ausgelassen hatte, beflügelte Jim Clark ungemein. Der schottische Lotus-Pilot gewann beide Juni-Rennen der F1-Weltmeisterschaft.

Beim Belgien-GP spielte Clark allerdings der kurz vor dem Start einsetzende Regen in die Hände. Denn an den trockenen Trainingstagen hatte er in Spa-Francorchamps gegen Graham Hill (BRM) null Chance. Der war auf dem damals noch 14,1 km langen Ardennenkurs zwei Sekunden schneller pro Runde. Clark hatte also den einzige Viertakt-Motor, der ihm von Lotus-Partner Climax reserviert worden war, zum Spitzenplatz nicht ausgereicht.

Die feuchte und damit extrem gefährliche Piste beherrschte Jim Clark dagegen wie keiner. Nach der ersten Runde lag der Champion von 1963 schon sechs Sekunden vor Hill, der letztlich mit einer Runde Rück-

stand nur Fünfter wurde. Ihre Qualität als Regenkünstler bewiesen auch Rookie Jackie Stewart und Bruce McLaren Cooper-Climax) als Zweiter beziehungsweise Dritter. Titelverteidiger John Surtees (Ferrari) war früh mit Motorschaden ausgefallen.

Fast hätte der 1965er-Belgien-GP nur mit dem Dutzend gemeldeter Werkswagen stattgefunden. Hintergrund: Weil der Veranstalter nur den vier statt wie üblich den sechs schnellsten privat eingesetzten Autos Startgeld zahlen wollte, hatten die «Kunden» freitags die Trainings boykottiert. Und erst samstags um 14 Uhr waren die knausrigen Spa-Macher auf deren Forderung eingegangen.

In Clermont-Ferrand hatte Clark durchweg leichtes Spiel. Er gewann den französischen Grand Prix von der Pole-Position und baute seine WM-Führung aus. Auch ein Regenschauer mittendrin konnte ihn auf dem Mini-Nürburgring in

der Auvergne nicht bremsen. Stewart wurde erneut Zweiter, Surtees Dritter. Rang vier ging an Denny Hulme, für den es keinen garantierten Startplatz gegeben hatte. Weshalb sein Teamchef Jack Brabham darauf verzichtete, selbst zu fahren.

**Sportwagen-WM** In Mugello (500 km) siegten Mario Casonni/Antonio Nicodemi (Ferrari). Sensationsgewinner gab es in Le Mans beim 24-Stunden-Rennen: Jochen Rindt und Masten Gregory auf einem privaten Ferrari – während die Werkswagen der Scuderia genauso versagten wie die ihres Hauptgegners Ford und die von Alfa, Alpine und Porsche. Eine große Story zum ersten Rindt-Triumph folgt auf S. 44/45.

**Deutschland national** Udo Schütz (Porsche) wurde Gesamtsieger des Avus-Rennens in Berlin. Erste auf dem Nürnberger Norisring: Vic Elford auf Ford Cortina (bis 2000 ccm) und Manfred Schiek auf Mercedes 300 SE (über 2000 ccm).

50 Jahre Le-Mans-Sieg von Jochen Rindt

# Und er wollte schon abreisen

Von HEINZ PRÜLLER

**Der 19./20. Juni 1965 ist ein historischer Tag für Österreich. An diesen Tagen vor 50 Jahren wurde die Alpenrepublik auch eine Motorsportnation. Durch Jochen Rindt, der das 24-Stunden-Rennen von Le Mans – auch für sich selbst – völlig überraschend gewann.**

Eigentlich hätte Rindt, 1965 schon Cooper-Formel-1-Pilot, gar nicht starten dürfen in Le Mans: Er hatte damals einen BP-Vertrag. Der für ihn bei den 24 Stunden an der Sarthe vorgesehene rote Ferrari 250 LM des North American Racing Teams (NART) mit Startnummer 21 lief aber mit Shell-Benzin. Erst zwei Tage vor dem weltgrößten Langstreckenrennen kam die Freigabe: «Weil du mit diesem Auto sowieso keinen Blumentopf gewinnen kannst. Du hältst höchstens vier Stunden durch.» So tönte es aus der sonst sehr strengen BP-Führungsetage.

Während Jochen von Wien aus losflog, führen wir unserem Abenteuer Le Mans entgegen. Im VW Käfer, 2000 km fast ohne Autobahn, durch München, mitten ins Verkehrschaos von Paris. Erst als die Kathedrale von Chartres auftauchte, wussten wir: Le Mans ist immer weit. Wir, das waren Ex-Rennfahrer und Lotus-Impporteur Rolf Markl, dessen Hietzinger Villa mit Swimmingpool der Meeting Point für ankommende Grand-Prix-Stars war. Johnny Dvorak, mein bester Schulfreund, der Rennberichte für die «Welt am Montag» schrieb. Und ich. Aus Le Mans sollte ich meine erste Live-Übertragung im Radio senden.

Der 23 Jahre junge Jochen Rindt trat dort an als großer Außenseiter. Gegen die neuen P2-Werks-Ferrari, die großvolumigen Shelby-Cobra, zwei neue GT 40 Mk II, die Ford von Carroll Shelby einsetzen ließ, sowie gegen den Rover-BRM mit Gasturbine des Star-Duos Graham Hill/Jackie Stewart.

Rindts Copilot war Masten Gregory: US-Amerikaner aus

Missouri, Kettenraucher und Milchtrinker, tiefe Stimme, arg kurzsichtig, daher immer mit dicken Brillengläsern auf der Nase. Im Rennzirkus nannten sie ihn «Catastrophy Masten» und «Crash me, Gregory!», weil er aus Angst vor Bremsdefekten schon viermal aus fahrenden Rennautos gesprungen war, auch wenn's gar nicht nötig war.

Start um 16 Uhr: Amon übernimmt in einem Shelby-Ford GT 40 die Führung. Zwei Stunden später, drei Ford sind schon ausgefallen, treffe ich völlig überraschend Jochen auf dem Parkplatz hinter den Boxen – ohne Overall, umgezogen in Jeans und T-Shirt. Der Ferrari Startnummer 21 steht zur längeren Reparatur in der Box. «Für mich ist das Rennen vorbei», sagt Rindt, «ich fahr' zu meiner Großmutter nach Graz oder zu Gotfrid Köchert (österreichischer Ex-Rennfahrer, d. Red.) an den Traunsee. Es gibt keine Möglichkeit, das Rennen noch zu gewinnen.»

Darauf raunt Gregory wie ein Geisterbeschwörer: «Jochen! Bist du verrückt? Es gibt gar keine Möglichkeit, das Rennen zu verlieren.» Mutige Prognose für ein Auto, das auf den letzten Platz zurückgefallen ist – und an dem immer noch geschraubt wird. Rindt überlegt kurz, antwortet dann: «Okay, wir fahren weiter. Aber nur unter einer Bedingung: Ab jetzt 20 Stunden Vollgas bis ins Ziel. Entweder der Ferrari bricht endgültig zusammen – oder wir kommen durch und gewinnen.»

## Unglaublichste Aufholjagd

Jochen zieht sich wieder um. Und so beginnt die unglaublichste Aufholjagd der Geschichte von Le Mans. Gegen vier Uhr früh, in der schwierigsten Phase, wenn die Nacht in den grauen Morgen übergeht und überall noch der dicke Barbecue-Qualm in den Augen brennt, hat Rindt den NART-Ferrari schon in Führung gepescht. Dann legt er sich hundemüde in der Box zum Schlafen. Die Luxus-Wohnbusse von heute hat damals noch kein Team. Gregory übernimmt, ist



Le-Mans-Sieger 1965: Der Ferrari 250 LM des North American Racing Teams mit Nr. 21, ein rechts gelenkter GT mit 3,3-Liter-V12-Motor und rund 320 PS Leistung



Immer nah dran an Jochen Rindt: MSA-Autor Heinz Prüller (l.)

aber nach in paar Runden schon wieder da: «Ich kann nicht mehr. Ich seh' nix. Der beißende Rauch von den vielen Grillpartys entlang der Strecke...» Der ist zu viel für die empfindlichen Augen des Amis.

Aber aufgeben?

Unmöglich!  
Ed Hugus, wie Gregory aus den USA, ein Ex-Fallschirmjäger im Pazifikkrieg, ist der Ersatzpilot des Teams. Aber: Nur für den Fall, dass

## «Gut, dass Masten die letzten Runden im Auto saß.»

JOCHEN RINDT

sich ein Stammfahrer im Training verletzt. Sonst ist Pilotentausch verboten. Große Aufregung bei NART. Schon möglich, dass Gregory in die Box gefahren ist und Hugus mit dem Gregory-Helm auf dem Kopf wieder raus – so wie Ed Hugus später jahrelang behauptet. Ein offiziell nie bestätigter, nie in den Ergebnislisten geführter Geisterfahrer für ein paar Runden am Steuer des NART-Ferrari? Wenn ja, dann hat Hugus Nr. 21 jedenfalls im Rennen gehalten.

Dann ist Rindt wieder munter. Die Werks-Ferrari sind inzwischen mit defekten Bremsen ebenfalls schon draußen. Und im privaten Rindt-Ferrari grammelt das Getriebe. Der Starter ist ganz kaputt, jeder Boxenstopp daher eine Qual. Die nach den Ausfällen ihrer Top-Autos ängstlichen Ferrari-Chefs flehen Jochen händeringend an: «Bitte fahrt langsamer!» Aber Gregory sagt «no». Und Rindt hört erst gar nicht hin. Niemand darf ihm seine Sternstunde noch wegnehmen. Gregory hat pro Runde drei bis vier Sekunden aufgeholt, Rindt vier bis fünf.

In der Zwischenzeit ist ein anderer, vom Franzosen Pierre Dumay gemeldeter und gefah-

rener, privater Ferrari 250 LM an die Spitze gekommen. Als zweiter Steuermann wird darin der Belgier Gustave «Taf» Gosselin eingesetzt. Zwei Stunden vor Rennende liegt dieses Duo sicher vorne. Bis Gosselin am Ende der Les-Hunaudières-Geraden von einem Reifenschaden überrascht wird. Die Explosion des Pneus zerstört die Karosserie am Hinterwagen. Gosselin schleppt den Boliden zwar zurück an die Box, aber die nötige Reparatur kostet sieben Runden. Und sie bringt Rindt/Gregory wieder in Front.

Jochen soll den letzten Turn bei NART übernehmen. Doch Masten bittet: «Lass mich bitte bis ans Ende fahren! Es ist mein zehntes und letztes Le Mans, aber du wirst hier noch öfter gewinnen.» Endlich die Zielflagge. Gewonnen! Um punkt 16 Uhr sagte mir Rindt vollkommen müde, aber total happy ins Radio-Mikro: «Er ist durch!» In der Auslaufrunde geht das Getriebe von Startnummer 21 endgültig k.o.

### Ferraris letzter Le-Mans-Sieg

Jochen: «Gut, dass Masten die letzten Runden im Auto saß. Ich wäre weiter Vollgas gefahren. Und dann hätt's vielleicht alles zerrissen.» Rindt/Gregory also Sensationssieger 1965 in Le Mans. Nach 548 Runden bzw. 4677,110 Kilometern. Die sensationellste Fahrt in der Geschichte – und der bis heute letzte Ferrari-Sieg in Le Mans.

Als Rindt 1970 in Monza tödlich im FI-Lotus verunglückte, war Gregory noch einmal in Le Mans. Er drehte «sehr, sehr traurig» die abenteuerlichen Stunts für den berühmten Rennfilm mit Steve McQueen.

Masten Gregory starb 1985 an einer Herzattacke im Urlaub in Italien. Der (vielleicht) unbelohnte Hero Ed Hugus ist seit 2006 tot. Den siegreichen Ferrari 250 LM sah ich Jahre später im Museum von Indianapolis. Immer noch mit der Startnummer 21 und mit dem Staub von einst. Ein Japaner hatte ihn für 100 Millionen Schilling, rund 7,3 Millionen Euro, gekauft. ♦



Ungleiches Sieger-Paar: Masten Gregory (l.) und Jochen Rindt



Klassischer Le-Mans-Start: Die Fahrer sprinten zu ihren Autos



Fiel aus: Werks-Ferrari 330 P2

## DIE ANDEREN LE-MANS-SIEGER AUS ÖSTERREICH



**Helmut Marko** Mit seinem niederländischen Co-Driver Gijs van Lennep gewann er 1971 auf einem Porsche 917K des Martini Racing Teams. Sie schafften 5335,312 Kilometer.



**Alexander Wurz** Mit dem Deutschen Manuel Reuter und dem US-Amerikaner Davy Jones 1996 Pl im TWR Porsche WSC-95 von Joest Racing. Gefahrene Kilometer: 4814,400.



**Alexander Wurz** 2009 siegreich im Werks-Peugeot 908 HDi FAP. Das Cockpit teilte er sich mit David Brabham (Australien) und Marc Gené (Spanien). Distanz: 5206,280 km.

## ZUM THEMA

### Le Mans 1955

»» **Die Katastrophe** Vor 60 Jahren starben am 11. Juni 1955 bei den 24h von Le Mans 84 Menschen, 105 wurden verletzt. 140 Minuten nach dem Start hatte der Brite Mike Hawthorn (Jaguar D-Type) im großen britisch-deutschen Prestige-Duell knapp vor Juan Manuel Fangio im neuen Mercedes-Benz 300 SLR geführt. Hawthorn war am Anfang der Start-/Zielgeraden, als er Lance Macklin (Austin-Healey) mit mehr als 200 km/h überholte.



Levegh



Hawthorn

Dann bog er plötzlich scharf bremsend nach rechts in die noch nicht durch eine Mauer abgetrennte Boxengasse ab. Er soll das Boxensignal zu spät gesehen haben. Macklin musste deshalb hart bremsen und zog nach links, um eine Kollision mit Hawthorn zu vermeiden. Der dicht folgende, überrundete Mercedes-Werksfahrer Pierre Levegh machte auf der vor ihm versperrten Piste (damals nur sechs Meter breit) eine Vollbremsung und lenkte seinen 300 SLR reflexartig nach links. Weil da aber kein Platz mehr war, rammte Levegh den Austin-Healey von Macklin. Der heftige Aufprall warf den Mercedes auf einen Wall am linken Streckenrand, wo er in mehrere Teile zerbarst. Motor und Vorderachse wurden vom Fahrgestell gerissen und schleuderten in die ungeschützte Tribüne. Zudem brach Feuer aus. Levegh und 83 Zuschauer kamen ums Leben. Mercedes-Benz zog rund siebeneinhalb Stunden später die beiden noch verbliebenen und führenden 300 SLR «als Zeichen der Trauer für die Opfer der Tragödie» vom Rennen zurück. Aus Sicherheitsgründen, um den Abtransport der Toten und Verletzten nicht zu behindern, hatte der Veranstalter nach Beratungen mit französischen Regierungsstellen die Fortführung des Rennens beschlossen. Das Jaguar-Duo Hawthorn/Bueb gewann klar – und scheinbar ungerührt. ♦ AW

Automobil-Stars gestern &amp; heute

## WAS MACHT EIGENTLICH...?

RENÉ  
ARNOUX

1985

Es gibt nur wenige Rennfahrer, die ihre Fans noch 30 Jahre nach ihrer aktiven Zeit ins Schwärmen bringen. René Arnoux ist einer von ihnen. Seine Siege für Renault und Ferrari haben ihn berühmt gemacht. Sein Duell mit Gilles Villeneuve 1979 in Dijon zur Legende. Der heute 66-Jährige hat 149 Grands Prix bestritten. Sieben davon hat er gewonnen. 18-mal stand er auf Pole. Arnoux war ein Vollgastier, das viele Freunde, aber auch einige Feinde hatte, weil er selten oder gar nie in den Rückspiegel schaute. Der 66-Jährige lebt noch heute auf der Überholspur. Allerdings hat er einen Gang zurückgeschaltet. Gerne erinnert er sich an alte Zeiten. Vor allem die mit Ferrari. «Ich weiß noch, wie ich das erste Mal in Maranello war. Ich war mit Enzo zum Mittagessen verabredet. Und wir haben per Handschlag einen Zweijahresvertrag besiegelt. Das ging nur mit dem Kommentator. Sein Wort war mehr wert als jeder Vertrag, den ich sonst unterzeichnete.»

Die Ehe mit Ferrari war turbulent – typisch italienisch, von Höhen und Tiefen gekennzeichnet. 1985 – im dritten Ferrari-Jahr – wurde Arnoux nach nur einem Rennen gefeuert. Eine Liaison mit Enzos Enkeltochter soll der Grund gewesen sein. Andere Quellen sprechen von Motivations- und Drogenproblemen. Die Wahrheit dürfte wohl irgendwo dazwischen liegen... 1986 wechselte der Mann aus Grenoble zu Ligier. Die beste Zeit hatte er da schon hinter sich, «obwohl das erste Jahr mit

Ligier gut war». Vier Jahre verbrachte er bei den «Bleus»; Australien 1989 war sein letzter Grand Prix. «Ich hatte gute und schlechte Zeiten in der Formel 1», erinnert sich Arnoux, der 1978 im Team von Tico Martini debütierte. «1983 hätte ich Weltmeister werden können. Nach dem GP Italien lag ich mit Alain Prost fast gleichauf an der Spitze. Doch in den verbleibenden zwei Rennen fing uns Nelson Piquet noch ab.»

Die Begeisterung für den Rennsport ließ auch nach seiner Formel-1-Karriere nicht nach. 2005/2006 nahm Arnoux – was die Figur betrifft nicht mehr ganz der Jockey von früher – am Grand Prix Masters teil. Auch ließ er sich in der Vergangenheit nicht nehmen, hin und wieder in einem seiner alten Renault F1 Platz zu nehmen. Dafür hat er eigens eine Firma gegründet, die den Einsatz historischer Fahrzeuge bei Events wie Goodwood oder Le Mans Classique managt.

Arnoux, Vater einer Ainzwischen erwachsenen Tochter, lebt heute in Garches, einer 17000-Seelen-Gemeinde ein paar Kilometer westlich von Paris. Er ist Mitbesitzer von vier Indoor-Kartbahnen – Kart'In genannt. Zwei davon in Paris, eine in Lyon und eine bei Aix-en-Provence. Alle sind sehr professionell aufgezogen und gelten in Fachkreisen als absolute Top-Indoor-Bahnen. Arnoux ist auch im Uhrenbusiness tätig. Dort ist er an einigen Firmen beteiligt, die Teile für die Uhrenfabrikation in der Schweiz herstellen.

CHRISTIAN EICHENBERGER

## LESERBRIEFE

Organe trennen  
Zur Situation in der  
Formel-1-WM 2015

Was muss in der Formel 1 geändert werden? Gesetzgebende und ausführende Organe müssen getrennt werden. In keinem Staat funktioniert es, wenn Legislative und Exekutive die gleichen Organe sind – außer denn, es handelt sich um Bananenrepubliken.

Was will der Formel-1-Fan? Der will laute, schnelle und schöne Fahrzeuge – mit dicken Schlappen.

Aber bestimmt keine idiotischen Regeln, Flügelmonster, Strafpunkte, Überholhilfen, Bevormundung von Fahrern – und auch keine «ferngesteuerten Affen» in den Cockpits.

Wenn ich bei einem heutigen Formel-1-Rennen jeweils die Rücken von Teammitgliedern an der Boxenmauer schon nur sehe, und die zig Monitore im Hintergrund, wird mir speiübel.

Erhard Püntener,  
CH-5445 Eggenwil

Spielverderber Ogier  
Zu «Ziemlich beste Feinde»,  
MSA 24/2015

Leider tun die Motorsportfreunde immer wieder so, als fasse das Geschwätz von Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier betreffend der Startreihenfolge einen irgendwie unrechtmäßigen Tatbestand. Das ist aber nicht der Fall: Er ist einfach ein schlechter Verlierer.

Bei der FIA-Startregelung handelt sich um eine sogenannte Regel. Merksatz: Die Regeln gelten für alle Spielbeteiligten.

Die FIA-Startregelung ist meiner Ansicht nach von Prinzipien der Fairness und Gerechtigkeit geprägt: Es soll nicht der jeweils Erste mit Vorteilen versehen werden, sondern die jeweils bestehende Abfolge der Nachfolgenden soll in einem relativ zu anderen Anordnungen geringsten Startnachteil gebracht werden. Haben Mads Östberg oder Andreas Mikkelsen gemault, die gleich hinter Ogier fahren?! – Nö! – Keiner der Fahrer mault, weil alle anderen über Sportsgeist verfügen.

Kleiner historischer Exkurs: Wir erinnern uns, dass Sébastien Ogier schon alles getan hat, um den Namen des alten Weltmeisters (Sébastien Loeb) – und ungeschlagenen Rallyekönigs – zu beschädigen. Ogier wird auch die derzeitigen Gegenspieler mit Dreck

beschmeißen, bis dem treuesten Rallye-Fan die Laune vergangen ist. Es ist wirklich bitter, wenn der Rallye-Weltmeister so ein Spielverderber ist.  
Rita Brockhaus,  
D-54657 Badem

Ereignislose Rennen  
Zur Situation in der  
DTM-Saison 2015

Die DTM ist für mich eine durchweg lächerliche Serie. Das liegt zum einen an den furchtbaren Rennstrecken, die entweder Mickey-Mouse-Parcours sind oder mit Spitzkehren zerstört wurden.

Es gibt keine schnellen, flüssigen Strecken wie etwa in Thruxton (GB).

Zum anderen liegt das auch am Hauptübel der DTM, an diesen Spoilern an der Vorderachse der Autos. Warum erlaubt man das?

Und weil die Autos nun nicht mehr hintereinander um die Kurve fahren können, wird versucht, das mit Klappflügeln zu kompensieren, leider ohne Erfolg.

Ob DRS oder nicht, es herrscht Prozession in der DTM. Spannende Rennen sehen anders aus.

Allen Tourenwagen-Fans empfehle ich die Britische Tourenwagenserie BTCC: drei Rennen an einem Tag, Action die ganze Zeit und mit VW, Audi, BMW und Mercedes vier deutsche Automarken!  
André Friebe,  
D-10247 Berlin

Was nützt das?  
Zu den TV-Übertragungen  
der MotoGP bei Eurosport

Ich finde es total enttäuschend dass ich nach dem TV-Senderwechsel von Sport 1 zu Eurosport nur noch die Hälfte der Rennen zur Motorrad-WM schauen kann. Wer hat denn schon «Eurosport 2»? Was nützt es, wenn Rennen live im Bezahlfernsehen übertragen werden, wenn man sie nicht frei empfangen kann? Übrigens sind die Kommentatoren auch nicht besser...

Eckhard Hausch,  
D-64832 Babenhausen

## KONTAKT

**MOTORSPORT aktuell**  
«Leserbriefe»  
Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil  
Telefax +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 Bubel,  
Gustav Bösing, Georg Dobes, Andreas Göhring,  
Martin Grubler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard  
Jost, Sven Kopf, Annette Laqua, Hendrik edrow,  
Wolfgang Monseher, Robert Palfan, Achim Schlang,  
Ulf Simon, Stefanie Szapka, Julius Tarnert, Arno  
Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf

England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,  
Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding

Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera

Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat

Osterreich: Peter Preisler, Heinz Prüller, Werner  
Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jörg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

**Fotografen:** Bernd Barth, Sybille Berrang,  
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,  
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre  
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan,  
Nikolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozzio, Niko  
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,  
Jörg Ullmann, Thomas Ulmer, Friedrich Weisse,  
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

**Kolumnisten:** Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona  
de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

**Art Director:**

Silvio Lötscher

**Grafik und Produktion:**

Jürg Schneider, Sophie Semmelmann

**VERLAG**

MOTOR-PRESSE (Schweiz) AG

Industriestrasse 28

CH-8604 Volketswil

Telefon +41 (0)44 806 55 55

Telefax +41 (0)44 806 55 00

www.motorpress-aktuell.com

verlag@motorpress-aktuell.com

**CEO/Geschäftsführung:**

Reto Feurer

**Anzeigenleitung:**

Stefan Granzer

sgranzer@motorpress-aktuell.com

0711 182 – 1641

**Anzeigenverkauf:**

Vanessa Reif

vreif@motorpress-aktuell.com

0711 182 – 1839

**Werbeverkauf Online:**

Zeljko Berden

zberden@motorpress-aktuell.com

0711 182 – 1345

**Auftragsmanagement:**

Ines Eifrig

ieifrig@motorpress-aktuell.com

0711 182 – 1613

Carmen Brix

cbrix@motorpress-aktuell.com

0711 182 – 1522

**MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL**

**Präsident:**

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

**CEO:**

Dr. Volker Breid, Henry Allgauer

**Druck:**

DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

**Vertrieb:**

DIPV 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); Studenten  
erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung 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 0711-32 06 88 88,  
Telefax 0711-182 25 50

Übrige Länder: AboService MOTORSPORT aktuell,  
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31  
300 62 67, motorsportaktuell@staempfl.com

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur  
mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 1421-8488



Arnoux 1983 im Ferrari: Ein paar Punkte fehlten zum Titel

SUTTON-IMAGES.COM



2015 schon in Le Mans getestet: Audis Vorjahressiegertrio

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

11.-14.6.	Rallye, Sardinien	WM	I
13./14.6.	WEC, 24 Stunden Le Mans	WM	F
13.6.	NASCAR, Brooklyn/Michigan		USA
14.6.	IndyCar, Toronto		CDN
14.6.	Formel Renault 3.5, Mogyorod/Budapest		H
14.6.	Formel Renault 2.0, Mogyorod/Budapest		H

**MOTORRAD**

-11.6.	Cross Country Rallye, Sardinien	WM	I
11.6.	Speedway/World Cup, Vojens	WM	DK
-12.6.	Tourist Trophy, Isle of Man		GB
12./13.6.	Freestyle-Motocross, Hamburg	EM	D
13.6.	Grasbahn/Seitenwagen, Loppersum	EM	D
13.6.	Speedway/Bundesliga, Stralsund	DM	D
13.6.	Motocross, Mount Morris/Pennsylvania		USA
13./14.6.	Trial, Penrith	WM	GB
14.6.	MotoGP/Moto2/Moto3, Barcelona	WM	E
14.6.	Motocross, Maggiora	WM	I
14.6.	Motocross-Seitenwagen, Kramolin	WM	CZ
14.6.	Motocross, Maggiora	EM	I
14.6.	Motocross/Open, Mladina	EM	HR
14.6.	IDM Superbike, Nürburgring	DM	D
14.6.	IDM Seitenwagen, Nürburgring	DM	D
14.6.	Motocross, Freising	DM	D
14.6.	Speedway/Bundesliga, Brokstedt	DM	D
14.6.	Supermoto, Hoch-Ybrig/Schwyz	SM	CH
14.6.	Motocross, Rietz	OM	A
14.6.	ADAC Junior Cup/Yamaha R6 Cup, Nürburgring		D

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DONNERSTAG, 11.6.**

1.00 Inside ERC: Magazin zu Rallye-EM, Berichte **EUROSPORT**  
 19.30 Rallye-WM, Sardinien (I), Super Special Stages **(live)** **SPORT 1**

**FREITAG, 12.6.**

00.00 WTC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**  
 6.30 24 Minuten von Le Mans: Magazin zum 24-Std.-Rennen Le Mans (F) **EUROSPORT 2**  
 17.00 Rallye-WM, Sardinien (I), 1. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1**  
 18.45 Rallye-WM, Sardinien (I), Super Special Stages (Zus.) **SPORT 1+**  
 19.30 Rallye-WM, Sardinien (I), 1. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1+**  
 21.30 24 Minuten von Le Mans: Magazin zum 24-Stunden-Rennen Le Mans (F) **EUROSPORT**  
 22.15 24 Minuten von Le Mans: Magazin zum 24-Std.-Rennen Le Mans (F) **EUROSPORT 2**

**SAMSTAG, 13.6.**

8.35, 17.05 Rallye-WM, Sardinien (I), Super Special Stages (Zus.) **SPORT 1+**  
 8.45 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Warm-Up **(live)** **EUROSPORT**  
 9.20, 17.50 Rallye-WM, Sardinien (I), 1. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1+**  
 9.45 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Berichte **(live)** **EUROSPORT**  
 11.30 Formel Renault 3.5, Budapest (H), 1. Rennen **(live)** **EUROSPORT**  
 14.15 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Vorberichte/Interviews **(live)** **EUROSPORT**  
 14.30 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen/Start **(live)** **ORF**  
 14.45 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen/Start **(live)** **EUROSPORT**  
 18.30 Rallye-WM, Sardinien (I), 2. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1**  
 18.50 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **ORF SPORT+**  
 19.00 ADAC GT Masters, Red-Bull-Ring (A), Rennen (Zus.) **SPORT 1**  
 20.15 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **ORF SPORT+**  
 21.00 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **EUROSPORT 2**  
 21.00 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Berichte/Interviews **(live)** **EUROSPORT**  
 21.30 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **EUROSPORT**  
 23.15 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **ORF SPORT+**

**SONNTAG, 14.6.**

0.00 Formel Renault 3.5, Budapest (H), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
 0.05 Rallye-WM, Sardinien (I), 2. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1+**  
 3.00 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **EUROSPORT**  
 4.05 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **ORF**  
 8.15 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **ORF SPORT+**  
 8.30 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Berichte/Interviews **(live)** **EUROSPORT**

**SONNTAG, 14.6.**

0.00 Formel Renault 3.5, Budapest (H), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
 0.05 Rallye-WM, Sardinien (I), 2. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1+**  
 3.00 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **EUROSPORT**  
 4.05 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **ORF**  
 8.15 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen **(live)** **ORF SPORT+**  
 8.30 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Berichte/Interviews **(live)** **EUROSPORT**

(F), Berichte/Interviews **(live)** **EUROSPORT**

9.00 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen/Schlussphase **(live)** **EUROSPORT**  
 13.00 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen/Schlussphase **(live)** **ORF**  
 14.00 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Ziel **(live)** **ORF**  
 15.15 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Berichte/Interviews **(live)** **EUROSPORT**  
 19.00 Formel Renault 3.5, Budapest (H), 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**  
 19.30 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**  
 20.05 IndyCar, Fort Worth/Texas (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**  
 20.30 Motorsport Weekend: Magazin **EUROSPORT**  
 21.00 IndyCar, Toronto (CDN), Rennen **(live)** **SPORT 1 US**  
 23.15 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen, Höhepunkte (Zus.) **ORF SPORT1**  
 23.30 Rallye-WM, Sardinien (I), 3. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1**  
 23.30 Formel Renault 2.0, Budapest (H), 2.-3. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**

**MONTAG, 15.6.**

2.45 Rallye-WM, Sardinien (I), Rennen, Höhepunkte (Zus.) **ORF SPORT+**  
 8.30 Motorsport Weekend: Magazin **EUROSPORT**  
 8.45 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**  
 18.15 IndyCar, Toronto (CDN), Rennen (W) **SPORT 1 US**  
 18.50 Rallye-WM, Sardinien (I), Super Special Stages (Zus.) **SPORT 1+**  
 19.35 Rallye-WM, Sardinien (I), 1. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1+**  
 20.00 Rallye-WM, Sardinien (I), 2. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1+**  
 20.25 Rallye-WM, Sardinien (I), 3. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1+**

**MOTORRAD**

**FREITAG, 12.6.**

9.00 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E), 1. freies Training **(live)** **EUROSPORT 2**  
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), 1. freies Training **(live)** **EUROSPORT 2**  
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E), 1. freies Training **(live)** **EUROSPORT 2**  
 11.45 Motorrad-WM, Mugello (I), Rückblick letzte Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**  
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E), 2. freies Training **(live)** **EUROSPORT 2**  
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), 2. freies Training **(live)** **EUROSPORT 2**  
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E), 2. freies Training **(live)** **EUROSPORT 2**

**SAMSTAG, 13.6.**

8.30 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), freies Training (W) **EUROSPORT 2**  
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E), 3. freies Training **(live)** **EUROSPORT 2**  
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), 3. freies Training **(live)** **EUROSPORT 2**  
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E), freies Training (W) **EUROSPORT 2**

3. freies Training **(live)** **EUROSPORT 2**

11.45 Motorrad-WM, Barcelona (E), Vorberichte Qualifikation **(live)** **EUROSPORT 2**  
 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E), Qualifikation **(live)** **EUROSPORT 2**  
 13.30 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), Qualifikation **(live)** **EUROSPORT 2**  
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E), Qualifikation **(live)** **EUROSPORT 2**  
 18.40 Motocross ADAC Masters, Bielstein (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

**SONNTAG, 14.6.**

8.30 Motorrad-WM, Barcelona (E), Warm-Up **(live)** **EUROSPORT 2**  
 10.00 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E), Vorberichte Rennen **(live)** **EUROSPORT 2**  
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E), Rennen **(live)** **EUROSPORT 2**  
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E), Rennen **(live)** **SRF 2**  
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E), Rennen **(live)** **EUROSPORT 2**  
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), Rennen **(live)** **EUROSPORT 2**  
 13.55 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), Rennen **(live)** **SRF 2**  
 16.30 Motocross-WM/MXGP, Maggiora (I), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
 17.00 Motocross-WM/MXGP, Maggiora (I), 2. Rennen **(live)** **EUROSPORT 2**  
 18.00 Motocross-WM/MX2, Maggiora (I), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
 18.05 Motocross ADAC Masters, Bielstein (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**  
 20.30 Motorsport Weekend: Magazin **EUROSPORT**  
 23.30 Rallye-WM, Sardinien (I), 3. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1**

**MONTAG, 15.6.**

2.00 Rallye-WM, Sardinien (I), 3. Tag, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1+**  
 8.30 Motorsport Weekend: Magazin **EUROSPORT**  
 9.30 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**  
 10.00 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**  
 10.45 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**  
 20.15 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), Rennen (W) **EUROSPORT**

**IM NÄCHSTEN HEFT / 16.06.2015**

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Vor Österreich-GP  
 WEC: 24 Stunden Le Mans  
 Rallye-WM: Italien

**MOTORRAD**  
 MotoGP: WM-Lauf Barcelona  
 IDM Superbike: Nürburgring  
 Straßensport: TT Isle of Man

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

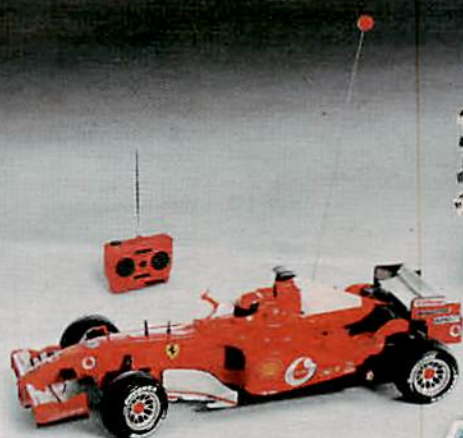
Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 13./14. Juni, ADAC Bergpreis Schottenring; 20. Juni, 57. ADAC ACAS H&R Cup, VLN Nürburgring; 4. Juli, 46. Adenauer ADAC Trophy, VLN Nürburgring. Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)



**MOTORSPORT**  
aktuell

# WER DIE WAHL HAT...

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



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



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

Einfach online bestellen:

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