

Aboservice, 70338 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. E 9114

# MOTORSPORT aktuell

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



**MotoGP**

## Lorenzo: Hattrick und auf Titelkurs

S. 22



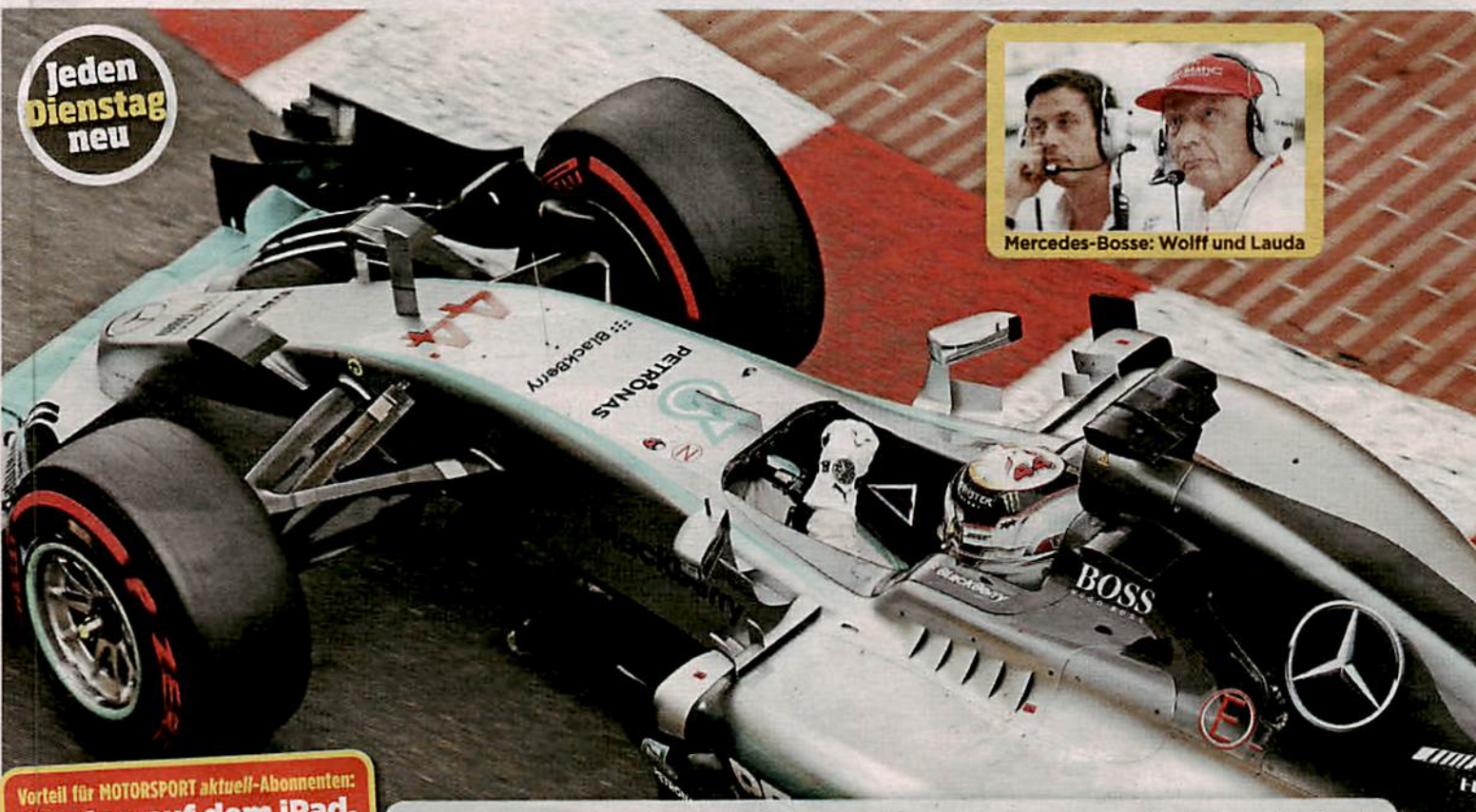
**Langstrecken-WM**

## Porsche: Le-Mans-Probe gewonnen

S. 12

**Formel 1 / Der Boxenstopp-Fehler von Monaco und seine Folgen bei Mercedes**

# WAS GELERNT?



Jeden Dienstag neu



Mercedes-Bosse: Wolff und Lauda

Vorteil für MOTORSPORT aktuell-Abonnenten:  
**Montag auf dem iPad.  
Dienstag in der Post.**  
[www.motorsport-aktuell.com](http://www.motorsport-aktuell.com)

Mercedes und der durch einen falsch kalkulierten Boxenstopp verspielte Hamilton-Sieg in Monte Carlo - das wirft vor dem

Kanada-GP am kommenden Wochenende viele Fragen auf: Wie wirkt die bittere Monaco-Niederlage auf Titelverteidi-

ger Hamilton? Wie auf Rosberg? Wie auf die Mercedes-Strategie? Und: Wie lässt sich so ein Fehler in Zukunft vermeiden? **Ab S. 4**

**DTM**  
Reifenrätsel nach Audi-Siegen S. 16

**Moto2**  
Aegerter Dritter, Lüthi gestürzt S. 26

**Indy 500**  
So saht Sieger Montoya ab S. 10

**Moto3**  
Das Geheimnis der KTM-Siege S. 29





## LIEBE LESER!



**Christian Eichenberger**  
Chef vom Dienst

**M**an darf nicht alle Fahrer in denselben Topf werfen. Und Rad-an-Rad-Duelle – auch mal mit einer Berührung – sind im Motorsport das Salz in der Suppe. Doch was am vergangenen Wochenende in Monza bei der Formel-3-Europameisterschaft passiert ist, ging zu weit. Im zweiten Lauf brannten bei einigen Teilnehmern die Sicherungen durch – und das in einem High-speedtempel, wo die «Kleinen» auch schon richtig angasen. Zwei böse Überschläge endeten glimpflich – was für die Sicherheit von Auto und Rennstrecke spricht. Aber die Reife einiger Teilnehmer ganz schön infrage stellt. Dass die Rennleitung den Protagonisten nach dem Chaos-Lauf ins Gewissen redete, ist vorbildlich. Dass einige Jungs aber nichts dazulernen und keine 24 Stunden später der dritte Durchgang wegen «rücksichtsloser Fahrweise» (unter gelber Flagge!) abgebrochen werden musste, sollte für die Auslöser drakonische Strafen zur Folge haben. Das Alter spielt dabei gar keine entscheidende Rolle. Es gibt 20-Jährige, die sind reif genug für die Formel 1. Es geht einzig und allein um Respekt.

Ihr Christian Eichenberger



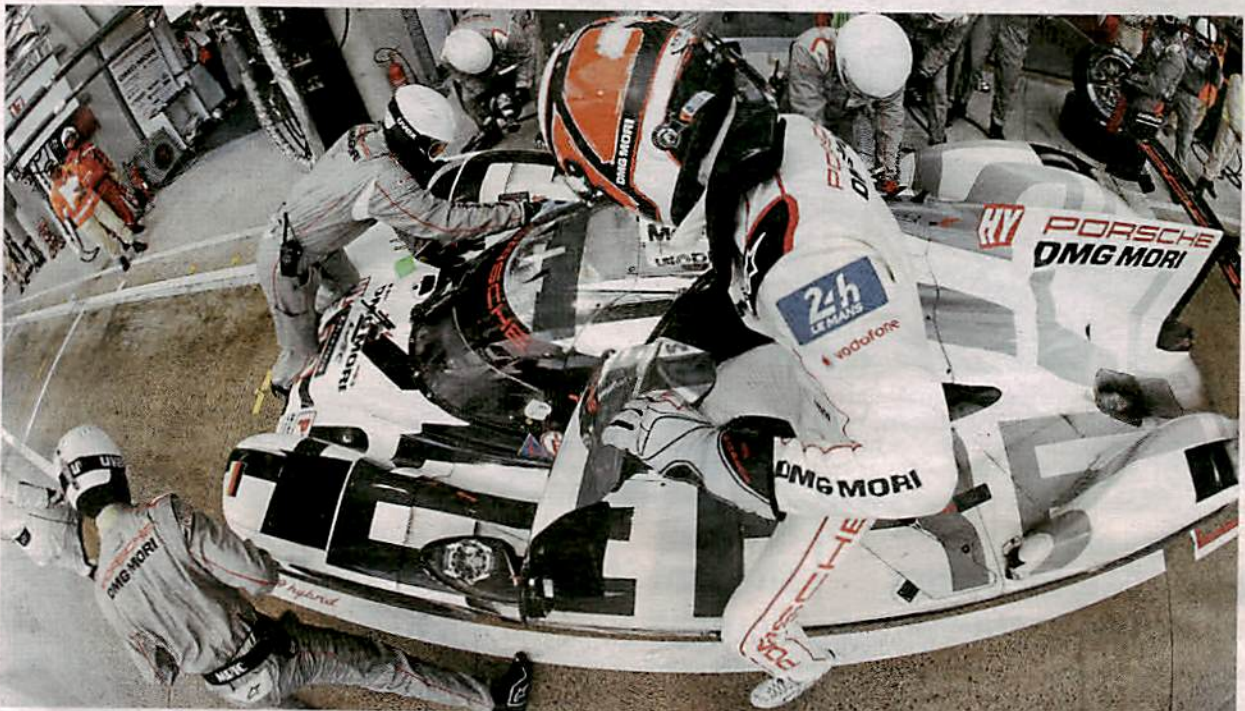
**WER?** Marc Márquez (E)  
**WO?** Mugello (I)

**WAS?** Der MotoGP-Champ per Rennrad übert GP-Kurs



**WER?** Xavi Forés (E) und Miguel Molina (E)  
**WO?** Lausitzring (D)

**WAS?** IDM-Star von Audi-Tochter Ducati und Audis DTM-Pilot tauschten für ein Foto Audi RS 5 DTM und Ducati 1199 Panigale R



**WER?** Nico Hülkenberg (D)  
**WO?** Le Mans (F)

**WAS?** Einstieg zum Test zwei Wochen vor dem größten 24h-Rennen, wobei er im Porsche 919 Hybrid Viertschnellster war

## INHALT

## AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**  
Formel 1: Warum die FIA mehr hinschaut; Formel 1: Neue Teams gesucht **S. 3**
- FORMEL 1** Mercedes wirft viele Fragen auf **S. 4**
- FORMEL 1** Wie Manor die Kurve noch kriegte **S. 6**
- INDYCAR** Detroit-Sieger: Muñoz und Bourdais **S. 9**
- INDYCAR** Montoya lässt seine Kasse klingeln **S. 10**
- FORMEL 3** Dreifachsieg für Rosenqvist **S. 11**
- 24H LE MANS** Porsche beim Test vorne **S. 12**
- DTM** Reifenrätsel nach weiteren Audi-Siegen **S. 16**
- DTM** Die kuriose Regel bei Motorwechseln **S. 17**
- RALLYE-WM** VW-Duell spitzt sich zu **S. 16**

## MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**  
MotoGP: Start für neue Elektronik; Superbike-WM: Neue Einsteigerklasse **S. 21**
- MOTOGP** Wer stoppt Dauersieger Lorenzo? **S. 22**
- MOTOGP** Márquez und das Honda-Tief **S. 24**
- MOTO2** So kehrte Aegerter zurück **S. 26**
- MOTO2** Die Wirren von Weltmeister Rabat **S. 28**
- MOTO3** Das Geheimnis der KTM-Siege **S. 29**
- SUPERBIKE-WM** So wird gespart **S. 30**
- IDM SUPERBIKE** Lausitz-Sieg für Neukirchner **S. 31**
- MOTOCROSS-WM** Warum Nagl im Vorteil ist **S. 33**

## PANORAMA

- BOXENGEFLÜSTER**  
Namen & Nachrichten; Leserbrief **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 38**
- SERVICE** Termine und TV-Programm **S. 39**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite: XPB

## 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

**MOTORSPORT**  
aktuell



## Formel 1

# Scharf beäugte Fortschritte

Von MICHAEL SCHMIDT

**Bei McLaren-Honda geht es stetig bergauf, die ersten Punkte sind eingefahren. Aber erst vor der Sommerpause will Honda erste Entwicklungs-Token einlösen. Das weckt das Misstrauen der Gegner. Die FIA kontrolliert nun alle mehr.**

Die erste Ehe zwischen McLaren und Honda begann 1988 mit einem Sieg gleich beim Debüt in Brasilien. Bei der Neuauflage der Partnerschaft 2015 mussten McLaren und Honda sechs Rennen warten, bis die ersten vier Punkte auf das Konto kamen. Der achte Platz von Jenson Button beim GP Monaco war gut für die Moral. Vor allem, weil Button die Platzierung nicht geschenkt bekam.

Monte Carlo erwies sich als guter Boden für McLaren-Honda. Wenn die Motorleistung irgendwo eine untergeordnete Rolle spielt, dann hier. «Sie ist in Monte Carlo nur halb so wichtig wie in Monza», bestätigt Mercedes-Motorenschef Andy Cowell. Das Defizit von Honda auf Mercedes und Ferrari soll noch rund 50 PS betragen. Zu Saisonbeginn war es doppelt so hoch.

## Rückstand stark reduziert

Honda hat seinen Rundenzeitenrückstand halbiert, ohne dafür auf einen der neun Entwicklungs-Token zurückzugreifen, die den Japanern zu Saisonbeginn zugestanden wurden. Wie? Ganz einfach:



Die vier ersten WM-Punkte eingefahren: McLaren-Honda-Pilot Jenson Button, der beim GP von Monaco 2015 Achter wurde

Der Honda V6-Turbo hat deutlich mehr Power in den Genen, als in den ersten Rennen gezeigt werden konnte. Aus Angst vor Schäden drosselten die Ingenieure die Leistung.

Schritt für Schritt wurden die Schwachstellen abgestellt. Zum Beispiel durch eine bessere Kühlung von Turbine, Verdichter und MGU-H (Wärme-generator) im V des Sechszylinder-Turbos. Durch Verlegung oder bessere Isolierung von Sensoren, Kabeln und Leitungen. Durch eine Verstärkung des MGU-K- bzw. Wärmegenerator-Antriebs.

Alle bisherigen Änderungen fallen in die Kategorie «Zuverlässigkeit» und kosten deshalb

keine Token. Ein solcher Schritt ist auch für den GP Österreich (21.6.) geplant. «Das Rennen in Montreal müssen wir noch mit der Power überstehen, die wir zurzeit haben», verriet ein McLaren-Mann.

## Detaillierte Belege gefordert

Die Leistungssteigerung durch die Hintertür hat im Motorenlager unlängst für Zweifel gesorgt, ob da auch alles mit rechten Dingen zugeht. So wurde der Verdacht geäußert, einige Hersteller wollten sich unter dem Deckmantel der Standfestigkeit nur Token sparen. Deshalb verschickte der Automobil-Weltverband FIA in Monte Carlo eine Technik-

Direktive, die die Regularien für Modifikationen im Sinne der Zuverlässigkeit präzisiert.

FIA-Rennleiter Charlie Whiting forderte die Hersteller dazu auf, den jeweiligen Antrag mindestens acht Tage vor dem ersten Einsatz bei der Kontrollbehörde zu deponieren. Und zwar mit einer exakten Beschreibung des aufgetretenen Schadens und sämtlicher Gegenmaßnahmen, mit Zeichnungen, Fotos, Prüfstandsdaten und Referenznummern der einzelnen Komponenten. Handelt es sich um ein defektes Zulieferteil, muss der betroffene Lieferant der FIA die benötigten Daten zur Prüfung bereitstellen.

Nach dem GP Österreich (21.6.) geht es bei Honda ans Eingemachte. Dann wollen die Japaner erstmals durch gezielte Eingriffe an ihrem Sechszylinder und den Elektromaschinen die Leistung steigern. Aus Teamkreisen hören wir, dass sie noch vor der Sommerpause den Einsatz des vierten Motors planen, in dem dann die ersten Entwicklungs-Token realisiert werden. Aktuell stehen Jenson Button und Fernando Alonso bei Motor Nummer 3. Er wurde zum Spanien-GP in Barcelona eingebaut und soll mindestens bis Spielberg (vier Rennen) halten. Sonst müssten zu viele Strafen in Kauf genommen werden. ♦

## Formel 1

# FIA sucht und prüft neue Bewerber

**Die Ausschreibung für den derzeit freien Team-Platz hat begonnen. Der Automobil-Weltverband hat dafür hohe Hürden aufgestellt. Was das Suchen und Finden des geeigneten Bewerbers schwer macht.**

Die Formel 1 sucht neue Teams. Nach dem Ausstieg von Caterham ist das Feld auf 20 Autos geschrumpft. Weitere Pleiten können nicht ausgeschlossen werden. Manche Experten befürchten sogar, dass wir uns wegen Geldmangel noch während dieser Saison von dem ein oder anderen Rennstall verabschie-

den müssen. Die FIA hat deshalb jetzt mit einer Ausschreibung für einen freien Platz begonnen. Theoretisch könnte ein Neueinsteiger bereits 2016 dazustoßen. Die Zeit dafür ist aber extrem knapp und könnte wohl nur mit der Idee von Kundenautos umgesetzt werden.

## Reichen die Ressourcen?

Die Hürden für die Vergabe einer F1-Lizenz sind hoch. Der Automobil-Weltverband will nur Rennställe in der Königsklasse sehen, die über die technischen, finanziellen und personellen Ressourcen verfügen, um langfristig dabeizubleiben.

Potenzielle Neueinsteiger müssen ihre vollständige Bewerbung bis zum 1. September 2015 bei der FIA in Paris abgeben. Bis zum 30. September will sie dann eine Entscheidung treffen, ob ein Kandidat den Zuschlag erhält, oder ob es mit den bekannten Teams weitergeht.

Ein möglicher Kandidat neben dem Team des US-Unternehmers Gene Haas ist ART. Das Team von Nicolas Todt, Sohn von FIA-Präsident Jean Todt, wäre ein ideales B-Team für McLaren. Besser noch als Manor (siehe S. 6). Doch McLaren erklärt, es hätte (bis jetzt) keine Gespräche gegeben. ♦ TG/CE



Treibt seinen F1-Einstieg für 2016 ehrgeizig voran: Gene Haas



Mercedes

# Der Boxen-Flop und die Frage

Von ELMAR BRÜMMER und  
MICHAEL SCHMIDT

**Der unnötige Boxenstopp und der so verschenkte Hamilton-Sieg beim GP von Monaco erhöht weiterhin viele Gemüter. Und am Wochenende droht beim nächsten Rennen in Kanada wieder das für Mercedes große Risiko Safety Car.**

Monaco, immer noch Monaco. Oder muss man eher sagen: MoNico? Der große Preis des Rechenfehlers wirkt hin bis nach Montreal (5.7.6.). Vielleicht sogar noch weiter. Der ungewollte Platztausch unter kräftiger Mithilfe des Computers hat nicht nur für den Sieg-Hattrick von Nico Rosberg in seinem Heimatort gesorgt. Eventuell definiert die monegassische Hafenumrundung sogar den Rest der Saison 2015 neu.

**Was neue Fragen aufwirft: Was bedeutet das Monaco-Desaster für Hamilton?**

Mit dem frischen Drei-Jahres-Vertrag in der Tasche ist seine Position im Mercedes-Team ohnehin festgeschrieben. Auch wenn er selbst mit zur Verwirrung in der Safety-Car-Phase beigetragen hat, fühlt sich das

Team moralisch für den Fehler verantwortlich. Den Briten am Wochenende in Montreal zu beobachten, wird Aufschluss darüber geben, wie groß seine mentale Stärke tatsächlich ist.

Nimmt man den silbernen Karambolage-Krach von Spa in der letzten Saison als Maßstab, dann wird Hamilton noch stärker zurückkehren. Seine tadellose Fahrt von Monte Carlo hat seinen Glauben unterstrichen, der beste Fahrer der Formel 1 zu sein. Er darf sich auch auf der Île de Notre-Dame keine Blöße geben, will er seinen deutschen Gegenspieler Nico Rosberg im Zaum halten. Hamilton ist längst wieder im Angriffsmodus, getreu seinem Motto: «Wer der Beste sein will, muss das Verlieren hassen.» Zumal bei einem so sicher geglaubten Sieg wie dem zuletzt in Monaco.

**Was bedeutet es für Rosberg?** Die Siege zu nehmen, wie sie kommen, hat der Herausforderer gelernt. Die Rennen von Barcelona und Monte Carlo waren für ihn zwei erfolgreiche Stationen auf dem Weg zurück in einen offenen Titelkampf, nachdem er 2015 seine Qualifying-Überlegenheit eingebüßt hat. Race-Pace, das war bisher Hamiltons größte Stärke. Ros-

berg kennt ihn lange und gut genug, um Folgendes in seiner Kolumne zu notieren: «Dieses Rennen war auch eine Warnung für mich. Ich muss in Kanada noch eine Schippe drauflegen, denn Lewis wird noch stärker zurückkommen. Mit der Wut im Bauch ist er noch gefährlicher.» Damit wird nun Montreal auch zu einem Test, wie stark sich Rosbergs Selbstvertrauen weiterentwickelt hat. Schafft er den Saisonsieg-Hattrick, ist für ihn dieses Jahr tatsächlich wieder alles möglich.

**Was bedeutet es für die Mercedes-Strategen?**

Chefaufpasser Niki Lauda hat sofort gegrantelt, dass beim Weltmeister zu viele Köche den Brei verderben. Weiterhin verantwortlich für die Strategien beider Fahrer wird James Vowles bleiben. Aber Laudas Wunsch nach einer Hierarchie in der Entscheidungskette wird im Zweifelsfall wohl Paddy Lowe, dem technischen Chef in der Teamführung, die Möglichkeit geben, alle zu überstimmen. Mensch vor Computer, das ist der Wunsch von Bauchmensch Lauda, dem seine Stra-

tegen viel zu viel diskutieren. Allerdings basieren alle Entscheidungen weiterhin auf den Höchststreckenleistungen der Prozessoren in der Rennfabrik von Brackley und am Rennort in der Mercedes-Box.

Die Entlassung von Vowles war jedenfalls nie ein Thema: «Wir sind ein Weltmeisterteam und machen keine Schuldzuweisungen wegen eines Rennens», sagt Teamchef Toto Wolff. Sein Rezept: «Die Software verbessern, eine bessere Kommunikation und eine Prise mehr Menschenverstand.»

**Was bedeutet es für Wolff?**

Eine Bevorzugung Hamiltons als Wiedergutmachung hat der Österreicher noch am Sonntagabend nach der Monte-Carlo-Panne ausgeschlossen: «Es gibt keine Möglichkeit, Lewis den Sieg zurückzugeben. In diesem Team wird kein Fahrer bevorzugt, aus keinem Grund.» Damit wird Wolff im jetzt noch dramatischer zugespitzten Zweikampf seiner Fahrer auf die größtmögliche Gerechtigkeit zu achten haben. In einem Twitter-Forum stellte sich der Teamchef den Fans und geriet

nur bei einer Frage ins Wanken. Nämlich der, was passiert wäre, wenn Hamilton noch Vettel überholt hätte: «Hättet ihr dann Nico gefragt, ob er Lewis vorbeilässt?» Wolff antwortete so: «Sehr gute Frage. Es wäre eine sehr schwierige Entscheidung geworden.»

Rückblickend auf den Monaco-GP bleiben auch noch diese wichtigen Mercedes-Fragen: **Wie groß war das Boxenstopp-Fenster?**

Eine komplette Durchfahrt durch die 310 Meter lange Boxengasse dauert ohne Stopp 20 Sekunden. Abzüglich der Zeit, die die Autos bei Renntempo auf der Zielgeraden verbringen und der Zeit, die durch den Boxenstopp verloren geht, muss der Vorsprung bei einem Rennen mit normaler Geschwindigkeit mindestens 20,5 Sekunden betragen, um vorne zu bleiben. Unter der Safety-Car-Deltazeit schrumpfte das Boxenstopp-Fenster bei einem normalen Boxenstopp auf 17 Sekunden. Um ganz sicherzugehen, musste Mercedes noch einmal eine Marge von zwei Sekunden draufrechnen. Bei normalem Renntempo verlor Hamilton in der Runde seines ersten Boxenstopps von Zielstrich



J. Vowles



Niki Lauda will, dass nur dieser Mann das letzte Wort am Mercedes-Kommandostand hat: Paddy Lowe (Mitte), der Technikchef des Weltmeisterteams



# en danach

bis Zielstrich 15,7 Sekunden auf Vettel, der die Runde ohne Boxenstopp auf der Zielgerade zu Ende brachte.

## Wo lag Hamilton in Relation zum Safety Car?

Hamilton lief nach Aussage von Mercedes in der Tabak-Kurve auf das Sicherheitsfahrzeug auf. Rosberg und Vettel befanden sich zu dem Zeitpunkt kurz hinter der Loews-Haarnadel. Bis zu dem Zeitpunkt immer noch mit ihrem 25,7-Sekunden-Rückstand.



## «... und eine Prise mehr Menschenverstand.»

TOTO WOLFF

## Verlor Hamilton die Zeit vor, beim oder nach dem Stopp?

Eindeutig zwischen Tabak-Kurve und Boxeneinfahrt. Das zeigt ein Vergleich mit Daniel Ricciardo, der in der gleichen Runde an die Boxen ging, seine Runde allerdings ungehindert mit der Safety-Car-Deltazeit zu Ende fahren konnte. Hamilton brauchte in der 65. Runde von Zielstrich zu Zielstrich 2.11,321 Minuten. Ricciardo nur 1.59,200 Minuten - Boxenstopp inklusive. Da Red Bull seinen Service um 1,2 Sekunden schneller abspulte als Mercedes, hat Ricciardo auf der Strecke gegenüber von Hamilton netto 10,9 Sekunden gewonnen. Er kann die aber nur vor der Boxeneinfahrt aufgeholt haben. Denn von dort bis zum Zielstrich machen nur die unterschiedlichen Standzeiten beim Stopp die Differenz aus.

## Warum hat Mercedes den Zeitverlust hinterm Safety Car nicht mit eingerechnet?

Weil das GPS in der Beton- und Stahlwüste Monte Carlo nicht funktioniert, daher auf einer Hochrechnung und nicht aufgrund einer tatsächlichen Positionsbestimmung basiert. Die Position und die dazugehörige Geschwindigkeit liefern die Induktionsschleifen in der Strecke. In Monte Carlo sind das 20, ab der Tabak-Kurve bis zum Ziel sechs. Für die Segmente dazwischen wird eine Position berechnet. Wenn das Strategieprogramm wie diesmal im Monaco-GP anhand der Safety-Car-Deltazeit weiterkalkuliert, entsteht ein Fehler. Der umso größer wird, je länger Hamilton vom richtigen Safety Car aufgehalten wird. Laut Teamchef Wolff war die Safety-Car-Deltazeit in der Mercedes-Kalkulation «eingeforen». Das heißt, dass sie den tatsächlichen Geschwindigkeitsverlust entweder gar nicht oder zu spät mit eingerechnet hat.

## Was hätte Mercedes besser machen können?

Einfach der Logik gehorchen. In Monte Carlo zählt nur die Position auf der Strecke, für den Führenden sowieso. Egal, wie groß der Vorsprung ist. Die Vergangenheit hat oft genug gezeigt, dass Überholen nicht möglich ist, wenn vorne ein Profi fährt. Hamilton hätte sich nie die Blöße gegeben. So wie es Vettel vor ihm auch nicht tat. Denken wir an die Monaco-Schlacht zwischen Ayrton Senna gegen Nigel Mansell 1992. Mansells Williams war zum Schluss fünf Runden lang viel schneller als Sennas McLaren, der mit uralten Reifen fuhr. Aber er kam einfach nicht vorbei und blieb Zweiter. ♦



Monaco-Pleite: Hamilton (l.) bei Safety Car von P1 zurück auf P3

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 Motor-sportzeitung alles, was das Herz von Motorsport-Interessierten höher schlagen lässt - aktuelle und umfassende Rennberichte über den internationalen und nationalen Automobil- und Motorradrennsport. Profund und kompetent wird von uns das gesamte Themenspektrum des Rennsports abgedeckt: alle Formel-Klassen, Tourenwagen- und Rallye-Sport, Breitensport, Motorrad-Grand-Prix-Szene, Superbike-Welt-

meisterschaft, Motocross-WM und weiterer Offroad-Motorradsport. 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

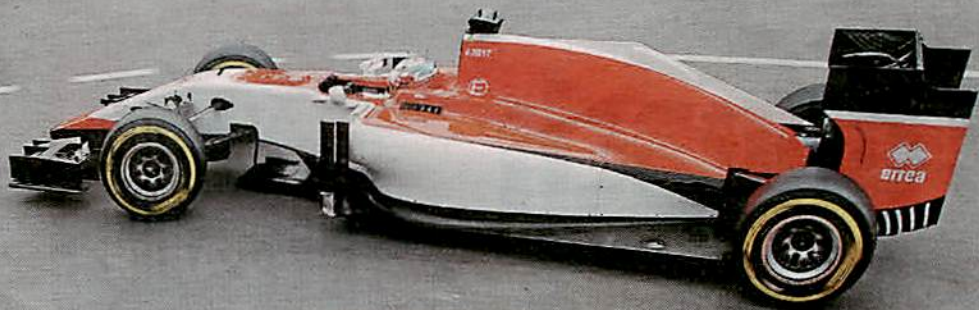
Laden Sie sich zuerst die neue App im App-Store herunter. Das Abo können Sie dann bequem über unseren Abo-Shop unter <http://shop.motorpresse.de/motorsport-aktuell/abo/digitales-abo> abschließen und sich mit den Zugangsdaten in der App einloggen. Einzelausgaben können Sie direkt in der App erwerben.



**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)!



Manor in Monaco: Diesmal gab es keine Punkte. Man hinkt mit dem aktuellen Auto ein Jahr hinterher



Manor

# Die Kurve gekriegt

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Wer hätte gedacht, dass Manor (ehemals Marussia) die Kurve kriegt? Einer glaubte immer daran: Graeme Lowdon, der Sportdirektor der Hinterbänker. Und einem war man es laut Teamchef John Booth immer schuldig: dem im Koma liegenden Jules Bianchi.**

Er sieht sich nicht als Retter. Und schon gar nicht als Held. Doch Graeme Lowdon hat in den letzten Monaten Unglaubliches geleistet. Der Sportliche Direktor von Manor (ehemals Marussia) hat das Team vom Totenbett in die Startaufstellung zurückgeführt: «Natürlich stehen wir ganz hinten. Und natürlich haben wir in diesem Winter ein ganzes Jahr verloren, das wir zuerst wieder aufholen müssen. Aber wir haben heute eine gesündere Basis als 2014. Und: Wir sind schuldenfrei!»

Manors Formel-1-Wurzeln gehen auf Virgin zurück: Unter diesem Namen ging das Team 2010 an den Start. Wie die anderen, inzwischen ausradierten Teams von HRT und Caterham war auch Manor unter falschen Voraussetzungen auf den GP-

Zug aufgesprungen. Man hatte 2009 an die Versprechungen eines Budgetcaps geglaubt. Doch die Obergrenze von 50 Millionen Euro wurde nie umgesetzt. Für die «Kleinen» war die Formel 1 von Anfang an unerschwinglich. «Wenn du ein Budget von 60 Millionen hast», erklärt der seit der ersten Stunde als Teamchef fungierende John Booth, «dann deckst du die laufenden Kosten. An Weiterentwicklung ist nicht zu denken. Für uns war die F1 immer eine Überlebensübung.»

## 90 Millionen Euro Schulden

Als 2011 der russische Automobilhersteller Marussia bei Virgin das Kommando übernahm, flammte Hoffnung auf. Doch aus dem heilsbringenden Geldhahn aus Russland kam es nur tröpfchenweise heraus. Was hätte auch passieren sollen? Der Hersteller zweier Luxus Sportwagen und eines SUV hatte 180 Mitarbeiter. Vom Modell B2 wurden lediglich 500 Stück (zu 100.000 Euro) produziert. Marussia war kein Automobilhersteller mit Formel-1-Format. Im April 2014 meldete das Unternehmen Konkurs an. Der Betrieb des FI-Teams wurde fortgesetzt, «doch wir hingen schon da am Tropf», sagt Lowdon.

Frische Hoffnung gab dem Team das 2014er-Modell, «das ein wirklich gutes Auto war», so Booth, und die zwei WM-Punkte, die Jules Bianchi dem Team beim Monaco-GP bescherte. Dass Marussia damit WM-Neunter würde und dadurch 48 Millionen Euro aus der TV-Kasse kassiert, konnte zu dem Zeitpunkt niemand ahnen. Wer hätte gedacht, dass Sauber den Rest der Saison punktlos bleiben würde?

«Rückblickend kann man sagen, dass uns die Fortschritte

**«Wir sind gesünder als 2014 und schuldenfrei.»**

GRAEME LOWDON



mit dem Auto und dieser TV-Bonus motiviert haben, weiter an uns zu glauben.» Doch dann kam der Große Preis von Japan mit dem veheerenden Unfall von Bianchi, bei dem sich der Franzose so schwere Hirnverletzungen zuzog, dass er bis

heute im Koma liegt. Der Unfall hatte keine direkten finanziellen Auswirkungen für Marussia. Es gab keine Millionen-Klage, die dem maroden Rennstall den Todesstoß hätte versetzen können. Doch Bianchis Unfall hatte die Moral gebrochen. «Es war nicht mehr dasselbe wie vorher», meint Booth mit gesenkter Stimme. «Die Luft war draußen. Racing war von einer Minute auf die andere nicht mehr das Wichtigste im Leben.»

Der Gang nach Sotschi fiel schwer. Zur akuten Schuldenlast kam jetzt noch Bianchis schwerer zu verarbeitender Gesundheitszustand. Ausgerechnet zum «Heim-GP» in Russland trat das Team mit nur einem Auto an. Davor wurde beim Londoner High Court die Möglichkeit einer nahen Zahlungsunfähigkeit deponiert. Der Schuldenberg betrug 63 Millionen Pfund (fast 90 Millionen Euro). Die Hauptgläubiger waren Motorenlieferant Ferrari und Technikpartner McLaren.

## Wettlauf gegen die Zeit

Am 7. November, Marussia hatte auf die letzten Übersee-Rennen in den USA, Brasilien und Abu Dhabi verzichtet, wurde der Betrieb am Stammsitz in

Banbury eingestellt. Und die Belegschaft samt Booth und Lowdon entlassen. Für Lowdon war damals schon klar: «Du kannst in diesem Sport gewinnen, und du kannst verlieren. Aber was du nicht kannst, ist aufgeben.»

Mit Beginn des Insolvenzverfahrens begann für Lowdon ein Wettlauf mit der Zeit. «Wir wussten, dass wir bis Australien bereit sein müssen.»

Im Dezember stand eine erste Auktion an. Die Gläubiger wollten Geld sehen. Und Lowdon musste verhindern, dass wichtiges Material unter den Hammer kam. «Wenn die Werkzeuge, die man für den Bau eines F1-Autos braucht, weggekommen wären, dann hätten wir im Januar keine Gespräche mehr mit Investoren führen müssen», meint Lowdon, der von seinem Home-Office aus die Drähte glühen ließ.

Lowdons größtes Problem (neben dem Zeitfaktor) war die Energie. Ohne klares Ziel vor Augen braucht es viel Kraft, Tag für Tag für etwas zu kämpfen, woran eigentlich niemand mehr glaubt. «Ich habe deshalb auch immer offen kommuniziert. Mit der FIA, mit Bernie (Ecclestone) und den Investoren.» Der entscheidende Punkt war letztendlich das Entgegen-





Der «Retter» und sein Boss: Manor-Sportchef Graeme Lowdon (l.) und Teamchef John Booth



Fahrer 1: Will Stevens



Fahrer 2: Roberto Merhi



Es bedurfte vieler Gespräche: Lowdon mit Bernie Ecclestone



Manor-Auktion: Nur «unwichtiges» Material wurde verkauft

kommen von Ferrari und McLaren. Dem Motorenhersteller schuldete man 22,3 Millionen Euro. Bei McLaren stand man mit 9,6 Millionen in der Kreide. Doch beide Gläubiger wussten: Würden sie das Geld einfordern, würden sie – wenn überhaupt – nur einen Bruchteil davon sehen. Also einigte man sich darauf, die Schulden zu erlassen. «Beide haben mehr davon, dass wir weitermachen», sagt Lowdon erleichtert.

### In Gedanken bei Bianchi

Doch damit war das Schiff noch nicht wieder auf Kurs. Potenzielle Interessenten mussten überzeugt werden, dass sie nicht in ein Fass ohne Boden investieren würden. «Mir blieb nichts anderes übrig, als mit offenen Karten zu spielen.» Lowdons Trumpf war das TV-Geld. Und der wieder aufflammende Teamgeist. Damit begeisterte er den nordirischen Unternehmer Stephen Fitzpatrick. «Wir hatten unzählige Gespräche. So was kriegt man nicht über Nacht unter Dach und Fach», versichert Lowdon.

Eine zweite Auktion, die im Januar hätte stattfinden müssen, wurde abgesagt. Gleichzeitig fing man an, «altes» Personal zu rekrutieren. Auch Booth kam

wieder an Bord. «Zu dieser Zeit passte die ganze Manor-Belegschaft in ein Taxi», lacht Lowdon.

Inzwischen sind es wieder fast 100 Angestellte. «Jedes Mal, wenn ich ins Büro komme, lerne ich neue Leute kennen», sagt Booth. Ziel ist es, die Mannschaft wieder auf ihren alten Stand zu bringen (190), «maximal 220», so der Teamchef.

In Australien war Manor zwar dabei, aber noch nicht einsatzbereit. Seit Malaysia fährt das Team mit. Ganz hinten, aber man ist auferstanden. «Das Nachrüsten des 2014er-Autos auf Stand 2015 hat alles von uns abverlangt. Der Zeitplan war extrem knapp.» Ein neues Auto kommt nach der Sommerpause. Eine engere Zusammenarbeit mit McLaren (Manor wäre dann das B-Team mit Honda-Motoren) wird angestrebt, obwohl das im Moment noch von beiden Parteien abgestritten wird.

Das Team hat also die Kurve gekriegt. Dank Lowdon, der sein Handeln als selbstverständlich empfindet. Und dank Bianchi. Bianchi? «Jawohl, dank Bianchi», sagt Booth. Er kriege davon zwar nichts mit, «aber hätte er vor einem Jahr in Monaco nicht gepunktet, wären wir nicht mehr hier. Wir sind es ihm schuldig.» ♦

### Team-Historie

## Teamchef stand neben Ayrton Senna in Reihe 1

**John Booth ist seit 1990 bei Manor am Ruder. Als Rennfahrer fuhr er in den 80er-Jahren gegen Ayrton Senna.**

Manor Motorsport wurde 1990 von John Booth gegründet. Der inzwischen 60-jährige Brite war selbst Rennfahrer. In den 80ern nahm er an Formel-Ford-Rennen teil. «In Donington startete ich einmal neben Ayrton Senna in der ersten Reihe», erinnert sich Booth. Die großen Erfolge feierte er aber als Teamchef.

Manors Hauptbetätigungsfeld war lange Zeit die Formel Renault. 2000 wurde man mit Kimi Räikkönen Meister. 2003 war es Lewis Hamilton, der Manor den Titel bescherte. Auch Antonio Pizzonia und Oliver Jarvis wurden mit Manor Champion, Pizzonia gar zweimal: 1999 in der Formel Renault UK, 2000 in der britischen F3.

2007 wurde Manor Motorsport verkauft – an Tony Shaw. Der machte daraus Manor

Competition. Booth behielt die Rechte am Namen Manor Motorsport und ging damit bis 2009 in der F3-Euroserie an den Start (zweimal Gesamtzweiter). 2010 wagte er unter dem Namen Virgin Racing den Schritt in Richtung Formel 1. Booth war dort erst nicht als Teamchef vorgesehen, diese Rolle hatte Alex Tai inne. Allerdings nur für einen Monat, danach übernahm Booth das Zepter und übergab den Posten des Sportchefs an Graeme Lowdon.

Parallel zur F1 war Booth auch bis 2014 in der GP3 mit einem eigenen Team aktiv. In der F1 führen bisher acht verschiedene Fahrer für Manor, respektive deren Vorgängerteams: Timo Glock, Lucas di Grassi, Jérôme d'Ambrosio, Charles Pic, Jules Bianchi, Max Chilton, Roberto Merhi und Will Stevens. Der Firmensitz ist Dinwington. Das angemietete Werk in Banbury wurde von Gene Haas Anfang 2015 übernommen. ♦ CE

### NACHRICHTEN

## Motorstrafe schon beim Kanada-GP?

Renault Red Bull und Toro Rosso sind einen Schritt weiter als die Konkurrenz. Sie wissen, dass sie irgendwann in dieser Saison einen fünften Motor brauchen. Wahrscheinlich auch noch einen sechsten und siebten. Und jedes Mal fallen die betroffenen Fahrer um 10 Startplätze zurück. Für die Renault-Teams geht es jetzt darum, die Strafen dort anzutreten, wo es am wenigsten wehtut. Am besten auf einer Rennstrecke, auf der man sich ohnehin wenig ausrechnet. Der GP von Kanada wäre da ideal. Montreal ist kein gutes Terrain für Motoren mit einem Power-Defizit. Und Max Verstappen muss wegen seiner Monaco-Kollision sowieso fünf Startplätze zurück.

## Hülkenberg auf der Liste von Gene Haas

Haas Während die FIA für 2016/2017 neue F1-Rennställe sucht, laufen bei Gene Haas und seinem Rennstall die Vorbereitungen auf Hochtouren. Der US-Amerikaner will im nächsten Jahr an den Start gehen. Und ist zurzeit auf Fahrersuche. Esteban Gutiérrez (wegen Motorenpartner Ferrari) und Alexander Rossi (als US-Pilot) sind die meistgenannten Kandidaten. Haas soll die Fühler aber nach noch erfahreneren Piloten ausgestreckt haben. Einer davon soll Nico Hülkenberg sein, ein anderer Sergio Pérez. ♦ MS/CE

### KOMPAKT

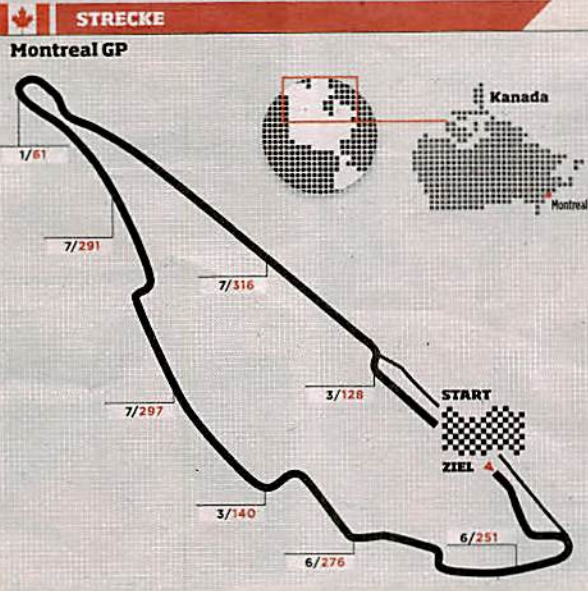
»» **Verstappen** Romain Grosjean hat die Vorwürfe satt, er hätte in Monaco einen Bremstest gemacht, und Max Verstappen wäre deshalb aufgefahren. Die Daten von Lotus zeigen: Grosjean hat sogar fünf Meter später gebremst als sonst. Das bestätigte auch FIA-Sicherheitschef Charlie Whiting.

»» **De Villota** Eine Gesundheits- und Sicherheitskommission in England hat den Unfall von Maria de Villota untersucht. Im abschließenden Bericht heißt es: Keine weiteren Maßnahmen werden ergriffen. Damit gilt der Unfall als juristisch abgeschlossen. Maria de Villota war 2012 bei privaten Testfahrten von Marussia in eine Hebebühne gekracht. Dabei zog sie sich Kopfverletzungen zu, an deren Folgen sie 2013 starb. ♦ CE





Vorjahressieger Ricciardo



VOLLGAS-ANTEIL 47%

GRIP-NIVEAU Mittel

ABTRIEBSLEVEL Mittel

BREMSEN-VERSCHLEISS Hoch

GANGWECHSEL 50 pro Runde

BENZINVERBRAUCH 3,0 Liter

Zeitplan und Statistik GP Kanada/Montreal

Freitag, 5. Juni  
16.00-17.30 MESZ 1. Freies Training  
20.00-21.30 2. Freies Training

Samstag, 6. Juni  
16.00-17.00 3. Freies Training  
19.00-20.00 Qualifying

Sonntag, 7. Juni  
20.00-22.00 Rennen (70 Runden)

Infos: www.grandprix.ca  
Streckenlänge: 4,361 km  
Renndistanz: 305,270 km

Verwendete Reifen: Soft/Supersoft

Ergebnis 2014: 1. Ricciardo, Red Bull; 2. Rosberg, Mercedes; 3. Vettel, Red Bull; 4. Button, McLaren; 5. Hülkenberg, Force India; 6. Alonso, Ferrari; 7. Bottas, Williams; 8. Vergne, Toro Rosso; 9. Magnussen, McLaren; 10. Räikkönen, Ferrari

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2014: 2 Stopps - Rd. 13 (von Supersoft auf Soft); Rd. 37 (von Soft auf Soft)

Die meisten Siege: M. Schumacher 7

Sieger 2014: Daniel Ricciardo (AUS), Red-Bull-Renault RB10, 1:32:12,830 h (= 184,613 km/h)

Pole-Position 2014: Nico Rosberg (D), Mercedes W05, 1:14,874 min (= 209,680 km/h)

Schnellste Runde 2014: Felipe Massa (BR), Willimas-Mercedes FW36, 1:18,504 min (= 199,985 km/h)

Streckenrekord: Barrichello 2004 in 1:13,622 min (= 213,246 km/h)



Lewis Hamilton

WM-FAHRER	TOTAL	Melbourne/AUS	Sepang/MAL	Shanghai/RC	Sakhir/BRN	Barcelona/E	Monte Carlo/MC	Montreal/CON	Spielberg/A	Silverstone/GB	Hungaroring/H	Spa/B	Monza/I	Singapur/SGP	Suzuka/J	Sotschi/RUS	Austin/USA	Mexico City/MEX	São Paulo/BR	Abu Dhabi/UAE
1. Lewis Hamilton (GB)	126	25	18	25	25	18	15													
2. Nico Rosberg (D)	116	18	15	18	15	25	25													
3. Sebastian Vettel (D)	98	15	25	15	10	15	18													
4. Kimi Räikkönen (FIN)	60	-	12	12	18	10	8													
5. Valtteri Bottas (FIN)	42	-	10	8	12	12	-													
6. Felipe Massa (BR)	39	12	8	10	1	8	-													
7. Daniel Ricciardo (AUS)	35	8	1	2	8	6	10													
8. Daniil Kvyat (RUS)	17	-	2	-	2	1	12													
9. Felipe Nasr (BR)	16	10	-	4	-	-	2													
10. Romain Grosjean (F)	16	-	-	6	6	4	-													
11. Sergio Pérez (MEX)	11	1	-	-	4	-	6													
12. Carlos Sainz jr. (E)	9	2	4	-	-	2	1													
13. Nico Hülkenberg (D)	6	6	-	-	-	-	-													
14. Max Verstappen (NL)	6	-	6	-	-	-	-													
15. Marcus Ericsson (S)	5	4	-	1	-	-	-													
16. Jenson Button (GB)	4	-	-	-	-	-	4													
17. Fernando Alonso (E)	0	-	-	-	-	-	-													
18. Roberto Merhi (E)	0	-	-	-	-	-	-													
19. Will Stevens (GB)	0	-	-	-	-	-	-													
20. Pastor Maldonado (YV)	0	-	-	-	-	-	-													
Kevin Magnussen (DK)	0	-	-	-	-	-	-													

WM-KONSTRUKTEURE	TOTAL	Melbourne/AUS	Sepang/MAL	Shanghai/RC	Sakhir/BRN	Barcelona/E	Monte Carlo/MC	Montreal/CON	Spielberg/A	Silverstone/GB	Hungaroring/H	Spa/B	Monza/I	Singapur/SGP	Suzuka/J	Sotschi/RUS	Austin/USA	Mexico City/MEX	São Paulo/BR	Abu Dhabi/UAE
1. Mercedes AMG Petronas F1 Team	242	43	33	43	40	43	40													
2. Scuderia Ferrari	158	15	37	27	28	25	26													
3. Williams Martini Racing	81	12	18	18	13	20	-													
4. Infiniti Red Bull Racing	52	8	3	2	10	7	22													
5. Sauber F1 Team	21	14	-	5	-	-	2													
6. Sahara Force India F1 Team	17	7	-	-	4	-	6													
7. Lotus F1 Team	16	-	-	6	6	4	-													
8. Scuderia Toro Rosso	15	2	10	-	-	2	1													
9. McLaren Honda	4	-	-	-	-	-	4													
10. Manor Grand Prix Racing	0	-	-	-	-	-	-													

SCHAEFFLER



PRÄSENTIERT AUSFAHRERSICHT



Von Daniel Abt Formel E

Die erste Saison in der Formel E neigt sich dem Ende entgegen. Am Samstag tragen wir in Moskau den neunten Lauf aus. Danach steht am 27. Juni schon das Finale in London auf dem Programm. Dort werden wir dann zum Abschluss zwei Rennen fahren. Auch das wird eine besondere Herausforderung. Doch vorerst gilt der Fokus dem Rennen in der russischen Hauptstadt. Und darauf bin ich sehr gespannt. Im Simulator macht die Strecke vor allem optisch sehr viel her. Im Hintergrund sieht man den Kreml. Ich glaube, das wird von der Location her eine ähnlich spektakuläre Sache wie zuletzt in Berlin. Und ich rechne erneut mit vielen Zuschauern. Bei einem Demo-Run der Formel E in Moskau kamen 100.000 Fans. Berlin war im Übrigen ein absolutes Highlight in Sachen Atmosphäre. Ich habe noch nie so viele Menschen bei einer Autogrammstunde erlebt. Ich würde behaupten, dieser e-Prix

war der beste, den wir bisher hatten, sieht man von unserem Ergebnis ab... Für mich war die Woche in Berlin auch abseits der Strecke turbulent. Mittwoch/Donnerstag waren wir von frühmorgens bis spätabends durchgetaktet mit PR-Terminen. Der lustigste davon war ein Videodreh mit Sponsor Warsteiner. Dort war ich als Taxifahrer aus den 80ern verkleidet und bekam eine dementsprechende Frisur verpasst. Natürlich habe ich mit einem Auge auch das GP-Wochenende in Monaco verfolgt. Und dort wurden unter anderem am GP2-Testträger neue 18-Zoll-Reifen von Pirelli präsentiert. Ich muss dazu zwei Dinge sagen: Erstens ist es aus Marketingsicht sinnvoll, auf solche Räder umzusteigen, weil sie den Trend auf der Straße widerspiegeln. Und zweitens: Wir in der Formel E haben auch 18-Zoll-Reifen - von Michelin. Und ich kann mir mein Auto nicht anders vorstellen.



Abt beim e-Prix in Berlin: Am Samstag fährt er in Moskau



## IndyCar Detroit

# Sprit-Poker auf Belle Isle

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Zwei Rennen an einem Wochenende - und beide werden zum Regen- respektive Spritpoker. Der Doubleheader auf Belle Isle in Detroit war nichts für Schönwetterfahrer und schwache Nerven. Die Siege gingen an Carlos Muñoz und Sébastien Bourdais. Beide hatten perfekt taktiert.

Regen war in Detroit ein ständiger Begleiter. Ob samstags oder sonntags: Die Verhältnisse beim siebten respektive achten Lauf zur IndyCar-Serie waren alles andere als einfach. Gefragt waren Mut zum Risiko, Car-Control und das richtige Timing. Marco Andretti hatte das alles. Er ließ sich in Rennen 1 als Erster in Runde 9 Slicks aufziehen und ging dadurch in Führung. Doch Andrettis Poker und die Hoffnung auf den ersten Sieg seit Iowa 2011 ging nicht ganz auf, auch wenn das Rennen in Runde 47 bei zunehmendem Regen abgebrochen wurde. «Diese Entscheidung kam ein paar Runden zu spät», ärgerte sich der Jüngste des Andretti-Clans. «Ich musste in Runde 40 nochmals tanken.»

Kleiner Trost für die Andrettis: Marco konnte P2 verteidigen, der Sieg ging an seinen Teamkollegen Carlos Muñoz.



Erster IndyCar-Sieg: Muñoz

Es war der erste Triumph für den Kolumbianer - im 28. Anlauf. «Natürlich war Glück dabei. Aber das Team hat mich im richtigen Moment reingeholt. Und das Rennen wurde im richtigen Moment abgebrochen.»

## Gelbphasen retten Bourdais

In Durchgang 2 sah es lange Zeit nach einer One-Man-Show aus. Indy-500-Sieger Juan-Pablo Montoya zog vorne weg. Nur Teamkollege Will Power vermochte ihm zu folgen. Doch nach Zweidritteln der Rennstrecke wurde Power plötzlich langsamer. Der Australier musste an die Box, um sich ein neues Lenkrad abzuholen. «Ich konnte nicht mehr schalten.»

Es dauerte 37 Runden bis zur ersten Full-Course-Yellow (Crash von Rodolfo González). Doch die hatte es in sich. Montoya verlor an der Box die Führung. Nicht nur Scott Dixon schlüpfte durch, auch Sébastien

Bourdais ging am Penske-Mann vorbei. Im Unterschied zu Dixon setzten Bourdais und Montoya auf Slicks. Eine Entscheidung, die goldrichtig war. Während Dixon (auf Regensohlen) durchgereicht und später vom Teamkollegen Charlie Kimball abgeschossen wurde, verteidigte Bourdais die Führung mit Händen und Füßen. Das Problem beider Ex-F1-Piloten: Ihr Spritvorrat neigte sich dem Ende entgegen. An den Kommandoständen wurde eifrig gerechnet.

Bourdais versprühte am Funk Optimismus. «Mit ein paar Gelbphasen schaffen wir es.» Der Optimismus sollte belohnt werden. Bourdais «bekam» seine Gelbphasen, gleich sechs an der Zahl. Und als sechs Runden vor Schluss das Feld noch an die Box geführt wurde, um die Strecke von Trümmerteilen befreien zu können und das Rennen auf die verbleibende Zeit verkürzt wurde, hatte er genug Sprit gespart. Bourdais stürmte zum Sieg. Dahinter wurde Montoya, dessen Benzinverbrauch höher war, bis auf P10 durchgereicht.

Einen Wermutstropfen gab es dennoch für Bourdais, der zuletzt 2014 in Toronto gewonnen hatte: «Ich konnte meine Siegerdonuts nicht drehen, weil der erste Gang sehr lang übersetzt ist und ich deshalb die Hinterräder nicht zum Durchdrehen kriegte.» ♦

## NACHGEHAKT BEI Juan-Pablo Montoya

(39/CO) Der Ex-Formel-1-Pilot über seinen zweiten Indy-500-Sieg und das Beinahe-Aus wegen Simona de Silvestro.



Von WOLFGANG MONSEHR

Juan, zwischen Deinen beiden Siegen liegen 15 Jahre. Das ist im Motorsport eine Ewigkeit. 15 Jahre - das klingt nach einer sehr langen Zeit. Aber mir kommt es gar nicht so lange vor. 2000 hatten wir Autos mit unvorstellbarer Leistung. Richtige Monsterboliden. Mit dieser Leistung konnte man fast alles auf der Rennstrecke anstellen. Die haben richtig Spaß gemacht. Mit den aktuellen Autos muss man vorsichtiger umgehen. Die verzeihen nicht mehr so viel.

Du hast danach den Weg in Richtung Formel 1 eingeschlagen. Ja. Das war eine interessante und wichtige Erfahrung für mich. Natürlich hatte ich die Hoffnung, Weltmeister zu werden. Leider konnte ich dieses Vorhaben nicht in die Tat umsetzen.

Ärgert Dich das? Nein, ich hatte eine gute Zeit in der F1.

In diesem Jahr haben wir einige schwere Unfälle gesehen. Mit Ausnahme von Hinchcliffe gab es keine Verletzten. All diese Unfälle sollen auf die neuen Aero-kits zurückzuführen sein.

Diese Unfälle den Aero-kits anzulasten, wäre unfair. Jeder Unfall hatte seine spezifische Ursache, und nur zu einem geringen Teil können die Aero-kits dafür verantwortlich gemacht werden. Ich persönlich mag die Aero-kits. Die Autos fahren sich besser damit.

Okay, aber den ersten Unfall hatte Dein Teamkollege Hélio Castroneves. War Dir nicht mulmig zumute, als Du das gesehen hast? Ich glaube, jedem, der diesen Crash gesehen hat, war mulmig. Aber unser Team hat diesen Unfall zusammen mit der Indy-Car-Organisation analysiert. Wir wussten, wie der Unfall zustande kam. Es gab keinen Grund zur Sorge.

Dein Sieg beim Indy 500 hing an einem seidenen Faden. Es hätte für Dich schon früh zu Ende sein können. Ja, ich bekam einen Schubser in mein Heck - von Simona de Silvestro. Danach musste ich erst mal die Box ansteuern. Simona ist eine gute und schnelle Rennfahrerin, aber bei einem Rennen wie dem Indy 500 sollte sie sich etwas in Geduld üben und nicht gleich in der Anfangsphase alles auf eine Karte setzen.

## INDYCAR / Resultate

Detroit/Michigan (USA): 7. von 16 Saisonrennen; 47 Runden à 3,782 km (= 177,754 km); 23 Fahrer gestartet, 20 im Ziel; Wetter/Piste: Regen/nass

1. Carlos Muñoz (CO/Andretti) in 1:27:45,791; 2. Marco Andretti (USA/Andretti) +14,883; 3. Simon Pagenaud (F/Penske) +18,696; 4. Will Power (AUS/Penske) +29,981; 5. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +32,834; 6. Hélio Castroneves (BR/Penske) +36,485; 7. Jack Hawksworth (USA/Foyt) +38,888; 8. Josef Newgarden (USA/CFH Racing) +42,301; 9. Luca Filippi (I/CFH Racing) +11,824; 10. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +1 Rde.; 11. Takuma Sato (J/Foyt) +1 Rde.; 12. James Jakes (GB/Schmidt) +1 Rde.; 13. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +1 Rde.; 14. Sébastien Bourdais (F/KV Racing) +1 Rde.; 15. Stefano Coletti (MC/KV Racing) +1 Rde. Führungsrunden: Power (1-2); Sato (3-14); Andretti (15-33); Power (34-35); Andretti (36-39); Muñoz (40-47)

P1-Award: Power (1:16,094 min, 10.000 US-Dollar)

Gelbphasen: 6 für 21 Runden

Detroit/Michigan (USA): 8. von 16 Saisonrennen; 68 Runden à 3,782 km (= 257,176 km); 23 Fahrer gestartet, 17 im Ziel; Wetter/Piste: Regen/nass (am Ende trocken)

1. Sébastien Bourdais (F/KV Racing) in 2:00:38,430 (= 127,9 km/h); 2. Takuma Sato (J/Foyt) +1,764; 3. Graham Rahal (USA/Rahal) +2,338; 4. Tristan Vautier (F/Coyne) +9,741; 5. Marco Andretti (USA/Andretti) +9,985; 6. Conor Daly (USA/Schmidt) +10,563; 7. Jack Hawksworth (USA/Foyt) +11,361; 8. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +12,056; 9. Gabby Chaves (CO/Herta) +13,991; 10. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +14,029; 11. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +14,282; 12. Sage Karam (USA/Ganassi) +25,248; 13. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +26,530; 14. Simon Pagenaud (F/Penske) +27,117; 15. James Jakes (GB/Schmidt) +1 Rde. Führungsrunden: Power (1-2); Montoya (3-21); Dixon (22); Montoya (23-38); Daly (39-50); Bourdais (51-68).

Gelbphasen: 7 für 17 Runden

Stand nach 8 von 16 Läufen: 1. Montoya 315 Punkte; 2. Power 294; 3. Dixon 252; 4. Rahal 246; 5. Castroneves 245; 6. Bourdais 228; 7. Andretti 224; 8. Newgarden 206; 9. Pagenaud 193; 10. Kimball 187; 11. Muñoz 180; 12. Kanaan 174; 13. Hunter-Reay 171; 14. Sato 166; 15. Chaves 133; 16. Jakes 132; 17. Hinchcliffe 129; 18. Hawksworth 128; 19. Filippi 120; 20. Coletti 104; 21. Karam 77; 22. De Silvestro 66; 23. Daly 63; 25. Hildebrand 57

Nächste Rennen: 6. Juni, Fort Worth/Texas (USA)

Internet: www.indycar.com



Sieger im zweiten Lauf: Sébastien Bourdais - nur das mit den Donuts wollte am Ende nicht klappen



## IndyCar

# 2,4 Millionen für den Sieger



Um 2,4 Millionen reicher: Indy-500-Sieger Montoya mit Ehefrau Connie und seinen drei Kindern

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Beim Indy 500 wird im großen Stil abkassiert. Juan Pablo Montoya kassierte für seinen Sieg 2,4 Millionen US-Dollar. Auch dahinter kommt keiner zu kurz. Bei der ersten Ausgabe 1911 war das noch anders.

Zahltäg in Indy: 13,397 Millionen US-Dollar wurden beim diesjährigen «500» an die 33 Teilnehmer ausbezahlt. Das ist knapp eine Million weniger als im Rekordjahr 2014, als 14,231 Millionen verteilt wurden. Für den Sieger Juan-Pablo Montoya ist das aber noch lange kein Grund, zukünftig am Hungertuch nagen zu müssen. Der ehemalige F1-Pilot kassierte für seinen zweiten Indy-500-Sieg 2.449.055 Dollar. Und einen Eintrag in die Rekordbücher: Zwischen seinem ersten und seinem zweiten Sieg liegen 15 Jahre. Das ist die längste Zeitspanne, die es in der Geschichte des Indy 500 je gegeben hat.

Montoya hat das Rennen für lediglich neun Runden angeführt. Auch das ist rekordverdächtig. Nur Dan Wheldon (Sieger 2011) und Joe Dawson (1912) haben weniger Führungsarbeit verrichtet. Dawson führte zwei Runden, Wheldon gar nur eine. Zum Vergleich: Als Montoya in seinem Rookiejahr 2000 die 500 Meilen von Indianapolis gewann, führte er 167 (von 200) Runden.

Montoyas Durchschnittsgeschwindigkeit bei der diesjährigen Ausgabe betrug 259,653 km/h. Das ist kein Spitzenwert in der Indy-500-Geschichte. Aber auch nicht gerade lahm. Die Bestmarke hält weiter Tony Kanaan. Der Brasilianer war bei seinem Sieg 2013 im Schnitt mit 301,644 km/h unterwegs. Allerdings gab es 2013 auch nur fünf Safety-Car-Phasen für insgesamt 21 Runden. 2015 waren es sechs «Caution Flags» zu 47 Runden. Das heißt: Fast ein Viertel des Rennens wurde unter Gelb gefahren.

«Viel Zeit zum Feiern bleibt einem nicht.»

JUAN-PABLO MONTOYA

Somit landet das Indy 500 von 2015 auf Rang 23 der ewigen Bestenliste in Bezug auf Schnelligkeit und Dauer. Im Vergleich zur Indy-Steinzeit wirkt Montoyas Siegerzeit von 3:05:56,5286 Stunden wie von einem anderen Stern. Ray Harroun, der erste Sieger im «Nudeltopf», benötigte 1911 für die 500 Meilen 6:42:08,039 Stunden. Harroun kassierte für seinen Sieg 14.250 US-Dollar (von insgesamt 30.150). Wie damals üblich, teilte er sich das Auto mit einem

zweiten Fahrer (in der Regel einem Mechaniker). Im Falle von Harroun war dies Cyrus Patschke. Patschke fuhr 35 der 200 Runden.

## 200 000 Dollar für null Runden

Zurück zur aktuellen Ausgabe: Auch hinter Montoya wurde ganz schön abkassiert. Dem Zweitplatzierten Will Power wurden 792.555 US-Dollar auf sein Konto gutgeschrieben. Und Charlie Kimball, der in der Schlussphase Scott Dixon vom Podest verdrängte, wurde mit 564.055 US-Dollar belohnt. Dixon selber bekam für P4 615.805 US-Dollar. 100.000 hatte er allein für die Pole-Position eingestrichen.

Auch am unteren Ende des Feldes wird man beim Indy 500 immer noch anständig bezahlt. Conor Daly, der aufgrund eines technischen Gebrechens keine Runde fahren konnte, wurde immerhin noch mit 201.805 US-Dollar getröstet.

Für Montoya begann nach dem Indy-500-Sieg ein wahrer PR-Marathon. Zuerst musste er montags nach dem Rennen die offizielle Indy-Preiszeremonie über sich «ergehen» lassen. Dann flog er nach New York und von dort nach Dallas. Am Wochenende stand dann der Doubleheader in Detroit auf dem Programm (siehe Seite 9). «Viel Zeit zum Feiern bleibt einem da nicht», lacht Montoya. Bei 2,4 Millionen US-Dollar Preisgeld sind solche «Strapazen» zu verkraften. ♦



## Renault 3.5 Spa-Francorchamps

# Wie Schumi damals 1994

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Oliver Rowland hat mit einem Sieg und einem fünften Platz die Führung in der Gesamtwertung übernommen. Monaco-Sieger Jazeman Jaafar musste in Lauf 2 von ganz hinten starten.

Die Freude über P1 im Gesamtklassament hielt nicht lange. Jazeman Jaafar ist die Leaderposition nach seinem Monaco-Sieg vor einer Woche schon wieder los. Im ersten Durchgang belegte der Malaysier hinter Lotus-Pilot Matthieu Vaxivière noch den zweiten Schlussrang. Alles sah danach aus, als ob er Spa als Gesamtführender verlassen würde. Erst recht, als er auch im zweiten Quali unter den Top 4 landete. Doch statt aus der zweiten Startreihe startete der Fortec-Mann aus der letzten. Der Grund: An seinem Auto war der Unterboden nicht regelkonform. Die Holzplatte war zu dünn. Motorsport-Fans erinnern sich: Das hatten wir in

Spa-Francorchamps doch schon einmal – 1994 mit Michael Schumacher im Benetton.

## Aufholjagd endet auf P6

Jaafars Aufholjagd endete auf P6. Damit hielt er den Schaden in Grenzen. Doch weil Oliver Rowland (Fünfter im ersten Heat) gewann, übernahm der Brit die Tabellenführung. «Ich bin mit weniger Flügel gefahren», meinte der Brit. «Deshalb war der Start die halbe Miete. Ich bin danach weggefahren und hatte nur noch vor dem drohenden Regen Angst.»

Der kam auch. Doch die paar Tropfen spülten Rowland nicht mehr von der Strecke. Der zweite Saisonsieg vor Nyck de Vries und Vortagesgewinner Vaxivière war eingetütet. «Ich hatte ein Problem mit dem DRS», verteidigte sich McLaren-Junior de Vries. «Ohne dieses Missgeschick hätte ich vielleicht mehr Druck auf Oliver machen können.»

Formel-1-Pilot Roberto Merhi, der für Pons startete, schied in beiden Läufen aus. ♦



Der neue Gesamtführende: Lauf-2-Sieger Oliver Rowland

## FORMEL RENAULT 3.5 / Resultate

Spa-Francorchamps/B, 7,003 km, 1. Lauf à 38 min (+1 Rd.) = 19 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 16 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 21 Rdn.; 20 gestartet und 16 gewertet; Wetter: Sa/So, leicht bewölkt/trocken (sonntags leichter Regen)

1. Lauf: 1. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) in 41:17,060 min (= 193,4 km/h); 2. Jazeman Jaafar (MAL/ Fortec) +5,043; 3. Dean Stoneman (GB/Dams) +11,808; 4. Nicholas Latifi (CAN/Arden) +12,414; 5. Oliver Rowland (GB/Fortec) +14,032; 6. Tom Dillmann (F/Jagonya Ayam) +15,104; 7. Tio Ellinas (CY/Strakka) +15,575; 8. Gustav Malla (S/Strakka) +17,917; 9. Nyck de Vries (NL/Dams) +19,224; 10. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +20,940

2. Lauf: 1. Oliver Rowland (GB/Fortec) in 43:42,477 min (= 201,9 km/h); 2. Nyck de Vries (NL/Dams) +2,399; 3. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +2,946; 4. Dean Stoneman (GB/Dams) +13,930; 5. Tio Ellinas (CY/Strakka) +14,392; 6. Jazeman Jaafar (MAL/ Fortec) +14,926; 7. Aurélien Panis (F/Technic) +15,084; 8. Pietro Fantin (BR/Draco) +15,617; 9. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +17,453; 10. Meindert van Buuren (NL/Lotus) +23,757

Stand nach 5 von 17 Läufen: 1. Rowland 83 Punkte; 2. Vaxivière 77; 3. Jaafar 60; 4. Stoneman 60; 5. De Vries 44 – Teams: 1. Fortec, 62 Punkte; 2. Lotus 55; 3. Dams 45; 4. Dillmann 35; 5. Ellinas 28; 6. Fantin 22; 7. Van Buuren 19; 8. Latifi 16; – Teams: 1. Fortec 158; 2. Dams 104; 3. Lotus 96;

4. Jagonya Ayam with Carlin 39; 5. Strakka 35; 6. Arden 31; 7. Draco 23; 8. Technic 12

Nächstes Rennen: 13./14. Juni, Budapest (H)

Internet: www.worldseriesbyrenault.fr/de



## Formel-3-EM Monza

# Nichts dazugelernt

Von ANNETTE LAQUA

**Beim vierten Meeting der Formel-3-Europameisterschaft in Monza holte Felix Rosenqvist einen Dreifach-Sieg. Doch der trat aufgrund vieler Diskussionen total in den Hintergrund.**

Diese drehten sich um die Art und Weise, wie sich die Nachwuchspiloten auf der Strecke benahmen. Vor allem im zweiten Heat fuhren sie teilweise ohne Rücksicht auf Verluste, was unter anderem in zwei furchterregenden Überschlägen endete. Sowohl Lance Stroll als auch Michele Beretta blieben dabei unverletzt. Außerdem gab es weitere Kollisionen und unzählige kleinere Zwischenfälle wie Überfahren der Streckenbegrenzungs-Linien.

Insgesamt dreimal musste das Safety Car in diesem Lauf ausrücken, der schließlich mit der roten Flagge vorzeitig abgebrochen wurde. «Es ist beängstigend, wie einige in diesem Jahr unterwegs sind. Wenn sie so in Macau fahren würden, wären sie schon tot», schüttelte Sieger Felix Rosenqvist den Kopf.

Die Rennleitung schritt noch am gleichen Abend zur Tat, machte die Piloten in einer zusätzlichen Fahrerbesprechung ordentlich rund und tagte dann noch bis nach Mitternacht, um alle Strafen festzulegen. Zudem wurde die klare Ansage gemacht, dass im dritten Durchgang hart durchgegriffen wür-



Chaos in Monza: Gelbe Flaggen, Safety Car und dann Abbruch

de, falls das Treiben wieder aus dem Ruder laufen würde. Und es kam, wie es kommen musste: Nach weiteren Missachtungen der Regeln und einem Unfall zwischen Mikkel Jensen und Lance Stroll wurde das Rennen vorzeitig abgebrochen. «Die Fahrer müssen sich endlich wieder respektieren und auch Respekt davor haben, was sie hier tun. Motorsport ist nicht ungefährlich, und man steigt nach einem Überschlag nicht automatisch unverletzt aus seinem Renner. Das kann auch mal ganz anders ausgehen», mahnte Rennleiter Nils Wittich.

Die Beteiligten sahen die Ursache für das Chaos des zweiten Rennens eher im Verhalten der

Rennleitung. «Sie greifen dieses Jahr einfach zu wenig durch», meinte Timo Rumpfkeil, Teamchef von Motopark. «Wenn sie all das bestrafen würden, was sie in der Fahrerbesprechung verbieten, dann hätten die Fahrer auch viel mehr Respekt vor der Rennleitung.» «Sie wird deshalb gar nicht mehr für voll genommen», gab einer der Starter ehrlich zu. «Vielleicht müssen jetzt einfach mehr Leute in der Rennleitung arbeiten, denn dieses Jahr sind mehr Autos am Start als 2014», überlegte Gary Bonnor vom Team Carlin.

«Dass weniger Strafen als im vergangenen Jahr erteilt werden, liegt teilweise am geänderten Sportgesetz», erklärte Wit-

lich. «Die Nichtbeachtung der Tracklimits zum Beispiel ist immer noch verboten, aber es gibt nicht sofort eine Strafe, wenn der Fahrer dadurch keinen Vorteil hat. Erst wenn es ständig passiert, dann schreiten wir ein. Und mehr Mitarbeiter in der Rennleitung helfen nicht, denn der Rennleiter muss sich trotzdem jede Situation selbst ansehen, bevor er Strafen aussprechen kann.»

## Deutsche nicht überzeugend

Immerhin wurde der Abbruch des dritten Rennens gelobt. «Da sie am Vorabend damit gedroht hatten, mussten sie das nun auch konsequent durchziehen», so Frits van Amersfoort vom gleichnamigen Team. Sportlich wusste Rosenqvist mit drei Siegen zu überzeugen, aber auch Rookie Mikkel Jensen konnte mit seinen ersten beiden Podestplätzen sein Potenzial andeuten.

Antonio Giovinazzi schrammte erstmals in diesem Jahr am Siegertreppchen vorbei, ist aber weiterhin Tabellenführer. Die Ausbeute der Deutschen war im königlichen Park von Monza eher überschaubar. Bester im ersten Durchgang war Nici Pohler als 19., in Heat 2 sah Markus Pommer als bester Vertreter seines Landes auf P8 die Zielflagge und Maxi Günther wurde als stärkster Deutscher im dritten Lauf auf Rang 10 abgewunken. Fabian Schiller verbuchte in Italien eine Zielankunft auf Platz 25. ♦

## NACHRICHTEN

### Hinchcliffe aus Spital entlassen

**IndyCar** James Hinchcliffe wurde letzte Woche aus dem Krankenhaus entlassen. Der Kanadier, der im Training zum Indy 500 schwer verunglückt war, wird laut medizinischem Bericht noch einige Wochen pausieren müssen. «Aber er wird sich wieder vollständig erholen», so der behandelnde



Hinchcliffe (l.) und Will Power

Arzt, Dr. Timothy Polman. «Hinch» war im stumpfen Winkel in die Barrieren geknallt. Dabei drang einer der Querlenker ins Cockpit ein und bohrte sich durch den rechten Unterschenkel und von dort in den linken Oberschenkel. Hinchcliffe, der beim Verlassen des Spitals von Will Power empfangen wurde und schon wieder zu Späßen aufgelegt war, wurde in Detroit durch Daly ersetzt.

### Delétraz weiter Gesamtleader

**Renault 2.0** Der Japaner Ukyo Sasahara gewann in Spa den ersten Lauf zum Renault 2.0 Eurocup. Im zweiten Durchgang wurde der ART-Pilot in der letzten Runde von Jack Hughes überholt. Der Gesamtführende Louis Delétraz belegte im ersten Heat den undankbaren vierten Rang. Im zweiten Lauf schied er nach einer Kollision mit Dennis Olsen aus. Delétraz' Vorsprung auf Antoine Hubert (F) beträgt nach Spa nur noch sechs Punkte.

### Wie Rosenqvist – Chinese mit Triple

**Formel 4** Wie Felix Rosenqvist in der Formel 3 gewann der Chinese Guan Yu Zhou in Monza alle drei Läufe zur italienischen F4. Mücke-Pilot David Beckmann schaffte in Lauf 2 als Zweiter den Sprung aufs Podest. Der Schweizer Nico Rindlischbacher zog sich bei einem Unfall (hinunter zur Parabolica) eine Stauchung der Wirbelsäule zu. ♦ CE



Von allem unbeirrt: Felix Rosenqvist gewann alle drei Rennen



Einer der Hitzköpfe: Lance Stroll nach seinem Überschlag

## FORMEL-3-EM / Resultate

Monza/I: 5,793 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken

1. Lauf (19 Runden = 110,067 km, 33 Fahrer gestartet, 21 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 36:09,669 min (= 182,627 km/h); 2. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +1,131; 3. Jake Dennis (GB/Prema) +1,529; 4. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) +5,265; 5. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +5,316; 6. Raoul Hyman (ZA/West-Tec) +5,693; – Ferner: 19. Nicolas Pohler (D/Double R) +46,855; – out: Fabian Schiller (D/West Tec); Maximilian Günther (D/Mücke)

2. Lauf (12 Runden = 69,516 km, 33 Fahrer gestartet, 28 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 3:–07,694 min (= 138,440 km/h); 2. Jake Dennis (GB/Prema) +0,537; 3. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +1,039; 4. Santino Ferrucci (USA/Mücke) +1,377; 5. Gustavo Menezes (USA/Jagonya Ayam) +2,267; 6. George Russell (GB/Carlin) +2,513; – Ferner: 8. Markus Pommer (D/Motopark) +3,477; 18. Nicolas Pohler (D/Double R) +8,942; 25. Fabian Schiller (D/West Tec) +14,733; – out: Maximilian Günther (D/Mücke)

3. Lauf (8 Runden = 46,344 km, 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 19:40,310 min (= 141,351 km/h); 2. Jake Dennis (GB/Prema) +1,441; 3. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +2,700; 4. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) +3,211; 5. Brandon Maisano (USA/Jagonya Ayam) +4,184; 6. Gustavo Menezes (USA/Jagonya Ayam) +4,745; – Ferner: 10. Maximilian Günther (D/Mücke) +8,966; 11. Markus Pommer (D/Motopark) +9,603; 17. Nicolas Pohler (D/Double R) +14,578; – out: Fabian Schiller (D/West Tec)

Stand nach 12 von 33 Läufen: 1. Giovinazzi 182 Punkte; 2. Leclerc 166,5; 3. Rosenqvist 160; 4. Dennis 129; 5. Russell 68; 6. Günther 64,5; 7. Jensen 53,5; 8. Stroll 52; 9. Albon 50; 10. Menezes 35; 11. Maisano 30; 12. Pommer 28; – Teams: 1. Prema 301; 2. Jagonya Ayam with carlin 231; 3. Van Amersfoort 199,5; 4. Mücke 126,5; 5. Carlin 114,5; 6. Signature 60

Nächstes Rennen: 20./21. Juni, Spa-Francorchamps (B)

Internet: www.fiaf3europe.com



## Testtag Le Mans

## Die Rekordsieger im Konzern-

Von GUSTAV BÜSING

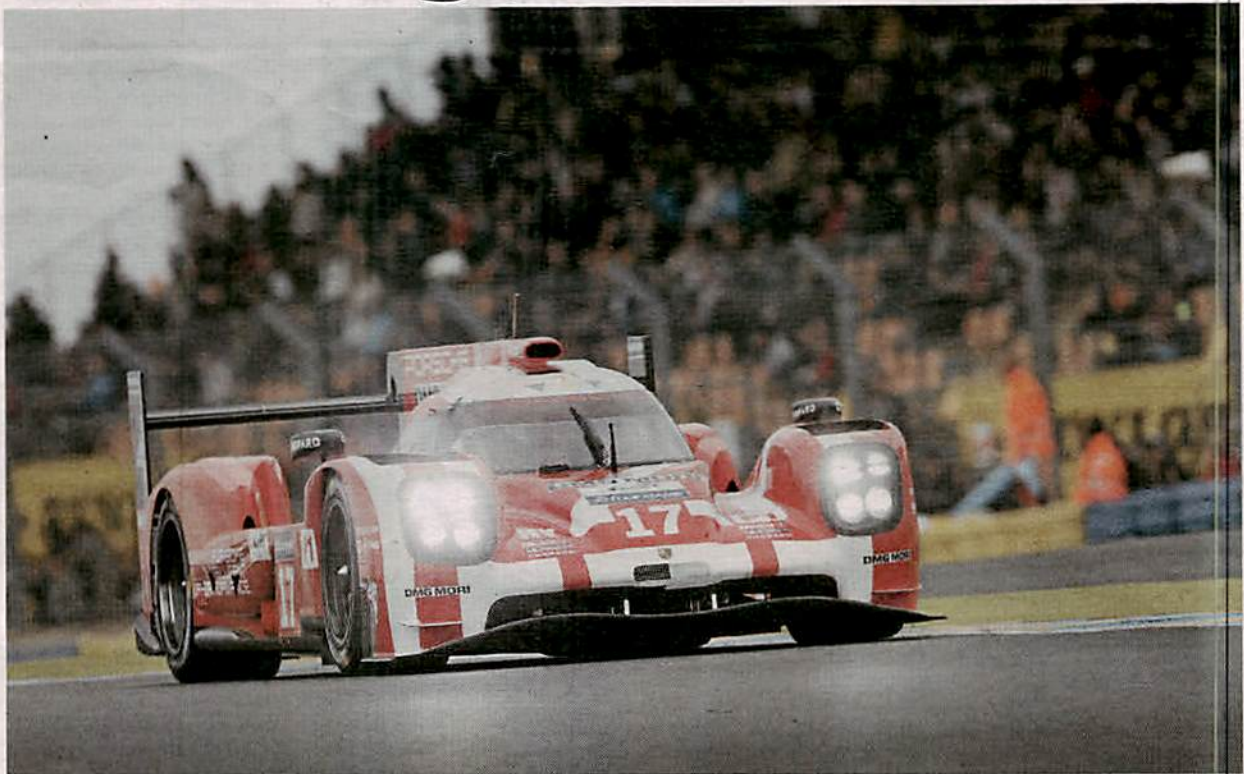
Auf diese Europa-Premiere waren alle gespannt: Der Testtag vor den 24 Stunden von Le Mans markierte das erste Aufeinandertreffen von Nissan mit den bereits bekannten Wettbewerbern von Audi, Porsche und Toyota. Wie erwartet lieferten die Neulinge keinen starken Eindruck ab.

Wie beim Le-Mans-Testtag üblich, achteten alle Beteiligten sorgsam darauf, sich nicht in die Karten schauen zu lassen. Dennoch gab es eine Reihe von Erkenntnissen. Pascal Vasselon, Technischer Direktor bei Toyota Gazoo Racing aus Köln, brachte die Ausgangslage für den größten Automobilhersteller der Welt auf den Punkt: «Wir sind bestimmt nicht die Schnellsten.» Heißt für Toyota angesichts des Rückstands, dass der Favorit der Ausgabe 2014 in diesem Jahr unbedingt ein sauberes Rennen braucht. Das bedeutet: nur Tanken und Reifenwechsel und keinerlei Zeitverlust durch Reparaturen oder Zwischenfälle.

## Toyota weiter im Rückstand

Da trifft es sich gut, dass der in Spa an der Wirbelsäule verletzte Kazuki Nakajima in Rekordzeit genesen ist und vom FIA-Arzt die Freigabe erhalten hat. Zwar ist Reservefahrer Kamui Kobayashi bestimmt kein schlechter, aber Nakajima ist mit dem Team in den internen Abläufen so viel besser vertraut, dass sein Ausfall ein herber Rückschlag gewesen wäre. Allerdings muss das Team bis zum Rennen noch Rundenzeit finden, denn ein so großer Rückstand wie am Testtag ist durch ein problemfreies Rennen kaum zu kompensieren.

Der Verlust der Überlegenheit des Vorjahres hat bei Toyota längst Entwicklungen ausgelöst, um 2016 nicht komplett ins Hintertreffen zu geraten.



Schnellster beim Vortest: Nr. 17 von Rekordsieger Porsche, die in Anlehnung an den ersten Sieg 1970 in rot-weiß an den Start geht

Die wichtigsten Stichworte heißen «Antriebsstrang» und «Aerodynamik». Ein Turbomotor könnte den 3,7-Liter-V8-Saugmotor ablösen, das Hybridsystem von Kondensatoren auf Batterien als Speicher umgestellt und dazu auf 8 Megajoule aufgestockt werden. Richtig gemacht kostet das alles viel Geld und im Hintergrund schwingt immer die Sorge mit, dass Audi und Porsche, die beiden Marken aus dem VW-Konzern, den Kontrahenten aus Japan «totrücken» könnten.

Mit je drei Autos blasen Porsche und Audi in Le Mans zum Kampf der Giganten. Erwartungsgemäß hatte die schnellste Runde beim Testtag des vergangenen Jahres, gefahren von Sébastien Buemi im Toyota in 3.23,014 Minuten, nicht lange Bestand. Immer wieder auftretende Regenschauer und ge-

gentlicher Nieselregen machen eine belastbare Analyse jedoch extrem schwierig. Bereits am Vormittag stand nach den trockenen 90 Minuten für den schwarzen Porsche mit der Startnummer 18 eine Zeit von 3:21,945 Minuten zu Buche. Daraus wurden in der kurzen Phase mit trockener Piste 3:21,061 Minuten durch Brendon Hartley in der roten Startnummer 17. Liebend gern hätte die Porsche-Mannschaft sich der Schlüsselfrage, wie viele Runden die Reifen halten gewidmet, doch dafür reichten die komplett trockenen Phasen einfach nicht aus. Positiv wurde aber registriert, dass während insgesamt 124 zurückgelegten Runden von einem Mini-Problem mit der Kraftstoffversorgung abgesehen, keinerlei unvorhergesehene Probleme auftraten. Sorgfältig verborgen wurde, ob über

die rechnerische maximale Stintlänge von 14,39 Runden eine 15. Runde möglich ist. Zwar schaffte Nick Tandy einmal einen 15-Runden-Stint, doch waren die Zeiten zwischen 3:46 und 4:00 Minuten wirklich nicht repräsentativ. Den mit Rundenzeiten von 3:22 bis 3:28 Minuten stärksten Stint fuhr ebenfalls Nick Tandy, jedoch stoppte er nach 13 Runden.

## Nissan: Der Topspeed passt

Ähnlich zuverlässig wie Porsche waren auch die drei Audi unterwegs, deren Rückstand auf Porsche in einem Bereich lag, der ein sehr enges Rennen um den Sieg in Le Mans erwarten lässt. Mit zumeist kürzeren Stints ließen sich die Ingolstädter deutlich weniger in die Karten schauen. Besonders stark sind die Audi in den Porsche-Kurven, während Porsche in

Sektor 2 zwischen Tertre Rouge und Mulsanne dominiert.

Bleibt Newcomer Nissan. Die drei Autos sind noch in einem Entwicklungsstadium, in dem ein so anspruchsvolles Langstrecken-Rennen einfach um Monate zu früh kommt. Wie erwartet liegt der Topspeed mit 333,9 km/h im Bereich von Audi. Allerdings will der Fronttriebler, der an der Vorderachse nicht nur die Leistung des 3-Liter-V6-Doppelturbo auf die Straße bringen muss, sondern dazu auch noch die Leistung des 2-MJ-Hybrid, einfach nicht zügig um die Ecke fahren. Die Nutzung der Hybrideistung an der Hinterachse ist erst für 2016 geplant. Ob das aktuelle System überhaupt funktioniert, musste Nissan laut Technikchef Ben Bowlby nicht demonstrieren. Zumindest ist das Gewicht des Systems an Bord. ♦



Dicht an Porsche dran: Audi war in Schlagdistanz zu Top-Zeiten



Bestzeit: Brendon Hartley



Topspeed hui, Kurvenfahrt pfui: Neuling Nissan beim Testtag



# Duell knapp vorn



Toyota-Technikchef Vasselon



Nissan-Technikchef Bowlby

## TESTTAG 24H LE MANS / Bestzeiten nach Klassen

Team/Fahrzeug	Fahrer	Bestzeit
<b>LMP1-H (ohne LMP1-L)</b>		
1. Porsche 919 Hybrid	Bernhard/Webber/Hartley/Makowiecki	3:21,061
2. Porsche 919 Hybrid	Dumas/Jani/Lieb/Makowiecki	3:21,945
3. Audi R18 e-tron quattro	Albuquerque/Bonanomi/Rast	3:22,307
4. Porsche 919 Hybrid	Hülkenberg/Bamber/Tandy/Makowiecki	3:22,322
5. Audi R18 e-tron quattro	Fässler/Lotterer/Tréluyer	3:22,556
6. Audi R18 e-tron quattro	Di Grassi/Duval/Jarvis	3:23,002
7. Toyota TS 040 - Hybrid	Davidson/Buemi/Nakajima/Kobayashi	3:25,321
8. Toyota TS 040 - Hybrid	Wurz/Sarrazin/Conway	3:26,929
9. Nissan GT-R LM Nismo	Pla/Mardenborough/Chilton	3:43,383
10. Nissan GT-R LM Nismo	Tincknell/Krumm/Buncombe	3:48,835
11. Nissan GT-R LM Nismo	Matsuda/Shulzhitskiy/Ordoñez	3:51,334

<b>LMP2 (21 Autos)</b>		
1. Oak Ligier JS P2-HPD	Cumming/Vanthoor	3:41,919
2. Signatech Alpine-Nissan	Paniciati/Chatin/Capillaire	3:42,273
3. Murphy Oreca 03R-Nissan	Chandhok/Patterson/Berthon	3:42,405
4. KCMG Oreca 05-Nissan	Howson/Lapierre/Bradley	3:42,453
5. Jota Gibson 015S-Nissan	Dolan/Evans/Turvey	3:42,547

<b>GT-Klassen (GTE-Pro: 9 Autos/GTE-Am: 18 Autos)</b>		
1. Aston Martin Vantage V8	Turner/Mücke/Bell (Pro)	3:58,069
2. Chevrolet Corvette C7.R	Gavin/Milner/Taylor (Pro)	3:58,162
3. AF Corse Ferrari 458 Italia	Bruni/Vilander/Fisichella (Pro)	3:58,616
4. Manthey Porsche 911 RSR	Pilet/Makowiecki/Henzler/Müller (Pro)	3:59,043
5. Aston Martin Vantage V8	Dalla Lana/Lamy/Lauda (Am)	3:59,338
6. AF Corse Ferrari 458 Italia	Rigon/Calado/Beretta (Pro)	3:59,420

## GT-Klassen Testtag Le Mans

# Ganz starke Aston

**Knapp, knapper, äußerst knapp - wie immer ging es in den GT-Klassen sehr eng zu. Die Bestzeit ging am Ende an Aston Martin.**

Für ernsthafte Arbeiten am Setup waren die ersten, trockenen 90 Minuten nicht repräsentativ, weil die Strecke nach diversen Bauarbeiten noch zu schmutzig war. So hinterließen die Asphaltarbeiten an den Fahrbahnrändern ebenso Spuren wie der Ausbau der Auslaufzone am Eingang zu den Porsche-Kurven. «Da stiegen anfangs richtige Staubwolken auf», berichtete Marco Seefried aus dem Team Dempsey-Proton.

Dem Le-Mans-Rookie fielen noch weitere Besonderheiten auf: «Mit dem geringen Abtrieb, um genügend Topspeed zu haben, sind die Bremsmanöver ziemlich delikate. Dafür bieten die Fahrbahnmarkierungen erstaunlich viel Grip.»

Den Ton gab in beiden Klassen - GTE-Pro und GTE-Am - jeweils ein Aston Martin an. Während Stefan Mücke und Darren Turner, der die schnellste Runde der Am-Klasse mar-

kierte, in der Pro-Klasse nur gerade ein Zehntel auf die Werks-Corvette aus den USA herausholen konnte, distanzierte Pedro Lamy den AF Corse-Ferrari von Mann, Giammaria und Cressoni in der Am-Klasse um rund 1,2 Sekunden. Ob bei diesen Bestzeiten gleiche Verhältnisse herrschten, ist aber schwer nachvollziehbar. Die Topspeedwerte lagen über alle vier Marken im Schnitt zwischen 293,68 und 284,86 km/h.

### Porsche in Schlagdistanz

Auch wenn die Werks-Porsche bei den besten Rundenzeiten

nicht ganz mithalten konnten, zeigte sich jedoch erneut, dass die 911 RSR dank der besseren Traktion im Regen eine sehr gute Chance bei nassen Verhältnissen hätten. Allerdings verspricht die langfristige Wettervorhersage für die Rennwoche in Le Mans Sonne und Temperaturen im Bereich von 30 Grad.

Dr. Frank-Steffen Walliser, der Chef von Porsche Motorsport, weist jedoch darauf hin, dass am Testtag für alle Bedingungen ein passendes Set-up erarbeitet werden konnte: «Wir gehen voller Zuversicht in die Rennwoche.» ♦ GB



Wieder schnellstes Am-Auto: Aston von Lamy/Dalla Lana/Lauda

## USCC Detroit

# Porsche mit Klassensieg



Zweiter Saisonsieg: AJR-Porsche von Farnbacher/James

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Mario Farnbacher und Ian James haben mit ihrem Porsche 911 GT America vom Team Seattle den zweiten Saisonsieg in der GTD-Klasse geholt. Schultis Sieger in PC-Kategorie, Corvette Gesamtsieger.**

«Ich kann es noch gar nicht richtig fassen», gesteht Mario Farnbacher, nachdem er auf harten Slicks bei einsetzendem Regen einen wahren Eiertanz auf dem Weg zum zweiten Saisonsieg nach Sebring hinlegen musste. Der von Alex Job Racing betreute Porsche des Team Seattle, der anfangs noch mit Elektronikproblemen zu kämpfen hatte, legte bereits nach rund 30 Minuten einen ganz frühen Stopp ein, bei dem Startfahrer Ian James an Farnbacher übergab. Und der war letztlich der Schlüssel zum Erfolg.

«Ich habe das Steuer übernommen und bin in einer Safety-Car-Phase wieder auf die Strecke. Somit waren wir in

Führung», resümierte Farnbacher den Weg zum Sieg. In der hart umkämpften GTD-Klasse kamen Christopher Haase und Dion von Moltke hinter Farnbacher/James und Nielsen/Davison im Aston Martin auf P3, womit das Audi-Duo die Gesamtführung der Klasse verteidigte.

### Überraschung bei Gesamtsieg

Auch in der PC-Klasse jubelte mit Mirco Schultis, welcher sich erneut das Cockpit mit Ex-DTM-Pilot Renger van der Zande teilte, ein deutscher Fahrer über den Klassensieg - sein erster in der laufenden Saison.

Im Kampf um den Gesamtsieg setzten sich diesmal überraschend Eric Curran und Dane Cameron mit ihrem Corvette DP durch. Bei den zum Ende hin schwierigen Bedingungen setzte sich Cameron an Markenkollege Jordan Taylor vorbei und machte den ersten Sieg für das Whelen/Fox-Team perfekt.

Weiter geht es mit den 6h von Watkins Glen, wo auch die GTLM-Klasse wieder mit ins Geschehen eingreift. ♦

## UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Detroit, Michigan/USA: 3,782 km; Rennen über 1:40 h; 23 Autos gestartet; Wetter/Piste: teils bewölkt/wechselhaft

1. Curran/Cameron (Corvette DP) 59 Runden; 3. Pew/Negri (Ligier JS P2 - HPD) +18,631 sec.; 3. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) +19,207; 4. Hand/Pruett (Riley - Ford) +20,391; 5. Westbrook/Valiante (Corvette DP) +21,513; 6. van der Zande/Schultis (Oreca FLM09) +45,524 (1. PC); 7. R. Taylor/J. Taylor (Corvette DP) +46,080; 8. Long/Miller (Mazda Prototype) +46,593; 9. Goikhberg/Simpson (Oreca FLM09) +1:01,774 (2. PC); 10. French/Vance (Oreca FLM09) +1:17,299 (3. PC); 11. James/M. Farnbacher (Porsche 911 GT America) +2 Rdn. (1. GTD); 12. Nielsen/Davison (Aston Martin V12 Vantage) +2 Rdn. (2. GTD); 13. Haase/von Moltke (Audi R8 LMS) +2 Rdn. (3. GTD); 14. MacNeil/Keen (Porsche 911 GT America) +2 Rdn. (4. GTD); 15. Lindsey/Pumpelly (Porsche 911 GT America) +2 Rdn. (5. GTD); 16. Marsal/Palttala (BMW Z4) +2 Rdn. (6. GTD); 17. Potter/Lally (Porsche 911 GT America) +3 Rdn. (7. GTD); DNF Snow/Heylen (Porsche 911 GT America) +5 Rdn. (8. GTD); 19. Bennett/Braun (Oreca FLM09) +2 Rdn. (4. PC); DNF Sweedler/Bell (Ferrari 458 Italia) +13 Rdn. (9. GTD); DNF Junqueira/Cumming (Oreca FLM09) +21 Rdn. (5. PC); DNF Guasch/Kimber-Smith (Oreca FLM09) +27 Rdn. (6. PC); DNF Keating/Bleekemolen (Dodge Viper SRT) +37 Rdn. (10. GTD)

Nächstes Rennen: 28. Juni, Watkins Glen/New York, USA

Internet: www.imsa.com



## 24h Series - 12h Zandvoort

## Schweizer im Glück

Gleich vier Mercedes-Benz SLS AMG GT3 stritten über die gesamte Renndistanz um den Sieg. Am Ende entschied ein Taktik-Goldgriff für das Hofor-Team.

Beim dreistündigen, verregneten ersten Rennabschnitt am Freitag hatten Thomas Jäger und die Briten Tom Onslow-Cole und Paul White im SLS von RAM Racing die Nase vor drei weiteren Flügeltürern.

Für die restlichen 9h am Samstag herrschten optimale Bedingungen. Zunächst konnte sich Tom Coronel im SLS von GDL Racing leicht absetzen, bevor er die Führung an Landsmann Christiaan Frankenhou (Hofor) abtreten musste. Bedingt durch Probleme mit einer sich immer wieder öffnenden Flügeltür fiel der GDL-SLS auf den vierten Platz zurück.

## Eine Code-60-Phase entschied

Über die gesamte Distanz und stets innerhalb einer Rennrunde lieferten sich der Hofor-SLS von Frankenhou und seinen Partnern Kenneth Heyer, Roland Egimann und Michael Kroll ein



Auf dem Weg zum Zandvoort-Sieg: Mercedes SLS von Hofor

packendes Duell mit dem RAM-Auto. Bei der letzten Code-60-Phase lag der RAM-SLS in Front. Die Briten nutzten die Neutralisationsphase für einen Boxenstopp mit anschließender Betankung auf der Freifläche zwischen Boxenanlage und Taran-Bocht. Diese Idee hatten jedoch viele Teams, und der RAM-SLS musste erst einmal warten, bis eine Säule frei war.

Bei Hofor sah man dies voraus und schickte das Auto zunächst wieder auf die Strecke, um den Tankvorgang dann nach Auflösung des Staus zu machen. Die Entscheidung der Schweizer

verwandelte 40 Sekunden Rückstand in 75 Sekunden Vorsprung, den Schlusspilot Frankenhou locker nach Hause fuhr. Platz 2 ging an RAM, das Podium vervollständigten Hari Proczyk, Reinhold Renger, Bernd Schneider und Carsten Tilke im SLS von HP Racing.

«Das war eine schnelle Entscheidung aus dem Bauch heraus – und ein Glücksspiel», erklärte Hofor-Teamchef Roland Zbinden. «Weil die Tanks voll war, sind wir eine Runde gefahren, haben dann getankt und sind mit Schwenken der grünen Flagge wieder raus.» ♦ MB

## Porsche Carrera Cup Lausitzring

## Doppel des Meisters



Zwei Daumen für zwei Lausitz-Siege: Tabellenführer Philipp Eng

Der amtierende Meister des Porsche Carrera Cups, Philipp Eng, hat sich mit einem Doppelsieg am Lausitzring an die Spitze der Gesamtwertung gesetzt.

Auf der recht flüssigen Strecke des Lausitzrings war klar, dass das Qualifying auch weitgehend die Marschrichtung für die Rennen vorgeben würde. Der gebürtige Salzburger und Wahl-Stuttgarter Eng sicherte sich in diesem gleich für beide Rennen die Pole-Position. «Ich hatte zwei perfekte Runden.

«Das ist jetzt zwar nur die halbe Miete, aber immerhin habe ich die schon», philosophierte Eng nach dem Zeittraining.

## Zittern vor dem Doppelerfolg

Im ersten Durchgang musste der Project-1-Pilot dann auch hart für den ersten Saisonsieg kämpfen. Als sein letztjähriger Titelrivale Michael Ammermüller von Startplatz 4 aus bis auf P2 nach vorne gefahren war, setzte der Bayer den Leader mächtig unter Druck. Doch als Nicki Thiim auf einer seiner Parastrecken seinerseits dem

Lechner-Piloten gefährlich nahe kam, musste Ammermüller sich eher nach hinten als nach vorne orientieren. «Platz zwei ist okay», so Ammermüller, der sich zudem über den tollen Dreikampf freute.

Auch im zweiten Rennen konnte sich Eng seiner Sache nie zu sicher sein, wurde er doch ab Mitte des Rennens von Vibrationen geplagt. So kam zum Ende Robert Renauer noch einmal heran, jedoch ohne etwas gegen den Sieger ausrichten zu können. «Über den zweiten Platz bin ich total happy», freute sich Renauer trotzdem. Noch glücklicher war da nur der Doppelsieger des Wochenendes, der mit jetzt 60 Punkten bereits 14 Zähler vor dem als Tabellenführer angereisten Jeffrey Schmidt (6./4.) die Gesamtwertung anführt. «Das war ein Traum-Wochenende», jubelte Eng dementsprechend. «Danke ans ganze Team. So kann es weitergehen!»

In der B-Wertung gewann jeweils Rolf Ineichen, womit er sich bis auf jetzt sechs Zähler an Noch-Leader Wolf Nathan herangearbeitet hat. ♦ MBR

## TCR Int. Series Salzburg

## Morbidelli setzt sich ab

Eine Woche nach dem Doppelsieg bei seinen Heimrennen in Monza hat sich Gianni Morbidelli (Honda) am Salzburgring weiter von der Konkurrenz absetzen können. Dank maximaler Zuladung musste er im Qualifying jedoch die Pole Position knapp an Teamkollege Kevin Gleason abgeben, die dieser im ersten Durchgang in seinen ersten Sieg ummünzen konnte.

In diesem ersten Durchgang wurde Morbidelli nach einem Kontakt sogar bis auf P5 durchgereicht, während Haupt-Titelkonkurrent Stefano Comini (Seat) Zweiter wurde. Der Schweizer legte jedoch im zweiten Durchgang einen Frühstart hin, und so kam er nach ei-

ner Durchfahrtsstrafe nur auf P8, während Teamkollege Michel Nykjaer seinen zweiten Saisonsieg holte und Morbidelli Dritter wurde. Der Italiener hat jetzt 18 Punkte Vorsprung.

Markus Oestreich (Opel), Gaststarter im Campos-Team, holte im ersten Lauf mit P10 einen Zähler, fiel im zweiten Durchgang aber mit einem Motorproblem aus. ♦ MBR



Setzt sich ab: Morbidelli

## Berg-ÖM St. Anton

## Lang konkurrenzlos

Österreichs Top-Tourenwagenfahrer zählen derzeit zu den schnellsten Europas. Mit Punktegleichstand reisten die ÖM-Leader Karl Schagerl (VW Rallye Golf) und Andreas Gabat nach Niederösterreich. Gleich im ersten Rennlauf verlor Gabat mit einer gebrochenen Airbox am Ford Escort Cosworth rund vier Sekunden auf Schagerl.

Die Reparatur vor Ort war schwierig. Zum zweiten Lauf trat Gabat zwar an, fiel jedoch ohne Leistung weiter zurück, bevor der Tuner die Segel endgültig strich. Schagerl übernahm so mit einem zweiten

Rang in der Tageswertung die alleinige ÖM-Führung in der Division 3. Hermann Waldy jr. (Tatuus) führt weiter souverän in der Div. 4+5 und Christ-André Meyer (Honda) die Div. 1+2. Konkurrenzlos zum Gesamtsieg fuhr Uwe Lang (D/Osella BMW). ♦ TBU



Klarer Sieger: Uwe Lang

## KOMPAKT

»» **WTCC** Der Niederländer Nick Catsburg, der zuletzt beim 24h-Rennen am Nürburgring die schnellste Rennrunde gefahren war, gibt am Wochenende sein Debüt in der Tourenwagen-WM. Er ersetzt ausgerechnet in Moskau den Russen Mikhail Kozlovskiy und wird an der Seite seines Landsmanns Jaap van Lagen, welcher weiterhin James Thompson ersetzt, und Ex-Champ Rob Huff den dritten Werks-Vesta fahren.

»» **STCC** In Anderstorp wurde die Volvo-Dominanz gebrochen: Im ersten Lauf gewann zwar erneut Thed Björk, der musste sich aber gegen BMW-Pilot Fredrik Larsson mächtig zur Wehr

setzen. Larsson nutzte das Reversed Grid für den zweiten Lauf, um dort seinen ersten Saisonsieg einzufahren. Hinter Fredrik Ekblom (Volvo) holte Ex-ADAC-Formel-Masters-Fahrerin Emma Kimiläinen den dritten Platz.

»» **Renault Sport R501 Trophy** Das Debüt des neuen Markenpokals im Rahmen der World Series wurde zum vollen Erfolg. Im Ausdauerrennen setzten sich David Fumanelli und Dario Capitanio (Oregon) gegen die Konkurrenz durch. Das Prestige-Rennen der Herrenfahrer gewann Diederik Sijthoff (V8 Racing). Im Elite-Rennen ging der Premierensieg an Formel-Umsteiger Steijn Schohorst (Equipe Verschuur). ♦ MBR



## NASCAR Dover

## Sixpack mit 10. Monster-Sieg

Mit seinem unglaublichen 10. Sieg auf der «Monster Mile» von Dover übertraf Jimmie Johnson einen weiteren persönlichen Rekord.

Das nennt man dann wohl effektiv: Nur 23 Führungsrunden ließ sich der sechsfache Champion beim durch Green-White-Checkered-Finish auf 405 Runden verlängerten Rennen auf dem Einmeilen-Oval von Dover gutschreiben. Für den insgesamt zehnten Sieg auf seiner Paradedrecke – auch in Martinsville reichte es ja bereits zu acht Erfolgen – dennoch. Damit steht Johnson nun in einer weiteren Statistik in einer Reihe mit großen Namen. Zehn oder mehr Siege auf einer Strecke gelangen bisher nur Richard Petty, Dale Earnhardt Sr., David Pearson und Darrell Waltrip.

Auch im letzten Rennen der ersten Hälfte der Regular Season zeigte Martin Truex Jr., dass er längst überfällig für seinen ersten Sieg in Diensten des Furniture-Row-Rennstalls ist. Trotz zum dritten Mal in Folge den meisten Führungsrunden

(131) reicht es aber wieder nur für einen sechsten Platz.

Wie eine Woche zuvor in Charlotte durfte sich auch Denny Hamlin (118 Führungsrunden) lange Hoffnungen auf den Sieg machen, aber 15 Runden vor dem geplanten Rennen geriet er mit Clint Bowyer aneinander und drehte sich raus – am Ende deshalb nur P21.

## Harvick wieder nah am Sieg

Ihre jeweils besten Saisonergebnisse erfuhren Kyle Larson, dessen Knoten nach P3 nun scheinbar endlich geplatzt ist, sowie Aric Almirola, der auf P5 erstmals 2015 unter die Top 10 fahren konnte.

Schon zum 12. Mal in 13 Rennen gelang dieser Sprung in die Top 10 neben dem starken Truex Jr. auch Kevin Harvick, der zudem in der Schlussphase nochmals mächtig Druck auf Leader Johnson machte. Doch auch der amtierende Champion konnte im Schatten von «Miles the Monster» letztlich nicht den bereits vierten Saisonsieg Johnsons nach Atlanta, Texas und Kansas verhindern. ♦ MBR



Ein Donut zum 10. Monster-Mile-Sieg: Johnson vor seiner Crew

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Dover/Delaware (USA): 405 Rdn., 1.609 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken  
 1. Jimmie Johnson (Chevrolet); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Kyle Larson (Chevrolet);  
 4. Kasey Kahne (Chevrolet); 5. Aric Almirola (Ford); 6. Martin Truex Jr. (Chevrolet);  
 7. Jamie McMurray (Chevrolet); 8. Paul Menard (Chevrolet); 9. Clint Bowyer (Toyota);  
 10. Jeff Gordon (Chevrolet); 11. Joey Logano (Ford); 12. Brad Keselowski (Ford);  
 13. David Ragan (Toyota); 14. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 15. Danica Patrick (Chevrolet);  
 16. Tony Stewart (Chevrolet); 17. Greg Biffle (Ford); 18. Ryan Newman (Chevrolet);  
 19. Carl Edwards (Toyota); 20. Alex Bowman (Chevrolet); 21. Denny Hamlin (Toyota);  
 22. Sam Hornish Jr. (Ford); 23. Landon Cassill (Chevrolet); 24. A. J. Allmendinger (Chevrolet);  
 25. David Gilliland (Ford); 26. Cole Whitt (Ford); 27. Casey Mears (Chevrolet);  
 28. Brett Moffitt (Ford); 29. J. J. Yeley (Toyota); 30. Jeb Burton (Toyota); 31. Kurt Busch (Chevrolet);  
 32. Matt DiBenedetto (Toyota); 33. Austin Dillon (Chevrolet)  
 Stand nach 13 von 36 Rennen: 1. Harvick 516 Punkte; 2. Truex Jr. 472; 3. Johnson 440;  
 4. Logano 440; 5. Earnhardt Jr. 432; 6. Keselowski 414; 7. McMurray 390; 8. Kahne 385;  
 9. Gordon 380; 10. Almirola 378; 11. Kenseth 377; 12. Menard 372; 13. Newman 369  
 Nächstes Rennen: 7. Juni, Pocono, Pennsylvania (USA)  
 Internet: www.nascar.com

## Jeff Gordon

## Neuen Job getestet

Während Jeff Gordon gerade seine «Abschiedstournee» als aktiver NASCAR-Pilot bestreitet, bereitet er sich auch schon auf seine neue Aufgabe vor. Wie vorletzte Woche bekannt wurde, wird er für den Sender «Fox» ab 2016 das Kommentatorenteam verstärken.

Der Sender überträgt traditionell die erste Saisonhälfte, d.h. auch, dass Gordon vorerst nur ein halbes Jahr in seiner neuen Rolle anzutreffen ist.

Erste Kommentatorenluft schnupperte der vierfache Cup-Champion bereits in den vergangenen Wochen. Ausnahmsweise testete er da keine Reifen oder Set-ups, sondern bei Übertragungen der Xfinity-Serie seine Kommentarentauglichkeit. Erstes Fazit des Urgesteins: «Nach den 23 Jahren, in denen NASCAR mir so viel gegeben hat, kann ich es nicht erwarten, ein neues Kapitel aufzuschlagen.» ♦ MBR



Jeff Gordon

## KTM X-Bow Battle Spielberg

## Neuer Sieger, Ex-F1-Mann unverletzt



Zum Sieg im zweiten Lauf gezoxt: Slick-Starter Kirchmayr



Laufsieger Ernst Kirchmayr



Laufsieger «Bob Bau»

Mit 35 Startern aus elf Nationen hatte die X-Bow Battle einen gebührenden Rahmen für das Heimspiel am Red Bull Ring bekommen. Und mit Ex-F1-Pilot Enrique Bernoldi stand erneut ein prominenter Gastfahrer in den Startlöchern. Doch anders als Jaime Alguersuari holte der Brasilianer keinen Sieg. Viel schlimmer: Im ersten Rennen crashte er kurz nach dem Start schwer, blieb aber zum Glück wie auch die am Unfall beteiligten Artur Chwist und Adam Galas unverletzt.

In ebendiesem ersten Lauf, der erst nach langer Safety-Car-Phase wieder aufgenommen wurde, ging es weiter hoch her: Holger Baumgartner und Niki Leutwiler stritten um die Spitze. Baumgartner griff an, Leutwiler schickte den Angreifer ins Gras und kassierte eine Durch-

fahrtsstrafe. Nutznießer war «Bob Bau», der nach sechs Jahren im Battle seinen ersten Sieg zwar erliefte, aber auch gegen Klaus Angerhofer noch einmal massiv verteidigen musste.

## Reifen-Lotterie in Lauf zwei

Als es kurz vor dem zweiten Rennen zu regnen begann, ließ das gesamte Feld die Michelin-Regenreifen aufziehen – und nur Ernst Kirchmayr wechselte noch vor dem Start wieder zurück auf Slicks. Eine goldrichtige Entscheidung, da die Strecke schon wieder abzutrocknen begann. Als der Rest des Feldes im Rennen zum Reifenwechsel kam, fuhr Kirchmayr ungefährdet den Sieg ein.

In der Rookies Challenge mit 14 Teilnehmern setzte sich erneut David Freiburghaus in beiden Rennen durch. ♦

## ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 1

## Pos. Fahrer

1. «Bob Bau» (A)
2. Klaus Angerhofer (A)
3. Georg Silbermayr (A)
4. Laura Kraihamer (A)
5. Uwe Schmidt (D)
6. Oliver Hörschläger (A)

## ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 2

## Pos. Fahrer

1. Ernst Kirchmayr (A)
2. Klaus Angerhofer (A)
3. Georg Silbermayr (A)
4. Steffen Faas (D)
5. Laura Kraihamer (A)
6. Sehid Sarmini (A)

PRÄSENTIERT DIE

X-BOW

X-BOW-BATTLE



Lausitzring

# Das Reifen-Rätsel



Da passt alles: An Greens Audi RS5 funktionieren nicht nur die Hankook-Reifen perfekt, auch das Set-up ist top



Doppelsieger: Jamie Green

Von ARNO WESTER

**So überlegen war Audi noch nie: Einem Vierfach-Sieg am Samstag folgte sonntags am Lausitzring sogar ein Fünffach-Triumph! Die Rivalen BMW und Mercedes verstehen die Welt nicht mehr - und vor allem nicht die Reifen.**

Trotz des Doppelsieges beim Saisonauftakt in Hockenheim konnte niemand damit rechnen, dass Audi derart stark in der Lausitz auftrumpfen würde. Dagegen sprachen zwei Fakten: Die 3478 Meter lange Streckenvariante am Lausitzring gehört nicht zu den bevorzugten Lieblingskursen der Ingolstädter. Audi hat bisher nur drei von insgesamt 15 Lausitzring-Rennen gewonnen, Mercedes dagegen schon elf.

Und Audi musste nach den Siegen von Jamie Green und Mattias Ekström in Hockenheim Performance-Gewicht in alle RS5 einladen. Das bedeutete, dass alle acht Audi-Fahrer mehr «Erfolgs»-Ballast an Bord ihrer Autos hatten (siehe Tabelle) als die Konkurrenz von BMW und Mercedes. Der Unterschied betrug zwischen 5 und 20 Kilogramm.

Trotzdem sicherten sich die Audi-Fahrer Miguel Molina, Green, der als Tabellenführer angegriffen, Edoardo Mortara und Ex-Champion Mattias Ekström die ersten vier Startplätze. Allerdings betrug der Rückstand der Nachfolgenden Pascal Wehrlein (Mercedes), Titelverteidiger Marco Wittmann (BMW) und Robert Wickens (Mercedes) nur wenige Hundertstelsekunden. Wegen der geringen Abstände hofften nicht wenige auf spannende Positionskämpfe. Die gab es aber lediglich im Mittelfeld und jenseits der Top 10. Vorne bestimmten nämlich die vier Audi-Piloten das Tempo an der Spitze. Und als manch einer schon mit einem Zieleinlauf wie nach dem Qualifying gerechnet hatte, wurde es plötzlich turbulent.

## Musste Molina Plätze opfern?

Aus nicht bekannten Gründen fiel Molina, der nach eigener Aussage kein Problem hatte, in den Runden 25, 26 und 27 um jeweils eine Position zurück. Als der Spanier, der nur in diesen drei Runden Zeiten von über 1:20 Minuten fuhr, hinter Ekström auf Rang vier lag, gab er plötzlich wieder Gas. Denn Wehrlein kam bedrohlich nahe.

Als wäre nichts geschehen, fuhr Molina plötzlich wieder 1:19er-Zeiten und konnte damit Ekström locker folgen. Der nett gemeinte Hinweis von Audi-Kommunikationschef Jürgen Pippig, dass diese Pace ja nur dank DRS möglich sei, ringt um ein müdes Lächeln ab. Green konnte nämlich zuvor Molina sogar ohne(!) den Klappflügel («Der hat nicht funktioniert.») passieren.

Die Entrüstung im Audi-Lager über den Verdacht, man hätte womöglich schon im dritten Rennen eine Teamorder angewendet, war riesengroß. Also halten wir es mit dem Spruch: Ein Schelm, wer Böses dabei denkt! Im Übrigen war die Aufregung völlig überflüssig, denn Teamorder ist in der DTM schon seit einiger Zeit ein völlig legales Mittel und keinesfalls regelwidrig!

Green nahm jedenfalls das mögliche «Geschenk» seines Markenkollegen Molina dankend an und demonstrierte anschließend trotz krächzender Stimme am Funk seine enorme Stärke, als er seinen ärgsten Verfolger Mortara abschüttelte. Dieser Fakt und mehr noch die Feststellung, dass die beiden Audi-Fahrer ihre persönlichen Bestzeiten in Runde 26 und 28

von insgesamt 32 fuhren, sorgte für Stirnrunzeln bei der Konkurrenz: Statt abzubauen wie bei Wittmann, der kontinuierlich zurückfiel und letztendlich nur auf P13 notiert wurde, konnten die Audi-Fahrer auch noch am Ende der 40-Minuten-Distanz mit schnellen Rundenzeiten auf den Hankook-Einheitsreifen glänzen.

Trotz einer Safety-Car-Phase am Sonntag in Lauf zwei war der Rückstand des besten Mercedes-Piloten Daniel Juncadella (P6) im Vergleich zu Wehrlein (P5) am Vortag noch größer und betrug fast zehn Sekunden auf den erneut souveränen Sieger Green. Der Brite hatte zuvor im Sonntags-Qualifying den Zweitplatzierten Ekström um 0,52 Sekunden distanziert. Zum Vergleich: Der Abstand zwischen Ekström und Martin Tomczyk (BMW/P23) betrug lediglich 0,578 Sekunden!

## Test kurzfristig abgesagt

Green war denn auch voll des Lobes über sein «fantastisches Auto», mit dem er Rosberg-Teamchef Arno Zensen nachträglich ein schönes Präsent zum 60. Geburtstag machte. Der beste BMW-Fahrer in beiden Rennen, Maxime Martin (P7/P8), lag im Ziel mehr als 13

bzw. fast elf Sekunden zurück. Und BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt macht sich reichlich Sorgen, weil seine Marke das vorhandene Paket trotz guter Wintertests («Wir waren davon überzeugt, einen Schritt nach vorne gemacht zu haben») offenbar nicht perfekt umsetzen kann. Deshalb wurde ein für Dienstag und Mittwoch dieser Woche auf dem Lausitzring geplanter Test am Sonntagabend auf Wunsch von BMW und auch Mercedes kurzfristig abgesagt. Hintergrund: Der derzeitige Einheitsreifen von Hankook weicht - momentan unerklärbar - in seinem Verhalten auf den Autos von BMW und Mercedes von den bisherigen Erfahrungswerten ab.

Audi folgte dem Wunsch der beiden Rivalen und verzichtete ebenfalls auf diesen Test, der nun in der dritten Juni-Woche am Lausitzring nachgeholt werden soll. Bis dahin wollen BMW und Mercedes mit Reifenfabrikant Hankook analysieren, wo genau ihre gravierenden Probleme liegen. Eine Stellungnahme des südkoreanischen Reifenherstellers sowie Antworten auf die wichtigsten Fragen zur rätselhaften Situation lagen bis Redaktionsschluss am frühen Montagmorgen nicht vor. ♦





Martin (l.): Zweimal bester BMW-Pilot, hier im Duell mit Audis Ekström



Hätsel: Hankooks Einheitsreifen



Will Klärung: BMW-Boss Marquardt



Cadella: Am Sonntag P6, damit bester Mercedes- und Nicht-Audi-Pilot

## KOMMENTAR

## Weg mit irren Regeln, die die Fans vergraulen!

Von ARNO WESTER

Auch wenn Regeln wie im aktuellen Fall des Motorenwechsels bei Audi (siehe Bericht oben rechts) schon seit Jahren bestehen, heißt das nicht, dass man sie nicht ändern kann. Das manchmal komplizierte, oftmals nicht nachvollziehbare DTM-Regelwerk hat ja schon so manchen Zuschauer vergrault. Dinge, die selbst eingefleischte Fans nicht verstehen, sind erst recht für einen Gelegenheitszuschauer ein Buch mit sieben Siegeln. Einen Fahrer wie diesmal Tambay zu bestrafen, der mit der Strafsache nichts zu tun hat, kann man nicht einmal einem Insider, geschweige denn einem Fan auf der Tribüne oder vor dem TV vermitteln. Die seit Saisonbeginn wieder steigenden TV-Zahlen sind sicher auch der Tatsache

geschuldet, dass beispielsweise ein DTM-Rennen heute viel transparenter ist als noch im vergangenen Jahr. Deshalb sollten die Verantwortlichen auch weiterhin an Verbesserungen arbeiten und Schwachstellen schnellstmöglich ausmerzen. Damit nicht nur die TV-Zahlen steigen, sondern auch wieder mehr Fans an die Strecken pilgern. Offiziell kamen an drei Tagen und bei bestem Wetter 60000 Zuschauer zum Lausitzring. Das sind aber nur 2000 mehr als 2014. Der zahlende Fan bekommt inzwischen zwar neben der DTM und den Rahmenserien viel geboten, wie neulich den Gastauftritt der Rallycross-WM in Hockenheim oder am letzten Wochenende die Motorradstars des IDM in der Lausitz. Offenbar ist das aber immer noch nicht genug.



## Motorenwechsel

## Kuriose Strafregele

Von ARNO WESTER

Audi hatte – wie erst jetzt bekannt wurde – beim Saisonstart in Hockenheim bei den Siegerfahrzeugen von Jamie Green und Mattias Ekström Motorschäden. Die am Lausitzring kurios geahndet wurden.

Weil jedem DTM-Hersteller pro Saison aus Kostengründen ein Kontingent von nur neun Triebwerken für seine jeweils acht Autos zur Verfügung steht, wird jede weitere Reparatur oder der Wechsel eines Motors reglementbedingt bestraft. Will heißen: Für den zweiten nach Hockenheim ausgetauschten Motor, also den insgesamt zehnten, musste Audi büßen: Rückversetzung auf den letzten Startplatz beim darauf folgenden Event. So weit, so gut.

Dass sich der betroffene Hersteller aber aussuchen kann, welcher Fahrer diese Strafe ableistet, verstehen nicht einmal Insider im Fahrerlager. Dazu stellte Audi-Sport-Kommunikationschef Jürgen Pippig allerdings klar: «Wer die Strafe erhält, dürfen wir uns nicht aussuchen. Wir können lediglich die Motoren rollieren.» Auch das versteht niemand!



Tambay: Unfreiwillig zum Hinterherfahrer gemacht worden

Fakt ist, und da heißt die Maus keinen Faden ab, dass nicht etwa Green oder Ekström, bei deren RS5 die Schäden diagnostiziert wurden, beim ersten Rennen in der Lausitz vom letzten Startplatz die Wettfahrt aufnehmen mussten, sondern deren Markenkollege Adrien Tambay. Und an dessen Audi RS5 gab es in Hockenheim kein technisches Problem!

## Taktisch oder erzieherisch?

Was also hat Audi Sport veranlasst, den Franzosen für etwas büßen zu lassen, was nichts mit seinem Auto zu tun hatte? «Adrien war einer von drei Fahrern, die nach Hockenheim null Punkte auf ihrem Konto hatten. Und es ist klar, dass wir den Ersatzmotor nicht dem Meisterschaftsführenden geben», versuchte Audis DTM-Leiter Die-

ter Gass die umstrittene Entscheidung zu erklären. Gass gab allerdings zu, dass sich die Begeisterung von Tambay «in Grenzen gehalten hat». Es könnte allerdings auch eine erzieherische Maßnahme seitens Audi Sport gewesen sein, denn Tambay war im ersten Hockenheim-Rennen mit Abt-Teamkollege Mattias Ekström aneinandergeraten. Folge: ein Reifenschaden am RS5 des Schweden, der deshalb keine Chance auf einen Platz in den Punkterängen hatte. Dazu meinte Pippig: «Das ist Spekulation.»

Für Tambay gab es auch in der Lausitz keine Meisterschaftszähler. Als Letzter gestartet, konnte sich der Abt-Pilot aber immerhin um acht Plätze auf Rang 16 nach vorne kämpfen. Auch das unterstrich die Überlegenheit des Audi RS5. ♦

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARNO WESTER

Der ehemalige Profiboxer **Axel Schulz** war einer von zahlreichen Ehrengästen in der Lausitz. Als bekennender DTM-Fan («Das Geräusch und Feeling, wenn die Jungs Gas geben, ist beeindruckend»), ließ es sich der 46-jährige Brandenburger nicht nehmen, einen Pokal an den Drittplatzierten Miguel Molina zu überreichen. Lieber wäre ihm allerdings **Gary Paffett** gewesen, dem er wie immer die Daumen drückte. Der Brite musste aber schon frühzeitig mit einem Getriebeschaden aufgeben.

Nach dem Samstagrennen stand das DFB-Pokalfinale (Borussia Dortmund gegen VfL Wolfsburg) im Mittelpunkt des Interesses im Fahrerlager. Da durfte natürlich auch ein Fußballspieler nicht fehlen. Bevor Europameister **Fredi Bobic** zum Endspiel ins 140 km entfernte Berliner Olympiastadion reiste, stand er den Gästen in

der Mercedes-Hospitality Rede und Antwort.

Auch **Alfons Hörmann**, der seit dem 7. Dezember 2013 Präsident des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) ist, nutzte die Gelegenheit, bei der DTM vorbeizuschauen. Der gebürtige Kemptener hätte wohl liebend gerne einem der «Äbte» den Siegpokal überreicht, stattdessen war es der britische Rosberg-Pilot Jamie Green, den auch Abt-Speerspitze Mattias Ekström nicht knackten konnte.



Axel Schulz

## KOMPAKT

»»» **Fernsehen** Der Wunsch von DTM-TV-Partner ARD, das Samstagrennen auf dem Lausitzring direkt vor das Finale um den DFB-Pokal zu legen, erwies sich als goldrichtig. 1,29 Millionen Zuschauer sowie ein Marktanteil von 8,4 Prozent sind Rekord für eine DTM-Live-Übertragung am Samstag seit dem Comeback von BMW vor drei Jahren (2012). Die bisherige Bestmarke lag mit 960000 (7,5 Prozent) und wurde ebenfalls am späten Samstagnachmittag des 2. August 2014 in Spielberg erzielt.

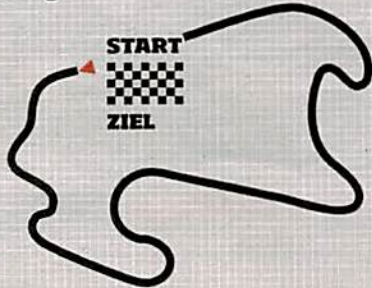
»»» **Doppelsieg** Der letzte Fahrer, der vor Audi-Pilot Jamie Green an einem DTM-Wochenende einen Doppelsieg gefeiert hat, war Uwe Alzen. Der Betzdorfer triumphierte beim Saisonfinale 2000 in Hockenheim und sorgte dabei in einem Holzer-Astra V8 Coupé für die beiden letzten Opel-Siege in der DTM. ♦ AW



## DTM

## STRECKE

## Lausitzring



## Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

**Start:** Von der Pole-Position aus sichert sich Molina die Spitze. Dahinter folgen Green, Mortara, Ekström, Martin, Wickens, Blomqvist, Wehrlein, Scheider und Titelverteidiger Wittmann als Zehnter.

**2. Runde:** Auer dreht sich, kann aber weiterfahren. Farfus gibt nach Kollision mit Di Resta auf.

**18. Runde:** Juncadellas Überholattacke gegen Wittmann scheitert.

**19. Runde:** Rockenfeller verdrängt Spengler von P11.

**21. Runde:** Juncadella und Rockenfeller schaffen es vorbei an Wittmann, der danach Zwölfter ist.

**23. Runde:** Auch Tomczyk überholt Wittmann.

**25. Runde:** Trotz defektem Klapp-Heckflügel kann Green Molina vom ersten Platz verdrängen.

**26. Runde:** Auch Mortara geht an Molina vorbei.

**27. Runde:** Molina verliert eine weitere Position gegen Ekström und ist Vierter.

**29. Runde:** Wehrlein jagt Martin P5 ab.

**32. Runde (Ziel):** 1. Green, 2. Mortara, 3. Ekström.

## Stand Fahrer

1. Green	75
2. Ekström	58
3. Mortara	58
4. Wehrlein	32
5. Molina	27
6. Rockenfeller	21
7. Scheider	16
8. Martin	16
9. Di Resta	15
10. Paffett	15

## MSa-Rookiewertung\*\*

1. Götz	100
2. Auer	36
3. Blomqvist	33

\*\* inoffizielle Wertung

## Stand Hersteller

1. Audi	265
2. Mercedes-Benz	91
2. BMW	48

## Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

**Start:** Green kommt mit zu stark durchdrehenden Antriebsrädern von Startplatz eins los. So kann der im Sonntagsqualifying zweitplatzierte Ekström die Führung übernehmen.

**1. Runde:** Wittmann pflügt durch ein Kiesbett und reißt sich als Letzter wieder ein.

**5. Runde:** Paffett gibt mit Schaltproblemen auf.

**7. Runde:** Green überholt Leader Ekström, der aber noch einmal kontern kann.

**8. Runde:** Nun kommt Green endgültig vorbei an Ekström und führt.

**21. Runde:** Nachdem Spengler als letzter Führender die in Runde 14 begonnene Reifenwechselphase gestoppt hat, lautet die Reihenfolge nun:

1. Green, 2. Ekström, 3. Molina, 4. Scheider, 5. Mortara.

**25. Runde:** Scheider kann sich nur neben Molina schieben, kommt aber nicht an ihm vorbei.

**38. Runde:** Auer steckt im Kies fest – Safety Car.

**42. Runde:** Restart.

**46. Runde (Ziel):** Green P1 vor Ekström und Mortara.

## Stand Teams

1. Audi/Rosberg	85
2. Audi/Abt Sportsline	85
3. Audi/Abt	58
4. Mercedes/HWA 1	38
5. Audi/Phoenix	37
6. Mercedes/HWA 2	29
7. BMW Team RMG	28



Wehrlein: P5 und P13 erkämpft

## DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS/Resultate/1. Lauf

Lausitzring (D): 30. Mai 2015; 3. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 32 Runden à 3,478 km; 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht <sup>1</sup>	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>2</sup>	P.
1. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+7,5 kg	Rosberg	32	42:15,135	–	1:18,599	2	25
2. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+10 kg	Abt	32	+4,261	–	1:18,847	3	18
3. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	32	+5,220	–	1:18,809	4	15
4. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+5 kg	Abt	32	+6,969	–	1:18,832	1	12
5. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	32	+8,122	–	1:18,635	5	10
6. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	32	+10,657	–	1:18,839	6	8
7. Maxime Martin (B)	BMW M4	-7,5 kg	RMG	32	+13,014	–	1:18,813	7	6
8. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+5 kg	Phoenix	32	+13,361	–	1:18,643	10	4
9. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+10 kg	Phoenix	32	+16,719	–	1:18,706	14	2
10. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	0 kg	Mücke	32	+19,619	–	1:18,706	13	1
11. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-7,5 kg	MTEK	32	+22,391	–	1:19,097	15	0
12. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-7,5 kg	Schnitzer	32	+27,031	–	1:19,112	17	0
13. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-5 kg	RMG	32	+28,364	–	1:18,782	11*	0
14. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	32	+28,522	–	1:19,031	9	0
15. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+0 kg	Mücke	32	+29,026	–	1:18,922	21	0
16. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	+5 kg	Abt	32	+29,439	–	1:19,135	24**	0
17. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	32	+35,480	–	1:19,222	19	0
18. Timo Glock (D)	BMW M4	-5 kg	MTEK	32	+36,370	–	1:19,132	18	0
19. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-10 kg	Schnitzer	32	+37,537	–	1:19,123	12	0
20. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+7,5 kg	Rosberg	32	+42,297	–	1:19,002	16	0
21. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	32	+42,480	–	1:19,034	20	0
22. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-10 kg	RBM	32	+45,087	–	1:18,772	8	0
23. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	32	+49,803	–	1:18,981	22	0
Nicht klassiert:									
Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-7,5 kg	RBM	2	+30 Rdn.	Splitter	1:33,208	23*	0

\* um 5 Plätze zurückversetzt \*\* ans Ende der Startaufstellung zurückversetzt

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

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

Durchschnittstempo des Siegers: 158,045 km/h

Schnellste Runde: Green, 26. Runde, in 1:18,599 min (= 159,300 km/h)

## DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS/Resultate/2. Lauf

Lausitzring (D): 31. Mai 2015; 4. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 46 Runden à 3,478 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht <sup>1</sup>	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>2</sup>	P.
1. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+7,5 kg	Rosberg	46	1:02:33,014	–	1:18,504	1	25
2. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	46	+2,144	–	1:18,793	2	18
3. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+5 kg	Abt	46	+5,038	–	1:18,674	4	15
4. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+5 kg	Phoenix	46	+5,678	–	1:18,774	3	12
5. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+10 kg	Abt	46	+7,708	–	1:18,904	6	10
6. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	0 kg	Mücke	46	+9,165	–	1:18,930	10	8
7. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	46	+9,906	–	1:19,009	14	6
8. Maxime Martin (B)	BMW M4	-7,5 kg	RMG	46	+10,789	–	1:18,952	5	4
9. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+7,5 kg	Rosberg	46	+11,187	–	1:19,002	8	2
10. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+10 kg	Phoenix	46	+12,055	–	1:19,123	9	1
11. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-7,5 kg	Schnitzer	46	+12,267	–	1:19,207	23	0
12. Timo Glock (D)	BMW M4	-5 kg	MTEK	46	+12,864	–	1:19,039	21	0
13. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	46	+14,741	–	1:19,052	13	0
14. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-10 kg	Schnitzer	46	+14,750	–	1:19,396	17	0
15. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	46	+15,937	–	1:19,457	22	0
16. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+0 kg	Mücke	46	+16,470	–	1:19,256	24	0
17. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-5 kg	RMG	46	+19,903	–	1:19,135	16	0
18. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	46	+21,325	–	1:19,155	15	0
19. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-7,5 kg	MTEK	46	+41,439*	–	1:19,205	18**	0
20. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	+5 kg	Abt	42	+4 Rdn.	–	1:19,086	20	0
21. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	36	+10 Rdn.	–	1:19,191	19	0
Nicht klassiert:									
Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-7,5 kg	RBM	30	+16 Rdn.	Splitter	1:19,049	7	0
Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	4	+42 Rdn.	Getriebe	1:19,935	11	0
Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-10 kg	RBM	2	+44 Rdn.	Kühlung	1:32,648	12	0

\* inkl. 30-Sekunden-Zeitstrafe (Kollision mit Tambay) \*\* um 5 Plätze zurückversetzt

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

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze entscheidet. Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben. Am Lausitzring durfte ein Reifensatz maximal 32 Runden am Stück benutzt werden.

Durchschnittstempo des Siegers: 153,465 km/h

Schnellste Runde: Green, 5. Runde, in 1:18,504 min (= 159,493 km/h)

Nächstes Rennen: 27./28. Juni 2015, Norisring (D)

Internet: www.dtm.com



## Rallye-WM

# Ziemlich beste Feinde

Von REINER KUHN

Nach dem ersten Saison-erfolg von Vizeweltmeister Jari-Matti Latvala lässt Champion und Tabellenführer Sébastien Ogier seinem Frust freien Lauf. Trotz umgehender verbaler Schadensbegrenzung ist klar: Die heiße Phase im Duell der VW-Teamkollegen steht erst noch bevor.

Keine Frage: Ogier fuhr in Portugal eine brillante Rallye – wurde aber «nur» Zweiter. Zu wenig für den ehrgeizigen Champ, der die WM nach Belieben zu dominieren scheint. Denn trotz der zu Saisonbeginn geänderten Startreihenfolge, wonach der Tabellenführer bis zum kurzen Finaltag zuerst auf die Strecke muss, gewann der 31-jährige Franzose die drei ersten der bisherigen fünf WM-Läufe. Erst in Portugal ging das Kalkül der FIA-Funktionäre auf.

Der nach drei «Nullern» als Neunter ins Rennen gegangene Latvala nutzte die bessere Startposition und fuhr nach drei starken Tagen auf der finalen Prüfung seinem insgesamt 13. WM-Laufsieg entgegen. Doch als er im Ziel ankam, traute er



Wer lacht zuletzt? Weltmeister Ogier (l.) in einer Pressekonferenz mit Teamkollege Latvala

seinen Augen nicht. VW-Teamkollege Ogier stand auf dem Dach seines Dienstwagens, um dort seine gewohnte Siegerpose zu zeigen: «Einige Leute werden sicher zufrieden sein, dass nicht der Beste gewonnen hat!» Rums, das saß! Sympathiepunkte sammelt man anders, WM-Titel eher nicht. Statt wie sein Titel-Vorgänger Sébastien Loeb derlei Poltereien anderen zu überlassen, will der aktuelle Dominator Kante zeigen. Später gab Ogier zu: «Ich kann meine Frustration schlecht kontrollieren. Meine Worte waren nicht gegen Jari-Matti gerichtet, sondern gegen die Neuregelung

der Startreihenfolge. Jari-Matti hat einen tollen Job gemacht, gerade am Sonntag.»

## Seitenhieb gegen Latvala

Aber auch: «Ich riskierte nicht alles. Ich bin in einer guten Position, was den Titel angeht. Daran muss ich denken.» Ogier gibt sich selbstbewusst und stichelt weiter. Er weiß, dass Latvala trotz Sprung auf WM-Rang 5 auch bei den nächsten drei Schotter-Rallyes einen klaren Vorteil hat, kennt aber auch das dünne Nervenkostüm des Finnen. «Ich hätte mich gefreut, wenn er mir gleich am Ziel gratuliert hätte», zeigte sich Latva-

la nach seinem ersten Saison-erfolg enttäuscht. «Das zeigt, wie groß der Druck ist, nicht nur für mich.» Vorteil Latvala: Die Strecken auf Sardinien (11.–14.6.) ähneln denen in Portugal. Daher rechnen viele damit, dass sich das teaminterne Titelduell in Polen und beim Mächtigkeitsspringen in den finnischen Wäldern zuspitzt. Vielleicht zu Ogiers Nachteil. Denn mit der neuesten Asphaltreifen-Generation scheint der in Deutschland lange führende und ausgerechnet in Frankreich siegreiche Finne besser zurechtzukommen. Ein heißer Sommer ist garantiert. ♦

## Rallye-EM

# Den Frust abbauen

Ähnlich wie Opel-Junior Marijan Griebel nutzte auch Craig Breen die Rallye Portugal, um sich auf den EM-Klassiker auf den Azoren (4.–6.6.) vorzubereiten. Dumm nur, dass der irische Peugeot-Werkschadepilot nicht weit kam. Ebenso wie bei seinen vier (!) Markenkollegen musste auch Breen beim WM-Gastspiel seinen Peugeot 208 T16 mit Motorschaden abstellen. Ein mehrtägiger Urlaub auf der zu Portugal gehörenden Inselgruppe soll nun helfen, den Frust zu vergessen und sich mit neuer Power – auch im Werkswagen – auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Mit 78 EM-Punkten führt der Peugeot-Pilot nach drei von zehn Läufen die Tabelle an. Nur drei Zähler dahinter lauert Widersacher Kajetanowicz (Ford Fiesta R5).

In der Junior-EM führt Opel-Junior und Griebel-Teamkollege Emil Bergkvist nach zwei Siegen in zwei von sechs Läufen die Tabelle ebenfalls mit 78 Punkten an. Mit jeweils 36 Zählern folgen bei den Junioren Chris Ingram und Ralfs Sirmacis (beide Peugeot 208 R2). ♦ RK



Craig Breen

## Rallye Sachsen

# Vorne Konkurrenzlos

Von REINER KUHN

Ruben Zeltner ohne Gegner. Der Deutsche Rallyemeister gewinnt vor seinen Porsche-Markenkollegen Rainer Noller und Maik Stölzel die nicht mehr zur DRM zählende Sachsen-Rallye.

Die Sachsen-Rallye muss Tribut zollen. Ohne DRM- und ADAC-Masters-Prädikat fehlte es rund um Zwickau an Spannung in der

Spitze und an Teilnehmern. Prompt stellte die Citroën-Trophy bei ihrem dritten Lauf mit 13 Teams knapp ein Drittel der 45 Starter. Bei den seriennahen R1 siegte der Saarländer Lukas Meter (DS 3 R1) und geht als Spitzenreiter in die Sommerpause. Gleiches gilt für Patrick Pusch (DS 3 R3), der in der großen Division erneut dominierte und nun die Tabelle anführt.

Für eine faustdicke Überraschung sorgte Julius Tannert im

Opel Adam R2. Als Gesamt-5. konnte der Lokalmatador nicht nur Pusch im leistungsstärkeren R3, sondern auch Christoph Schleimer im Opel Astra KitCar hinter sich halten. Tannert, der nun zur Streckenbesichtigung der EM-Runde auf die Azoren reist, musste sich bei der schnellen Asphaltstrecke nur Jürgen Geist (BMW M3) auf Rang 4 sowie drei Fahrern mit leistungsstarken Sportgeräten aus Zuffenhausen beugen.

Derweil wurde Zeltner an der Spitze seiner Favoritenrolle gerecht. Mit zehn von zehn möglichen Bestzeiten gewann der Deutsche Meister sein Heimspiel mit einem Vorsprung von fast zwei Minuten. Nachdem am Samstagmorgen die regennassen Strecken schnell abgetrocknet waren, stürmten mit Rainer Noller (erstmalig im 997 GT3) und Maik Stölzel zwei weitere Porsche-Piloten auf das Podium. ♦



Porsche-Podium: Die Teams von Noller, Zeltner und Stölzel (v.l.)



Überraschte: Julius Tannert



R1-Sieger: Lukas Meter

## NACHRICHTEN

## Für WM-Comeback: TMG an der Mosel

Rallye-WM Das Toyota-Testteam gastierte vorige Woche in Deutschland. Bei der Vorbereitung auf die WM-Rückkehr 2017 feilte man in den Mosel-Weinbergen am Asphalt-Setup des Yaris-WRC-Testträgers.

## Citroën bringt nun auch DS 3 R2

Technik Citroën-Sportchef Yves Matton bestätigte, dass man bis spätestens 2017 einen R2-Konkurrenten zum Ford Fiesta, ebenfalls mit 1.0-l-3-Zylinder-Turbomotor, plant.

## Knof setzt sich in Frankreich in Szene

International Citroën-Junior Philipp Knof (D/DS 3 R3) stellt sich wieder der Konkurrenz in der französischen Citroën Racing Trophy. Bei der 50. Rallye Antibes Côte d'Azur schaffte er trotz Problemen (Zündung/Plattfuß) den fünften Klassenrang. ♦ RK



**MOTORSPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

**GRATIS**



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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1108085

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

**Meine persönlichen Angaben:** (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

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

Ich bezahle per Rechnung

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE 77ZZ00000004985, 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 \_\_\_\_\_

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

**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

# Elektronik-Revolution steht an

Von IMRE PAULOVITS und NEIL SPALDING

**Nur noch ein Monat, und die Hersteller werden beginnen, die für das nächste Jahr vorgeschriebene Einheits-Software zu entwickeln. Mit dem, was die Dorna einst wollte, wird diese nichts gemeinsam haben.**

Man könnte sagen, die Dorna hat sich die Büchse der Pandora eingehandelt, als sie sich mit der Hersteller-Vereinigung MSMA nach zähen Gesprächen endlich auf eine Einheits-Software in der MotoGP einigen konnte. «Ob wir sie nun alleine entwickeln oder alle gemeinsam, das ist uns egal, Hauptsache, eine ist Entwicklung möglich», hatte Honda-MotoGP-Boss Shuhei Nakamoto immer wieder betont.

Der ursprüngliche Plan der Dorna sah mal so aus, dass mit der Einheits-Elektronik Geld gespart wird, und die kleinen Teams leistungsmäßig an die Werksteams herangeführt werden. Dazu sollten die Hersteller ihre Entwicklungen herausrücken, damit die Privat-Teams aufholen. Vor drei Jahren, als das Ganze erdacht wurde, bestand noch mächtig Aufholbedarf. An diese Vorgabe haben sich die Hersteller auch brav gehalten, wenn das Resultat wohl auch anders aussehen wird als zunächst erwartet. Denn die MotoGP-Bikes sollten auch etwas eingebremst werden. Daraus wird, so wie es jetzt steht, wohl nichts werden.



Die Gegner Ducati, Honda und Yamaha: Bei der Einheits-Elektronik wollen sie sich zusammentun

Rennleiter Mike Webb und Dorna-Technikchef Corrado Cecchinelli hatten sicherlich auch ihre Vorstellungen von der Spezifikation der Software.

## Vorstoß der Hersteller

Schließlich wurden sie aber von den Herstellern überrannt, wo die Entwicklungsingenieure einfach bereits einen Schritt weiter waren und sich noch im letzten Jahr auf einen Vorstoß einigten, ab Mitte dieses Jahres gemeinsam an der neuen Software zu arbeiten. Als Trojanisches Pferd boten sie an, die Weiterentwicklung ihrer bisherigen Software einzustellen und alle Entwicklungskapazitäten nur noch auf die Einheits-Elektronik zu konzentrieren.

Dies wurde dann auch im Regelwerk festgehalten, aber wie Cecchinelli zugibt, wird es keine Möglichkeit geben zu überprüfen, ob die Hersteller auch tatsächlich nichts mehr an ihren eigenen Steuerprogrammen ändern. Ironischerweise ist es gerade der letztjährige Platzhirsch Honda, der wegen eines zu aggressiven Motors derzeit großen Entwicklungsbedarf bei der Elektronik hat.

## Eine ganz andere Dimension

Eines ist sicher: Von dem System, das die Dorna bei Magneti Marelli vor zwei Jahren eingekauft und an die Open-Teams geliefert hat, wird bei der endgültigen Version nichts mehr übrig bleiben. Schon als Ducati vor etwas mehr als einem Jahr

mit seinem Werksteam in der Open-Klasse antreten wollte, lieferten sie brav eine Software ab, bei der die Privatteams aufschreckten. Was jetzt von den hellen Köpfen bei fünf Herstellern gemeinsam ausgebrütet wird, dürfte diese noch weit übertreffen.

Man kann davon ausgehen, dass sich die Hersteller bei jedem einzelnen Punkt gemeinsam überlegen werden, welche die bisher beste Lösung von ihnen war und dann – bis auf die durch das Reglement eingeschränkten GPS-Funktionen – eine noch bessere Elektronik haben werden als die meisten von ihnen es in diesem Jahr haben. Zeit für die Umsetzung ist ja genug: Fünf Monate bei einer Manpower, die bisher kei-

nem von ihnen zur Verfügung stand, kann man sicher sein, dass etwas dabei herauskommt.

Dass sich am Kräfteverhältnis nicht viel ändern wird, dürfte auch fast sicher sein. Schließlich werden die selben Spezialisten an der Einstellung auf die jeweiligen Rennbedingungen arbeiten und im Verhältnis auch die gleichen Budgets zur Verfügung stehen wie bisher.

Da aber für alle nun zwei Liter mehr Sprit zur Verfügung stehen, dürften die Motoren wieder kräftiger und gleichzeitig leichter zu fahren sein, da sie nicht mehr so mager laufen müssen.

## Eine Erlösung

Dieser ganze Prozess wird für viele auch einen großen Segen bringen. Stefan Bradl, der letztes Jahr die Honda-Werkselekttronik gewohnt war und nun trotz der beiden ausgewiesenen Spezialisten Dirk Debus und Tex Geisler an seiner Seite an so manchem Wochenende daran verzweifelt, wie viel Zeit Änderungen an der Marelli-Elektronik brauchen, ist sich sicher: «Wenn sich Honda, Yamaha und Ducati zusammentun, wird nicht mehr viel von Marelli übrig bleiben», so der deutsche MotoGP-Pilot. «Aber wir selbst werden erst im nächsten Jahr etwas davon haben.»

Die Zukunft beginnt sehr bald. Mit ihr kommt ein wichtiger Schritt der Dorna in die MotoGP-Zukunft – wenn diese vielleicht auch etwas technischer werden wird als ursprünglich geplant. ♦

## Superbike-WM

# Neue Einsteigerklasse im Aufbau

**Seit Februar arbeitet die Superbike Commission am Reglement einer neuen Einsteiger-Klasse mit 300 Kubikzentimetern. Das Regelwerk beginnt, Formen anzunehmen.**

Als die Superbike-WM-Commission im Thailändischen Buriram tagte (s. MSa 14/2015), stand für die Hersteller nicht die Superbike-WM-Klasse im Mittelpunkt sondern eine neue Einsteiger-Klasse, die weltweit eingeführt werden und der Superbike-WM, aber auch der Motorrad-WM, in Zukunft auf

kostengünstige Art Nachwuchs sichern soll.

Beim Hubraum wurden gleich 300 ccm festgelegt, für unbedarfte Betrachter ein merkwürdiger Wert. Schaut man sich aber besonders in Südamerika um, hat sich dieser Hubraum dort bei Serien-Bikes bereits weit etabliert. Hervorgegangen aus der Erweiterung des klassischen Viertelliter-Formats, hat sich diese Größe bei den Alltags-Motorrädern weiträumig durchgesetzt. Dazu hat Kawasaki beim Versuch, eine kleine Sportmaschine in Europa zu lancieren, mit diesem Hubraum

die Ninja 300 auf den Markt gebracht und hatte damit Erfolg.

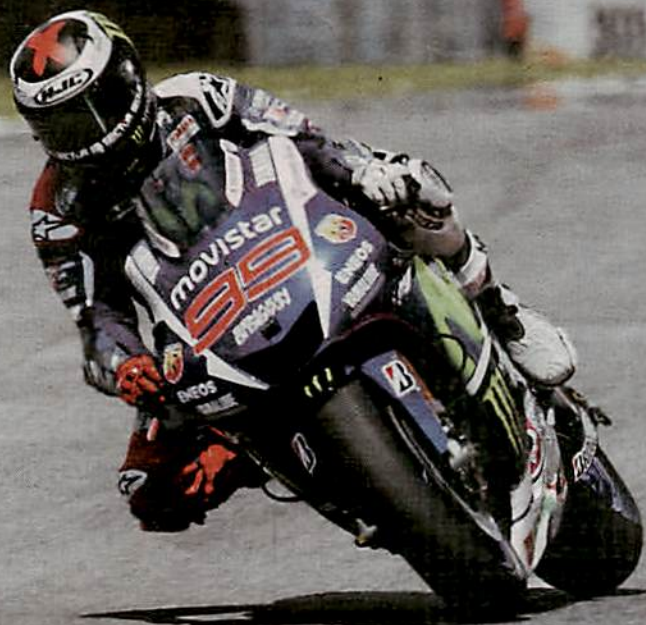
Weil die Maschinen in dieser Hubraum-Klasse weltweit noch auf sehr unterschiedlichem technischen Stand stehen, dazu noch Ein- und Zweizylinder zugelassen werden sollten, wird die Klasse aber nicht auf stark einschränkenden technischen Regeln basieren wie die Superstock 600 oder die Superstock 1000, sondern auf einer Balance of Performance wie die Superbike-WM, und durch sanfte Tuning-Maßnahmen die unterschiedlichen Konzepte einander annähern. ♦ IP



Zukunft mit 300 ccm: Neue weltweite Einstiegsklasse



Wieder allein auf weiter Flur: Jorge Lorenzo fand das Quäntchen Extra und liess die Konkurrenz weit hinter sich. Dies war sein dritter Sieg in Folge und sein insgesamt fünfter in Mugello



Grand Prix von Italien / MotoGP

# Der Unantastbare

Von IMRE PAULOVITS

**Irgendwo zwischen Argentinien und Jerez muss bei Jorge Lorenzo der Knopf aufgegangen sein. Seither hat er drei Rennen gewonnen, und bei seiner momentanen Form stellt sich die Frage, wer ihn überhaupt schlagen kann.**

Er schrie seine Freude nur so heraus und rollte sich mit dem Rücken auf eine seiner Fahnen mit dem schwarzen Hintergrund. Dabei müsste nach seinen letzten drei Siegeszügen mittlerweile die Realität eingekehrt sein. Denn seit der Weltmeister von 2010 und 2012 vor Jerez tief in sich gegangen ist, hat er seine alte Stärke wiedergefunden. Und wenn da auch noch Angstgegner Marc Márquez strauchelt, dann wird ein Weg frei, den sich vor einem Monat noch niemand richtig hat vorstellen können.

Wenn von außen auch alles so leicht aussah und Lorenzo schon sehr früh die Pace diktierte, war er doch voller Konzentration dabei. Es war dann

sein Crewchef Ramón Forcada, der noch die letzten Feinheiten an der Abstimmung fand, und als Lorenzo schon am Samstagmorgen, als die ersten 15 Fahrer innerhalb einer Sekunde waren, plötzlich 0,6 Sekunden schneller war als alle anderen, wurde klar, dass wohl niemand etwas gegen ihn ausrichten kann.

## Ducati kommt stark

Dabei hat Italien seine eigenen Helden, und die hatten diesmal besonders starke Unterstützung. Ducati hatte mit seinen Werkspiloten getestet und dazu noch Testpilot Michele Pirro mit einer Wildcard genannt. Doch im Gegensatz zu den gewohnt diskreten Vorstellungen, wenn ein Testpilot einen GP zur Datensammlung fährt, wollte es der 28-jährige Italiener diesmal richtig wissen. Er klemmte sich in den Trainings bei Andrea Dovizioso in den Windschatten, war dabei auch schon einmal in den Top 3 der Zeitenliste – und wenn auch noch Andrea Iannone mal mit in der Formation fuhr, sah es nicht nur wie eine Ducati-Werbeprozession aus, so schnell wie die Desmosedici

GP15 die lange Zielgerade hinaufschoss, sah es eher wie der Sturmtrupp der Roten aus, der das heimische Territorium zurückerobert will.

Obwohl sich bei Andrea Iannone nach seinem Test-Sturz bei eben der Session vor drei Wochen, als sich Ducati besonders gut für den Heim-GP vorbereiten wollte, herausstellte, dass er auch noch einen Haarriß im Oberarmkopf davongetragen hatte, war er diesmal der Schnellste der heimischen Truppe und stellte die Ducati auf die Pole-Position.

Valentino Rossi arbeitete auch wie ein Bessener, und das gelbe Flaggenmeer, das die Hänge neben der Piste überflutete, gab ihn noch einmal Antrieb. Als er dann wieder auf dem magischen achten Startplatz stand, von dem er in diesem Jahr sogar den GP von Katar als auch von Argentinien gewann, glaubten schon viele an ein Zeichen für den WM-Leader. Doch der winkte ab. «Mir fehlt die Pace zu Jorge, die haben diesmal am ehesten die Du-

cati, und vielleicht noch Márquez, wenn er auch noch viel weiter hinten in der Startaufstellung steht.»

## Das Desaster um Márquez

Márquez auf dem 13. Startplatz. Unvorstellbar. Er hatte eine völlig verwachste Qualifikation. Zunächst arbeitete er zu lange an der Rennabstimmung und hatte deshalb in FP3 nur die elftschnellste Zeit. So musste er durch die Q1. Dort wollte er nur einen weichen Reifen aufbrauchen, um noch zwei für die endgültige Zeitenjagd zu haben, doch der hatte keinen Grip. Und während Márquez als Zweiter hinter Aleix Espargaró



A. Iannone

in der Box saß, knallte Yonny Hernández mit seinem zweiten Reifensatz eine Bestzeit hin, und Márquez konnte statt in die Q2 sich umziehen und am nächsten Tag vom 13. Startplatz aus ins Rennen gehen. «Schreibt ihn nicht ab», war die einhellige Meinung der gesamten Konkurrenz.

Was der Weltmeister dann abbrannte, kann außer ihm

wohl niemand. Er startete gut, doch so richtig Ernst machte er in der Bremszone am Ende der Zielgeraden, wo er schlingernd auf die San Donato zuschoss und noch an seinem Teamkollegen Dani Pedrosa vorbeiflog und trotzdem so einlenken konnte, dass er auf der Innenlinie noch drei Plätze gutmachte! Bereits in der zweiten Runde war er Dritter und eine weitere Runde später Zweiter. Doch das Wunder dauerte nicht ewig. Sobald die Reifen abbauten, wurde die Honda unkontrollierbar, und obwohl der Weltmeister wieder wie ein Löwe kämpfte und mit den beiden Ducati-Piloten um den zweiten Platz stritt, kam er diesmal nicht ungestraft davon. In der 18. Runde klappte ihm das Vorderrad ein, der 22-jährige Spanier musste in diesem Jahr seinen zweiten Rennsturz hinnehmen, damit ist er erst einmal weit aus dem Kreis der WM-Favoriten gefallen.

## Rossi Feuerwerk

Valentino Rossi hatte bei seinem Heim-Rennen diesmal ein schweres Los. Gleich nach dem





Dreikampf mit ungleichem Ausgang: Iannone wurde Zweiter, Márquez stürzte, Dovizioso fiel aus



Iannone: Schmerz besiegt



Champagner marsch: Lorenzo lässt es derzeit richtig krachen



Rossi-Mania: Noch nie kamen so viele Fans nach Mugello wie in diesem Jahr

Start fiel er weit zurück, er musste sich vom elften Platz aus nach vorne kämpfen. «Ich muss zugeben, diesmal war ich nie schnell genug», gab der WM-Leader zu. «Wir haben diesmal alles Mögliche bei der Abstimmung versucht, aber wir haben den Richtungswechsel einfach nicht hinbekommen. So konnte ich außer ein paar Runden zu Rennmitte nie richtig schnell fahren.»

Diese Runden hatten es dafür umso mehr in sich. Rossi schloss auf die Gruppe mit den beiden Ducati, Márquez und dem mittlerweile wieder erstaunlich erstarkten Dani Pedrosa auf, und Letzteren kämpfte er auch im Handumdrehen nieder. Als Márquez stürzte und Dovizioso zurückfiel, machte Rossi Jagd auf seinen Freund Andrea Iannone. Doch wer gedacht hätte, der 25-jährige Italiener würde unter den Schmerzen seiner Schulter einbrechen, der konnte diesmal eine neue Lektion von echtem Heldentum und der Wirkung von Adrenalin vor Heimpublikum erleben.

Der Ducati-Pilot hielt seinen Platz bis ins Ziel. «Ich muss zu-

geben, dass ich es selbst nicht geglaubt hätte», gab Iannone zu. Dabei wirkte er auch eine Stunde nach dem Zieleinlauf noch nicht schmerzverzerrt, sondern so aufgedreht wie bei der Zielankunft. «Die Leute in der Clinica Mobile haben mir viel geholfen, nach der Quali noch stärkende Krankengymnastik mit mir gemacht und mir eine Spritze für das Rennen gegeben. Wir hätten aber nicht gedacht, dass die Schulter die Renndistanz so durchhält. Wir haben auch mein Bike noch nach dem Warm-up bei der Bremsstabilität verbessert. Das hat es gebracht, dass ich zum zweiten Mal in diesem Jahr mit Marc Márquez kämpfen konnte. Meine Schulter wurde nach der Spritze dann während des Rennens kaum schlechter, so konnte ich auch noch pushen, als Valentino von hinten anrückte.»

### Ist Lorenzo zu halten?

Die Frage stellt sich trotzdem, ob wir nicht den absoluten Wendepunkt der Saison erlebt

haben. Dass es so scheint, dass jeder ein Problem hat, nur Lorenzo nicht, hat, wenn man die Zeiten genau analysiert, den Grund, dass das Niveau unglaublich hoch ist, der Mallorquiner aber trotzdem so zu seiner Form gefunden hat, dass er das alles entscheidende Quantchen mehr hat. Im Vorjahr war es Marc Márquez, der eine solche Form aufbauen konnte, damit war er für zehn Rennen nicht zu stoppen. Wenn Valentino Rossi auch mittlerweile bei zehn Rennen in Folge auf dem Podest stand und damit eine Konstanz hat, mit der er gegenhalten könnte, die Pace seines um sieben Jahre jüngeren Teamkollegen ist derzeit auch für ihn eine scheinbar nicht zu knackende Nuss.

Aber freuen wir uns erst einmal auf Barcelona in zwei Wochen. Dort gab es im letzten Jahr den besten Vierkampf des Jahres zwischen Márquez, Pedrosa, Rossi und Lorenzo. Wäre schön, wenn alle wieder zu sich finden würden und noch die beiden Ducati hinzukommen. ♦



V. Rossi

## NACHGEHAKT BEI Jorge Lorenzo

(29/E) Der Ex-Weltmeister zu seinem dritten Sieg in Folge, und warum er auch so viel Respekt vor Márquez hatte.



Von IMRE PAULOVITS

Unglaublich, das ist jetzt das dritte Rennen in Folge, das Du gewinnst. Ich hatte schon am Donnerstag gesagt, dass das unser Jahr werden könnte. Natürlich ist es noch zu früh, um zu wissen, ob wir auch zum Schluss gewinnen werden oder ob wir diesen Level halten können. Wir haben ja gerade erst sechs Rennen hinter uns und noch zwölf vor uns. Aber dass Yamaha bislang fünf von sechs Rennen gewonnen hat bedeutet, dass unser Motorrad wirklich gut funktioniert. Obwohl die Ducatis sehr schnell waren und Andrea Dovizioso sehr konstant war, hat sich um zwei Uhr nachmittags doch etwas geändert. Es ist wärmer geworden, und es war nicht mehr möglich, die Rundenzeiten zu fahren wie zuvor. Mein Glück heute war, dass die anderen noch langsamer wurden. Ich war in einigen Runden bis zu sechs Zehntel schneller, und wenn dir das gelingt weißt du, dass das dein Tag ist und du

deshalb von ihm profitieren musst.

Du bist zu Beginn sehr aggressiv in Führung gegangen. Dabei war mein Start gar nicht so gut, aber ich konnte im ersten Eck eine sehr offene Linie mit viel Kurvenspeed wählen. So konnte ich gleich an Dovizioso vorbeiziehen.

Als Nächstes kommt Dein Heimrennen in Barcelona. Ich muss erst einmal sehen, wie es wird. Valentino macht einen unglaublichen Job, er stand bislang bei jedem Rennen auf dem Podest. Aber es ist schon einmal ein gutes Gefühl, nicht mehr 29 Punkte hinter dem Tabellenführer zu sein, sondern nur noch sechs. In Barcelona kann alles Mögliche geschehen. Ich kann vielleicht gewinnen, wir müssen aber auch realistisch bleiben. Denn schon am nächsten Wochenende könnte plötzlich Marc Márquez gewinnen. So werden die Yamaha und ich hart weiterarbeiten, um zu gewinnen.

## Stefan Bradl

# Von hinten abgeräumt

Stefan Bradl hat dieses Jahr wirklich kein Glück. Nachdem es im Rennen in Mugello endlich vorwärts ging, wurde er von Nicky Hayden abgeschossen.

Auf der schnellen und flüssigen Strecke von Mugello kam Stefan Bradl diesmal richtig gut ins Wochenende und war am ersten Trainingstag am Freitag als 16. bester Open-Class-Pilot. Noch viel mehr hatte es den in diesem Jahr von Pech verfolgten Bayern aber gefreut, dass er sich gegenüber der Vormittagszeit bis zum Ende des zweiten Trainings über eine Sekunde herunterschleifen konnte. «Wir haben am Nachmittag einen großen Schritt nach vorn gemacht», sagte Bradl. «Wir arbeiten in die richtige Richtung.»

Am Samstag schaffte es Bradl zwar nicht in die Q2, er war aber auch so zufrieden. «Wir haben das Bike um so viel verbessern können. Wir haben auch größere Abstimmungsschritte gemacht, es geht einfach voran. Ich denke, im Rennen habe ich reelle Chancen, bester Open-Pilot zu werden.»

Dieses Vorhaben schien sich auch in die Tat umsetzen zu lassen, blieb aber hinterher leider nur ein frommer Wunsch. Während der 25-jährige Deutsche mit Nicky Hayden um den Sieg der Open-Klasse kämpfte, knallte dieser ihm von hinten ins Motorrad. «Plötzlich spürte ich von hinten einen heftigen Knall und lag auch schon gemeinsam mit Hayden neben dem Motorrad im Kiesbett», so Bradl. «Dabei waren wir diesmal wirklich gut unterwegs und hatten reelle Chancen auf den Sieg in der Open.» ♦ IP



Bradl: wieder keine Zielflagge



Marc Márquez

## Honda: Tiefer in Schwierigkeiten

Dass Weltmeister Marc Márquez in Mugello die Q2 verpasste, vom 13. Startplatz losfahren musste und dann im Rennen stürzte, zeigt, wie tief die Probleme bei Honda wirklich wiegen.

Sicher war es eine Verkettung ungünstiger Umstände, aber dass Marc Márquez am Samstag in Mugello nicht in die Qualifikation der besten zwölf kam, zeigte das wirkliche Ausmaß der Probleme, mit dem das Weltmeister-Team kämpft.

Márquez glaubt, dass die Ursache des meisten Übels der 2015er-Motor ist. «Der ist zu aggressiv, auch beim Gaswegnehmen», bringt es der Weltmeister auf den Punkt. «So lange die Reifen neu sind, geht es noch, aber wenn der Hinterreifen abbaut, gibt er mir keinen Halt mehr beim Einlenken, das Motorrad driftet hinten unkontrolliert weg, und ich kann nicht einlenken.»



Marc Márquez: Einlenkdrit nur mit frischen Reifen unter Kontrolle

Wenn man den Weltmeister genau beobachtet, fällt auf, dass er nicht mehr wie im Vorjahr sauber und übergangslos in die Kurven hineindriften kann, es wirkt hakeliger, oder er wird zu weit hinausgetragen.

Doch wie früher in so einem Fall auf das letztjährige Motorrad zurückzugreifen, geht nicht. Wegen der eingefrorenen Entwicklung mussten alle fünf Triebwerke in Katar verplombt

werden, nur diese dürfen verwendet werden. So muss Honda jetzt versuchen, das Problem über die Elektronik in den Griff zu bekommen. Und auch das bleibt nicht mehr viel Zeit. Laut Vereinbarung dürfen die Hersteller ihre eigene Elektronik nur noch bis Ende Juni weiterentwickeln, danach müssen sie sich der Entwicklung der nächstjährigen Einheits-Software widmen. ♦ IP

Heimrennen bekomme. Ich hoffe, er ist auf der Strecke genau so vielversprechend, wie auf dem Prüfstand.»

»» **MotoGP** Die Pole Position von Andrea Iannone war die erste eines Italieners auf einem italienischen Motorrad in der Königsklasse in Italien

seit Imola 1972 (Giacomo Agostini auf MV Agusta).

»» **MotoGP** Am Montag (nach Redaktionsschluss) testeten die Werkspiloten zum zweiten mal die Michelin-Einheitsreifen, die ab 2016 in der MotoGP die Bridgestone ablösen. ♦ IP

## KOMMENTAR

### Wenn nur die Mischung stimmt



Von IMRE PAULOVITS

Mugello war wieder der reinste Hexenkessel. Die Hänge um den Traditionskurs in der Toskana waren mit Zelten vollgestellt, überall dröhnten wieder die für hier so typischen «Mugello-Sirenen», auf Handkarren montierte Motoren aller Größen ohne Auspuff. Die Tribünen waren prallvoll, und das gelbe Flaggenmeer für Valentino Rossi wetteiferte mit dem roten der Ducati-Fans. Nach dem Zieleinlauf war die Masse wieder nicht zu halten. Auch das nahe liegende Scarperia wurde von den Fans überströmt. Die Bewohner des kleinen Ortes, der seit Jahren beim GP von Italien einen wichtigen Teil seiner Einnahmen erwirtschaftet, konnten sich wieder beruhigt zurücklehnen, als am Abend nach dem GP die Massen wieder abzogen. Es war ein Trost für all die gewesen, die langfristig schon um ihre Existenz bangten. Denn vor drei Jahren, als die Eintrittspreise massiv angehoben wurden und dazu noch Zugpferd Valentino Rossi und Ducati strauchelten, blieben mit

einem Schlag auch die Zuschauer weg. Das hatte gezeigt, wie fragil das Konstrukt Motorrad-WM selbst in einem Land mit sehr viel Tradition ist, und dass mit der Schmerzgrenze der Fans sehr behutsam umgegangen werden muss.

Dieses Jahr hatten sie schon im Vorfeld die richtige Mischung, die sie anzog. Valentino Rossi als WM-Leader mit bereits zwei GP-Siegen in diesem Jahr, dazu eine erstarkte Ducati, die hier den lange ersehnten ersten GP-Sieg seit der Stoner-Ära gerade auf ihrem Heimkurs in greifbare Nähe rückte. Dazu ein langes Wochenende in Italien mit herrlicher Wetterprognose – ein Volksfest war von vornherein garantiert.

Nicht auszumalen, was auf dem Sachsenring los wäre, wenn Deutschland mit seinen Fahrern und Bikes die gleichen Erfolgchancen in der höchsten Klasse des Motorradsports hätte. Dass sie auch ohne das seit Jahren unentwegt in Rekordmengen kommen, zeigt auch, dass die Mischung, die sie dort geboten bekommen, stimmt. Ein Kompliment für den Veranstalter.

## KOMPAKT

»» **MotoGP** Suzuki wird für den Barcelona-GP die lang erwartete nächste Ausbaustufe ihres MotoGP-Triebwerks bringen. Aleix Espargaró: «Schön, dass ich den neuen Motor für mein

## AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Masao Furusawa, ehemaliger Rennchef von Yamaha, war seit langer Zeit wieder Gast seines ehemaligen Arbeitgebers. Der Mastermind, der vor mehr als einem Jahrzehnt das Konzept der Yamaha MI umkrempelte, das es heute noch zu einem Siegerbike macht, und der Valentino Rossi von Honda weglockte, ist seit 2012 im Ruhestand, doch neben seiner Wohlverdienten

Rente betreibt der Schwingungsexperte eine Consultingfirma, die mittlerweile nicht nur für die Automobilindustrie und für die Fliegerei arbeitet, sondern bei der auch Brückenbau-Unternehmen Simulationen in Auftrag geben. Furusawa war zu einer Gastvorlesung an die Technische Universität von Triest geladen, stellte dabei fest, dass der Zeitpunkt so günstig liegt, dass er den GP von Italien mit auf den Weg legen kann. Der noch immer viel beschäftigte Furusawa trug ein mittlerweile ausgebleichtes Shirt, das einst Valentino Rossi «für einen wahren Freund» signiert hatte, und bereitete sich in der Yamaha-Hospitality auf seinem Laptop auf die Vorlesung vor.

»» **Hollywood-Star Keanu Reeves** hat sich mittlerweile als völliger MotoGP-Fan geoutet. Nach Austin kam er

auch nach Mugello, um seine Helden live vor Ort zu erleben.

»» **Ducati** hat sich nicht nur auf der Strecke zu einer wahren Macht gemauert. In Mugello hatte der Hersteller aus Bologna, der seit bald drei Jahren



Lamborghini-Polizeiauto

zu Audi gehört, das gesamte Boxendach gemietet und dort ein riesiges Festzelt für seine Gäste aufgebaut. Der Audi-

Konzern ließ auch andersweitig aufblitzen. Einige Spezialkräfte der Polizei waren mit blau lackierten Lamborghini, ebenfalls einer Marke von Audi, unterwegs.

»» Am Samstagabend gab es wieder die traditionelle Fahrerlager-Party des Gresini-Teams. In den Vorjahren vom Teamsponsor San Carlo finanziert, war es diesmal Gresinis neuer Partner Aprilia, der geladen hatte. Neben dem großen Ess-Stand, wo diesmal brasilianische Feijoada serviert wurde, war bei Tanzmusik eine MotoGP-Aprilia ausgestellt, vor der die Fans in einem Bilderbuch des unvergessenen Marco Simoncelli blättern konnten.

»» Der ehemalige deutsche GP-Pilot und Kawasaki-Teamchef

Harald Eckl kam ebenfalls nach Mugello. «Aber wirklich nur als Hobby», wie Eckl versicherte. «Ich will im Motorradsport nichts mehr machen.»

»» Beim Pramac-Ducati-Team waren Kreationen des Extrem-Designers Marcello Baroni ausgestellt. Seine Schubkarre mit MotoGP-Komponenten sorgte für besonderes Aufsehen.



MotoGP-Schubkarre von Marcello Baroni



Furusawa bereitet Vorlesung vor



Höhepunkte des Rennens

**Start:** Dovizioso vor Lorenzo und Iannone, Márquez nach einer Kurve auf P7. Rossi nur auf P11. Lorenzo übernimmt die Führung. Márquez nach einer halben Runde auf P4. Abraham mit Frühstart.

**1. Runde:** Lorenzo, Dovizioso, Iannone, Márquez, Smith, Pol Espargaró, Pedrosa, Crutchlow, Rossi und Pirro sind die Top 10. Bradl P15.

**2. Runde:** Márquez P3.

**3. Runde:** Márquez P2. Aleix Espargaró wird von Petrucci gerammt und stürzt. Auch Miller stürzt, De Angelis an der Box.

**4. Runde:** Lorenzo führt vor Márquez. Hayden rammt Bradl – beide out!

**5. Runde:** Lorenzo zieht davon, Dovizioso wieder an Márquez vorbei auf P2. Auch Iannone und Pedrosa halten den Speed.

**7. Runde:** Lorenzo 2 sec voraus. Rossi steckt hinter Crutchlow auf P7 fest.

**8. Runde:** Rossi an Crutchlow vorbei auf P6, 2,5 sec hinter Pedrosa.

**10. Runde:** Lorenzo 3 sec voraus. Rossi holt zum Verfolgerquartett auf.

**14. Runde:** Rossi an Dovizioso vorbei auf P5.

**15. Runde:** Dovizioso rollt mit Defekt an die Box.

**18. Runde:** Márquez stürzt auf P3! Rossi an Pedrosa vorbei auf P3.

**20. Runde:** Lorenzo führt 8,5 sec vor Iannone, Rossi und Pedrosa. 3 sec zurück Crutchlow, Smith und Pol Espargaró.

**21. Runde:** Crutchlow stürzt auf P5.

**23. Runde:** Lorenzo siegt überlegen. Rossi muss sich Iannone und der Ducati-Power beugen. ♦ ML

GRAND PRIX VON ITALIEN – MOTOGP / Resultate

Mugello (I): 31. Mai 2015; 6. Lauf zur Weltmeisterschaft; 120,635 km über 23 Runden à 5,245 km; 25 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft: 25 Grad, Asphalt: 48 Grad

25°

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Pkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	23	41:39,173		1:47,700	339,5 km/h m/m		25
2. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	23	+5,563		1:47,837	350,6 km/h m/m		20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	23	+6,661		1:48,173	346,5 km/h m/m		16
4. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	23	+9,978		1:48,043	349,6 km/h m/m		13
5. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	23	+15,284		1:48,415	347,7 km/h h/m		11
6. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	23	+15,665		1:48,698	346,4 km/h m/m		10
7. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	23	+23,805		1:48,774	341,5 km/h m/m		9
8. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP15	23	+29,152		1:49,005	350,0 km/h m/s		8
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14.2	23	+32,008		1:49,077	346,3 km/h m/m		7
10. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	23	+34,571		1:49,256	346,4 km/h h/m		6
11. Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	23	+38,553		1:49,217	342,2 km/h m/m		5
12. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	23	+42,158		1:49,569	336,9 km/h m/s		4
13. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	23	+44,801		1:49,662	346,7 km/h m/s		3
14. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	23	+50,435		1:49,868	338,6 km/h m/s		2
15. Eugene Laverty (GB)	Honda RC 213V-RS*	23	+53,060		1:50,053	340,8 km/h m/s		1
16. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	23	+1:15,265		1:50,525	340,9 km/h m/s		-
17. Karel Abraham (CZ)	Honda RC 213V-RS*	23	+1:15,381		1:49,602	335,7 km/h m/s		-
18. Marco Melandri (I)	Aprilia RS-GP	23	+1:41,840		1:52,063	338,3 km/h m/s		-

Nicht klassiert:

- Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	20	+3 Rdn.	Sturz	1:48,620	347,0 km/h h/m		-
- Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	17	+6 Rdn.	Sturz	1:47,654	345,9 km/h h/m		-
- Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	13	+10 Rdn.	Defekt	1:47,905	349,4 km/h m/m		-
- Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	3	+20 Rdn.	Sturz	1:49,379	342,9 km/h m/s		-
- Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V-RS*	3	+20 Rdn.	Sturz	1:49,117	339,5 km/h m/s		-
- Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	2	+21 Rdn.	Sturz	1:49,330	337,0 km/h m/m		-
- Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V-RS*	2	+21 Rdn.	Sturz	1:49,839	341,6 km/h m/s		-
- Alex de Angelis (RSA)	ART*	2	+21 Rdn.	Defekt	1:34,503	332,1 km/h m/s		-

Führung: Lorenzo, Runde 1 bis 23

Nächstes Rennen: 14. Juni 2015, Barcelona (E)

\*Open-Class

Internet: www.motogp.com

STRECKE

Mugello



WM-Stand Fahrer

1. Rossi	118
2. Lorenzo	112
3. Dovizioso	83
4. Iannone	81
5. Márquez	69
6. Smith	57
7. Crutchlow	47
8. P. Espargaró	45
9. Viñales	36
10. Petrucci	32
11. A. Espargaró	31
12. Hernández	26
13. Pedrosa	23
14. Redding	18
23. Bradl*	1

WM-Stand Marken

1. Yamaha	141
2. Ducati	106
3. Honda	98
4. Suzuki	47
5. Forward-Yamaha*	10
6. Aprilia	5

WM-Stand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	230
2. Ducati Team	164
3. Monster Yamaha Tech3	102
4. Repsol Honda Team	97
5. Suzuki Ecstar	67
6. Octo Pramac Racing	58
7. CWM LCR Honda	53

\*Open-Class

- = Fahrt des Siegers
- = Fahrt des Zweiten
- = Fahrt des Dritten
- XX = Fahrer beim Boxerstopp
- XX = Fahrer aus dem Rennen

Qualifying

1. Iannone	1:46,489
2. Lorenzo	1:46,584
3. Dovizioso	1:46,610
4. Crutchlow	1:46,657
5. Aleix Espargaró	1:46,854
6. Pirro	1:46,870
7. Pedrosa	1:46,875
8. Rossi	1:46,923
9. Viñales	1:46,934
10. Pol Espargaró	1:47,050
11. Smith	1:47,090
12. Hernández	1:47,423
13. Márquez	1:47,240
14. Petrucci	1:47,497
15. Barberá	1:47,978
16. Bradl	1:48,047
17. Redding	1:48,120
18. Baz	1:48,133
19. Hayden	1:48,298
20. Abraham	1:48,366
21. Bautista	1:48,477
22. Di Meglio	1:48,503
23. Miller	1:48,572
24. Laverty	1:48,638
25. De Angelis	1:49,198
26. Melandri	1:51,391

XX = Q2 (Top12) - XX = Q1 (übrige Fahrer)

Runde für Runde

Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
1. Lorenzo	99	4	29	93	38	44	35	26	46	41	51	25	9	45	68	6	69	76	43	45	8	19	50	63	17	15	33
2. Rossi	99	4	93	29	38	26	44	35	46	41	51	25	9	45	68	6	69	76	43	45	8	19	50	63	17	15	33
3. Iannone	99	93	4	29	38	26	35	44	46	51	68	9	25	6	69	76	45	8	19	50	17	63	33				
4. Pedrosa	99	93	4	29	26	38	35	44	46	51	68	25	9	76	45	8	19	50	17	63	33						
5. Smith	99	93	4	29	26	38	35	46	41	51	25	68	9	45	76	8	19	50	17	63	33						
6. Espargaró	99	4	93	29	26	35	46	38	44	51	25	68	9	45	76	8	19	50	63	33	17						
7. Viñales	99	4	93	29	26	35	46	38	44	51	25	68	9	45	76	8	19	50	63	33	17						
8. Pirro	99	4	93	29	26	35	46	38	44	51	25	68	9	45	76	8	19	50	63	33	17						
9. Barberá	99	4	93	29	26	35	46	38	44	51	25	68	9	45	76	8	19	50	63	33	17						
10. Bradl	99	29	93	4	26	46	35	38	44	51	25	9	68	45	76	8	50	19	63	33	17						
11. Hayden	99	29	93	4	26	46	35	38	44	51	25	9	68	45	76	8	50	19	63	33	17						
12. Redding	99	29	93	4	26	46	35	38	44	51	25	9	68	45	76	8	50	19	63	33	17						
13. Baz	99	29	93	26	46	4	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	50	19	63	17	33						
14. Laverty	99	29	93	26	46	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	50	19	63	17	33							
15. Espargaró	99	29	93	26	46	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	50	19	63	17	33							
16. Pedrosa	99	29	93	26	46	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	50	19	63	17	33							
17. Rossi	99	29	93	26	46	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	50	19	63	17	33							
18. Melandri	99	29	46	26	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	19	50	63	17	33								
19. Hayden	99	29	46	26	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	19	50	63	17	33								
20. Espargaró	99	29	46	26	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	19	50	63	17	33								
21. Pedrosa	99	29	46	26	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	19	50	63	17	33								
22. Rossi	99	29	46	26	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	19	50	63	17	33								
23. Melandri	99	29	46	26	35	38	44	25	51	9	68	45	76	8	19	50	63	17	33								

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Italien



Bradley Smith (5.) >

«Ich bin mit diesem fünften Platz zufrieden, und das Rennen hat auch richtig Spaß gemacht. Beim Zweikampf mit Cal Crutchlow habe ich alles gegeben.»



Michele Pirro (8.) >

«Die GP15 hat im Rennen gut funktioniert, aber der weiche Reifen ist nicht gut für die Renndistanz. Ich musste ihn aber fahren, um Daten für Ducati zu sammeln.»



Andrea Dovizioso (-) >

«Jorge war zwar sehr schnell, ich hatte aber das Potenzial für einen Podestplatz. Leider hat sich das hintere Kettenblatt aufgelöst, die Kette sprang über, und es wurde immer schlimmer.»



## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Topstart von Aegerter in Front. Dann Lüthi vor Lowes. Rabat fällt zurück auf P7.

**1. Runde:** Aegerter, Lüthi, Lowes, Corsi, Siméon, Salom, Rabat, Zarco, Folger und Simón sind die Top 10. Corsi wird von Lowes torpediert, nur der Brit bleibt im Sattel.

**2. Runde:** Lüthi übernimmt die Führung vor Aegerter und Siméon. Dann Rabat und Folger. Cortese P14, Schrötter P19. Krummenacher P22, Mulhauser P25, Raffin P28, Alt P30.

**3. Runde:** Immer noch Schweizer Doppelführung. Dann stürzt Lüthi übers Vorderrad!

**4. Runde:** Rabat übernimmt P2 von Siméon. Folger P4, Cortese P10, Schrötter P18.

**5. Runde:** Rabat attackiert Aegerter, kommt nicht vorbei. Morbidelli und Kallio stürzen.

**6. Runde:** Aegerter führt weiter vor Rabat, Zarco, Folger, Siméon, Salom und Lowes.

**7. Runde:** Rabat an Aegerter vorbei auf P1. Jonas Folger stürzt auf P3 vor Zarco.

**8. Runde:** Rabat zieht weg.

**9. Runde:** Lowes vor Salom auf P4. Cortese P9, Schrötter P17, Krummenacher P19.

**10. Runde:** Zarco an Aegerter vorbei auf P2.

**14. Runde:** Rabat 1 sec vor Zarco, Aegerter und Lowes je eine weitere Sekunde zurück.

**16. Runde:** Zarco holt Rabat ein. Aegerter P3, Cortese P8, Krummenacher P16, Schrötter P18.

**19. Runde:** Aegerter 1,5 sec vor Lowes auf P3. Syahrin out.

**21. Runde:** Rabat siegt knapp vor Zarco. Erster Podestplatz für Aegerter in dieser Saison. ♦ ML

## GRAND PRIX VON ITALIEN – MOTO2 / Resultate

Mugello (I): 31. Mai 2015; 6. Lauf zur Weltmeisterschaft; 110,1450 km über 21 Runden à 5,245 km; 31 gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 25 Grad, Asphalt: 46 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Esteve Rabat (E)	Kalex	21	42:27,011	1:52,530	25
2. Johann Zarco (F)	Kalex	21	+0,308	1:52,685	20
3. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	21	+5,280	1:52,848	16
4. Sam Lowes (GB)	Speed-up	21	+5,554	1:52,860	13
5. Luis Salom (E)	Kalex	21	+7,493	1:52,619	11
6. Xavier Siméon (B)	Kalex	21	+7,896	1:52,934	10
7. Julián Simón (E)	Speed-up	21	+10,495	1:53,063	9
8. Sandro Cortese (D)	Kalex	21	+17,380	1:53,218	8
9. Axel Pons (E)	Kalex	21	+17,775	1:53,318	7
10. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+18,836	1:52,994	6
11. Alex Rins (E)	Kalex	21	+20,698	1:53,492	5
12. Alex Márquez (E)	Kalex	21	+20,923	1:53,349	4
13. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	21	+22,433	1:53,683	3
14. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	21	+22,762	1:53,516	2
15. Azlan Shah (MAL)	Kalex	21	+27,715	1:53,284	1
16. Marcel Schrötter (D)	Tech3	21	+31,461	1:53,828	-
17. Ricky Cardús (E)	Tech3	21	+31,580	1:53,900	-
18. Mattia Pasini (I)	Kalex	21	+32,778	1:53,902	-
19. Anthony West (AUS)	Speed-up	21	+46,027	1:54,245	-
20. Louis Rossi (F)	Tech3	21	+46,557	1:54,572	-
21. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	21	+46,929	1:54,579	-
22. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	21	+46,962	1:54,615	-
23. Jesko Raffin (CH)	Kalex	21	+1:15,001	1:55,652	-
24. Florian Alt (D)	Suter	20	+1 Runde	1:56,121	-

## Nicht klassiert:

- Hafiz Syahrin (MAL)	Kalex	19	+2 Rdn.	1:53,599	-
- Jonas Folger (D)	Kalex	6	+15 Rdn.	1:52,671	-
- Simone Corsi (I)	Kalex	6	+15 Rdn.	1:53,976	-
- Franco Morbidelli (I)	Kalex	4	+17 Rdn.	1:53,264	-
- Mika Kallio (FIN)	Kalex	4	+17 Rdn.	1:53,432	-
- Thomas Lüthi (CH)	Kalex	2	+19 Rdn.	1:53,065	-
- Zaqhwan Zaidi (MAL)	Suter	-	+21 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 166,5 km/h

Schnellste Runde: Rabat, 7. Runde in 1:52,530 min (= 167,7 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 14. Juni 2015, Barcelona/Catalunya (E)

Internet: www.motogp.com

## Qualifying

1. Lowes	1:51,514
2. Aegerter	1:51,856
3. Rabat	1:51,874
4. Lüthi	1:51,879
5. Salom	1:52,120
6. Zarco	1:52,140
7. Corsi	1:52,144
8. Siméon	1:52,155
9. Rins	1:52,240
10. Pons	1:52,327
11. Cortese	1:52,331
12. Simón	1:52,472
13. Folger	1:52,480
14. Syahrin	1:52,510
15. Márquez	1:52,536
16. Baldassarri	1:52,709
17. Nakagami	1:52,807
18. Pasini	1:52,845
19. Schrötter	1:52,880
20. Krummenacher	1:52,927
21. Morbidelli	1:53,024
22. Cardús	1:53,279
23. Kallio	1:53,333
24. Shah	1:53,552
25. Mulhauser	1:53,867
26. Rossi	1:53,975
27. Alt	1:54,662
28. Zaidi	1:54,807
29. Raffin	1:54,844
30. West	1:54,989
31. Warokorn	1:55,069

## WM-Stand Fahrer

1. Zarco	109
2. Rabat	78
3. Lüthi	68
4. Lowes	67
5. Folger	57
6. Rins	54
7. Morbidelli	49
8. Siméon	49
9. Simón	34
10. Kallio	31
11. Syahrin	31
12. Cortese	30
13. Aegerter	26
14. Salom	25
15. Baldassarri	23
16. Nakagami	20
17. A. Márquez	18
18. West	17
19. Corsi	13
20. Schrötter	12
21. A. Pons	8
22. Krummenacher	8
23. Rossi	7
24. Shah	1

## WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	145
2. Speed-up	75
3. Tech3	19



Tom Lüthi wollte vorne wegfahren, stürzte aber bereits in Runde 3

## GP Mugello - Moto2

## Aegerter's Rückkehr



Aegerter's Raketenstart vor Lowes (22), Lüthi (12) und Rabat (1)



Die glücklichen 3: WM-Leader Zarco, Laufsieger Rabat, Aegerter

Von MARKUS LEHNER

**Johann Zarco profitierte vom Sturz Tom Lüthi's und baute seinen WM-Vorsprung aus. Tito Rabat gewann erstmals seit Misano 2014, und Dominique Aegerter hat seine Formschwäche überwunden.**

Selten hat man nach einem dritten Platz einen so erleichterten Fahrer wie Dominique Aegerter gesehen. Der letztjährige WM-5. und Sachsenring-Sieger stand zum ersten Mal in der Saison 2015 auf dem Podest. Zuvor hatte er in den ersten fünf GP nur 10 Punkte gesammelt und war mit der für ihn neuen Kalex nicht zurechtgekommen. «Uff, ich bin zurück, endlich», freute sich der Schweizer. «Ich bin perfekt von der Startlinie weggekommen und war sofort vorn. Zuerst war ich unsicher, ob ich den richtigen Speed habe oder ob jetzt alle an mir vorbeipressen, aber dann habe ich gut mit Tom harmoniert. Schade, dass er gestürzt ist, wir hätten vorne eine gute Pace fahren können und haben das zuvor auch ein bisschen geplant. In den ersten beiden Renndritten glaubte ich noch, um den Sieg mitkämpfen zu können, aber Rabat und Zarco waren am Ende doch etwas besser.» Aeger-

ter warnt aber vor zu hohen Erwartungen: «Ich weiß nicht, ob ich ab jetzt immer so weit vorne mitfahren kann. In den Trainings fehlt mir die Konstanz, und wir haben noch nicht alle Rätsel gelöst.»

## Rabat kann wieder siegen

Mindestens so erleichtert wie Aegerter war Tito Rabat, der erstmals seit Misano 2014 wieder einen GP gewann. «Das war ein hartes Stück Arbeit», erzählte der Weltmeister, «ich hatte von Beginn Problemé mit der Front. Aber es gelang mir, eine Lücke zu öffnen und meine Pace bis ins Ziel konstant zu halten.»

## Zarco voll auf Titelkurs

Der WM-Leader drehte seine schnellste Runde im letzten Umlauf und hätte Rabat beinahe noch abgefangen. Der clevere Franzose war aber mit Rang 2 zufrieden: «Ich habe den Vorsprung auf 31 Punkte ausgebaut und war ganz vorne dabei. Das zählt. Klar wäre der Sieg schön gewesen, aber Tito hatte in der Zielkurve die bessere Linie.»

Die deutsche Bilanz fiel unterschiedlich aus: Jonas Folger stürzte im Kampf mit Zarco um P3 nach einem Renndrittel, Sandro Cortese wurde guter Achter, und Marcel Schrötter verpasste als 16. den letzten WMPunkt um vier Sekunden. ♦



## Die Deutschen und Schweizer in Mugello

## Punkte &amp; Stürze



## DOMINIQUE AEGERTER KALEX, P3

«Das Team hat im Qualifying einen hervorragenden Job geleistet. Wir haben technisch einen großen Schritt vorwärts gemacht. Zudem haben Lüthi und ich uns gegenseitig geholfen. P2 und die erste Startreihe waren für das Selbstvertrauen enorm hilfreich. Sie bewiesen, dass ich auch mit der Kalex schnell fahren kann. Meine Zeit war rund 7 Zehntel schneller als die Bestzeit mit der Suter aus dem Vorjahr. Im Rennen waren die ersten Runden zusammen mit Tom perfekt. Aber ich wurde nervös, als er stürzte und ich wieder führte. Ich habe alles gegeben, aber Rabat und Zarco waren einen Tick schneller. Aber allein die Tatsache, dass ich lange ihren Rhythmus halten konnte, ist gut fürs Selbstvertrauen. In den letzten 5 Runden hatte ich Mühe, die Konzentration zu halten, meine Kräfte schwanden. Ich widme diesen Podestplatz meinem Team und allen, die trotz des schwierigen Saisonbeginns an mich geglaubt haben.» **WM-Punkte/WM-Platz: 26/13.**



## RANDY KRUMMENACHER KALEX, P14

«Im Qualifying hat es bestimmt nicht an Konstanz gefehlt, ich konnte mühelos und kontrolliert tiefe 1:53er-Zeiten fahren. Aber sobald ich mehr wollte, war eine Blockade drin. Ich hatte mehrmals die Gelegenheit, hinter einem der Top-Jungs hinterherzufahren, aber ich konnte nie dranbleiben. An meinem guten Gefühl für das Wochenende ändert das wenig, denn auch vom 20. Startplatz aus kann man ein starkes Rennen fahren. Die zwei Punkte im Rennen waren ein hartes Stück Arbeit. Ich habe sehr viel Zeit gebraucht, um ein Gefühl für die Verhältnisse zu bekommen. Oder besser gesagt, wie ich am effizientesten meine Rundenzeiten kontinuierlich steigern könnte. Es hat beinahe ein Renndrittel gedauert, bis ich mich der Situation angepasst habe. Am Ende ist dabei der 14. Rang herausgekommen, und ich habe zwei wichtige Punkte geholt. Darüber hinaus konnte ich den Rückstand auf die Siegerzeit gegenüber den vergangenen Rennen erheblich reduzieren, was ebenso ein positiver Aspekt und ein klarer Fortschritt ist. Jetzt müssen wir versuchen, bei allen möglichen Streckenverhältnissen konstant im Bereich um Rang 10 platziert zu sein.» **WM-Punkte/WM-Platz: 8/22.**



## THOMAS LÜTHI KALEX, STURZ

«Domi und ich haben im Qualifying diesen gemeinsamen Coup nicht geplant. Ich habe ihn im richtigen Moment getroffen und mitgezogen, dann hat er mir am Ende geholfen. Aber es war nicht einfach, zusammen zu fahren, denn wir haben unterschiedliche Fahrstile. P2 für ihn und P4 für mich am Start waren natürlich top für das Team. Ich war bis dahin das ganze Weekend an der Spitze dabei und zusammen mit Rabat der Regelmäßigste da vorn. Ich wollte auf alle Fälle um Sieg und Podest mitkämpfen. Der Start war sensationell, zwei Schweizer an der Spitze eines GP, das war fantastisch. Leider hat die Freude nicht lange gedauert. Ich dachte, ich könne etwas schneller fahren und wollte vorne wegfahren. Dabei habe ich viel riskiert und bin auf einer kleinen Welle ausgerutscht. Das ist keine Ausrede, denn ich kenne Mugello sehr gut, auch diese Stelle. Ich habe wertvolle Punkte verloren, aber die Saison dauert noch lange.» **WM-Punkte/WM-Platz: 68/3.**



## FLORIAN ALT SUTER, P24

«Das Qualifying war gar nicht schlecht, obwohl ein Ausrutscher wertvolle Zeit kostete. Ich konnte sofort tiefe 1:54er-Zeiten fahren, steckte dann aber im Verkehr fest. Viele schnelle Piloten drehen mitten in der Kurve das Gas zu, bleiben aber auf der Ideallinie. Dabei ist mir der Vorderreifen zu stark abgekühlt, und ich bin in der Bergab-Schikane ausgerutscht. Das Motorrad bekam zwar nur ein paar Kratzer ab, aber ich habe wertvolle Trainingszeit verloren. Der Rennstart und vor allem die ersten beiden Kurven liefen super, ich kam weit nach vorn. Nach dem ersten Sektor war ich bereits auf P20. Dann bekam ich von hinten einen Schlag und sah, dass der Auspuff nach außen gebogen war. An der Box haben die Mechaniker den Schalldämpfer wieder reingebogen, aber das Heck war komplett kaputt. Ich bin trotzdem fertig gefahren. Schade, mit West, der am Ende 18. wurde, hätte ich vielleicht mithalten können.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



## ROBIN MULHAUSER KALEX, P22

«Schon in der ersten gezeiteten Runde der Qualifikation konnte ich meine Bestzeit um vier Zehntel verbessern. Nach drei Runden war ich bereits eine Sekunde schneller, bin dann aber etwas zu schnell in Kurve 3 eingebogen und verlor die Kontrolle über das Vorderrad. Ich wurde einen Moment unter der Maschine eingeklemmt und erlitt eine heftige Prellung am rechten Oberschenkel, aber nichts Gravierendes. Im Rennen kam ich wie in Le Mans nicht wirklich vorwärts. Ich bekam früh Probleme mit dem Hinterreifen, er war am Ende komplett aufgerissen. Bei Dominique hingegen, der so brillant gefahren ist, sah es viel besser aus. Wir müssen das verstehen lernen und eine Lösung finden. Vielleicht fahre ich im Rennen auch anders als im Training. Ich habe das ganze Rennen in einer Gruppe ab dem 19. Platz gekämpft. Das ist zwar besser als bisher, aber immer noch weit von meinen Erwartungen entfernt.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



## SANDRO CORTESE KALEX, P8

«Das Qualifying war schwierig, weil wir alle extrem eng beieinanderlagen. Zwei Zehntel fehlten von meinem 11. Platz bis nach vorne auf Platz 5. Trotzdem haben wir gegenüber den letzten Rennen einen Schritt nach vorn gemacht. Leider musste ich zu Fuß in die Box zurück, weil ich in der letzten Runde in Turn 5 gestürzt bin. Das war nicht so toll, aber ich war am Limit und bin übers Vorderrad weggerutscht. Kann passieren. Mit Platz 8 im Rennen bin ich glücklich. Nach den zwei katastrophalen Weekends zuvor konnte man hier keine Wunder erwarten. Wir wollten Konstanz zurückbringen und uns in den Top 10 etablieren. Ein bisschen mehr wäre aber drin gelegen. Hätte ich mit Pasini und Nakagami am Anfang nicht wertvolle Zeit verloren, wäre die Gruppe mit Simón, Siméon und Salom in Reichweite gewesen. Trotzdem: Auf dieser Leistung können wir aufbauen, meine Jungs haben wieder Superarbeit geleistet.» **WM-Punkte/WM-Platz: 30/12.**



## JESKO RAFFIN KALEX, P23

«Nach Le Mans war auch Mugello absolutes Neuland für mich. Meine ersten Eindrücke von dieser tollen Rennstrecke waren überwältigend, Strecke und Umgebung sind wunderschön. Die Geheimnisse für schnelle Rundenzeiten sind nicht einfach zu erforschen. Mit dem Qualifying war ich abgesehen von der Klassierung zufrieden, da ich meine Zeiten alleine und ohne Windschatten auf der langen Geraden gefahren bin. Ich konnte so einen konstanten Rhythmus finden, und für einen Rookie konnten sich die Zeiten sehen lassen. Leider habe ich beim Rennstart die Kupplung verbrannt, deshalb die schlechte Klassierung und der große Rückstand. Wir müssen das noch genau analysieren. Ich bin trotzdem fertig gefahren, nur schon wegen der Streckenkenntnis. Jeder hat mal ein bisschen Pech, heute war ich an der Reihe. Jetzt hake ich das ab und bereite mich für Barcelona vor. Diese Strecke kenne ich bereits.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



## JONAS FOLGER KALEX, STURZ

«Okay, meine Startposition mit P13 war nicht der Brüller, aber im Vergleich zum 3. Freien Training konnte ich meine Zeit um mehr als eine halbe Sekunde steigern. Also waren wir bei der Abstimmung auf dem richtigen Weg. Aber die Konkurrenz war unglaublich stark drauf, die Top-Jungs haben alle richtig starke Zeiten hingebracht. Dass ich dann im Rennen zum zweiten Mal innerhalb von 14 Tagen ein Top-Ergebnis im Kiesbett versenkt habe, tut natürlich weh. Heute wäre ein Podium möglich gewesen. Aber wir hinken bei der Abstimmung den Topleuten etwas hinterher. Auffällig ist, dass die Fahrer, die in Aragón getestet haben, plötzlich wesentlich stärker sind, ich habe auch schon von mehreren Seiten von generellen Änderungen seitens Kalex gehört. Wie auch immer, wir testen diese Woche ebenfalls zwei Tage in Aragón. Ich kann nicht über eine komplette Renndistanz 110% gehen, das geht irgendwann schief.» **WM-Punkte/WM-Platz: 5/5.**



## MARCEL SCHRÖTTER TECH3, P16

«Vom Qualifying war ich schwer enttäuscht, da Mugello eine meiner Lieblingsstrecken ist. Doch das Wochenende verlief bis zum Rennen katastrophal. Mit Beginn der zweiten Session tauchten die üblichen Schwierigkeiten wieder auf. Hinzu kamen Stürze, wenn ich das Limit gesucht habe. Wie am Freitag bin ich im Qualifying in derselben Kurve abgefliegen. Vier Stürze innerhalb zwei Wochen sind etwas sehr Ungewöhnliches für mich. Wir dürfen jetzt den Kopf nicht hängen lassen, und ich muss schauen, dass ich auf dem Motorrad sitzen bleibe. Für das Rennen haben wir die Tech3 komplett umgebaut. Aber es war nicht ausreichend Zeit da, um sich auf die Veränderungen einzuschließen und Vertrauen aufzubauen. Letztlich ging im Rennen auch nichts, weil bei der geringsten Unruhe sofort Erinnerungen an die Stürze auftauchten und ich dem Team auf gar keinen Fall weiteren Schrott abliefern wollte.» **WM-Punkte/WM-Platz: 12/20.**





## Moto2

## Von Reifen verwirrt



Tito Rabat musste sich erst an die neuen «alten» Reifen gewöhnen

Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel hat eine klare Erklärung dafür, warum der im letzten Jahr noch alles dominierende Tito Rabat bis jetzt gebraucht hat, um seine alte Form zu finden. «Die Reifen von Dunlop haben zwar die gleiche Bezeichnung wie im letzten Jahr, aber seit der Produktionsverlagerung von England nach Frankreich verhalten sie sich anders. Das hat die, die sorgsam Daten für diese Reifen gesammelt hatten, verwirrt. Neueinsteiger oder Umsteiger konnten hingegen teils weit nach vorne stürmen, weil sie das andere Gefühl ja nicht kannten.»

Dabei betrifft dieser Unterschied nicht nur einen Reifen. «Die Hinterreifen sind vom Grip her besser geworden und dabei noch beim Abbau konstanter. Der Vorderreifen stellt das größere Problem dar, weil der nun eine andere Charakteristik hat. So verlangt er nach einer anderen Gewichtsballance. Bedingt durch die miserablen Wintertests war dies zunächst schwer rauszufinden. Jetzt finden sich die meisten Piloten langsam zurecht, deshalb erleben wir derzeit eine Verschiebung der Kräfteverhältnisse zwischen unseren Fahrern, die noch andauern könnte.» ♦ IP

NACHRICHTEN  
Cortese: Vertrauen durch Testen

**Moto2** In Mugello war die Miene von Sandro Cortese wieder heiter, die Rennen zuvor hatten am Selbstvertrauen des Moto3-Weltmeisters von 2012 genagt. Deshalb will Teamchef Jürgen Lingg ein Testprogramm durchziehen. «Wir haben im Winter nicht viel testen können. Sandro muss deshalb fahren, fahren und noch mal fahren, um so mehr mit dem Bike vertraut zu sein und dadurch an Selbstvertrauen zu gewinnen», plant der erfahrene Team- und Technikchef. «Zunächst haben wir nach Barcelona den IRTA-Test, und dann sollten wir in der Sommerpause noch einmal auf eine Strecke. Es gibt noch so einiges, was man an dem Motorrad verbessern muss, und da sich jetzt sowohl WP als auch Öhlns in der Moto2 arg ins Zeug legen, muss man auch auf dem Dämpfungssektor so einiges ausprobieren. Derzeit sind wir mit 90 Prozent unserer Sachen gut aufgestellt, aber in dieser Klasse reicht das einfach nicht, es müssen immer 100 Prozent sein.» ♦ IP

## KOMPAKT

&gt;&gt;&gt;

**Moto2** Kalex hat allen neuen Teams, die mit 2014er-Material beginnen mussten, den mittlerweile bereitstehenden 2015er-Aufrüstkis angeboten. «Aber keiner hat bislang etwas bestellt, alle scheinen mit ihrem Material zufrieden zu sein», so Alex Baumgärtel.

&gt;&gt;&gt;

**Moto2** Alex Márquez, der sich zu Beginn dieser Saison mit dem Aufstieg in die Moto2 schwerer als erwartet getan hat, begeisterte in Mugello sowohl Fahrercoach Stefan Prein als auch Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. «Der hat hier einen Riesenschritt nach vorn gemacht», bestätigten beide unisono.

&gt;&gt;&gt;

**Moto2/Moto3** Das gab es seit 38 Jahren nicht mehr: Mit Sam Lowes und Danny Kent standen wieder zwei Briten bei einem GP auf der Pole-Position. Zuletzt gab es das in Anderstorp 1977, als Barry Sheene auf Suzuki bei den 500ern und Mick Grant auf Kawasaki bei den 250ern Trainingsschnellste waren. ♦ IP

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Ono zieht kurz an Pole-sitter und Kiefer-Teamkollege Kent vorbei in Führung. Dann wechseln sich Kent, Fenati und Bagnaia auf P1 ab.

**1. Runde:** Fenati vor Kornfeil, Hanika, Bagnaia und Kent. Masbou vom Racing Team Germany (RTG) macht einen Sprung von P23 auf 14! Der Deutsche Öttl fällt von P21 auf 24 zurück, auch McPhee (RTG) gehört zu den Verlierern (P19/27).

**2. Runde:** Kent in Front.

**4. Runde:** Fenati wieder vorne. Kiefer-Pilot Vázquez, von P 15 gestartet, in den Top 10 (P9).

**7. Runde:** Vázquez in den Top 5 (P5). Masbou in den Top 10 (P10).

**9. Runde:** Oliveira führt. Masbou weiter vorn, auf P7. Kent nur noch auf P13.

**10. Runde:** Vázquez auf Po-destkurs (P2)! Öttl in den Top 20 (P18).

**12. Runde:** Kent zurück in den Top 10 (P10). Öttl auf P16 und damit in Reichweite der Punkteränge!

**14. Runde:** Fenati einmal mehr auf P1.

**15. Runde:** Oliveira holt P1 zurück.  
**16. Runde:** Masbou fällt aus den Top 10 raus (P11). Öttl auf P19 zurückgefallen.

**18. Runde:** Kent schon auf P4.

**19. Runde:** Kent nur noch P7.

**20. Runde:** Das Aus für Kiefer-Pilot Vázquez, auf P9 liegend. Oliveira siegt vor Kent und den vier Lokalmatadoren Fenati, Bagnaia, Bastianini und Antonelli. Masbou zurück in den Top 10 auf P8. Ono auf P11, McPhee P20. Öttl verliert noch mehr Plätze, nur P22. ♦ WHJ

## Qualifying

1. Kent	1:56,615
2. Ono	1:56,904
3. Fenati	1:57,319
4. Hanika	1:57,329
5. Antonelli	1:57,333
6. Kornfeil	1:57,366
7. Bastianini	1:57,393
8. Bagnaia	1:57,529
9. Locatelli	1:57,551
10. Viñales	1:57,647
11. Oliveira	1:57,657
12. B. Binder	1:57,696
13. Quartararo	1:57,741
14. Guevara	1:57,799
15. Vázquez	1:57,833
16. Loi	1:57,875
17. Danilo	1:57,887
18. Navarro	1:57,905
19. McPhee	1:58,095
20. Martin	1:58,098
21. Öttl	1:58,123
22. Ajo	1:58,181
23. Masbou	1:58,322
24. Migno	1:58,331
25. Khairuddin	1:58,455
26. Gardner	1:58,594
27. Herrera	1:58,605
28. D. Binder	1:58,616
29. Manzi	1:58,629
30. Ferrari	1:58,654
31. Carrasco	1:58,718
32. Tonucci	1:58,787
33. Rodrigo	1:59,168
34. Groppi	1:59,206
35. Bezzecchi	1:59,591
36. Suzuki	1:59,975

## GRAND PRIX VON ITALIEN – Moto3 / Resultate

Mugello (I): 31. Mai 2015; 6. Lauf zur Weltmeisterschaft; 104,9 km über 20 Runden à 5,245 km; 36 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 22 Grad, Asphalt: 35 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Miguel Oliveira (P)	KTM	20	39:39,510	1:57,671	25
2. Danny Kent (GB)	Honda	20	+0,071	1:57,575	20
3. Romano Fenati (I)	KTM	20	+0,127	1:57,594	16
4. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	20	+0,130	1:58,042	13
5. Enea Bastianini (I)	Honda	20	+0,200	1:57,694	11
6. Niccolò Antonelli (I)	Honda	20	+0,381	1:57,684	10
7. Jorge Navarro (E)	Honda	20	+1,498	1:58,062	9
8. Isaac Viñales (E)	Husqvarna	20	+1,576	1:58,017	8
9. Alexis Masbou (F)	Honda	20	+1,985	1:57,839	7
10. Brad Binder (ZA)	KTM	20	+2,139	1:57,318	6
11. Hiroki Ono (J)	Honda	20	+4,699	1:58,079	5
12. Niklas Ajo (FIN)	KTM	20	+5,142	1:57,919	4
13. Andrea Locatelli (I)	Honda	20	+5,160	1:58,148	3
14. Livio Loi (B)	Honda	20	+5,161	1:57,905	2
15. Andrea Migno (I)	KTM	20	+5,650	1:57,794	1
16. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	20	+7,250	1:57,459	-
17. Jorge Martin (E)	Mahindra	20	+8,568	1:57,742	-
18. Darryn Binder (ZA)	Mahindra	20	+17,230	1:57,676	-
19. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	20	+17,291	1:58,206	-
20. John McPhee (GB)	Honda	20	+17,305	1:58,395	-
21. Marla Herrera (E)	Husqvarna	20	+17,337	1:58,337	-
22. Philipp Öttl (D)	KTM	20	+26,448	1:57,737	-
23. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	20	+28,103	1:58,560	-
24. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	20	+28,136	1:58,783	-
25. Ana Carrasco (E)	KTM	20	+28,176	1:58,610	-
26. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	20	+28,222	1:59,034	-
27. Anthony Groppi (I)	FTR-Honda	20	+28,819	1:58,519	-
28. Karel Hanika (CZ)	KTM	20	+34,625	1:57,904	-

## Nicht klassiert:

- Efrén Vázquez (E)	Honda	19	+1 Rde.	1:57,391	-
- Jules Danilo (F)	Honda	19	+1 Rde.	1:58,095	-
- Juanfran Guevara (E)	Mahindra	16	+4 Rdn.	1:58,110	-
- Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	14	+6 Rdn.	1:58,736	-
- Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	10	+10 Rdn.	1:59,120	-
- Fabio Quartararo (F)	Honda	9	+11 Rdn.	1:57,926	-
- Stefano Manzi (I)	Mahindra	7	+13 Rdn.	1:58,258	-
- Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	3	+17 Rdn.	1:58,880	-

Durchschnittstempo des Siegers: 158,7 km/h

Schnellste Runde: B. Binder, 3. Runde in 1:57,318 min (= 160,9 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 14. Juni 2015, Barcelona (E) Internet: www.motogp.com

## WM-Stand Fahrer

1. Kent	124	14. Hanika	18
2. Bastianini	78	15. Kornfeil	17
3. Fenati	67	16. Locatelli	17
4. Oliveira	66	17. Ono	13
5. Vázquez	60	18. Migno	12
6. Viñales	55	19. Ajo	12
7. Quartararo	52	Ferner:	
8. Bagnaia	50	21. Öttl	11
9. B. Binder	50		
10. Masbou	33		
11. Antonelli	29		
12. McPhee	28		
13. Navarro	21		

## WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	140
2. KTM	100
3. Husqvarna	55
4. Mahindra	51



Zieleinlauf: Oliveira und Kent vor gleich vier Italienern



## Moto3 - Grand Prix von Italien

# Die Wichtigkeit der Podestplätze

Von WERNER J. HALLER

**Beim Grand Prix von Italien baute Danny Kent vom deutschen Kiefer-Team seine WM-Führung in der Moto3-Klasse weiter aus. Der Brit feierte beim sechsten Lauf des Jahres den fünften Podestplatz. Doch der Sieg ging erstmals an Miguel Oliveira.**

Durchatmen, sagte sich Oliveira. Der 20-jährige Portugiese, der 2011 in der Motorrad-WM debütierte, glaubte immer an seinen ersten Sieg. Entsprechend erleichtert war er und gab zu, dass ihm eine Last von den Schultern gefallen ist: «Endlich! Ich wusste, dass ich gewinnen kann, schon die ganze Saison.» Beim GP von Spanien (Platz 2) war Oliveira dieses Jahr schon einmal nahe dran. Der KTM-Pilot hielt bei seinem ersten Erfolg unter anderen auch gleich vier italienische Lokalmatadoren in Schach.

Romano Fenati, Francesco Bagnaia, Enea Bastianini und Niccolò Antonelli machten aber nicht nur Sieger Oliveira das Leben an der Spitze sehr schwer. Auch Kiefer-Pilot Danny Kent setzte sich gegen die

vier Italiener durch. Platz 2 war für den Briten der bereits fünfte Podestplatz bei sechs Rennen (davon drei Siege). «Aber die WM geht vor! Deshalb nehme ich auch Rang 2», meinte Kent, der beim vorletzten Rennen in Le Mans (F) erstmals in der laufenden Saison nicht auf dem Podium gestanden hatte (Rang 4).

Kent baute seine WM-Führung beim Italien-GP weiter aus, von 37 auf neu 46 Zähler. «Mit Blick auf die Tabelle sieht man, wie wichtig Podestplätze sind. Aber wir wollen natürlich auch um den Sieg fahren», sagte Teamchef Stefan Kiefer. Trotz der konstanten Leistung seines Schützlings («Danny ist auf der Rennstrecke sehr ruhig, sehr überlegt.») will Kiefer noch nicht vom Titel reden: «Ein Drittel der Saison ist rum. Wenn das zweite auch vorbei ist, und wir dann immer noch vorne sind, dann reden wir vom WM-Titel.»

## Enttäuschter Öttl

Unglücklich gekämpft hat dagegen Philipp Öttl. Der Deutsche, von Position 21 gestartet, lag bei Rennhälfte schon auf Punktekurs. «Aber dann ging das Getriebe meiner KTM kaputt», meinte Öttl enttäuscht. ♦



Ein Küsschen für den Pokal: Kent (l.) mit Sieger Oliveira

## Moto3

# Kiefer stockt nicht auf

Auch wenn das in den letzten beiden Jahren arg gebeutelte Kiefer Racing Team mit Danny Kent und Efrén Vazquez nun um den Titel kämpft, hält es Teamchef Stefan Kiefer nicht für nötig, personell aufzustocken. «Ich denke, wir sind personell bestens besetzt», glaubt Kiefer. «Wir müssen einfach konzentriert weiterarbeiten und den Fahrern ein so gutes

Motorrad zur Verfügung stellen wie nur möglich. Dann sollte das Ganze schon weiterlaufen, am besten so wie bisher.»

Um für den WM-Kampf gerüstet zu sein, werden alle Teams Mitte September in Misano testen. «Wenn es nötig ist, schieben wir zuvor noch einen Test in Aragón ein», so Kiefer. «Wenn wir das machen, wird es aber kurzfristig entschieden, es

## Racing Team Germany

# Ab zum Doc



Masbou (10): Im Rennen schneller als in den Trainings

**Das Racing Team Germany rennt weiterhin seiner Form nach. Vor allem WM-Auftaktsieger Alexis Masbou muss sich von Teamchef Dirk Heidolf Kritik anhören.**

«Grundsätzlich war das ja schon mal ein Schritt in die richtige Richtung», meinte Heidolf zur Leistung seiner Fahrer beim sechsten Lauf zur diesjährigen Moto3-WM in Italien. Masbou holte nach seiner Aufholjagd von Startplatz 23 auf Rang 9 noch Punkte – aber erst zum zweiten Mal nach seinem Auftaktsieg Ende März in Katar. John McPhee dagegen ging in Mugello leer aus (P20) – aber erst zum zweiten Mal nach dem ersten Saisonnuller vor anderthalb Wochen in Le Mans (F). «Das Resultat heute entspricht nicht den Rundenzeiten. Für John müssen Plätze zwischen 10 und 15 das Ziel sein. Das ist realistisch», hält Heidolf fest.

Bei Masbou hält er sich jetzt aber mit Kritik nicht mehr zurück: «Alexis muss in den Trainings und der Qualifikati-

on einfach mehr riskieren. Der fährt im Rennen 0,6 bis 0,8 Sekunden pro Runde schneller. Und das liegt einfach nicht am Motorrad! Denn wir ändern ja kaum was», erklärte der Teamchef die Misere des Franzosen. «Am Ende des Rennens fuhr er – mit abgefahrenen Reifen! – fast eine Sekunde schneller als im Warm-up.» Wenn Masbou weiter vorne starte, gebe es auch wieder Spitzenresultate wie in Katar, so Heidolf.

Und was ist der Grund für den Rückschlag des seit heute 28 Jahre alten Teamroutiniers? «Ich denke, dass er nach seinem schnellen Erfolg in Katar zu sicher geworden ist», meint Heidolf. Der ehemalige GP-Pilot glaubt auch, dass sein Team wieder an alte Erfolge anknüpfen kann, wenn Masbou an seiner Trainingsleistung feilt. «Auch wenn er heute einen guten Job gemacht hat: Diese Kritik muss er sich gefallen lassen.» Doch auch Heidolf reagiert jetzt: «Wir holen Alexis zwei Wochen nach Deutschland. Da soll er mit einem Sportpsychologen zusammenarbeiten!» ♦ WHJ

## Moto3

# Die Macht der Säge

KTM hat – wie Rennleiter Pit Beirer bereits bestätigte – letzten Winter die Rahmen zu steif gemacht. Das Heck wurde zwar besser und das Pumpen beim Beschleunigen ist verschwunden, aber die Fahrer hatten zu wenig Gefühl für das Vorderrad. Da von neun Testtagen sieben verregnet waren, fiel die Sache zunächst nicht wirklich auf. Doch als die Saison losging wurde schnell klar, dass man gegenüber Honda ins Hintertreffen geraten war.

Da ab diesem Jahr nur ein Rahmen-Update pro Saison erlaubt ist und dieses allen Fahrern zur Verfügung gestellt werden muss, konnten sich die Österreicher keinen Schnellschuss leisten. Die letzten Tests in Jerez mit einer neuen Rahmenvariante waren nicht vielversprechend genug, um diese zu rechtfertigen, so fand man eine geniale Notlösung. Das Reglement erlaubt die Wegnahme von Material. So hat man eines der Rahmenrohre komplett durchgesägt und so den nötigen lateralen Flex gefunden. Das Ergebnis: Zwei Siege in Folge, in Le Mans durch Fenati, in Mugello durch Oliveira. Und KTM bleibt weiterhin die Möglichkeit offen, später noch ein Update nachzuschieben. ♦ NS



KTM-Schnittstelle (Pfeil)



Kiefer Racing Team: Bereits ausreichend Personal für Titelkampf



## Superbike-WM

# Mit weniger Geld schnell bleiben

Von NEIL SPALDING

**Die neuen Superbike-WM-Regeln haben die Kosten gesenkt und das Feld näher zusammenrücken lassen. Ein Blick hinter die Verkleidungen zeigt, wie dies genau geschah.**

Das neue Regelwerk wurde in einigen Punkten so formuliert, dass schwer zu überprüfende Dinge erlaubt sind und einfach zu überprüfende verboten. Zum Beispiel wurden Serienkolben vorgeschrieben, jedoch gleichzeitig keine zu radikalen Nockenwellen erlaubt, weil in Serien-Bikes der Abstand der Ventile in den Ventiltaschen mittlerweile sehr gering ist. So sollen die Emissionsvorschriften eingehalten werden.

## Unerwartete Folgen

Grundsätzlich verlangen die Regeln von den Herstellern eine höhere Qualität bei den einzelnen Originalteilen, wenn sie in der Superbike-WM konkurrenzfähig sein wollen. Bei der

Elektronik, die Werks-teams mit großem Budget Vorteile verschafft, wurde die Kit-Regel eingeführt, bei dem das homologierte Elektronik-Paket für 8000 Euro käuflich zu erwerben sein muss. Dabei muss das Paket laut Reglement mit 29 Sensoren auskommen. Die Kosten für die Entwicklung, bis ein solches System für den Renn-einsatz zufriedenstellend programmiert ist, wurde so auf die Hersteller abgewälzt. Magneti Marelli hat sich hierbei mit seiner MLE ECU auf dem Hardware-Sektor durchgesetzt. Lediglich Honda

hat sich wegen seiner bisherigen Entwicklung weiter für das Cosworth-System entschieden.

Suzuki hat nach zwei Rennen ebenfalls auf das Marelli-System umgestellt, wahrscheinlich, um Entwicklungen aus der MotoGP nutzen zu können. Dabei hat das werksunterstützte Team von Paul Denning derzeit noch arg mit Anpassungsschwierigkeiten zu kämpfen, in Donington war erstmals ein Aufwärtstrend zu spüren.

Aprilia, Ducati und Kawasaki haben auf ihre Werks-Ressourcen zurückgegriffen und sich so

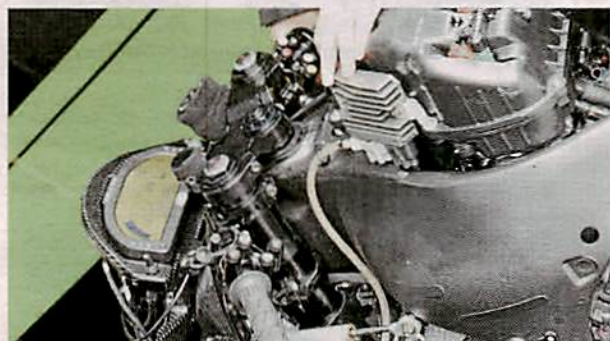
einen Vorteil bei der Performance erarbeitet. Honda, MV Agusta und BMW arbeiten noch an ihren Systemen, um aufzuschließen.

## Fahrwerksmodifikation erlaubt

Vor einigen Jahren wurde erlaubt, dass die Serien-Rahmen durch Einsätze am Lenkkopf und an der Schwingen-Aufnahme zusätzliche Einstellmöglichkeiten bekommen. Dies wurde auch bei den neuen Regeln beibehalten. Der Lenkkopf darf so bearbeitet werden, dass 3 mm Verschiebung der Lenkachse möglich werden.

Bei der Schwingenaufnahmen sind es 5 mm in der Höhe. Auf diese Weise können die einzelnen Motorrad-Typen besser an die Pirelli-Einheitsreifen angepasst werden.

Die Schwingen bleiben ebenfalls freigestellt, müssen aber das System der Radaufhängung beibehalten. Hersteller, die eine Zweiarmschwinge benutzen, verwenden an ihren Superbikes nach unten verstärkte Schwingen wie in der MotoGP. Bei den Einarm-Schwingen werden umgeschweißte Serienteile verwendet. ♦



Justierbarer Lenkkopf-Einsatz bei Kawasaki



Verstärkte Einarm-Schwinge bei Ducati

## MotoGP

## Herausforderung für die Zulieferer

**Die veränderten Superbike-WM-Regeln haben auch die Zulieferer von hochkarätigen Fahrwerks-Teilen vor neue Herausforderungen gestellt.**

Als vor einigen Jahren 17-Zoll-Räder statt der bis dahin verwendeten 16,5 vorgeschrieben wurden, musste Pirelli Reifen mit niedrigeren Seitenwänden bauen, um den bewährten Außenumfang beizubehalten. So wurden die Reifen steifer, die Piloten konnten damit weiter in die Kurven hinein bremsen. In diesem Jahr kommt noch einmal eine zusätzliche Belastung auf die Bremsanlagen zu. Nicht, weil das Gewicht erhöht wurde, aber dadurch, dass die Kurbelwellen nur noch in geringerem Umfang bearbeitet werden dürfen und so mehr Kreiselmoment haben.

Die meisten Teams benutzen nun größere Bremsscheiben. Brembo stattet die meisten von ihnen aus, sie verwenden 336 mm große Scheiben, die 7,1 mm dick sind. Kawasaki benutzt 328-mm-Scheiben, um weniger Kreiselmomente zu haben,

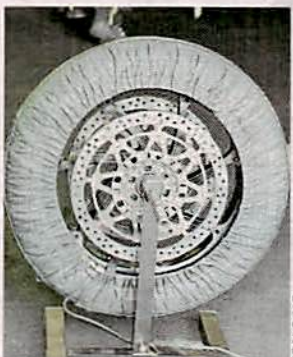
auch lässt sich damit das Vorderrad für ein Regenrennen schneller wechseln. Das einzige Team, das Nissin-Bremsen verwendet, ist Pata Honda. Ihre Scheibendurchmesser betragen 330 mm.

## Deckelung bei Federlementen

Bei den Federlementen wurde ein Paketpreis von 12000 Euro als Obergrenze festgelegt. Das hat bei Öhlins, die die meisten Teams beliefern, dazu geführt, dass sie ihr Angebot auf einen Typ von Gabel und Federbein reduziert haben. Bei der Gabel handelt es sich um den RSP25 mit 42 mm Tauchrohr-Durchmesser. Dieser ist fast identisch mit dem Typ FGR300, ihrer besten Seriengabel. Er wird aber durch die Öhlins-Rennabteilung präziser zusammengebaut. Die Gabel ist in der «Standard-Flex-Ausführung» von größerer Wandstärke bei den Standrohren, die die Steifigkeit der früher (bevor die Kostendeckelung kam) alternativ verwendeten 48-mm-Version nachahmen sollen. Außer Aprilia verwendet jeder die steifere Version. Das hintere Federbein ist vom Typ RSP40,

das im Grunde dem Serien-Typ TTX36 entspricht, aber mit einem etwas größeren Kolben arbeitet.

Lediglich Kawasaki verwendet Showa-Komponenten. Diese sehen den Doppelrohr-Teilen, die Scott Redding letztes Jahr auf seiner Production-Honda in der MotoGP verwendet hat, sehr ähnlich. Von der Geometrie-Seite her sind die Öhlins-Gabeln 750 mm lang, die Showa hingegen 770 mm. Dadurch kann Kawasaki sein Motorrad vorne höher setzen, sollte dies bei der Abstimmung erforderlich werden. ♦ NS



Große Brembo-Bremsscheiben

## NACHRICHTEN

### Nico Terol: Nicht wieder verletzt

**Superbike-WM** Seinen Horror-Highsider im zweiten Rennen in Donington hat Superbike-WM-Neuling Nico Terol zum Glück ohne weitere Verletzungen überstanden. Der 125er-Weltmeister von 2011 hatte sich zuvor bei seinem Assen-Sturz das linke Handgelenk gebrochen und musste deshalb auf die Rennen in Imola verzichten. In Donington hatte er noch Mühe beim Richtungswechsel mit der Althea-Ducati. Nachdem die Ärzte keine weitere Verletzung außer Prellungen feststellen konnten, will Terol nun versuchen, in Portimão wieder aufsteigende Tendenzen zu zeigen.

### Kieran Clarke auf der Intensivstation

**Supersport-WM** Der 30-jährige Engländer Kieran Clarke, der für CIA Insurance Honda fährt, ist letzten Mittwoch bei einem Fahrertraining in Donington schwer gestürzt und wurde mit inneren Verletzungen und

einem vermutlich gebrochenen Arm ins Krankenhaus eingeliefert. Laut Teamchef Simon Buckmaster muss Clarke, der zuletzt in Donington 15. wurde und auf dem 30. Platz der WM-Tabelle liegt, zumindest den portugiesischen WM-Lauf in Portimão auslassen. Dort wird er durch Lokalmatador Miguel Praia ersetzt werden. ♦ IP

## KOMPAKT

»»» **Superbike-WM** Weltmeister Sylvain Guintoli, der bislang Mühe hatte, mit der Pata Honda an der Spitze mitzufahren, fuhr in Donington mit einem neuen Rahmen und einer neuen Schwinge. Beide haben sich bewährt und werden auch bei den nächsten Rennen verwendet.

»»» **Superbike-WM** Ayrton Badovini lässt nach fünften Plätzen in Imola und Donington hoffen, dass BMW langsam den Anschluss nach vorn schafft. Laut dem Italiener, der Sylvain Barrier ersetzt hat, hat er bei der Abstimmung den richtigen Weg gefunden, mit dem er in Portimão noch besser dastehen sollte. ♦ IP



Es war Auflage 2 der Mixed-Veranstaltung «Superbike IDM meets DTM». Im Rahmen der Autorennen gab es mit Max Neukirchner in der Superbike-Klasse 2015 einen neuen Sieger



IDM Superbike Lausitzring

# Mal ein anderer Sieger



Neukirchner (l.) und Forés haben noch Titelhoffnungen

Von ANKE WIECZOREK

**Max Neukirchner gelang es als erstem Fahrer, die anhaltende Siegesserie von Markus Reiterberger zu durchbrechen. Doch im zweiten Lauf des Wochenendes gewann der Bayer schon wieder. War das bereits eine Vorentscheidung im Titelkampf?**

Statt wie gewohnt auf dem vier Kilometer langen Kurs zu fahren, kurvten die Fahrer über die knapp einen Kilometer kürzere Autostrecke mit den engeren Ecken und welligeren Asphaltpassagen. Auch eine lange Ge-

rade fehlte. In Sachen Abstimmung waren die Daten vom Saisonauftakt auf dem Lausitzring also nur Makulatur.

Reiterberger, der mit dem Punkte-Maximum von 100 Zählern anreiste, musste aufgrund der für Chancengleichheit sorgenden «Balance of Performance» vier Kilo Zusatzgewicht auf die BMW packen. Im 1. Lauf fühlte er sich nicht wie sonst mit dem Motorrad verbunden, «und in der ersten Hälfte habe ich auch die Reifen sehr beansprucht.» Im zweiten Rennen lief wieder alles wie geschmiert. «Ich habe zwischen durch das Tempo rausgenommen, aber da haben sich Fehler

eingeschlichen. Also habe ich wieder voll aufgedreht. An der Elektronik und dem Fahrwerk haben wir noch einiges geändert, um auch das Zusatzgewicht auszugleichen. Wenn es nach mir ginge, würde ich noch mehr davon nehmen.» Das würde nämlich im Fall weiterer Siege passieren.

Zunächst hatte sich aber erst einmal Neukirchner vom ange-reisten Fanclub als Sieger des ersten Laufes feiern lassen. Und Yamaha Deutschland-Chef Jörg Breitenfeld muss eine hochwertige Yamaha-Uhr raus-rücken. «Er hat sie mir für den ersten Sieg versprochen», frohlockte Neukirchner. Für den

Sachsen war es gleichzeitig der erste Sieg auf dem Lausitzring in seiner Karriere überhaupt. Der Sieg zeigte zugleich, dass die brandneue Yamaha R1M konkurrenzfähig geworden ist.

Auch bei Ducati schreibt man die Titelambitionen nicht ab, selbst wenn Titelverteidiger Xavi Forés zum wiederholten Male Dritter wurde. Aber der Spanier und sein Kollege Lorenzo Lanzi waren wie Raketen gestartet. Das 3C-Racing-Team rückte diesmal mit Vorjahresmaterial aus. Trotz der damit verbundenen Leistungs-nachteile hatten Forés und Lanzi das Handling des Motorrads endlich wieder unter Kontrolle.

«Für das 2015er Material brauchen wir weitere intensive Tests» heißt es bei 3C. Das könnte bedeuten, dass man den Rest der Saison mit den alten Bikes bestreitet.

Bei Kawasaki hadert Gareth Jones mit der zu aggressiven Gasannahme. Dabei bemühte sich Technik-Guru Kurt Stückle, der am Sonntag seinen 59. Geburtstag feierte, sehr, den Australier zufriedenzustellen.

Suzuki entwickelt weiter. «Mit einem anderen Ziel sind wir nicht in die Saison gegangen», so HPC Power-Teamchef Denis Hertrampf. Dunlop will zur nächsten IDM-Runde neue Reifen mitbringen. ♦

## IDM Superstock 1000

# Weltmeisterliche Vorstellung

**Mit einem weiteren Doppelsieg baut Mathieu Gines seinen Spitzenplatz in der Gesamtwertung noch weiter aus. Theoretisch könnte er sich sogar schon eine Nullrunde leisten. Mit Lucy Glöckner meldete sich die einzige Dame im Feld auf dem Podium zurück.**

Gines lieferte sich im ersten Lauf ein langes Gefecht mit Roman Stamm. Der aktuelle Langstrecken-Weltmeister wehrte sich gegen den Herausforderer. Stamm: «Ich habe immer wieder probiert vorbeizukommen, aber zum Schluss war er zu schnell. Gines hatte ein klein wenig mehr Grip und einen härteren Reifen, aber ob das wirklich ausschlaggebend war, weiß ich nicht. Für mich lief es jedenfalls besser als beim Saisonauftakt hier in der Lausitz. Wir haben eine Gabeleinstel-



Im zweiten Lauf nach vorne und nach hinten Luft: Mathieu Gines

lung gefunden, die mir viel besser entspricht. Ich kann ganz anders in die Kurven reinfahren. Von der Spitze sind wir nicht mehr weit entfernt.»

Lukas Trautmann, mittlerweile ohne Krücken unterwegs, wurde Dritter im ersten Lauf und stürzte im zweiten, fuhr

aber noch weiter. Dafür kam die sichtlich erlöste Lucy Glöckner aufs Podium. Die Vizemeisterin von 2014 hatte lange darum gezittert: «Ich habe auf dem Boxenschild nicht sehen können, ob ich an dritter oder vierter Stelle liege. Mein Reifen war dann auch am Ende.» ♦ AWI



Happy End: Lucy Glöckner

### IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf:**  
Start: Reiterberger vorn.  
**1. Runde:** Reiti, Lanzi, Neukirchner, Forés, Fritzsche als bester Superstockfahrer auf P5 vor Gines und Burri.  
**2. Runde:** Erste Attacke von Neukirchner auf Reiti.  
**5. Runde:** Neukirchner führt das Rennen an.  
**9. Runde:** Forés hat sich der Spitze genähert.  
**11. Runde:** Die Lücke zwischen Forés auf P3 und Reiti auf P2 wächst wieder.  
**21. Runde:** Premiersieg von Neukirchner.  
**2. Lauf**  
Start: Forés bravourös.  
**6. Runde:** Neukirchner und Reiti sind an Forés vorbei.  
**9. Runde:** Smrz hat sich von P13 auf P7 nach vorn gekämpft.  
**12. Runde:** Reiti vor Neukirchner, Forés, Cudlin, Lanzi und STK-Pilot Gines  
**16. Runde:** Lanzi bremst Cudlin aus.  
**21. Runde:** Fünfter Saisonsieg von Reiti. ♦ AWI



## INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT/Resultate

Lausitzring (D): 29.–31. Mai 2015, 3. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 3,240 km; Wetter Samstag: trocken; Wetter Sonntag: trocken

## Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 21 Runden, 28 Fahrer gestartet, 27 gewertet

1. Max Neukirchner (D/Yamaha) in 27:50,524 min (=146,627 km/h); 2. Markus Reiterberger (D/BMW) +6,245 sec; 3. Xavi Forés (E/Ducati) +10,386; 4. Lorenzo Lanzi (I/Ducati) +10,621; 5. Damian Cudlin (AUS/Yamaha) +34,138; 6. Mathieu Gines (F/Yamaha; 1. Superstock) +40,779; 7. Roman Stamm (CH/Kawasaki; 2. SST) +42,015; 8. Lukas Trautmann (D/Yamaha; 3. SST) +44,306; 9. Max Fritsch (D/Kawasaki; 4. SST) +47,825; 10. Matej Smrz (CZ/Yamaha) +48,078; 11. Gareth Jones (GB/Kawasaki) +49,117; 12. Erwan Nigon (F/Suzuki) +49,273; 13. Chris Burri (CH/Kawasaki; 5. SST) +50,926; 14. Danny De Boer (NL/Yamaha; 6. SST) +55,418; 15. Stefan Kerschbaumer (A/Yamaha; 7. SST) +58,893 min

Schnellste Runde: Neukirchner in 1:18,567 min (=148,459 km/h)

2. Lauf: 2. Lauf: 21 Runden, 28 Fahrer gestartet, 26 klassiert

1. Markus Reiterberger (D/BMW) in 27:52,822 min (=146,426 km/h); 2. Max Neukirchner (D/Yamaha), +1,777 sec; 3. Xavi Forés (E/Ducati), +13,539; 4. Lorenzo Lanzi (I/Ducati), +18,691; 5. Damian Cudlin (AUS/Yamaha), +21,086; 6. Mathieu Gines (F/Yamaha; 1. Superstock SST), +39,2318; 7. Matej Smrz (CZ/BMW), +43,557; 8. Roman Stamm (CH/Kawasaki; 2. SST), +45,353; 9. Lucy Glöckner (D/BMW; 3. SST), +45,965; 10. Dominik Vincon (D/BMW), +48,467; 11. Gareth Jones (AUS/Kawasaki), +49,083; 12. Marvin Fritz (D/Yamaha; 4. SST), +50,051; 13. Chris Burri (CH/Kawasaki; 5. SST), +54,993; 14. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW; 6. SST), +56,402; 15. Erwan Nigon (F/Suzuki), +56,880

Schnellste Runde: Reiterberger in 1:18,708 min (=148,193 km/h)

Stand Superbike (nach 6 von 18 Läufen): 1. Reiterberger, 145 Punkte; 2. Neukirchner 101; 3. Forés 100; 4. Lanzi 83; 5. Smrz 64; 6. Halbich 52; 7. Cudlin 46; 8. Nigon 40; 9. Jones 37

Stand Superstock 1000 (nach 6 von 18 Läufen): 1. Gines, 140 Punkte; 2. Stamm 110; 3. Trautmann 76; 4. Vincon 60; 5. Kerschbaumer 56; 6. De Boer 51; 7. Burri 51; 8. Fritz 46; 9. Glöckner 46; 10. Bijsterbosch 46

## Supersport

1. Lauf: 19 Runden, 14 Fahrer gestartet, 14 gewertet

1. Christian Stange (D/Suzuki) in 26:35,354 min (=138,913 km/h); 2. Konstantyn Pisarev (UKR/Yamaha) +1,354 sec; 3. Jan Böhn (D/Yamaha) +2,009; 4. Christian von Gunten (CH/Kawasaki) +4,846; 5. Tatu Lausletho (FIN/Suzuki) +7,155 min; 6. Jasha Huber (CH/Kawasaki) +9,252; 7. Rafael Neuner (D/Kawasaki) +33,634; 8. Stefan Ströhlein (D/Suzuki) +43,900; 9. Frank Brouwer (NL/Yamaha) +1:12,833; 10. Marco Freyer (D/Yamaha); 11. Kjel Karthin (D/Suzuki); 12. Sarah Heide (D/Suzuki); 13. Udo Reichmann (D/Yamaha); 14. Frank Behrje (D/Yamaha), alle +1 Rde.

Schnellste Runde: Pisarev in 1:22,909 min (=140,684 km/h)

2. Lauf: 19 Runden, 13 Fahrer gestartet, 12 gewertet

1. Christian von Gunten (CH/Kawasaki) in 26:39,441 min (=138,558 km/h); 2. Jasha Huber (D/Kawasaki), +0,912 sec; 3. Tatu Lausletho (FIN/Suzuki), +4,242; 4. Jan Böhn (D/Yamaha), +10,342; 5. Sarah Heide (D/Suzuki), +23,446; 6. Stefan Ströhlein (D/Suzuki), +24,465; 7. Rafael Neuner (A/Kawasaki), +54,742; 8. Frank Brouwer (NL/Yamaha), +1:03,459 min; 9. Kjel Karthin (D/Suzuki), +1 Rde.; 10. Udo Reichmann (D/Yamaha), +1 Rde.; 11. Frank Behrje (D/Yamaha), +1 Rde.; 12. Christian Stange (D/Suzuki), +4 Rdn.

Schnellste Runde: Lausletho in 1:23,434 min (=139,799 km/h)

Stand (nach 6 von 18 Läufen): 1. Lausletho, 115 Punkte; 2. Böhn 99; 3. Stange 97; 4. Von Gunten 96; 5. Huber 81; 6. Brouwer 52; 7. Heide 51; 8. Neuner 47; 9. Ströhlein 47; 10. Tirsgaard 7.

Nächster Lauf: 12.–14. Juni, Nürburgring (D)

Internet: www.superbike-idm.de

## IDM Supersport 600

## Stange im Glück



Den alten Hasen richtig eingeeizt: Stange (44) vor Böhn (45)

Die Supersportler hatten ihre Premiere im Rahmen des DTM-Zirkus. Christian Stange genoss den Triumph nach Lauf 1 in vollen Zügen. Es war der erste Sieg des erst 16-jährigen Sachsen seit 2013, damals noch im ADAC Junior Cup: «Ich war krass aufgeregt. Ich wusste, dass ich noch später bremsen musste als Tatu Lausletho, um zu gewinnen. Ich will irgendwann in die WM aufsteigen, dort machen die das noch besser.»

Lausletho hatte aber ganz andere Probleme. Der Meisterschaftsführende hatte mit der Vorderradgabel experimentiert, aber der Schuss ging nach hinten los. Jede Bodenwelle machte dem Finnen anders zu schaffen, in die Kurven bremsen war jedes Mal ein Gewaltakt. Gastfahrer Konstantyn Pisarev aus der Ukraine wurde Zweiter vor Jan Böhn, der am Freitag eine nagelneu aufgebaute Yamaha bekommen hatte. Diese gab aber schon nach fünf Runden im ersten Training mit Motorschaden den Geist auf. «Die Zeit bis zum zweiten war zu kurz, um den Motor zu tauschen. Ich bin auf die alte Ma-

schine zurückgestiegen. Das war ärgerlich, denn ich hatte auf dem neuen Motorrad ein gutes Gefühl. Das alte Bike hat nun doch schon ein paar Einschüsse, die auch noch zum Teil von Kevin Wahr stammen», so Böhn, der Wahrs Yamaha von 2012 übernommen hat.

Im zweiten Lauf war die Suzuki von Lausletho wieder zurückgeschraubt. Der Finne agierte wie ausgewechselt und kehrte aufs Podium zurück. Die ersten zwei Plätze machten allerdings die Kawasaki-Teamkollegen Christian von Gunten und Jasha Huber aus der Schweiz unter sich aus. Von Gunten meinte: «Das war knapp. Ich hatte Bedenken, dass er an mir vorbeifahren und wegziehen könnte.» Beide mussten feststellen: «Wir haben einen komplett anderen Fahrstil. Van Gunten's Stärken liegen am Kurvenausgang, meine am Kurveneingang», so Huber. Stange übertrieb es diesmal und hatte in der neunten Runde einen bösen Highsider in der Kurvenpassage. Er rappelte sich aber wieder auf und fuhr das Rennen noch zu Ende. ♦ AWI

## NACHRICHTEN

## Nachwuchsarbeit vor Titellambitionen

IDM Superbike Bei HRP überlegt Teamchef Jens Holzhauer, im nächsten Jahr einen weiteren Nachwuchsfahrer zu verpflichten. «Wir haben eine andere Ausrichtung, als nur zu gewinnen. Wir wollen junge Leute vorwärts bringen. Der Tscheche Jan Halbich steigert sich auf der Honda derzeit in jeder Session, auch wenn es nicht gleich jeder merkt. Den Speed von Matej Smrz hat Halbich inzwischen. In diesem Umfeld sind seine Gegner.»

## Beistand von der Zentrale angeordnet

IDM Superbike Yamaha MGM bekommt jetzt bei jeder Veranstaltung Unterstützung in Sachen Elektronik. Marcus Eschenbacher, der bei der Entwicklung des Motorrads führend ist, hat von Yamaha Deutschland den Auftrag bekommen, jeweils zwei Tage zur Verfügung zu stehen.

## Umbaumaßnahme verlagert Gewicht

IDM Superbike Das Wilbers-Team installierte an der BMW S 1000 von Matej Smrz einen neuen Lenker wegen seiner Sitzposition. Der Tscheche hockt sehr weit hinten. Der Schwerpunkt wurde weiter nach vorn verlagert. ♦ AWI

## KOMPAKT

IDM Superstock 1000 Der Salzburger Lukas Trautmann (19) flog am Freitag nachmittags direkt von seiner Ausbildungsprüfung nach Berlin-Schönefeld und konnte auf dem Lausitzring gerade noch die beiden Zeittrainings bestreiten.

IDM Superbike 1000 Das 3C-Racing-Team sah sich in der Lausitz von Karbonteilen aus eigener Produktion umzingelt. Das Safety Car bestand aus 3C-Komponenten genau wie die Dächer diverser Fahrzeuge und die Carbon-Lichteinheiten.

IDM Superstock 1000 Der am Kompartmentsyndrom leidende Max Fritsch hat sich am rechten Unterarm operieren lassen. Es handelt sich um eine chronische Überlastung. Der Arm schwoll ständig an. ♦ AWI

## IDM Superbike

## «Jetzt ist für mich der richtige Zeitpunkt»

Die Superbike-WM-Pläne von Markus Reiterberger reifen weiter. Am gestrigen Montag testete er die BMW S 1000 R, die er am 21. Juni in Misano als Wild-Card-Fahrer einsetzen wird. Im Nachhinein ist der 21-jährige froh, dass aus dem geplanten Komplettstieg nach seinem IDM-Titelgewinn 2013 nichts geworden ist. «Als 2014 die Ducatis dazugekommen sind, haben sie die Messlatte so hoch gesetzt, dass es besser war, dass ich erst einmal reifen konnte. Jetzt bin allerdings bereit.» Das VanZon Remeha Team bekommt für Rei-

terberger Werkmaterial, die Motoren werden in Berlin vorbereitet. Das WM-Bike hat ein höherwertiges Fahrwerk mit Öhlins-Komponenten, die Bremsen sind stärker, der Antrieb hat mehr Leistung, das Tankvolumen beträgt 24 Liter. «Trotz der Verbesserungen muss ich mit dem WM-Motorrad erst einmal schneller sein als mit der IDM-Maschine. Das wird nicht einfach, denn es ist die beste, die ich je hatte.»

Reiterberger hatte in der Vergangenheit schon mit diversen WM-Teams Kontakt, aber es war keines dabei, von dem er

sich Top-Ten-Plätze hätte versprechen können. «Am liebsten würde ich mit meinem bestehenden Team aufsteigen.» Reiterberger, der eine Ausbildung zum Motorradmechaniker absolviert hat, war ein halbes Jahr in der Fahrwerksabteilung von alpha Racing angestellt: «Dadurch fällt es mir leichter, gewisse Dinge zu analysieren.» Teamchef Werner Daemen fädelt immer wieder neue Verbindungen ein. «Auch er will, dass wir gemeinsam aufsteigen», sagt Reiterberger. Vorerst stehen neben Misano noch die Wild-Card-Einsätze in Magny-

Cours und Doha an. Seit März genießt Reiterberger Profi-Status: «Mir geht es nicht um Geld. Ich will in die Superbike-WM. Ich bekomme nur eine Chance, und die darf nicht danebengehen.» ♦ AWI



WM-reif: Markus Reiterberger



Trotz Start-Disput mit Cairoli: Max Nagl konnte seine WM-Führung auf 19 Punkte ausbauen



Motocross-GP Villars-sous-Écot

# Vorteil Nagl

Von ALEX HODGKINSON

**Yamaha-Pilot Romain Febvre gewann seinen Heim-GP in Villars-sous-Écot. Aber schon vor WM-Halbzeit wird immer wahrscheinlicher, dass beide WM-Titel im 6. Jahr in Folge in Mattighofen bleiben.**

Die Strecke im französischen Jura war von der alten Schule, mit vielen Steinen und schnellen Sprüngen am Hang. Die einheimischen Fahrer sind daran gewohnt, aber der Parcours weckte keine große Freude unter den WM-Stars. Nachdem er den 1. Lauf gewonnen hatte, aber im 2. Lauf mit Rang 7 patzte, resümierte MXGP-Weltmeister Toni Cairoli: «Ein guter Start war von überdurchschnittlicher Bedeutung. Die unzähligen tiefen Spuren waren sehr gefährlich.» Max Nagl hielt sich mit Rang 6 in der Qualifi-

kation sichtlich zurück, während Cairoli als Achter ins Ziel kam, nachdem ein Felsbrocken den Tankdeckel gelöst hatte.

Clément Desalle hat sich möglicherweise aus dem WM-Kampf verabschiedet. Der Belgier landete schon in der Schlussrunde des Pflichttrainings auf der Schulter, und ein weiterer Ausrutscher im Qualifikationslauf brachte den Belgier ins Krankenhaus, nachdem Nico Aubin voll in seine lädierte Schulter reingefahren war. Der von Schmerz geplagte Suzuki-Leader fuhr nach nur einer Rennrunde am Sonntag direkt ins Fahrerlager. Zu WM-Leader Nagl fehlen ihm nun 41 Punkte.

## Kontroverse Nagl – Cairoli

Es hätten mehr sein können, wäre Nagl nicht Opfer einer brutalen Attacke wenige Meter nach dem Start zu Lauf 1 geworden: «Ich bin selber schuld, dass ich nicht gut aus dem Start

gekommen bin, aber Cairoli ist sofort vor mir rübergezogen. Wenn er es so haben will, können wir dieses Spiel machen.» Der Husqvarna-Leader war nach der 1. Runde Elfter, aber er konnte in 30 Minuten fünf Plätze gutmachen: «Es war harte Arbeit, man musste für jeden Platzgewinn alles geben.»

Während Nagl aus dem Hinterhalt kämpfen musste, fuhr Cairoli zu einem weiteren Start-Ziel-Sieg, trotz ständigem Druck von Gautier Paulin und Romain Febvre. Paulin verabschiedete sich mit einem Elektronikausfall, aber Febvre konnte bis ins Ziel folgen.

Cairoli suchte für Lauf 2 ein Startgatter in weiter Ferne zu Nagl, aber der Italiener startete miserabel und kam nur als Siebter ins Ziel, während ein unbehinderter Nagl den Holeshoot schaffte und 20 Minuten lang führte, bevor Febvre vorbeiging. Der Franzose gewann da-

mit die Tageswertung und ist jetzt WM-Vierter.

Das gestiegene Selbstvertrauen merkte man dem zweifachen GP-Sieger Valentin Guillod an, als er die Qualifikation dominierte, während WM-Leader Jeffrey Herlings erneut patzte. Nach einer Kollision in der Startrunde mit Jordi Tixier erkämpfte sich der Holländer Rang 7, bis die Benzinpumpe in der letzte Runde streikte und er als 24. ins Rennen musste.

Erstaunlicherweise gewann Herlings von dieser Position in beiden Läufen den Start und verbuchte sein erstes Punkte maximum seit Ende April. Aber seine alte Dominanz hat der KTM-Pilot noch nicht wieder hergestellt: «Ich konnte diese Woche noch trainieren, aber ich bin nach meinem Sturz weit von meinem gewöhnliche Fitness-Level entfernt.»

Im 1. Lauf musste er sogar zehn Runden lang die Führung abge-

ben, zuerst an Tixier nach einem Ausrutscher und dann an Guillod, der mit einer wahnsinnigen Leistung an den beiden Weltmeistern vorbeifuhr.

## Guillod kämpfte bis zuletzt

Tixier war vor eigenem Publikum nicht in der Lage, dem Westschweizer Paroli zu bieten, aber Herlings wollte nicht den dritten GP in Folge verlieren und kämpfte erneut an Guillods Hinterrad. Zweimal musste Herlings an Guillod vorbei, bevor der Kampf entschieden war, doch es kam zu keiner zweiten Auflage, nachdem der Schweizer in der Startrunde zum 2. Lauf mit Damon Graulus kollidierte. Herlings gewann nach zähem Kampf mit Tim Gajser und führt die WM mit 112 Punkten vor Guillod: «Aber nach den Erfahrungen aus dem Vorjahr denke ich erst an den Titel, wenn er mathematisch sicher ist.» ♦



Mehrfache Führungswechsel: Doppelsieger Jeff Herlings (84) – hier vor Valentin Guillod



MXGP-Sieger: Romain Febvre

HODGKINSON

HODGKINSON

HODGKINSON



## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / Resultate MXGP

Villars-sous-Écot/F: 31. Mai 2015, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad

1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet; 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)  
 1. Antonio Cairoli (I/KTM), 20 Runden in 34:07,793 min (= 54,498 km/h)  
 2. Romain Febvre (F/Yamaha), 3,893 sec zurück  
 3. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), 25,131 sec zurück  
 4. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Max Nagl (D/Husqvarna); 7. Shaun Simpson (GB/KTM); 8. Ken de Dycker (B/KTM); 9. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 10. Gregory Aranda (F/Kawasaki); 11. David Philippaerts (I/Yamaha); 12. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 13. Mike Alessi (USA/Suzuki); 14. Alessandro Lupino (I/Honda); 15. Cedric Soubeyras (F/Yamaha); 16. Steven Frossard (F/KTM); 17. Christophe Charlier (F/Honda); 18. Fabien Izorid (F/Honda); 19. Nicolas Aubin (F/Suzuki); 20. Tyla Rattray (ZA/Kawasaki); -ferner: 22. Dennis Ullrich (D/Suzuki); 24. Kim Schaffter (CH/Yamaha); 28. Angus Heidecke (D/KTM)  
 Schnellste Runde: Antonio Cairoli (I/KTM), in 1:35,736 min (= 58,285 km/h)

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet; 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)  
 1. Romain Febvre (F/Yamaha), 20 Runden in 34:41,009 min (= 53,628 km/h)  
 2. Max Nagl (D/Husqvarna), 3,574 sec zurück  
 3. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 25,199 sec zurück  
 4. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 5. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 6. Gautier Paulin (F/Kawasaki); 7. Antonio Cairoli (I/KTM); 8. Ken de Dycker (B/KTM); 9. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 10. Tyla Rattray (ZA/Kawasaki); 11. Shaun Simpson (GB/KTM); 12. Christophe Charlier (F/Honda); 13. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 14. Steven Frossard (F/KTM); 15. Gregory Aranda (F/Kawasaki); 16. Cedric Soubeyras (F/Yamaha); 17. Kei Yamamoto (JAP/Honda); 18. Jeffrey Dewulf (B/Yamaha); -ferner: 21. Angus Heidecke (D/KTM); 24. Dennis Ullrich (D/Suzuki); 25. Kim Schaffter (CH/Yamaha).  
 Schnellste Runde: Romain Febvre (F/Yamaha), in 1:37,386 min (= 57,298 km/h)

Nächstes Rennen: 14. Juni 2015, Maggiora/I

Internet: www.mxgp.com

## WM-Stand Fahrer MXGP

1. Nagl (D)	332
2. Cairoli	313
3. Desalle	291
4. Febvre	282
5. Paulin	252
6. Bobryshev	247
7. Simpson	169
8. Waters	138
33. Ullrich (D)	5
38. Heidecke (D)	2

## WM-Stand Hersteller MXGP

1. Husqvarna	339
2. KTM	330
3. Suzuki	319
4. Honda	289
5. Yamaha	287
6. Kawasaki	229
7. TM	70

## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / Resultate MX2

Villars-sous-Écot/F: 31. Mai 2015, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad

1. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)  
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 20 Runden in 33:57,744 min (= 54,766 km/h)  
 2. Valentin Guillod (CH/Yamaha), 1,656 sec zurück  
 3. Jordi Tixier (F/Kawasaki), 11,411 sec zurück  
 4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 6. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna); 7. Pauls Jonass (LV/KTM); 8. Julien Lieber (B/Yamaha); 9. Roberts Justs (LV/KTM); 10. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 11. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 12. Max Anstie (GB/Kawasaki); 13. Damon Graulus (B/Yamaha); 14. Jens Getteman (B/Honda); 15. Jorge Zaragoza (E/Honda); 16. Adam Sterry (GB/KTM); 17. Maxime Desprey (F/Kawasaki); 18. Ivo Monticelli (I/KTM); 19. Kevin Fors (B/Yamaha); 20. Benoit Paturel (F/Yamaha); 21. Pascal Rauchenecker (AUS/KTM); -ferner: 33. Henry Jacobi (D/KTM)  
 Schnellste Runde: Jeffrey Herlings (NL/KTM), in 1:35,246 min (= 58,585 km/h)

2. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet; 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)  
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 20 Runden in 35:02,442 min (= 53,081 km/h)  
 2. Tim Gajser (SLO/Honda), 5,221 sec zurück  
 3. Jordi Tixier (F/Kawasaki), 26,294 sec zurück  
 4. Pauls Jonass (LV/KTM); 5. Max Anstie (GB/Kawasaki); 6. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 7. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna); 8. Petar Petrov (BG/KTM); 9. Benoit Paturel (F/Yamaha); 10. Jorge Zaragoza (E/Honda); 11. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 12. Pascal Rauchenecker (AUS/KTM); 13. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 14. Ivo Monticelli (I/KTM); 15. Roberts Justs (LV/KTM); 16. Ben Watson (GB/KTM); 17. Julien Lieber (B/Yamaha); 18. Maxime Desprey (F/Kawasaki); 19. Jens Getteman (B/Honda); 20. Simon Mallet (F/Honda); 21. Lucas Imbert (F/Kawasaki); -ferner: 28. Henry Jacobi (D/KTM)  
 Schnellste Runde: Tim Gajser (SLO/Honda), in 1:38,728 min (= 56,519 km/h)

Nächstes Rennen: 14. Juni 2015, Maggiora/I

Internet: www.mxgp.com

## WM-Stand Fahrer MX2

1. Herlings	358
2. Guillod (CH)	246
3. Jonass	245
4. Tixier	229
5. Tonkov	218
6. Gajser	209
7. Seewer (CH)	208
8. Ferrandis	205
9. Lieber	184
25. Jacobi (D)	24

## WM-Stand Hersteller MX2

1. KTM	380
2. Kawasaki	329
3. Yamaha	282
4. Honda	242
5. Husqvarna	221
6. Suzuki	208



Nach zwei GP-Siegen jetzt WM-Zweiter: Valentin Guillod

## NACHGEHAKT BEI Valentin Guillod

(22/CH) Der zweifache MX2-GP-Sieger über die Gründe seiner aktuellen Erfolge.

Von ALEX HODGKINSON

**?** Du bist jetzt WM-Zweiter. Ja, es ist das Ergebnis von vieler harter Arbeit mit dem Standing-Construct-Team. Wir sind im vergangenen Jahr zusammengekommen und haben ein tolles Arbeitsklima bei meiner Rückkehr in die MX2-WM hergestellt, und im Winter sind wir gemeinsam auf Yamaha umgestiegen. Die Marke war für uns beide neu, und wir haben natürlich längere Zeit gebraucht, um uns an das neue Motorrad zu gewöhnen, aber wir machen Tag für Tag Fortschritte. Wir haben jetzt ein voll konkurrenzfähiges Motorrad.

**?** Dieses Rennen war quasi ein Heim-GP? Ja, wir haben seit Jahren keinen GP in der Schweiz, aber die Strecke hier in Villars ist nur 80 Kilometer von meinem Zuhause entfernt, und ich habe mich sehr über die Unter-

stützung so vieler Schweizer Fans gefreut.

**?** Und Du warst der schnellste Mann. Samstag war einfach super. Ich fand sofort einen tollen Rhythmus und konnte die Qualifikation dominieren. Mein Start im ersten Lauf war nicht so optimal, aber ich konnte Jeffrey (Herlings) und Jordi (Tixier) einholen und die Führung übernehmen. Jeffrey attackierte – und ich musste mich zuletzt mit Platz zwei abfinden.

**?** Was ist im zweiten Lauf passiert? Ich bin als Siebter gestartet, aber bei dem großen Sprung haben sich Tonkov und Tixier touchiert und meinen Sprung behindert. Ich musste nach links ausweichen und stürzte. Ich merkte zuerst nicht, dass die Bremse blockiert war und stürzte erneut, bevor ich mich vom letzten Platz auf Rang 13 vorgekämpft habe.



## NACHRICHTEN

## Alessi plant für MXGP-Saison 2016

**MXGP** Trotz bescheidener Ergebnisse in England und Frankreich schmieden Mike Alessi und Motoconcepts Pläne für eine volle MXGP-WM-Saison 2016. «Ich rechne noch mit drei guten Saisons, und ich brauche eine neue Herausforderung. Natürlich sind wir enttäuscht über unser Abschneiden, aber wir haben vieles über die unterschiedlichen Motorrad-Set-ups gelernt», so Alessi.

## Werksteams reisen zum US-Grand-Prix

**MXGP** KTM und Husqvarna werden ihre kompletten US-Werksteams beim WM-Finale in Glen Helen einsetzen. Ryan Dungey und Dean Wilson (MXGP), Marvin Musquin und Justin Hill (MX2) vertreten KTM, während Husqvarna Christophe Pourcel (MXGP), Zach Osborne und Zach Bell (MX2) an den Start schicken. Ebenfalls bestätigt: Andrew Short und Justin Brayton.

## Eli Tomac kommt 2016 in die WM

**MXGP** Es gibt noch keine offizielle Bestätigung, aber Kawasaki USA wird – mit Geld aus Japan – Eli Tomac für 2016 verpflichten. Fraglich bleibt, ob genügend Geld für ein weiteres WM-Engagement von Ryan Villopoto übrig bleibt. ♦ AH

## KOMPAKT

**»»» Motocross-WM** Der ADAC-MX-Masters-Lauf in Lichtenvoorde/NL wurde auf den 15./16. August vorverlegt. Er wäre sonst mit dem neuen GP in Mantova (23.8.) kollidiert.

**»»» Enduro-EM** Der Schweizer Jonathan Rosse, der mit deutscher Lizenz startet, konnte sich bei der EM in Buzet an Tag 1 auf den dritten Platz der Gesamtwertung schieben. Am 2. Tag reichte es nur für Rang 15 der Gesamtwertung und Platz 3 in der E1-Klasse.

**»»» Speedway-GP** Den Speedway-GP in Prag wird es bis mindestens 2018 geben. Der tschechische Verband ACR und Promoter BSI Speedway verlängerten ihre Vereinbarung um drei Jahre. ♦ AH/RP/TS



US-Motocross Lakewood

# Platz zwei mit Plattfuß

**In Thunder Valley gelang Supercross-Champion Ryan Dungey der erste Outdoor-Sieg. Titelverteidiger Ken Roczen wurde trotz Wirbelbruchs Zweiter!**

Ken Roczen scheint durch nichts aufzuhalten zu sein. Im dritten Meisterschaftsrennen

in Lakewood erreichte er trotz seines Lendenwirbelbruchs die Plätze 3 und 2 - Gesamtrang 2. Platz 2 in der Moto2 schaffte der Thüringer mit einem platten Vorderrad! «In der letzten Runde stürzte ich zweimal wegen des Plattfußes. Aber es fühlt sich gut an, wieder weiter in Richtung Spitze

zu fahren», twitterte der Ex-weltmeister.

Mit den Plätzen 2 und 1 stand KTMs Speerspitze Ryan Dungey erstmals auf dem Podium ganz oben und nahm auch noch Eli Tomac die Tabellenführung ab - mit aber nur drei Punkten Vorsprung. Tomac gewann in der Moto1 sein fünftes Rennen

in Folge. Doch der Honda-Pilot stürzte im 2. Lauf in Führung liegend.

**Tomac in Führung gestürzt**

Der Local Heroe aus Colorado kam mit dem Hinterrad beim Sprung auf eine Bodenwelle und kugelte sich beim Sturz die rechte Schulter aus. ♦ TS



Erster Saisonsieg für Supercross-Champ Ryan Dungey

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Thunder Valley, Lakewood/USA: 30. Mai, 3. Lauf  
450 ccm, Gesamt: 1. Ryan Dungey (USA/KTM), 2-1; 2. Ken Roczen (D/Suzuki), 3-2; 3. Blake Baggett (Suzuki), 4-3; 4. Broc Tickle (Suzuki), 5-5; 5. Cole Seely (Honda), 8-4; 6. Justin Barcia (Yamaha), 7-6; 7. Eli Tomac (Honda), alle USA, 1-33; 8. Christophe Pourcel (F/Husqvarna), 11-7; 9. Phillip Nicoletti (USA/Yamaha), 10-9; 10. Justin Brayton (USA/KTM), 9-10; 11. Jason Anderson (USA/Husqvarna), 38-5; 12. Kyle Chisholm (USA/Kawasaki), 15-11; 13. Weston Peick (USA/Yamaha), 19-8; 14. Fredrik Noren (S/Honda), 14-13; 15. Chad Reed (AUS/Kawasaki), 18-12; 16. Kyle Cunningham (USA/Suzuki), 17-15

Stand nach 6 von 24 Läufen: 1. Dungey, 128 Punkte; 2. Tomac 125; 3. Baggett 99; 4. Roczen 93; 5. Barcia 87; 6. Peick 79; 7. Tickle 75; 8. Anderson 72; 9. Pourcel 72; 10. Nicoletti 62; 11. Reed 58; 12. Noren 53; 13. Brayton 51; 14. Seely 50; 15. Chisholm 41; 16. Metcalfe 36

Nächstes Rennen: 6. Juni, Blountville, Tennessee/USA Internet: www.amaproracing.com

Trial-WM Sokolov

# Auch in Tschechien ist Bou unschlagbar

**Wie schon in Japan war Toni Bou auch beim zweiten WM-Lauf unschlagbar. Der Weltmeister führt mit Maximum vor Adam Raga.**

An beiden Tagen war das Podium rein spanisch besetzt. Multiweltmeister Bou musste sich am zweiten Tag nach Runde 1 erst einmal nach vorne arbeiten, hatte Jeroni Fajardo zu Beginn überraschend die Führung inne. Ab Runde 2 übernahm Bou die Führung und fuhr im vierten Saisonlauf zum vierten Sieg, mit sechs Punkten Vorsprung auf GasGas-Pilot Adam Raga, der mit viel Druck auf Bou an beiden Tagen in Sokolov Zweiter wurde. Am sonnigen zweiten Tag konnte Beta-Fahrer Jeroni Fajardo als dritter Spanier Platz 3 belegen, während er am Samstag die zwölf

Sektionen nur als Siebter verließ. Der Brite James Dabill hatte am Samstag zunächst auf Platz 2 gelegen, später erkämpfte sich Albert Cabestany auf Sherco den letzten Podiumsplatz hinter Bou und Raga.

Nach mäßigem Beginn am Samstag konnte WM-Rookie Franz Kadlec mit 79 Punkten Siebter werden, das beste Resultat des jungen Deutschen in seiner Karriere. ♦ TS/JM



Zweiter Doppelsieg: Toni Bou

Speedway-U21-WM

# Härtel und Grobauer knapp gescheitert

**Michael Härtel (17) und Valentin Grobauer (29) fehlte jeweils nur ein Punkt, um die WM-Finalläufe zu erreichen.**

Sieben Nationen auf den ersten sieben Plätzen beim U21-Qualirennen am Freitagabend in Parubice, wobei nur die ersten fünf weiterkamen. Maximumsieger Pawel Przedpelski dominierte den Pardubitzer Event, der mit zwei Stechen zu Ende ging. Zuvor gab es infolge eines Wolkenbruchs eine lange Unterbrechung, wobei das gesamte Meeting auf



P. Przedpelski

der Kippe stand. Viktor Kulakov holte Platz 2 gegen Mikkel Michelsen, und Brady Kurtz aus Australien verbannte den Briten Howarth auf den Reserveplatz. Knapp daneben zielte Michael Härtel. Mit 9 Punkten fand er sich nach guter Leistung auf Platz 7 wieder.

Im slowakischen Zarnovica fehlte Valentin Grobauer trotz einer Disqualifikation ebenfalls nur ein Punkt, um unter die ersten vier zu kommen. Mark Riss schied in Terenzano auf Platz 13 aus. ♦ AD/TS

NACHRICHTEN

# Mark Risse auf EM-Podium in Kroatien

**Enduro-EM** Beim zweiten Lauf der Enduro-EM in Buzet/Kroatien waren auf den engen Strecken die hubraumkleinen Motorräder im Vorteil, womit auch Titelverteidiger Maurizio Micheluz aus Italien die erste Tageswertung gewann. Am zweiten Tag schlug der Brite Tom Sagar zurück: «Das war ein hartes Stück Arbeit, mit der großen 450er die kleinen Maschinen einzuholen, aber ich habe mich schon vom Start weg richtig gut gefühlt», meinte der KTM-Fahrer anschließend. Nach seinem Wechsel zurück auf den Zweitakter belegte Mark Risse als bester Deutscher den zweiten und dritten Tagesrang.

# Sonnenberg erlag seinen Verletzungen

**Bahnsport** Enrico Sonnenberg erlag am vergangenen Freitagmorgen seinen schweren Verletzungen, die er sich beim Bergingrennen in Teterow zugezogen hatte. Der 35-Jährige hatte sich am Pfingstsonntag auf dem Berging beim Sturz innere Verletzungen zugezogen. In der Uniklinik in Rostock wurde er in ein künstliches Koma versetzt, aus dem er nicht mehr aufwachte. «Sonne» war über 15 Jahre im Bahnsport aktiv. ♦ RP/TS



Enrico Sonnenberg

KOMPAKT

**Supermoto-DM** Lukas Höllnbacher gewann beide S1-Läufe in St. Wendel. Hinter dem Österreicher landete Markus Class vor André Plogmann; im 2. Heat wurde Plogmann vor Markus Volz Zweiter.

**Speedway-EM** Der EM-Challenge in Lendava/SLO, bei dem 7 Fahrer für die SEC-Endrunde ermittelt werden sollten, wurde aus «Sicherheitsgründen» abgesagt. Ein neuer Termin, eventuell in Krsko/SLO, steht noch nicht fest. ♦ TS

TRIAL-WM / Resultate

Sokolov/CZ: 30./31. Mai 2015, Wetter/Piste: sonnig, 19 Grad/trocken  
1. Lauf (30.5.): 1. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 47 Strafpunkte (6:01,01 h Laufzeit); 2. Adam Raga (E/GasGas), 60; 3. Albert Cabestany (E/Sherco), 66; 4. Jaime Busto (E/Montesa), 72; 5. James Dabill (GB/Vertigo), 73; 6. Takahisa Fujinami (JAP/Montesa), 76; 7. Jeroni Fajardo (E/Beta), 82; -ferner: 10. Franz Kadlec (D/Beta), 104.  
2. Lauf (31.5.): 1. Bou, 31 Strafpunkte (5:29,19 h Laufzeit); 2. Raga 37; 3. Fajardo 49; 4. Fujinami 65; 5. Busto 69; 6. Cabestany 71; 7. Kadlec 79; 8. Dabill 85.  
WM-Stand (nach 2 Wettbewerben): 1. Bou, 80 Punkte; 2. Raga 62; 3. Fajardo 56; 4. Fujinami 53; 5. Cabestany 47; 6. Busto 44; 7. Dabill 30; 8. Ferrer 27; 9. Kadlec 19.  
Nächster Lauf: 6./7. Juni, Boras/S Internet: www.fim-live.com

SPEEDWAY-U21-WM / Resultate

Pardubice/CZ: 29. Mai 2015, Bahnlänge: 391 m, Wetter: trocken, Starkregen, 18 Grad  
Qualifiziert für Finals: 1. Pawel Przedpelski (PL), 15 Punkte; 2. Viktor Kulakov (RUS), 12+3; 3. Mikkel Michelsen (DK), 12-2; 4. Andzejs Lebedevs (LV), 11; 5. Brady Kurtz (AUS), 10+3; - Ausgeschieden: 6. Kyle Howarth (GB), 10+2; 7. Michael Härtel (D), 9; 8. Adrian Gala (PL), 8; 9. Joel Andersson (S), 8; 10. Zdenek Holub (CZ), 6; 11. Eduard Krmar (CZ), 6; 12. Nike Lunna (FIN), 3; 13. Vadim Tarasenko (RUS), 3; 14. Fredrik Engman (S), 3  
Zarnovica/SK: 30. Mai 2015, Bahnlänge: 400 m, Wetter: bewölkt, 18 Grad  
Qualifiziert für Finals: 1. Anders Thomsen (DK), 14+3 Punkte; 2. Bartosz Zmarzlik (PL), 14+2; 3. Aleksandr Loktjajev (UA), 13; 4. Emil Gröndal (DK), 10. - Ausgeschieden: 5. Sergej Logatshov (RUS), 9; 6. Valentin Grobauer (D), 9; 7. Maksym Drabik (PL), 9.  
Terenzano/I: 30. Mai 2015, Bahnlänge: 400 m, Wetter: sonnig, 23 Grad  
Qualifiziert für Finals: 1. Max Fricke (AUS), 15 Punkte; 2. Nikolaj Jacobsen (DK), 13; 3. Mikkel Bech Jensen (DK), 12; 4. Victor Palovaara (S), 10; 5. Stefan Nielsen (GB), 9+3. - Ausgeschieden: 6. Michele Castagna (I), 9+2; 7. Artur Czaja (PL), 8; 8. Nicolas Vicention (I), 8; 9. Dimitri Berge (F), 7; 10. Jack Holder (AUS), 6; - ferner: 13. Mark Riss (D), 4.  
Nächster Lauf: 11. Juli, Finale 1 Lonigo/I Internet: www.speedwaygp.com



**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**A6 Avant 2,8 FSI AHK**, EZ 5/14, 16300 km, 204 PS, dakotagrau-met., Alcantara, StHzg, MMI, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., viele Extras, VB 36.900,-, 0160/7017490, thomas@tolidema.de

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27098

## BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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



TV/DVD auch während der Fahrt, für alle BMW-Modelle! Vor-Ort-Service! 0700/22022011, [www.digitaletechnik.de](http://www.digitaletechnik.de) H

## BMW Alpina

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

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

**ALPINA B3 Bi-Turbo Cabrio Switch-Tronic**, EZ 22.02.2008, 265 kW (360 PS), alpinagrün, Leder Dakota, Navi, Klima, Xenon, absolute Super-Ausstattung, 28.900,- (MwSt. ausweisbar), Tel. 0171/2424433

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/7684600 H

## Cobra

Größte Cobra-Ausstellung Deutschl. Tel. 02947/611, [www.cobra-classics.de](http://www.cobra-classics.de) H

## Ferrari

Privat sucht 599 GTB, 550/575 M, seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577

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

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

## Land Rover



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

## Mercedes



[www.varex.com](http://www.varex.com)

**SLS- / G-PARADE**: diverse Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN!!! Kfz-Handel am Tegernsee, Tel. 08022/6607080 H  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27117

## VANSPO RTS.D E BY HARTMANN-TUNING



**Vans - sportlich - einzigartig** „Vito Mixto 114 HARTMANN VP Spirit“ EZ 10/2014, ca. 4200 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heckspoilerschürze), Sportfedersatz, MB Alu-Radsatz 245/45 R18, Sportauspuffendrohr, Klima, Tempomat, 6-Sitzer u.v.m., Verbr. l/100 km: in. orts 7,8; auß.orts 5,4; komb. 6,3; CO2 komb. 164 g/km; CO2-Effizienz: C. 39.900,- € (MwSt. awb.)  
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27132

## VANSPO RTS.D E BY HARTMANN-TUNING



**EINZELSTÜCK!** Büromobil - Sprinter 319 CDI SP6 Conference, Facelift auf Mod. 2014, EZ 09/2010, ca. 22000 km, 140 kW/190 PS, Aerodynamik SP6, 20" Alu-Radsatz, V8 Sound, Sportlenkrad, Automatik, Bi-Xenon, hochwertigste Leder u. Alcantara Ausstattung, 4 Einzelsitze, Klappstisch, Aktenschranke (Echtholz-Furnier), Schall- und Wärmeisolierung, Kompressor-Kühlbox, Standheizung, Klima u.v.m. 75.900,- € (MwSt. awb.)  
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50, H  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 27131

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

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

500 SL, Bj. 98, 1. Hd., 79000 km, einwandfrei, evtl. Inzahlungnahme. Tel. 0171/5454104

## Porsche

**Porsche 911 Cabrio**, rest./Historie, Bj. 82, perlm.silber, Verdeck schw., Leder schw., Turbolook, TÜV, 110000 km, gute Geldanl., 59.000,- €. T. 0160/5140065

## Original PORSCHE Rückfahrkamera



[www.digitaletechnik.de](http://www.digitaletechnik.de)

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

997 Cabrio, schwarz-met., EZ 04/2008, 2. Hd., Leder, Navi, Xenon, 19" Sport Design, 40000 km, super gepflegt, 49.500,- €. Tel. 06231/1074 od. 0171/6474375

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

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/1 82 - 2550

Bestellservice\* und Abo-Service

[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# 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)







## Namen &amp; Nachrichten

## Zwei Rallye-Helden gestorben

»» **Paul Pietsch** Zu Ehren des Mitgründers von MOTORSPORT aktuell wird am 5. Juni (Freitag) die vierte «Paul Pietsch Classic» gestartet. Am 20. Juni 2015 wäre der 2012 mit 100 Jahren verstorbene deutsche Verleger und Formel-1-Pilot 104 Jahre alt geworden. Daran erinnern nun die 104 bemerkens- und sehenswerten Oldtimer, die für zwei Tage von Molsheim im Elsass aus in den Vogesen (Tag 1) und im Schwarzwald (Tag 2) auf Spurensuche rollen. Mehr Infos im Internet unter pietsch-classic.de

»» **Mick Doohan** Der ehemalige Motorrad-Weltmeister feiert am 4. Juni seinen 50. Geburtstag. Der Australier aus Brisbane reifte in den 1980er Jahren in den Superbike-Meisterschaften Australiens und Japans zur internationalen Klasse. 1989 gab Doohan sein Debüt in der Motorrad-WM. In der 500er-Klasse auf Honda – der Marke, der er bis zu seinem Karriereende 1999 (Sturz beim Training in Jerez und erneuter Bruch des rechten Beins) treu blieb. Von 1994 bis 1998 wurde er fünfmal ohne Unterbre-

chung 500er-Weltmeister. 54 seiner 137 Grand-Prix-Rennen konnte der «Aussie» gewinnen. Michael Schumacher, ein sehr, sehr guter Doohan-Freund, gab seinem 1999 geborenen Sohn zu Ehren des Motorrad-Superstars den Vornamen Mick.

»» **Raffaele «Ralph» de Palma** Am 31. Mai 2015, also letzten Sonntag vor genau 100 Jahren, erzielte der Italo-Amerikaner den ersten Indianapolis-Sieg eines Mercedes-GP-Rennwagens. De Palma gewann das «International Indianapolis 500 Mile Sweepstakes Race», wie das heute als «Indy 500» bekannte und berühmteste Ovalrennen damals hieß. Etwas mehr als fünf Stunden brauchten De Palma und sein Beifahrer Louis Fontaine 1915 für die Distanz über 200 Runden/804,5 Kilometer. «Ralph» de Palma starb 1956 im Alter von 72 Jahren.

»» **Peter Diekmann** Der frühere Rallye-Copilot ist vorletzte Woche gestorben. Der gebürtige Solinger, der 71 Jahre alt wurde, hatte lange tapfer gegen den Krebs gekämpft. Nach seinem

Motorsportestieg 1965 bei Bergrennen wechselte er auf den Beifahrersitz eines Rallye-Autos. Diekmann las das «Gebetbuch» für Holger Bohne (Ford), Ola Strömberg (Saab), Franz Wittmann (Audi), Sepp Haider (Mercedes) und Kalle Grundel (Volkswagen, Peugeot). Er ist der letzte deutsche Copilot, der einen Rallye-WM-Lauf gewann (1987 Elfenbeinküste) und war Fronttrieb-Weltmeister (1987, ebenfalls auf VW und mit Pilot Kenneth Eriksson).

»» **Erik Carlsson** Die schwedische Rallyelegende verstarb vergangenen Mittwoch (27. Mai) mit 86. In den 1950ern und 1960ern hat er fast alleine den Rallye-Fahrstil revolutioniert. Mit spektakulären Drifts machte Carlsson sogar die behäbigen Saab 93, 95 und vor allem 96 zu echten Siegertypen – u.a. holte er Gesamtsiege bei der Rallye Monte Carlo (1962/1963), der Rallye Deutschland (1959) und dreimal in Folge bei der RAC Rallye (1960 bis 1962). Weil ihn sein Fahrstil häufig auf dem Dach landen ließ, war sein Spitzname «Carlsson vom Dach». ♦ MSA/AW/RK/MBR



Paul Pietsch



Peter Diekmann



Erik Carlsson

## LESERBRIEFE

## Ferngesteuert

## Zum Formel-1-Grand-Prix von Monaco

Kleine Textaufgabe für Toto Wolff: «Wie viel Vorsprung muss der führende Fahrer haben, um bei einem Boxenstopp vor dem Zweitplatzierten auf die Strecke zurückzukommen, wenn der Stopp 25 Sekunden dauert – inklusive An- und Abfahrt?» Ich schätze, das ist 3. oder 4. Klasse Grundschulniveau. In dieser Slapsticknummer offenbart sich das ganze Elend der heutigen F1. Da wird ein Rennen schon vor dem Start durchgeplant, man versucht, alle Eventualitäten zu berücksichtigen, und dann wird der Fahrer «ferngesteuert». Was soll das sein? Motorsport? Ich gebe doch keine 300 Euro für mich, meine Frau und ein Kind aus, um mich zwei Stunden zu langweilen. Was muss geändert werden, damit es wieder besser wird? Die hohen Herren, die bestimmen dürfen, müssten nur mal die Dollarzeichen in Ihren Augen ausschalten und den Fan fragen,

was er will. Vielleicht bewegt ja die Offensive der GPDA ein ganz klein bisschen etwas – allein mir fehlt der Glaube. *Martin Grosse, D-79312 Emmendingen*

## Aus für Boxenfunk

## Zum Formel-1-Grand-Prix von Monaco

Diese Boxenfunks zerstören die Rennfahrer! Lewis Hamilton wäre beim GP von Monaco nie in die Box gefahren, wenn nicht die übergescheiterten Teamstrategen das Rennen gesteuert hätten. Ein paar Runden später sagt dann Hamilton über Funk, er könne Vettel unmöglich überholen, und Ferrari informierte dann via Funk Vettel, was Hamilton gesagt hat. Am Schluss fragt Kvyat ob Ricciardo, nachdem er seinen Teamkollegen auf Funk passieren lassen musste, ob ihm – sprich Ricciardo – die Aktion was geholfen habe. Da es nicht so war, bekam Ricciardo via Funk den Befehl, Kvyat wieder vorbeizulassen. Das soll Racing sein? Das ist ein Kaspertheater. Und Ha-

milton sagt beim Podiuminterview, wie toll die Arbeit des Teams ist! Alles Hampelmänner und keine Rennfahrer! *Fritz Müller, A-2351 Wiener Neudorf*

## Hamilton betrogen

## Zum Formel-1-Grand-Prix von Monaco

Meiner Meinung nach wurde Lewis Hamilton in Monaco um den Sieg betrogen. Man holte ihn nur in die Box, um Nico Rosberg den Sieg bei seinem Heimrennen zu ermöglichen und um künstliche Spannung in der WM aufzubauen. Dafür ging man auch das Risiko ein, dass es keinen Doppelsieg geben würde. *Jonas Merkenl, D-08468 Heinsdorfergrund*

## Zu den Akten legen

## Zu «Premiere mit Hindernissen», MSA 22/2015

Als ich in dem Bericht zum 24-Stunden-Rennen las, dass Bentley aufgrund der 130-dB-Regel neue Schalldämpfer installieren musste, hat's mich

vor Lachen fast vom Stuhl gehauen. Am Ring werden von «Fans» Beschallungsanlagen installiert, die locker 130 dB übertreffen, sodass selbst ein Rudel von 20 GT3-Fahrzeugen dagegen keine Chance hat. Der Veranstalter sollte diese akustische Beschallung an der Rennstrecke einfach verbieten und die Reglements wächter die 130-dB-Grenze für Rennfahrzeuge zu den Akten legen. Ich liebe immer noch den Sound von wankelbetriebenen Gruppe-B-Fahrzeugen der 1970er-Jahre und war gerade vom Sound der Bentleys so begeistert. *Hans Peter Schenk, D-42655 Solingen*

## KONTAKT

## MOTORSPORT aktuell

## «Leserbriefe»

Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil

Fax: +41 44 806 55 11

E-Mail: msa-lesertribune@

motorpresse.ch

(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

## REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell,  
Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil  
Telefon +41 (0)44 806 55 66  
Telefax +41 (0)44 806 55 11  
www.motorpress.ch  
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, Inre Paulovits, Thomas Schiffer

## Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,  
Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,  
Martin Gruber, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard  
Jost, Sven Kopt, Annette Laqua, Hendrik Medrow,  
Wolfgang Morser, Robert Pairan, Achim Schlang,  
Ulf Simon, Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno  
Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,  
Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà  
Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat,  
Österreich: Peter Preissler, 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,  
Nikolai Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico  
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,  
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weiss,  
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSP

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

Art Director:  
Silvio Lötcher

Grafik und Produktion:  
Jörg Schneider, Sophie Semmelmann

VERLAG

Motor-Presse (Schweiz) AG

Industriestrasse 28

CH-8604 Volketswil

Telefon +41 (0)44 806 55 55

Telefax +41 (0)44 806 55 00

www.motorpresse.ch

verlag@motorpresse.ch

CEO/Geschäftsführung:  
Reto Feurer

Anzeigenleitung:  
Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de

0711 182 – 1641

Anzeigenverkauf:  
Vanessa Reif

vreif@motorpresse.de

0711 182 – 1839

Werbeverkauf Online:  
Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

07 11 182 – 13 45

Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig

iefri@motorpresse.de

07 11 182 – 16 13

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de

07 11 182 – 15 22

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:  
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:  
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:  
D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,

Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:  
DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:  
2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:  
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),

€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:

€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-

ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-

tionsbescheinigung das Abo mit einem Preis-

vorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von

€ 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abbonementsservice:  
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,

70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,

Telefax 07 11-182 25 50

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,

Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31

300 62 67, motorsportaktuell@staempfl.com

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur

mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-

nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488





GP Kanada 2014: Enges Startduell zwischen Hamilton/Rosberg...



...doch am Ende lachte zum ersten Mal Ricciardo als Sieger

## TERMINE

## AUTOMOBIL

6.6.	Indycar, Fort Worth/Texas	USA
6./7.6.	ADAC GT Masters, Spielberg	A
7.6.	Formel 1, Montreal	WM CDN
7.6.	Tourenwagen, Moskau	WM RUS
7.6.	NASCAR, Blakeslee, Pocono/Pennsylvania	USA
7.6.	Formel Renault 2.0 NEC, Spielberg	A
7.6.	Formel Renault 2.0 ALPS, Spa-Francorchamps	B
7.6.	Blancpain Sprint Series, Zolder	B
7.6.	BTCC, Oulton	GB
7.6.	Formel 4/ADAC, Spielberg	A
7.6.	Procar/ADAC, Zolder	B
7.6.	International GT Open, Silverstone	GB

## MOTORRAD

4.6.	Speedway, Olching	D
6.6.	Enduro, Serres	WM GR
6.6.	Speedway/World Cup, Gniezno	WM PL
6.6.	Speedway/U21, Macon	EM F
6./7.6.	Trial, Boras	WM S
6./7.6.	Crosscountry, Ansbach	DM D
6.6.	Motocross, Blountville/Tennessee	USA
7.-11.6.	Sardinien-Rallye, Pula	WM I
7.6.	Superbike/Supersport, Portimão	WM P
7.6.	Supermoto, Posen	WM PL
7.6.	Seitenwagen-Motocross, Stelpe	WM LV
7.6.	Superstock, Portimão	EM P
7.6.	Motocross Open, Orehova vas	EM SLO
7.6.	Grasbahn, Bielefeld	EM D
7.6.	Motocross/ADAC Masters, Bielstein	DM D
7.6.	Speedway/Bundesliga, Wolfslake	DM D
7.6.	Motocross, Villars-sous-Écot	SM F
7.6.	Supermoto, Cazis	SM CH
8.6.	Speedway/World Cup, King's Lynn/Norfolk	WM GB

## MOTORSPORT IM TV

## AUTOMOBIL

## DIENSTAG, 2.6.

10.45, 12.45 IndyCar, Detroit/Michigan (USA), 1. + 2. Rennen (W) **SPORT 1 US**  
 23.00 World Series by Renault, Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

## MITTWOCH, 3.6.

0.00 Formel-3-EM, Monza (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**  
 20.15 IndyCar, Indianapolis 500/Indiana (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**  
 21.10 IndyCar, Detroit/Michigan (USA), 1. + 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**

## DONNERSTAG, 4.6.

23.30 Rallye-EM, Azoren-Rallye (P), 1. Tag (Zus.) **EUROSPORT**

## FREITAG, 5.6.

15.55 Formel 1, Montreal (CDN), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 2**  
 16.00 Formel 1, Montreal (CDN), 1. Freies Training (live) **SPORT 1**  
 18.15 Formel 1, Montreal (CDN), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 2**  
 19.55 Formel 1, Montreal (CDN), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 2**  
 21.45, 23.15 Formel 1, Montreal (CDN), 2. Freies Training (Zus.) **SPORT 1**  
 22.00 Formel 1, Montreal (CDN), 2. Freies Training (Zus.) **SPORT 1**  
 23.30 Rallye-EM, Azoren-Rallye (P), 2. Tag (Zus.) **EUROSPORT**

## SAMSTAG, 6.6.

0.45, 5.45 Formel 1, Montreal (CDN), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**  
 2.15, 7.15 Formel 1, Montreal (CDN), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**  
 10.45 Formel 1, Montreal (CDN), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**  
 12.00 DTM, Lausitzring (D), 2. Rennen (W) **SPORT 1**

12.15 Formel 1, Montreal (CDN), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

12.30 Formel 1, Montreal (CDN), 1. + 2. Freies Training (Zus.) **SPORT 1**  
 12.30 Tourenwagen-WM, Moskau (RUS), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

13.00 ADAC GT Masters, Spielberg (A), Vorberichter Rennen (live) **SPORT 1**  
 13.10 ADAC GT Masters, Spielberg (A), Rennen (live) **SPORT 1+**  
 13.15 ADAC GT Masters, Spielberg (A), Rennen (live) **SPORT 1**

13.45 Formel E, Moskau (RUS), Rennen (live) **SKY SPORT 2**  
 14.40 Formel 4/ADAC, Spielberg (A), Rennen (live) **SPORT 1**

14.45 Formel 4/ADAC, Spielberg (A), Rennen (live) **SPORT 1+**  
 15.30 Porsche Carrera Cup, Lausitz (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

15.55 Formel 1, Montreal (CDN), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 2**  
 16.45 Tourenwagen-WM, Moskau (RUS), Qualifikation (W) **EUROSPORT 2**

17.45 Formel 1, Montreal (CDN), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

18.00 Formel 1, Montreal (CDN), Freies Training (Zus.) **RTL**

18.45 Formel 1, Montreal (CDN), Vorberichter Qualifikation (live) **ORF 1**

18.50 Formel 1, Montreal (CDN), Qualifikation (live) **SKY SPORT 2**

18.55 Formel 1, Montreal (CDN), Qualifikation (live) **RTL, SRF INFO, ORF 1**

21.45 Porsche Carrera Cup, Lausitz (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

22.10 DTM, Lausitzring (D), 2. Rennen (W) **SPORT 1**

23.35 Formel 4/ADAC, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

23.00 Formel 1, Montreal (CDN), Qualifikation (W) **SPORT 1**

23.20 ADAC GT Masters, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

23.30 Rallye-EM, Azoren-Rallye (P), 3. und letzter Tag (Zus.) **EUROSPORT**

## SONNTAG, 7.6.

0.00, 1.30 Formel 1, Montreal (CDN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**

7.45 Rallye-EM, Azoren-Rallye (P), 3. und letzter Tag (Zus.) **EUROSPORT 2**

11.00 Formel 1, Montreal (CDN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**

11.00 Tourenwagen-WM, Moskau (RUS), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**

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

12.00 Tourenwagen-WM, Moskau (RUS), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**

13.00 Formel 1, Montreal (CDN), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

13.00 ADAC GT Masters, Spielberg (A), Vorberichter 2. Rennen (live) **SPORT 1**

13.15 ADAC GT Masters, Spielberg (A), Rennen (live) **SPORT 1**

13.30 Tourenwagen-WM, Moskau (RUS), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

14.30 Formel 1, Montreal (CDN), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

14.45 Motorsport kompakt (Magazin), u.a. mit Formel E **SPORT 1**

13.10 ADAC GT Masters, Spielberg (A), Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**

16.00 Formel 1, Montreal (CDN), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

17.00 Formel 4/ADAC, Spielberg (A), 3. Rennen (live) **SPORT 1**

17.00 Formel 1, Montreal (CDN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**

18.30 Formel 1, Montreal (CDN), Vorberichter Rennen (live) **SKY SPORT 2**

19.00 Formel 1, Montreal (CDN), Vorberichter Rennen (live) **ORF 1**

19.05 Formel 1, Montreal (CDN), Vorberichter Rennen (live) **RTL**

19.25 Formel 1, Montreal (CDN), Rennen (live) **ORF 1**

19.55 Formel 1, Montreal (CDN), Rennen (live) **SKY SPORT 2**

19.55 Formel 1, Montreal (CDN), Rennen (live) **SRF 2**

20.00 Formel 1, Montreal (CDN), Rennen (live) **RTL**

22.30 Formel 1, Montreal (CDN), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

23.15 Formel 1, Montreal (CDN), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

## MONTAG, 8.6.

0.00 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

12.00 Formel 1, Montreal (CDN), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

18.00 Blancpain Serie, Zolder (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

19.30 Formel 1, Montreal (CDN), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

21.00 «24 Minuten von Le Mans»: Berichte/Interviews (Magazin) **EUROSPORT**

## MOTORRAD

## DIENSTAG, 2.6.

23.30 Motocross-WM, Villars-sous-Écot (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

## FREITAG, 5.6.

17.45 Motocross-WM, Villars-sous-Écot (F), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

## SAMSTAG, 6.6.

1.50, 12.40 Motocross-WM, Villars-sous-Écot (F), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

11.00, 15.30 Motocross/ADAC Masters, Fürstlich Drehna (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

11.25, 15.55 Motocross/ADAC Masters, Jauer (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

16.00 Superbike-WM, Portimão (P), Superpole-Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

## SONNTAG, 7.6.

11.15 Superbike-WM, Portimão (P), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

12.45 Supersport-WM, Portimão (P), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

14.00 Superbike-WM, Portimão (P), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

15.00 Superstock-WM, Portimão (P), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

18.15 Supersport-WM, Portimão (P), Rennen (W) **EUROSPORT**

## MONTAG, 8.6.

0.00 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

0.15 Superbike-WM, Portimão (P), 1. Rennen (W) **EUROSPORT**

0.45 Superbike-WM, Portimão (P), 2. Rennen (W) **EUROSPORT**

## IM NÄCHSTEN HEFT / 09.06.2015

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Grand Prix Kanada  
 24h Le Mans: Vor dem Klassiker  
 Tourenwagen-WM: Moskau

**MOTORRAD**  
 MotoGP: Vor Katalonien-GP  
 Superbike-WM: Portugal  
 Enduro-WM: Griechenland

## 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, ADAC ACAS H&R Cup VLN Nürburgring; 4. Juli, 46. Adenauer ADAC World Peace Trophy, VLN. Weitere Infos im Internet: [www.dskv.de](http://www.dskv.de)





**MOTORSPORT**  
aktuell

# TANKEN ODER SHOPPEN?

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

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



3. Media Markt Gutschein



2. JET Tankgutschein



1. Amazon.de Geschenkkarte

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9032, Geschäftsführer: Dr. Volker Bräse, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beilehrung, Lieferzug und Lokasso erlangen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Wils-Oberschlag (Wilsitz), Henro Döhkop, Dr. Michael Barthel, Döhkopstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 90752.

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

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

Ich bezahle per Rechnung

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

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

**Vertragsgarantie:** 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**

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.