

MOTORSPORT aktuell

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



Formel 1

**Mercedes/Ferrari:
Das Chef-Duell**

S. 4



MotoGP

**Yamaha: Lorenzo und
Rossi Meilen voraus**

S. 30

LANGSTRECKEN-WM / Erster Sieg nach 17 Jahren bei den 24 Stunden von Le Mans

PORSCHE: TRIUMPH HOCH ZWEI



Plätze eins und zwei auf dem Podest für Porsche in Le Mans



Jeden
Dienstag
neu

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

www.motorsport-aktuell.com/doppelabo

Doppelsieg im zweiten Anlauf
seit dem Comeback: Porsche
brachte bei den 24h von Le Mans
zwei seiner drei 919 Hybrid auf

die ersten beiden Ränge. Wie
F1-Pilot Hülkenberg mit Tandy
und Bamber den Wagen mit
Startnummer 19 zum Sieg fuh-

ren. Warum Audi diesmal verlor.
Wie es in den anderen Klassen
lief. Wie und wo sonst in Le
Mans die Post abging. **Ab S. 10**

Rallye-WM
**VW: Wie Ogier in Italien
doch noch gewann** S. 23



US-Supercross
**Roczen: Den ersten
Saisonsieg geholt** S. 42

IndyCar
**Sarah Fisher: Ihr Team
schaffte P1 und P2** S. 8

LIEBE LESER!

Nach dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans 2015 am vergangenen Wochenende gibt es nur eines:

Hut ab! Und das gleich zweimal: für Porsche und für Nico Hülkenberg.

Porsche hat nun im zweiten Jahr seit seinem Comeback in die Langstrecken-WM das größte und wichtigste Rennen dieser Serie gewonnen. Zum 17. Mal insgesamt, zum ersten Mal mit Hybrid-Technik. Und hat dabei Audi geschlagen, den großen Konkurrenten aus dem eigenen Volkswagen-Konzernhaus, gegen den seit 2000 in Le Mans im Grunde kein Kraut gewachsen war. Außerdem ging diesmal der zweite Le-Mans-Rang ebenfalls an Porsche.

Noch viel bemerkenswerter als dieser Doppelsieg ist für mich Nico Hülkenberg, der bei seinem ersten Auftritt in Le Mans gleich als Erster durchs Ziel fuhr. In seinen bisher 83 Formel-1-Rennen hat der Deutsche seit 2010 gewiss jede Menge gleich starker Leistungen geboten wie jetzt am Steuer des Porsche 919 Hybrid. Doch es brauchte diese 24 Stunden von Le Mans, vor allem seine besonders schnellen Runden dort in der Nacht, um «Hülkis» großes Fahrkönnen der ganzen Welt plastisch zu demonstrieren.

Möge dieser großartige Erfolg Porsche wie Nico Hülkenberg ordentlich Aufwind geben. In beiden steckt ja noch einiges mehr.

Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



Leopold Wieland
Chefredakteur



RED BULL

WER? Julia Krautschneider (A)
WO? Spielberg (A)

WAS? Eines der Dirndl-Grid-Girls für den Österreich-GP



WER? Dan Kneen (GBM)
WO? Isle of Man (GBM)

WAS? Typisches Bild für die Tourist-Trophy-Rennen – der SSP-Honda-Pilot haarscharf an einer Mauer mit Stacheldraht vorbei



WER? Nick Tandy (GB/verdeckt), Nico Hülkenberg (D) und Earl Bamber (NZ)

WO? Le Mans (F)
WAS? Porsches Le-Mans-Sieger-Trio fotografiert sich selbst

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

Formel 1: So sind die Kräfteverhältnisse; Ford: Rallye- und Langstrecken-WM S. 3

↓ FORMEL 1 Chef-Duell: Wolff/Arrivabene S. 4

FORMEL 1 So brutal ist der Testfahrer-Job S. 6

↓ INDYCAR So lief es in Toronto S. 8

FORMELE Das erwartet Fans kommende Saison S. 9

↓ 24H LE MANS Porsches großer Doppelsieg S. 10

↓ 24H LE MANS Wie es in den andern Klassen lief S. 14

↓ 24H LE MANS So wird beim Klassiker gefeiert S. 16

↓ 24H LE MANS Nissan-Blamage abgewendet S. 18

DTM Reifenfrage macht weiter die Runde S. 22

↓ RALLYE-WM Ogier siegte allem zum Trotz S. 23

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

MotoGP: Suzuki im Eiltempo Spitze; Superbike-WM: Biaggi-Comeback S. 29

↓ MOTOGP Yamaha-Duo in Barcelona unschlagbar S. 30

MOTO2 Zarco zog Konkurrenz weiter davon S. 34

MOTO2 Schweizer Team träumt vom Aufstieg S. 36

MOTO3 So cool blieb Kiefer-Pilot Kent S. 37

TT ISLE OF MAN Dunlop-Rekord wackelt S. 38

IDM SUPERBIKE Reiterberger unschlagbar S. 39

MOTOCROSS-WM Nagl: Als Leader zum Heim-GP S. 41

↓ US-MOTOCROSS Tages-sieg für Roczen S. 42

PANORAMA

BOXENGEFLÜSTER

Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 46

IMPRESSUM S. 46

SERVICE Termine und TV-Programm S. 47

↓ = Titelthemen

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1 / Kräfteverhältnisse

Rückschritt mit Fortschritt

Von MICHAEL SCHMIDT

Mercedes fuhr in Montreal einen leichten Doppelsieg ein. Ferrari schlug sich selbst. Williams ist zurück auf seinem Stammplatz. Red Bull strafte das PS-Defizit von Renault. Und McLaren-Honda blamierte sich bis auf die Knochen.

Wenn wie vorletzten Sonntag beim Grand Prix von Kanada sieben Formel-1-Autos mit Mercedes-Power in den Punkterängen landeten, dann ist das ein eindeutiges Statement für den Motor. Montreal ist eine Motorenstrecke. Davon haben die Mercedes-Kunden Williams, Lotus und Force India profitiert. Das Werksteam war unantastbar. Ferrari machte sich das Leben zwar selbst schwer, doch auch bei einem perfekten Wochenende wäre es wohl bei einem Doppelsieg der Silberpfeile geblieben.

Ferrari löste für den siebten WM-Lauf des Jahres in Kanada die ersten drei Token ein. Sie haben aus dem SF15-T dennoch keinen Mercedes-Killer gemacht. Da muss auch noch mehr Abtrieb folgen. Wie gut Ferrari unter normalen Umständen gewesen wäre, lässt sich nur erahnen. Sebastian Vettel (5.) fuhr immerhin 32 Runden lang schneller als Sieger Lewis Hamilton. Kimi Räikkönen (4.) verschenkte viel Zeit durch einen Dreher und einen zweiten Boxenstopp.



Wieder mal am Haken: So endete für beide McLaren-Honda zuletzt der GP von Kanada

Gut, wer in Montreal einen Mercedes V6-Turbo im Heck hatte: Williams kehrte nach der Pleite von Monte Carlo (erstmal 2015 null Punkte) wieder auf Platz 3 zurück. Lotus kommt immer besser in Fahrt. Force India war ein Kandidat für WM-Punkte, Sauber diesmal nicht. Auch die Renault-Teams verschwanden im Nirgendwo. Daniil Kvyat rettete

für Red Bull die Ehre des Vorjahressiegers mit Platz neun. Alle anderen Autos aus dem Red-Bull-Konzern landeten außerhalb der Punkteränge.

Neuheiten wirkungslos

McLaren-Honda blamierte sich in Kanada bis auf die Knochen. Nach einem stetigen Aufwärtstrend bis Monaco ging es steil zurück in den Keller. Da-

gegen sah ja selbst Manor noch anständig aus. Von den zwei Token, die Honda im Bereich Turbolader und MGU-H nahm, war nichts Fortschrittliches zu sehen. Die Antriebseinheiten präsentierten sich kraftlos und extrem durstig. Beide Fahrer mussten früh Sprit sparen. Hätten nicht Auspuffdefekte sie vorzeitig gestoppt, wäre ihnen das Benzin ausgegangen. ♦

RoC

2015 in London

Das Race of Champions kehrt zurück nach Europa. Am 21. und 22. November läuft der automobiler Mehrkampf mit PS-Superstars in Londons Olympiastadion.

Nach Bangkok (2013) und Barbados (2015) ist also Europa wieder der Schauplatz des großen Rennspektakels zum Saisonabschluss. Wobei der 21./22. November nicht wirklich der Schlusspunkt des Rennjahres 2015 ist. Den setzt eine Woche später erst die Formel 1 mit ihrem Finale in Abu Dhabi.

Damit stellt sich die Frage nach der Qualität des Fahrerfeldes beim diesjährigen Race of Champions (RoC). Bisher hat der Veranstalter keine Namen veröffentlicht. Ex-Formel-1-Pilot David Coulthard, RoC-Vorjahressieger im Einzel, dürfte gesetzt sein. Der Schotte war jedenfalls in London dabei, als letzte Woche das Olympia-Stadion der 2012er-Spiele als neuer Rennort vorgestellt wurde.

Duelle mit baugleichen Autos

Das Grundkonzept des RoC bleibt: Am ersten Tag (Freitag) geht es um den Nationcup. Zwei Fahrer vertreten ein Land und starten als Team. Am Tag zwei (Samstag) kämpft jeder gegen jeden um den Einzeltitel. Gefahren wird im direkten Duell auf parallel geführten Rundkursen, jeweils in baugleichen Autos. Sieben verschiedene Fahrzeugtypen sind 2015 im Programm. Mehr Info unter www.raceofchampions.com. ♦ MSA

Langstrecken-WM / Rallye-WM

Ford fährt jetzt zweigleisig

Seit vergangenem Freitag steht fest: Ford steigt 2016 mit Chip Ganassi und dem Ford GT in die Langstrecken-WM ein (siehe S. 18). Für Fords Engagement in der Rallye-WM hat das aber keine Auswirkungen.

Seit der Verkündung in Le Mans freuen sich die Fans der Sportwagen-Szene über das Ford-Comeback beim Langstrecken-Klassiker 2016 und das damit einhergehende Programm in der Langstrecken-WM (WEC) sowie der United Sports Car Championship (USCC). Bei den Rallye-Fans wird dabei die Frage aufgekom-

men sein, ob Ford die Rallye-WM (WRC) nun fallen lässt.

2017er-Auto nicht gefährdet

In diesem Punkt gibt es von M-Sport-Chef Malcolm Wilson, der von dem neuen Projekt wusste, Entwarnung. Wie er MSA am Rande der Rallye Italien auf Sardinien (ab S. 23) versicherte, werde die Unterstützung seitens Ford für seine Mannschaft unverändert fortgesetzt. Das bedeutet: Der technische Support bleibt ebenso gewährleistet wie die Zusammenarbeit mit den Ford-Partnern. Auch ein Auto nach dem ab 2017 gültigen neuen Reglement ist nach wie vor geplant.

M-Sport selbst kam als Partner für das GT-Projekt nicht infrage, weil man in diesem Bereich - wenn auch mit einem GT3-Programm - mit Bentley bereits fest verhandelt ist. Eine Verbindung zwischen M-Sport und dem Ford-GT-Einsatzteam von Chip Ganassi gibt es aber durchaus. Das extrem erfolgreiche US-Team kaufte zwei Rallyecross-Fiestas für die Global Rallycross-Serie (GRX) bei Fords Rallyepartner, und ein M-Sport-Ingenieur siedelte im Zuge dessen in die USA über.

So dürfen sich neben Sportwagen- auch Rallye-Fans über ein weiteres Ford-WM-Engagement freuen. ♦ MBR/RK



Neuer Le-Mans-Renner für die GTE-Klasse

Toto Wolff / Maurizio Arrivabene

Ungleiche Gegner

Von ELMAR BRÜMMER

Der WM-Kampf war immer schon auch ein Duell von Teamchefs. Bei Mercedes und Ferrari fighten jetzt zwei Führungsmänner einer neuen Generation.

Ob die Mütze, die Sebastian Vettel kurz nach seinem fünften Platz beim Kanada-GP in die Hand gedrückt bekam, einen ähnlichen Ehrenplatz in seinem Bauernhaus im Thurgau bekommt wie die vier WM-Pokale? «Che Cazzo» stand in großen Buchstaben drauf. Was so viel bedeutet wie: «Verdammt Mist». Von 18 auf fünf in Montreal, das ist verdammt gut. Und trotzdem Mist: Denn durch die Rückversetzung am Start wurden der Heppenheimer, Ferrari und die ganze Formel 1 um den direkten Vergleich gebracht, wie weit die Aufholjagd der Scuderia gegenüber Mercedes schon fortgeschritten ist. Verdammt!

Das umschreibt in etwa auch die Laune von Maurizio Arrivabene, dem Teamchef von Ferrari. Neuer Teamchef kann man ja kaum noch sagen, weil der Italiener in dem knappen Dreivierteljahr in Maranello schon agiert wie ein alter Hase. Die Managementausbildung beim Tabakriesen Philip Morris hat den 58-Jährigen, gepaart mit seiner Leidenschaft für alles, was sich schnell bewegt, zur richtigen Zeit auf den richtigen Posten gebracht. Seine Personallie war, nach der Verpflichtung

von Sebastian Vettel, der zweite clevere Schachzug von Fiat-Lenker Sergio Marchionne. Der Italo-Kanadier war Augenzeuge beim kanadischen Grand Prix. Marchionne erlebte die Dominanz von Mercedes, den eher unglücklich-verzweifelten Kampf von Kimi Räikkönen und Vettels bravouröse Fahrt. Sein Mienenspiel war ähnlich hin- und hergerissen wie das von Arrivabene. Es sind die Emotionen, die den Top-Managern ins Gesicht geschrieben standen, so wie beim Monaco-GP zuvor Toto Wolff und Niki Lauda die leichte Verzweiflung anzusehen war.

Bilder, an die wir uns gewöhnen werden. Das Titelrennen in diesem, vor allem aber auch in den nächsten Jahren, wird nicht nur durch das Fahrer-Quartett Hamilton/Rosberg/Vettel/Räikkönen entschieden, sondern auch durch das Duell der Bosse. Wolff gegen Arrivabene, das ist auch das Wettrennen einer neuen Generation von Teamchefs. Sie müssen Schwächen ausgleichen und Stärken fördern. Nicht nur die ihrer Chauffeure. Sondern gleich Hundertschaften von Technikern bei Laune und in Form halten. Ein irrer Kraft- und Balanceakt.

Ferrari-Updates reichen nicht

Für Kanada galt: Das Imperium schlug zurück. Die befürchteten internen Star Wars nach dem strategischen Blackout von Monte Carlo kamen bei Mercedes erst gar nicht auf. Und Ferrari zeigte trotz des bescheidenen

Ergebnisses mit P4 und P5, dass die Entwicklungsrichtung stimmt. Dennoch hätte auch Maurizio Arrivabene die Che-Cazzo-Kappe gut gepasst nach dem siebten WM-Lauf. Nach den ersten Emotionen hat er die Auswirkungen der zahlreichen Updates und -grades eingeordnet: «Wenn man sich Sebs Tempo ansieht, dann waren wir dabei. Aber bin ich damit zufrieden? Nein, sicher nicht.»

Die Ausgangsbedingungen waren unterschiedlich und werden es auch in Spielberg und danach bleiben. Der vierte Doppelerfolg von Mercedes stand im Zeichen des Benzin- und Bremsenhaushalts, während Ferrari bedingungslos zum Angriff übergehen konnte, weil der SF 15 T eine perfekte Reifennutzung wie kaum ein anderes Auto im Feld besitzt. Doch Arrivabene weiß auch: «Die Lücke gegenüber Mercedes in jedem Rennen schließen zu können, das ist schwer.» Immerhin, die aerodynamische Rund-

«Ich will keine Leute, die ihre Klappe halten.»

TOTO WOLFF

erneuerung der roten Renner, das gut 30 Zusatz-PS starke

Motoren-Upgrade und der angebliche Shell-Wundersprit haben Arrivabene die Antwort gegeben, die er haben wollte: Ferrari kann aus eigener Kraft Boden auf Mercedes gutmachen, zumindest, solange die nicht wirklich Ernst machen.

Jetzt muss er nur noch sehen, wie er Räikkönen in die Spur bekommt. Prinzipiell ist der Finne unter den neuen Gegebenheiten bei Ferrari viel zufriedener als letztes Jahr. Nach Montreal hat sich Arrivabene allerdings furchtbar aufgeregt über Räikkönens Ausrutscher, der zum Verlust des Podiumsplatzes beigetragen hatte – dadurch stand 2015 erstmals kein Ferrari-Pilot auf dem Podium.

Von seinem ersten Boxenstopp kommend, drehte sich Räikkönen in der Haarnadelkurve, exakt so wie im Rennen des Vorjahres. Die Rückkehr in die richtige Fahrtrichtung kostete ihn zwölf Sekunden.

Schuld war nicht ein Fahrfehler des Finnen, sondern eine fehlerhafte Motoreneinstellung: «Am Mapping hat etwas nicht gestimmt», beteuert der 35-Jährige. Der Hybrid-Turbo reagierte daraufhin überaggressiv. Dumm gelaufen für Räikkönen, dass mit seinem Landsmann Bottas ausgerechnet derjenige von seinem Pech profitierte, der auch als erster Anwärter für einen Sitz bei Ferrari gilt. Neuerdings auch auf der Fahrerwunschliste steht in Maranello Daniel Ricciardo. Was Red Bull abblockt. Beim

Australier wäre eh fraglich, wie Vettel auf den Ex-Red-Bull-Teamkollegen reagieren würde. Und der Mann, der Ferrari den nächsten WM-Titel bescheren soll, hat garantiert Einfluss auf die Personalpolitik. Direkt oder indirekt – und Vettel kann speziell gut mit Arrivabene.

Der wiederum versucht, Räikkönen gelegentlich zu provozieren. Der war bis Montreal, als Vettels Auto elektronische Probleme hatte, vor allem im Qualifikationstraining nie richtig in Schwung gekommen. «Kimis Problem ist das Qualifying. Im Rennen ist er super. Wenn ich ihm Hausaufgaben geben könnte, würde das Aufsatzthema lauten: Wie werde ich im Qualifying besser?» Aber eine generelle Bevorzugung Vettels sollte man daraus nicht ableiten. Denn ein Platztausch der beiden Ferrari-Fahrer in Montreal war am Kommandostand nie ein Thema.

Balance-Akt mit Super-Egos

Auch Toto Wolff (43), der vor seinem Mercedes-Job als Start-up-Unternehmer, als Investor und als Privatfahrer mit AMG-Mercedes und Porsche erfolgreich war, agiert mit Zuckerbrot und Peitsche sowie einem gewissen Wiener Schmah. Wolff und Team-Aufsichtsrat Niki Lauda machen ihren streitenden Paradeiloten vor, wie trotz aller Mentalitäts- und Generationsunterschiede ein konstruktives Miteinander funktioniert. Zwei starke Piloten aufeinander loszulassen, ist die er-





Wolff hat auch keine Angst vor Big-F1-Boss Bernie Ecclestone



Mercedes hat Vorsprung... ...den Ferrari langsam aufholt



Arrivabene will Höchsteinsatz am Lenkrad von Kimi Räikkönen

folgersprechendste Taktik im Motorsport – aber auch die Höchststrafe fürs eigene Nervenkostüm. Prost/Senna lassen grüßen.

Es herrscht eine neue Offenheit im weiß-silbernen Fahrerlager-



«Aber bin ich damit zufrieden? Nein, sicher nicht.»

MAURIZIO ARRIVABENE

würfel des deutsch-britischen Werksteams. Die Einrichtung ist modern, die Stimmung gelegentlich rustikal. War es in Monte Carlo Lewis Hamilton, der reichlich Frust schob, ärgerte sich in Montreal eher Nico Rosberg. Die ausgelebten Reaktionen seiner Chauffeure kann Wolff ganz gut ab. Auch die Diskussion um die von Lauda geforderte klare Hierarchie am Kommandostand schreckte ihn nicht: «Ich will keine Leute, die ihre Klappe halten. Ich will von allen den Input, dann kann ich mir eine Meinung bilden und Stellung beziehen.» Zum ersten Mal seit dem Rosberg/Hamilton-Crash von Spa standen Team und Teamchef nach Monaco wieder unter heftigem öffentlichen Beschuss. Wolff gesteht ein, dass das nicht ganz spurlos an ihm vorbeigegangen

ist: «Nach Monaco war es sehr schwierig, alles zu beherrschen. Wir sahen uns massiver Kritik ausgesetzt. Es sah so aus, als seien all die Siege und die WM-Krone vergessen und ein Haufen Idioten würde das Team leiten.»

Für ihn ist vieles eine Frage des gegenseitigen Respekts: Nach dem WM-Sieg Hamiltons gab es kein T-Shirt mit Kopf und Namen des Briten, sondern ein neutrales Jubel-Hemdchen. «Wir freuen uns mit dem einen Fahrer und versuchen, den anderen nicht zu vergessen. Für den einen war es der beste Tag in seinem Leben, für den anderen der schwerste», so Wolff.

Auch in dieser Saison ist wieder Ausgleich gefragt, damit sich einer von beiden erst gar nicht benachteiligt fühlen kann. Rosberg und Hamilton sind sehr gegensätzlich, in Ehrgeiz und Egozentrik aber durchaus ähnlich. Kernsatz von Wolff in Sachen Mind-Management: «Man muss Frieden stiften, um alles wieder in Balance zu bringen. Die Motivation ist der entscheidende Faktor für Erfolg oder Misserfolg in einem Team.» Hand aufs Herz – gibt es wirklich keinen Liebling?

Kopfschütteln: «Ich pflege eine Arbeitsbeziehung zu beiden.» Und Arbeit gibt es bis zur erfolgreichen Titelverteidigung noch reichlich. Toto Wolff erwartet nach seinen jüngsten Trainingsbeobachtungen, dass Ferrari in Österreich stark zurückkommen wird. ♦

MOTOR
SPORT
aktuell

E-PAPER

MSa-App jetzt auch fürs iPhone

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

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

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

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

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

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

NEU

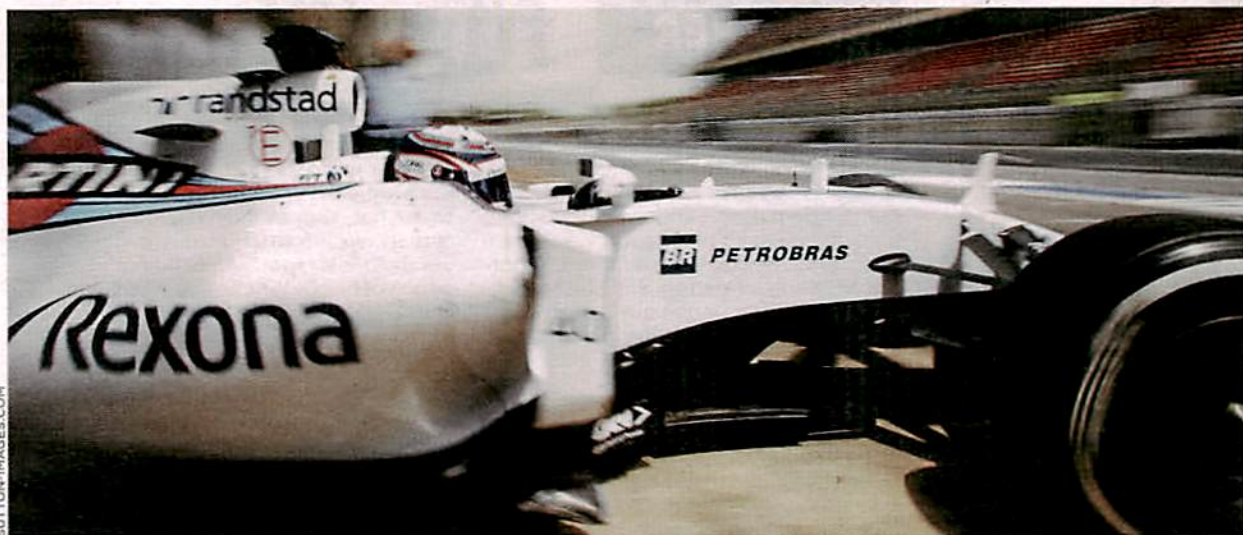


Wichtiger Hinweis für alle, die schon ein Abo des MSa-ePapers haben!

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!

Testfahrer

Ein brutaler Job



Der Alltag des Formel-1-Testfahrers: Wer endlich mal testen darf (im Bild Alex Lynn von Williams), tut dies meist vor leeren Rängen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Rund 20 Test-, Ersatz- und Simulatorfahrer sind zurzeit in der Formel 1 beschäftigt. Damit würde sich noch mal ein ganzes Feld füllen lassen. Doch wer von ihnen verfügt wirklich über Talent? Und wer hat Chancen, befördert zu werden?

Wer es zum Formel-1-Testfahrer gebracht hat, der klopft bei den Großen an. Sollte man meinen. Doch seit das Testen rigoros beschnitten wurde, ist der Job der Nummer 3 nicht mehr das, was er einmal war. Außerdem hat eine Vermischung stattgefunden. Eine Vermischung von echten Talenten und solchen, die nur des Geldes wegen in Teamkleidung herumlaufen.

Zur ersten Sorte im Jahrgang 2015 gehören DTM-Pilot Pascal Wehrlein (Mercedes), GP3-Meister Alex Lynn (Williams) und GP2-Gesamtleader Stoffel Vandoorne (McLaren). Bei diesem Trio würde es überraschen, wenn es nicht eines Tages ein Stammcockpit bekäme. Zu den

echten Talenten zählen auch die Ex-GP-Piloten Kevin Magnussen (McLaren), Adrian Sutil (Williams), Esteban Gutiérrez, Jean-Éric Vergne (beide Ferrari) sowie Sébastien Buemi (Red Bull). Doch es ist nicht gesagt, dass diese Edelreservisten noch eine zweite Chance kriegen.

Die F1 ist ein knallhartes Geschäft. Wer sich nicht festhält, purzelt vom Karussell. Das Beispiel Vergne zeigt: Der Franzose ist kein schlechter Rennfahrer. Er und Daniel Ricciardo waren bei Toro Rosso ebenbürtig. Doch wer will ihn heute haben? Immer jüngere Fahrer drängen nach. Die vielleicht mehr Potenzial haben als JEV. Und: Erfahrung zählt auch nicht mehr so wie einst. Man nehme nur das Beispiel von Max Verstappen.

Problemfall ewiges Talent

Innerhalb der Bezeichnung «talentiert» gibt es eine Untergruppe: Die Talentierten mit Fragezeichen. Dazu gehören Fabio Leimer (Manor), Jolyon Palmer (Lotus) und Raffaele Marciello (Sauber). Alle drei haben Meisterschaften gewonnen. Doch sie sind in keiner Serie

durchmarschiert. Man redet in ihrem Zusammenhang gerne von ewigen Talenten. Vermutlich würde ein Palmer in einem Lotus nicht sehr viel schlechter ausschauen als ein Pastor Maldonado. Doch würde er die Aufgabe besser lösen? Würde er Romain Grosjean mehr Druck machen können? Wohl kaum.

Talente ohne Ambitionen gibt es auch – interessanterweise. Davide Rigon zum Beispiel. Oder Oliver Turvey. Sie spielen die zweite Geige innerhalb des Testorchesters und kommen im aktuellen Auto selten bis gar nie zum Einsatz. Typen wie sie braucht es im Simulator.

Kommen wir zu den Marketing-Gags. Zu jenen Fahrern, die die Bezeichnung Testfahrer nicht verdient haben. Lotus beschäftigt derzeit gleich zwei: Adderly Fong und Carmen Jorda. Der Chinese ist in keiner Meisterschaft, an der er teilgenommen hat, positiv aufgefallen. Man kann nur hoffen, dass er Lotus die (Sponsoren-)Türe in seine Heimat aufhält. Auch die angebliche Entwicklungspilotin Jorda hat bisher nichts gerissen. Aber die Spanierin ist

ein Patenkind von Bernie Ecclestone – noch Fragen?

Einen Fuß in der Tür

Der Fall Susie Wolf ist anders. Sicher hat auch sie aufgrund ihres Geschlechts einen Bonus. Und dass ihr Mann bei Williams Sportchef war, hat auch nicht geschadet. Doch Wolf hat in den wenigen Trainingssitzungen, an denen sie bisher teilgenommen hat, gezeigt, dass sie in der Lage wäre, mitzuhalten. Ob sie deshalb je eine Chance kriegt? Es ist zu bezweifeln.

Bleibt die Frage: Wie lukrativ ist der Testfahrer-Job tatsächlich? «Man hat einen Fuß in der Tür», sagt Leimer, «das kann nie schaden.» Doch reicht das, um nachzurücken? Mit wenigen Ausnahmen brauchen heute alle Teams Geld. Wer mit genug Scheinen wedelt, wird automatisch ein Cockpit kriegen und muss sich nicht mit dem Job des Testfahrers begnügen. Wer keine Kohle hat, darf vielleicht ein Freitagstraining absolvieren, wenn's hochkommt. Von einem Renneinsatz ist er weit entfernt. Es sei denn, er ist Teil eines intelligenten Juniorprogramms. ♦

ZUM THEMA

Testpiloten

» Die Klassiker Für einige Fahrer wurde der Job des Testpiloten zum F1-Sprungbrett. Ein paar Beispiele: David Coulthard wurde 1994 nach dem Tod von Ayrton Senna bei Williams befördert. Mika Häkkinen ersetzte 1993 den glücklosen Michael Andretti bei McLaren. Und Damon Hill bekam nach Mansells Weggang 1993 bei Williams plötzlich die Startnummer 0.

» Die Geduldigen Fernando Alonso musste 2002 nach einem Jahr bei Minardi auf der Reservebank von Renault Platz nehmen. Der Spanier hatte damit kein Problem. Er hatte für 2003 einen Vertrag im Sack. Auch Nico Hülkenberg musste nach einem Jahr Williams unfreiwillig pausieren und überbrückte 2011 als Testfahrer von Force India.

» Die Routiniers Dazu gehören: Alexander Wurz (6 Jahre bei McLaren), Pedro de la Rosa (2 J. McLaren, 6 J. Ferrari), Marc Gené (2 J. Williams, 8 J. Ferrari) und Gary Paffett (10 J. McLaren). Außer Paffett haben alle F1-Rennen bestritten.



Luca Badoer: Ewiger Testpilot

Rekordhalter der ewigen Testpiloten ist Luca Badoer. Er fuhr zwölf Jahre Ferrari zur Probe und war, als er 2009 endlich «rennen» durfte, total überfordert.

» Die Lachnummern Niki Lauda setzte sich als Jaguar-Teamchef 2002 in sein eigenes Auto – angeblich, um hinterher die Fahrer besser zu verstehen. Vor dem «Test» juxte er noch: «Die heutigen Autos kann ein dressierter Affe fahren.» So einfach war es nicht: Lauda drehte sich mehrmals. Auch Peter Monteverdi testete einst in Dijon seinen eigenen F1. Und war 20 sec langsamer als seine Piloten. Peinlich auch der Auftritt von Rallye-Champ Tommi Mäkinen. Er verschrottete bei einem Sponsor-Event in Barcelona den Villeneuve-Williams in Runde eins. ♦ CE



Vandoorne: Gut genug für F1



Wehrlein: Wird Chance kriegen



Marciello: Mit Fragezeichen



Jorda: Ohne Formel-1-Format

IndyCar Toronto

Doppelsieg für Sarah

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Die ehemalige IndyCar-Pilotin und heutige Teamchefin Sarah Fisher feierte in Toronto ihren ersten Doppelsieg. Josef Newgard und Luca Filippi waren bei abtrocknender Strecke eine Klasse für sich.

NBC-Co-Kommentator Paul Tracy redete nach dem Fallen der Zielflagge nicht lange um den heißen Brei. «Das war eines der besten Rennen in Toronto, das ich je gesehen habe. Und ich ziehe meinen Hut vor der Leistung von CFH Racing.»

CFH? Das ist das auf diese Saison neu fusionierte Team von Oval-Spezialist Ed Carpenter (C), Ex-IRL-Amazone Sarah Fisher (F) und Wink Hartman (H), einem reichen Geschäftsmann aus Kansas. Das Trio durfte in diesem Jahr schon einmal einen Sieg bejubeln: im Barber Motorsportpark. Dort hatte Josef Newgard überraschend gewonnen. Viel Zählbares hatte CFH seither nicht vorzuweisen. Newgard bestreitet im Gegensatz zu Luca Filippi, der sich das Cockpit mit Ed Carpenter teilt, alle Rennen für das Team.

Bis zum zehnten IndyCar-Lauf in Toronto. Da feierten die Dunkelgrünen einen Doppelsieg: Josef Newgard vor Luca Filippi. Teamchefin Sarah Fisher war dementsprechend aus dem Häuschen. «Wir waren mit den Startplätzen 6 (Filippi) und 11 (Newgard) nicht unzufrieden, aber auch nicht wirklich glücklich. Wir wussten, wir hätten weiter vorne stehen kön-



Im richtigen Moment zur Box: Toronto-Sieger Josef Newgard

nen. Doch das spielt nun keine Rolle mehr. Das Team hat alles richtig gemacht. Ich kann es gar nicht fassen: Erster und Zweiter – das ist unglaublich!»

Viel Glück beim ersten Stopp

Der Schlüssel zum Erfolg war ein perfekter «Call» für Newgard. Der US-Boy ließ sich in der 28. Runde Slicks aufziehen. Genau einen Umlauf bevor das Feld wegen einer ersten (von zwei) «full course yellow» eingesammelt wurde. Newgard fiel durch den Stopp zwar im ersten Moment weit zurück,

doch weil das Feld hinterm Safety-Car eingesammelt wurde und die Boxengasse für zwei Runden geschlossen war, konnte er aufschließen. Als alle zum Reifenwechsel abbogen, lag Jo plötzlich vorne. «Ich muss zugeben: Da war natürlich Glück dabei», meinte Newgard. «Aber das gehört dazu. Und das Team hat bei beiden Boxenstopps perfekt gearbeitet.»

Auch Filippis Taktik ging auf. Luca hielt sich immer in der Spitzengruppe auf und konnte mit einem späten zweiten Stopp in die Top 3 vorpreschen

– hinter dem zwischenzeitlich führenden Rodolfo González und Newgard. Coyne-Pilot González hätte in den verbleibenden 15 Runden noch die eine oder andere Safety-Car-Phase gebraucht, um einen Sensationssieg zu landen. Sein Spritvorrat neigte sich dem Ende entgegen. Und in der 73. von 85 Runden war es dann so weit: Der Venezolaner musste für einen Splash&Dash an die Box.

Wegen Zanardi im IndyCar

Von da an war der Weg frei für die beiden CFH-Piloten. Nur einmal wurde es noch brenzlig, als Filippi versuchte, Newgard außen zu überholen. «Da war nicht viel Platz», meinte der GP2-Rekordstarter. «Josef hat mich abgedrängt. Aber die Aktion war gerade noch okay.»

Die Freude über Platz 2 überwog bei Filippi, dessen bestes Ergebnis bisher ein neunter Rang gewesen war. Im Zielraum wurde er damit konfrontiert, dass ihm das beste Ergebnis eines Italiensers seit Alex Zanardi 1998 gelang. «Das freut mich», meinte Filippi. «Als Bub habe ich diese Rennen damals immer im TV geschaut. Und eigentlich sind sie der Grund, weshalb ich heute selbst IndyCar fahre.»

Hinter dem CFH-Duo kam Hélio Castroneves als Dritter ins Ziel. Vor Teamkollege Will Power und Detroit-Sieger Sébastien Bourdais. Spitzenreiter Juan-Pablo Montoya war mit seiner Fahrt nicht restlos glücklich. «Platz 7 ist nicht das, was man sich vorstellt, wenn man von SP3 ins Rennen geht. Aber diesmal haben andere einfach besser gepokert.» ♦



Freute sich zu Recht über den ersten Doppelsieg: Sarah Fisher



Sein bisher bestes IndyCar-Ergebnis: Luca Filippi wurde Zweiter

INDYCAR / Resultate

Toronto (CDN): 10. von 16 Saisonrennen; 85 Rdn. à 2,824 km (= 240,067 km); 23 Fahrer gestartet, 21 im Ziel; Wetter/Piste: bewölkt/nass, dann abtrocknend

1. Josef Newgard (USA/CFH) in 1:38:59,946 h (= 145,496 km/h); 2. Luca Filippi (I/CFH) +1,448; 3. Hélio Castroneves (BR/Penske) 3,903; 4. Will Power (AUS/Penske) +4,776; 5. Sébastien Bourdais (F/KV) +6,721; 6. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +7,816; 7. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +8,724; 8. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +9,539; 9. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +11,870; 10. Takuma Sato (J/Foyt) +18,972; 11. Simon Pagenaud (F/Penske) +20,631; 12. Conor Daly (IRL/Schmidt) +21,918; 13. Marco Andretti (USA/Andretti) +33,206; 14. Jack Hawksworth (GB/Foyt) +44,525; 15. Gabby Chaves (CO/Herta) +46,097; 16. Sebastian Saavedra (CO/Ganassi) +46,625; 17. Tristan Vautier (F/Dale Coyne) +47,023; 18. Rodolfo González (YV/Dale Coyne) +51,366; 19. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +1 Rde.; 20. Charlie Kimball (USA/Ganassi) + 1 Rde.

Führungsrounden: Power (1–30), Castroneves (31–41), Newgard (42–57), Filippi (58–59), Kanaan (60–62), Castroneves (63–66), González (67–71), Newgard (72–85)
Pole-Position: Power in 59,428 sec (= 171,091 km/h)
Schnellste Runde: Castroneves in 1:00,065 min (= 169,276 km/h)
Gelbphasen: 2 für 9 Runden

Stand nach 10 von 16 Läufen: 1. Montoya 374 Punkte; 2. Power 347; 3. Dixon 329; 4. Castroneves 322; 5. Rahal 283; 6. Bourdais 274; 7. Andretti 272; 8. Newgard 268; 9. Kanaan 244; 10. Pagenaud 232; 11. Kimball 224; 12. Muñoz 216; 13. Sato 200; 14. Hunter-Reay 194; 15. Chaves 168; 16. Jakes 164; 17. Filippi 161. – Ferner: 24. De Silvestro 66

Nächstes Rennen: 27. Juni, Fontana/Kalifornien (USA)

Internet: www.indycar.com

NACHRICHTEN

Hinchcliffe: Saison vermutlich gelaufen

IndyCar Dem beim Indy-500-Training schwer verunfallten James Hinchcliffe geht es von Tag zu Tag besser. Die Ärzte sind von seinen Fortschritten begeistert, sagte «Hinch» als Grand Marshal in Toronto. Wann der Kanadier wieder zurückkehrt, ist offen. Der Heilungsprozess wird sich noch einige Wochen dahinziehen. Erst in vier bis sechs Wochen wird der Schmidt-Pilot wieder trainieren können. Die Wahrscheinlichkeit, dass er für den Rest der Saison, die am 30. 8. zu Ende geht, ausfällt, ist groß.

Piquet jr. in Horror-crash verwickelt

Indy Lights Nelson Piquet jr. hat sich sein Indy-Lights-Debüt anders vorgestellt. Der Max-Chilton-Ersatz bei Carlin kollidierte in Toronto in beiden Läufen. Im ersten Heat räumte ihn RC Enerson ab. Der Amerikaner wurde dabei in die Fangzäune geschleudert und schlitterte hinterher in den Notausgang, wo er über einen Reifenstapel katapultiert wurde, seinem Wrack aber unverletzt entstieg. In Lauf 2 kam es zwischen Piquet und Kyle Kaiser zu einer Kollision. Die Siege gingen an Spencer Pigot.

Delétraz baut seine Eurocup-Führung aus

Renault 2.0 Der Schweizer Louis Delétraz hat die Führung im Eurocup weiter ausgebaut. Der Genfer sicherte sich am Sonntagmorgen (nach Rang 3 im ersten Lauf) den dritten Saisonsieg. Auch sein Landsmann Kevin Jörg hatte am Hungaroring wieder Grund zum Jubeln. Der Teamkollege von Delétraz belegte die Plätze 4 und 2. Der Sieg in Heat 1 ging an den Engländer Jack Aitken. Kaufmann-Pilot Delétraz führt die Meisterschaft mit 110 Punkten an. Auf P2 liegt Jake Hughes (76), Dritter ist Antoine Hubert (72) vor Jörg (68).

Schumacher: Diese Woche Entscheidung

Formel 4 Mick Schumacher hat sich bei einem Unfall am Red Bull Ring die Hand gebrochen (MSa berichtete). Die Teilnahme am nächsten Rennen in Spa-Francorchamps am Wochenende war bei Redaktionsschluss noch offen. «Ob Mick fahren wird, entscheidet sich diese Woche», ließ das Management von Schumi jr. ausrichten. ♦ CE

Formel E

Mehr Power, neue Strecken



Die Formel E (im Bild Leader Nelson Piquet) boomt: 2015/2016 dürfen Teams eigene Motoren bauen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

In zehn Tagen fällt in der Formel E die Entscheidung beim Finale in London. Hinter den Kulissen läuft längst die Vorbereitung auf die nächsten Jahre. Wir sagen, was wann kommt.

Am 27./28. Juni findet im Battersea Park in London das Finale zur Formel E statt. Zwei Läufe stehen auf dem Programm. Die Spannung ist groß. Noch größer ist die Spannung im Hinblick auf die zweite Saison, die im September starten soll. Diese wird sich nämlich in einem Punkt radikal vom Premierenjahr unterscheiden. Die acht von der FIA bestimmten Hersteller dürfen im zweiten Jahr selbst Weiterentwicklung betreiben. Jedoch nur an den Antriebskomponenten Motor, Inverter, Getriebe und Kühlsystem.

Für das deutsche Abt-Team wurde die Firma Schaeffler mit dem Bau eines eigenen Elektromotors beauftragt. Schaeffler wird auch beim Getriebe Hand anlegen. «Es wird anders aussehen, weil es zum Motor passen muss», sagt Schaeffler-Technik-Vorstand Peter Gutzmer.

Der Zeitplan bis zum ersten Rennen, ist eng. Die ersten Komponenten werden in den nächsten Wochen getestet. Die Homologation des neuen Autos ist nach den obligatorischen Crashtests für Mitte Juni terminiert. Die ersten Tests sollen

ebenfalls noch im Juni (spätestens Juli) über die Bühne gehen.

Spannend wird sein, wie die Teams die Aufgaben lösen. Roger Griffiths, Chef der Motorsportentwicklung bei Andretti, sagte kürzlich gegenüber «Motorsport»: «Es gibt verschiedene Lösungsansätze. Wir sehen vielleicht welche, die mit zwei, andere, die mit vier oder sechs Gängen fahren.»

Für die zweite Saison wird auch das von Spark gebaute Chassis modifiziert. Serienbetreiber Alejandro Agag erhofft sich davon einen hö-

«Alles ist möglich: zwei, vier, sechs Gänge.»

ROGER GRIFFITHS

heren Grundspeer. Verbesserungen an den Aufhängungen und den Karbonbremsen stehen im Fokus. Es soll aber auch neue Leitbleche vor den Seitenkästen geben. Außerdem wird man die Motorleistung erhöhen – von bisher 150 kW auf 170 kW (2016/2017 dann auf 200 kW).

Rennen in Afrika geplant

Ab der dritten Saison 2016/17 kommt dann auch eine neue Batterie zum Einsatz. Der ursprüngliche Plan, die Weiter-

entwicklung ebenfalls diesen acht Herstellern zu überlassen, wurde fallen gelassen. Die Formel-E-Teams haben sich geeinigt, dass sie gemeinsam eine Batterie entwickeln lassen. Und die Kosten dafür teilen.

«Wir brauchten eine billigere Lösung», erklärt François Sicaud, Managing-Direktor des führenden e-Dams-Teams gegenüber «Motorsport». «Die Technologie, die wir für das Formel-E-Auto verwendet hätten, würde bei Serienautos nicht viel bringen.»

Die Gesamtenergie der Batterien soll in den kommenden Jahren trotzdem gesteigert werden. Für 2016/2017 ist geplant, die Energiemenge auf 33 Kilowattstunden zu erhöhen. 2018/2019 sogar auf 40 kWh. Dann sollen laut Agag auch keine Fahrzeugwechsel zur Rennhalbwertzeit mehr notwendig sein.

Auch beim Kalender wird es Veränderungen geben. Diverse Städte haben Interesse gezeigt. Allen voran Paris und Hongkong. Auch Lausanne (für 2016/2017) ist weiter im Gespräch. Genauso wie Astana, die Hauptstadt von Kasachstan. Dort ist 2017 eine Weltausstellung geplant. Ein e-Prix zur selben Zeit würde wunderbar passen. Und was der Formel 1 seit Jahren nicht gelingt, könnte die Formel E schaffen: ein Rennen in Afrika. «Wir arbeiten daran», sagt Agag. Wetten, dass es ihm vor Bernie Ecclestone und der Formel 1 gelingt! ♦

Renault 3.5 Budapest

F1-Pilot auf dem Podest

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

In der Formel 1 ist er froh, wenn er nicht Letzter wird. In der Renault 3.5 sicherte sich Roberto Merhi endlich wieder einen Podestplatz.

In der Formel 1 kann er nur glänzen, wenn er Teamkollege Will Stevens bügelt. Mehr lässt sich aus dem unterlegenen Manor nicht herausquetschen. Von Punkterängen ist man weit entfernt. Umso zufriedener ist Roberto Merhi, wenn er an seinen F1-freien Wochenenden ein Erfolgserlebnis feiern darf. In Ungarn ist ihm das beim sechsten Lauf zur Renault 3.5 gelungen. Von SP6 gestartet, kämpfte sich der Spanier auf einer Strecke, auf der man auch in den World Series kaum überholen kann, bis auf P2 vor. Besonders viel Selbstvertrauen dürften ihm dabei die beiden Überholmanöver gegen Matthieu Vaxivière und Oliver Rowland gegeben haben. Vor allem Letzterer hat sich nach dem Rennen grün und

blau geärgert, dass er den zweiten Platz in der letzten Kurve an Merhi verloren hatte. «Ich habe noch versucht, am Führenden Orudzhev vorbeizukommen», sagte Rowland, «dabei habe ich eine Lücke aufgemacht, in die Roberto hineingestochen ist.»

Merhi war mit seiner Leistung sehr zufrieden: «Wir hatten bisher große Schwierigkeiten. Vor allem mit dem Topspeed. Ich habe dem Team (Pons, d. Red.) gesagt, wenn ihr das in den Griff kriegt, bleibe ich das nächste Mal daheim.»

Pons hat es in den Griff gekriegt. Und durfte dank Merhis zweiten Platz (hinter Premiersieger Orudzhev) den ersten Podestplatz seit Barcelona 2011 feiern (damals mit Nick Yelloly).

Im zweiten Durchgang erwischte Merhi keinen optimalen Start und wurde Siebter. Es gewann Oliver Rowland, der mit einem Blitzstart (von SP5 aus) die Führung übernommen hatte. Zweiter wurde Vaxivière, der damit auch in der Meisterschaft zum schärfsten Verfolger von Rowland geworden ist. ♦



Podestluft geschnuppert: Merhi (l.) mit Orudzhev und Rowland

FORMEL RENAULT 3.5 / Resultate

Budapest/H, 4,381 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 27 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 27 Rdn.; 20 gestartet und 18 gewertet; Wetter: schön/trocken
1. Lauf: 1. Egor Orudzhev (RUS/Arden) in 42:35,436 min (= 166,6 km/h); 2. Roberto Merhi (E/Pons) +0,413; 3. Oliver Rowland (GB/Fortec) +0,450; 4. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) -1,323; 5. Tom Dillmann (F/Jagonya Ayam with Carlin) +1,745; 6. Dean Stoneman (GB/Dams) +3,310; 7. Aurélien Paris (F/Tech1) +4,321; 8. Roy Nissany (ISR/Tech1) +9,427; 9. Beitske Visser (NL/AVF) +27,475; 10. Gustav Malla (S/Strakka) +27,711

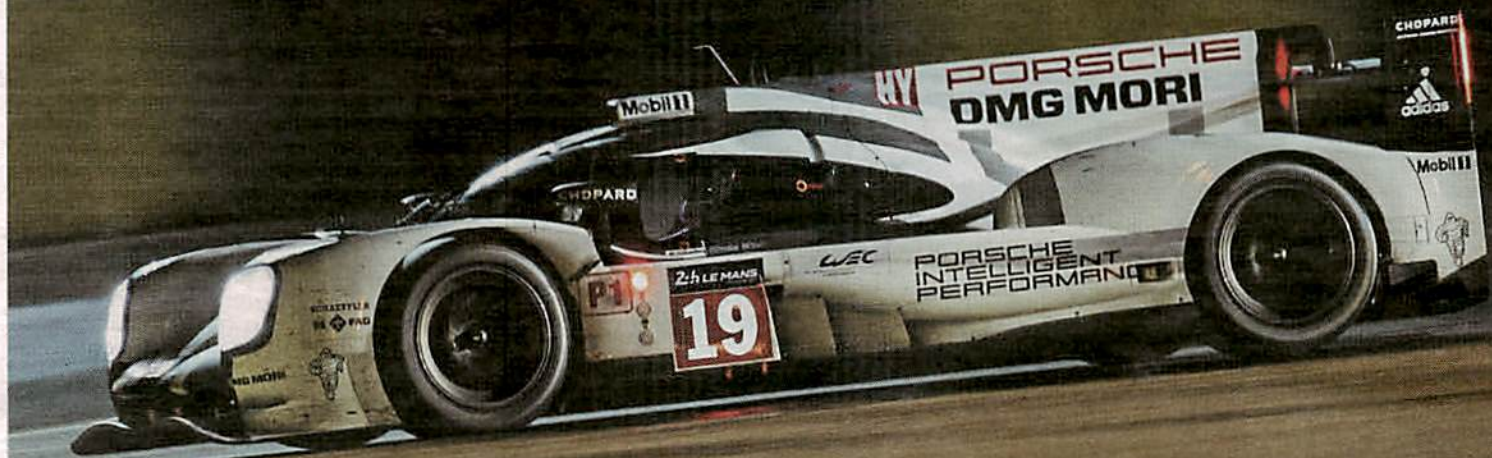
2. Lauf: 1. Oliver Rowland (GB/Fortec) in 42:20,132 min (= 167,6 km/h); 2. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +1,519; 3. Gustav Malla (S/Strakka) +19,722; 4. Jazeman Jaafar (MAL/Fortec) +21,782; 5. Tom Dillmann (F/Jagonya Ayam) +24,391; 6. Tio Ellinas (CY/Strakka) +25,173; 7. Roberto Merhi (E/Pons) +27,226; 8. Pietro Fantin (BR/Draco) +32,685; 9. Nyck de Vries (NL/Dams) +35,447; 10. Meindert van Buuren (NL/Lotus) +38,272

Stand nach 7 von 17 Läufen: 1. Rowland 123 Punkte; 2. Vaxivière 107; 3. Jaafar 87; 4. Stoneman 68; 5. Dillmann 55; 6. De Vries 46; 7. Orudzhev 40; 8. Ellinas 36; 9. Fantin 26; 10. Merhi 26; 11. Malla 21; 12. Van Buuren 19; 13. Paris 18; 14. Latifi 16; 15. Celis 4; 16. Gelael 4. – Teams: 1. Fortec 210; 2. Lotus 127; 3. Dams 114; 4. Jagonya Ayam with Carlin 59; 5. Strakka 57; 6. Arden 56; 7. Pons 29; 8. Draco 27; 9. Tech1 22; 10. AVF 6

Nächstes Rennen: 11./12. Juli, Spielberg (A)
Internet: www.worldseriesbyrenault.fr/de

24h Le Mans

Strahlendes Doppel



Doppelsieg:
Porsche Nr. 19 eroberte
in der Nacht die Spitze,
Nr. 17 führte anfangs und
wurde Zweiter (r.)



Von ARNO WESTER
und MICHAEL BRÄUTIGAM

Le-Mans-Rekordsieger Porsche hat seine Erfolgsbilanz ausgebaut und nur ein Jahr nach dem Comeback auf dem Circuit de la Sarthe den 17. Gesamtsieg gefeiert. Audi war lange Zeit und im Gegensatz zu Toyota sowie Nissan ein ebenbürtiger Gegner. Diesmal gelang den Ingolstädtern allerdings nicht der gewünschte und so wichtige Null-Fehler-Job zweimal rund um die Uhr.

Porsche zieht – und zwar massig – Fans nach Frankreich. Es wird nicht nur in den Hospitalitys der großen LMP1-Teams

viel Deutsch gesprochen. Auch im Fahrerlager und auf den Campingplätzen wird man 2015 irgendwie öfter mit der heimischen Sprache konfrontiert.

Ganz klar: Hier liegt was in der Luft. Die Leute spüren es. Sie spüren, dass Porsche den Gesamtsieg schaffen und die Audi-Dominanz durchbrechen kann. Und alle wollen dabei sein, wenn es passiert. Es sollten nicht enttäuscht werden.

Bereits im Qualifying hatten die Strategen bei Porsche ein glückliches Händchen, als Neel Jani und Timo Bernhard in den ersten Minuten des Zeittrainings Bestzeiten führen, die auch einen Tag später im Abschlusstraining nicht mehr überboten wurden. Dabei

löschte Jani mit seiner Zeit auch den seit 2009 bestehenden Quali-Rekord von Peugeot-Pilot Stéphane Sarrazin aus.

Porsche 7 Sekunden schneller

Auch bei Porsche sprach man vor dem Rennen respektvoll von dem Konzern-Rivalen, der den 14. Le-Mans-Erfolg im Visier hatte. «Die Wettbewerber schlafen nicht, auch Toyota erwarte ich deutlich stärker als im Qualifying. Am Ende des Tages gewinnst du nur, wenn alles perfekt zusammenpasst und niemand einen Fehler macht», prophezeite Porsche-Entwicklungschef Wolfgang Hatz vor dem Rennen.

Die Zeiten, die Porsche in den Trainingssitzungen vorlegte,

hatten es allerdings in sich. Die vom früheren Formel-1-Testfahrer Jani im 919 Hybrid bereits am Mittwoch erzielte Bestzeit von 3:16,887 Minuten (249,2 km/h) sollte also von niemandem mehr unterboten werden.

Damit sicherte der Schweizer seinem Arbeitgeber zum insgesamt 17. Mal den besten Startplatz in Le Mans. Bernhard und Nick Tandy (3:18,862) vervollständigten auf den Startplätzen zwei und drei den totalen Porsche-Triumph im Zeittraining. Bereits zum neunten Mal in der Historie dieses Rennens belegte Porsche damit die ersten drei Startpositionen, zuletzt war das 1988 der Fall.

Janis Aussage, seine Runde wäre nicht einmal perfekt ge-

wesen («Ich weiß, dass es noch schneller geht»), war zugleich eine Kampfansage an die Konkurrenz. Mit seiner Bestzeit verbesserte der Eidgenosse immerhin den seit 2008 bestehenden Qualifying-Rekord für die 13,629 km lange Streckenvariante um mehr als eineinhalb Sekunden. Für Jani war es bei seinem siebten Le-Mans-Start die erste Pole-Position. Sein Schweizer Landsmann Joseph «Jo» Siffert hatte Porsche 1968 die erste und der Italiener Michele Alboreto 1997 die letzte Trainingsbestzeit beschert.

Für Hatz war klar, dass die Verbesserungen im Bereich der Aerodynamik und des Antriebs (als einziger Hersteller fuhr Porsche in der Acht-Megajoule-



Das Podium (v.l.): Webber, Bernhard, Hartley, Wolfgang Hatz, Tandy, Bamber, Hülkenberg, Tréluyer, Fässler, Lotterer, Ralf Jüttner und Fritz Enzinger



Porsche-Entwicklungschef Hatz



Verlor wegen loser Motorabdeckung entscheidend Zeit: Der drittplatzierte Audi



24h-Wahrzeichen: Riesenrad



Nur mit Statistenrolle: Toyota fiel gegen Porsche und Audi ab



Stark gerupft: Loic Duval knallte früh im Rennen in die Bande und vergab so schon die Siegchance

Klasse) beim 919 Hybrid in der Summe fünf bis sechs Sekunden in Le Mans ausmachen würden. Am Ende des Rennens waren es sogar 6,713 Sekunden, die Porsche im Vergleich zu 2014 schneller geworden war, daran hatten sicher auch die weiter verbesserten Michelin-Reifen ihren Anteil.

Audi, mit bisher acht Trainingsbestzeiten die zweitbeste Marke in Le Mans, musste sich mit den Startplätzen vier bis sechs, allerdings deutlich vor Toyota, begnügen. Das sorgte im Audi-Lager keinesfalls für Unruhe, denn schon vor dem Qualifying stand nicht nur für Audi fest, dass Porsche die ersten drei Startplätze belegen würde. Audi-Motorsportchef

Wolfgang Ullrich betonte dann auch, man hätte sich ganz auf die Arbeit für das Rennen konzentriert. Der Österreicher war davon überzeugt, dass man gut vorbereitet sei und drei gute Rennautos hätte, «in denen sich unsere Fahrer wohlfühlen».

Davon war auch Titelverteidiger André Lotterer überzeugt, der die Verbesserungen speziell im Bereich der Aerodynamik, beim Antrieb (vier statt zwei Megajoule), der Bremse und beim Fahrwerk des R18 e-tron quattro lobte. Was der Duisburger, der wie seine Teamkollegen Marcel Fässler und Benoît Tréluyer den vierten Le-Mans-Sieg in den letzten fünf Jahren im Auge hatte, zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnen konnte,

war die Tatsache, dass die niedrigeren Temperaturen in der Nacht nicht etwa den Audi-Fahrern, sondern ihren Kollegen bei Porsche in die Karten spielen würden.

Bis Mitternacht war bei Audi, abgesehen von einem kuriosen Duval-Crash, bei dem der Franzose

«Ich weiß, dass es noch schneller geht.»

NEEL JANI



und seine Mannschaft 4:12 Minuten in der Box verloren, alles im grünen Bereich. Aber bereits zu diesem Zeitpunkt zeigte sich, dass Fässler nicht in der Lage war, die immer besser werdenden Zeiten von Nico Hülkenberg, der lange Zeit die schnellste Rundenzeit aller neun Porsche-Fahrer innehatte, zu kontern.

Im Gegenteil: Auch Lotterer war nicht in der Lage, dem wie entfesselt fahrenden Teamkollegen von Hülkenberg, Nick Tandy, Paroli zu bieten. Die Bemühungen der beiden in Schlagdistanz zur Spitze fahrenden Audi-Trios, wozu überraschenderweise auch Filipe Albuquerque, Marco Bonanomi und Neuling

René Rast gehörten, bezog sich darauf, einen Rundenrückstand zu vermeiden.

Audi mit Technik-Teufel

Das gelang tatsächlich bis in die frühen Morgenstunden, und nicht wenige im Audi-Lager hatten zu diesem Zeitpunkt die Hoffnung, dass sich mit der steigenden Tagstemperatur auch die Performance des R18 so verbessern würde, dass man am Ende des Sprintrennens daraus Kapital schlagen könnte.

Es sollte aber anders kommen, und das lag weder am Wetter noch an den Reifen. Kurz vor sieben Uhr, als nur noch Hülkenberg und Co sowie

FORTSETZUNG AUF S. 12

FORTSETZUNG VON S. 11

die beiden Audi in einer Runde lagen, schlug der Defektteufel beim R18 von Fässler zu: Ein großes Teil der Motorabdeckung hatte sich gelöst und weitere Schäden am Auto verursacht. Der Zeitverlust durch die notwendige Reparatur betrug satte 6:56 Minuten, was sich in zwei Runden Rückschlag niederschlug.

Von nun an kämpfte Rast im einzig noch um den Sieg fahrenden Audi mit den beiden Porsche-Fahrern Hülkenberg und Webber um den Sieg. Als der Mindener gegen 11 Uhr via Facebook von Problemen am Hybridsystem (Steuergerät) berichtete, war endgültig klar, dass Audi nur noch auf ein Wunder hoffen konnte. Aber wie heißt es so schön an der Sarthe: Le Mans gewinnt du nicht, Le Mans lässt dich gewinnen! Und in diesem Jahr war Porsche nach langer Zeit mal wieder an der Reihe. Das Trio mit Hülkenberg, Earl Bamber und Tandy, das zuvor niemand auf der Rechnung gehabt hatte, nicht einmal die Protagonisten selbst (siehe oben »Nachgehakt«), triumphierte mit einer Runde Vorsprung auf die Teamkollegen Bernhard, Brendon Hartley und Mark Webber.

«Zu diesem Erfolg fehlen mir eigentlich die Worte. Wir können noch gar nicht fassen, was wir da erreicht haben. Wir haben nicht glücklich gewonnen, sondern waren in allen Bereichen siegfähig – von den Mechanikern in der Box über die Ingenieure bis hin zur Rennstrategie», erklärte Porsche-LMP1-Teamchef Andreas Seidl, dessen Truppe auch bei den Pitstops vorne lag. Die drei 919 wurden regelmäßig in knapp über 50 Sekunden (ohne Reifenwechsel) abgefertigt.

Warum das bei Toyota mit dem gleichen Tank-Restriktor wie bei Porsche nicht möglich war, ist ein Rätsel, das auch bei Audi registriert wurde. Eine Rolle spielte das allerdings nicht, denn Toyota war schlicht

und ergreifend zu langsam. Im Vergleich zum letzten Jahr, wo sie mit dem schnellsten Prototyp siegfähig waren, aber durch eigene Unzulänglichkeiten gescheitert waren, konnten sie sich lediglich um 2,216 Sekunden in der Rundenzeit verbessern. Viel zu wenig, um an der Spitze ein Wörtchen mitsprechen zu können. Das muss vor allem für das Trio Mike Conway, Stéphane Sarrazin und Alex Wurz frustrierend gewesen sein, denn obwohl das Trio kein einziges Problem hatte, belegte man mit immerhin acht Runden Rückstand (!) nur Rang 6. Dem TS040 Hybrid fehlte es eindeutig am Speed. In Köln hat man allerdings schon den Fokus voll auf 2016 gerichtet, sodass größere Leistungsschübe in diesem Jahr wohl vergeblich auf sich warten lassen werden.

Abt mit Debüt-Klassensieg

Über den Werkseinsatz von Nissan (erstmalig seit 1999 waren in Le Mans wieder vier Hersteller am Start), dem viertgrößten Autobauer der Welt, decken wir an dieser Stelle lieber den Mantel des Schweigens. Der Auftritt der Japaner war (noch?) nicht würdig, in einem Atemzug mit Porsche, Audi und Toyota genannt zu werden. Deshalb haben wir Nissan einen eigenen Kasten (siehe Seite 18) gewidmet, in dem wir die negativen Entwicklungen, aber auch die wenigen positiven Ansätze beleuchten.

Auch die beiden privaten LMP1-Teams von Rebellion und Kolles hatten zu kämpfen. Während der Kolles-Bolide mit Motorproblemen immer wieder in der Box stand und nicht genug Runden fuhr, um gewertet zu werden, kamen die beiden jeweils mehrfach gebeutelten R-One immerhin in Wertung an. Bester privater LMP1 wurde dann der von Daniel Abt, Dominik Kraihamer und Alexandre Imperatori. Besonders schön für Abt: Er durfte wie die Gesamtsieger beim ersten Le-Mans-Start im LMP1 gleich aufs oberste Podest klettern. ♦

NACHGEHAKT BEI Nico Hülkenberg

(27/D). Der Force-India-Pilot in der Formel 1 über den Sieg mit Porsche in Le Mans bei seinem ersten Start. Und was dieser Erfolg sowie Le Mans für ihn für eine Bedeutung haben.



Von ARNO WESTER

? Was bedeuten die 24h von Le Mans für Dich? Das ist ein besonderes Rennen, und deshalb ist dieser Sieg für mich auch etwas ganz Spezielles. Ich denke, das ist der größte Erfolg in meiner Rennkarriere.

? Du bist den Start- und Schlussstint gefahren. Waren das zwei ganz unterschiedliche Aufgaben? Die Audis waren vor allem zu Beginn enorm stark. Wir haben gepusht wie verrückt, die Anspannung war groß. Aber zum Schluss habe ich jeden Moment genossen.

? Kurz vor Mitternacht habt Ihr erstmals die Führung übernommen. Dabei fielen deine schnellen Rundenzeiten auf... Ich habe mich vor allem in der Nacht wohlfühlt und zu keinem Zeitpunkt Müdigkeit verspürt.

? Was hat Dich am meisten beeindruckt? Das Tempo war enorm hoch, das hatte ich von einem Langstreckenrennen so nicht erwartet.

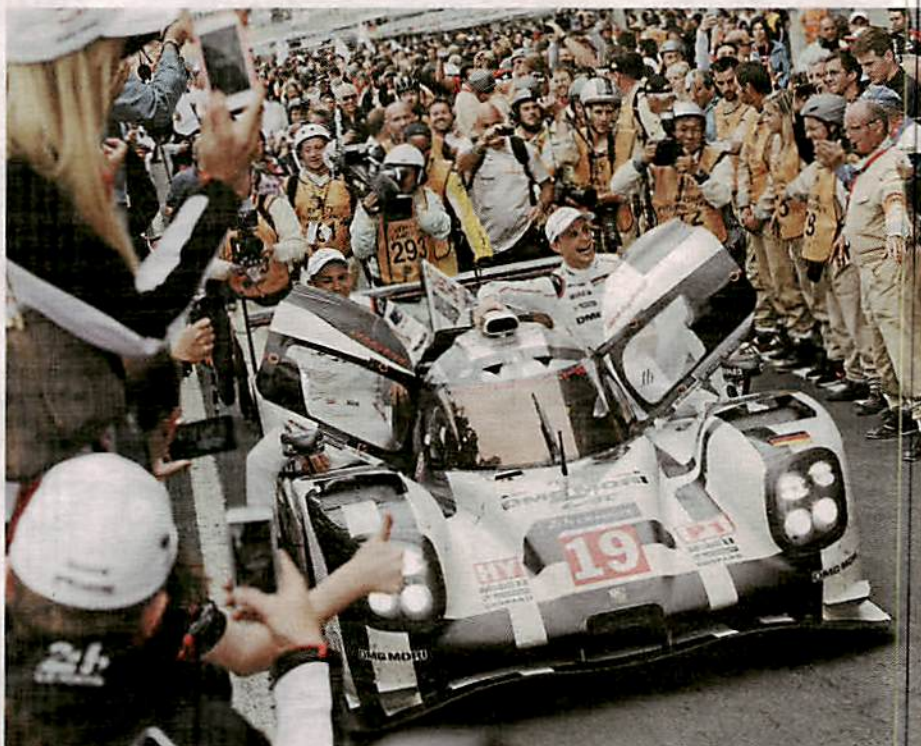
? Welches Gefühl hattest Du bei der Siegerehrung? Es war Gänsehaut pur, da oben auf dem Podium zu stehen. Ich habe es noch gar nicht realisiert. Ich hätte nie damit ge-

rechnet, diesen Klassiker auf Anhieb zu rocken.

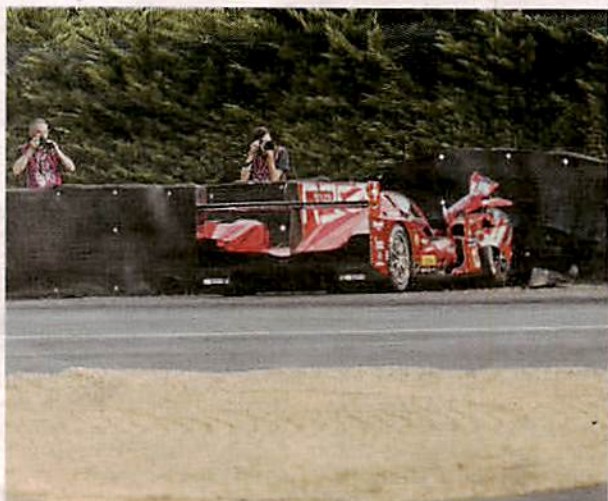
? Und nächste Woche folgt dann wieder der Formel-1-Alltag? Ich ruhe mich jetzt drei Tage aus. Dann geht's nach Spielberg, wo ich sicher nicht so weit vorne landen werde.

? Was ist mit Le Mans? Ich denke, dass ich in Zukunft wieder hier fahren werde.

? Das WEC-Rennen am Nürburgring überschneidet sich nicht mit der Formel 1. Die deutschen Fans würden sich auf Dich freuen... Dazu kann ich nichts sagen. Da musst Du Porsche fragen.



Glückliche Sieger: Tandy, Hülkenberg (im Auto) und Bamber auf dem Weg zur Siegerzeremonie



Trotz Problemen bester Privat-LMP1: Rebellion von Abt und Co



Bei Le-Mans-Premiere Sieg heimgefahren: Hülkenberg fährt nach Zieleinlauf dicht am Team vorbei

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, Besondereigent: Stuttgart 493, 0322, Geschäftsführer: Dr. Viktor Reiss, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beiderberg, Beiderberg und Hecke, erfolgen über: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Noll-Dorotheaplatz (Vorrat), Heide Dörflinger, Dr. Michael Hahn, Dübenerstraße 1, 20355 Hamburg, ab bestmöglicher Unterbreitung, Ab: Hamburg, HRB 89732.

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

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

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

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

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** Aboervice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____ X

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

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

LMP2-Klasse Le Mans

China-Schwaben nicht zu schlagen



Von Anfang bis Ende fast durchgängig und unangefochten vorne: Der KCMG-Oreca

Von MARTIN GRUHLER

Auch in der LMP2 wird bei den Siegern Schwäbisch gesprochen: Das in der WEC und in Le Mans souverän agierende Hongkong-chinesische KCMG-Team wird vom Teamsitz Ehingen bei Ulm aus von Technikchef Erich Kolb betreut.

Mit den britischen Stammfahrern Richard Bradley, Matthew Howson und Le Mans-Routinier Nicolas Lapierre beherrschte KCMG mit dem neuen Oreca-05-Nissan die 19 Wagen starke Klasse nach Trainingsbestzeit und mit schnellster Rennrunde fast über die gesamte Distanz hinweg, obwohl die starke Konkurrenz durchaus auch auf Tuchfühlung lag. Nur nach der ersten Rennstunde war das blaue Coupé nicht ganz oben auf den stündlichen Ranglistenbulletins gelistet worden.

Indes würde der Sieg trotzdem zu einer knappen Angelegenheit mit 48 Sekunden Vorsprung. Kleinere Karosseriereparaturen sowie eine Durch-

fahrtsstrafe bremsen ein. Und Lapierre sorgte drei Stunden vor Rennschluss nach Verbleiben in einen Notausgang hinein samt Parken für Panik.

Der französische TDS-Oreca hatte nach der ersten Stunde das Rennen noch angeführt und lag mit Ludovic Bady, Tristan Gommendy und Teammanager Pierre Thiriet bis zum Sonnenanfang an zweiter Stelle, als es mit einem Aston Martin zu einer Kollision und dem damit verbundenen Aus kam.

Pech bei Morand und Pegasus

Im Gibson-Nissan des Jota-Teams fuhren Simon Dolan, Mitch Evans und Oliver Turvey als Zweite sowie der Ligier-Nissan des russischen G-Drive-Teams mit Roman Rusinov, Julien Canal und Sam Bird als Drittplatzierte in der gleichen Runde wie die Sieger.

Der Morgan-Sard des Morand-Teams aus dem waadtländischen Fribourg mit Pierre Ragues, Oliver Webb und dem Luzerner GP2-Fahrer Zoel Amberg fuhr bis zur Rennhälfte problemlos, ehe ein undichter Ölstopfen spie und ein schließ-

lich daraus resultierender Kabelbrand zur Aufgabe zwang. Mit deutscher Bewerberlizenz startete die im elsässischen Geispolsheim bei Straßburg stationierte Pegasus-Equipe mit David Cheng, Ho-Pin Tung und Léo Roussel. Kleine Wehwechen bremsen den Morgan-Nissan ein, trotzdem konnte das kleine Team von Julien Schell mit Platz 9 wie im Vorjahr eine Zielankunft feiern.

Der als Mitfavorit gehandelte Gibson-Nissan von Greaves Motorsport mit Jon Lancaster, GT-Academy-Sieger Gaetan Paletuo und dem Genfer Gary Hirsch, aktuell Führender in der European Le Mans Series, war nach fünf Stunden mit Elektrikproblemen ausgerollt. Die Alpine-Nissan, mit Nelson Panciatici, Paul Loup Chatin und Vincent Capillaire verunfallte nach acht Stunden auf P3 liegend in der Mulsanne-Kurve.

Neun Teams setzten bei der diesjährigen Ausgabe der 24 Stunden zwölf geschlossene und sieben offene Prototypen von nominell sieben verschiedenen Chassis- und vier Motorherstellern ein. ♦

GT-Klassen Le Mans

Nur einer

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Aston Martin ging in den GT-Klassen als großer Favorit in die diesjährige Ausgabe des Langstrecken-Klassikers. Doch alle fünf Autos in den zwei Klassen hatten teils massive Probleme - inklusive zweier heftiger Unfälle. Klassensiege für Chevrolet und Ferrari.

Stein des Anstoßes, Aston Martin einmal mehr zum Favoriten auf die Klassensiege zu ernennen, war wie so oft die Fahrzeugeinstufung über die Balance of Performance (BoP). Da man die Einstufung des Austin-Rennens 2014 anwendete, stand der ohnehin bärenstarke Aston Martin wieder mit dem um 0,3 mm größeren Restriktor vorm V8-Motor in den Startlöchern.

Wie sich in den Trainings herausstellen sollte, lagen die Entscheider jedoch goldrichtig. Aston lag zwar vorne, doch Ferrari und Corvette waren in Schlagdistanz. Wobei Jan Magnussen nach einem technischen Defekt (wahrscheinlich Gaspedal fest) heftig in die Leitplanken knallte, dabei zwar unverletzt blieb, das Auto jedoch vor Ort nicht rennfertig zu bekommen war.

Porsche-Wetter kam nicht

Damit reduzierte sich das Feld der GTE-Pro-Kategorie auf acht Fahrzeuge, während die GTE-Am planmäßig mit 14 Startern losfuhr. Einzig Porsche konnte sich mit den Kräfteverhältnissen nicht anfreunden. Fast zwei Sekunden fehlten auf die Bestzeiten. «Zu der BoP möchte ich gar nichts mehr sagen, da die Diskussionen eh müßig sind. Wir müssen das Beste aus dem machen, was wir haben. Und vor allem müssen wir etwas anders machen als die anderen, sonst sieht es schlecht aus», berichtete Olaf Manthey. «Es sieht nicht gut aus, aber der Krieg ist

noch nicht verloren», klang er beinahe optimistisch.

«Bei Mischbedingungen sind die Abstände kleiner, Regen würde uns sicher helfen», nannte Wolf Henzler eine weitere Möglichkeit, wie der Abstand zur Spitze verringert werden könnte. Doch so viel sei vorweg gesagt: Der immer mal wieder angekündigte Regen kam erst nach Rennende - und da waren im Lager der Porsche-Werksmannschaft, ganz anders als bei der LMPI-Truppe, die Gesichter schon ganz lang.

Gleich der erste Ausfall des Rennens traf die zu diesem Zeitpunkt von Patrick Pilet pilotierte Nummer 92. Mit brennendem Heck rollte der 911 RSR aus

«Müssen das Beste aus dem machen, was wir haben.»

OLAF MANTHEY

und war nach dem Feuer-Stopp nicht mehr fahrtüchtig. Der erste Porsche war somit bereits nach nur einer Stunde mit einem Motorschaden (Pleuel) aus dem Rennen. Der zweite Werks-Elfer schlug sich dagegen tapfer durch die Nacht und lag nach einigen Missgeschicken der Konkurrenz zeitweise sogar auf Podiumskurs. Zwei Reparaturstopps wegen Dämpferproblemen kosteten aber jegliche Podestchancen.

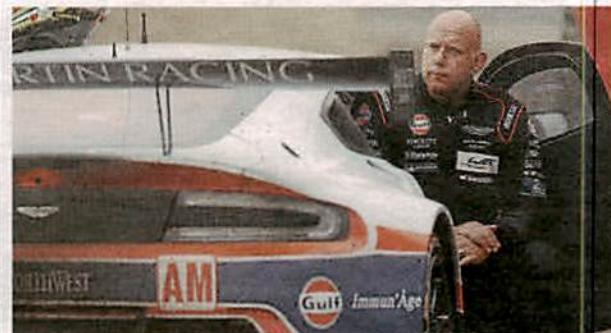
Auch bei den günstiger eingestufteten Konkurrenten lief es nicht rund. Der von Pole gestartete Aston Martin von Richie Stanaway, Fernando Rees und Alex MacDowall fiel nach einer Kollision in der Nacht und anschließendem Reparaturstopp weit zurück. Zuvor hatte ein



Trotz Problemen auf Klassenrang 9 im Ziel: Pegasus-Morgan



Ausgefallen: Zoel Amberg



Nach Crash kurz vor Ende: Der völlig enttäuschte Paul Dalla Lana

Polier ungeschoren



Wie ein Fels in der Brandung: Die einzige Werks-Corvette im Rennen hielt durch und gewann

Problem mit der Servolenkung bereits das Young-Driver-Auto von Nicki Thiim, Christoffer Nygaard und Marco Sörensen für 30 Minuten an die Box gezwungen. Und der dritte GTE-Pro-Aston von Stefan Mücke, Darren Turner und Rob Bell fiel wie im Vorjahr einem Motorschaden zum Opfer.

Russen erben Am-Erfolg

Als in der späten Phase des Rennens der Ferrari der Vorjahressieger Giancarlo Fisichella, Gianmaria Bruni und Toni Vilander noch Getriebeprobleme bekam, war der Drops gelutscht. Die einzig überlebende Werks-Corvette von Oliver Gavin, Tommy Milner und Jordan Taylor lag nun unangefochten

vorn und gewann, weil außer Bremsbeläge wechseln kein größerer Service nötig war.

In der GTE-Am-Klasse konnte es über mehr als 23 Stunden nur einen Sieger geben: Den schon in Silverstone und Spa siegreichen Aston Martin von Pedro Lamy, Mathias Lauda und Paul Dalla Lana. Doch 45 Minuten vor dem Ende schmiss Dalla Lana das Auto so heftig in die Leitplanke, dass das Aus besiegelt war. Am Vormittag war auch der zweite Amateur-Aston heftig gecrasht, nachdem Roald Goethe ausgangs «Karting» die Kontrolle verlor und beim Unfall glücklicherweise nur Prellungen und blaue Flecke zu beklagen hatte. Den Sieg erbten die weit abgeschlagenen An-

drea Bertolini, Victor Shaytar und Alexei Basov (Ferrari), die für SMP den ersten Klassensieg eines russischen Rennteams an der Sarthe einfahren konnten.

Über Platz 2 freuten sich Patrick Long, Patrick Dempsey und Marco Seefried im Dempsey-Proton-Porsche. Die Privattruppe von Christian Ried, der auf dem Schwesterauto fahrend ebenfalls früh mit einem Pleuelschaden und Feuer im Heck die Segel streichen musste, hielt so die Flaggen der Zuffenhausener in den GT-Klassen hoch. «Es ist immer wieder eine großartige Erfahrung. Ich bin stolz auf das Team», gab auch Hollywood-Star Dempsey ein großes Kompliment an die Umendorfer Mannschaft. ♦



«Art Car» brachte kein Glück: Motorschaden für Mücke und Co.



Schlecht eingestuft und dann noch viel Pech: Werks-Porsche

NACHGEHAKT BEI Marco Seefried

(39/D). Der bestplatzierte deutschsprachige GT-Fahrer über ein unerwartet erfolgreiches Debüt bei den 24h von Le Mans.



von MICHAEL BRÄUTIGAM

? Wie hast du deine Le-Mans-Premiere erlebt? Ich bin sehr beeindruckt von dem ganzen Drumherum. Und wenn man sich die Zeiten der Ferrari und Aston Martin anschaut, hätte ich nie für möglich gehalten, dass wir hier mit einem zweiten Platz auf dem Podium stehen. Das Wochenende bin ich mit sehr viel Respekt angegangen, weil ich nur einmal, vor ein paar Jahren beim Aston Martin Festival, ein paar Runden gefahren war. Mir hat also noch ein bisschen die Erfahrung auf der Strecke gefehlt, aber Patrick Long hat mir mit Rat und Tat zur Seite gestanden.

? Wie lief die Zusammenarbeit mit deinen Teamkollegen allgemein? Wie schon die ganze Saison sehr, sehr gut. Patrick Long kenne ich schon etwas länger, Patrick

Dempsey hatte ich vorher nur einmal kurz getroffen. Aber das ist natürlich etwas anderes, als wenn man gemeinsam auf einem Auto startet. Ich bin froh, dass ich jetzt für die ganze WEC-Saison andocken konnte.

? Wie sehr habt ihr gebetet, dass euer Motor hält? Als es am Anfang die zwei Motorschäden gab, waren wir schon nervös. Pat (Long) hat sich vor seinem Stint noch mal ganz genau angeschaut, wo der Feuerlösch-Knopf ist, damit im Fall des Falles der Schaden in Grenzen gehalten werden kann. Es war also ein großes Fragezeichen, aber unser Motor lief gut durch. Am Ende war die Bremse schlimmer, weil wir die Beläge gar nicht gewechselt haben. Als es zu tröpfeln begann, musste ich die Bremsbalance ganz nach hinten stellen, weil vorne nichts mehr auf den Belägen war.



Starken P2 in der GTE-Am geholt: Der verbliebene Proton-Porsche von Long/Dempsey/Seefried

Atmosphäre Le Mans

Wie Rock in Frankreich



Irres Gewusel am Place de la République: Bei der Technischen Abnahme am Sonntag/Montag in der Innenstadt kommen große Menschenmassen, um ihre Helden zu feiern

Von BIANCA LEPPERT

Wenn Rennfahrer wie Rockstars bejubelt werden, weiß man: Es ist Le Mans. 358 Tage lang ist dieser Ort eine gewöhnliche französische Stadt, südwestlich von Paris gelegen. In der zweiten Juni-Woche verwandelt sie sich zu einem Motorsport-Festival für eine Viertelmillion Fans aus aller Welt. Eine Woche herrscht Ausnahmezustand.

«Le Mans nimmt dein ganzes Leben ein, jeden Tag», sagt Toyota-Pilot Alex Wurz. «Wenn es draußen anfängt zu regnen, frage ich mich, was ich jetzt in Le Mans machen würde.» Die besondere Bedeutung des Rennens macht nicht nur das Hauen und Stechen auf der Strecke aus. Es ist die gesamte Atmosphäre rund um den Langstreckenklassiker. Bei keinem anderen Rennen reisen die Fahrer und Teams schon eine Woche vorher an, um die technische Abnahme zu absolvieren. Die steht in Le Mans bereits am Sonntag und Montag an.

Nicht etwa in einer schnöden, dunklen Box an der Strecke, sondern mitten in der Innenstadt, auf dem Place de la Répu-

blique. Streng nach Uhrzeit getaktet, rollen die Mannschaften mit ihren Autos über den Platz. Mittendrin halten sie an, werden in einem offenen Zelt auf einer Hebebühne aufgebockt und kontrolliert. Die Fans schauen den technischen Kommissaren über die Schulter. Dabei geben die Fahrer auf einer großen Bühne Interviews.

Hülkenberg lobt Fan-Nähe

«Beim Scrutineering ist man beim ersten Mal ein bisschen berauscht», sagt Audi-Pilot René Rast, der seine Premiere im vergangenen Jahr mit dem Loeb-Team erlebte. «Man wird von einem Posten zum nächsten geschickt. Zwischendurch gibt man Autogramme. Sobald du einen Rennanzug anhabst, bist du für die Fans hier ein Star.» Auch wenn manche nicht wissen, mit wem sie es eigentlich zu tun haben, lechzen die Le-Mans-Pilger nach einer Unterschrift ihrer Helden in ihrem Le-Mans-Programmheftchen oder nach einem Selfie fürs digitale Fotoalbum.

Selbst das Ausladen der Rennwagen ist ein Spektakel. Als Porsche am Montag mit zwei Transportern anrollt, drängen sich die Menschen in Scharen an die Absperrgitter. Während

die größeren Teams die Autos mit Aufliegern in die Stadt bringen, behelfen sich kleinere Teams mit Anhängern. Oft sind die Trucks im Fahrerlager bereits eingeparkt. Trotz des großen logistischen Aufwands bleiben die Organisatoren bei ihrer Philosophie: Man bringt das Rennen zum Volk.

Eine neue Erfahrung für Debutant Nico Hülkenberg, der aus der Formel 1 eher Isolation gewöhnt ist. Um pünktlich am Montag bei der technischen Abnahme zu sein, stieg er sofort nach dem Kanada-Rennen ohne zu duschen ins Flugzeug: «Ich finde es positiv, dass man den Leuten hier näher ist.»

Die technische Abnahme bildet nur den Auftakt für eine lange Le-Mans-Woche, die sich einerseits anfühlt, als ziehe sie sich wie Kaugummi und doch so schnell wieder vorbei ist. «Es ist wie ein Spannungsaufbau», sagt Le-Mans-Sieger Marcel Fässler. «Die Trainings finden sehr spät statt. Die Tage sind extrem lang.» Der Tenor im Fahrerlager: Schon vor dem anstrengendsten Teil, dem Rennen selbst, sind die Energiereserven aufgebraucht. Sprich: Alle sind völlig fertig. Und das spätestens nach der Fahrerparade am Freitag. «Die Fahrer-

parade ist etwas ganz Besonderes», meint der Schweizer. «Eigentlich möchte man gerne ins Hotel und sich vor dem Rennen ausruhen, weil man müde von der Woche ist. Auf der anderen Seite ist die Menschenmenge extrem beeindruckend.»

Das Spektakel in der Innenstadt gleicht einem Karnevals-umzug. Die Fahrer tuckern mit Oldtimern eine Stunde über einen Rundkurs durch die Innenstadt und werfen Schlüsselanhänger, Aufkleber oder Autogrammkarten in die Massen. Die Straßen werden eigens gesperrt, und der Kampf um die besten Plätze ist erbittert. «Bei der Fahrerparade kam ich mir vor, als wäre Michael Jackson auferstanden», sagt Rast. «Die Leute sind durchgedreht und über das Gatter gesprungen. Also wärst du Teil einer Boyband.»

Perfekt inszenierter Start

Um den besten Blick zu erhalten, schleppen die Fans Campingstühle als Mini-Tribünen mit sich. Die beste Aussicht genießen diejenigen, die sich wie bei der Formel 1 in Monaco auf den Balkonen und am Fenster zusammenquetschen. Wie groß die Begeisterung der ganzen Stadt ist, zeigen die Schaufenster der Geschäfte. Selbst der

Optiker hat seine besten Brillen-Exemplare zwischen Artikeln aus Fachmagazinen und Modellautos der Le-Mans-Motodeller ausgestellt.

Am Samstag ist schon am frühen Morgen, einige Stunden vor dem Start, die Anspannung, die in der Luft liegt, zu spüren. Wenn nach und nach die Nationalhymnen aller Fahrer durch die Lautsprecher dröhnen, und die Autos aus den Boxen in die Startaufstellung geschoben werden, weiß man, dass hier etwas ganz Großes beginnt.

Bereits zwei Stunden vor dem Start wuseln die Mechaniker, Fahrer und ein erlesener Kreis an Gästen und Journalisten über die Start- und Zielgerade. Die Autos stehen traditionell wie beim alten Le-Mans-Start schräg aufgereiht. Auf den vollgepackten Tribünen schreien die Fans und hupen mit Trompeten. Der Höhepunkt der Zeremonie: Audi-Chef Rupert Stadler gibt den Pokal an den ACO-Präsidenten zurück. Nur wer drei Mal in Folge gewinnt, darf das Prachtstück behalten.

Um Punkt 15 Uhr breitet sich beim Start schließlich ein so lautes Grollen im Fahrerlager aus, dass man sich die Ohren zuhalten muss – der Lärm von echten Rockstars. ♦



Die traditionelle Fahrerparade vor der Saint-Julien-Kathedrale



Pokal-Rückgabe: Audis Rupert Stadler (l.) mit Pierre Fillon



In Reih' und Glied: Die Startaufstellung ist ein wahrer Festakt



Darf nicht fehlen: Überflug der Kampfjets mit der Tricolore

Tom Kristensen

«Mister Le Mans» im Unruhestand

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Nach neun Gesamtsiegen bei den 24h von Le Mans beendete Tom Kristensen zum Ende des letzten Jahres seine aktive Rennfahrerkarriere. Trotzdem war der Däne auch in diesem Jahr ein gefragter Mann – unter anderem bei der Polizei. Und weniger Stress als zu aktiven Zeit hatte er dabei sicher auch nicht.

Er ist unbestritten «Mister Le Mans»: Mit neun Gesamtsiegen zwischen 1997 und 2013 hat er den Rekord des bisher mit diesem Titel bedachten Jacky Ickx (sechs Gesamtsiege) klar übertroffen. Unvergessen sein Sieg beim Debüt 1997 und fünf Triumphe mit dem Audi R8. Ebenso der Erfolg gegen schier übermächtige Peugeot im Jahr 2008. «Das war aus meiner Sicht das beste Rennen», verriet der Däne MSA Ende letzten Jahres in einem Interview. Und dann der vielleicht emotionalste Sieg seiner Karriere 2013, als sein Freund Allan Simonsen während des Rennens tödlich verunglückte.

Klar, dass Tom Kristensen da auch nach Ende seiner aktiven Rennfahrerkarriere gerne an die Sarthe zurückkehrt. Und wenn er diesmal auch nicht um den Gesamtsieg fuhr: Eine ruhige Woche sieht anders aus.

Da war zum Beispiel eine ganz besondere Danksagung.

Im vergangenen Jahr wurde Kristensen bei einer Fahrt durch die Innenstadt von Le Mans von zwei Motorradpolizisten eskortiert. Bei diesen zeigte sich Kristensen mit einem Besuch erkenntlich, schrieb fleißig Autogramme – und erhielt von Divisions-Kommissar Francois Chaumard eine spezielle Plakette als Erinnerung an seinen Besuch.

Dicke Autobiographie

Als Gastgeschenk brachte Kristensen ein druckfrisches Exemplar von «Tom Kristensen – The Book» mit. In diesem natürlich in Le Mans vorgestellten Buch wird auf 304 Seiten die einzigartige Karriere des Rekordsiegers, vom Kartsport bis zum WEC-Saisonfinale in São Paulo 2014, auf Englisch, Dänisch und Deutsch

«2008 war aus meiner Sicht das beste Rennen.»

TOM KRISTENSEN

beleuchtet (über www.tomkristensen.com für ca. 90 Euro zu beziehen).

Die darin unter anderem beschriebenen neun Gesamtsiege bei den 24h von Le Mans haben dem Dänen zu weiterer Ehre

gereicht, welche nun die Straßen der Stadt verziert: Der Rekordsieger bekam eine der traditionsreichen Eisen-Gehwegplatten nur für sich gegossen. Darauf zu sehen sind die Jahre seiner Gesamtsiege, seine Fuß- und Handabdrücke und sein Autogramm.

So ganz war das Vollgas-Tier Kristensen dann aber doch nicht von (Renn-)Autos fernzuhalten. Bei einem Wiedersehen mit seinem ersten Sieger-Audi, dem R8 von 2000, schlüpfte der Markenbotschafter sogar in seinen damaligen Rennoverall, der noch immer perfekt sitzt.

Kristensen einmal zu langsam

Und den 13.629 Kilometer langen Sarthe-Kurs nahm «Major Tom» dann auch noch unter die Räder. Zunächst für zwei Demorunden mit dem neuen GT3-Renner Audi R8 LMS.

Und dann das Highlight des Wochenendes, bei dem der Däne in seiner Funktion als Grand Marshal des Rennens das Feld durch die Einführungsrunde leiten durfte.

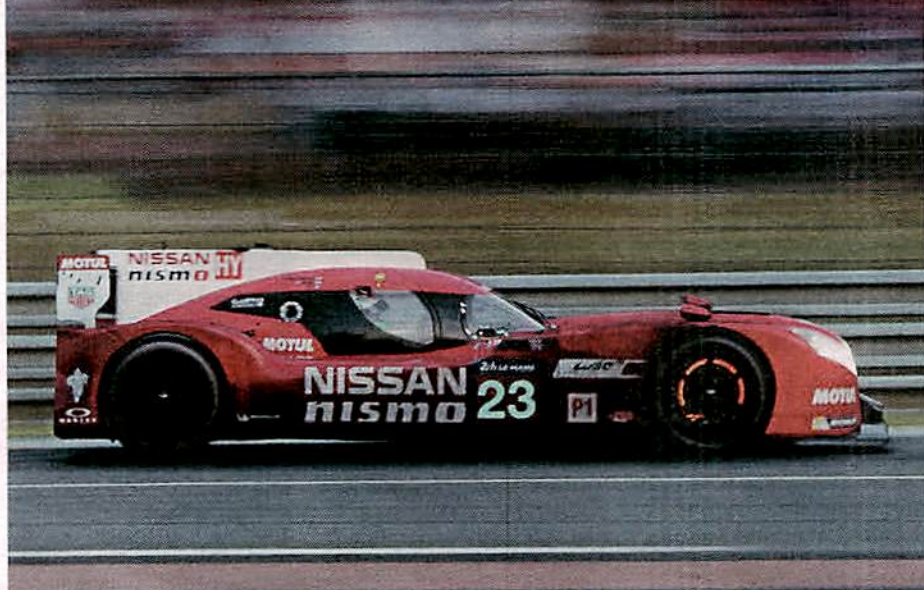
Vermutlich zum ersten Mal war der Däne dabei zu langsam auf dem «Circuit de la Sarthe» unterwegs. Weil Kristensen in seinem Leading Car etwas bummelte, konnte das von Neel Jani angeführte Feld von 55 Fahrzeugen erst mit rund 30 Sekunden Verspätung auf die Reise geschickt werden. Aber auch das kann «Mister Le Mans» wohl kaum seines wohlverdienten Titels berauben. ♦



Hinterlässt noch immer Eindruck – wörtlich und im übertragenen Sinne: Le-Mans-Legende Kristensen

Nissan

Zwischen Blamage und Revolution



Nissan: Viel Aufmerksamkeit erregt, aber Konzept zumindest aktuell noch nicht ausgereift

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Selten hat ein Werks-Engagement in Le Mans für so viel Gesprächsstoff und geteilte Meinungen gesorgt wie das von Nissan. Ein Debüt mit revolutionären Ansätzen, das knapp an der Blamage vorbeischrämte.

«Wir wollen anders sein», stellt Nissans Motorsportchef Darren Cox gleich zu Beginn einer Presserunde klar. Ja, «anders» ist wohl die treffendste Bezeichnung für das, was das Nissan-Werksteam für das Comeback an der Sarthe auf die Beine respektive Räder gestellt hat.

Ein moderner LMP1-Bolide mit Frontmotor und Frontantrieb? Ein Konzept, das seit über einem halben Jahrhundert aus dem Hightech-Motorsport verschwunden ist? Und für das vor noch gar nicht so langer Zeit ein gewisser «Don» Panoz einen Untauglichkeitsbeweis erbrachte. Und jetzt will Nissan das Rad neu erfinden?

Systemleistung über 1600 PS

Zugegeben, die Vorzeichen haben sich seit der Einführung des Effizienz-Reglements 2014 verändert. Ohne Allradantrieb, der die teils vierstelligen Systemleistungs-PS auch auf den Boden bringen kann, ist man völlig aufgeschmissen.

Und warum nicht mal andersherum denken? Den Verbrenner an der Vorderachse seine

kolportierten 500 bis 550 PS verrichten lassen und die drehmomentstarke Elektro-Einheit ihre Leistung über die beim Beschleunigen ohnehin belastete Hinterachse abgeben lassen.

In Le Mans waren die drei GT-R LM Nismo ohne Hybridsystem unterwegs. Und die dadurch zu reinen Fronttrieblern umfunktionierten Bolide dadurch völlig aus der Balance gebracht. «Ein Hybridsystem hätte unsere Lernkurve noch steiler gemacht», gibt Technikchef Ben Bowlby zähneknirschend zu. Allein den Einsatz mit drei Fahrzeugen zu stemmen, sei eine Mammutaufgabe gewesen.

Und er weiß auch: Beim Elektromotor, der Nissan einen Start in der 8-MJ-Klasse ermöglichen soll, hat der Prüfstand 1100 PS ausgespuckt. Macht eine Systemleistung von über 1600 PS, die speziell in Le Mans sicher hilfreich ist.

Damit wäre eines von drei großen Mankos, die die Autos in Le Mans zeigten, bereits vom Tisch: Die mangelnde Beschleunigung aus den Ecken. Manko Nummer zwei ist das Kurventempo. Doch da ist man sich bei Nissan recht sicher, das wird sich mit dem Einbau des Hybridsystems weitgehend ebenfalls erledigen. Zudem war der Nissan noch nicht mit technischen Spielereien wie Torque Vectoring (Drehmomentverteilung

auf einzelne Räder) ausgestattet.

Drittes Manko war die Zuverlässigkeit. Nur eines (von drei) Autos sah mit Ach und Krach die Zielflagge. Man darf aber nicht vergessen: Die Vorlaufzeit war zum einen sehr kurz, zum anderen war die 24h-Hatz gleichzeitig die Rennpremiere für den GT-R. Auch Reifenpartner Michelin kann jetzt erst mit der Reifenentwicklung anfangen.



M. Krumm

Fahrer sehen Fortschritte

Als dickes Plus stellte sich bereits beim Ersteintritt der Top-speed heraus. Am Ende der Geraden war man genauso schnell wie die restliche LMP1-Meute, obwohl in der Beschleunigung ja noch einiges fehlt. Erzielt werden diese Geschwindigkeiten mit einem Trick: Durch die Anordnung Getriebe – Motor – Cockpit kann man neben der Fahrerkabine vorbei zwei Luftschächte durch das ganze Auto laufen lassen.

«Ja, wir haben Traktionsprobleme und verlieren deshalb beim Herausbeschleunigen Zeit. Auch in schnellen Kurven, wegen unserer Aero. Aber: Beim Topspeed sind wir dabei», bestätigt Werksfahrer Michael Krumm, der dem Team zudem große Fortschritte attestiert. Vielleicht könnte der GT-R also in Zukunft tatsächlich auch sportlich für Aufseher sorgen. ♦

Ford

Ferrari-Rivale kehrt zurück

Im Rahmen des diesjährigen 24h-Rennens wurde die Rückkehr von Ford an die Sarthe bekannt gegeben. Ganassi wird Einsatzteam.

Bereits in der letzten Weichnachtsausgabe der MSA war zu lesen, dass Ford mit Chip Ganassi Racing nach Le Mans zurückkehren könnte. Jetzt wurde das auch endlich bestätigt. Auf Basis des neuen Ford GT wird ein GTE-Bolide aufgelegt. Dieser entspricht den ebenfalls in Le Mans bekanntgegebenen GTE-Regeln ab 2016: ca. 20 PS mehr Leistung, rund 15 kg weniger Gewicht und größere aerodynamische Freiheiten.

Letztere zeichnen speziell den Heckbereich des neuen Bolides aus. Ein fetter Diffusor und ausgestellte Radhäuser haben schon fast Prototyp-Charakter. Die Rennpremiere des neuen Renners wird es im Rahmen der 24h von Daytona 2016 (30./31. Januar) geben. Denn das Ganassi-Team, das die Einsätze für Ford durchführen wird, setzt

2016 sowohl in der USCC als auch der WEC zwei Autos ein. Beim WEC-Saisonhighlight, den 24h von Le Mans, sollen es dann deren vier sein.

Seitenhieb auf Ferrari

Herzstück des GT ist der bekannte 3,5-Liter-V6-Turbomotor, mit dem das Ganassi-Team schon die 24h von Daytona und die 12h von Sebring gewinnen konnte. Dort freilich in einem Riley-Prototyp-Chassis.

Der GTE-Ford wird von Multimatic (ehemals Lola) gebaut und dürfte bereits jetzt viele Fans gefunden haben. Im Vorstellungsvideo (zu finden auf YouTube) wurde dann auch gleich ein Seitenhieb auf Ferrari ausgeteilt: Der Renn-GT fährt an einer Weide vorbei und schreckt ein schwarzes Pferd auf. 1966 beendete Ford die Siegesserie von Ferrari an der Sarthe und gewann seinerseits viermal in Folge. Gut möglich, dass man genau 50 Jahre danach für das neue Projekt Ähnliches im Sinn hat. ♦ MBR



Fettes Heck: Der neue Ford GT als GTE-Version für 2016

Box 56

2016 wieder Neues

Die Projekte der Jahre 2016/2017 für «Box 56», die innovativen Rennprojekten vorenthalten ist, sind jetzt bekannt: 2016 will der seit 2012 vierfach amputierte Rennfahrer Frédéric Sausset mit einem auf seine Bedürfnisse angepassten LMP2-Bolide an den Start gehen. Diesen wird er sich mit zwei Piloten teilen, die mit dem umgebauten Prototyp ebenfalls zurecht kommen müssen.

Sausset wurde der Vortritt von Welter Racing gelassen, die eigentlich schon 2016 mit einem von Methangas aus Biomüll angetriebenen Prototyp antreten wollten. Doch

dieses Projekt wird jetzt erst für 2017 umgesetzt.

Übrigens könnte sich die Box 56 bis dahin in eine «Box 60» geändert haben, denn der ACO wird die Starterzahlen erhöhen. ♦ MBR



Startet 2016: F. Sausset

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL BRÄUTIGAM UND ARNO WESTER

Ein äußerst seltener Gast ist bei den 24h von Le Mans der Französische Staatspräsident. In diesem Jahr gab sich mit **Francois Hollande** überhaupt erst zum zweiten Mal nach 1972 (Georges Pompidou, der damals auch das Rennen startete) das Staatsoberhaupt die Ehre. Die Fans witterten jedoch reine Wahlkampf-Motivationen und



Hollande (l.) und Fillon (r.)

pfiffen «ihren» Präsidenten, der der Sozialistischen Partei angehört, mehr aus, als dass sie ihn feierten. Traditionell ist auch der ACO eher dem Lager der Republikaner rund um Nicolas Sarkozy zugetan. Unter Sarkozy war Francois Fillon, der Bruder von ACO-Präsident **Pierre Fillon**, sogar Premierminister.

Mit **Jean Todt** fand sich neben Hollande und Fillon ein dritter Präsident ein – bekanntermaßen der des Automobil-Weltverbandes FIA. Gemeinsam machten sie Werbung für die «FIA Action for Road Safety».

Der «Opa» unter den 168 startenden Fahrern war diesmal **Mark Patterson**. Mit seinen 63 Jahren könnte er tatsächlich der Großvater von **Léo Roussel** sein, der mit 19 Jahren jüngster Starter im Feld war. Beide traten in der LMP2-Klasse an.

In der Le-Mans-Woche hatten vier Fahrer Geburtstag:

Am 8.6. wurde Kolles-Pilot **Simon Trummer** 26 Jahre alt, vier Tage später Audi-Mann **Loïc Duval** 33. Sein Teamkollege **Filipe Albuquerque** tags darauf (13.6.) 30 und Ferrari-Fahrer **James Calado** am gleichen Tag 26 Jahre alt.

Auf spezielle Einladung des ACO gab es für **Ukyo Kata-yama** ein Wiedersehen mit Le Mans und mit seinem Toyota GT-One von 1999, den er bei zwei Demo-Runs bewegen durfte. Mit dem GT-One erlebte der Ex-F1-Pilot 1999 eine echte Schrecksekunde, als er mit guten Siegchancen kurz vor Rennende bei hohem Tempo einen Reifenschaden erlitt und das Auto nur mit viel Mühe abfangen konnte. Am Ende wurde es statt dem Sieg, den BMW holte, nur Platz zwei.

Dass Hollywood-Schauspieler **Patrick Dempsey** keine Star-Allüren pflegt, zeigte er bei einem Grillabend eines Teamsponsors in der Le-Mans-Woche. Mit einem



Dempsey als Cocktail-Kellner

Tablett bewaffnet bediente er u.a. Teamkollege Patrick Long, der gleich einen Fotobeweis twitterte.

Auch Actionfilm-Star **Jacky Chan** war in Le Mans anwesend – wenn auch nur in Form von Sponsoring-Aufklebern auf dem Pegasus-LMP2. Die Filmlegende unterstützt nämlich Pilot **David Cheng**.

Porsche-Werksfahrer und MSA-Kolumnist **Timo Bernhard** hat ein Herz für den Breitensport. Für sein «Heim-Bergrennen» in Homburg, das im Vorjahr aufgrund schlechtem Wetter einen großen Verlust hinnehmen musste, gibt es insgesamt vier Rennstaxifahrten zu ersteigern respektive gewinnen. Drei Ritte auf dem heißen Sitz neben dem Vorjahres-sieger werden über Ebay versteigert. Die vierte Taxifahrt wird unter allen Gönnern verlost, die für das Bergrennen spenden. Mehr Infos gibt es auf der Website homburger-bergrennen.de.

Einen Augen- und Ohrenschmaus gab es beim Aston Martin Festival im Rahmenprogramm. Mit einem Aston Martin LMP1, wie er 2009 in der ELMS und Le Mans startete, bestritt **Stuart Hall** das Rennen. Der Brite, der auch beim 24h-Rennen für Aston Martin startete, war haushoher Favorit und führte klar, aber dann kam das Safety Car heraus, und da musste er noch zum Pflichtstopp. Weil das Rennen unter SC-Bedingungen abgebrochen wurde, blieb nur Platz 25. Auch sein Förderer, der Deutsche **Ronald Goethe**, startete bei beiden Rennen. Mit einem GT2-Aston erreichte er beim Festival P7.

Derek Bell

Sauf-Cousins und Adelstitel

Anlässlich seines ersten Le-Mans-Sieges 1975 wurden Derek Bell und sein damaliger Gulf-Mirage wieder zusammengeführt.



Erinnerte sich: Derek Bell

«Auch wenn einige das vielleicht nicht gerne hören, aber dieser Sieg war unbestritten mein schönster», sagt Derek Bell. In diesem Jahr jährte sich der erste Le-Mans-Sieg des Briten zum 40. Mal. Am 15. Juni 1975 siegte Bell zusammen mit Jacky Ickx im Gulf-Mirage GR8 an der Sarthe. Bei einem Mittagessen im legendären «Hotel de France» in La Chartre-sur-le-Loir, jahrzehntelang Unterkunft für die Rennteams von John Wyer, war das Original-Siegerfahrzeug vor Ort und erinnerte sich Bell an seinen Erfolg. «Toll, dieses Auto nach langer Zeit wiederzusehen», schwärmte der Brite beim Anblick seines Siegerfahrzeugs.

Stucks liebster Teamkollege

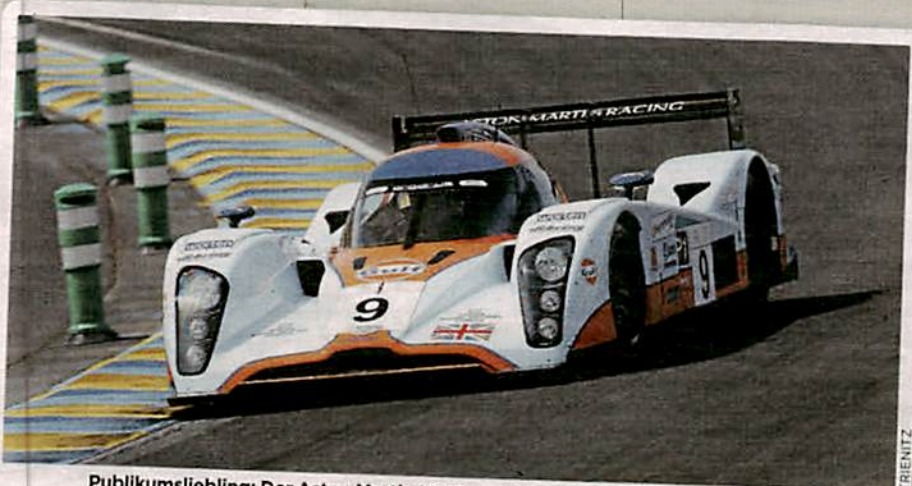
Fast wär's mit dem Sieg nichts geworden. «Das Chassis hatte einen Riss, der Auspuff ebenso, aber Jacky und ich haben das Auto ins Ziel getragen», so Bell. «Wir mussten ohnehin immer schonend fahren, denn der Motor war ein Cosworth-F1-Triebwerk, das natürlich nicht für Langstreckenrennen ausgelegt war. Nur im Qualifying konnten wir richtig angasen.»

Auch die Rennvorbereitung war alles andere als optimal: «Wir übernachteten, wie immer, im Hôtel de France, aber meine ganze Verwandtschaft und viele Freunde waren dabei. Am Freitagabend wurde schon ordentlich gebechert. Ich wollte früh ins Bett, aber daraus wurde natürlich nichts. Einmal wurde ich in der Nacht wach und hörte lautes Schnarchen. Einer meiner Cousins war ein-

fach auf dem Flur vor meiner Hotelzimmertür eingeschlafen, da er sein eigenes Zimmer nicht mehr finden konnte... Trotz allem hat es aber mit dem Sieg geklappt. Zum Glück!»

Hans-Joachim Stuck, der jahrelang zusammen mit Bell fuhr, hat beste Erinnerungen an den Briten: «Sicherlich der Teamkollege, mit dem ich am liebsten gefahren bin. Da gab es keine Eitelkeiten, das hat einfach gepasst. Nicht nur von der Größe, sondern auch menschlich. Als ich ihm das Auto übergeben habe, wusste ich immer, dass ich mich auf ihn verlassen konnte, dass er keine Dummheiten macht. Er war kein typischer Brite, er war und ist Kosmopolit. Das zeichnet ihn aus.»

«Auch mit meinen Scherzen und Streichen konnte er gut umgehen. Eine nette Anekdote: Als er nach unserem WM-Gewinn in den Adelsstand erhoben wurde und fortan «MBE» hinter seinem Namen schreiben durfte, waren die Porsche-Mechaniker der Meinung, dass ich auch einen Titel brauchte. So schrieben sie «Hans-Joachim Stuck VDZ» aufs Auto. Was «VDZ» bedeutet? Na, «von der Zugs Spitze!» ♦ RDB



Publikumslieblich: Der Aston Martin LMP1 von Stuart Hall beim Aston Martin Race Festival



Bells Sieger-Gulf-Mirage vor dem «Hotel de France»

Höhepunkte des 24h-Rennens von Le Mans 2015

15.00 Uhr (Start): Mit rund 30 Sekunden Verspätung wird das Feld mit 55 Fahrzeugen auf die Reise geschickt. William Clay «Bill» Ford Jr., Urenkel von Henry Ford, schwenkt die französische Nationalflagge als Startsignal.

15.01 Uhr: Schon am Anfang der Hunaudières-Geraden gibt es den ersten Führungswechsel: Timo Bernhard im Porsche #17 vorbei an Pole-Mann Neel Jani im Porsche #18.

15.22 Uhr: Jann Mardenborough im Nissan #23, bei dem vor dem Start Kupplungsprobleme auftraten, startet jetzt aus der Box ins Rennen.

15.30 Uhr: Young-Driver-Pilot Nicki Thiim (Aston Martin #95) hält seit einigen Runden die Spitze im engen GT-Feld, nachdem er den Platz von Pole-Mann Richie Stanaway übernommen hatte.

15.31 Uhr: Als erster der LMP1-Werkswagen kommt Marco Bonanomi (Audi #9) nach neun Runden zur Box.

15.33 Uhr: Die beiden planmäßig ins Rennen gestarteten Werks-Nissan werden bereits von der Spitzengruppe überrundet.

15.41 Uhr: Nach 12 Runden kommen mit Bernhard (#17) und Sébastien Buemi (Toyota #1) auch die letzten Autos der Spitzengruppe zum ersten Service.

15.59 Uhr: Der Werks-GT-Porsche von Patrick Pilet (#92) verliert eingangs der Forza-Schikane Öl und das Heck fängt Feuer. Dahinter trifft Alexandre Imperatori im Rebellion (#13) den Strakka-Dome (#42) von Jonny Kane. Wegen Lösch- und Bergearbeiten gibt es Safety Car.

16.23 Uhr: Das Rennen ist wieder freigegeben.

16.24 Uhr: Innerhalb weniger 100 Meter überholt André Lotterer (#7) sowohl Jani als auch Bernhard und sammelt jetzt Audis erste Führungskilometer 2015. Parallel kommen Hülkenberg und Bonanomi zum zweiten Boxenstopp.

16.39 Uhr: Leader Lotterer (#7) kommt zur Box, während Bernhard (#17) und Jani (#18) noch für eine Runde draußen bleiben.

16.58 Uhr: Tracy Krohn (Ligier #40) kollidiert mit Ryan Dalziel (Ligier #30) und bleibt im Kiesbett der Forza-Schikane stecken. Dalziel kann weiterfahren und kommt zur Box.

17.00 Uhr: Nach zwei Stunden führt André Lotterer (#7) das Feld vor dem Porsche-Trio Bernhard (#17), Jani (#18) und Hülkenberg (#19) an.

17.15 Uhr: Die beiden Toyota (#1/#2) sind konstant etwa drei bis vier Sekunden langsamer als die Spitze. Mittlerweile liegen sie über eine Minute zurück.

17.28 Uhr: Erster Reifen- und damit auch Fahrerwechsel in der Spitzengruppe nach drei Stints: Pole-Mann Jani (#18) übergibt an Marc Lieb. Lotterer (#7) war nach seinem Stopp im Auto geblieben, absolviert also einen Vierfach-Stint.

17.35 Uhr: Lotterer (#7) kommt mit Reifenschaden nach 3 Runden erneut zum Stopp: Fahrerwechsel auf Tréluyer und Reifenwechsel.

17.51 Uhr: Loic Duval (Audi #8) verschätzt sich im Überundungsverkehr und knallt in der Anfahrt zur Indianapolis-Kurve heftig in die Leitplanken. Die Front ist stark beschädigt, doch Duval schafft es aus eigener Kraft an die Box.

17.57 Uhr: Nach nur rund fünf Minuten Reparatur

fährt Lucas di Grassi mit dem Audi #8 wieder raus. Parallel wird das Safety Car zum zweiten Mal auf die Strecke geschickt, da die Leitplanke an der Unfallstelle repariert werden muss.

18.42 Uhr: Nach 45 Minuten hinter dem Safety Car geht es weiter: Das Rennen ist wieder freigegeben.

18.44 Uhr: Da die führende #17 vom ersten Safety Car eingefangen wurde, die Verfolger aber vom zweiten, beträgt der Abstand zwischen der #17 und dem Audi #7 (P2) nach dem Restart 1:15 Minuten.

18.50 Uhr: Bei den GT-Fahrzeugen führt nach der zweiten Safety-Car-Phase die verbliebene Werks-Corvette (#64), aktuell mit Tommy Milner am Steuer.

19.11 Uhr: Filipe Albuquerque (Audi #8) fährt in Runde 62 mit 3:17,647 die schnellste Rennrunde.

19.14 Uhr: Albuquerque (#9) kommt zum nächsten Stopp, also erst mal wieder Zeit zum Durchatmen für Leader Hartley (#17).

20.03 Uhr: Der Toyota #1 kommt zum planmäßigen Stopp, jedoch mit beschädigter Front. Das Auto wird in die Box geschoben und dort repariert.

20.16 Uhr: Die #1 nimmt das Rennen nach der Reparatur wieder auf.

22.04 Uhr: Romain Dumas schießt mit seinem Porsche (#18) in der Mulsanne-Kurve geradeaus und schlägt frontal in die Reifenstapel ein. Beim anschließenden Boxenstopp mit Reifen- und Fahrerwechsel wird die Frontpartie getauscht.

22.39 Uhr: Paul Loup Chatin (Alpine #36), ist bei der Anfahrt zur Mulsanne-Kurve auf P3 der Klasse LMP2 liegend abgeflogen

und in die Leitplanke geflogen. Das ist das Aus für den Alpine und wegen Leitplankenreparatur die dritte Safety-Car-Phase.

23.00 Uhr: Nach einem Drittel der Rennstrecke liegen (hinter dem Safety Car) der Audi #9 und der Porsche #19 auf P1 und P2. Dann Ende der SC-Phase.

23.14 Uhr: Der in der GTE-Pro um die Spitze kämpfende Aston Martin #97 rollt mit Motorschaden vor Mulsanne aus.

23.32 Uhr: Wegen Überholens unter Gelb und zu schnellem Fahren in einer Slow Zone von Brendon Hartley muss Mark Webber im Porsche #17 zur Stop-and-Go-Strafe (1 min.)

01.16 Uhr: Wieder schießt der Porsche #18 in Mulsanne geradeaus und schlägt an – diesmal Neel Jani. Er steht im Kies, wird geborgen und ist fünf Minuten nach dem Ausritt bereits an der Box. Wieder klappt der Voll-Service schnell und problemlos.

03.00 Uhr: Die Nacht ist bisher sehr ereignisarm. Zur Rennhalbezeit führen der Porsche #19 und die beiden Audi #9 und #7.

04.59 Uhr: Der Führende der GTE-Pro (Aston Martin #99) kollidiert mit dem Drittplatzierten der LMP2 (Oreca #46). Beide Autos werden beschädigt und müssen zu langen Reparaturstopps an die Box.

06.27 Uhr: Nicolas Prost (Rebellion #12) ist in der Indianapolis-Kurve in die Streckenbegrenzung gerutscht und steckt jetzt im Kiesbett vor dem Reifenstapel fest. Nach der Bergung geht es zur Reparatur an die Box.

06.55 Uhr: Der Audi #7 hat ein Teil der Verkleidung

verloren. Marcel Fässler muss daher früher als geplant zum Stopp – Auto wird in die Box geschoben.

07.00 Uhr: Nach zwei Dritteln des Rennens führt der Porsche #19 vor dem Audi #9 und dem Porsche #17. Der Audi #7 steht noch immer in der Box.

07.02 Uhr: Die #7 geht auf P4 liegend wieder raus.

07.38 Uhr: Schwere Unfall des Aston Martin #96 ausgangs «Karting». Am Steuer saß Roald Goethe.

08.00 Uhr: Der Porsche #19 wird beim Stopp in die Box geschoben, fährt nach kurzer Reparatur im Heckbereich wieder los.

08.10 Uhr: Restart: Webber (#17) schnappt sich direkt Rast (#9) für Platz 2.

10.54 Uhr: André Lotterer (#7) muss zur Durchfahrtsstrafe antreten, weil zuvor Fässler in einer Slow Zone zu schnell gewesen war.

11.32 Uhr: Der Audi #9, der seit einigen Runden mit Problemen an Bremsen und Hybridsystem zu kämpfen hat, wird auf P3 liegend in die Box geschoben.

11.34 Uhr: Die #9 fährt wieder raus, hat beim Stopp aber P3 an den Audi #7 verloren.

14.15 Uhr: Nachdem der ehemals in der GTE-Pro führende AF-Corse-Ferrari (#51) lange mit Getriebe-problemen in der Box stand, erwischt es jetzt den Leader der GTE-Am: Paul Dalla Lana knallt mit seinem Aston Martin (#98) in die Mauer und fällt noch aus.

15.01 Uhr (Ziel): Nico Hülkenberg steuert den Porsche #19 als Sieger durchs Ziel – fürs Fotofinish flankiert von Teamkollege Hartley im Schwesterauto mit der #17. ♦ MBR



Morgendämmerung: Als die Nacht überstanden ist, liegt der später siegreiche Porsche mit der Nummer 19 schon in Führung und gibt diese auch nicht mehr ab

24H LE MANS 2015 / Resultate

Le Mans/F, 13./14. Juni 2015; 24 Stunden, 1 Runde à 13,629 km

55 Teams gestartet, 37 gewertet, Wetter: Sa meist sonnig, So bewölkt, teilweise leichter Regen; Temperatur (Luft): Samstag bis 24 Grad, nachts 17 Grad, Sonntag bis 20 Grad

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand	Quali-Zeit	Startplatz
1.	LMP1-H (8)	19	Hülkenberg/Bamber/Tandy	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	395 Runden/24:00:42,784 h	3:18,862	3
2.	LMP1-H (8)	17	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	-1 Runde	3:17,767	2
3.	LMP1-H (4)	7	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	-2 Runden	3:20,561	5
4.	LMP1-H (4)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	-3 Runden	3:19,866	4
5.	LMP1-H (8)	18	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	-4 Runden	3:16,887	1
6.	LMP1-H (6)	2	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	-8 Runden	3:23,543	7
7.	LMP1-H (4)	9	Albuquerque/Bonanomi/Rast	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	-8 Runden	3:20,997	6
8.	LMP1-H (6)	1	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	-9 Runden	3:23,767	8
9.	LMP2	47	Howson/Bradley/Lapierre	KCMG/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	-37 Runden	3:38,032	11
10.	LMP2	38	Dolan/Evans/Turvey	Jota Sport/Gibson 0155 - Nissan	Dunlop	-37 Runden	3:39,004	14
11.	LMP2	26	Rusinov/Canal/Bird	G-Drive Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	-37 Runden	3:38,939	12
12.	LMP2	28	Yacaman/Derani/Gonzalez	G-Drive Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	-41 Runden	3:40,967	19
13.	LMP2	48	Chandhok/Patterson/Berthon	Murphy Prototypes/Oreca 03R - Nissan	Dunlop	-48 Runden	3:40,690	18
14.	LMP2	27	Mediani/Markozov/Minassian	SMP Racing/BR01 - Nissan	Michelin	-55 Runden	3:42,077	22
15.	LMP2	31	Brown/van Overbeek/Fogarty	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - HPD	Dunlop	-56 Runden	3:42,631	26
16.	LMP2	45	Ibanez/Perret/Bellarosa	Ibanez Racing/Oreca 03R - Nissan	Dunlop	-58 Runden	3:45,350	33*
17.	GTE-Pro	64	Gavin/Milner/J. Taylor	Corvette Racing - GM/Chevrolet Corvette C7.R	Michelin	-58 Runden	3:57,081	43
18.	LMP1-L	13	Imperatori/Kraihamer/Abt	Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER	Michelin	-59 Runden	3:28,930	10
19.	LMP2	29	Roussell/Tung/Cheng	Pegasus Racing/Morgan - Nissan	Michelin	-61 Runden	3:42,023	21
20.	GTE-Am	72	Shaitar/Bertolini/Basov	SMP Racing/Ferrari 458 Italia	Michelin	-63 Runden	3:56,877	41
21.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado/Beretta	AF Corse/Ferrari 458 Italia	Michelin	-63 Runden	3:55,582	54*
22.	GTE-Am	77	Dempsey/Long/Seefried	Dempsey - Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	-64 Runden	3:57,842	45
23.	LMP1-L	12	Prost/Heidfeld/Beche	Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER	Michelin	-65 Runden	3:26,874	9
24.	GTE-Am	62	Sweedler/Bell/Segal	Scuderia Corsa/Ferrari 458 Italia	Michelin	-65 Runden	3:58,946	49
25.	GTE-Pro	51	Bruni/Wilander/Fischella	AF Corse/Ferrari 458 Italia	Michelin	-65 Runden	3:55,025	35
26.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Aguas	AF Corse/Ferrari 458 Italia	Michelin	-65 Runden	3:56,723	40
27.	GTE-Pro	95	Sørensen/Thiim/Nygaard	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	-65 Runden	3:55,783	38
28.	LMP2	30	Sharp/Dalziel/Heinemeier-Hansson	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - HPD	Dunlop	-66 Runden	3:42,453	25
29.	LMP2	35	Nicolet/Merlin/Maris	Oak Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	-67 Runden	3:52,843	28
30.	GTE-Pro	91	Lietz/Christensen/Bergmeister	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	-68 Runden	3:56,618	39
31.	GTE-Am	61	Mann/Giammaria/Cressoni	AF Corse/Ferrari 458 Italia	Michelin	-69 Runden	3:58,695	48
32.	LMP2	40	Krohn/Jönsson/Barbosa	Krohn Racing/Ligier JS P2 - Judd	Michelin	-72 Runden	3:44,854	27
33.	LMP2	37	Aleshin/K. Ladygin/A. Ladygin	SMP Racing/BR01 - Nissan	Michelin	-73 Runden	3:42,417	24
34.	GTE-Pro	99	Rees/MacDowall/Stanaway	Aston Martin Racing V8/Aston Martin Vantage V8	Michelin	-75 Runden	3:54,928	34
35.	GTE-Am	68	H. Chen/Vannelet/Parisy	Team AAI/Porsche 911 RSR	Michelin	-75 Runden	4:01,243	55*
36.	GTE-Am	66	Al Faisal/Giermaziak/Avenatti	JMW Motorsport/Ferrari 458 Italia	Dunlop	-75 Runden	3:59,612	51
37.	GTE-Am	67	J. Chen/Kapadia/Maassen	Team AAI/Porsche 911 GT3 RSR (997)	Michelin	-79 Runden	4:01,270	53

Nicht klassiert:

GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	-74 Runden	3:55,102	36
LMP1-L	4	Trummer/Kaffer/Monteiro	Team ByKolles/CLM P1/01 - AER	Michelin	-135 Runden	3:36,825	29*
LMP1-H (2)	22	Tincknell/Krumm/Buncombe	Nissan Motorsports/Nissan GT-R LM Nismo	Michelin	-153 Runden	3:36,995	30*
LMP2	34	Cumming/Vanthoor/Estre	Oak Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	-66 Runden	3:40,058	17
GTE-Am	53	Bleekemolen/Keating/Miller	Riley Motorsports - TI Auto/SRT Viper GTS-R	Michelin	-91 Runden	3:57,836	44
LMP2	42	Leventis/Watts/Kane	Strakka Racing/Dome S103 - Nissan	Dunlop	-131 Runden	3:42,237	23
GTE-Am	55	Cameron/Griffin/Mortimer	AF Corse/Ferrari 458 Italia	Michelin	-154 Runden	3:58,433	47
LMP1-H (2)	23	Pla/Mardenborough/Chilton	Nissan Motorsports/Nissan GT-R LM Nismo	Michelin	-161 Runden	3:37,291	31*
LMP2	46	Thiriet/Badey/Gommendy	Thiriet by TDS Racing/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	-191 Runden	3:39,805	16
GTE-Am	96	Goethe/Hall/Castellacci	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	-208 Runden	4:01,146	52
LMP2	43	Ragues/Webb/Amberg	Team Sard Morand/Morgan Evo - Sard	Dunlop	-233 Runden	3:41,250	20
LMP1-H (2)	21	Matsuda/Shuzhitzkiy/Ordoñez	Nissan Motorsports/Nissan GT-R LM Nismo	Michelin	-280 Runden	3:38,691	32*
LMP2	36	Panciatichi/Chatin/Capillaire	Signatech Alpine/Alpine A450b - Nissan	Dunlop	-285 Runden	3:39,699	15
GTE-Pro	97	Turner/Mücke/Bell	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	-285 Runden	3:55,466	37
GTE-Am	50	Roda/Ruberti/Poulsen	Larbre Competition/Chevrolet Corvette C7.R	Michelin	-301 Runden	3:59,522	50
LMP2	41	Hirsch/Paletou/Lancaster	Greaves Motorsport/Gibson 0155 - Nissan	Dunlop	-324 Runden	3:38,958	13
GTE-Am	88	Ried/Al Qubaisi/Bachler	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	-351 Runden	3:58,259	46
GTE-Pro	92	Pilet/Makowiecki/Henzler	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	-381 Runden	3:56,922	42
GTE-Pro	63	Magnussen/Garcia/Briscoe	Corvette Racing - GM/Chevrolet Corvette C7.R	Michelin	nicht gestartet	3:55,963	-

*ans Ende des Feldes der jeweiligen Kategorie (LMP bzw. GTE) zurückgesetzt, da einer oder mehrere Fahrer die Qualifikationszeit nicht geschafft haben

LMP1 Le Mans Prototypen-Klasse 1 LMP2 Le Mans Prototypen-Klasse 2 GTE PRO Grand Tourisme Professionellen-Klasse GTE AM Grand Tourisme Amateurlasse

STAND NACH 6 STUNDEN

- Bernhard/Webber/Hartley (Porsche 919 Hybrid) 93 Runden;
- Fässler/Lotterer/Tréluyer (Audi R18 e-tron quattro) +3,188 sec;
- Albuquerque/Bonanomi/Rast (Audi R18 e-tron quattro) +11,290 min;
- Dumas/Jani/Lieb (Porsche 919 Hybrid) -1:23,649 min;
- Hülkenberg/Bamber/Tandy (Porsche 919 Hybrid) +1:40,882;
- Di Grassi/Duval/Jarvis (Audi R18 e-tron quattro) +1 Rd.

STAND NACH 12 STUNDEN

- Hülkenberg/Bamber/Tandy (Porsche 919 Hybrid) 192 Runden;
- Albuquerque/Bonanomi/Rast (Audi R18 e-tron quattro) +1:03,643 min;
- Fässler/Lotterer/Tréluyer (Audi R18 e-tron quattro) +1:06,588;
- Bernhard/Webber/Hartley (Porsche 919 Hybrid) +3:09,328;
- Di Grassi/Duval/Jarvis (Audi R18 e-tron quattro) +1 Rd.;
- Dumas/Jani/Lieb (Porsche 919 Hybrid) +2 Rdn.

STAND NACH 18 STUNDEN

- Hülkenberg/Bamber/Tandy (Porsche 919 Hybrid) 291 Runden;
- Bernhard/Webber/Hartley (Porsche 919 Hybrid) +2:26,738 min;
- Albuquerque/Bonanomi/Rast (Audi R18 e-tron quattro) +3:41,086;
- Fässler/Lotterer/Tréluyer (Audi R18 e-tron quattro) +2 Rdn.;
- Di Grassi/Duval/Jarvis (Audi R18 e-tron quattro) +2 Rdn.;
- Dumas/Jani/Lieb (Porsche 919 Hybrid) +3 Rdn.



Die Sieger (v.l.): Nick Tandy, Earl Bamber und Nico Hülkenberg

DTM

Welche Reifen?

Die Verantwortlichen der ITR, insbesondere die drei Hersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz, warten auf Antworten von DTM-Exklusivausstatter Hankook zu den immer noch offenen Fragen bezüglich der in der DTM zum Einsatz kommenden Reifen.

Über deren Performance war wie berichtet nach den beiden Rennen zuletzt auf dem Lausitzring nicht nur hinter den Kulissen diskutiert worden. Deshalb wurde auch der geplante DTM-Test am 2./3. Juni verschoben. In einer Pressemitteilung der DTM-Dachorganisation ITR hieß es dazu wörtlich: «Der Hintergrund dafür ist, dass der derzeit eingesetzte Reifen in seinem Verhalten bei einer Vielzahl der Teams von bekannten Erfahrungswerten abweicht.»

Hankook-Pressesprecher Felix Kinzer versichert, dass die Untersuchungen des Reifenherstellers im eigenen R&D-Center in Korea entgegen ersten Einschätzungen noch nicht abgeschlossen seien. Deshalb



Frage vorm Lausitz-Test: Welche Reifen werden aufgezo-

bittet Kinzer um Verständnis, «dass es momentan keine Informationen geben kann».

Keine Vorteilsnahme möglich

Interessant ist dabei, dass der verschobene DTM-Test nun in dieser Woche auf dem Lausitzring stattfindet. Ab Mittwoch stehen zwei Testtage auf dem Programm. Auf die Frage, mit welchen Reifen denn in der Lausitz getestet wird, antwortete DTM-Leiter Dieter Gass auf MSA-Nachfrage: «Das würde mich auch interessieren. Ich kann es Ihnen beim besten Willen nicht sagen!»

Fakt ist, dass Audi – anders als BMW und Mercedes – offensichtlich keine Probleme mit der in dieser Saison nur noch zum Einsatz kommenden, härteren Mischung des «Ventus Race» hat. Dieser Reifen kommt nach Angaben von Hankook schon seit Saisonbeginn 2012 zum Einsatz und soll auch den Vorgaben der ITR entsprechen. Eine Vorteilsnahme, für wen auch immer, kann man mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausschließen. Die von Hankook angelieferten Reifen werden vor jeder DTM-Veranstaltung verlost. ♦ AW

NASCAR Michigan

Buschs Regen-Sieg

In einem von Regen zerrütteten und letztlich verkürzten Rennen in Michigan sicherte sich Kurt Busch seinen zweiten Saisonsieg.

«Das Besondere hier? Ein Sieg in Chevrolet Hinterhof», freute sich Busch, der den Zeitpunkt, das Rennen anzuführen, genau passend zur bereits vierten Regenunterbrechung des Abends – welche dann, weil mit 138 der geplanten Runden mehr als die Rennstrecke absolviert waren, letztlich zum vorzeitigen Rennende deklariert wurde.

Ungleich schlechter traf es Bruder Kyle, der ohne Fremdeinwirkung die Kontrolle über seinen Gibbs-Toyota verlor und in die Mauer einschlug. Damit wird es für den Rückkehrer immer schwieriger, noch das Chase-Ticket zu lösen.

Hinter Dale Earnhardt Jr., der ähnlich gut taktierte, lief der erneut starke Martin Truex ein. Da Kevin Harvick gleichzeitig nah Reifenschaden nur 29. wurde, rückt Truex auch in der Tabelle immer näher an den bisherigen Dominator der Saison heran. ♦ MBR



Zweiten Saisonsieg eingefahren: Stewart-Haas-Pilot Kurt Busch

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Brooklyn/Michigan (USA): 138 Rdn. à 3,218 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken

1. Kurt Busch (Chevrolet); 2. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 3. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 4. Matt Kenseth (Toyota); 5. Joey Logano (Ford); 6. Brad Keselowski (Ford); 7. Jamie McMurray (Chevrolet); 8. Paul Menard (Chevrolet); 9. Trevor Bayne (Ford); 10. Clint Bowyer (Toyota); 11. Denny Hamlin (Toyota); 12. Carl Edwards (Toyota); 13. Casey Mears (Chevrolet); 14. Ty Dillon (Chevrolet); 15. Kasey Kahne (Chevrolet); 16. Danica Patrick (Chevrolet); 17. Kyle Larson (Chevrolet); 18. Ryan Newman (Chevrolet); 19. Jimmie Johnson (Chevrolet); 20. Austin Dillon (Chevrolet); 21. Jeff Gordon (Chevrolet); 22. Aric Almirola (Ford); 23. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 24. Ryan Blaney (Ford); 25. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 26. Sam Hornish Jr. (Ford); 27. Justin Allgaier (Chevrolet); 28. Tony Stewart (Chevrolet); 29. Kevin Harvick (Chevrolet); 30. Michael Annett (Chevrolet); 31. Landon Cassill (Chevrolet); 32. Cole Whitt (Ford); 33. Brett Moffitt (Ford).

Stand nach 15 von 36 Rennen: 1. Harvick 576 Punkte; 2. Truex Jr. 561; 3. Logano 520; 4. Earnhardt Jr. 508; 5. Johnson 506; 6. Keselowski 480; 7. McMurray 464; 8. Kenseth 456; 9. Kahne 447; 10. Gordon 434; 11. Kurt Busch 426; 12. Menard 421; 13. Hamlin 412.

Nächstes Rennen: 28. Juni, Sonoma, Kalifornien (USA)

Internet: www.nascar.com

Berg-DM Schotten

Hovemann staubt ab

Auf einem Teilstück des geschichtsträchtigen Schottenrings im hessischen Vogelsbergkreis fand der dritte Lauf der Berg-DM statt. Dies jedoch nur für die Tourenwagenpiloten. Rennsportfahrzeuge sind erst in zwei Wochen beim Lauf am Iberg wieder zugelassen.

So manch einer speulierte somit auf die seltene Chance, einen Gesamtsieg einzufahren. Vor allem Herbert Stolz (Porsche 935 II) war zu diesem Zweck aus Tirol angereist. Stolz dominierte den Trainingstag und den ersten Rennlauf. Doch mit Motorproblemen bei der zweiten Auffahrt musste der zweimalige Bergmeister einpacken. Wie die Jungfrau zum

Kinde kam so Holger Hovemann direkt beim ersten Einsatz des über den Winter völlig überarbeiteten Opel Kadett C mit 5,7-l-Lotus-V8-Motor zum Gesamtsieg, obwohl beim neuen, alten Fahrzeug längst noch nicht alles rundlief.

Mit aufs Podium kletterten Peter Naumann (VW Polo G40) und Roman Sonderbauer (Opel Kadett C 16V). ♦ TBU



Schotten-Sieger Hovemann

Berg-SM Hemberg

Rätsel und Gewitter

Mit einem Gesamtsieg von Eric Berguerand (Lola Cosworth) vor Marcel Steiner im betagten Martini BMW und Christian Balmer (Formula Tatuus Master) begann die Berg-SM in Toggenburg.

Mit Spannung erwartet wurde der erste Renneinsatz des Mercedes SLK 340 V8 von Reto Meisel. Der Aargauer konnte seine neue «Wunderwaffe» zum zweiten Lauf aus rätselhaften Gründen nicht wieder zum Leben erwecken. Ein Gewitterregen, der anschließend zur Absage des dritten Laufs führte, erschwerte die Fehlersuche.

Hinter F3000-Pilot Simon Hugentobler (Reynard) und dem erneut schnellsten F3 mit Philip Egli (Dallara) holte Ronnie Bratschi im Mitsubishi Lancer Evo 8 den Tourenwagensieg vor den Markenkollegen Roger Schnellmann und Thomas Kessler. ♦ TBU



Pech bei SLK-Debüt: Meisel

KOMPAKT

»» WTCC Wie in der letzten MSA angedeutet, wird der Argentinier Nestor Girolami sein Seriendebüt geben – und das schon kommendes Wochenende am Slovakiaring. Dort wird er jedoch nicht für Lada starten, welche erstmals 2015 unverändert zum vorherigen Event aufgestellt sind, sondern Rickard Rydells Cockpit des Honda Civic von Nika Racing übernehmen.

»» Renault Sport Trophy Am Hungaroring setzte sich im Elite-Rennen erneut Steijn Schothorst durch, während Richard Gonda im Prestigerennen sämtliche Gegner hinter sich halten konnte. Das Endurance-Rennen gewann die belgisch-spanische Fah-

rerpaarung Wolfgang Reip und David Cebrian.

»» RCN Auch beim vierten Lauf hat Christopher Gerhard (Porsche) seine Siegesserie fortgesetzt. Da Christian Böllesbach und Norbert Fischer (BMW) erneut die Klasse V5 gewinnen konnten, bauen sie ihre Tabellenführung aus.

»» GLP Auch bei der Gleichmäßigkeitssprüfung auf der Nürburgring-Nordschleife gibt es mittlerweile echte Seriensieger. Wie bei den beiden Auftaktveranstaltungen sammelten auch diesmal Stefan Kunze und Christian Vidal (BMW) die wenigsten Strafpunkte. Mit dem Sieg setzen sie sich an der Tabellenspitze ab. ♦ MBR

Zurück auf der Siegerstraße:
Aber der Sardinien-Erfolg war
für Ogier auch ein Kraftakt



Italien

Granteln und gewinnen

Von REINER KUHN und
MICHAEL HEIMRICH

Wie gewohnt wettete Sébastien Ogier gegen seine erste Startposition. Wie gewohnt hielt ihn diese aber nicht vom Siegen ab. Zum dritten Mal in Folge gewann der Weltmeister den italienischen WM-Lauf Sardinien. Aber nicht nur deswegen wird uns diese Ausgabe noch lange Zeit im Gedächtnis bleiben.

Kris Meeke hatte eine klare Empfehlung für Ogier: «Sei einfach mehr wie Loeb.» Der Nordire hat vom ständigen Lamentieren des Franzosen über seine erste Startposition ebenfalls genug. «Loeb musste auf Sardinien drei Tage lang vorne

weg fahren und hat trotzdem gewonnen», grantelte Meeke. Die Anspielung auf die Leistung seines einstigen Erzrivalen schien für Ogier der letzte Motivationskick gewesen zu sein.

Anders als von ihm selbst erwartet, verlor er in seiner Paraderolle als Straßenkehrer weit weniger Zeit gegenüber der Konkurrenz. Ein wenig zu Hilfe kam ihm dabei auch der nächtliche Regen, der die Temperaturen am Freitagmorgen abgekühlt hatte. «Trotzdem fuhr es sich stellenweise wie auf Eis», haderte der Volkswagen-Pilot mit den sandigen Pisten. Meeke, der Ogier außerdem mangelnden Respekt gegenüber den anderen Fahrern vorgeworfen hatte, war zu diesem Zeitpunkt schon raus. Er hatte auf der zweiten Prüfung seinen DS

3 WRC mit einer mehrfachen Längsrolle abgelegt.

Prominente Ausfälle

Die Ausfallliste war früh prominent besetzt. Robert Kubica rampte auf WP3 an einer langsamen Stelle eine kleine Brückenmauer derart ungeschickt, dass die Aufhängung seines Ford Fiesta WRC barst. Andreas Mikkelsen erwischte mit seinem Polo R WRC zunächst ein tiefes Loch und beschädigte die Felge und den Ausgleichsbehälter des rechten Hinterraddämpfers. Weil die harten Prüfungen keine Verschonungspause für das Material boten, brach später das Domlager. Der Norweger konnte den Schaden zwar notdürftig reparieren, aber das Kraftstoffsystem hatte offenbar einen Treffer bekommen, der

Benzindruck klappte zusammen. Aus. Dani Sordo hatte gerade seine zehn Strafsekunden wegen Frühstarts auf der Zuschauerprüfung am Vorabend verdaut, als in seinem Hyundai die Aufhängung den Belastungen der steinigen Sardinien-Wege nicht mehr standhielt und der Spanier mit einem Dreirad strandete.

Auch Jari-Matti Latvala gesellte sich zu den Pechvögeln, wenn auch mit weit weniger dramatischen Folgen. Der Finne beschädigte auf der neunten Prüfung in einer Schikane das linke Hinterrad und büßte durch den Platten 22 Sekunden ein. Das reichte aus, um hinter Ogier auf den dritten Platz zurückzufallen. «Aber die Rallye ist noch lang. Das kann noch einiges passieren», hoffte Latvala.

An der Spitze tummelte sich jemand, mit dem die wenigsten gerechnet hatten: Hayden Paddon. Er war als elfter Fahrer in die Prüfungen gestartet, nutzte den Traktionsvorteil der sauber gefegten Pisten optimal aus und lag zum ersten Mal in seiner Karriere bei einem WM-Lauf ganz vorne. «Aber ehrlich gesagt machte ich nichts anderes als sonst auch. Wir fahren einfach unseren Stiefel runter. Über unsere Zeiten bin ich selbst überrascht», sagte der Neuseeländer, der von höchster Stelle Lob bekam. «Hayden hat einen starken Job gemacht, Respekt!», meinte Ogier, der nur 8,8 Sekunden hinter dem Spitzenreiter lag und am Samstag auf zusätzliche Schützenhilfe

FORTSETZUNG S.24



Parierte lange Angriffe vom Weltmeister: Paddon lässt mit Platz 2 das Hyundai-Lager jubeln

FORTSETZUNG VON S.23

hoffte, wenn die ausgefallenen Fahrer, die nach Rally2-Reglement erneut starten, vor ihm auf die Prüfung müssen.

Der längste Tag

Der zweite Sardinien-Tag hatte es in sich. Von fünf Uhr früh bis Mitternacht waren die Rallyepiloten und ihre Helfer auf den Beinen. Insgesamt 212,83 Kilometer standen auf dem Programm, es war der längste Tag seit der Safari-Rallye 2002 und die Dramen gingen unvermindert weiter. Ford-Privatier Martin Prokop – am Donnerstagabend zum ersten Mal in seiner Karriere Spitzenreiter bei einem WM-Lauf – fing sich zwei Reifenschäden ein, und als die Öldrucklampe des Fiesta WRC aufleuchtete, kommt das vorzeitige Aus.

Mit Öl bekam es auch Thierry Neuville zu tun. Am Freitag beklagte der Belgier bereits nachlassende Motorleistung des Hyundais, am Samstagtag ging die Servolenkung defekt und das Getriebe hakte. Mit ölverschmierter Frontscheibe erreichte Neuville den Service, wo seine Mechaniker im Rekordtempo die beschädigten Bauteile austauschten. Anschließend nahm Neuville das Tempo raus – eine Taktik, die sich später auszahlen sollte. Für Sordo kam indes das erneute Aus. Vor Beginn der WP14 ließ sich der Turbo-Vierzylinder plötzlich nicht mehr starten.

Immerhin sorgte Paddon für bessere Laune im Hyundai-Lager.

Er parierte tatsächlich die Angriffe von Ogier, und als dieser wieder über die Nachteile seiner Startposition referierte, entgegnete der Neuseeländer trocken: «Wir haben bestimmt einen kleinen Vorteil. Aber dafür hat er viel mehr Erfahrungen auf diesen Strecken.»

Der großartige Auftritt von Paddon bekam auf WP17 einen Dämpfer, als er sich eindrehte und den Motor abwürgte. Dabei verlor er 17 Sekunden auf Ogier, der diese Steilvorlage zur Führung nutzte. Als zwei Prüfungen später Paddon das Getriebe an einem gewaltigen Steinbrocken beschädigte, war die Vorentscheidung gefallen. Paddon konnte zwar den Schaden not-

dürftig beheben, aber Ogier war am Horizont verschwunden und lag plötzlich mit zwei Minuten vorn. «Ich habe nie gesagt, dass es unmöglich ist, an die Spitze zu kommen. Aber die Chance darauf war äußerst gering», meinte der Franzose, der so wichtig für Volkswagen ist, denn die beiden anderen Polo-Fahrer sorgten für keine positiven Nachrichten: Mikkelsen riss seinem Dienstwagen ein Rad ab und musste aufgeben – Latvala schleppte sich mit angeknackster Aufhängung über die letzten Kilometer und fiel auf den sechsten Platz zurück.

Bei Mads Östberg war die Laune von Anfang an nicht die beste. Eine ganze Reihe von



Clever und smart: Evans (P4) nützt Schwächen der anderen



Staunte wegen P3: Neuville



Ohrenstöpsel-Opfer: Östberg



Zweimal Rad ab: Mikkelsens Polo WRC im VW-Service

NACHGEHAKT BEI Hayden Paddon

(28/NZ) Der Hyundai-Youngster über seine Abneigung für Brutalopisten, seinen ersten Podiumserfolg und die Vorfreude auf die kommenden Rallyes

Von REINER KUHN

? Wie fühlt es sich an, erstmals auf dem Podium zu stehen? Großartig. Der zweite Platz hier ist viel mehr wert, als wir von dieser Rallye erhoffen konnten.

? Im Vorfeld sagtest du, dass dir solche Strecken nicht liegen. Nun scheinbar doch? Ich bin kein Fan von langsamen, unrythmischen und harten Strecken. Im Ziel der ersten richtigen Schotterprüfung habe ich gedacht, dass wir trotz der guten Startposition

reichlich Sekunden verloren hätten – aber wir hatten die schnellste Zeit. Da wusste ich, dass ich lockerer an die Sache rangehen musste.

? So einfach hält man den Weltmeister hinter sich? Eigentlich schon (lacht). Ich fuhr wie immer. Wenn alles funktioniert und man sich im Auto gut fühlt, ist das ganz einfach. Man wird entspannter. Um die Platzierung machte ich mir weniger Gedanken.

? Von Ogier gejagt zu werden kann kaum entspannend

sein. Klar war ich nervös, wie es beim zweiten Durchgang laufen würde – vor allem am Samstag, wenn er seine Pistolenkenntnisse ausspielen kann. Aber es hat funktioniert. So was gibt Selbstvertrauen.

? Eine Kampfansage? Ich bin froh, die erste Saisonhälfte ist rum und meine Rallyes kommen. Ich mag richtig schnelle Sachen wie in Polen, Finnland oder Australien. Ich rechne mir schon Chancen aufs Podium aus. Wenn es hier klappt, liegt es woanders auch drin.



die vielen Probleme der Konkurrenz Stück für Stück nach vorn. Zum Leidwesen von M-Sport-Boss Malcolm Wilson musste Ott Tänak nach Getriebemalereien am Samstagabend aufgeben, bis dahin lag der Este auf dem starken dritten Rang. Diesen hatte nun Neuville im Schongang erobert, der seinen Hyundai über die letzten Kilometer trug – ohne Risiko. «Nach diesem Wochenende noch Dritter zu werden ist einfach großartig», so der Belgier.

27 Jahre von Podest zu Podest

Auch Paddon hatte längst das Tempo rausgenommen und jubelte seinen zweiten Platz wie einen Sieg. «Ich kann meine Gefühle kaum in Worte fassen», gestand der 28-Jährige. Auch sein Beifahrer John Kennard war überwältigt. Der Routinier hatte 1988 bei der Rallye Neuseeland P3 als Co von Malcolm Stewart (Audi) erreicht. Dass es 27 Jahre dauern würde, ehe er wieder aufs WM-Treppchen durfte, hätte sich der 56-Jährige sicher nicht träumen lassen.

Ogier feierte unterdessen seinen Sieg in gewohnter Jubelpose auf dem Polo-Dach. Dank der Power-Stage-Bestzeit sahnte er volle Punkte ab. «Wir haben jetzt einen schönen großen Vorsprung auf die Konkurrenz», freute sich Ogier, der das Reißen einer Erfolgsserie verhindern konnte. Es wäre das erste Mal gewesen, dass er als VW-Pilot drei Rallyes in Folge nicht gewonnen hätte. Luxusprobleme, von denen der Rest nur träumen kann. ♦

Micky's Jump

Der entzauberte Hochsprung

Von REINER KUHN

Alljährlich pilgern Hundertschaften von Zuschauern auf Sardinien an eine ganz bestimmte Stelle der Strecke. Denn nirgendwo sonst fliegen World Rally Cars höher als an der Kult-Kuppe «Micky's Jump».

Die weitesten Sprünge enden meist unsanft – schon bei mageren 25 Metern. Echten Nordmännern in den finnischen Wäldern entlocken derlei Hüpfen nur ein müdes Lächeln. Doch nicht die Weite ist entscheidend auf Sardinien's berühmtester Sprungkuppe, sondern die Höhe. Wie Raketen steigen die Fahrzeuge am Ende der gut 100 Meter langen Zufahrt auf. So hoch, dass bei manchen selbst Dirk Nowitzki

Mühe hätte, Pflegedienst am Unterboden zu verrichten.

Der Grat zwischen Heldentum und Bruchlandung ist dabei denkbar klein, zumindest für Amateure und Erstaufsteiger. Erfahrene Profis dagegen wissen: «Nach einer engen Kurve schaltest du hoch bis in den Fünften, bremsst eine Sprungkuppe mit folgender Linksecke an und zapfst über die Lenkerradwippe gleichzeitig eine, besser zwei Schaltstufen zurück. Beim Einlenken zielst du dann etwas rechts von der am Himmel auftauchenden Bergspitze, das war's.» So beschreibt Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville die korrekte Anfahrt zu «Micky's Jump».

Riskante Landung

«Wichtig ist nur das richtige Tempo», erklärt DS-3-WRC-Pi-

lot Khalid Al-Qassimi, «die Linie ist das kleinere Problem, die Landefläche ist ja gut 20 Meter breit.» Die größte Gefahr lauert darin, bei der harten Landung den Dienstwagen zu ramponieren. Zu ungestüme Luftkisse bohren ihre Mobile mitunter frontal in den sardischen Schotter oder krachen nach der Landung in die Steinmauer, die rechts neben der Strecke als Begrenzung dient.

Trotz fulminanter Höhenflüge wurden aus dem Spitzenfeld in diesem Jahr keine Verluste gemeldet. Auch weil die WM-Asse Micky's Jump mittlerweile bestens kennen. «Auf der über 40 Kilometer langen Wertungsprüfung Monte Lerno ist das eine eher einfache Passage», entzaubert Weltmeister Sébastien Ogier die berühmt-berühmte Kult-Kuppe. ♦



Über die Kult-Kuppe «Micky's Jump»: Al-Qassimi im DS 3 WRC

WRC2

Erster Saisonsieg für Protasov – Kremer starker Sechster

Von REINER KUHN

Yuriy Protasov holt sich seinen ersten Saisonsieg vor dem heimischen Gaststarter Paolo Andreucci. Skoda-Privatier Armin Kremer agierte auf Augenhöhe mit den Werkspiloten und landete auf Rang 6.

Hart und wenig herzlich präsentierte sich der sardische Brutaloritt für die 23 WRC2-Teilnehmer. Wie schwer sich bei hochsommerlichen Temperaturen dabei vor allem das gute Dutzend R5-Piloten tun werden, ließ schon die Tatsache erkennen, dass ausgerechnet Citroën-Werksjunior Sté-

phane Lefebvre vom mit vielen Serienteilen aufgebauten R5-Modell in die deutlich stabilere RRC-Version (Regional Rally Car) des DS 3 wechselte.

Umso größer das Erstaunen, als Lokalheld Paolo Andreucci (Seite 27) im als besonders anfällig geltenden Peugeot 208 T16 die Führung übernahm. Der 50-Jährige profitierte auch von Fehlern der Konkurrenz. Skoda-Werkspilot Esapekka Lappi riss in WP 7 ein Querlenker ab. Ein ähnliches Malheur behob Werkkollege Jan Kopecky auf der Verbindungs-etappe zu WP 8. Mitfavorit Nasser Al-Attiyah (Ford Fiesta RRC) rutschte in WP 10 in einen Graben.

Prompt tauchte im Zwischenklassement nach der ersten Etappe Armin Kremer im privaten Skoda Fabia R5 auf Rang 2 auf. Dem Deutschen saßen Yazeed Al-Rajhi und Yuriy Protasov (beide Ford Fiesta RRC) im Nacken. Als Bernardo Sousa (Peugeot 208), Karl Kruuda (DS 3) ihre maladen R5-Gerätschaften längst abgestellt hatten, erwischte es auch Kremer – nach Dämpferbruch und dadurch kollabierender Bremse rutschte er erst auf Platz 4, später auf Rang 6 zurück. Derweil nutzte Yuriy Protasov die Nehmerqualitäten seines Regional Rally Car voll aus und kämpfte sich Sekunde um Sekunde an den führenden Andreucci her-

an und zog vorbei. Am Sonntag spitzte sich die Lage noch einmal zu. Protasov verlor durch einen Reifenschaden zunächst die Führung an Andreucci (WP 20). Doch der Peugeot des Italieners versprühte Kühlwasser. Wie er dieses Problem im Rahmen der Regeln, die eine Hilfe von außen inklusive Darreichung von Wasserflaschen verbieten, gelöst bekam, blieb zunächst sein Geheimnis. Dem Ukrainer konnte es egal sein.

Mit der abschließenden Bestzeit sicherte er sich den ersten WRC2-Sieg in der Saison. Andreucci blieb Rang 2. Mehr als zweieinhalb Minuten dahinter folgte Kopecky. Kremer musste sich am Sonntagmorgen

noch Al-Attiyah beugen. Weil jedoch Al-Rajhi nach einem Ausrutscher ausschied (WP 20) wurde der deutsche Skoda-Privatier als Sechster gewertet. Mit Rang 5 übernahm Al-Attiyah die WRC2-Tabellenführung von Jari Ketomaa, der in Italien nicht startete. ♦



Premiersieg 2015: Protasov

SERVICEPARK Von REINER KUHN

Sardinien gilt auch in der Rallye-WM als beliebtes Urlaubsrevier. Kaum ein Team, bei dem Fahrer, Ingenieure oder Mechaniker nicht ihre Familien mitbrachten, um vor, nach oder neben den arbeitsreichen Rallyetagen die Freizeit mit ihren Liebsten zu verbringen.

Mehrere Tausend Einheimische und Touristen erfreuten sich am Mittwochabend am Fahrer-Corso der weltbesten Drift-Asse durch die Altstadt von Alghero. Mads Östberg und sein Co Jonas

Andersson waren vom lautstarken Jubel besonders begeistert. Was sie nicht wussten: Der galt wohl mehr ihrem Chauffeur – dem ortsbekann-



Biasion mit Abarth R3-Prototyp

ten Präsidenten des Oldtimerclubs.

Hoch willkommenes Vorausauto: Der Abarth 695 bipisto von Fiat. In dem kniffigen R3-Prototyp gaben sich die Exweltmeister Miki Biasion und Sivio Tiziano als prominente Anheizer die Ehre. Reisestress für Jean Todt. Am Donnerstagabend verfolgte der FIA-Präsident den Rallye-Auftakt in Cagliari, zeigte sich am Freitagvormittag im 230 Kilometer entfernten Servicepark in Alghero und düste noch am Nach-

mittag über Paris nach Le Mans.

2014 kauften sich Maximilian Koch/Lisa Brunthaler für ihr WM-Gastspiel auf Sardinien spezielle Schotterreifen und strachelten mit dem seriennahen Subaru Impreza bei der technischen Abnahme. Diesmal lief es nur bedingt besser: Die auf Sparflamme agierenden Bayern mussten nach einer gebrochenen Dämpferaufnahme in WP 4 und Restart am Samstag in WP 13 mit abgerissemem Hinterrad einpacken.

Ford-Privatier Martin Prokop war nicht nur auf der ersten WP vorn. Als erster WM-Akteur nächtigte der Tscheche im Servicepark in einem Motorhome, wie es die Formel-1-Kollegen längst tun.



Prokop mit seinem Motorhome

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Italien



< Sébastien Ogier (1.)

«Viele Prüfungen waren neu und die Tage extrem lang. In dieser Saison war das bisher die physisch anstrengendste Rallye. Deshalb bin ich überglücklich und stolz auf diesen Erfolg.»

Thierry Neuville (3.) >

«Nach den frühen Problemen habe ich nicht erwartet, auf dem Podium zu stehen. Nun aber können wir uns über ein gutes, für Hyundai auch wichtiges Ergebnis freuen.»



< Elfyn Evans (4.)

«Ein kompliziertes Wochenende. Das lag aber weniger am Auto oder den Strecken, sondern an mir. Nach so einem katastrophalen Freitag hier noch Vierter zu werden, ist fast schon unverschämt (lacht).»



Y. Protasov (7./1. WRC 2) >

«Ich wusste den Vorteil meines Regional Rally Cars zu nutzen und hatte einen klaren Plan: am Freitag zurückhalten, am Samstag Gas geben und am Sonntag das Resultat ins Ziel bringen.»



< A. Kremer (13./6. WRC 2)

«Bei unserer R5-Premiere in Portugal haben wir einiges gelernt. Und am Anfang lief es auch ziemlich gut. Schade, dass wir wegen einiger Probleme die erhoffte Podestplatzierung verpassten.»



Kris Meeke (24.) >

«Die Sache ist klar: Ich habe zu früh einen Fehler gemacht und uns das Wochenende versaut. Wie wenn ein 100-Meter-Läufer aus dem Startblock stolpert. In Polen will ich wieder liefern!»



Experten-Urteil

Reiner Kuhn



Sonderkorrespondent

Fahrer der Rallye

Hayden Paddon

Was für ein cooler Auftritt des Kiwis beim heißesten und längsten Hardcore-Ritt der Saison. War der 28-Jährige in Portugal noch unser «heimlicher Gewinner», darf er sich nun gar als «Fahrer der Rallye» feiern lassen. Vier Bestzeiten und Spitzenreiter von der 2. bis zur 16. Prüfung – viel eindrucksvoller als Paddon im dritten Hyundai kann man sich nicht in Szene setzen. Dass er sich am Ende nur Sébastien Ogier beugen musste, ist eher ein Ritterschlag als eine Niederlage. Kein anderer WRC-Pilot konnte dem Weltmeister hier auch nur annähernd so Paroli bieten wie der Neuseeländer.



Heimlicher Gewinner

Elfyn Evans

Kaum ein Fahrer war zu Beginn so unzufrieden wie der Waliser. Evans haderte mit seinem Auftrieb, seinem Fahrstil, seinem Rhythmus und lag nach nur zehn der 23 WPs mit über vier Minuten Rückstand auf Rang 10. Wo andere Piloten ihrem Auto, der Reifenwahl oder den rauen Pisten die Schuld geben, in wirren Aktionismus verfallen und noch mehr straucheln, bleibt der M-Sport-Youngster ruhig, drückt seinen persönlichen Reset-Knopf und hat Erfolg. Im Ziel fehlten ihm auf Sieger Ogier 5:30 Minuten. Vom Podium trennt ihn nur eine knappe Minute. Fast schon unverschämt gut.



Heimlicher Verlierer

Mads Östberg

88 Prozent der Rallye Italien waren gelauften, Rang 2 greifbar nahe, als der mit einer halben Minute Vorsprung auf einem Podiumsplatz liegende Norweger auf der ersten Sonntags-WP den DS 3 WRC so heftig an eine Böschung setzte, dass eine Aufhängung samt Bremse kollabierte. Auch wenn Östberg seinen waidwunden Dienstwagen bei seinem 84. WM-Start noch als Fünfter ins Ziel «schraubte», der persönliche (Image-)schaden ist gewaltig. ♦



Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Kris Meeke (DS) überschlägt sich (WP2); Robert Kubica (Ford) kracht gegen eine Mauer (WP3); Andreas Mikkelsen (VW) Aufhängungsschaden, Mads Östberg (DS) Steintreffer und Reifenschaden (WP4); Dani Sordo (Hyundai) Aufhängungsschaden (WP10).
2. Tag: Thierry Neuville (Hyundai) Überschlag; Evans Aufhängungsbruch nach Dreher (WP8); Mads Östberg (Citroën DS) Differenzialschaden (WP11), Bertelli und Max Rendina (Mitsubishi) müssen nach Unfällen zur Kontrolle ins Krankenhaus (WP9).
3. Tag: Östberg Ausritt und Bremsdefekt (WP20); Sébastien Ogier (VW) gewinnt die Power-Stage vor seinen VW-Teamkollegen Jari-Matti Latvala, und Andreas Mikkelsen (WP23) feiert seinen 28 WM-Lauf-sieg vor den Hyundai-Piloten Paddon und Neuville.

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (3,54 km): 1. Sordo in 3:27,4 min (= 87,54 km/h); 2. Meeke +0,2; 3. Östberg +0,9; 4. Ogier +1,1; 5. Latvala +1,1; 6. Neuville +2,0; 7. Kubica +2,9
Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Mikkelsen; 3. Östberg; 4. Meeke; 5. Latvala; 6. Evans; 7. Sordo; 8. Neuville; 9. Prokop; 10. Tänak; 11. Paddon
WP 1 (2,50 km): 1. Prokop in 2:09,6 min (= 62,63 km/h); 2. Sordo +1,3; 3. Mikkelsen +1,7; 4. Tänak +2,9; 5. Neuville +2,9; 6. Östberg +3,3; 7. Ogier +3,4
WP 2 (26,31 km): 1. Paddon in 18:15,0 min (= 86,50 km/h); 2. Ogier +5,3; 3. Sordo +7,1; 4. Latvala +10,1; 5. Kubica +11,3; 6. Mikkelsen +11,7; 7. Tänak +17,3
WP 3 (18,34 km): 1. Paddon in 13:48,1 min (= 79,73 km/h); 2. Latvala +11,0; 3. Tänak +11,5; 4. Mikkelsen +12,8; 5. Neuville +13,4; 6. Östberg +15,4; 7. Sordo +15,9
WP 4 (14,41 km): 1. Paddon in 9:47,4 min (= 88,31 km/h); 2. Neuville +4,2; 3. Ogier +5,2; 4. Latvala +5,5; 5. Sordo +6,2; 6. Tänak +12,4; 7. Prokop +18,8
WP 5 (2,58 km): 1. Ogier in 2:09,6 min (= 71,67 km/h); 2. Latvala +0,1; 3. Östberg +1,6; 4. Sordo +1,6; 5. Paddon +2,4; 6. Neuville +3,9; 7. Tänak +4,4
WP 6 (2,58 km): 1. Latvala in 2:07,0 min (= 73,13 km/h); 2. Ogier +2,1; 3. Sordo +2,1; 4. Neuville +3,1; 5. Östberg +3,4; 6. Paddon +4,2; 7. Evans +4,6
WP 7 (14,08 km): 1. Tänak in 7:48,7 min (= 108,15 km/h); 2. Paddon +2,2; 3. Ogier +2,6; 4. Latvala +3,3; 5. Östberg +4,9; 6. Neuville +7,8; 7. Sordo +8,6
WP 8 (22,45 km): 1. Latvala in 15:20,9 min (= 87,76 km/h); 2. Ogier +0,2; 3. Paddon +0,5; 4. Tänak +4,7; 5. Sordo +7,1; 6. Evans +10,3; 7. Östberg +13,6
WP 9 (18,34 km): 1. Ogier in 13:29,7 min (= 81,54 km/h); 2. Paddon +3,1; 3. Sordo +6,2; 4. Östberg +8,5; 5. Tänak +9,2; 6. Latvala +21,9; 7. Prokop +22,7
WP 10 (14,41 km): 1. Latvala in 9:28,9 min (= 91,19 km/h); 2. Ogier +1,2; 3. Paddon +12,4; 4. Östberg +13,2; 5. Tänak +16,6; 6. Neuville +17,5; 7. Evans +24,8

2. Tag

Startreihenfolge (nach WM-Stand und bestplatzierte WRC-Ausfaller von Tag 1 vorweg): 1. Meeke; 2. Kubica; 3. Mikkelsen; 4. Sordo; 5. Ogier; 6. Östberg; 7. Latvala; 8. Evans; 9. Neuville; 10. Prokop; 11. Tänak; 12. Paddon
WP 11 (1,40 km): 1. Ogier in 1:28,8 min (= 56,76 km/h); 2. Neuville +0,2; 3. Latvala +0,3; 4. Östberg +1,3; 5. Tänak +1,3; 6. Paddon +1,4; 7. Mikkelsen +1,5
WP 12 (22,49 km): 1. Latvala in 13:51,2 min (= 97,41 km/h); 2. Ogier +2,8; 3. Paddon +3,1; 4. Tänak +7,7; 5. Östberg +9,3; 6. Evans +12,7; 7. Neuville +13,7
WP 13 (36,69 km): 1. Östberg in 24:04,1 min (= 91,46 km/h); 2. Paddon +1,8; 3. Tänak +2,6; 4. Ogier +3,2; 5. Evans +14,0; 6. Sordo +27,2; 7. Meeke +33,8
WP 14 (42,22 km): 1. Latvala in 28:37,4 min (= 88,50 km/h); 2. Paddon +6,4; 3. Ogier +7,8; 4. Evans +12,3; 5. Tänak +12,9; 6. Neuville +15,5; 7. Meeke +18,1
WP 15 (7,23 km): 1. Latvala in 4:00,9 min (= 108,04 km/h); 2. Ogier +2,3; 3. Tänak +2,9; 4. Paddon +2,9; 5. Östberg +4,9; 6. Evans +5,8; 7. Meeke +6,1
WP 16 (1,40 km): 1. Neuville in 1:30,0 min (= 56,00 km/h); 2. Meeke +0,8; 3. Al-Attiyah +1,0; 4. Latvala +1,2; 5. Ogier +1,3; 6. Tänak +1,6; 7. Paddon +1,6
WP 17 (22,49 km): 1. Ogier in 13:38,9 min (= 98,87 km/h); 2. Meeke +5,9; 3. Östberg +5,9; 4. Evans +9,4; 5. Neuville +10,7; 6. Latvala +11,2; 7. Paddon +21,6
WP 18 (36,69 km): 1. Östberg in 23:51,7 min (= 92,26 km/h); 2. Ogier +4,7; 3. Meeke +8,9; 4. Neuville +10,7; 5. Evans +11,3; 6. Paddon +18,9; 7. Al-Attiyah +48,7
WP 19 (42,22 km): 1. Neuville in 28:01,5 min (= 90,39 km/h); 2. Neuville +4,3; 3. Meeke +11,3; 4. Evans +18,3; 5. Lappi +52,8; 6. Östberg +1:02,7; 7. Al-Attiyah +1:08,8

3. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Mikkelsen; 2. Kubica; 3. Meeke; 4. Bertelli; 5. Sordo; 6. Tänak; 7. Al-Qassimi; 8. Latvala; 9. Evans; 10. Neuville
WP 20 (11,13 km): 1. Paddon in 8:10,7 min (= 81,65 km/h); 2. Latvala +2,1; 3. Evans +2,2; 4. Ogier +2,3; 5. Sordo +4,6; 6. Tänak +6,4; 7. Meeke +6,8
WP 21 (11,77 km): 1. Ogier in 7:36,3 min (= 92,86 km/h); 2. Mikkelsen +0,3; 3. Tänak +2,6; 4. Latvala +3,4; 5. Neuville +5,1; 6. Meeke +7,1; 7. Evans +7,1
WP 22 (11,13 km): 1. Latvala in 7:56,3 min (= 84,12 km/h); 2. Meeke +1,8; 3. Sordo +2,9; 4. Kubica +7,4; 5. Neuville +7,5; 6. Evans +8,0; 7. Ogier +8,9
WP 23 (Power-Stage/11,77 km): 1. Ogier in 7:15,9 min (= 97,21 km/h); 2. Latvala +3,8; 3. Mikkelsen +4,1; 4. Tänak +6,3; 5. Evans +12,8; 6. Kubica +13,1; 7. Meeke +15,2

RALLYE-WM ITALIEN 2015/Resultate

Start: Cagliari/Sardinien, 12.-14. Juni 2015; 6. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1548,65 km, davon 394,63 km auf 23 Wertungsprüfungen; 53 Teams gestartet, 41 gewertet. Wetter: sonnig

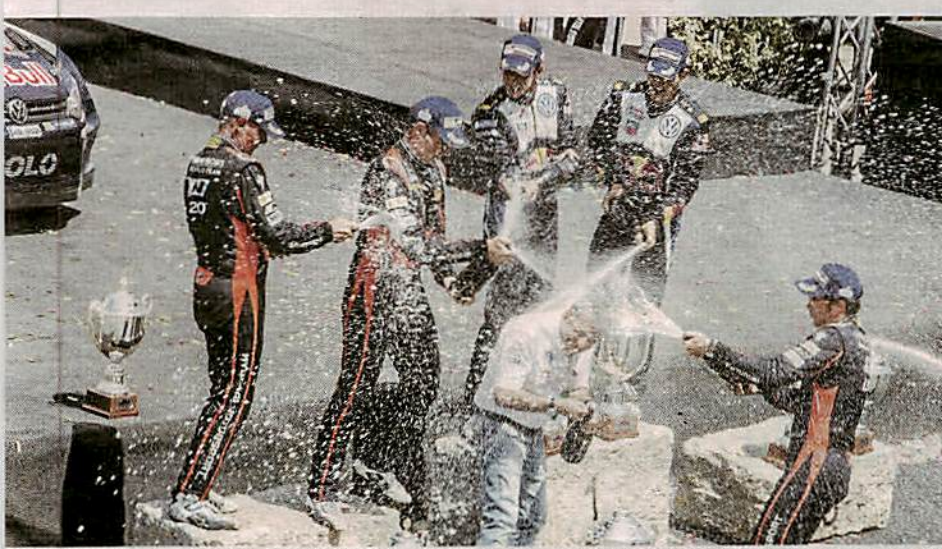
Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F/F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	4:25:54,3	WP 17-23	7	25+3**
2. Paddon/Kennard (NZ/NZ)	Hyundai i20 WRC	2. WRC M*	+3:05,4	WP 2-16	4	18
3. Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	3. WRC M*	+4:22,5		1	15
4. Evans/Barritt (GB/GB)	Ford Fiesta RS WRC	4. WRC M*	+5:34,8			12
5. Östberg/Andersson (N/S)	DS 3 WRC	5. WRC M*	+7:50,1		2	10
6. Latvala/Anttila (FIN/FIN)	Volkswagen Polo R WRC	6. WRC M*	+8:06,7		7	8+2**
7. Protasov/Cherepin (UA/UA)	Ford Fiesta R5	1. WRC 2	+14:57,7			6
8. Andreucci/Andreucci (I/I)	Peugeot 208 T16	2. WRC 2	+15:03,3			4
9. Kopecky/Dresler (CZ/CZ)	Skoda Fabia R5	3. WRC 2	+17:41,7			2
10. Al-Qassimi/Patterson (VAT/IRL)	Ford Fiesta RRC		+19:12,0			1
11. Al-Kuwari/Clarke (Q/GB)	Ford Fiesta RRC	4. WRC 2	+21:32,4			
12. Al-Attiyah/Bernardini (Q/I)	Ford Fiesta RRC	5. WRC 2	+21:40,3			
13. Kremer/Winkhofer (D/D)	Skoda Fabia R5	6. WRC 2	+22:05,4			
14. Tänak/Molder (EST/EST)	Ford Fiesta RS WRC	7. WRC M*	+22:12,4			
15. Fuchs/Mussano (PE/RA)	Ford Fiesta R5	7. WRC 2	+28:16,5			
16. Camilli/Veillas (F/F)	Ford Fiesta R5	8. WRC 2	+38:06,8			
17. Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Skoda Fabia R5	9. WRC 2	+41:28,0			
18. Gorban/Korsia (UA/UA)	Mini JCW RRC	10. WRC 2	+51:10,2			
19. Hunt/Moyrihan (GB/IRL)	Skoda Fabia S2000		+52:25,9			
20. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	8. WRC M*	+53:20,0			
21. Linari/Arena (I)	Subaru Impreza	11. WRC 2	+58:39,6			
Ferner:						
24. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	9. WRC M*	+1:04:11,4			
30. Kubica/Szczepaniak (PL/PL)	Ford Fiesta RS WRC		+1:15:13,4			
36. Mikkelsen/Floene (N/N)	Volkswagen Polo R WRC	10. WRC M*	+1:36:52,0			0+1**

* Diese Fahrer der WRC-Klasse sind auch für die Markenwertung eingeschrieben und sammeln somit auch dafür Punkte. ** Zusatzpunkte für die Power-Stage

Wichtigste Ausfälle:

Maurin/Klinger (F/F)	Ford Fiesta RRC	Unfall, WP 4		
Prokop/Tomanek (CZ/CZ)	Ford Fiesta RS WRC	Motor, WP 14	WP 1	1
Koch/Bruntaler (D/D)	Subaru Impreza WRX	Unfall, WP 19		
Al-Rajhi/Orr (SA/GB)	Ford Fiesta RRC	Unfall, WP 20		
Bertelli/Granai (I/I)	Ford Fiesta WRC	Motor, WP 22		

Nächster WM-Lauf: Rallye Polen, 2.-5. Juli 2015 Internet: www.wrc.com



VW-Sieg, aber zweimal Hyundai auf Podium: Ogier/Ingrassia (Mitte), Paddon/Kennard (l.) und Neuville

WRC
FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

WM – Stand Fahrer

1. Ogier	133
2. Östberg	67
3. Mikkelsen	64
4. Latvala	56
5. Evans	53
6. Neuville	50
7. Meeke	48
8. Sordo	40
9. Paddon	32
10. Prokop	27

WM – Stand Marken

1. Volkswagen Motorsport	179
2. Citroën Total Abu Dhabi WRT	115
3. Hyundai Shell World Rally Team	113
4. M-Sport World Rally Team	99
5. Jipocar Czech National Team	34
6. Hyundai Motorsport N	31
7. Volkswagen Motorsport II	31

WRC2 – Stand Fahrer

1. Al-Attiyah	60
2. Al-Kuwari	57
3. Ketomaa	55
4. Lefebvre	35
5. Tidemand	25
6. Fuchs	24
7. Kremer	24

WRC3 – Stand Fahrer

1. Veiby	50
2. Gilbert	50
3. Crugnola	26
4. Suninen	25
5. Riedemann	18
6. Tempestini	18
7. Loubet	18

Junioren-WM – Stand Fahrer

1. Gilbert	50
2. Veiby	25
3. Tempestini	20
4. Riedemann	18
5. Loubet	18
6. Haapamäki	15
7. Perry	12

Paolo Andreucci

Party mit Geschmack

Peugeot Italien spendierte seinem Werksfahrer Paolo Andreucci zum 50. Geburtstag einen WRC2-Gaststart (Seite 25) auf Sardinien. Elf Jahre nach seinem letzten WM-Auftritt auf gleicher Stelle (Gesamt-10. im Fiat Punto S1600) geigte der achtmalige Landesmeister dem großen WM-Konkurrenz nur so staunte. Genauer gesagt, sich wunderte, weil der als anfällig geltende R5-Peugeot 208 T16 der italienischen Werkstruppe beim Heimspiel kaum zickte. Auf der zweiten Prüfung übernahm Andreucci mit seiner ersten von fünf Bestzeiten die Führung und gab diese, abgesehen von WP 6, erst am Ende des

zweiten Tages (WP 18) ab. «Wir waren clever unterwegs und konnten zeigen, dass alte Löwen noch beißen können», so der Jubilar, dessen Team in weiser Voraussicht mit mehr Bewirtungs- als Servicefläche aufwartete. Gefeierte werden konnte P2 in der WRC2, Gesamttrung 8 und vier WM-Zähler. Mehr, als Andreucci bei bisher zwölf WM-Auftritten holte. ♦ RK



Wirbelte Staub auf: Andreucci

Mikko Hirvonen

Ab in die Wüste

Während die Topasse auf Sardinien um WM-Zähler kämpften, griff in Marokko erstmals Mikko Hirvonen ins Steuer eines Mini All4 Racing. Der viermalige Vize-Weltmeister soll schon länger mit dem X-raid-Team in Verbindung stehen und Interesse an einem Dakar-Start haben. «Mikko wollte mal unser Auto testen», bestätigt X-raid-Teamchef Sven Quandt. «Der erfahrene Dakar-Co Michel Perin nahm neben Mikko Platz und war beeindruckt, wie schnell sich Mikko an das Fahrzeug und den Fahrstil gewöhnte. Wie es weitergeht, können wir aber

nicht sagen.» Es besteht die Chance, dass Hirvonen bei einem Terrainwechsel auf Dauerwidersacher Sébastien Loeb trifft. Der Rekord-Weltmeister soll Anfang dieser Woche in Marokko im weiterentwickelten Werksbuggy Peugeot 2008 DKR Platz nehmen. ♦ RK



Dakar-Interesse: Hirvonen

Rallycross-WM

Ekström will aufholen

Titelverteidiger Petter Solberg (Citroën) führt die WM an, doch Mattias Ekström (Audi) nähert sich. Nachdem er in England Dritter und erstmals 2015 auf dem Podest war, stehen für ihn am Wochenende in Deutschland und zwei Wochen später in Schweden (5.7.) zwei sehr wichtige WM-Läufe an.

Der seine ganz besonderen Tücken hat, wie Ekström bestens weiß: «Speziell wegen der engen ersten Kurve ist es wichtig, schlau durch die Vorläufe zu kommen.» Im letzten Jahr hat der Schwede in einem legendären Foto-Finish nur ganz knapp den Sieg in Norddeutschland verpasst. Damals hatte Solberg im Ziel die Nase seines Wagens um nur Fünftausendstelsekunden vorn. ♦ SK

Beides Heimspiele für den Schweden, der viel Zeit in Deutschland verbringt und dort jede Menge Fans hat – nicht nur aus der DTM. «Mir geht es darum, meinen ersten Sieg der Saison zu feiern», gibt sich Mattias Ekström als Marschroute vor. Wohl wissend, dass noch viele Rennen zu bestreiten sind in diesem Jahr. So wünscht er sich einen sauberen Event auf dem Estering bei Buxtehude.



Vor Heimspielen: Ekström

MotoGP

Suzuki in Rekordzeit ganz vorn

Von IMRE PAULOVITS und
NEIL SPALDING

Die Suzuki-Werkspiloten wurden in Barcelona durch die neuen Motoren beflügelt. Mit den Startplätzen 1 und 2 haben sie in kürzester Zeit zur Spitze aufgeschlossen.

Sicherlich haben einige Faktoren geholfen, es war trotzdem die Sensation wie das noch junge Suzuki-Team die ersten beiden Tage des Katalonien-GP dominiert hat. Aleix Espargaró stand am Ende des ersten Tages ganz oben auf der Zeitenliste, dann schaffte sein junger Teamkollege Maverick Viñales in FP3 die Sensation und fuhr in seinem erst siebten MotoGP-Wochenende an die Spitze des Feldes.

Doch so richtig durchgeladen haben sie erst im Qualifying: Espargaró und Viñales fuhren die Startplätze 1 und 2 heraus, und damit schafften sie nur sieben Monate nach dem ersten – damals recht blamablen – Renneinsatz der neuen Suzuki GSX-RR das, was Suzuki zuvor in der MotoGP in zehn Jahren kein einziges Mal gelungen ist. Man muss ganz bis in das Jahr 1993 zurückgehen, als in Jerez mit Kevin Schwantz und Alex Barros zuletzt zwei Suzuki-Piloten in der Königsklasse auf den ersten beiden Startplätzen standen.



Aleix Espargaró (#41) und Maverick Viñales: Erste Doppel-Pole für Suzuki seit 1993

Dabei sticht nicht nur die Form der beiden Piloten ins Auge, sondern auch die Motivation der gesamten Truppe von Davide Brivio.

Die richtige Mischung

Der italienische Erfolgsmanager hat für Suzuki ein Team zusammengestellt, dessen Auftritt vom ersten Testeinsatz in Barcelona vor zwei Jahren begeistert und von dessen Arbeitsatmosphäre die Piloten seit ihrem Amtsantritt letzten November in Valencia ununterbrochen schwärmen. Brivio selbst stapelt in diesem Punkt

tief und verweist einfach darauf, dass es halt die typisch italienische Mentalität sei, Spaß bei der Arbeit zu haben. Aber in Wirklichkeit hat er in all seiner Zeit in der Superbike-WM und in der MotoGP gelernt, dass ein Team, in dem sich die Fahrer geborgen fühlen, der beste Garant für gute Ergebnisse ist. Entsprechend hat er es für Suzuki aufgebaut und strukturiert.

Auf der anderen Seite ist aber auch Suzuki selbst viel konsequenter dabei als vor ihrem vorübergehenden Rückzug aus der obersten Motorradsport-

Klasse. Es sind mehr japanische Ingenieure mit dabei, und alles zieht an einem Strang. «Ich kann es nicht beurteilen, wie es früher war. Was heute einen klaren Unterschied macht, ist, dass das Team Suzuki selbst gehört», sagt Brivio. «Wir haben eine sehr gute Kommunikation, und meine Truppe und die Ingenieure pushen sich gegenseitig.»

Die richtige Entwicklung

Der neue Motor hat die Suzuki vom Topspeed her bis auf etwa 5 km/h an die Yamaha und auf 10 km/h an die Ducati und

an die Honda herangebracht. «Was aber noch wichtiger ist, ist, dass dabei die Leistungsabgabe nicht aggressiver, sondern noch besser einsetzbar geworden ist», freute sich Aleix Espargaró. «Der Motor nimmt sehr gut kontrollierbar das Gas an und hat unten und in der Mitte sehr viel Druck.»

Dass in Barcelona der Asphalt mittlerweile wenig Grip hat und die langen Wellen, die die Formel 1 in den Beschleunigungszonen in den Belag gedrückt hat, dafür sorgen, dass die MotoGP-Bikes ihre volle Leistung aus den lang gezogenen Kurven heraus nicht nutzen können, spielte Suzuki dabei in die Hände. Doch von welcher Qualität das Fahrwerk mit der gleichzeitig mit dem neuen Motor angekommenen, etwa 30 mm längeren Schwinge ist, zeigten die Sektorenzeiten. Niemand war im letzten Abschnitt mit den zwei schnellen Rechtskurven so schnell wie die königsblauen japanischen Bikes. Und Ducati und Aprilia konnten die Vorteile des weicheren Hinterreifens für die Konzessionshersteller nicht so nutzen wie Suzuki.

«In Valencia hatten wir drei Motorschäden bei einem GP», sagt Brivio. «Seither sind wir mit zwei Motoren sechs Rennwochenenden gefahren. Wir hätten viel mehr verbrauchen dürfen, aber wir entwickeln alles für die Zukunft.» ♦

Superbike-WM

Biaggi: Comeback für zwei Rennen

Obwohl er noch vor wenigen Monaten beteuert hatte, dass er nur Testfahrer ist und Wildcard-Einsätze weder in der Superbike-WM noch in der MotoGP infrage kommen, wird Max Biaggi nächstes Wochenende in Misano und am 2. August in Sepang an den Start gehen.

Er ist kein einfacher Mensch, dafür macht Biaggi alles mit umso mehr Hingabe. So ist auch sein Sinneswandel bezüglich eines Comebacks in den Rennsattel keine wirkliche Überraschung. Er ist einfach dem gleichen Reiz erlegen wie einst Mike Hailwood oder vor Kurzem Troy Bayliss: Sich selbst und den jungen zu zeigen, dass man auch

nach einigen Jahren Abstinenz, in denen man wieder Energie und Motivation getankt hat, in der Lage ist, auf höchstem Niveau Rennen zu fahren und konkurrenzfähig zu sein.

Es sind mehr als zweieinhalb Jahre vergangen, seit Biaggi 2012 beim WM-Finale in Magni Cours seinen Abschied gegeben hat. Am 26. Juni wird er 44 Jahre alt, doch er hat sich körperlich genauso fit gehalten wie in seiner aktiven Zeit, und mit Supermoto hat er seine Sinne für das Fahren bewahrt. Während seiner Testfahrer-Aufgaben für Aprilia hat er bewiesen, dass er noch immer schnell fahren kann. Er wird ein drittes Bike im Team von Red Devils einsetzen, Techniker aus dem Testteam werden ihn betreuen.

So schätzen auch die MotoGP-Stars Valentino Rossi, Jorge Lorenzo und Marc Márquez seine Chancen, ganz vorn mitzufahren, als sehr hoch ein, und alle sind sich einig, dass der charismatische Römer mit seinem Auftritt eine Bereicherung für die Rennen sein wird.

Biaggi selbst will sich nicht unter Druck setzen lassen. «Ich will einfach meinen Spaß haben», versichert er. «Ich will mich einfach auf meine Instinkte verlassen, und ich mache mir keine Vorgaben, welche Platzierung ich erreichen möchte. Ich weiß, dass die anderen ständig fahren und dass sie schnell sind. Besonders Johnny Rea, der nun endlich beweisen kann, was für ein Fahrer er wirklich ist.» ♦ IP



Max Biaggi: Comeback eine Woche vor seinem 44. Geburtstag

Grand Prix von Katalonien - MotoGP

Gewaltige blaue Macht



Da ist es noch einmal richtig knapp geworden: In der letzten Runde ist Valentino Rossi (#46) bis auf 0,8 Sekunden an Sieger Jorge Lorenzo herangekommen

Von IMRE PAULOVITS

Barcelona war eine einzige Yamaha-Machtdemonstration. Vor den Augen von Firmenpräsident Hiroyuki Yanagi fuhren Jorge Lorenzo und Valentino Rossi die Konkurrenz in Grund und Boden.

Als Jorge Lorenzo den großen Schaumstoff-Hammer hob, damit seine schwarze Flagge in den Boden rammt und so seine traditionelle Zeremonie der Landerobertung bei einem Sieg vollzog, fuhr eine richtige Erleichterung durch seinen Körper. Barcelona ist eigentlich ohnehin Lorenzo-Land. Schon allein weil der MotoGP-Weltmeister von 2010 und 2012 lange Jahre in der katalanischen Hauptstadt gewohnt hat. Doch wenn der wieder zu Hochform aufgefahrne Yamaha-Werkspilot auch das ganze Wochenende mit seiner Pace dominiert hatte, im Rennen hätte er gegen Valentino Rossi fast den Kürzeren gezogen, wie schon einmal 2009, als der Italiener in der Zielkurve innen reingestochen

war und ihn wie einen Anfänger hatte aussehen lassen.

Seither sind sechs Jahre vergangen, die beiden sind von damals erbitterten Feinden zu Freunden und sich gegenseitig respektierenden Gegnern gereift. Doch trotzdem hatte Lorenzo alles getan, um Rossi nicht in Schlagdistanz zu lassen.

Gegner demontiert

Sicherlich gehört Barcelona mit seinen lang gezogenen Kurven zu den Strecken, die der Yamaha M1 liegen. Weil sich die beiden Werkspiloten gegenseitig so ans Limit gehetzt hatten, sahen die Gegner diesmal aber völlig alt aus. Wer versuchte, das Tempo der Yamaha mitzugehen, stürzte. Marc Márquez, als er zu Beginn mit Jorge Lorenzo mithalten wollte, Andrea Dovizioso, als er versuchte, Valentino Rossi zu folgen. Wenn Dani Pedrosa vielleicht auch noch nicht zu 100 Prozent fit ist und seinen operierten rechten Unterarm noch von einem elastischen Schlauch stützen lässt: Die knapp 20 Sekunden, die seine Werks-Honda im Ziel zurückerlag, sind eine Ewigkeit in

dieser Klasse, in der es zu Beginn der Saison so aussah, als ob die Spitze leistungsmäßig sehr eng zusammengedrückt sei.

Honda zuerst im Aufwind

Noch unglaublicher ist die Vorführung der Blauen, wenn man weiß, dass Honda hier einen klaren Schritt nach vorn gemacht hat. Márquez und Pedrosa sahen an den Trainingstagen so aus, als wären die Probleme beim Bremsen und Beschleunigen für immer in die Vergangenheit verbannt worden. Márquez hatte tatsächlich, wie unser Technik-Experte Neil Spalding schon vor einer Woche vermutet hatte, einen Auspuff mit dünnerem Krümmerschnitt bekommen. Dazu hatte Honda an der Elektronik weitergearbeitet, und es gab noch etwas, was Márquez nicht sagen durfte. Vermutlich über den schwereren Kupplungskorb, mit dem man einen Teil der fehlenden Schwungmasse kompensieren wollte. Beobachtete man den amtierenden Weltmeister auf der

Strecke, stellte man fest, dass er seine Bremsdrifts wieder kontrolliert, mit sauberem Übergang ausführen kann, ein Indiz dafür, dass die Motorbremse nicht mehr so abrupt arbeitet wie in den letzten Rennen, wo Márquez seinen Stil wegen des zu aggressiven Motors nicht fahren konnte.

Dass die Probleme aber noch nicht ganz ausgemerzt sind, stellte Márquez schnell im Rennen fest. Beim Versuch, den führenden Lorenzo, der am Start wieder mal davonstürzte und sich gleich in der ersten Runde absetzen wollte, zu folgen, schoss er beim Anbremsen von Turn 10 mit beängstigendem



V. Rossi

Tempoüberschuss auf den Führenden zu, traf das Heck der Yamaha noch mit dem ausgestreckten Fuß und fiel im Kiesbett neben der Strecke um. Weil dabei der Schalthebel abbrach, musste Márquez den Versuch weiterzufahren einstellen.

«Ich muss zugeben, dass das mit dem Heck noch nicht unter allen Bedingungen funktio-

niert», verrät Márquez. «Mit neuen Reifen ist es ganz gut, aber je mehr sie abgenutzt sind und je mehr Leute um mich herum sind, desto schwieriger ist es für mich, sauber in die Kurve hineinzurutschen. Im Training, wo ich alleine war, war dies kein Problem. Doch im Nahkampf mit Jorge konnte ich es mir einfach nicht mehr leisten, dass das Heck mal unkontrolliert ausbricht, denn wenn ich dann keinen Platz habe, wo ich die Maschine hindriften lassen kann, dann ist die Gefahr sehr groß, dass ich dem Gegner mit-abräume.»

Wenn Márquez bei seiner Aktion auch niemanden abgeräumt hat, sein Sturz war ein Beweis dafür, dass Honda noch meilenweit davon entfernt ist, dass alle Kinderkrankheiten behoben sind.

Auch Dani Pedrosa bestätigte: «Ich bin körperlich wieder fast völlig fit. Die Probleme der Honda wiegen beim Zeitverlust auf die Yamaha deutlich mehr als mein Problem mit dem operierten Unterarm», gab er eine ganz eindeutige Standortbestimmung ab.



Marc Márquez: Sein Fahrstil funktioniert teils wieder, im Rennen überraschte ihn die Honda aber



Lorenzo: Eine süße Trophäe



Großer Respekt: Lorenzo und Rossi umarmen sich im Ziel



Andrea Iannone: Noch immer mit Schulterproblemen, aber dank Platz 4 WM-Rang 3 übernommen

Honda wird den Test am Montag dringend benötigen, nicht nur um vorerst aufzuholen. Denn nach Vereinbarung der MSMA darf die Elektronik ab Anfang Juli nicht mehr weiterentwickelt werden, das Know-how der Ingenieure soll gebündelt in die nächstjährige Einheitselektronik fließen. So bleibt Honda nur noch die Zeit bis zum Assen-GP am übernächsten Wochenende.

Selbst Ducati versagt

Auch die zu Saisonbeginn so extrem starke D16 GP15 erlebte in Barcelona ihr Waterloo. Andrea Dovizioso und Andrea Iannone klagten unisono über mangelnden Grip vorn und hinten, Bei Dovizioso brach das Heck im Rennen beim Abbremsen von Turn 3 unkontrolliert aus, der Italiener hatte keine Chance, den Sturz zu vermeiden, der ihn nun endgültig den Anschluss an die WM-Spitze gekostet hat.

Die beiden Suzuki, die an den Trainingstagen die Sensation schlechthin waren, erlebten ein noch größeres blaues Wunder. Von den ersten beiden Startplätzen gestartet, wurden sie

bis zum Anbremspunkt auf der langen Geraden so nach hinten durchgereicht, dass sie sich plötzlich um die Plätze zehn wiederfanden. Mit dem stärkeren Motor waren wohl die Kupplung und die Launch-Control so durcheinander gebracht worden, dass der Start mit mehr Leistung schlechter statt besser wurde. Auch hat die Suzuki noch kein Seamless-Getriebe wie die Konkurrenz, was sich hier gleich gnadenlos in Metern bemerkbar machte.

WM wird Zweikampf

Wenn auch erst sieben von 18 Rennen um sind: Valentino Rossi und Jorge Lorenzo sind derzeit eine Macht. Sie haben keine Fehler gemacht und sind so an der Tabellenspitze weit der Konkurrenz enteilt. Selbst wenn die Gegner bald etwas finden, dürfte ihr Vorsprung nur noch schwer aufzuholen sein. Davon will Lorenzo aber noch nichts wissen: «Wir haben noch elf Rennen vor uns. Man hat an mir gesehen, wie schnell sich etwas ändern kann, wenn

man nur die richtige Lösung findet. So rechne ich jederzeit damit, dass sich Honda und Marc wieder fangen. Und was ihnen an Stürzen passiert ist, kann auch uns in der zweiten Saisonhälfte passieren. Und dann ist unser Vorsprung ganz schnell wieder weggeschmolzen.»

Wenn Valentino Rossi auch mit einem einzigen Punkt Vorsprung nach Assen kommt, nach dem unglaublichen Lauf, den Lorenzo in den letzten vier Rennen hatte, sieht es so aus, als würde er bald die WM-Spitze übernehmen. Rossi übt Selbstkritik. «Ich muss unbedingt in der Quali besser werden. Denn sonst kann ich nicht verhindern, dass Jorge die Rennen von vorne kontrolliert. Ich hatte in Barcelona das Potenzial, auch in der Quali unter die ersten fünf zu fahren, habe dies aber nicht nutzen können.»

Doch Lorenzo hat auch eine Schwäche, und die heißt Assen. Im Vorjahr bekam er dort im Regen Angst. Ob er es diesmal besser macht? ♦



D. Pedrosa

NACHGEHAKT BEI Jorge Lorenzo

(28/E) Der Sieger des Barcelona-Krims über die Hitze dieses Rennens, und warum er viel Respekt vor Rossi hat.



Von IMRE PAULOVITS

Für Deinen vierten Sieg in Folge musstest Du wirklich hart arbeiten, oder? Ja, es war eines meiner härtesten Rennen überhaupt. Speziell die letzten zehn Runden waren sehr schwierig. Ich hatte ständig Valentino im Nacken, der wirklich sehr stark war. Die höhere Temperatur hat unser Motorrad verlangsamt, aber für ihn wurde es zum Vorteil. Ich konnte die Pace von Samstagmorgen nicht annähernd fahren. Ich hatte vor allem vorne keinen Grip. Ich habe hart gepusht, um die 2,0 Sekunden Vorsprung zu halten, da hat er plötzlich in einer Runde 0,6 Sekunden aufgeholt. Da habe ich mir gedacht, dass ich noch härter fahren und mehr riskieren muss, vielleicht sogar einen Sturz. Hätte ich es nicht getan, wäre Valentino noch mehr motiviert gewesen, mich zu schnappen, und er hätte es auch getan. So habe ich in der nächsten Runde noch später gebremst, noch früher Gas gegeben, und der

Abstand schrumpfte nur langsam weiter. Es war aber Wahnsinn, wie schnell Valentino noch in der letzten Runde war.

Was sagst Du zum Sturz von Marc Márquez? Hat er Dich dabei eigentlich berührt? Ich habe eine Berührung gespürt, wusste aber nicht gleich, ob es Márquez war, Aleix Espargaró oder Maverick Viñales. Es ging so schnell, dass ich die Farben nicht sehen konnte, nur dass einer zu weit hinausgetragen worden war. Dann habe ich an der Anzeigetafel gesehen, dass Marc nicht unter den ersten zehn ist. Es tut mir leid für ihn und die Meisterschaft, für uns wird es sicher leichter.

Glaubst Du, dass Du die WM nun endgültig in Deine Richtung gedreht hast? Es ist noch lange nicht sicher. Es sind erst sieben Rennen um. Valentino kann auch jeden Sonntag wieder etwas hervorzaubern. Mal sehen, er könnte schon in Assen wieder gefährlich werden.

Stefan Bradl

Knoten nun geplatzt?

Lang hat's gedauert, bis Stefan Bradl mit der Forward-Yamaha endlich den Dreh raus hatte. Aber in Barcelona wurde er als Achter mit Abstand bester Open-Pilot.

Es sah lange so aus, als wäre es auch in Barcelona nur ein nächstes verflüxtes GP-Wochenende. Stefan Bradl hatte zunächst nur Probleme mit der Abstimmung seiner Open-Yamaha. Er probierte unterschiedlich große Bremscheiben, eine neue Gabel von Öhlins, doch nichts wollte so recht funktionieren. Während Bradl den Freitag als 16. begann, war er nach dem zweiten Training nur noch 23.

Auch am Samstag kam die Besserung erst langsam. Am Morgen erst einmal wieder 16., legte der Deutsche ab Mitte FP4, wo eigentlich alle bereits am Renn-Set-up arbeiten, los und stürzte in dieser Session auf den elften Platz. «Wir haben eine längere Schwinge probiert, und plötzlich fuhr sich das Bike so, wie ich es mir schon die ganze Zeit gewünscht hatte», freute sich Bradl. Er qualifizierte sich schließlich als 15.

Im Rennen ging es dann richtig vorwärts, Bradl stürzte bis Rang acht vor und ließ den zweiten Open-Piloten, Jack Miller, um drei Plätze hinter sich. «Ich bin so froh, nach all den Schwierigkeiten in dieser Saison endlich einen Befreiungsschlag gemacht zu haben», frohlockte Bradl. «Jetzt habe ich die Leistung, die in mir steckt endlich abrufen können. Die längere Schwinge hat sich absolut bewährt. Dazu hatten wir wenig Elektronikprobleme. Jetzt hoffe ich, dass das Ganze auch in Assen funktioniert.» ♦ IP



Stefan Bradl: Bester Open-Pilot

MotoGP

Honda: MotoGP für die Straße

Honda stellte in Barcelona die lang erwartete Straßen-Version ihres MotoGP-Renners vor.

Kein Zweifel, der Straßen-Ableger des MotoGP-Renners RC 213 V ist mit Abstand das faszinierendste Serienmotorrad, das Honda in den letzten 25 Jahren vorgestellt hat. Doch das Bike, von dem nur etwas mehr als 200 Stück gefertigt werden, das 188000 Euro kosten wird und dessen Preis mit dem optionalen Rennstrecken-Kit gar die 200000-Euro-Marke durchbrechen wird, zeigt für die Außenstehenden auch, auf welchem komplexen Niveau sich die MotoGP-Technik bewegt.

Auch beim Straßen-Bike werden zum großen Teil die gleichen Komponenten verwendet wie beim letztjährigen MotoGP-Production-Racer mit Stahl-Ventilfedern. Bis auf einen dritten Kolbenring, den die Abgaswerte nötig machten,



Werksteam und Ableger: Márquez, Nakamoto, Pedrosa, RC 213 V-S

wurden dessen Motoren-Innenreien fast komplett übernommen. Um aber so die Abgas- und Geräuschvorschriften zu schaffen, ohne die Strömungsverhältnisse zu ändern, leistet der Motor im Straßentrimm nur noch 158 PS. Wenn aber der Rennstrecken-Kit mit offenem Auspuff und Elektronik verbaut ist, setzt er über 215 PS frei, braucht dann aber alle 500 Kilometer einen Ölwechsel.

Das Chassis der RC 213 V-S ist wie beim Werksrenner handgeschweißt. Von all den Rahmenvarianten der letzten Jahre wurde die gewählt, die am einfachsten zu fahren war. Honda kann pro Tag nur ein Motorrad zusammenbauen. Bestellt werden kann die Über-Honda nur über das Internet (www.rc213v-s.com). Es wird speziell ausgebildete Service-Zentren geben, die die Kunden betreuen. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **MotoGP/Moto2** Am Montag (nach Redaktionsschluss) testeten die MotoGP-Teams in Barcelona. Am Dienstag kamen auf der Strecke von Barcelona-Catalunya die Moto2-Teams zum Zug.

»»» **MotoGP** Karel Abraham flog im FP4 mit einem bösen Highsider ab und brach sich links einen Zeh. Er konnte danach weder in der Quali noch am Rennen teilnehmen.

»»» **MotoGP** Scott Redding erreichte als 7. sein bestes

Saisonergebnis. «So langsam versteht er die Honda. Ich denke, er wird eine starke zweite Saisonhälfte haben», so sein Coach Stefan Prein.

»»» **MotoGP** Jorge Lorenzo zog bei der Zahl der Königsklassen-Siege (37) mit Legende Mike Hailwood gleich. ♦ IP

KOMMENTAR

Bekanntnis zum Motorsport auf allen Ebenen



Von IMRE PAULOVITS

Zu einem Grand Prix nach Spanien zu kommen, ist jedes Mal ein Erlebnis. Die Begeisterung für den Motorsport ist dort ungebrochen. Wie könnte es auch anders sein, in einem Land, das im letzten Jahrzehnt mehr Helden in dieser Sportart großgezogen hat als jede andere Nation und dessen Fahrer in allen Klassen den Ton angeben. Selbst wenn man es noch so oft erlebt hat, die Begeisterung am Rennntag reißt einen trotzdem jedes Mal von Neuem mit. Die Begeisterung kam in Barcelona diesmal aber noch mehr als bisher durch, und das nicht nur unter den Spaniern. Eine neue Welle des Bekenntnisses zum Motorsport, wie es ihn schon lange nicht mehr gegeben hat, machte sich im ganzen Fahrerlager breit. Honda stellte am Donnerstagvormittag die neue RC 213 V-S, den Straßenableger ihrer MotoGP-Maschine, vor. Die meisten ranghohen japanischen und Manager und Ingenieure verließen danach die Strecke nicht, sondern blieben für das gesamte Rennwochenende und ver-

folgten gespannt das Geschehen, genau wie ihre Kollegen von der Europa-Zentrale. Von der Yamaha Motor Company kam sogar Firmenpräsident Harayuki Yanagi und verfolgte das Rennen aus der Box des Werksteams. Wie Suzuki in kürzester Zeit an die Spitze aufgeschlossen hat und wie der drittgrößte Motorradhersteller der Welt sich im MotoGP engagiert, zeigt ebenfalls das klare Bekenntnis zum Motorsport und die Zukunftshoffnung in die Technologien, die dort entdeckt, erforscht und entwickelt werden. Von KTM kamen mit Rennleiter Pit Beirer und Mitinhaber Heinz Kinigadner gleich zwei Entscheidungsträger, um mit der Dorna über ihre MotoGP-Zukunft zu reden. Auch bei den Teams wurde im Hintergrund überall bereits über die nächste Saison verhandelt. Viele große Firmen, die als Sponsoren neu in die Motorrad-WM eingestiegen sind, setzen dabei klare Signale, dass sie ihr Engagement noch mehr ausweiten wollen. Die Motorrad-WM blüht wie schon lange nicht mehr. Aber dieses ehrliche Spektakel hat es auch verdient.

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Streckensprecher-Legende **Jochen Luck** kam wie immer in den letzten Jahren mit seiner Frau **Hildegard** zum Katalonien-GP. Dabei fuhr der 89-Jährige die über 1500 Kilometer lange Strecke von Kassel nach Barcelona mit dem Auto inklusive zwei Übernachtungen. In Spanien angekommen stellte er fest, dass ein rundes Jubiläum für ihn ansteht. Es war von 60 Jahren.



Oliveira, Schrötter auf Radtour

beim Grand Prix von Deutschland auf dem Nürburgring 1955, dass er das erste Mal einen WM-Lauf kommentierte. «Damals fand der GP von Deutschland am 26. Juni statt. Das Rennen der Königsklasse ging über mehr als 200 Kilometer, Geoff Duke gewann auf der Gilera nach einer Stunde 34 Minuten vor Walter Zeller auf der BMW. Bei den 250ern war die Renndistanz 136,6 Kilometer, dort gewann H.P. Müller auf NSU. Ich würde gerne auch heute so lange Rennen sehen», schmunzelte der nimmermüde Rennfan.

»»» Die Brüder **Alex und Pol Espargaró** besuchten am Sonntag vor dem Rennwochenende das Champions-League-Finale zwischen dem FC Barcelona und Juventus Turin. «Alex ist mehr der Hooligan-Typ, und ich musste auf ihn aufpassen», scherzte der jüngere, Pol Espargaró, der am Mitt-

woch vor dem GP seinen 24. Geburtstag feierte. An diesem Tag luden die Espargaró-Brüder, die nur wenige Kilometer von der GP-Strecke entfernt wohnen, einige Kollegen ein, um mit ihnen mit dem Mountain-Bike über die schönsten Waldstraßen zur Strecke zu



Tanzparty beim Team Pons

stampeln. **Jonas Folger, Marcel Schrötter, Ricky Cardús und Miguel Oliveira** folgten der Einladung und

hatten viel Spaß mit dem Geburtstagskind.

»»» Am Donnerstag wurde das neue offizielle MotoGP-Video-Spiel 2015 vorgestellt. Das halbe Fahrerlager probierte es aus, **Valentino Rossi** sprach mit ihnen für den italienischen Sender Sky über ihre Erfahrungen.

»»» Am Freitag gab es das alljährliche Bridgestone-Gokart-Rennen. Die schnellsten waren die IRTA-Männer vor der Bridgestone-Abordnung. Das Medien-Rennen gewann das Team von MSA-Fotografin **Nikolett Kovács, Michel Turco und Gino Borsoi**.

»»» Ex-Weltmeister **Casey Stoner** kam nach Barcelona, und nachdem er mit **Dani Pedrosa** zum

Abendessen ausging, kam er mit Töchterchen **Alessandra** ins Fahrerlager. Am Sonntag fuhr der Weltmeister von 2007 und 2011 eine Demo-Runde mit der neuen Honda RC 213 V-S.

»»» Das Pons-Team ließ es am Samstagabend richtig krachen. In ihrer Hospitality legte DJ **Tony Aguilar** die Musik auf, auch **Maverick Viñales** kam zur Party seines alten Teams.



Casey Stoner mit neuester Straßen-Honda

Höhepunkte des Rennens

Start: Die beiden Suzukis starten wegen ihres Leistungsdefizits katastrophal aus der 1. Reihe. Aleix Espargaró und Viñales nur P9 und P11 nach der ersten Kurve; es führt Lorenzo vor Márquez und Dovizioso, Crutchlow stürzt.

1. Runde: Lorenzo, Márquez, Dovizioso, Pol Espargaró, Rossi, Smith, Pedrosa und Viñales sind die Top 10. Bradl P16.

3. Runde: Márquez greift Lorenzo an und stürzt! Der Weltmeister steigt wieder auf, rollt zur Box, gibt auf.

4. Runde: Lorenzo 2 sec vor Dovizioso und Rossi.

5. Runde: Rossi an Dovizioso vorbei auf P2.

6. Runde: Pol Espargaró stürzt auf P6. Lorenzo 1,5 sec vor Rossi, Dovizioso, Aleix Espargaró.

7. Runde: Dovizioso stürzt auf P3. Pedrosa jetzt auf P3. Bradl auf P10!

10. Runde: Lorenzo 2 sec vor Rossi. 7 sec dahinter Pedrosa und A. Espargaró auf P3 und P5. Smith und Iannone fighten um P5, dann Redding auf P7.

12. Runde: Barberá gibt an der Box auf. Bradl auf P9!

15. Runde: Hayden im Kies.

16. Runde: Lorenzo baut den Vorsprung Zehntel um Zehntel auf 2,5 sec aus.

18. Runde: Viñales verdrängt Redding von P7.

19. Runde: Iannone auf Smith vorbei auf P5.

20. Runde: Rossi nur noch 1,3 sec hinter Lorenzo!

21. Runde: Aleix Espargaró stürzt auf P4. Bradl P8!

24. Runde: Lorenzo hält 1,2 sec Vorsprung auf Rossi.

25. Runde: Lorenzo siegt zum vierten Mal in Folge. Pedrosa P3 hinter Rossi. Bradl hält P8. ♦ ML

GRAND PRIX VON KATALONIEN – MOTOGP / Resultate

Barcelona (E): 14. Juni 2015; 7. Lauf zur Weltmeisterschaft; 118,175 km über 25 Runden à 4,7275 km; 24 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft: 28 Grad, Asphalt: 49 Grad



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Pkte.
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	25	42:53,208		1:42,225	337,3	m/m	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	25	+0,885		1:42,356	340,2	m/m	20
3. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	25	+19,455		1:42,855	343,6	m/m	16
4. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	25	+24,925		1:42,979	343,7	h/m	13
5. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	25	+27,782		1:42,818	339,8	m/m	11
6. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	25	+29,559		1:43,268	338,0	m/m	10
7. Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	25	+36,424		1:42,672	338,6	m/m	9
8. Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	25	+42,103		1:43,535	336,9	m/s	8
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14.2	25	+49,350		1:43,512	337,1	h/m	7
10. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	25	+52,569		1:44,028	332,5	m/s	6
11. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V-RS*	25	+53,666		1:43,929	332,3	m/s	5
12. Eugene Laverty (GB)	Honda RC 213V-RS*	25	+55,765		1:44,178	331,5	m/s	4
13. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	25	+55,832		1:44,486	329,5	m/s	3
14. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	25	+1:09,037		1:44,517	336,0	m/s	2
15. Alex de Angelis (RSA)	ART*	25	+1:25,263		1:44,850	321,5	m/m	1
16. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	24	+1 Rde.		1:44,277	338,4	m/s	-

Nicht klassiert:

- Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	20	+5 Rdn.	Sturz	1:42,692	334,2	m/m	-
- Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V-RS*	13	+12 Rdn.	Sturz	1:43,905	327,7	m/s	-
- Marco Melandri (I)	Aprilia RS-GP	6	+19 Rdn.	Defekt	1:45,936	325,9	m/s	-
- Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	6	+19 Rdn.	Sturz	1:42,527	340,1	h/m	-
- Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	4	+21 Rdn.	Sturz	1:43,166	337,7	m/m	-
- Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	3	+22 Rdn.	Sturz	1:42,219	335,5	m/m	-
- Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	3	+22 Rdn.	Sturz	1:53,571	306,8	m/m	-
- Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	2	+23 Rdn.	Sturz	1:42,977	336,3	h/m	-

Nicht klassiert:

Karel Abraham (CZ) Honda RC 213V-RS*

Führung: Lorenzo, Runde 1 bis 25

Nächstes Rennen: 27. Juni 2015, Assen (NL)

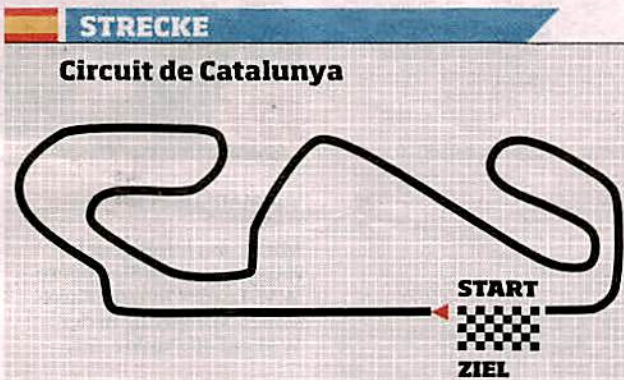
*Open-Class

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Aleix Espargaró	1:40,546
2. Viñales	1:40,629
3. Lorenzo	1:40,646
4. Márquez	1:40,754
5. Dovizioso	1:40,907
6. Pedrosa	1:40,928
7. Rossi	1:41,058
8. Smith	1:41,068
9. Crutchlow	1:41,195
10. Hernández	1:41,333
11. Pol Espargaró	1:41,385
12. Iannone	1:41,524
13. Barberá	1:42,003
14. Redding	1:42,029
15. Bradl	1:42,053
16. Petrucci	1:42,155
17. Di Meglio	1:42,273
18. Hayden	1:42,485
19. Baz	1:42,592
20. Bautista	1:42,600
21. Miller	1:42,928
22. Laverty	1:42,971
23. De Angelis	1:43,601
24. Melandri	1:44,345
25. Abraham	keine Zeit

XX = 02 (Top12) XX = 01 (übrige Fahrer)



Runde für Runde

Rdn.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.
1.	99	93	4	44	46	38	41	68	29	26	9	19	45	25	43	6	63	76	50	69	15	8	33	35	35
2.	99	93	4	46	44	41	68	38	29	26	45	9	25	6	19	43	63	76	50	8	33	69	35	35	35
3.	99	4	46	41	44	38	26	29	45	9	25	6	19	43	63	76	50	8	15	33	69	35	35	35	35
4.	99	46	4	41	38	44	26	29	45	9	25	6	19	43	63	50	76	8	15	33	69	35	35	35	35
5.	99	46	4	41	26	38	29	45	9	25	6	19	43	63	50	76	8	15	33	69	35	35	35	35	35
6.	99	46	41	26	38	29	45	25	9	6	19	43	50	63	76	8	15	33	69	4					
7.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	63	76	8	15	69							
8.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	63	76	8	15	69							
9.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	63	76	8	15	69							
10.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	63	76	8	15	69							
11.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	63	76	8	15	69							
12.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	63	76	15	69	8							
13.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	63	76	15	69	8							
14.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	76	63	15	8								
15.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	76	63	15	8								
16.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	76	63	15	8								
17.	99	46	26	41	38	29	45	25	9	6	43	19	50	76	63	15	8								
18.	99	46	26	41	29	38	25	45	6	9	43	19	50	76	63	15	8								
19.	99	46	26	41	29	38	25	45	6	9	43	19	50	76	63	15	8								
20.	99	46	26	41	29	38	25	45	6	9	43	19	50	76	63	15	8								
21.	99	46	26	29	38	25	45	6	9	19	43	50	76	63	15	8									
22.	99	46	26	29	38	25	45	6	9	43	19	50	76	63	15	8									
23.	99	46	26	29	38	25	45	6	9	43	19	50	76	63	15	8									
24.	99	46	26	29	38	25	45	6	9	19	43	50	76	63	15	8									
25.	99	46	26	29	38	25	45	6	9	19	43	50	76	63	15	8									



WM-Stand Fahrer

1. Rossi	138
2. Lorenzo	137
3. Iannone	94
4. Dovizioso	83
5. Márquez	69
6. Smith	68
7. Crutchlow	47
8. Viñales	46
9. P. Espargaró	45
10. Pedrosa	39
11. Petrucci	39
12. A. Espargaró	31
13. Redding	27
Ferner:	
23. Bradl*	9

WM-Stand Marken

1. Yamaha	166
2. Ducati	119
3. Honda	114
4. Suzuki	57
5. Forward-Yamaha*	18
6. Aprilia	11

WM-Stand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	275
2. Ducati Team	177
3. Repsol Honda Team	113
4. Monster Yamaha Tech3	113
5. Suzuki Ecstar	77
6. Octo Pramac Racing	65
7. CWM LCR Honda*	58

*Open-Class

■ = Fahrt des Siegers
 ■ = Fahrt des Zweiten
 ■ = Fahrt des Dritten
 XX = Fahrer beim Boxenstopp
 XX = Fahrer aus dem Rennen

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Katalonien



Maverick Viñales (6.) <

«Ich bin zwar glücklich mit diesem Ergebnis, gleichzeitig aber auch etwas enttäuscht. Ich bin die gleichen Rundenzeiten gefahren wie die Spitze.»



Álvaro Bautista (10.) <

«Ich wusste, dass ich nicht zu sehr pushen durfte, weil es sehr heiß war und die Reifen nicht durchgehalten hätten. Die vielen Stürze haben mir recht gegeben.»



Cal Crutchlow (-) <

«Aleix Espargaró hat mich berührt, da bin ich gestürzt. Ich bin ihm aber nicht böse, es war ein Rennunfall. Aber ich ärgere mich, denn ich hätte aufs Podest fahren können.»

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Rabat vor Lowes und Aegerter in Front, Folger wird nach außen gedrängt. Cortese, Axel Pons und Siméon stürzen.

1. Runde: Rabat, Lowes, Aegerter, Rins, Zarco, Lüthi, Salom, Morbidelli, Baldassarri und Corsi sind die Top Ten. Folger nur P14.

3. Runde: Lowes führt vor Rabat und Aegerter. Zarco P5, Lüthi P7, Folger P12, Krummenacher P13, Mulhauser P14, Schrötter P16, Alt P26, Raffin P27.

4. Runde: Rins verdrängt Aegerter von P3. Morbidelli von P23 auf P8 vorgestoßen.

5. Runde: Rabat wieder vorn.

6. Runde: Aegerter hat Mühe, die Pace der Top 3 zu halten, fällt hinter Salom und Zarco auf P6 zurück, direkt vor Lüthi.

8. Runde: Lüthi vor Aegerter auf P6. Mulhauser stürzt auf P14.

9. Runde: Rabat, Rins und Lowes 1 sec vor Salom, Zarco, Lüthi, Aegerter und Morbidelli. Folger P11, Schrötter P16, Krummenacher P17, Alt P23, Raffin P26.

12. Runde: Rins in Führung.

14. Runde: Rabat wieder vorn, Zarco auf P3 vor Lowes. Das Topquartett 2,5 sec vor Salom, Lüthi, Morbidelli, Aegerter.

16. Runde: Lüthi an Salom vorbei auf P5, dieser kontert.

21. Runde: Lowes fällt zurück. Folger vor Aegerter auf P7.

22. Runde: Rabat, Rins und Zarco streiten um den Sieg.

23. Runde: Zarco übernimmt die Führung, Rabat verbremst sich. Zarco siegt vor Rins und Rabat. Lüthi P6, Aegerter P9, Schrötter (16.) verpasst den letzten WM-Punkt. ♦ ML

GRAND PRIX VON CATALUNYA – MOT02 / Resultate

Barcelona (E): 14. Juni 2015; 7. Lauf zur Weltmeisterschaft; 108,721 km über 23 Runden à 4,727 km; 32 gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 27 Grad, Asphalt: 45 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Johann Zarco (F)	Kalex	23	41:15,487	1:47,714	25
2. Alex Rins (E)	Kalex	23	+0,426	1:46,474	20
3. Esteve Rabat (E)	Kalex	23	+1,115	1:46,917	16
4. Sam Lowes (GB)	Speed-up	23	+3,914	1:46,982	13
5. Luis Salom (E)	Kalex	23	+7,080	1:46,797	11
6. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	+7,383	1:46,816	10
7. Jonas Folger (D)	Kalex	23	+8,839	1:47,046	9
8. Franco Morbidelli (I)	Kalex	23	+10,352	1:46,809	8
9. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	23	+10,638	1:46,921	7
10. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	23	+10,730	1:46,929	6
11. Alex Márquez (E)	Kalex	23	+11,052	1:46,882	5
12. Mika Kallio (FIN)	Kalex	23	+16,328	1:46,827	4
13. Simone Corsi (I)	Kalex	23	+16,649	1:47,016	3
14. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	23	+19,584	1:47,534	2
15. Julián Simón (E)	Speed-up	23	+19,657	1:47,329	1
16. Marcel Schrötter (D)	Tech3	23	+19,968	1:47,410	-
17. Edgar Pons (E)	Kalex	23	+27,233	1:47,607	-
18. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	23	+30,281	1:47,765	-
19. Azlan Shah (MAL)	Kalex	23	+30,344	1:47,898	-
20. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	23	+39,906	1:48,070	-
21. Florian Alt (D)	Suter	23	+43,463	1:48,050	-
22. Anthony West (AUS)	Speed-up	23	+43,641	1:47,777	-
23. Louis Rossi (F)	Tech3	23	+44,849	1:47,983	-
24. Jesko Raffin (CH)	Kalex	23	+48,202	1:48,355	-
25. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	23	+1:01,457	1:48,934	-
26. Ramdan Rosli (MAL)	Kalex	23	+1:07,876	1:49,248	-

Nicht klassiert:

- Ricky Cardús (E)	Tech3	17	+6 Rdn.	1:47,902	-
- Rattapark Wilairot (THA)	Suter	9	+14 Rdn.	1:47,980	-
- Robin Mulhauser (CH)	Kalex	7	+16 Rdn.	1:47,449	-
- Sandro Cortese (D)	Kalex	-	+23 Rdn.	-	-
- Axel Pons (E)	Kalex	-	+23 Rdn.	-	-
- Xavier Siméon (B)	Kalex	-	+23 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 158,1 km/h

Schnellste Runde: Rins, 2. Runde in 1:46,474 min (= 159,8 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 27. Juni 2015, Assen (NL)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	134
2. Rabat	94
3. Lowes	80
4. Lüthi	78
5. Rins	74
6. Folger	66
7. Morbidelli	62
8. Siméon	49
9. Salom	36
10. Kallio	35
11. Simón	35
12. Aegerter	33
13. Syahrin	33
14. Cortese	30
15. Baldassarri	29

16. A. Márquez	23
17. Nakagami	20
18. West	17
19. Corsi	16
20. Schrötter	12
21. A. Pons	8
22. Krummenacher	8
23. Rossi	7
24. Shah	1

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	170
2. Speed-up	88
3. Tech3	19



Rabat (1) führte lange vor Rins, Sieger Zarco (5) wartete cool ab

Grand Prix Catalunya - Moto2

Zarco zieht vorne weg



Rabat (1), Lowes (22) und Aegerter (77) starteten am besten



Johann Zarco: Der Franzose hat nach 7 GP 40 Punkte Vorsprung

Von MARKUS LEHNER

Mit einem intelligent herausgefahrenen Sieg baute WM-Leader Johann Zarco seinen Vorsprung in der WM auf 40 Punkte aus.

Es grenzt schon fast an ein Wunder, was aus dem früher wilden, ungestümen und oft unüberlegt agierenden Franzosen Johann Zarco (25) geworden ist. Bisher begehrt er diese Saison fast keine Fehler, plant seine Aktionen vorsichtig und gibt sich auch mal mit weniger als dem Sieg zufrieden. Und wenn er doch einmal stürzt, dann höchstens im Training. Teamchef Aki Ajo scheint es tatsächlich geschafft zu haben, aus dem ungehobelten Draufgänger ein echtes Juwel zu schleifen.

In Barcelona bewies Zarco einmal mehr seine mentale Stärke. Beim Start hielt er sich aus allen Schärmützelchen heraus, setzte sich nach Rennhälfte auf Platz 3 direkt hinter Tito Rabat und Alex Rins fest und wartete geduldig auf seine Chance. Die kam in der vorletzten Runde: Zuerst verbremste sich Rins und machte Zarco unfreiwillig Platz, dann blockte der Franzose den führenden Rabat mit einem harten und entschlossenen Manöver ab: «Ich hatte mir das Ganze während mehrerer Run-

den zurechtgelegt. In den ersten beiden Sektoren war ich schneller als Rabat und Rins, aber nicht im dritten Abschnitt. Also griff ich in Turn 5 an. Zuvor hatte ich geduldig gewartet und den kleinen Rückstand auf die Führenden Zehntel um Zehntel runtergefeilt. Ich wusste, dass ich noch Reserven und Chancen auf den Sieg hatte, auch wenn ich nicht die Brechstange auspacke. Also blieb ich auch dann ruhig, als ich nach dem Startgetimmel etwas Rückstand hatte.»

Rabat: «Zarco war besser»

Der WM-Leader hätte nach Mugello gern den 2. Sieg in Folge geholt: «Ich wollte gewinnen, beging aber im Finale einen Fehler zu viel. Der Start war gut, ich versuchte, kurz wegzufahren, aber das war aussichtslos. Rins und vor allem Zarco hatten mehr Reserven.»

Pechvögel Folger und Cortese

Jonas Folger, als Zweiter aus Reihe 1 gestartet, hatte Pech. In der Startkurve wurde er neben die Strecke bugsirt und fiel auf Platz 14 zurück. Seine Aufholjagd brachte ihm noch Rang 7, direkt hinter Tom Lüthi. Sandro Corteses Pechsträhne hält weiter an. Er wurde in Runde 1 in einen Crash mit Axel Pons und Xavier Siméon verwickelt. ♦

Qualifying

1. Zarco	1:45,895
2. Folger	1:46,060
3. Rabat	1:46,123
4. Aegerter	1:46,191
5. Lowes	1:46,333
6. Salom	1:46,478
7. Rins	1:46,490
8. Corsi	1:46,526
9. Cortese	1:46,537
10. Lüthi	1:46,591
11. A. Pons	1:46,673
12. Márquez	1:46,686
13. Baldassarri	1:46,745
14. Siméon	1:46,784
15. Simón	1:46,805
16. Schrötter	1:46,806
17. Shah	1:46,905
18. Krummenacher	1:47,077
19. Syahrin	1:47,151
20. Mulhauser	1:47,244
21. E. Pons	1:47,244
22. Kallio	1:47,426
23. Morbidelli	1:47,427
24. Wilairot	1:47,508
25. Nakagami	1:47,600
26. Rossi	1:47,624
27. West	1:47,711
28. Alt	1:47,968
29. Warokorn	1:48,008
30. Cardús	1:48,044
31. Raffin	1:48,081
32. Rosli	1:48,831

Die Deutschen und Schweizer in Barcelona

3 x Punkte, 2 Stürze



DOMINIQUE AEGERTER KALEX, P9

«Der 4. Platz im Qualifying war gut, und auch meine Zeit. Ich konnte meine Bestzeit auf dieser Strecke um mehr als eine Sekunde verbessern. Wir sind in jeder Session schneller geworden. Doch das Motorrad rutschte, sprang, verbog sich – und nach fünf bis sechs Runden begann der Kampf mit den abbauenden Reifen. Ich hoffte im Rennen auf eine Top-6-Klassierung, doch es wurde am Ende leider nur P9. Sam Lowes war nach dem Start in Turn 1 sehr aggressiv. Wir haben uns berührt, sind aber im Sattel geblieben. Während mehrerer Runden konnte ich mit der Spitze mithalten, aber ich habe rasch gemerkt, dass ich den Rhythmus nicht halten konnte. Nach fünf Runden fand ich keinen Grip mehr. Wenn du in der Moto2 aufs Podest kletterst, muss alles perfekt passen, und ich wusste bereits nach dem Training, dass das bei uns nicht der Fall war. Das Einzige, was ich nicht wusste, war, wie es bei den Gegnern war.» **WM-Punkte/WM-Platz: 33/12.**



FLORIAN ALT SUTER, P21

«Meine Qualifikationszeit war nicht schlecht, ich verlor nur 2,073 Sekunden auf die Pole-Zeit. Wir konnten die Suter in vielen Punkten verbessern, auch für diese schwierigen Bedingungen mit den hohen Temperaturen. Natürlich haben wir noch nicht alles hundertprozentig im Griff, aber wir sind auf der richtigen Spur. Und vor allem bin ich praktisch jedes Mal, wenn ich auf die Strecke gehe, wieder ein bisschen flinker. Ich erwischte einen guten Start und kämpfte mit erfahrenen Moto2-Piloten wie West, Nakagami und Louis Rossi. Ich wollte ihnen sogar davonfahren, aber das klappte bei der Hitze nicht wirklich. West attackierte im letzten Rennritt immer wieder, sodass sich Nakagami absetzen konnte. Insgesamt war es aber endlich wieder einmal ein spannendes Rennen für mich, ich habe viel gelernt und auch Selbstvertrauen getankt. 43 Sekunden Abstand zum Sieger sind auch nicht mehr so viel.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



SANDRO CORTESE KALEX, STURZ

«Die Bestzeit im Freien Training am Freitagnachmittag war natürlich super. Aber auch nach dem Qualifying war ich trotz Platz 9 nicht unzufrieden, denn ich war lange Zeit ganz weit vorne und konnte einen sehr hohen Rhythmus konstant fahren, nur wenige Zehntel hinter den Besten. Andere Fahrer haben nur eine einzige wirklich schnelle Runde hingelegt. Auf jeden Fall haben wir wieder einen Schritt nach vorne gemacht. Leider hat es dann im Rennen wieder nicht geklappt. Der Start war gut, und vor mir gab es eigentlich keine wilden Aktionen. Doch dann ist Xavier Siméon von der Seite gekommen, wir haben uns berührt und sind beide gestürzt. Schade, denn insgesamt war das Weekend für uns sehr positiv. Meine Jungs haben super gearbeitet, und ich muss mich wirklich bei ihnen für ihren Job bedanken. Umso mehr tut es mir leid, dass es am Ende nicht besser ausgegangen ist.» **WM-Punkte/WM-Platz: 30/14.**



JONAS FOLGER KALEX, P7

«Mit Startplatz 2 war ich natürlich zufrieden. Zuerst war ich besorgt, weil die Änderungen, die wir bei den Tests in Aragón gemacht hatten, hier nicht funktionierten. Als wir beim Set-up einen Schritt zurückgingen, passte es wieder. Ich bin im Prinzip so gefahren, wie ich bis jetzt zwei Rennen gewonnen hatte. Mein Ziel war, vorne mitzumischen, fehlerfrei über die Distanz zu kommen und auf keinen Fall wieder zu stürzen. Mit P7 war ich dann zufrieden, aber nicht überglücklich. Ich war froh, überhaupt ins Ziel zu kommen. Zum einen wegen meiner Stürze in Le Mans und Mugello, zum andern wegen meiner angeschlagenen Gesundheit. Die Hitze hat mich völlig ausgelaut, bis Assen werde ich jetzt voll abschalten. In der ersten Runde wurde ich gleich zweimal abgedrängt, ich fiel bis auf Rang 14 zurück. Ein Kompliment an meine Crew: Das Bike hat von Anfang bis Ende hervorragend funktioniert.» **WM-Punkte/WM-Platz: 66/6.**



RANDY KRUMMENACHER KALEX, P18

«Der Sturz zehn Minuten vor Ende des Qualifyings war ärgerlich, unser Potenzial hätte einiges mehr erlaubt. Doch schon zuvor hatte ich einige Fehler gemacht, der Crash war eine logische Folge. Zum Glück bin ich okay, und P18 in der Startaufstellung war auch kein Weltuntergang. Ich bin schon von weiter hinten nach vorne in die Punkte gefahren. Trotz des Sturzes war ich für das Rennen zuversichtlich, denn wir haben echte Fortschritte gemacht und sind Step by Step vorwärtsgekommen. Für das Rennen waren wieder Punkteränge das Ziel. Ich hatte den besten Start seit langer Zeit. Doch bald kam die Ernüchterung, weil ich hinten null Grip hatte. Ich wäre ein paar Mal beinahe per Highsider abgeflogen. Irgendetwas war faul, denn ich war langsamer als im ersten Training am Freitag, und wir hatten ab Samstag am Motorrad nichts mehr verändert. Ich habe wirklich alles gegeben, aber dabei ist nichts herausgekommen. Testen in Barcelona wäre sicher nicht schlecht, aber wir haben anders entschieden und konzentrieren uns bereits voll auf Assen und den Sachsenring. Vor der Sommerpause müssen wir unbedingt noch unser wahres Potenzial aufzeigen!» **WM-Punkte/WM-Platz: 8/22.**



THOMAS LÜTHI KALEX, P6

«Wirklich schlimm war P10 im Qualifying nicht. Denn wir hatten einen klaren Schritt vorwärts gemacht. Erstmals hatte ich wirklich eine positive Reaktion nach einer Set-up-Änderung gespürt. Ich wusste, dass ich beim Start so viele Plätze wie möglich gutmachen musste. Im Rennen fuhr ich mehr am Limit als bei meinem Sieg in Le Mans vor einem Monat. Aber am Ende habe ich einige wichtige Punkte geholt. Ich wusste schon früh, dass unser Paket für Podestplätze oder gar den Sieg nicht gut genug war. Ich bin dem späteren Sieger Johann Zarco in den ersten Runden gefolgt, er schien wie auf Schienen zu fahren, während ich wild durch die Kurven rutschte. Dennoch: Dominique und ich haben trotz der großen technischen Probleme im Training und im Rennen immer vorne mitgehalten, mein sechster Rang beweist klar, dass wir konkurrenzfähig sind.» **WM-Punkte/WM-Platz: 78/4.**



ROBIN MULHAUSER KALEX, STURZ

«P20 im Qualifying war die Bestätigung für die guten Eindrücke vom Freitag. Am Morgen haben wir mit gebrauchten Reifen ein gutes Set-up getroffen, mit neuen Reifen war ich dann sogar eine ganze Sekunde schneller. Am Nachmittag durfte ich Tom folgen. Wir sind gemeinsam rausgefahren, ich konnte eine Runde an ihm dranbleiben. Nur 1,349 Sekunden hinter der Pole, das war meine bisher beste Qualifikation. Mein Rennstart war perfekt. Ich habe mit Kruppenacher gekämpft und ihn überholt. Dann lief ich auf Syahrin auf. Jedes Mal, wenn ich den Malayen packen wollte, hat er mir die Linie abgeschnitten. Ich habe kurz die Konzentration verloren und statt in den zweiten in den ersten Gang heruntergeschaltet. Das Hinterrad ist ausgebrochen, ich habe es kurz wieder einfangen können, doch dann war ich bereits im Kiesbett – und das war's dann. Schade, ich hatte erstmals den Rhythmus für WM-Punkte.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



JESKO RAFFIN KALEX, P24

«Nach dem 3. Freitaining war ich zwar Letzter, hatte aber nur 1,9 Sekunden Rückstand auf die Bestzeit, und das bei 32 Fahrern. In dieser Klasse geht es wirklich extrem eng zu. Auch im Qualifying konnte ich mich wieder steigern. Noch drei, vier Zehntel schneller, und ich wäre gleich ein paar Reihen weiter vorne gestanden. Leider habe ich meine beste Runde durch einen Fehler versaut. Aber weil alle so dicht beieinander waren, war ich sicher, dass das Rennen eine heiße Kiste mit vielen Kämpfen wird und ich es dieses Mal mit einigen anderen Fahrern zu tun kriegen würde. Ich erwischte einen der besten Starts der Saison und war nahe an der gewünschten Gruppe dran. Doch ich konnte die Lücke nie ganz schließen. In einigen Kurven hatte ich immer weniger Grip und verlor so auch etwas das Vertrauen. Aber das Resultat ist okay, der zeitliche Abstand zum Sieger ist deutlich geringer als zuvor.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



MARCEL SCHRÖTTER TECH3, P16

«Aufgeben tut man nur Briefe, und nach dem Qualifying gab es endlich wieder etwas Licht am Ende des Tunnels. P16 im Qualifying war zwar keine extreme Steigerung, aber wir haben ansatzweise Lösungen für unsere größten Probleme gefunden. Vor allem ist die Tech3 beim Einlenken in die Kurven nun deutlich stabiler geworden. Wir sind zwar noch weit von einer optimalen Abstimmung entfernt, aber ich kann das Bike wieder meinen Vorstellungen gemäß steuern. Der Tausch des Federbeins hat neue Erkenntnisse gebracht. Aber nach drei bis vier Runden baut immer noch jede Option schlagartig ab. Das Rennen war irgendwie langweilig, ich kam einfach nie auf Schlagdistanz an Simon und Syahrin heran. Am Dienstag testen wir Kayaba-Federlemente und ein anderes Fahrwerk. Ich hoffe, dass wir bis Assen oder spätestens bis zum Sachsenring neue Teile vom Team bekommen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 12/20.**



Moto2

Traum von MotoGP



Aegerter (#77) und Lüthi bleiben wohl auch 2016 ein Team

Das starke Schweizer Team von Olivier Mettraux wird aller Wahrscheinlichkeit nach in der gleichen Form auch 2016 weiterbestehen.

Teamchef Fred Corninboeuf macht aber kein Geheimnis daraus, dass er auch an seinem Traum, eines Tages ein Schweizer MotoGP-Team auf die Beine zu stellen, arbeitet. «Aber das ist eine sehr komplexe Geschichte und nur schwer realisierbar», ist sich Corninboeuf im Klaren. «Ich würde es auch nur machen, wenn der Teamplatz und die Finanzierung für drei Jahre gesichert sind. Diese Zeit braucht man mindestens,

um sich dort zu etablieren. Aber da derzeit 25 Fahrer MotoGP fahren, die Dorna nur 24 will und KTM 2017 einsteigt, sind die Chancen sehr beschränkt.»

Corninboeuf konzentriert sich deshalb auch weiter darauf, sein Team zu einem starken Titelanwärter in der Moto2 zu formen. «Tom ist schon konstant ganz vorn, Dominique ab jetzt hoffentlich auch», so Corninboeuf. «Robin wollen wir beständig an die Punkteränge heranführen. Derzeit laufen viele Gespräche mit Sponsoren, aber ich denke, wir werden in der bewährten Konstellation weitermachen.» ♦ IP

NACHRICHTEN

Kleine Details zur Anpassung an Reifen

Moto2 Speed-Up-Chef Luca Boscoscuro testete letzte Woche mit seinem Werksfahrer Sam Lowes und den Fahrern des OMMF-Teams Julián Simón und Antony West in Aragón. «Es ging darum, dass wir uns um individuelle Wünsche der Fahrer kümmern und die Bikes noch besser auf die veränderten Dunlop-Reifen anpassen», so Boscoscuro. «Hierzu hatten wir einen neuen Umlenkhebel probiert. Es geht in dieser Klasse ja immer darum, das Bike so gut wie möglich auf die Reifen zu optimieren.» In dieser Woche geht es in diese Richtung weiter. «Wir haben noch eine Umlenkung, bei Rahmen und Schwinge sind wir glücklich. Dazu haben wir ein sehr gutes Verhältnis zu WP, wir arbeiten viel mit ihnen an der Dämpfung.» Boscoscuro sieht sich im Kampf gegen Kalex nicht auf verlorenem Posten: «Sam ist mit dem Bike glücklich, auch Simón, der von Kalex kommt. Unser Bike hat eine gute Basis, wir müssen für jeden Fahrer die Feinheiten finden.» ♦ IP

KOMPAKT

Moto2 Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel hat für seine Teams keine neuen Teile, dafür ein intensives Programm für die Barcelona-Tests am Dienstag vorbereitet. «Wir müssen die Charakteristik der neuen Dunlop-Reifen noch genauer kennenlernen», so Baumgärtel. «Dafür müssen wir nur an der Balance und an der Feinabstimmung arbeiten. Und dafür haben wir mehr als genug Material.»

Moto3 KTM-Rennleiter Pit Beirer hat aus den Fehlern, die im letzten Winter bei der Vorbereitung gemacht wurden, seine Lehren gezogen. «Wir haben die Motorräder einfach zu spät ausgeliefert», sagt Beirer. «Deshalb werden wir es so machen, wie es sich im Offroad bewährt hat: Die Fahrer bekommen ihre nächstjährigen Maschinen nach dem letzten Rennen, wenn sie noch in Form sind, sich an ihre aktuellen Bikes erinnern und die Strecke ordentliche Temperatur hat. Dann findet man auch die Schwachpunkte.» ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Grid: Bastianini (17) erstmals seit WM-Debüt 2014 auf Pole-Position. Erstmals seit Einführung der Moto3 2012 stehen drei Honda-Piloten in erster Reihe. Masbou (vom Racing Team Germany/RTG) geht vor Aufwärmrunde Motor aus: Start aus der Boxenstraße.

Start: Erst übernimmt Navarro die Spitze, dann Oliveira. Öttl stößt von Position 9 auf 6 vor.

1. Runde: Oliveira führt vor Bastianini, Navarro sowie den Kiefer-Piloten Vazquez und Kent. Öttl auf P8.

2. Runde: Antonelli führt. McPhee (RTG) von P11 auf 21.

3. Runde: Oliveira vorne.

4. Runde: Erstmals Kent auf P1. Öttl (P9) schon eine Sekunde hinter Top 6 zurück.

5. Runde: Antonelli wieder vorn.

6. Runde: Kent in Front.

7. Runde: Antonelli auf P1. Ono (Kiefer/P7) out.

8. Runde: Oliveira wieder auf P1.

9. Runde: Kent vorne.

10. Runde: McPhee ist raus.

11. Runde: Öttl von P8 auf 10.

13. Runde: Antonelli wieder P1.

14. Runde: Pole-Setter Bastianini erstmals auf P1.

15. Runde: Oliveira holt sich Führung zurück.

16. Runde: Kent zurück auf P1. Öttl auf P6.

17. Runde: Oliveira zurück an der Spitze.

18. Runde: Kent vorne. Öttl P10.

19. Runde: Bastianini auf P1.

20. Runde: Antonelli vorne.

21. Runde: Kiefer-Pilot Vazquez in Front. Kent nur P6.

22. Runde: Kent siegt vor Bastianini und Teamkollege Vazquez. Öttl auf P10. ♦ WHJ

Qualifying

1. Bastianini	1:50,137
2. Kent	1:50,281
3. Navarro	1:50,840
4. Antonelli	1:50,848
5. Oliveira	1:50,857
6. Vazquez	1:50,894
7. Quartararo	1:50,896
8. Ajo	1:51,113
9. Öttl	1:51,265
10. Ono	1:51,290
11. McPhee	1:51,517
12. Hanika	1:51,528
13. Fenati	1:51,551
14. Herrera	1:51,586
15. Martin	1:51,597
16. Guevara	1:51,721
17. Bagnaia	1:51,772
18. B. Binder	1:51,822
19. Locatelli	1:51,833
20. Viñales	1:51,914
21. Migno	1:52,137
22. Danilo	1:52,149
23. Masbou	1:52,172
24. Tonucci	1:52,191
25. Gardner	1:52,283
26. Kornfeil	1:52,459
27. Manzi	1:52,564
28. Suzuki	1:52,620
29. Loi	1:52,752
30. D. Binder	1:52,813
31. Ferrari	1:52,869
32. Rodrigo	1:53,023
33. Khairuddin	1:53,203
34. Carrasco	1:53,473

GRAND PRIX VON KATALONIEN – Moto3 / Resultate

Barcelona (E): 14. Juni 2015; 7. Lauf zur Weltmeisterschaft; 103,994 km über 22 Runden à 4,727 km; 34 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken; Luft: 26 Grad, Asphalt: 37 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Danny Kent (GB)	Honda	22	40:59,419	1:50,672	25
2. Enea Bastianini (I)	Honda	22	+0,035	1:50,732	20
3. Efrén Vázquez (E)	Honda	22	+0,600	1:50,606	16
4. Niccolò Antonelli (I)	Honda	22	+0,687	1:50,708	13
5. Miguel Oliveira (P)	KTM	22	+0,827	1:50,615	11
6. Jorge Navarro (E)	Honda	22	+0,913	1:50,902	10
7. Isaac Viñales (E)	Husqvarna	22	+8,871	1:51,236	9
8. Romano Fenati (I)	KTM	22	+8,917	1:51,268	8
9. Brad Binder (ZA)	KTM	22	+11,068	1:51,326	7
10. Philipp Öttl (D)	KTM	22	+14,968	1:51,211	6
11. Jorge Martin (E)	Mahindra	22	+16,596	1:51,249	5
12. Andrea Locatelli (I)	Honda	22	+17,340	1:51,622	4
13. Niklas Ajo (FIN)	KTM	22	+19,086	1:51,256	3
14. Fabio Quartararo (F)	Honda	22	+19,320	1:51,466	2
15. María Herrera (E)	Husqvarna	22	+19,366	1:51,642	1
16. Jules Danilo (F)	Honda	22	+22,257	1:51,715	–
17. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	22	+23,345	1:51,699	–
18. Alexis Masbou (F)	Honda	22	+26,414	1:51,702	–
19. Livio Loi (B)	Honda	22	+27,080	1:51,980	–
20. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	22	+36,956	1:51,238	–
21. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	22	+37,895	1:52,423	–
22. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	22	+37,946	1:52,211	–
23. Ana Carrasco (E)	KTM	22	+38,088	1:52,120	–
24. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	22	+53,346	1:52,930	–
25. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	22	+1:02,762	1:51,974	–
26. Juanfran Guevara (E)	Mahindra	22	+1:16,487	1:51,347	–
27. Stefano Manzi (I)	Mahindra	21	+1 Rde.	1:55,116	–
28. Andrea Migno (I)	KTM	21	+1 Rde.	1:51,457	–

Nicht klassiert:

– Karel Hanika (CZ)	KTM	19	+3 Rdn.	1:51,342	–
– Darryn Binder (ZA)	Mahindra	17	+5 Rdn.	1:52,279	–
– John McPhee (GB)	Honda	9	+13 Rdn.	1:51,806	–
– Hiroki Ono (J)	Honda	6	+16 Rdn.	1:51,149	–
– Jakob Kornfeil (CZ)	KTM	0	+22 Rdn.	–	–
– Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	0	+22 Rdn.	–	–

Durchschnittstempo des Siegers: 152,2 km/h

Schnellste Runde: Vazquez, 12. Runde in 1:50,606 min (=152,8 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 27. Juni 2015, Assen (NL) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Kent	149	14. Locatelli	21
2. Bastianini	98	15. Hanika	18
3. Oliveira	77	16. Kornfeil	17
4. Vazquez	76	17. Öttl	17
5. Fenati	75	18. Ajo	15
6. Viñales	64	19. Ono	13
7. B. Binder	57	20. Migno	12
8. Quartararo	54	21. Loi	12
9. Bagnaia	50		
10. Antonelli	42		
11. Masbou	33		
12. Navarro	31		
13. McPhee	28		

WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	165
2. KTM	111
3. Husqvarna	64
4. Mahindra	56



Erste Pole: Bastianini jubelt mit Teamchef Gresini (gelbes Hemd)

Grand Prix von Katalonien - Moto3

Cooler Kent holt Saisonsieg vier

Von WERNER J. HALLER

Die Coolness des Briten Danny Kent beeindruckt: In Barcelona holte der Honda-Pilot des deutschen Kiefer-Teams den Sieg in der letzten Runde und baute seine Führung im Gesamtklassement weiter aus.

Es war ein Feuerwerk an der Spitze: Beim Grand Prix von Katalonien wechselten sich die Spitzenreiter reihenweise ab – 19-mal in 22 Runden, und das alleine nur auf Höhe der Ziellinie! Vor dem letzten Durchgang, angeführt von Kiefer-Pilot Efrén Vazquez, wurde Kent auf Platz 6 zurückgereicht. Doch schon nach der ersten Rechts-Links-Kurve hatte sich der Brite auf der Außenbahn Platz zwei geholt: «Als ich auf Rang 6 lag, dachte ich mir: Lass die einfach mal machen.» Auch Teamchef Stefan Kiefer weiß inzwischen: «Danny hat das im Griff! Er vertraut seiner Maschine.»

Imponiert hat dem Chef auch das letzte Überholmanöver von Kent, als sich dieser seinen ersten WM-Verfolger Enea Bastianini im Kampf um den Sieg vornöpfte: «Das war ein mutiger Zug. Danny wusste, dass er

an dieser Stelle vorne liegen muss. Und er wusste, dass er bei einem erfolgreichen Manöver davonziehen kann.» Kent bestätigte das nach seinem nunmehr vierten Sieg nach sieben WMLäufen: «Ja, ich wusste, dass ich im letzten Streckensektor stark bin. Im Infield war ich dazu in der Lage, den Verfolgern eine halbe Sekunde abzunehmen. Ich hatte das auch im Rennen ein paar Mal probiert. Aber nach der ersten Kurve waren die alle immer wieder dran.»

Vierter Gang fehlte

Gresini-Pilot Enea Bastianini wollte Kent den Sieg in der letzten Kurve noch streitig machen: «Aber in der vorletzten Kurve konnte ich plötzlich nicht mehr in den vierten Gang schalten. Das war's dann.»

Die Kiefer-Truppe feierte aber auch Platz 3 von Efrén Vazquez. Es war das dritte Mal in der laufenden Moto3-WM, dass gleich zwei Kiefer-Piloten auf dem Podest standen. Vazquez freute das nach zuletzt zwei Nullern in Le Mans (F) und Mugello (I) besonders: «Ein wichtiges Resultat, nach den beiden schwierigen Rennen zuvor. Ich weiß jetzt auch, dass ich gewinnen kann.» ♦



Start frei: Bastianini, Oliveira, Vazquez, Kent (52), Navarro (v.l.)

Philipp Öttl/Racing Team Germany

Top und Flop



«Das nehm ich»: Öttl holte das zweite Top-10-Resultat 2015

In Barcelona klassierte sich der Deutsche Philipp Öttl zum zweiten Mal in dieser Saison in den Top Ten. Völlig von der Rolle agierte jedoch das Racing Team Germany.

Schon am Samstag in der Qualifikation hatte Öttl seine starke Form durchblicken lassen. Rang 9 bedeutete nach Startplatz 5 in Jerez (E) das zweitbeste Qualifikationsresultat der laufenden Moto3-WM – und das, obwohl es bei der letzten Zeitenjagd in Barcelona während der Schlussminuten ultratravel Verkehr gab und Öttl am Wochenende immer wieder Chattering an seiner KTM bemängelt hatte.

Zum Rennen hin hatte die Schedl-Truppe das Bike noch etwas umgebaut. «Auf den Geraden ist er nun ein bisschen schneller. Aber am Morgen hatte er noch Chattering», sagte Teamchef Terrell Thien. «Passt schon», meinte Öttl kurz vor dem Start. Was es auch tat: Rang 10 war das zweite Top-Ten-Ergebnis 2015 nach Le Mans (F). «Das Rennen war

okay, aber nicht ganz gut. Nach Rennhälfte machte mir die Maschine zu schaffen.»

Zweite Nullrunde

Richtig Mühe hatte das Racing Team Germany: Eine weitere Nullrunde – die zweite bei bisher sieben WMLäufen. Dabei hatte die Saison mit dem Auftaktsieg von Alexis Masbou in Katar und Rang fünf von John McPhee so verheißungsvoll begonnen. «Das Rennen heute war mehr als enttäuschend», meinte Teamchef Dirk Heidolf. Masbou (Startplatz 23) musste aus der Boxenstraße starten, nachdem seiner Honda der Motor ausgegangen war. «Kalter Motor, kalte Reifen... Es war nicht unser Wochenende», erklärte der Franzose. Bessere Aussichten hatte McPhee mit Startposition 11. «In der zweiten Runde fiel ich nach einer Berührung mit einem Gegner weit zurück», erklärte der Schotte. Zehn Positionen hatte McPhee liegen gelassen – nur Platz 21 nach der zweiten Runde. In der zehnten Runde war nach einem Highsider endgültig Schluss. ♦ WHJ

Kiefer Racing

Mann für alle Fahrer

Bei der personellen Aufrüstung des Teams auf drei Fahrer hat Kiefer Racing im Winter den Renningenieur Christian Lundberg verpflichtet, der die Technik von allen drei Fahrern koordiniert.

Der Italiener mit spanischer Mutter und schwedischem Namen ist ein alter Bekannter im GP-Fahrerlager und hat in den letzten zwölf Jahren unter anderem bei Seedorf Racing und BQR gearbeitet und dabei Fahrer wie Álvaro Bautista, Héctor Barberá, Mattia Pasini, Stefan Bradl, Scott Redding, Maverick Viñales und Fabio Quartararo betreut. So hat er sich ein immenses Wissen angeeignet. Er zeichnet sich vor allem als ausgesprochener Datenanalytiker aus. «Da das Honda-Chassis sehr ähnlich ist wie das, das wir 2012 mit Maverick Viñales verwendet haben, stimmen meine Daten für viele Strecken. So haben wir immer eine gute Ausgangsbasis», verrät Lundberg.

Sollte das Team nächstes Jahr mit drei Moto3-Piloten weitermachen, hätte Lundberg einen Wunschkandidaten, mit dem er schon zusammengearbeitet hat: «Fabio Quartararo wäre eine tolle Bereicherung für das Team.» ♦ IP



Christian Lundberg

Racing Team Germany

Mysteriöses Formtief

Dass das Racing Team Germany mit seinen Fahrern Alexis Masbou und John McPhee nicht mehr an die Form vom WM-Auftakt anknüpfen kann, ist für Teamchef Dirk Heidolf ein Rätsel. «Gut, Rennsport ist ein schnelllebiges Geschäft», weiß Heidolf. «Aber wenn wir zu Beginn dieser Saison ganz vorne mit dabei sein konnten, dann sollten wir es auch jetzt können.

Die Motorräder stehen gut da, wir sind bei den Topspeed-Messungen vorn dabei, und trotzdem fahren wir hinterher.»

Auch Testfahrten in der letzten Woche halfen nicht. «Ich denke, wir müssen unseren Fahrern jetzt etwas an Entscheidung abnehmen. Es wird ständig an der Abstimmung rumgetüfelt. Ich denke, sie müssen einfach mehr mit einem Setting

fahren, um Vertrauen fürs Motorrad zu finden.»

Heidolf weiß auch, dass die Gangart in der Moto3 ein ganzes Stück schneller wurde: «Das Feld ist näher zusammengerückt. Aber wenn man sich da durchsetzen will, dann muss man das erst einmal im Kopf machen.» Deshalb sollen seine Fahrer nach Assen zu einem Sporttherapeuten. ♦ IP



Alexis Masbou: Schnelligkeit im Kopf verloren?

TT Isle of Man

Rekord wackelt



John McGuinness (Honda): 23 TT-Siege und der absolute Rundenrekord mit 213,562 km/h Schnitt

Von MARKUS LEHNER

John McGuinness erhöhte sein Konto auf 23 TT-Siege und kommt Rekordmann Joey Dunlop immer näher.

Wird der als uneinholbar geltende Rekord des größten Road-Racing- und TT-Helden aller Zeiten, Joey Dunlop, doch noch fallen? 26 Mal hat der zur Jahrtausendwende bei einem Straßenrennen in Tallinn verunglückte Ire auf der Insel Man gewonnen, doch der 43-jährige Brite John McGuinness hat mit nunmehr 23 Siegen bedrohlich nahe aufgeschlossen.

Dass McGuinness mit der Mugen die Zero-TT für E-Motorräder gewann, hatte niemanden überrascht. Doch der Sieg in der Senior-TT, dem wichtigsten aller Rennen auf der Insel, war eine faustdicke Über-

raschung. Denn die Fachleute waren sich im Vorfeld mehr oder weniger einig, dass McGuinness den Zenit seiner Karriere bereits überschritten hat. Doch McGuinness belehrte die Kritiker eines Besseren und gewann auf der Honda nicht nur mit deutlichem Vorsprung, sondern riss mit unglaublichen 17:03,567 min (132,701 mph = 213,562 km/h) auch den absoluten TT-Rundenrekord an sich.

McGuinness: «Alles gegeben»

«Ich wusste, dass ich zu Beginn der Woche noch nicht in Topform war», erklärte McGuinness nach seinem Sieg und der neuen Fabelzeit. «Doch in der Senior-TT habe ich so hart attackiert wie nur möglich. Die zweite Runde mit dem Rekord war unglaublich, ich habe wirklich alles gegeben und fühlte mich danach wie damals, als ich

erstmals auf diesem Kurs die 130-mph-Barriere durchbrochen hatte. Auch die Unterstützung der Fans nach meiner Rekordrunde war unglaublich.»

Ian Hutchinson ist zurück

Nicht nur die Rückkehr von McGuinness, sondern auch die starke Darbietung von Ian Hutchinson (35, Kawasaki) war verblüffend. Denn der frühere Seriensieger hatte vor vier Jahren in Silverstone bei einem schweren Unfall beinahe ein Bein verloren und musste seither unzählige Male operiert werden. 2015 begeisterte Hutchinson die TT-Fans mit drei Siegen (2x Supersport, Superstock), einem zweiten (Superbike) und einem dritten (Senior-TT) Platz.

Das unschöne Gesicht der TT waren der Todessturz des Franzosen Franck Pettricola (32) und mehrere Schwerverletzte. ♦

TT ISLE OF MAN 2015 / Resultate

Superbike (6. Juni)

1. Bruce Anstey (Honda), 6 Runden à 60,720 km in 1:45:29,902 h (=207,157 km/h);
2. Ian Hutchinson (Kawasaki) +10,923; 3. James Hillier (Kawasaki) +59,492

Supersport, 1. Rennen (8. Juni)

1. Ian Hutchinson (Yamaha) 4 Rdn à 60,720 km in 1:12:10,872 min (=201,851 km/h);
2. Bruce Anstey (Honda) +9,723; 3. Gary Johnson (Yamaha) +24,939

Supersport, 2. Rennen (10. Juni)

1. Ian Hutchinson (Yamaha) 4 Rdn à 60,720 km in 1:11:58,750 min (=202,417 km/h);
2. Bruce Anstey (Honda) +14,820; 3. Guy Martin (Triumph) +32,025

Superstock 1000 (8. Juni)

1. Ian Hutchinson (Kawasaki) 4 Runden in 1:10:05,298 h (=207,878 km/h); 2. Michael Dunlop (BMW) +17,139; 3. Lee Johnston (BMW) +25,379

TT Zero (Elektro) (10. Juni)

1. John McGuinness (Mugen) 1 Runde à 60,720 km in 18:58,743 h (=191,920 km/h);
2. Bruce Anstey (Mugen) +4,042; 3. Lee Johnston (Victory) +18,138

Seitenwagen, 1. Rennen (6. Juni)

1. Birchall/Birchall (LCR), 3 Runden à 60,720 km in 58:39,776 (=186,274 km/h);
2. Holden/Sayle (LCR), +24,113; -13. Grabmüller/Wechselberger (A/Yamaha), +3:09,687

Seitenwagen, 2. Rennen (10. Juni)

1. Birchall/Birchall (LCR), 3 Runden à 60,720 km in 58:24,971 (=187,061 km/h);
2. Molyneux/Binns (DMR) +7,586; 13. Roscher/Hirschi (CH/LCR) +5:54,823

Senior (12. Juni)

1. John McGuinness (Honda), 4 Runden in 1:09:23,903 min (=209,944 km/h);
2. James Hillier (Kawasaki) +14,210; 3. Ian Hutchinson (Kawasaki) +20,823



Überraschung 1: McGuinness



Überraschung 2: Hutchinson

Superbike-WM

Giugliano wieder top

Der wieder genesene Ducati-Werkspilot Davide Giugliano setzte bei den SBK-Tests in Portimão Bestzeit.

So langsam findet der 25-jährige Römer, der sich beim letzten Vorsaison-Test drei Rückenwirbel gebrochen hatte, wieder zu seiner alten Form zurück. Bei den eintägigen SBK-Tests nach dem Rennen in Portimão legte er mit 1:42,346 die Bestzeit vor und war damit drei Zehntel schneller als die schnellste Runde im Rennen von Jonathan Rea. Rea selbst fuhr 1:42,688 und

war damit sechs Tausendstel langsamer als sein Teamkollege Tom Sykes. Dem WM-Leader ging es aber in erster Linie darum, an der Elektronik, am Motor und an der Geometrie seiner Kawasaki weiterzuarbeiten.

Leon Haslam war viert-schnellster, schonte sich wegen seines Rippenbruchs aber und ließ die Reifentests von seinem Teamkollegen Jordi Torres erledigen. Alex Lowes zeigte als Fünftschnellster, dass Suzuki langsam Fortschritte mit der Magneti-Marelli-Elektronik macht. ♦ IP



Davide Giugliano: 58 Runden am Tag und Bestzeit in Portimão

NACHRICHTEN

Canepa ersetzt Terol bei Althea

Superbike-WM Nico Terol, 125er-Weltmeister von 2011 und nach der letzten enttäuschenden Saison bei Aspar von der Moto2- in die Superbike-WM gewechselt, wurde von Althea-Ducati entlassen. Schon bei den Tests in Portimão fuhr Superstock-Pilot Raffaele de Rosa. Zwei Tage später einigte sich das Team mit Nicolò Canepa, der letztes Jahr mit dem Team WM-13. wurde. Terol will jetzt eine Auszeit nehmen, sich ausruhen und versuchen, seine Karriere neu aufzubauen.

Luca Scassa mit dritter Werks-Ducati

Superbike-WM Luca Scassa, der sich vor 15 Monaten beim Test der Ioda-ART in Mugello den rechten Oberschenkel gebrochen hatte, versucht nach gelungener Rehabilitation ein Comeback auf höchster Ebene: Er wird in Misano per Wildcard eine dritte Werks-Ducati neben Chaz Davies und Davide Giugliano fahren. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Ducati unternimmt alles, um bei allen Streckenverhältnissen mit den Vierzylindern mithalten zu können. Bei den Tests in Portimão konzentrierten sich Davies und Giugliano deshalb auf das Testen von Vorderreifen und probierten zu diesen auch verschiedene Fahrwerksabstimmungen. Davies fuhr nicht weniger als 74 Runden, Giugliano 58.

»» **Superbike-WM** Leon Camiers beherzte Fahrten auf der MV Agusta wurden in diesem Jahr selten mit guten Ergebnissen belohnt. In Portimão testete das Team mit dem Briten neue elektronische Strategien und ein neues Hebelssystem für die hintere Federung.

»» **Superbike-WM** Weltmeister Sylvain Guintoli versucht ebenfalls verzweifelt, zu seiner Form aus dem Vorjahr zurückzufinden. Das Pata-Honda-Team probierte in Portimão ebenfalls eine neue Elektronik und andere Umlenkhebel für die hintere Federung. Guintoli sprach von Fortschritten. ♦ IP

Gerüstet für den WM-Einsatz: Reiterberger feierte auf BMW einen weiteren Doppelsieg, doch Ducati baut Druck auf



IDM Nürburgring

Luxus-Vorteil für Reiter



Schmerzliches Ende einer Verfolgungsjagd: Max Neukirchner fällt vorerst aus

Von ANKE WIECZOREK

Auf dem Papier scheinen die Gegner von Markus Reiterberger machtlos zu sein. Der 21-jährige BMW-Fahrer gewann schon wieder beide Läufe des Wochenendes. Doch Ducati hat Fortschritte gemacht.

Es ist Halbzeit in der Superbike-IDM. Markus Reiterberger hat so viel Vorsprung, dass ihn selbst zwei Ausfälle nicht von der Spitze der Gesamtwertung kippen würden. Im ersten Lauf auf dem Nürburgring war er so in Fahrt, dass er die Zielflagge nicht sah. «Ich habe den Kom-

missar mit der Fahne gesehen, aber er hat sie nicht geschwenkt. Ich bin volles Rohr weitergefahren, bis ich irgendwann gemerkt habe, dass hinter mir keiner mehr kommt.» Das war in beiden Rennen Xavi Forés auf der Ducati Panigale. Der Spanier führte das Feld im zweiten Lauf sogar an, ehe Reiterberger Angriff in der ersten Kurve nach der Zielgeraden glückte. Doch für Forés war klar: «Wir nähern uns dem ersten Sieg Step by Step.» Das 3C-Racing-Team probierte mit der Panigale wieder neue Varianten aus. Xavi Forés fuhr ein Hybrid-Bike mit 2014er-Chassis, der Elektronik von 2015 und einem Super-

bike-WM-Tank. Teamkollege Lorenzo Lanzi rückte komplett mit Material von 2014 aus. Die endgültige Lösung soll ein separater Test vor dem nächsten Rennen in drei Wochen in Ungarn bringen. Reiterberger weiß, dass er seine Schäfchen noch nicht im Trockenen hat.

Neukirchner: Beinbruch!

Ein schwerer Sturz dürfte allerdings Max Neukirchner und Yamaha um die Titelchance gebracht haben. Der Sachse, der Reiterberger jüngst in der Lausitz schlug, erlitt im ersten Lauf einen Oberschenkelhalsbruch, der sofort in Adenau operiert wurde. Neukirchner kann sich

den Sturz bisher nicht erklären, und die ärztliche Diagnose ist bitter: Er muss noch einige Tage im Krankenhaus bleiben, ehe er nach Hause kommt und sich in Chemnitz der Koryphäe Dr. Kupfer vorstellen kann.

Jetzt sollte Damian Cudlin bei Yamaha übernehmen, der bisher in Neukirchners Schatten stand. «Denn», erklärt Teamchef Michael Galinski, «Cudlin muss immer noch seinen Fahrstil ändern. Wie alle Australier fährt er im Winter viel Dirt Track und Motocross, ohne dabei die Hinterradbremse zu benutzen. Wir versuchen ihm abzugewöhnen, dass er die Yamaha in die Kurven reindrückt und

im Hanging-off durchfährt.» Mit dem Trocken-Set-up kam Cudlin der modernen Fahrweise diesmal erheblich näher.

Bei Kawasaki ist Luca Grünwald nach seinem schweren Crash im Mai zurück, er kämpft allerdings noch immer mit seiner Verletzung. Sein gebrochenes Schienbein und Wadenbein ist getapt, aber er kann die Hinterradbremse nicht mit dem rechten Fuß betätigen. Um ihn einsatzbereit zu machen, erhielt Grünwald von Orthopädie-Spezialist Ortema eine Spezialschiene und von Daytona extra angefertigte Stiefel. Er schlug sich im ersten Lauf über den Erwartungen. ♦

IDM Superstock 1000

Gines leistet sich einen Fehler

Mathieu Gines stürzte im ersten Lauf – und plötzlich sitzt ihm die Konkurrenz wieder im Nacken.

Marvin Fritz, der nach Gines' Patzer den ersten Lauf gewann, hat sich schlagartig wieder mit in die Spitzengruppe gerobbt. «Ich hatte einen richtig guten Start und eine schnellere Rundenzeit als Damian Cudlin von den Superbikern. Als ich aber gesehen habe, wie bei Dominik Vincon das Vorderrad einklappte, ist bei mir die rote Lampe angegangen.»

Roman Stamm konnte Fritz trotz aller Bemühungen nicht einholen. «Wir kämpfen immer noch mit der Front.» Der Dritte Pepijn Bijsterbosch stand zum letzten Mal 2014 in Assen auf dem Podium.

Im zweiten Lauf sah das aber wieder anders aus. Gines, dessen komfortabler Vorsprung ei-



Roman Stamm hat den Titel längst nicht abgeschrieben

nem Abstand gewichen ist, bei dem er keinen weiteren Ausfall haben sollte, war an der Spitze zurück. Stamm kam nicht an Superbiker Matej Smrz vorbei. Das brachte ihn ziemlich auf die Palme. Es gab noch eine sehr eindeutige Kommunikation per Handzeichen. Vincon

war ebenfalls zur Stelle, hielt sich aber heraus. «Es ging ziemlich heiß zur Sache.»

Gines wie auch Lukas Trautmann hatten es im Training sogar in die Superpole geschafft. Trautmann versenkte seine Yamaha im ersten Lauf jedoch im Dreck. ♦ AWI



Kein Grund zur Freude: Gines

IDM Superbike, Höhepunkte

1. Lauf:

Start: Reiterberger kommt am besten weg, der wieder genesene Mackels stürzt, Smrz fährt von P10 auf P6.

4. Runde: Reiterberger vor Neukirchner, Forés, Lanzi, Gines, Cudlin, Smrz, Fritz.

7. Runde: Nigon steuert die Box an, Smrz stürzt.

13. Runde: Forés überholt Neukirchner.

14. Runde: Stürze Trautmann und Neukirchner.

18. Runde: Reiterberger gewinnt mit fünf Sekunden Vorsprung auf Forés und Lanzi.

2. Lauf: **Start:** Forés setzt sich an die Spitze.

1. Runde: Forés, Lanzi, Reiti, Mackels, Cudlin, Trautmann, Gines, Stamm.

5. Runde: Halbich stürzt mit der Honda zum zweiten Mal am Wochenende.

6. Runde: Reiterberger zieht an Forés vorbei.

18. Runde: 7. Saisonsieg für Reiterberger. ♦ AWI

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Nürburgring (D): 12. bis 14. Juni 2015, 4. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 3,618 km; Wetter: trocken/schön

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 18 Runden, 37 Fahrer gestartet, 32 gewertet

1. Markus Reiterberger (D/BMW), in 25:40,365 min (= 152,20 km/h); 2. Xavi Forés (E/Ducati) +5,073 sec; 3. Lorenzo Lanzi (I/Ducati) +6,261; 4. Damian Cudlin (AUS/Yamaha) +22,965; 5. Marvin Fritz (D/Yamaha, 1. Superstock 1000) +26,592; 6. Roman Stamm (CH/Kawasaki, 2. SST 1000) +34,926; 7. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW, 3. SST 1000) +38,184; 8. Jan Halbich (CZ/Honda) +38,992; 9. Stefan Kerschbaumer (A/Yamaha, 4. SST 1000) +43,245; 10. Luca Grünwald (D/Kawasaki) +44,767; 11. Chris Burri (CH/Kawasaki, 5. SST 1000); 12. Max Fritsch (D/Kawasaki, 6. SST 1000); 13. Ireneusz Słoka (POL/BMW, 7. SST 1000); 14. Marc Neumann (D/BMW, 8. SST 1000); 15. Dominik Vincon (F, BMW, 9. SST 1000).

Schnellste Runde: Markus Reiterberger (D/BMW), in 1:24,778 min

2. Lauf: 18 Runden, 38 Fahrer gestartet, 35 gewertet

1. Markus Reiterberger (D/BMW), in 25:43,461 min (= 151,89 km/h); 2. Xavi Forés (E/Ducati) +1,777 sec; 3. Lorenzo Lanzi (I/Ducati) +9,677; 4. Bastian Mackels (B/BMW) +14,643; 5. Damian Cudlin (AUS/Yamaha) +14,795; 6. Matthieu Gines (F/Yamaha, 1. SST 1000) +25,259; 7. Matej Smrz (CZ/BMW) +32,237; 8. Dominik Vincon (F, BMW, 2. SST 1000) +32,489; 9. Roman Stamm (CH/Kawasaki, 3. SST 1000) +32,602; 10. Stefan Kerschbaumer (A/Yamaha, 4. SST 1000) +33,763; 11. Marvin Fritz (D/Yamaha, 5. Superstock 1000); 12. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW, 6. SST 1000); 13. Erwan Nigon (F/Suzuki); 14. Danny De Boer (NL/Yamaha, 7. SST 1000); 15. Max Fritsch (D/Kawasaki, 8. SST 1000).

Schnellste Runde: Markus Reiterberger (D/BMW), in 1:25,187 min

Stand Superbike (nach 8 von 18 Läufen): 1. Reiterberger 195; 2. Forés 140; 3. Lanzi 115; 4. Neukirchner 101; 5. Smrz 75; 6. Cudlin 72; 7. Halbich 63; 8. Nigon 50; 9. Jones 37.

Stand Superstock 1000 (nach 2 von 18 Läufen): 1. Gines 165; 2. Stamm 146; 3. Fritz 93; 4. Vincon 87; 5. Trautmann 82; 6. Kerschbaumer 82; 7. Bijsterbosch 72; 8. Burri 62; 9. De Boer 60.

Supersport

1. Lauf: 17 Runden, 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet

1. Christian Stange (D/Suzuki), in 25:38,823 min (= 143,89 km/h); 2. Jan Böhn (D/Yamaha) +0,495 sec; 3. Jasha Huber (CH/Kawasaki) +32,483; 4. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +4,413; 5. Rafael Neuner (D/Kawasaki) +11,375; 6. Sarah Heide (D/Suzuki) +14,167; 7. Koen Meuffels (NL/Kawasaki) +29,002; 8. Christiaan Nobel (NL/Suzuki) +48,592; 9. Mike Cleutjens (NL/Yamaha) +49,484; 10. Frank Brouwer (NL/Yamaha) +51,980.

Schnellste Runde: Jan Böhn (D/Yamaha), in 1:30,013 min

2. Lauf: 17 Runden, 16 Fahrer gestartet, 15 gewertet

1. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki), in 25:32,951 min (= 144,44 km/h); 2. Jasha Huber (CH/Kawasaki) +1,163 sec; 3. Jan Böhn (D/Yamaha) +2,920; 4. Sarah Heide (D/Suzuki) +7,672; 5. Rafael Neuner (D/Kawasaki) +10,533; 6. Koen Meuffels (NL/Kawasaki) +26,102; 7. Christiaan Nobel (NL/Suzuki) +36,237; 8. Stefan Ströhlein (D/Suzuki) +40,782; 9. Frank Brouwer (NL/Yamaha) +41,145; 10. Mike Cleutjens (NL/Yamaha) +50,303.

Schnellste Runde: Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki), in 1:29,312 min

Stand (8 von 18 Läufen): 1. Lauslehto, 153 Punkte; 2. Böhn 135; 3. Stange 130; 4. Huber 117; 5. Von Gunten 96; 6. Heide 74; 7. Brouwer 70; 8. Neuner 69; 9. Ströhlein 65; 10. Tirsgaard 7.

Moto3 GP/Standard

17 Runden, 12 Fahrer gestartet, 11 gewertet

1. Jonas Geitner (D/KTM; 1. Moto3 GP) in 26:47,391 min (= 137,75 km/h); 2. Ernst Dubbink (NL/Honda; 2. Moto3 GP) +1,831 sec; 3. Walid Soeppe (NL/Honda; 1. Moto3 S) +16,417; 4. Tim Georgi (D/Honda; 2. Moto3 S) +20,793; 5. Matthias Meggle (D/Honda; 3. Moto3 S) +41,131; 6. Philipp Freitag (D/Honda; 4. Moto3 S) +58,664.

Schnellste Runde: Geitner in 1:32,860 min

Stand Moto3 GP: 1. Geitner, 50 Punkte; 2. Kroeze 20; 3. Dubbink 20.

Stand Moto3 Standard: 1. Georgi, 45 Punkte; 2. Meggle 36; 3. Freitag 29; 4. Soppe 25.

Sidecar

17 Runden, 27 Gespanne gestartet, 24 gewertet

1. Streuer/Koerts (NL) in 26:46,817 min (= 137,80 km/h); 2. Kretzer/Lehnertz (D/F1 LCR) +5,061 sec; 3. Gürck/Wechselberger (A/LCR-BMW) +10,144; 4. Roscher/Burkard (D/BMW) +18,3767; 5. Smits/Verbrugge (NL/RCN-Yamaha) +23,394; 6. Kentrop/Verhagen (NL/Yamaha) +28,812; 7. Rutz/Hofer (D/LCR-Yamaha) +31,461.

Schnellste Runde: Kretzer/Lehnertz in 1:33,514 min

Stand (nach 4 von 8 Läufen): 1. Gürck 65 Punkte; 2. Kretzer 50; 3. Roscher 46.

Nächster Lauf: 3.-5. Juli, Hungaroring (H)

Internet: www.superbike-idm.de

ADAC JUNIOR CUP POWERED BY KTM / Resultate

Nürburgring (D): 15 Runden à 3,618 km; 46 Fahrer gestartet, 37 gewertet

1. Robert Schotman (NL) in 26:15,941 min (123,97 km/h); 2. Dennis Stelzer (D) +7,498 sec; 3. Dirk Geiger (D) +0,192; 4. Maximilian Sohnius (D) +9,482; 5. Toni Erhard (D) +10,164; 6. Jason Dupasquier (CH) +26,137; 7. Bram Lambrechts (B) +26,556; 8. Joep Overbeek (NL) +26,592; 9. Milan Merkelbagh (D) +27,401; 10. Marco Fetz (D) +28,810.

Stand (nach 2 von 7 Läufen): 1. Geiger, 45 Punkte; 2. Sohnius 36; 3. Stelzer 36; 4. Erhard 26; 5. Dupasquier 19; 6. Mrkvyka 17; 7. Hähle 16; 8. Fetz 16; 9. Kruse 14; 10. Leibold 13.

Nächster Lauf: 3.-5. Juli, Hungaroring (H)

Internet: www.adac-motorsport.de

IDM Moto3 Standard/GP

GP-Strecken locken



Gegeneinander gefahren, gemeinsam gefeiert: Geitner, Dubbink

Die Moto3-Klasse bleibt durch den Sieg von Jonas Geitner in der GP-Wertung und den zweiten Platz von Tim Georgi in der Standard-Kategorie weiterhin fest in der Hand des sächsischen Freudenberg-Teams.

Geitner wollte eigentlich nicht vorneweg fahren, dafür aber gerne Ernst Dubbink irritieren. Deshalb winkte er den Niederländer vorbei. «Zwei Runden habe ich ihn fahren lassen, dann hat es mir aber gereicht.»

Georgi musste sich diesmal dem Niederländer Walid Soppe beugen, der von der Pole startete. Georgi bleibt Gesamt-Erster. Die Freudenbergs planen mit den Jungs je nach Leistung, zum Jahresende auch in der

spanischen Meisterschaft anzutreten. Im Herbst steht zudem ein Lauf zur italienischen Meisterschaft in Mugello in Aussicht. «Wir versuchen mit den Jungs auch auf GP-Strecken zu fahren», so Teamchef Michael Freudenberg. Er bedauert, dass bei der Moto3 in Deutschland nur zwölf Teilnehmer am Start sind und meint, heutzutage sei es für jeden Interessenten möglich, zumindest in eine Standard-Moto3 von Honda zu investieren. «Bis zu drei Jahre wird es wohl dauern, damit wir wieder 25 bis 30 Leute haben, wenn die Rahmenbedingungen wie das halbierte Nenngeld bleiben», denkt Honda-Manager Adi Stadler. «Es ist mühsam, eine Klasse, die tot war, wieder zum Laufen zu bringen.» ♦ AWI

YAMAHA-R6-DUNLOP-CUP/Resultate

Nürburgring (D): 15 Runden à 3,618 km; 39 Fahrer gestartet, 34 gewertet

1. Maurice Ullrich (D) in 23:16,343 min; 2. Manou Antweiler (D) +2,495 sec; 3. Lukas Tulovic (D) +7,919; 4. Arndt Friedrich (D) +12,685; 5. Hannes Zemsauer (A) +14,573; 6. Christof Höfer (D) +19,654; 7. Daniel Rubin (D) +19,783; 8. Toni Thurmayer (D) +25,992; 9. Adrian Pasek (PL) +11,693 (+5 Pos. zurückversetzt); 10. Michael Götz (D) +30,517.

Punktestand nach 3 von 8 Läufen: 1. Ullrich, 70 Punkte; 2. Antweiler 51; 3. Pasek 40; 4. Tulovic 32; 5. Rossi 26; 6. Rubin 25; 7. Kosiniak 24; 8. Klambauer 22; 9. Höfer 21; 10. Zemsauer und Friedrich, je 20.

Nächster Lauf: 3.-5. Juli, Hungaroring (H)

Internet: www.yamaha-cup.de

IDM Supersport 600

Stange auf Radikalkurs

Tatu Lauslehto testete am Freitag die neueste Reifengeneration von Pirelli. Obwohl er nicht in jedem Rennen auf dem Podium steht, bleibt der Gesamt-Erste zur IDM-Halbzeit gelassen. Die schnellen Teenager im Feld interessieren den Finnen, der den zweiten Lauf gewann, nicht. «Abgerechnet wird beim Hockenheim-Finale.» Sein Team hatte über Nacht das ganze Motorrad zum wiederholten Male komplett umgebaut.

Sieger des ersten Laufes wurde der 17 Jahre alte Christian Stange. «Da wir im Team Radikalisten sind, haben wir eine radikale Reifenwahl treffen müs-

sen. Am Start war Jan Böhn vorne, den habe ich überholt. Später musste ich so stark bremsen, dass ich fast gestürzt bin.» Das passierte ganz radikal in Führung liegend zur Mitte des zweiten Laufes. Jasha Huber und Jan Böhn waren auf dem Podium eine feste Bank. ♦ AWI



Feste Bank: Jan Böhn

NACHRICHTEN

Reiti: «Top-Ten-Platz bei der WM ist drin»

IDM Superbike Vor seinem Wildcard-Einsatz bei der Superbike-WM am kommenden Wochenende in Misano hat Markus Reiterberger ein straffes Programm. Beim Test des WM-Bikes auf dem Lausitzring vor zwei Wochen wurden Sitzposition und Lenker eingestellt. In den letzten zehn von 30 Runden versuchte sich Reiti an die stärkeren Bremsen zu gewöhnen. «Wenn ich da reinpacke, überschlägt es mich fast.» Laut Reiti übertrifft das WM-Bike in puncto Fahrleistungen seine geliebte IDM-BMW, was er zuvor für kaum möglich hielt. In Misano wird noch ein größerer Tank eingebaut und die hintere Umlenkung geändert. «Ich will auf alle Fälle in die Top Ten fahren», nimmt sich der 21-jährige IDM-Spitzenreiter vor. «BMW Italia hat das gleiche Material, aber mehr Erfahrung. Dennoch, auf Augenhöhe mit Ayrton Badovini zu sein, wäre nicht schlecht.»

Bauer: Rückkehr auf der anderen Seite

IDM Superbike Der dreifache Superbike-Meister Martin Bauer wurde als technischer Berater bei 3C-Racing verpflichtet. Ein mehrjähriger Vertrag in einer verantwortlichen Position bei 3C-Racing steht in Aussicht. ♦ AWI

KOMPAKT

»» **IDM Superstock** Lucy Glöckner hatte an ihrem Schicksal zu knabbern. Nach einem unspektakulären Highsider hatte sie zwar nichts gebrochen, doch wegen eingeschränkter Bewegungsfreiheit erteilte ihr der Arzt Startverbot.

»» **IDM Supersport** Der Niederländer Frank Brouwer wird von einer Kinderhilfsinstitution unterstützt. Auf dem Heck seiner Yamaha stehen die Namen der Kinder, die ihre Krankheit nicht überlebten.

»» **IDM Superstock** Max Fritsch ist nach seiner Arm-OP, die ein chronisches Belastungssyndrom behob, knapp einer Blutvergiftung entgangen. Die Nächte hatten sich geweitet und eine Infektion hatte sich eingeschlichen. ♦ AWI

Traumstart: Max Nagl (12) mit Holeshot weit vor Bobryshev (777) und Paulin (21)



Motocross-GP Maggiore

Klaren Kopf bewahrt

Von ALEX HODGKINSON

Max Nagl fährt als MXGP-Leader nach Teutschenthal, doch Yamahapilot Romain Febvre fehlen nach seinem zweiten GP-Sieg in Folge nur 38 Punkte zur Nummer 1 von Husqvarna. Der Schweizer Jeremy Seewer kam aufs MX2-Podium.

Drama schon am Samstag, als Clement Desalle nach dem Training seine Teilnahme zurückzog: «Meine Schulterverletzung ist kein Problem, aber mein Knie kann die Belastung nicht aushalten. Meine Träume vom WM-Titel in diesem Jahr sind vorbei, und ich werde mich jetzt auf 2016 konzentrieren.» Die Teilnahme des Belgiers in Teutschenthal ist höchst unwahrscheinlich.

Die zahlreichen einheimischen Fans waren aus dem Häuschen, als Toni Cairoli den

Start zum Qualifikationslauf gewann, doch ihre Freude war von kurzer Dauer. Schon in der Startrunde kam der Weltmeister quer und stürzte. Der Anfangsverdacht einer Handgelenksverletzung war am Abend ausgeräumt, aber der KTM-Leader trat am Sonntag mit einer Muskelzerrung im linken Unterarm an.

Max Nagl sicherte sich problemlos die Pole: «Eigentlich fahre ich normalerweise nicht auf Sieg in der Qualifikation, aber ich konnte es kaum verhindern. Nachdem Toni gestürzt war, lag ich vorn, und es gab keinen Druck.»

Starker Regen in der Nacht und am Vormittag sorgte für geänderte Streckenverhältnisse am Renntag, und Nagl war der große Verlierer im 1. Lauf, in dem er nach einem mäßigen Start fast eine Runde verlor: «Ich bin sauer auf Bobryshev, er fuhr mir über den Kopf!» Im Ziel war der Oberbayer 15.

Der angeschlagene Cairoli erwischte den Start, den er brauchte, und konnte fünf Runden lang auf Rang 3 fahren, bevor die Schmerzen zu groß wurden, und er im Ziel auf Platz 7 zurückfiel.

Großer Gewinner war Romain Febvre. Er konnte nicht nur seinen 3. Laufsieg bei den letzten fünf Starts verbuchen, sondern auch einen großen Sprung in der Punktetabelle machen.

Nagl: Sieg in Lauf 2 verschenkt

Die Strecke war im 2. Lauf viel trockener und Nagl produzierte einen Traumstart, einige Maschinenlängen vor den Gegnern. Bis in die letzte Runde fuhr er auf der stark ausgefahrenen Strecke ungefährdet an der Spitze, konnte aber trotzdem nicht gewinnen: «Ich machte einen dummen Fehler oben auf der Strecke. Kevin Strijbos reagierte sofort. Er war gleich neben mir, und er hatte

die bessere Spur!» Dennoch konnte Nagl seinen WM-Vorsprung auf 30 Punkte ausbauen. Cairoli stürzte schon in der Startrunde und musste unter großen Schmerzen auf Schadensbegrenzung fahren. Er kam als 18. ins Ziel.

Febvre ging schon in der Startkurve zu Boden und nahm das Rennen als Drittlletzter auf. Mit Wut im Bauch fuhr er schon in der Startrunde unter die ersten 10, konnte dann aber nur weitere vier Plätze gutmachen und kam als Sechster ins Ziel.

Nach seinem ungefährdeten Qualifikationssieg im Trockenen warnte MX2-Spitzenreiter Jeffrey Herlings vor Übermut: «Wenn es heute Nacht regnet, ist das ein anderes Spiel.» Und so war es. Während Schnellstarter Aleksandr Tonkov zu seinem ersten GP-Laufsieg fuhr, musste der Holländer im Mittelfeld kämpfen: «Das war ein hartes Rennen. Der Kühler war

in der letzten Runde fast leer, und ich musste mich gegen Petrov wehren, um als Sechster ins Ziel zu kommen.»

Guillod ließ Punkte liegen

Der 2. Lauf lief besser für Herlings, nachdem er schon in der Startrunde die Spitze übernommen hatte. Aber der Sieg ging in der letzten Runde fast verloren: «Zuerst hat Tixier trotz blauer Flagge keinen Platz gemacht, dann machte sich Guillod breit, und Gajser war im Ziel an meinem Hinterrad.»

Der Slowene konnte trotzdem den Tagessieg erringen. Nach Stürzen in beiden Läufen hat Guillod viele Punkte liegen gelassen und Herlings hat nun 139 Punkte Vorsprung. Jeremy Seewer erzielte mit den Plätzen 4/3 das zweite GP-Podest seiner Karriere: «Gute Starts waren extrem wichtig hier, aber ich hatte schon gestern eine gutes Gefühl auf dieser Strecke.» ♦



Nach Holeshot gewinnt der Russe Aleksandr Tonkov (59) den ersten MX2-Lauf



Gute Starts: Seewer auf dem Podium

NACHRICHTEN

MXoN voraussichtlich mit Ken Roczen

MXoN Hubert Nagl wird übernächstes Wochenende beim ADAC MX Masters in Aichwald seinen Kader für das diesjährige Nationencross in Ernée/F präsentieren. Sechs Fahrer wurden genannt: «Max (Nagl) und Kenny (Roczen) sind natürlich gesetzt, falls Kenny keine Rücken-OP benötigt. Er hat sich bereit erklärt, MX1 oder MX2 zu fahren», so Nagl sen.

Valentin Guillod auch im MXGP bei Yamaha

MX2-WM Valentin Guillod möchte bei seinem Zwangsaufstieg 2016 in die MXGP bei Standing-Construct bleiben. Teambesitzer Mathys: «Valentin wird von vielen Werksteams gejagt, und sein Marktwert ist hoch. Er möchte bei Yamaha bleiben, aber nur bei uns.» Da Yamaha seine Gage decken müsste, ist es möglich, dass nur Febvre von Rinaldi verpflichtet wird.

Luc Ackermann Vize-Europameister

FMX-EM Hannes vor Bruder Luc Ackermann gewann am Freitag in Hamburg bei der letzten FMX-EM-Veranstaltung. Am Samstag setzte sich der Tscheche Libor Podmol vor Hannes Ackermann durch. Europameister aber wurde der Tscheche Petr Pilat vor Luc Ackermann. ♦ AH/TS

KOMPAKT

»» **Motocross-EM** Wildcard-Fahrer Killian Auberson dominierte den ersten EM300-Lauf in Maggiora. Der Schweizer war beim Abbruch des zweiten Laufes unter katastrophalen Bedingungen am Sonntag Vormittag Siebter.

»» **Motocross** Ufo präsentierte in Maggiora einen revolutionären Rennstiefel, den Recon E-AHL. Ein eingebautes Lenksystem soll den Beugemuskel im Fußgelenk bei einem Sturz schützen.

»» **Speedway-Bundesliga** Stralsund verlegte sein für den 13.6. geplantes Bundesligamatch gegen Brokstedt wegen der Trauerfeier für Enrico Sonnenberg auf kommenden Samstag, den 20. Juni. ♦ AH/TS

MOTOCROSS-GP ITALIEN / Resultate MXGP

Maggiora/It. 14. Juni 2015, 9. WM-Lauf, Wetter: trocken, nach Regen vormittags, 23 Grad

1. Lauf: 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet; 16 Runden à 1,650 km (= 26,400 km)
1. Romain Febvre (F/Yamaha), 16 Runden in 34:30,862 min (= 45,894 km/h)
2. David Philippaerts (I/Yamaha), 16,185 sec zurück
3. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha), 22,837 sec zurück
4. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 5. Alessandro Lupino (I/Honda); 6. Shaun Simpson (GB/KTM); 7. Antonio Cairoli (I/KTM); 8. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 9. Dave Strijbos (B/Suzuki); 10. Jose Butron (E/KTM); 11. Christophe Charlier (F/Honda); 12. Ken de Dycker (B/KTM); 13. Nicolas Aubin (F/Suzuki); 14. Gautier Paulin (F/Honda); 15. Max Nagl (D/Husqvarna); 1. Runde zurück; 16. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 17. Klemen Gercar (SLO/Husqvarna); 18. Matevz Irt (SLO/Yamaha); 19. Pier Filippo Bertuzzo (I/Yamaha); 12 Runden zurück; 20. Kei Yamamoto (JAP/Honda)
Schnellste Runde: Romain Febvre (F/Yamaha), in 1:59,208 min (= 49,829 km/h)

2. Lauf: 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet; 17 Runden à 1,640 km (= 28,050 km)
1. Dave Strijbos (B/Suzuki), 17 Runden in 35:17,283 min (47,693 km/h)
2. Max Nagl (D/Husqvarna), 2,013 sec zurück
3. Gautier Paulin (F/Honda), 22,765 sec zurück
4. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 5. Shaun Simpson (GB/KTM); 6. Romain Febvre (F/Yamaha); 7. David Philippaerts (I/Yamaha); 8. Ken de Dycker (B/KTM); 9. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 10. Christophe Charlier (F/Honda); 11. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 12. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 13. Tyla Ratray (ZA/Kawasaki); 1. Runde zurück; 14. José Butron (E/KTM); 15. Matevz Irt (SLO/Yamaha); 16. Klemen Gercar (SLO/Husqvarna); 17. Kei Yamamoto (JAP/Honda); 18. Antonio Cairoli (I/KTM); 19. Pier Filippo Bertuzzo (I/Yamaha); 20. Alessandro Lupino (I/Honda); 17 Runden zurück; 21. Nicolas Aubin (F/Suzuki)
Schnellste Runde: Max Nagl (D/Husqvarna), in 1:56,360 min (= 51,048 km/h)

Nächstes Rennen: 21. Juni 2015, Teutschenthal/D

Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP

1. Nagl (D)	360
2. Cairoli	330
3. Febvre	322
4. Desalle	291
5. Paulin	279
6. Bobryshev	270
7. Simpson	200
8. Waters	174
9. Van Horebeek	158
36. Ullrich (D)	5

WM-Stand Hersteller MXGP

1. Husqvarna	379
2. KTM	361
3. Suzuki	356
4. Yamaha	327
5. Honda	325
6. Kawasaki	237
7. TM	70

MOTOCROSS-GP ITALIEN / Resultate MX2

Maggiora/It. 14. Juni 2015, 9. WM-Lauf, Wetter: trocken nach Regen vormittags, 23 Grad

1. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 16 Runden à 1,650 km (= 26,400 km)
1. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna), 16 Runden in 35:43,948 min (= 44,329 km/h)
2. Jordi Tixier (F/Kawasaki), 10,152 sec zurück
3. Tim Gajser (SLO/Honda), 19,927 sec zurück
4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Brent van Doninck (B/Yamaha); 6. Jeffrey Herlings (NL/KTM); 7. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 8. Julien Lieber (B/Yamaha); 9. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 10. Samuele Bernardini (I/TM); 11. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 12. Max Anstie (GB/Kawasaki); 13. Nicola Recchia (I/Yamaha); 1. Runde zurück; 14. Brian Bogers (NL/KTM); 15. Benoît Paturel (F/Yamaha); 16. Pauls Jonass (LV/KTM); 17. Ben Watson (GB/KTM); 18. Damon Graulus (B/Yamaha); 19. Roberts Justs (LV/KTM); 20. Henry Jacobi (D/KTM); 21. Davy Pootjes (NL/KTM); 2 Runden zurück; 22. Karel Kutsar (EST/KTM); 23. Simon Mallet (F/Honda)
Schnellste Runde: Tim Gajser (SLO/Honda), in 2:00,382 min (= 49,343 km/h)

2. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 16 Runden à 1,650 km (= 26,400 km)
1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 16 Runden in 34:14,548 min (= 46,258 km/h)
2. Tim Gajser (SLO/Honda), 1,424 sec zurück
3. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 3,496 sec zurück
4. Max Anstie (GB/Kawasaki); 5. Benoît Paturel (F/Yamaha); 6. Brian Bogers (NL/KTM); 7. Brent van Doninck (B/Yamaha); 8. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna); 9. Julien Lieber (B/Yamaha); 10. Samuele Bernardini (I/TM); 11. Petar Petrov (BG/KTM); 12. Pauls Jonass (LV/KTM); 13. Ben Watson (GB/KTM); 14. Roberts Justs (LV/KTM); 15. Jorge Zaragoza (E/Honda); 16. Davy Pootjes (NL/KTM); 17. Henry Jacobi (D/KTM); 18. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 1. Runde zurück; 19. Nicola Recchia (I/Yamaha); 20. Kevin Fors (B/Yamaha); 21. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 22. Thomas Covington (GB/Kawasaki)
Schnellste Runde: Max Anstie (GB/Kawasaki), in 1:58,470 min (= 50,139 km/h)

Nächstes Rennen: 21. Juni 2015, Teutschenthal/D

Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2

1. Herlings	398
2. Guillod (CH)	259
3. Jonass	259
4. Tonkov	256
5. Gajser	251
6. Tixier	251
7. Seewer (CH)	246
8. Anstie	210
23. Jacobi (D)	29
41. Valente (CH)	5

WM-Stand Hersteller MX2

1. KTM	420
2. Kawasaki	369
3. Yamaha	314
4. Honda	284
5. Husqvarna	259
6. Suzuki	246
7. TM	22

US-Motocross Mount Morris

Tagessieg für Roczen

Von THOMAS SCHIFFNER

Ken Roczen stürmt unaufhaltsam nach vorn. Trotz zweier Wirbelbrüche holte der Thüringer in Mount Morris seinen ersten Tagessieg der Saison.

Der Schwesterzeitschrift von MSA, «MOTORRAD», erklärte der Outdoor-Titelverteidiger: «Der vierte und fünfte Lendenwirbel ist gebrochen. Es besteht keine Lähmungsgefahr, aber die Schmerzen sind sehr stark.» Beim fünften Outdoor-Rennen in Mount Morris konnte Roczen mit den Plätzen 2 und 1 seinen ersten Tagessieg der Saison holen, doch Tabellenführer Ryan Dungey, der auf die Plätze 1/2 fuhr, um keinen Punkt näher kommen. Der KTM-Supercross-Champion führt weiterhin mit 37 Punkten Vorsprung vor Roczen.

Im 1. Lauf stürmte Dungey von P6 nach vorn. Roczen

konnte in Schlagdistanz bleiben, und der Franzose Christoph Pourcel erreichte dahinter seinen ersten Podiumsplatz.

Musquin übernimmt Führung

Der Husqvarna-Pilot gewann im 2. Lauf gar den Holeshot; in der 2. Runde setzten sich Roczen und Dungey durch. Es gab ein Katz-und-Maus-Spiel der beiden Teamleader; fünf Minuten vor Schluss war Dungey dran, doch der Suzuki-Star konterte und siegte mit 10 Sekunden Vorsprung. Den letzten Podiumsplatz belegte jetzt nach

Dreikampf mit Pourcel und Justin Barcia Werksfahrer Jason Anderson für Husqvarna.

In der 250-ccm-Klasse holte der Franzose Marvin Musquin seinen zweiten Tagessieg der Saison für KTM. Außer in einer, führte er in allen Runden in beiden Läufen. Musquin hat jetzt acht Punkte Vorsprung auf den amerikanischen Yamaha-Piloten Jeremy Martin. ♦



Ken Roczen



Im 5. Rennen erster Tagessieg für Titelverteidiger Roczen

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Mount Morris/USA: 13. Juni, 5. Lauf

450 ccm, Gesamt: 1. Ken Roczen (D/Suzuki), 2-1; 2. Ryan Dungey (USA/KTM), 1-2; 3. Jason Anderson (USA/Husqvarna), 4-3; 4. Christophe Pourcel (F/Husqvarna), 3-5; 5. Justin Barcia (Yamaha), 5-4; 6. Broc Tickle (Suzuki), 6-8; 7. Weston Peick (USA/Yamaha), 11-6; 8. Cole Seely (Honda), 7-10; 9. William Hahn (Kawasaki), 10-9, alle USA; 10. Fredrik Noren (S/Honda), 8-12; 11. Justin Brayton (KTM), 9-14; 12. Ryan Sipes (Husqvarna), 13-13; 13. Phillip Nicoletti (Yamaha), 40-7; 14. Kyle Chisholm (Kawasaki), 14-15; 15. Kyle Cunningham (Suzuki), 12-17; 16. Blake Baggett (USA/Suzuki), 34-11; 17. M. Lemoine (Kawasaki), 17-16, alle USA

Stand nach 10 von 24 Läufen: 1. Dungey 222 Punkte; 2. Roczen 185; 3. Anderson 150; 4. Barcia 148; 5. Baggett 145; 6. Tickle 131; 7. Peick 129; 8. Tormac 125; 9. Pourcel 115; 10. Nicoletti 106; 11. Seely 104; 12. Noren 95; 13. Brayton 93; 14. Chisholm 68; 15. Hahn 63

Nächstes Rennen: 27. Juni, Budds Creek/USA

Internet: www.amaproracing.com

Speedway World Cup Vojens

Schwedische Sensation

Schweden holte in Dänemark die Ove-Fundin-Trophäe. Großes Drama der Gastgeber. Die Polen retteten die Bronzemedaille.

Noch zwei Läufe vor Schluss hatten die Dänen vier Punkte Vorsprung auf Schweden und standen mit einem Bein ganz oben auf dem WM-Podest. Doch dann passierte in Vojens ein großes Drama. Im vorletz-

ten Heat blieb Kenneth Bjerre mit heruntergesprungener Kette am Start stehen. Und im 20. Rennen stürzte Niels-Kristian Iversen in der zweiten Kurve und wurde folgerichtig disqualifiziert.

Die Schweden witterten ihre Chance. Sie erkämpften zwei Siege und wurden mit 34 Punkten nach elfjähriger Pause wieder Weltmeister. Bester Mann der Skandinavier war Andreas

Jonsson, der drei Laufsiege erzielte. Die Dänen mussten sich mit Silber begnügen. Peter Kildemand hinterließ den besten Eindruck. Weit unter den Erwartungen hingegen fuhr Nicki Pedersen (4 Punkte).

Wachablösung der Polen

Mit einem sehr jungen Team gingen die Polen ins Rennen. Nach einer nervenzehrenden Endphase konnten sie sich ge-

gen Australien durchsetzen und wurden Dritte. Ihr Leistungsträger war Maciej Janowski. Bei den Australiern spielte Jason Doyle die erste Geige. Er hatte zwei Siege zu verzeichnen.

Das WM-Finale konnte am Sonntagabend wegen Regens nicht ausgetragen werden und fand erst am nächsten Tag statt. Am Donnerstag hatte sich Polen in Vojens als viertes Team für das Finale qualifiziert. ♦ GD



Weltmeister: Der Schwede Lindgren vor Morris (l.) und Zmarzlik

DOBES

SPEEDWAY WORLD CUP / Resultate

Vojens/DK: 11. Juni, Race-off
 Qualifiziert fürs Finale: 1. POLEN, 48 Punkte: Maciej Janowski 14, Przemyslaw Pawlicki 11, Krzysztof Buczkowski 13, Bartosz Zmarzlik 10 - ausgeschieden: 2. GROSSBRITANNIEN, 43: D. King 7, T. Woffinden 21, R. Lambert 8, C. Harris 7; 3. USA, 22: G. Manzares 3, R. Fisher 5, G. Hancock 12, M. Ruml 2; 4. RUSSLAND, 11: R. Gafurov 2, W. Belousov 5, A. Kudrjaschow 4.
 Vojens/DK: 13. Juni, Finale
 1. SCHWEDEN, 34 Punkte: Antonio Lindbäck 7, Andreas Jonsson 12, Linus Sundström 4, Fredrik Lindgren 11; 2. DÄNEMARK, 32: Peter Kildemand 13, Nicki Pedersen 4, Niels-Kristian Iversen 9, Kenneth Bjerre 6; 3. POLEN, 27: Zmarzlik 3, Buczkowski 4, Janowski 11, P. Pawlicki 9; 4. AUSTRALIEN, 26: Chris Holder 8, Jason Doyle 8, Nick Morris 2, Troy Batchelor 8.

Internet: www.speedwaygp.com

Trial-WM Penrith

Bou erstürmt auch Großbritannien

Die Rekordliste von Titelverteidiger Toni Bou wird immer unheimlicher: acht Saisonläufe, acht Tagessiege.

An allen acht Tagen in der diesjährigen WM-Kampagne war der Montesa-Hondapilot am Schluss vorn - saisonübergreifend sind es jetzt bereits zehn Siege in zehn Wettbewerben. Auch die durch starke Niederschläge in der Region Penrith am Sonntag nachmittag nur schwer befahrbaren, schlammigen Sektionen konnten den Spanier nicht bremsen. Einige Passagen mussten sogar modifiziert werden.

Am Samstag gewann der Weltmeister mit neun Punkten vor dem Dauerzweiten Adam Raga.

Doch erst unter den extremen Bedingungen am zweiten Tag bewies der Mann im Repsol-Honda-Team seine Klasse: Mit nur zehn Strafpunkten hatte er 30 Punkte weniger als Raga! Nach einer 5-Punkte-Strafe in der dritten Sektion machte er kaum noch Fehler.

Der Samstags-Dritte Albert Cabestany musste sich am Sonntag Beta-Pilot Jeroni Fajardo geschlagen geben.

Deutschlands einziger Weltklasse-Trialer Franz Kadlec geht seinen Weg weiter. In seiner ersten Pro-Saison kam der 17-jährige Beta-Werksfahrer an beiden Tagen auf den 10. Platz und ließ damit Pol Tarres und Jack Sheppard hinter sich. In der WM liegt der Reichersbeurner auf Rang 9. ♦ TS/JM



Toni Bou

TRIAL-WM / Resultate

Penrith/GB: 13./14. Juni 2015, 12 Sektionen, 3 Runden
 1. Lauf (13.6.): 1. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 41 Strafpunkte (5:26,57 h Laufzeit); 2. Adam Raga (E/GasGas), 50; 3. Albert Cabestany (E/Sherco), 78; 4. Jeroni Fajardo (E/Beta), 88; 5. Jaime Busto (E/Montesa), 102; 6. James Dabill (GB/Vertigo), 103; 7. Takahisa Fujinami (JAP/Montesa), 104 - ferner: 10. Franz Kadlec (D/Beta), 143.
 2. Lauf (14.6.): 1. Bou, 10 Strafpunkte; 2. Raga 40; 3. Fajardo 65; 4. Cabestany 71; 5. Busto 81; 6. Fujinami 84; 7. Dabill 94; 8. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 115 - ferner: 10. Kadlec 140.
 WM-Stand (nach 4 von 9 Wettbewerben): 1. Bou, 160 Punkte; 2. Raga, 126; 3. Fajardo, 114; 4. Cabestany, 101; 5. Fujinami, 98; 6. Busto, 82; 7. Dabill, 68; 8. Ferrer, 56; 9. Kadlec, 43.
 Nächster Lauf: 27./28. Juni, Andon/I
 Internet: www.fim-live.com

Rallye Sardinien

Erster WM-Laufsieg für Matthias Walkner

Der Österreicher Matthias Walkner hat den 4. Lauf zur Cross-Country-Rallye-WM auf Sardinien gewonnen. Der ehemalige MX3-Weltmeister konnte den Prolog auf der Cross-Strecke gewinnen. Doch schon am 2. Tag verfuhr er sich; die Navigation nach Roadbook ist

auf der engen Insel völlig anders als bei Wüsten-Rallyes. So konnte zunächst Paolo Goncalves die Führung übernehmen. Im heftigen Regen des 3. Tages verfuhr er sich, ebenso wie später Marc Coma. So übernahm Walkner am vorletzten Tag erneut die Spitze. ♦ RP



Verfahren, aber gewonnen: KTM-Pilot Matthias Walkner

CROSS-COUNTRY-RALLYE-WM / Resultate

Rallye Sardinien/I: 6.-11. Juni 2015, 78 Fahrer gestartet, 69 im Ziel, 5 Etappen über 1463 km, davon 903 km Sonderprüfungen
 Gesamtwertung: 1. Matthias Walkner (A/KTM), in 16:30.26 Std; 2. Armand Monleon (E/KTM), +2.33 min; 3. Helder Rodrigues (P/Yamaha) +5.05 min; 4. Paulo Goncalves, (P/Honda); 5. Marc Coma (E/KTM); 6. Jacopo Cerutti (I/Honda); 7. Jordi Viladoms (E/KTM); 8. Ruben Faria (P/KTM); 9. David Casteu (F/KTM); 10. Luca Vecchi (I/KTM).
 WM-Stand (nach 4 von 6 Läufen): 1. Coma, 70 Punkte; 2. Walkner, 44; 3. Jakub Piatek (PL/KTM), 42; 4. Mohammed Al Baloochi (UAE/KTM), 41; 5. Goncalves, 29; 6. Monleon, 27; 7. Sam Sunderland (GB/KTM), 36; 8. Juan Salvatierra (BOL/KTM), 35.
 Nächster Lauf: 30.8.-5.9., Atacama-Rallye/CL
 Internet: www.fim-live.com

NACHRICHTEN

Fünf deutsche Teams bei Finale Hertingen

Grasbahn-EM Karl Keil/Stefan Müller (2.), Imanuel Schramm/Hermann Bacher (3.) und Marco Hundsrucker/Corina Günthör (4.) qualifizierten sich beim einzigen Semifinale in Loppersum/NL für das EM-Finale am 22.8. in Hertingen. Markus Venus und Markus Brandhofer sind dort gesetzt. San Millan/Balz (10.) und Motk/Burger (11.) schieden in Loppersum aus. Tagessieger wurden die Holländer Noordman/Kremer.

Landshut schlägt Wikinger in Brokstedt

Speedway-Bundesliga Landshut landete in Brokstedt gegen die «Wikinger» mit 38:45 einen wichtigen Auswärtssieg. Wegen der Verschubung des SWC-Finals musste Brokstedt Lindbäck durch Rasmus Jensen (3 Punkte) und Landshut Lindgren durch René Deddens (0) ersetzen. Mark Riss stürzte im 1. Lauf und erhielt Startverbot. Für die Landshut «Devils» brillierten Martin Smolinski (14+1), Andzejs Lebedevs (14) und Michael Härtel (12+2).

EM-Wildcard für Martin Smolinski

Speedway-EM Die letzten zwei permanenten Wildcards, die das 15-köpfige Finalfeld der Europameisterschaft ergänzen, wurden vom polnischen Promoter OneSport an Martin Smolinski und den Schweden Antonio Lindbäck vergeben. Tomasz Gollob hatte schon vorher eine Wildcard erhalten. Die vierteilige Endrunde (live von Eurosport I übertragen) beginnt am Samstag in Torun/PL und gastiert am 11. Juli in Landshut.

Untersuchung gegen russisches Team

Speedway World Cup Beim Race-off in Vojens trat das russische Team nur mit drei der erforderlichen vier Fahrer an. Die restlichen Piloten des erweiterten Kaders wurden durch die FIM-Jury für das Wochenende gesperrt und eine «ernsthafte Untersuchung» angekündigt. Grund der Abwesenheit: Keine finanzielle Unterstützung seitens des russischen Verbandes und, dadurch bedingt, schlechte Logistik. ♦ TS/GD

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

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

Ferrari



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

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

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

Privatmann, Sammler, Autoliehaber sucht von privat Ferrari F 355 GTS, Schalter. Tel. 0151/55759398

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

Jetzt online abonnieren!

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!

www.motorport-aktuell.com/ab

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

Jaguar

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

Lamborghini



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

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

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

www.autoteileluecke.eu, Dichtungen usw. H

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

500 SL, Bj. 98, 1. Hd., 79000 km, einwand-frei, ev. Inzahlungnahme. Telefon 0171/5454104

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

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

Privatmann, Sammler, Autoliehaber sucht von privat Mercedes 500 SL, R 107. Tel. 0151/55759398

Porsche

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

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

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

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

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

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

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

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

www.autoteileluecke.de Telefon 05706/391794 H

Spezialauspuffanl., Turbo 1. Bj. 76-89, Supersound, kpl. Edelstahl poliert, Neu-anlage, Pr. 950,- €. Tel. 089/701957

Rennttransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Rolls-Royce

Corniche Cabrio, Bj. 85, 1. Hd., 46000 km, einwandfrei, ev. Inzahlungnahme. Tel. 0171/5454104

Skoda



Skoda Sedan 1201, Baujahr 1957, sehr seltenes Stück. Kontakt unter Telefon 0152/07703317

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tuning-Fahrzeuge

Mehr PS ab € 199,-. www.reichert-tuning.de H

VW

Golf 7 GTI DSG, MJ 14, 49000 km, 5-T, weiß, Navi, Xen., Tel., MFL, Werksg., 22.950,- €. Tel. 0174/8224966



Die Käferfarm-Viersen bietet an: Eine große Auswahl an originalen top gepflegten VW-Käfer Cabrios. Alle Fahrzeuge mit Vollgarantie! Des Weiteren bieten wir an: Ankauf Ihres gepflegten Cabrios, die Restauration, den Teileversand, die Reparatur mit Abhol-service, das Oldtimerleasing. Sie können sich Ihr Wunschfahrzeug auch bei uns bestellen und restaurieren lassen. Telefon 02153/9108137, www.Kaefermarm-Viersen.de H

Literatur

Suche Automobil-Revue, Auto Jahr, Motor Revue und ams. Tel. 02254/4735

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

Verkaufe gegen Gebot: Katalognummer der Automobilrevue Jahrgänge 1956 - 1975. Prüler: Grand Prix Story, Jahrgänge 1971 - 1975. Rennsport Motorsport-Jahrbuch 72/73. Eddi Guba: Rennsport 1,2,3,4,5. Die klassischen Wagen der dreißiger Jahre (1961). Selbstabholung, Angebote unter Chiffre MK07/1115707

Namen & Nachrichten

TV-Hommage an die Winkelhocks

»» **Winkelhock** Am kommenden Samstag (20.6.) zeigt die ARD um 18.00 Uhr den Dokumentarfilm «Winkelhock – Leben am Limit». Darin beleuchtet ARD-Motorsportexperte und DTM-Kommentator Philipp Sohmer das rasante Leben der schwäbischen Rennfahrerfamilie: Manfred Winkelhock, dessen tödlicher Rennunfall am 12. August 30 Jahre her sein wird, seinen Sohn Markus sowie Manfreds Brüder Joachim und Thomas. Zur Filmproduktion gehörte vorletzte Woche auch eine Reise in den Motorsport Park nach Bowmanville in Ontario/Kanada. Dort besuchten Journalist Sohmer und Markus Winkelhock die Rennstrecke, auf der Manfred Winkelhock 1985 tödlich verunglückt ist. «Toll, dass die ARD sich nach so vielen Jahren mit meinem Vater beschäftigt. Das zeigt die Wertschätzung für seine sportlichen Leistungen», freut sich Winkelhock junior. Der 35 Jahre alte Audi-Pilot war fünf, als sich sein Vater am Steuer eines Gruppe-C-Porsches tödliche Kopfverletzungen zuzog. Das Talent

und die Leidenschaft für den Motorsport hat Markus von Manfred Winkelhock geerbt. Als professioneller Rennsportler (Sieger der GT1-WM 2012 sowie der 24h-Rennen Nürburgring und Spa 2014 und ein GP 2007 als F1-Pilot) trägt er das Familienerbe stolz weiter.

»» **Vic Elford** Der ehemalige britische Automobil-Rennfahrer hat am 10. Juni seinen 80. Geburtstag gefeiert. «Quick Vic» war ein motorsportlicher Allrounder. Er begann 1961 mit Rallye (Europameister, Monte-Gewinner, allererster Rallycross-Sieger) und wechselte später zu den Sportwagen. Porsche war auch da seine Lieblingsmarke. Elford gewann die Rennklassiker Targa Florio, 12h Sebring, 24h Daytona und 1000 km Nürburgring, wurde aber nie Gesamtsieger der 24h von Le Mans. Dort wurde der Londoner 1972 dennoch weltberühmt und später sogar mit einem Orden vom französischen Staatspräsidenten geehrt, weil er nach dem tödlichen Unfall von Jo Bonnier angehalten und noch zu retten versucht hatte.

1969–71 hat Elford auch 13 Grand-Prix-Rennen in der Formel 1 absolviert – auf Cooper, McLaren und BRM.

»» **Dirk Hagemeyer** Der Sicherheitsexperte des Deutschen Motorsport Bundes (DMSB) und langjährige Leiter der Streckensicherung der VLN ist Anfang Juni plötzlich und völlig unerwartet im Alter von 56 Jahren verstorben. Hagemeyer war ein allseits geschätzter Experte. Von der Pike auf hatte der Remscheider das Thema Motorsportsicherheit als Mitglied der ONS-Streckensicherungsstaffel gelernt.

»» **Ulli Melkus** Am 18. Juni jährt sich zum 25. Mal der Todestag des größten und verehrtesten Rennfahrers sowie Rennwagenkonstruktors der Ex-DDR. Vor allem in der Formel Easter war der Sohn von Heinz Melkus erfolgreich (fünfmal DDR-Meister, fünfmal Osteuropa-Pokalsieger). Wichtigste von ihm mitgebaute Sport- und Formelautos: PT73, MT77, ML90 und MB90. Ulli Melkus starb 1990 bei einem Verkehrsunfall (Reifenplatzer) im Alter von 40 Jahren. ♦ AW/MSA/HME



Markus Winkelhock



Manfred Winkelhock



Dirk Hagemeyer

LESERBRIEFE

Klar, was da läuft
Zum Formel-1-Grand-Prix
von Kanada

Schon wieder: Keine Teamorder! Der beleidigten Leberwurst Lewis Hamilton (Monaco) ist es auf ein Neues zugespielt worden. Die «Österreichliga» (Toto Wolff/Niki Lauda) hat zwar alles dementiert, jedoch es war für jeden Zuschauer klar, was läuft: In Monaco haben wir Mist gebaut und jetzt lassen wir ihm den Vortritt. Für alle aus dem Team und auch die Zuschauern ist doch schon klar, wer Weltmeister wird. Für ein wenig Abwechslung wird dann noch hier und da ein Problemchen eingebaut, damit Nico Rosberg ohne aufzufallen auch mal gewinnen darf. Lewis ist schon immer mit der Brechstange gefahren. Hat das dann jemand anderes gemacht, hat er aufgegeben und Stunk gemacht (Spa 2014). Genauso wie die Show, die er in Monaco abgegeben hat. Warum bekommt er denn nicht einmal richtig die Leviten gelesen? Haben die Oberen nur Respekt

oder Angst vor ihm?
Björn Schmidt,
D-53809 Ruppichterorth

So wie 1994
Zur Situation in der
laufenden Formel-1-WM

Als ich 1994 mein erstes Formel-1-Rennen live erlebte, den brachialen Sound vom Ferrari V12 zu Ohren bekam und den Speed erlebte, hat mich dieser Sport in den Bann gezogen. Seitdem besuchte ich zwei bis drei Rennen pro Jahr. Die GP2 ist heute in puncto Sound weit überlegen. Wie wollen die Macher heute junge Fans an die Strecke bringen? Daher zurück zu höheren Drehzahlen, einfachen Regeln, weniger Technik, fetten Reifen – und der Boxenfunk soll verschwinden.
Christian Baumgartner,
A-8353 Kapfenstein

Zwei Vorschläge
Zur Situation in der
laufenden Formel-1-WM

Das ganze Debakel mit Lewis Hamilton in Monaco wäre zu

vermeiden, wenn man zwei F1-Regularien ändert.
1. Man verbietet jeglichen Funkkontakt zwischen Fahrer und Team – wie schon angedacht. Damit steigert man die Anforderungen an die Fahrer – was diese ja wünschen (nicht mehr «ferngesteuert» fahren). Das vorgetäuschte Gegen-Argument, Motoren und Technik (Bremsen etc.) müssten aus Sicherheitsgründen rechtzeitig geschont werden, kann man über Warnlampen im Cockpit – durchaus von der Box gesteuert – entkräften.
2. Das reale Safety Car wird abgeschafft. Es gibt nur noch das «Virtuelle SC». Damit werden Verwirrungen wie in Monaco vermieden. Das VSC gibt es in zwei Phasen: Zuerst wird die Deltazeit eingehalten; bei längeren Pausen für Aufräumarbeiten wird durch Signale an Strecke und im Cockpit das Aufrücken zum Führenden (ohne Zurückrunden) ermöglicht. Restart nach Anzeige bei Überfahren der Startlinie. Während dieser beiden VSC-Phasen sind keine Boxenstopps – außer

in Notfällen mit Mindesthaltezeit – erlaubt. Mit dieser Methode würden die für die Zuschauer unübersichtlichen Verschiebungen mit Benachteiligung des Führenden absolut ausgeschlossen. Apropos GPDA-Umfrage: Mit unsinnigen Fragen und missverständlicher Übersetzung kann man keine positiven Erkenntnisse gewinnen. Herr Alexander Wurz hätte man mehr zutrauen können. Eine Analyse von MOTORSPORT aktuell dazu wäre sicher aufschlussreich und vielleicht auch einflussreich.
Jürgen Rapp,
D-70567 Stuttgart-Möhringen

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 Brüttingham (Redakteur),
Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),
Peter Haab (Chefredakteur), Leopold Wieland
(Chefredakteur)

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer

Dänemark: Peter Nygaard

Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,
Gustav Blüsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,
Martin Grahler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard
Jost, Sven Kopf, Annette Laqua, Hendrik Medrow,
Wolfgang Monsehr, 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 Scalera

Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat

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

Schweiz: Jörg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bionetti 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, Ni-
kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/BSSP

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

Art Director:
Silvio Löttscher

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.motorpress.ch

verlag@motorpress.ch

CEO/Geschäftsführung:
Reto Feurer

Anzeigenleitung:
Stefan Granzer

sgranzer@motorpress.de

0711 182 – 1641

Anzeigenverkauf:
Vanessa Reif

vreif@motorpress.de

0711 182 – 1839

Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden

zberden@motorpress.de

0711 182 – 1346

Auftragsmanagement:
Iris Ellrig

ielrig@motorpress.de

0711 182 – 1613

Carmen Brix

cbrix@motorpress.de

0711 182 – 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:
Dr. Volker Breid, Henry Allgauer

Druck:
DDO 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); Studien-
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-
tionsbescheinigung das Abo mit einem Preis-
vorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
€ 60,00 (D); € 63,00 (A).

Abbonnentenservice:
Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
Telefax 0711-182 25 50

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

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur
mit Genehmigung des Verlages und Quellenanga-
be. Für unverlangt eingesandene Manuskripte über-
nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488



Formel 1 malerisch wie nirgends sonst: GP Österreich in Spielberg

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 16.6.

9.05 Talk aus dem Hangar-7: u.a. mit Mark Webber, Hans-Joachim Stuck **SERVUS-TV**
 11.30, 20.30 Langstrecken-WM, Le Mans/24 Stunden, Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 22.00 World Series by Renault, Budapest (H), Rennen (u.a. Formel 3.5/Zus.) **EUROSPORT**
 22.45 IndyCar, Toronto (CDN), Rennen (W) **SPORT 1 US**

MITTWOCH, 17.6.

19.00 Langstrecken-WM, Le Mans/24 Stunden, Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 23.15 Rallye-WM, Sardinien (I), Rennen (Zus.) **SERVUS-TV**

DONNERSTAG, 18.6.

18.25 Formel 1, Spielberg (A), News **ORF 1**

FREITAG, 19.6.

9.30 Formel 1, Spielberg (A), News **ORF 1**
 9.55 Formel 1, Spielberg (A), 1. Training (live) **ORF 1, SKY SPORT 1**
 10.00 Formel 1, Spielberg (A), 1. Training (live) **SPORT 1**
 12.15, 17.30, 21.00 Formel 1, Spielberg (A), 1. Training (W) **SKY SPORT 1**
 13.30 Formel 1, Spielberg (A), News **ORF 1**
 13.55 Formel 1, Spielberg (A), 2. Training (live) **ORF 1, SKY SPORT 1**
 14.00 Formel 1, Spielberg (A), 2. Training (live) **SPORT 1**
 15.45, 19.15, 22.30 Formel 1, Spielberg (A), 2. Training (W) **SKY SPORT 1**
 17.35 Rallye-WM, Sardinien (I), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 18.25 Formel 1, Spielberg (A), News **ORF 1**
 21.00 Formel 1, Spielberg (A), 1.+2. Training (Zus.) **SPORT 1**

SAMSTAG, 20.6.

10.25 Formel 1, Spielberg (A), News **ORF 1**
 10.55 Formel 1, Spielberg (A), 3. Training (live) **ORF 1, SKY SPORT 1**
 11.10 Formel-3-EM, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) **N-TV**
 11.45 ADAC GT Masters, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte/1. Rennen (live) **SPORT 1**
 11.55 ADAC GT Masters, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (live) **SPORT 1+**
 12.20 Formel 1, Spielberg (A), News **ORF 1**
 13.00 Formel 1, Spielberg (A), Training (Zus.) **RTL**

13.05 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte Qualifikation (live) **ORF 1**
 13.25 Langstrecken-WM, Le Mans (F)/24 Stunden, Rennen (Zus.) **RTL**
 13.35 Rallye-WM, Sardinien (I), Rennen (Zus.) **RTL**

13.45 Formel 1, Spielberg (A), Qualifikation (live) **RTL**
 13.55 Formel 1, Spielberg (A), Qualifikation (live) **ORF 1, SRF 2, SKY SPORT 1**
 14.45 ADAC Formel 4, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (live) **SPORT 1**
 15.35 GP2, Spielberg (A), 1. Rennen (live) **SKY SPORT 1**

16.15 Tourenwagen-WM, Bratislava (SK), Qualifikation (Zus.) **EUROSPORT 2**

17.15 GP3, Spielberg (A), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

18.35 Formel 1, Spielberg (A), News **ORF 1**

20.30 Formel 1, Spielberg (A), Qualifikation (Zus.) **SPORT 1, SKY SPORT 2**

20.40 ADAC Formel 4, Spa-Francorchamps (B), 1. Rennen (W) **SPORT 1+**

22.00 GP2, Spielberg (A), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 2**

23.30 Formel 1, Spielberg (A), Qualifikation (Zus.) **SKY SPORT 2**

SONNTAG, 21.6.

9.00 GP3, Spielberg (A), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

9.30 GP3, Spielberg (A), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**

10.30 GP2, Spielberg (A), 2. Rennen (live) **SKY SPORT 1**

10.55 Drive! (Magazin): Rallye-WM, Sardinien (I), Rennen (Zus.) **ORF 1**

11.10 Formel-3-EM, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) **N-TV**

11.25 Jochen Rindt lebt: Doku zum Österreich-GP **ORF 1**

11.30 Porsche Supercup, Spielberg (A), Rennen (live) **SKY SPORT 1**

11.45 ADAC GT Masters, Spa-Francorchamps (B), Vorberichte/2. Rennen (live) **SPORT 1**

11.45 Porsche Supercup, Spielberg (A), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

12.15 Tourenwagen-WM, Bratislava (SK), Qualifikation (Zus.) **EUROSPORT**

12.20 Formel 1, Spielberg (A), News (Magazin) **ORF 1**

12.30 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte Rennen (live) **SKY SPORT 1**

12.30 Tourenwagen-WM, Bratislava (SK), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**

13.00 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte Rennen (live) **RTL**

13.25 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte und Rennen (live) **ORF 1**

13.25 ADAC Formel 4, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (live) **SPORT 1**

13.30 Formel 1, Spielberg (A), Vorberichte und Rennen (live) **SRF 2**

13.30 Tourenwagen-WM, Bratislava (SK), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**

13.55 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (live) **SKY SPORT 1**

14.00 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (live) **RTL**

17.00 ADAC Formel 4, Spa-Francorchamps (B), 3. Rennen (live) **SPORT 1**

18.20 ADAC GT Masters, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

19.00 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (W) **SKY SPORT 1**

19.20 ADAC Formel 4, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

19.50 ADAC Formel 4, Spa-Francorchamps (B), 3. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

19.30 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

23.00 GP2, Spielberg (A), 2. Rennen (W) **SKY SPORT 2**

MONTAG, 22.6.

3.40 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (W) **ORF 1**

MOTORRAD

DIENSTAG, 16.6.

21.30 Motocross-WM, Maggiora (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 18.6.

22.00 Freestyle-Motocross-WM, Jerez (E), Night of Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

FREITAG, 19.6.

11.00 Freestyle-Motocross-WM, Jerez (E), Night of Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

SAMSTAG, 20.6.

0.00 Freestyle-Motocross-WM, Jerez (E), Night of Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

11.25 Motocross-WM, Maggiora (I), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

18.00 Superbike-WM, Misano (I), Qualifikation (Zus.) **EUROSPORT 2**

20.30 Speedway-EM, Torun (PL), Rennen (live) **EUROSPORT**

SONNTAG, 21.6.

10.00 Speedway-EM, Torun (PL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

10.30 Superbike-WM, Misano (I), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**

11.30 Supersport-WM, Misano (I), Rennen (live) **EUROSPORT**

13.00 Superbike-WM, Misano (I), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

13.00 Motocross-WM, Teutschenthal (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1+**

16.00 Motocross-WM/MX2, Teutschenthal (D), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

17.00 Motocross-WM/MXGP, Teutschenthal (D), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

20.25 Motocross-WM, Teutschenthal (D), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

21.30 Superstock-EM, Misano (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

MONTAG, 22.6.

0.00 Superbike-WM, Misano (I), 2. Rennen (W) **EUROSPORT**

16.35 Motocross-WM, Teutschenthal (D), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

18.10 Motocross-WM, Teutschenthal (D), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

18.00 Superbike-WM, Misano (I), 1.+2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

IM NÄCHSTEN HEFT / 23.06.2015

AUTOMOBIL
 Formel 1: Österreich-GP
 Tourenwagen-WM: Slowakei
 DTM: Vor dem Norisring
MOTORRAD
 MotoGP: Vor Assen-Klassiker
 Superbike-WM: Lauf in Misano
 Motocross-WM: Teutschenthal

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: 20. Juni, ADAC ACAS H&R Cup VLN Nürburgring; 4. Juli, 46. Adenauer ADAC World Peace Trophy, VLN; 17. Juli: Freies Fahren Nordschleife. Weitere Infos im Internet: www.dskv.de



TERMINE

AUTOMOBIL

19./20.6.	Rallye DRM/ADAC Masters, Sternweder Berg	DM	D
20./21.6.	Rallycross, Buxtehude	WM	D
20./21.6.	Formel 3, Spa-Francorchamps	EM	B
20./21.6.	GP2/GP3, Spielberg		A
20./21.6.	ADAC GT Masters, Spa-Francorchamps		B
20./21.6.	ADAC Formel 4, Spa-Francorchamps		B
20.6.	Blancpain GT Serie, Le Castellet		F
20.6.	VLN, Nürburgring		D
21.6.	Formel 1, Spielberg	WM	A
21.6.	Tourenwagen WTCC, Slovakiaring/Bratislava	WM	SK
21.6.	Truck, Nogaro	EM	F
21.6.	Bergrennen, Limanova	EM	PL
21.6.	Bergrennen, Gorjanci	ÖM	SLO
21.6.	Tourenwagen TCR, Solschi		RUS
21.6.	Porsche Supercup, Spielberg		A

MOTORRAD

20./21.6.	Enduro, Rovetta	WM	I
20.6.	Langbahn, Marienbad	WM	CZ
20./21.6.	Motocross, Teutschenthal	EM	D
20.6.	Superstock, Misano	EM	I
20.6.	Speedway, Torun	EM	PL
20./21.6.	Supersport, Grossenhain	DM	D
20.6.	Speedway/Bundesliga, Stralsund	DM	D
20./21.6.	Trial, Röhnbach	DM	D
21.6.	Motocross, Teutschenthal	WM	D
21.6.	Superbike/Supersport, Misano	WM	I
21.6.	Moto3, Barcelona	WM	E
21.6.	Seitenwagen, Rijeka	WM	HR
21.6.	Superbike, Barcelona	EM	E
21.6.	Moto2, Barcelona	EM	E
21.6.	Supersport, Lignieres	SM	CH
21.6.	Superstock, Misano		I

BMW Motorrad

bmw-motorrad.de



Freude am Fahren



HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH „REITI“!

Das Podium in der Superbike*IDM 2015 ist fest in den Händen von Markus „Reiti“ Reiterberger, seiner BMW S 1000 RR und seinem Team „Van Zon-Remeha-BMW“: Bei sechs Läufen erzielte er fünf Siege und einen 2. Platz. Eine phänomenale Leistung, zu der wir „Reiti“ und allen Beteiligten nur gratulieren können! Dank dieser grandiosen Ergebnisse freuen wir uns auch über die Führung in der Markenwertung. Allen Teams, die mit BMW Motorrad fahren, drücken wir in der Rennsaison 2015 weiterhin die Daumen. Und wir wünschen „Reiti“ viel Glück bei seinem ersten von insgesamt drei Wild-Card-Einsätzen in der WSBK – am 20./21. Juni in Misano.