

# MOTORSPORT aktuell

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

Jeden Dienstag neu



**MotoGP Silverstone**  
**Márquez: Sieger per Brechstange**  
Ab S. 22



**IndyCar Fontana**  
**Will Power: Endlich Meister geworden** S. 8

**FORMEL 1 / Ferrari vor Italien-GP unter Hochdruck - McLaren jagt weiter dessen Fahrer Nr. 1**

# ALONSO-POKER



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

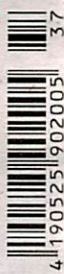
Eigentlich sollen Fernando Alonso (Foto) und Kimi Räikkönen auch 2015 für Ferrari fahren. Doch vor dem Heimspiel in Monza scheint das zumindest im Fall Alonso immer noch nicht sicher. Warum dieser Vertragspoker für Ferraris neuen Teamchef zur grossen Bewährungsprobe wird. Und warum es in Monza für Marco Mattiacci ohnehin stressig wird. **Ab S. 4**

**Formel 1**  
**Rosberg: Nicht alleine schuld** S. 3

**Moto2**  
**Rabat: Erfolg der Extraklasse** S. 26

**Rallye-WM**  
**Hyundai: Schon Sieg, und nun?** S. 18

**US-Motocross**  
**Roczen: KTM lässt den Champ weg** S. 21



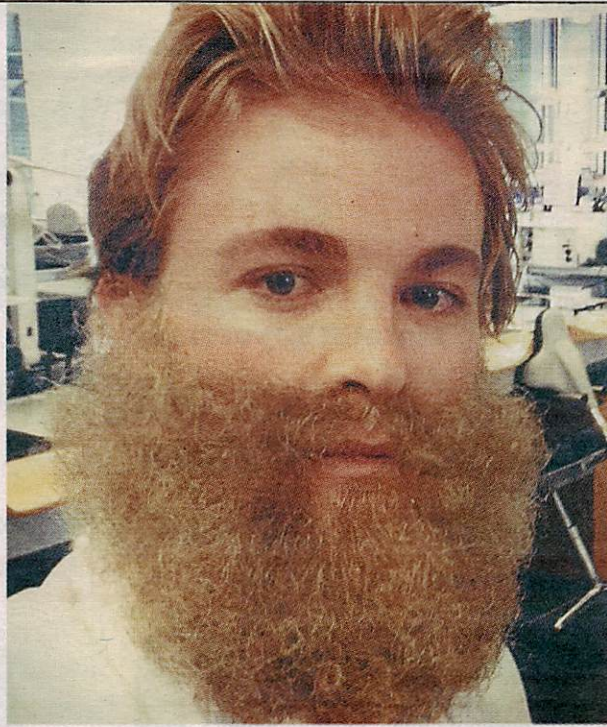
### LIEBE LESER!



**Leopold Wieland**  
Chefredakteur

**W**eltmeister- und andere Titel, Le-Mans- und weitere Siege können sehr wohl aus einem ehemaligen Supermarkt kommen. Das hat Audi in Ingolstadt in den letzten 20 Jahren höchst eindrucksvoll bewiesen. Doch jetzt hat die Volkswagen-Marke auch für ihr Motorsport-Engagement endlich eine Denk-, Bau- und Testzentrale, die dem Audi-Credo «Vorsprung durch Technik» rundum gerecht wird. Am Wochenende wurde das Audi-Hightech-Areal in Neuburg an der Donau offiziell eröffnet. Für knapp 100 Millionen Euro ist rund 20 Kilometer westlich vom Stammsitz Ingolstadt ein neues Mekka der Automobil-Technologie entstanden. Kompetenz-Center für Werks- und Kunden-Motorsport, Driving Experience Center sowie jede Menge technische Entwicklung – alles unter einem Dach, für insgesamt 460 Mitarbeiter. Also: neueste Technik, kürzeste Wege und beste Leute für noch mehr Siege und Titel im Zeichen der vier Ringe. Und auch ein klares Bekenntnis zum Motorsport, das über Deutschlands Grenzen hinaus ein sehr gutes Zeichen ist. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



**WER?** Nico Rosberg (D)  
**WO?** Schaffhausen (CH)

**WAS?** Cooles Fotoshooting bei Uhrenhersteller IWC

### INHALT

#### AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**  
Formel 1: Rosberg nicht der allein der Schuldige **S. 3**
- FORMEL 1** Vor Monza: Alarm bei Ferrari **S. 4**
- FORMEL 1** Interview mit Jenson Button **S. 6**
- INDYCAR** Finale 2014: Power endlich Meister **S. 8**
- INDYCAR** Rückblick – 18 Rennen, 11 Sieger **S. 10**
- WEC** Zwei Neulinge für das Rennen in Austin **S. 12**
- GT MASTERS** Lotterie mit Regeln und Reifen **S. 12**
- WTCC** Neuer Lada in Moskau präsentiert **S. 14**
- DTM** Immer mehr Frust beim Titelverteidiger **S. 16**
- RALLYE-WM** Interview: Hyundai-Sportchef **S. 18**

#### MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**  
MotoGP: Ducati lässt den Worten Taten folgen; Motocross: KTM-Chef hakt die Ära Ken Roczen ab **S. 21**
- MOTOGP** Márquez per Brechstange zum Sieg **S. 22**
- MOTO2** Rabat baut den Vorsprung aus **S. 26**
- MOTO3** Rins machte alles richtig **S. 29**
- SUPERBIKE-WM 2015** wieder 24 Rennen **S. 30**
- CROSS COUNTRY** Marc Coma siegt in Brasilien **S. 31**
- SPEEDWAY-GP** Heimsieg für Bartosz Zmarzlik **S. 32**

#### PANORAMA

- IM RÜCKSPIEGEL** Die September-Highlights **S. 36**
- BOXENGEFLÜSTER** Namen & Nachrichten, Björn Waldegaard ist tot **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 38**
- LESERBRIEFE** **S. 39**
- SERVICE** Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 39**

! = Titelthemen

**Fotos Titelseite:**  
ALLE FREI

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

**MOTORSPORT**  
**aktuell**



**WER?** Audi (D)  
**WO?** Neuburg an der Donau (D)

**WAS?** Für knapp 100 Millionen Euro 20 km von Ingolstadt entfernt ein neues Mekka der Automobil-Technologie eröffnet



**WER?** Luis Salom (E)  
**WO?** Silverstone (GB)

**WAS?** Übler Highsider im Qualifying zum Moto2-Lauf

**Formel 1 / Mercedes**

# Rosberg: Buhmann – aber nicht allein der Schuldige

Von PETER HAAB

**Seit dem Crash zwischen Lewis Hamilton und Nico Rosberg beim Belgien-GP in Spa brennt bei Mercedes der Baum. Wie es in Monza weitergeht, ist unklar. Was auch immer die Mercedes-Teamleitung für die restlichen sieben Saisonrennen entscheidet, niemand kann abschätzen, wie sich Hamilton und Rosberg künftig auf der Strecke verhalten werden.**

Niki Lauda, Toto Wolff und Lewis Hamilton: Sie alle haben nach dem GP von Belgien in Spa sofort mit dem Finger auf Nico Rosberg gezeigt. Doch da haben es sich die Herren ein bisschen einfach gemacht. Rosberg als Alleinschuldigen zu brandmarken, ist etwas gar kurz gegriffen. Der Belgien-Eklat war eine Explosion mit Ansage, denn die Mercedes-Teamleitung hat in den letzten Wochen im Krisen-Management

keine gute Figur gemacht. Um die Kollision der beiden «Mercedes-Teamkollegen» richtig einordnen zu können, drängt sich ein Blick in die jüngere Vergangenheit auf.

Zum Saisonstart in Melbourne war die Mehrheit des Formel-1-Fahrerlagers – und damit ist auch die Mercedes-Teamleitung gemeint – der Ansicht, dass Nico Rosberg für Lewis Hamilton im Kampf um den WM-Titel eine leichte Beute sein wird. Doch weit gefehlt: Ein paar Rennen später und spätestens nach dem hitzigen Zweikampf beim GP von Bahrain war definitiv klar, dass sich Hamilton an seinem unterschätzten Teamkollegen die Zähne ausbeissen würde.

Zu diesem Zeitpunkt war das Mercedes-Teammanagement zum ersten Mal gezwungen, die Benimmeregeln unter Teamkollegen zu überdenken. Zu Saisonbeginn hatten die beiden Mercedes-Piloten ein Papier mit dem Titel «Verhaltenskodex unter Teamkollegen» er-

halten. Rosberg war der Typ, der sich relativ strikt an diese Vorgaben hielt, während Hamilton eher dazu neigte, diese Dinge nicht allzu eng zu sehen.

Beim GP von Malaysia 2013 war es ja auch Rosberg gewesen, der sich an die Anweisung vom damaligen Mercedes-Teamchef Ross Brawn hielt, und den vor ihm liegende Hamilton nicht angriff.

**Rosberg war zu loyal**

Beim Bahrain-GP am 6. April dieses Jahres erlebten die Formel-1-Fans einen sensationellen Zweikampf zwischen den beiden Mercedes-Piloten. Hamilton behielt damals das bessere Ende für sich. Aber nur deshalb, weil Rosberg in zwei haarsträubenden Situationen kühlen Kopf bewahrt und damit eine teaminterne Kollision verhindert hatte.

Wenn jetzt Nico Rosberg in der Krisensitzung nach dem Belgien-GP zugegeben hat, dass für ihn der Zeitpunkt ge-

kommen war, um auch mal Muskeln zu zeigen, dann ist das durchaus nachvollziehbar. Unter dem Strich hat sich der 29-jährige Deutsche bis und mit dem Ungarn-GP immer an die teaminternen Vorgaben gehalten.

Hamilton seinerseits wurde von Oberaufseher Niki Lauda sogar öffentlich dafür gelobt, dass er den Funk-Befehl von Technikchef-Paddy Lowe beim Budapest-GP gleich mehrere Male verweigert hat. Mercedes-Sportchef Toto Wolff schlug sich nach dem Disput in Ungarn überraschenderweise ebenfalls auf Hamiltons Seite, indem er Lowes Aufforderung an Hamilton nachträglich als «unglückliche Intervention» bezeichnete.

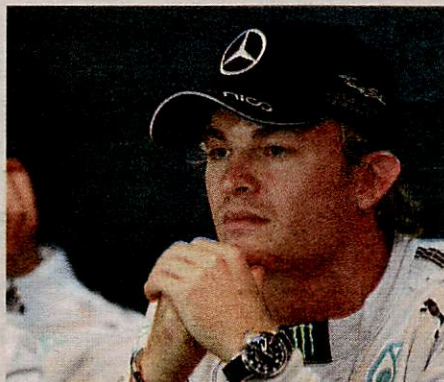
Rosberg kriegte einen dicken Hals. Er fühlte sich teamintern für dumm verkauft und verlangte von der Mercedes-Teamführung eine Aussprache. Anscheinend hat ihn das, was er am Donnerstagabend vor dem Belgien-GP von seinen

Chefs hörte, nicht zufrieden gestellt. Ein völlig missglückter Start und der über Wochen angebaute Frust führten am Rennsonntag dann dazu, dass Rosberg im unglücklichsten Moment den starken Mann markierte. Volle Absicht kann ihm keiner unterstellen. Aber der WM-Leader hat zumindest nichts getan, um die Kollision zu verhindern. Hamilton jammerte in der englischen Presse: «Er hat zugegeben, dass er es absichtlich gemacht hat.» Rosberg verärgert: «Schade, dass er der Weltpresse solche Dinge erzählt. Ich würde das lieber intern besprechen.»

Ein weiteres Beispiel für Hamiltons Narrenfreiheit im Mercedes-Team. Denn zuvor hatte Toto Wolff alle Teilnehmer der Krisensitzung im Spa-Fahrerlager verpflichtet, den Inhalt des Gesprächs vertraulich zu behandeln. Mitte letzter Woche platzte dann selbst Hamilton-Fan Niki Lauda der Kragen: Maulkorb für Hamilton und Rosberg! ♦



Striktes Redeverbot: Lewis Hamilton



Striktes Redeverbot: Nico Rosberg



Nach dem Belgien-Debakel weht ein steifer Wind bei Mercedes: Lauda im Gespräch mit Toto Wolff

**KOMMENTAR**

**Mercedes-Chefs: Falsches Signal an Lewis Hamilton**



Von PETER HAAB

Falls ich das Mercedes-Organigramm für den Bereich Formel 1 richtig interpretiere, ist Niki Lauda oberste Anlaufstelle. Also jener Mann, der in sämtlichen Belangen als letzte Instanz den Daumen nach oben oder unten hält. Direkt unterstellt sind ihm Geschäftsführer Toto Wolff und Technik-Chef Paddy Lowe, welche bei den Silberpfeilen für das Tagesgeschäft zuständig sind. Jetzt ist es bei Unternehmen ja normalerweise so, dass die oberste Chefetage ihre direkten Untergebenen in der Öffentlichkeit stützt. Meinungsverschiedenheiten werden hinter verschlossenen Türen diskutiert. Nicht so beim Mercedes-Formel-1-Team: Als Lewis Hamilton beim GP von Ungarn von Paddy Lowe den Befehl erhielt, Nico Rosberg, der mit einer anderen Renn-

Strategie unterwegs war, vorbeizulassen, stellte sich dieser quer. Laudas Kommentar: «Hamilton hat völlig richtig gehandelt.» Wolff sagte: «Der Boxenbefehl war unglücklich.» Bei allem Respekt: Dieses Verhalten der Mercedes-Teamleitung war schwach! Lauda und Wolff sind Lowe in den Rücken gefallen und haben gleichzeitig Rosberg, der solche Befehle in der Vergangenheit befolgt hatte, öffentlich zum Clown gemacht. Das war ein falsches Signal an Hamilton. Die Mercedes-Teamführung hat nach dem Zwist in Ungarn erstaunlich wenig Fingerspitzengefühl bewiesen und damit den Belgien-Eklat in fahrlässiger Weise heraufbeschworen. Denn Rosberg fühlte sich von seinen Chefs – pardon – verarscht und sah die Zeit gekommen, seinerseits eine Kraftprobe zu inszenieren.



Ferrari-Lage

# Geduld aufgebraucht

Absolut am Limit: So wie hier beim Bremsen mit qualmenden Reifen ist Fernando Alonso auch mit seinem Durchhaltevermögen im kritischen Bereich

Von ELMAR BRÜMMER

**Seit über einem Jahr hat Ferrari nicht mehr gewonnen. Der letzte WM-Titel der Scuderia aus Maranello datiert aus dem Jahr 2008. Der Heimsieg am kommenden Sonntag ist nur ein Wunschtraum. Und weiter droht Alonsos Kündigung.**

In drei Jahren, sagt Marco Mattiacci, soll Ferrari wieder an der Spitze stehen. Das ist doch mal ein Wort. Allerdings: Für grosse Geduld sind weder die Formel 1 noch Firmenpräsident Luca di Montezemolo und schon gar nicht die Ferraristi, die Extremisten unter den Renn-Fans, bekannt. Sie wollen jetzt, im September 2014, etwas sehen, zumindest ein Zeichen. Denn jetzt ist Monza. Da braucht es Trost, nicht Verträgen. «Wir sind uns einig über den Weg, den wir gehen wollen», sagt der Teamchef tapfer, «Ferrari wird anders aussehen.»

Der neue Mann an der Ferrari-Spitze, inzwischen mehr als vier Monate im Amt, weiss um die Verdichtung der mobilen Seele Italiens in Monzas Autodromo Nazionale. Deshalb hat Mattiacci sich wohlüberlegt schon am Rande des Belgien-GP vorgewagt. In einem britischen Fernsehinterview sprach er mehr oder weniger beiläufig

davon, dass die Scuderia 2015 mit Fernando Alonso und Kimi Räikkönen in die Rennen gehe. Und er tat das mit grosser Überzeugung, als habe es an der Pflicht- und Vertragserfüllung der beiden Ex-Weltmeister nicht die geringsten Zweifel gegeben.

## Beide Fahrer weiter fraglich

Die Flucht nach vorn, so ganz ohne Not, konnte nach den Gesetzen der Formel 1 und des Ferrari-Rennstalls eigentlich nur eins bedeuten: Dass Mattiacci alle Hände voll zu tun hat, sein Starensemble zu halten, Verträge (Räikkönen bis Ende 2015, Alonso bis Ende 2016) hin oder her. Beim Finnen geht es nur ums Durchhaltevermögen, beim Spanier um die Chance, doch noch einmal Champion zu werden. Beide Motivationen leiden stark unter dem verkorktesten Ferrari-Start ins neue Turbo-Hybrid-Zeitalter. Ex-Weltmeister Alonsos Kampfstärke ist legendär, aber mit 33 muss er sich überlegen: Will er all seine Kraft tatsächlich in den Kampf mit dem eigenen Auto statt mit den Gegnern stecken?

Die Umbaupläne Marco Mattiaccis, die die ganze gesteuerte sportiva in Maranello betreffen, sind sicher der richtige Ansatz. Viel zu lange hat sich Ferrari in der Nach-Schumi-Ära auf den Glanz vom Anfang des Jahrtaus-

sends verlassen. Die Schnitte, die jetzt gemacht werden – siehe die Trennung von Motorenmann Luca Marmorini – tun weh. Mattiacci hat aber keine andere Chance, als den Klügel in Maranellos heiligen Hallen zu unterbinden. Das Team braucht mehr Input von aussen.

Am schlimmsten ist die Grüppchenbildung innerhalb der Rennfabrik. «Jeder muss die Verantwortung für das Auto mit dem anderen teilen», ist der neue Ansatz, der auf interne Zerwürfnisse hindeutet. Die meiste Zeit verbringt der Chef daher damit, die einzelnen Dis-

ziplinen zusammenzubringen. Freier denken, weniger Angst, mehr Risiko, das soll der neue Geist an der Via Abetone Inferiore sein. Vor allem will Mattiacci mehr nach vorn als zurück schauen, denn die grosse Vergangenheit scheint das Team auch zu lähmen. «Das Einzige, das wir nicht ändern werden, ist der Anspruch, Ferrari an der Spitze zu sehen», sagt der neue Rennleiter.

Nach dem Abgang seines Vorgängers Stefano Domenicali soll die nächste Ära mit neuen Managementtheorien eingeläutet werden. Der neue Mann an

der Teamspitze kennt nicht nur die Automobilindustrie, er kennt vor allem Ferrari und die Macht der Intrigen in Maranello. Schafft es der 43-Jährige, diese für sich zu nutzen, dann kann er das älteste Team der Formel 1 wieder auf Kurs bringen. Und hat eine glänzende eigene Karriere vor sich – bis an die Spitze des Sportwagenherstellers.

Wenn nur die Sache mit der Schnellebigkeit nicht wäre. Die Ansage von Spa ist schon jetzt beinahe verpufft. Ebenso wie der (angebliche) Versuch, Sebastian Vettel von Red Bull loszuziehen. Dieses Wechselge-



Ferrari F14T: Dieses Auto ist vor allem beim Thema Antrieb Titelfavorit Mercedes unterlegen



Perspektive gesucht: Sieht Alonso bei McLaren grössere?



Motivation fraglich: Hört Räikkönen ohne Siegchancen auf?

rücht aus dem Sommer war schon der erste Hinweis darauf, dass man Alonsos Treue vielleicht doch nicht traut. Der Deutsche ist ja nicht nur unzufrieden bei Red Bull, sondern weiss auch, dass der Name Ferrari seine Fahrerlaufbahn zumindest schmücken würde und sogar krönen könnte. Aber konkreter, weil ebenso dringend, ist das Ansinnen anderswo.

### Poker um Alonso mit McLaren

McLaren hat in der Vorbereitung auf Monza den offiziellen Startschuss zu einer wirklichen silly season gegeben. Mit der Kraft des neuen Motorenpartners Honda will man in Woking entweder Vettel, wohl noch lieber aber Alonso verpflichten. Die Perspektiven sind so unsicher wie die des Drei-Jahres-Plans von Mattiacci oder die von Red Bull ohne die volle Kraft von Technikchef Adrian Newey. Aber sie sollen begleitet sein von einer Zahlenkolonne auf dem Vertragspapier, die man als «unanständig» bezeichnen könnte.

Damit sind Mattiacci und Ferrari richtig unter Zugzwang. Geld oder Ehre. Oder beides. Vor allem aber Druck. In irgendeiner Form muss das Team auf die neuerliche Bedrohung seiner Pläne reagieren. Denn das Management braucht einen Vollstrecker auf der Piste. Wie

einst Michael Schumacher, der als Mannschaftskapitän eine entscheidende Rolle an der letzten grossen Siegesserie der Roten hatte. Alonso wäre da der Richtige, sofern sich seine Treueschwüre nicht durch die harte Realität der letzten Jahre abgenutzt haben. Dann wäre vielleicht ein Treuebonus, mindestens in Höhe des McLaren-Angebots, ein Weg, neue Kräfte und neue Erfolge zu sichern.

Für Mattiacci wird der Personalpoker der erste grosse Prüfstein seiner FI-Tauglichkeit. Denn aus England wird kolportiert, dass Alonso sehr wohl eine Aus- oder Umstiegsklausel hat, falls der Rückstand auf die WM-Spitze im September mehr als 25 Punkte betragen sollte. Momentan beläuft sich dieser auf fast das Vierfache. Was Alonso eine neue Chance gibt, sich einen Rentenvertrag bei Ferrari zu sichern. Vorausgesetzt, er glaubt wirklich so an die neuen Pläne, wie er es früher bei seinem Freund Domenicali getan hat. Mattiaccis Chance, Alonso zum Bleiben für immer zu bewegen, ist natürlich die: Die Unsicherheit bei der Neuformierung von McLaren-Honda ist auch sehr gross. In Maranello weiss er wenigstens, was er hat.

Die Zeit der Kompromisse ist jedenfalls vorbei. Für Alonso wie für Ferrari. ♦

## Ferrari-Teamchefs

# Mattiacci vor dem ersten Heimspiel

Von HEINZ PRÜLLER

**Der GP von Italien in Monza hat für Ferrari-Teamchefs schon immer besondere Brisanz gehabt. Ein Sieg beim Heimrennen konnte und kann bei der Scuderia eine ganze Saison retten. Für Marco Mattiacci (42) ist es der erste Auftritt vor heimischem Publikum.**

Monza, jenes Rennen, das für Enzo Ferrari immer «genauso wichtig war wie der WM-Titel, vielleicht sogar noch etwas wichtiger». Jetzt ist Ferrari sowohl vom Heimsieg als auch vom WM-Titel meilenweit entfernt, kämpft auch unter dem neuen Rennleiter Marco Mattiacci (42) gegen eine neue Negativserie – die zweimal Gerhard Berger beendet hatte: 1990 lagen zwischen Jerez (Sieger: Alain Prost/Ferrari) und Hockenheim 1994 (Sieger: Gerhard Berger/Ferrari) unfassbare 58 erfolglose Rennen. Eine Anhäufung von Pleiten, Pech und Pannen. Und zwischen Nürburgring 1985 (Sieger: Michele Alboreto/Ferrari) und Suzuka 1987 (Sieger: Gerhard Berger/Ferrari) auch insgesamt 37 Rennen ohne Sieg. Jetzt sind seit dem letzten Ferrari-Sieg (Fernando Alonso 2013 in Barcelona) auch schon wieder 26 Rennen vergangen. Und noch ist kein Ende der sieglosen Ferrari-Phase in Sicht. Vor dem Monza-GP ist der Druck im Dampfkessel noch weiter angestiegen. «Ferrari-Rennleiter ist zwar ein Job wie jeder andere auch», sagt Niki Lauda. «Aber der Druck durch die italienischen Medien ist schon wesentlich stärker als überall woanders.»

Solange er lebte, war der 1988 verstorbene Enzo Ferrari immer der grosse und einzige Ferrari-Rennleiter. Auch wenn er nie aus Italien hinauskam und sich höchstens im Samstag-Training von Monza mal huldvoll in den Boxen blicken liess. Sonst zog der Commendatore immer aus Maranello die Fäden. Was seine Stellvertreter auf den Grand-Prix-Strecken entsprechend wichtig machte. Waren es Rennleiter, Offiziere, Marionetten, Schachfiguren oder Intriganten? Rund um den Job des Ferrari-Teamchefs gibt es Dutzende von Namen und Gesichtern, und natürlich auch Hunderte von Stories.

Der erste bekannte Ferrari-Rennleiter war Nello Ugolini, der immer im weissen Hemd (mit Krawatte) neben dem Commendatore stand: die alten Filmaufnahmen. Irgendwann in den 1950ern wechselte er zum Erzrivalen Maserati. Schlimmer für den Commendatore wäre nur ein anderer Verrat gewesen – Alfa Romeo.

Eine kritische Zeit für Ferrari-Rennleiter waren die 1960er-Jahre. Da pfuschte nicht nur Ferraris Frau Laura in die Teamführung hinein, sondern auch der geheime französische Geschäftspartner. «Wir hatten immer viele Franzosen in der Box», wunderte sich der sensible Phil Hill, der mir seine Ferrari-Rennleiter einmal so skizzierte: «Dragoni war ein Drachen, Franco Lini ein Diabolo, ein cleverer Teufel. Der Einzige, der ein Herz hatte, war Romolo Tavoni – aber der durfte keines haben...»

### Enzo Ferrari war eifersüchtig

In Doppelfunktion, wenn auch nicht offiziell, wirkte Ingenieur Mauro Forghieri, ein genialer Chaotiker oder ein chaotisches Genie. «Aber mit Forghieri ein neues Auto abzustimmen, war ein Traum», erinnert sich Niki Lauda. Enzo Ferrari war ein bissl eifersüchtig, weil Mauro von einer Tante eine noch grössere, schönere Villa geerbt hatte. Doch bei Misserfolgen wurde Forghieri von Enzo Ferrari sehr schnell zum Innendienst am Reissbrett verbannt. Und wann immer Forghieri wieder auf den Rennstrecken auftauchte, grinste Jackie Stewart: «Ah, Mauro, bist du also zurück aus Sibirien.»

Der Schweizer Peter Schetty kommandierte 1971 das Ferrari-Trio Ickx-Regazzoni-Andretti, also Löwe, Tiger, Panther in ei-

nem Käfig. Sein Prinzip war: «Nur ja keine Stallorder! Du kannst einem Rennfahrer das Siegen nicht verbieten.»

Und nichts bleibt ewig geheim. In der Lauda-Ära schleuste der steil aufstrebende Luca Montezemolo seinen Ex-Rallye-Beifahrer Daniele Audetto als Rennleiter ein. Viele glaubten: als Wiedergutmachung. Denn Audetto hatte sich auf dem heissen Sitz des Navigators neben Luca bei einem Rallye-Unfall verletzt. Als Luca Montezemolo, inzwischen die Fiat-Erfolgsleiter hochgeklettert, in verantwortlicher Position zu Ferrari zurückkam, galt sein erster Anruf seinem ersten Weltmeister von 1975. «Niki, kannst du mir helfen?» Lauda konnte. «Wen soll ich als Rennleiter nehmen? Cesare Fiorio oder Jean Todt?» Beide waren Rallye-Könige, der eine bei Lancia, der andere bei Peugeot – und gewohnt, bei exotischen Rallyes ihre Erfolge am Swimmingpool zu analysieren. Laudas Rat als «Piccolo Commendatore» war: «Nimm Jean Todt.» Bevor er FIA-Präsident wurde, baute Todt noch seinen Assistenten Stefano Domenicali – direkt von der Universität von Bologna gekommen – zu seinem Nachfolger auf. Keiner im Formel-1-Zirkus konnte so viele der rund 800 Seiten im FIA-Reglementsbook auswendig. Da hat Marco Mattiacci, der Ferrari-Rennleiter, den Montezemolo verteidigt, einiges aufzuholen: «Ihn allein an Siegen und WM-Titeln zu messen, wird unfair sein.» In den Boxen sagt man über ihn: Der muss schon mit Sonnenbrille auf die Welt gekommen sein. Ganz einfach, weil er sie immer trägt. Auch wenn sich der Himmel über Ferrari verfinstert. Besondere vor Monza. ♦



Fast immer mit cooler Sonnenbrille unterwegs: Marco Mattiacci

Jenson Button: Der Weltmeister von 2009 glaubt an eine gemeinsame Zukunft mit McLaren

Jenson Button

«Ich weiss, was ich wert bin»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Jenson Button (34) befindet sich im Herbst seiner Formel-1-Karriere. Manche behaupten, es sei schon Spätherbst; fast schon Winter. Doch der McLaren-Mercedes-Pilot glaubt fest daran, auch 2015, wenn Honda zurückkehrt, Teil des britischen Rennstalls zu sein. Seine Vergangenheit könnte helfen, dass sein Traum von der Formel 1 weitergeht.**

**McLaren hat den besten Antriebsstrang. Aber dennoch kommt ihr damit nicht auf einen grünen Zweig. Warum?**

**JENSON BUTTON: (Lacht.)** Ganz einfach: Unser Auto ist nicht schnell genug.

**Kannst du etwas präziser sein?**

Es ist schwer zu sagen, warum wir Mühe haben, den Anschluss zu schaffen. Wenn wir es genau wüssten, würden wir die Probleme abstellen. Wir haben in Spa im ersten Sektor auch brilliert. Wir sind da mit wenig Abtrieb gefahren und haben zu den Schnellsten gehört. Im mittleren Sektor verlieren wir aber eine Sekunde gegenüber Mercedes. Im letzten, wo es wieder fast nur geradeaus geht, sind wir dann wieder nur zwei Zehntel langsamer. Wenn wir mit mehr Abtrieb fahren würden, dann würden uns die Mercedes auf den Geraden abhängen. Aber diesen Abtrieb haben wir gar nicht.

**Hast du das Gefühl, McLaren genießt dieselbe Unterstützung von Mercedes wie die anderen Kundenteams? Schliesslich ist das euer letztes Jahr mit Mercedes. 2015 fährt McLaren mit Honda-Motoren.**

Es wäre falsch, das in Frage zu stellen. Mercedes sagt, wir hätten denselben Support. Also

müssen wir das so hinnehmen und glauben.

**Du hast 2002 in einem Interview gesagt: In zehn Jahren werde ich das nicht mehr machen. Du bist immer noch da...**

(Lacht.) Ja, das stimmt. Die Zeit vergeht sehr schnell. Und ich bin tatsächlich noch da. In einem nach wie vor absolut top aufgestellten Rennstall. Aber um es auf den Punkt zu bringen: Ich bin Rennfahrer. Und jedes Mal, wenn ich ins Cockpit steige, will ich das Maximum herausholen. Das treibt mich an. Ich weiss, dass wir im Moment nicht in der Lage sind, aus eigener Kraft zu gewinnen.

Aber genau diese Challenge, wieder da hinzukommen, ist für mich als Rennfahrer die tägliche Herausforderung. Ich fühle mich immer noch sehr jung. Der Unterschied zu früher: heute verfüge ich auch über sehr viel Erfahrung.

**Frustriert dich diese Situation manchmal nicht? Du warst schliesslich Weltmeister. Und als solcher fährt man doch nicht gern chancenlos im Mittelfeld herum.**

Sicher nicht, das ist klar. Aber darin liegt ja genau die Herausforderung. Und dabei geht es nicht nur darum, das Auto zu verbessern. Sondern auch sich selber. Und man ist gefordert, das Team zu motivieren. Es nützt nämlich nichts, wenn man das Auto plötzlich hinkriegt, und dann stimmt es innerhalb des Teams nicht mehr. Man muss da ständig das Level hochhalten und an sich arbeiten. Um dann bereit zu sein, wenn sich die Gelegenheit bietet.

**Ist McLaren für dich das Team, in dem du auch 2015 fahren willst?**

Keiner weiss, wie es 2015 weitergeht. Aber Tatsache ist: Das Team hat die Ressourcen und mit Honda einen Motorenpartner, der weiss, wie er in der Formel 1 Erfolg haben kann. So gesehen ist McLaren eines der spannendsten Teams 2015 und darüber hinaus. Deshalb würde ich gerne weiterhin Teil dieses Rennstalls sein.

**Hast du Vorteile gegenüber anderen Kandidaten, weil Honda schon einmal mit dir gearbeitet hat (von 2003 bis 2008)?**

Ich fühle mich absolut top. Ich sehe keinen Grund, warum ich 2015 nicht mehr für McLaren fahren soll. Schau: Ich bin seit 2001 gegen jeden Teamkollegen, gegen den ich angetreten bin, punktemässig als Sieger vom Platz gegangen. Mehr kann ich nicht sagen. Die Entscheidung liegt nicht bei mir. Ich hatte mit Honda gute und schlechte Zeiten. Und ich habe über diese Jahre eine enge Beziehung aufgebaut, was bei so unterschiedlichen Kulturen nicht immer leicht ist. Aber ob das im Endeffekt zu einem neuen Vertrag führt – ich weiss es nicht.

**Wie siehst du das: Ist es ein Vorteil – so wie Honda – ein Jahr zu warten und dann mit einem neuen Motor zu kommen? Oder sind die Hersteller, die jetzt schon bald ein Jahr Erfahrung mit den neuen Regeln haben, im Vorteil?**

Das ist schwer zu beantworten. Und das werden wir wahrscheinlich erst sehen, wenn Honda auf der Strecke zurück ist. Ich selber habe keinen Einblick. Ich konzentriere mich auf die Arbeit mit Mercedes. Honda hat sicher die Ressourcen, um einen guten Motor zu bauen. Aber ob deren Konzept von Anfang an Früchte trägt? Keine Ahnung. Und wenn es erfolgreich ist: Ist es das, weil sie ein Jahr länger im Labor geforscht haben?

Zur Person

Jenson Button

Geburtsort 19. Januar 1980  
Geburtsort Frome/Somerset (GB)  
Herkunftsland Grossbritannien

FORMEL-1-KARRIERE

- 2000 BMW-Williams (8.)
- 2001 Benetton-Renault (17.)
- 2002 Renault (7.)
- 2003 BAR-Honda (9.)
- 2004 BAR-Honda (3., 1 Pole-Position)
- 2005 BAR-Honda (9., 1 Pole-Position)
- 2006 Honda (6., 1 Sieg, 1 Pole-Position)
- 2007 Honda (15.)
- 2008 Honda (18.)
- 2009 Brawn GP (Weltmeister, 6 Siege, 4 Pole-Positions)
- 2010 McLaren-Mercedes (5., 2 Siege)
- 2011 McLaren-Mercedes (2., 3 Siege)
- 2012 McLaren-Mercedes (5., 3 Siege, 1 Pole-Position)
- 2013 McLaren-Mercedes (9.)
- 2014 McLaren-Mercedes (8.)

Hobbys

Triathlon, Radfahren, Surfen, Squash

2. September 2014 / MOTORSPORT aktuell

**McLaren macht kein Geheimnis daraus, dass man einen Top-Piloten will. Die Rede ist von Alonso, Vettel oder Hamilton. Wie gehst du damit um?**  
Gerüchte sind doch grossartig, oder? Ganz ehrlich: Ich kenne niemandem im Team, der sagt, wir wollen Alonso. Und Jensen kann gehen.  
**Ich habe nicht gefragt, ob es wahr oder falsch ist. Ich wollte lediglich wissen, wie du damit umgehst?**



**«Ich wüsste nicht, warum mich McLaren ersetzen sollte.»**

JENSON BUTTON

**Du zählst als Weltmeister doch auch zu den Top-Piloten.**

Ich denke darüber nicht nach. Mit solchen Sachen werde ich nur in den Medien konfrontiert. Ich sitze ins Auto und versuche, das Beste aus mir herauszuholen. Ich bin seit fast 15 Jahren in der Formel 1. Mich wirft so schnell nichts aus der Bahn, weil ich solche Sachen einfach ignoriere. Ich habe 15 Grands Prix gewonnen. Wurde Weltmeister. Ich weiss, was ich wert bin. Und das Team weiss es auch.

**Hast du dir schon Gedanken gemacht, was du nach deiner Formel-1-Karriere machen willst?**  
Die Formel 1 hat für mich einen so zentralen Stellenwert, dass ich mir auch darüber keine Gedanken mache. Wenn der Zeitpunkt da ist, setze ich mich vielleicht zur Ruhe. Nein, im Ernst: Ich muss etwas machen. Ich bin nicht der Typ, der faul herumliegen kann.

**Die Formel 1 hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Vor allem der physische Aspekt ist anders geworden.**

Nimm das Beispiel Eau Rouge. Vor zehn Jahren hattest du in dieser Kurve Fliehkräfte von 4 bis 5 g. Und der Fahrer, respektive dessen Eier, haben darüber entschieden, ob die Kurve voll geht oder nicht. Heute ist alles technischer geworden. Die Autos sind komplex. Und auch die Möglichkeiten, sie perfekt abzustimmen, sind ganz anders. Ich glaube, wenn ich nochmals jung wäre, würde ich auf eine Ingenieursschule gehen und auf Nachwuchsklassen verzichten. Uns wird über Funk fortwährend gesagt, was wir machen müssen. Wie sich das Auto verhält. «Jenson tu das, Jenson mach jenes.» Aber ich sag dir ehrlich: Hätten wir diese Angaben nicht, wären die Rennen wahrscheinlich nach 30 Runden vorüber. Wir brauchen diese Infos, damit die Autos über die Runden kommen.

**Braucht ihr diese Funksprüche wirklich? Den Fans geben sie doch mehr das Gefühl, ihr seid nicht mehr in der Lage, alleine euren Job zu machen.**  
(Lacht.) Ja. Weil wir sonst ohne Sprit liegen bleiben oder es sonst ständig Defekte geben würde. Solche hochkomplexe Angelegenheiten kannst du als Fahrer gar nicht überschauen.

**Du hast ja auch die Instrumente dazu nicht. Deshalb brauchst du diese Informationen.**  
**Macht dir diese Art von Racing noch Spass?**  
(Überlegt lange.) Es ist anders. Und wir sollten schauen, dass wir in Zukunft wieder mehr Downforce haben. Von der aerodynamischen und von der mechanischen Seite her. Die Formel 1 muss körperlich wieder anstrengender werden. Früher gab es Kurven, wo du die Arschbacken richtig zusammenknöpfen musstest. Da musste alles passen. Du hast das im Nacken gespürt. Gewisse Rennstrecken haben dir das alles abverlangt. Heute geht das alles sehr einfach. Das ist nicht gut für einen solchen Sport.

**Das heisst, der Spreu trennt sich auch nicht mehr vom Weizen?**  
(Überlegt wieder lange.) Ja, das ist wohl so.

**Und es ist auch der Grund, weshalb man einen 17-Jährigen mit einem Jahr Automobilrennerfahrung in ein Formel-1-Auto setzen kann.**

Ich kenne Max (Verstappen) nicht. Ich kann also kein Urteil abgeben. Es gibt aber offenbar Leute, die



**«Es muss körperlich wieder anstrengender werden.»**

JENSON BUTTON

ihm das zutrauen. Als ich mit 20 in die Formel 1 kam, war ich nicht bereit. Ich glaube, ich habe erst so mit 23 Jahren langsam begriffen, worum es geht. Auf der anderen Seite: Wenn dich jemand fragt, ob du Formel 1 fahren willst, darfst du nicht nein sagen. Ich habe damals nein gesagt, als mich Frank (Williams) angerufen hat. Mein Vater sass daneben. Als ich aufgelegt hatte, fragte er, wer das gewesen sei. Ich sagte Frank – er hat mir ein Formel-1-Cockpit angeboten. Worauf mein Vater antwortete: Und du hast gesagt, du seist nicht bereit? Du spinnst! Du rufst ihn jetzt zurück und flunkerst ihm was vor. Das habe ich dann auch gemacht. Aber wie gesagt. Bereit war ich nicht. Ich durfte damals testen. Und ich muss dir ehrlich gestehen: Ich war zwar schnell, aber ich

hatte keine Ahnung von der Technik. Für die Ingenieure muss es ein ziemlicher Albtraum gewesen sein.

**Zurück zu Verstappen: Für dich muss es komisch sein. Du bist ja noch gegen seinen Vater in der Formel 1 angetreten.**

(Lacht.) Nicht nur gegen seinen Vater (Jos). Sogar auch gegen seine Mutter (Sophie). Sie war sogar meine Teamkollegin im Kart. Das war 1995 bei der Weltmeisterschaft. Und ich weiss noch, sie war sauschnell.

**Du hast in deiner Formel-1-Karriere vieles erlebt. Und du stehst mit 259 Grands-Prix-Starts an dritter Stelle – hinter Rekordhalter Rubens Barrichello (323) und Michael Schumacher (307). An welches Rennen erinnerst du dich eigentlich besonders gern?**

Montreal 2011 war klasse. Das Rennen verlief im Grunde katastrophal. Ich kollidierte mit Fernando (Alonso) und ich hatte einen Crash mit meinem Teamkollegen (Lewis Hamilton). Ich musste fünf Boxenstopps einlegen und war 20 Runden vor Schluss Letzter. Trotzdem gewann ich. Dennoch war es nicht mein bestes Rennen. Es war zwar tolle Werbung für den Rennsport. Und ein gutes Beispiel dafür, dass man nie aufgeben soll. Aber das beste Rennen war Spa 2012. Wenn du im Quali drei, vier Zehntel schneller bist als alle anderen und im Rennen nie in den Rückspiegel schauen musst, ist das ein fantastisches Gefühl. Lustigerweise fühlt sich dann alles so einfach an. Das ist ein gutes Gefühl. Und dann noch Suzuka 2011. Das war nicht nur für mich ein besonderes Rennen, sondern auch für meine Verlobte (die Japanerin Jessica Michibata, d. Red.) und meinen Vater. Es war das Jahr, als in Japan der Tsunami wütete. Und weil ich sehr mit diesem Land verbunden bin, war dieser Sieg emotional.

**Apropos dein Vater: Ist die Formel 1 noch dieselbe, seit dein Dad gestorben ist?**

Es gibt Momente, da holt mich das ein. Für gewöhnlich aber nicht während der Arbeit. Da bin ich voll fokussiert. Aber es gibt Augenblicke, auch im Auto, da denke ich an ihn. Wenn mir eine gute Runde gelingt. Oder ein gutes Manöver. Da erwische ich mich, wie ich mir vorstelle, dass ihm das gefällt. Und einen Bruchteil später wird mir klar, er hat es ja gar nicht sehen können. Am meisten vermisse ich ihn aber beim Reisen. Du kommst immer wieder an dieselben Orte. Aber er ist einfach nicht mehr dabei.

**Ich gehe davon aus, dass du den pinkfarbenen Helm, den du in Erinnerung an deinen Vater trägst, behalten wirst.**

Ja. Den werde ich wohl bis zum Ende meiner Formel-1-Karriere tragen. ♦



Button in Pink: Den Helm wird er bis zum F1-Kariereende tragen



Auch 2015 ein Team? Jenson Button mit Kevin Magnussen (r.)



Sein bisher letzter Sieg: Button (l.) gewinnt 2012 in Brasilien



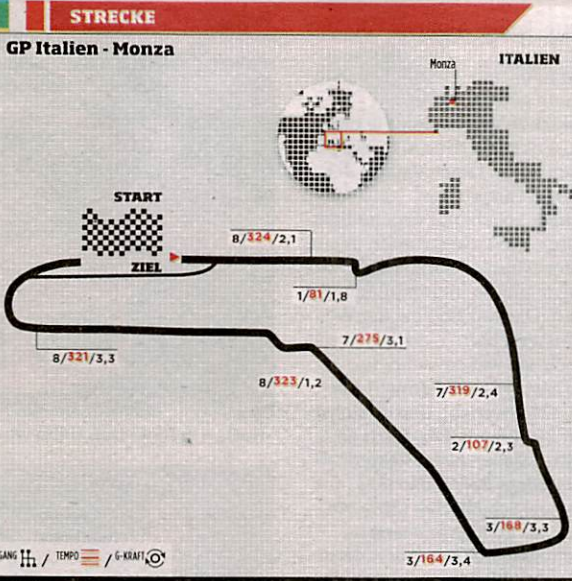
In Gedanken immer dabei: Vater John, der im Januar verstarb



Verfügt über viel Erfahrung mit Honda: Button 2008 im RA108



Vettel: Monza-Sieger 2013



**Zeitplan und Statistik GP Italien/Monza**

**Freitag, 22. August**  
 10.00-11.30 1. freies Training  
 14.00-15.30 2. freies Training

**Samstag, 23. August**  
 11.00-12.00 3. freies Training  
 14.00-15.00 Qualifying

**Sonntag, 24. August**  
 14.00-16.00 Rennen (53 Runden)

Infos: [www.monza.net.it](http://www.monza.net.it)  
 Streckenlänge: 5,793 km  
 Rennstanz: 306,720 km  
 Verwendete Reifen: Medium/Hard

**Sieger 2013:**  
 Sebastian Vettel (D), Red-Bull-Renault RB9, 1:18:33,352 h (= 234,269 km/h)

**Pole-Position 2013:**  
 Sebastian Vettel (D), Red-Bull-Renault RB9, 1:23,755 min (= 248,998 km/h)

**Schnellste Runde 2013:**  
 Lewis Hamilton (GB), Mercedes W04, 1:25,849 min (= 242,924 km/h)

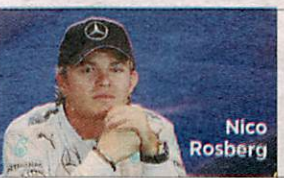
**Streckenrekord:** Rubens Barrichello, 2004, in 1:21,046 min (= 257,320 km/h)

**Ergebnis 2013:** 1. Vettel, Red Bull; 2. Alonso, Ferrari; 3. Webber, Red Bull; 4. Massa, Ferrari; 5. Hülkenberg, Sauber; 6. Rosberg, Mercedes; 7. Ricciardo, Toro Rosso; 8. Grosjean, Lotus; 9. Hamilton, Mercedes; 10. Button, McLaren.

**Boxenstopp-Strategie des Siegers 2013:**  
 1 Stopp - Rd. 23 (von Medium auf Hard)

**Die meisten Siege:** M. Schumacher 5

**Die meisten Poles:** J.-M. Fangio und M. Schumacher, je 5



Nico Rosberg

WM-STAND FAHRE	TOTAL	16.3.	30.3.	6.4.	20.4.	11.5.	25.5.	8.6.	22.6.	6.7.	20.7.	27.7.	24.8.	7.9.	21.9.	5.10.	12.10.	2.11.	9.11.	23.11.	
		Melbourne/AUS	Sepang/MAL	Sakhir/BRN	Shanghai/RC	Barcelona/E	Monte Carlo/MC	Montreal/CDN	Spielberg/AUT	Silverstone/GB	Hockenheim/D	Hungaroring/H	Spa/B	Monza/I	Singapur/SGP	Suzuka/J	Sotschi/RUS	Austin/USA	Sao Paulo/BR	Abu Dhabi/UAE	
1. Nico Rosberg (D)	220	25	18	18	18	18	25	18	25	18	25	12	18								
2. Lewis Hamilton (GB)	191	-	25	25	25	18	18	-	18	25	15	15	-								
3. Daniel Ricciardo (AUS)	156	00	-	12	12	15	15	25	4	15	8	25	25								
4. Fernando Alonso (E)	121	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18	6								
5. Valtteri Bottas (FIN)	110	10	4	4	6	10	-	6	15	18	18	4	15								
6. Sebastian Vettel (D)	98	-	15	8	10	12	-	15	-	10	12	6	10								
7. Nico Hülkenberg (D)	70	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	-	1								
8. Jenson Button (GB)	68	15	8	-	0	0	8	12	0	12	4	1	8								
9. Felipe Massa (BR)	40	-	6	6	0	0	6	0	12	-	-	10	0								
10. Kimi Räikkönen (FIN)	39	6	0	1	4	6	0	1	1	-	0	8	12								
11. Kevin Magnussen (DK)	37	18	2	-	0	0	1	2	6	6	2	0	0								
12. Sergio Pérez (MEX)	33	1	-	15	2	2	-	0	8	0	1	-	4								
13. Jean-Eric Vergne (F)	11	4	-	-	-	-	-	4	-	1	0	2	0								
14. Romain Grosjean (F)	8	-	0	0	-	4	4	-	0	0	-	-	-								
15. Daniil Kvyat (RUS)	8	2	1	0	1	0	-	-	-	2	-	0	2								
16. Jules Bianchi (F)	2	-	-	0	0	0	2	-	0	0	0	0	0								
17. Adrian Sutil (D)	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0	-	0	0								
18. Marcus Ericsson (S)	0	-	0	-	0	0	0	-	0	-	0	-	0								
19. Pastor Maldonado (YV)	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0	0	-								
20. Esteban Gutiérrez (MEX)	0	0	-	-	0	0	-	0	0	-	0	-	0								
21. Max Chilton (GB)	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0								
22. Kamui Kobayashi (J)	0	-	0	0	0	-	0	-	0	0	0	-	-								
23. André Lotterer (D)	0																				

WM-STAND KONSTRUKTEURE	TOTAL	16.3.	30.3.	6.4.	20.4.	11.5.	25.5.	8.6.	22.6.	6.7.	20.7.	27.7.	24.8.	7.9.	21.9.	5.10.	12.10.	2.11.	9.11.	23.11.	
1. Mercedes AMG Petronas F1 Team	411	25	43	43	43	43	18	43	25	40	27	18									
2. Red Bull Racing	254	-	15	20	22	27	15	40	4	25	20	31	35								
3. Scuderia Ferrari	160	18	12	3	19	14	12	9	11	8	10	26	18								
4. Williams Martini Racing	150	10	10	10	6	10	6	6	27	18	18	14	15								
5. McLaren Mercedes	105	33	10	-	0	9	14	-	6	18	6	1	8								
6. Sahara Force India F1 Team	103	9	10	25	10	3	10	10	10	4	7	-	5								
7. Scuderia Toro Rosso	19	6	1	0	1	0	-	4	-	3	0	2	2								
8. Lotus F1 Team	8	-	0	0	0	4	4	-	0	0	0	0	-								
9. Marussia F1 Team	2	0	0	0	0	0	2	-	0	0	0	0	0								
10. Sauber F1 Team	0	0	-	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0								
11. Caterham F1 Team	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	-	0								

**IndyCar Fontana**

**14 Tage lang**

Von MARY MENDEZ und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Im vierten Anlauf hat es Will Power endlich geschafft. Dem Australier reichte beim Finale in Fontana ein neunter Platz zum ersten Titelgewinn. Der Sieg ging an Tony Kanaan.**

Will Power ist am Ziel seiner Träume. Endlich - ist man geneigt zu sagen. Dreimal (2010, 2011 und 2012) ging er als grosser Titelanwärter ins letzte Rennen. Doch dreimal vergab der 33-jährige Queenslander seine Chance. Viele sahen in ihm bereits den ewigen Verlierer. Nicht so Roger Penske. Die Kultfigur der IndyCar-Serie hielt an seinem Fahrer fest - und baute ihn jedes Mal wieder neu auf. Auch dieses Jahr. Statt Power durch Rückkehrer Juan-Pablo Montoya zu ersetzen, entschloss sich die graue Eminenz, mit drei Autos an den Start zu gehen. Und mit dieser Konkurrenzsituation im eigenen Team hat er Power angestachelt.

sechsten Platz. Wenige Umläufe später führte der Penske-Mann sogar - allerdings hatte er zu diesem Zeitpunkt noch einen Boxenstopp weniger als die Topcracks. Zu denen gehörte auch Castroneves. Doch «Spiderman» unterlief ein dummer Fehler. Bei der Einfahrt in die Pitlane überfuhr er aus Versehen die weisse Linie, worauf ihm die Rennleitung eine Drive-Through-Strafe aufbrummete. Damit war das Rennen um die Meisterschaft gelaufen. Power reichte ein neunter Platz zum lang ersehnten Titelgewinn. Mit Tränen in den Augen verriet er: «Das war eines der härtesten Rennen. Mein Auto war nicht top. Ich bin deswegen sehr erschöpft. Ausserdem habe ich die letzten 14 Tage kaum geschlafen. Es war die schlimmste Zeit meines Lebens.»

Einer der ersten Gratulanten im Ziel war Castroneves. Powers Stallgefährte fährt seit 1998 dem Titel hinterher. Der zweite Platz bedeutet nach 2002, 2008 und 2013 die vierte Vizemeisterschaft. «Es ist hart - schon wieder Zweiter. Aber ich wusste, dass ich nur bei den Boxenstopps eine Chance habe. Also musste ich alles riskieren. Beim letzten Stopp ging es leider in die Hose.»



**«Es war die schlimmste Zeit meines Lebens.»**

WILL POWER

Leicht fiel dem Nervenbündel die Verwertung seines insgesamt vierten Matchballs aber wieder nicht. Im Quali landete der Australier nur auf Platz 21. Teamkollege Hélio Castroneves, sein grösster Widersacher, holte die Pole. «Entweder man steht ganz vorne oder ganz hinten. Mittendrin ist die Gefahr eines Crashes am grössten», versuchte Power seine miserablen Startposition vor dem entscheidenden Lauf schönzureden.

**Drive-Through für Castroneves**

51 Punkte betrug Powers Vorsprung auf Castroneves. Weil es doppelte Punkte gab, war die Ausgangslage klar: Gewinnt Castroneves, muss Power mindestens Sechster werden. Davon war er am Start weit weg. Doch Power erholte sich. Und blieb für einmal cool. Als sich Ryan Hunter-Reay in der 175. Runde drehte und die einzige Gelbphase des Rennens auslöste, lag Power auf ebendiesem

**Böser Abflug von Aleshin**

Nutzniesser war Tony Kanaan. Der bei Ganassi bisher noch sieglose Brasilianer übernahm in der 197. Runde das Kommando. Und holte im letzten Rennen doch noch den lange angepeilten Triumph. «Mein letzter Sieg war Indy 2013. Das war eine ziemlich lange Durststrecke. Und ich bin froh, dass der Knoten doch noch geplatzt ist.» Den Sieg widmete Kanaan dem Ende 2013 zurückgetretenen Dario Franchitti: «Er hat mir viel geholfen.»

Neben Penske (Titel mit Power), Ganassi (Sieg dank Kanaan) hatte auch Andretti, das dritte Top-Team, noch Grund zum Jubeln. Carlos Muñoz sicherte sich in Fontana kampfflos den Rookie-Titel. Sein Gegner Mikhail Aleshin nahm nach einem üblen Abflug im Quali nicht am Rennen teil. Der Russe zog sich bei einem Highspeed-crash in Turn 4 gebrochene Rippen, ein gebrochenes rechtes Schlüsselbein, eine Gehirnerschütterung und Brustverletzungen zu. Bei Redaktionsschluss war sein Zustand gemäss Ärzten in der Loma-Linda Universitätsklinik stabil. ♦

# kaum mehr geschlafen



Mit Tränen in den Augen: Will Power sicherte sich und dem Team Penske in Fontana endlich den langersehnten IndyCar-Titel



Durststrecke beendet: Tony Kanaan siegte erstmals für Ganassi



Abflug mit Folgen: Aleshin landete nach diesem Crash im Spital

## INDYCAR / Resultate

Fontana/Kalifornien (USA): 18. von 18 Saisonrennen; 250 Rdn. à 3,265 km (= 816,25 km); 21 Fahrer gestartet, 20 im Ziel; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken  
 1. Tony Kanaan (BR/Ganassi) in 2:32:58,466 (= 315,601 km/h); 2. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +3,675; 3. Ed Carpenter (Carpenter) +7,305; 4. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +7,924; 5. James Hinchcliffe (CDN/Andretti) +11,886; 6. Takuma Sato (J/Foyt) +12,689; 7. Ryan Briscoe (AUS/Ganassi) +16,511; 8. Carlos Muñoz (CO/Andretti) +23,281; 9. Will Power (AUS/Penske) +28,346; 10. Josef Newgarden (USA/Fisher Hartman) +32,186; 11. Marco Andretti (USA/Andretti) 1 Rde.; 12. Charlie Kimball (USA/Ganassi) 1 Rde.; 13. Justin Wilson (GB/Coyne) 1 Rde.; 14. Hélio Castroneves (BR/Penske) 1 Rde.; 15. Jack Hawksworth (GB/Herta Motorsport) 1 Rde.; 16. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) 2 Rdn.; 17. Sebastian Saavedra (CO/KV Racing) 2 Rdn.; 18. Sébastien Bourdais (F/KV Racing) 5 Rdn.; 19. Graham Rahal (USA/Rahal) 6 Rdn.; 20. Simon Pagenaud (F/Schmidt Peterson) 7 Rdn.  
**Führungsrunden:** Montoya (Rdn 1, 6–33, 39–56, 74–99, 108–119); Castroneves (2–5, 36/37, 144–178); Dixon (34/35, 141–143); Andretti (38); Hinchcliffe (57–73); Carpenter (100–102); Hunter-Reay (103–107, 120–140); Kanaan (179–188, 197–250); Power (189–196).  
**Bonus-Award:** Kanaan (40 000 US-Dollar)  
**Gelbphasen:** 1 für 12 Runden  
**Endstand nach 18 Läufen:** 1. Power 671 Punkte; 2. Castroneves 609; 3. Dixon 604; 4. Montoya 586; 5. Pagenaud 565; 6. Hunter-Reay 563; 7. Kanaan 544; 8. Muñoz 483; 9. Andretti 463; 10. Bourdais 461; 11. Briscoe 461; 12. Hinchcliffe 456; 13. Newgarden 406; 14. Kimball 402; 15. Wilson 395; 16. Aleshin 372; 17. Hawksworth 366; 18. Sato 350.  
 Internet: www.indycar.com

## NACHRICHTEN Grand Prix Houston 2015 gestrichen

**IndyCar** Der Grand Prix of Houston wird 2015 nicht mehr stattfinden. Als Grund wurde angegeben, man habe für den Doubleheader in Texas keinen geeigneten Platz im Kalender für 2015 gefunden.

## Red-Bull-Junior Gasly fährt in Monza

**GP2** Der Franzose Pierre Gasly wird in Monza sein GP2-Debüt bei Caterham geben. Gasly gewann 2013 den Renault 2.0 Eurocup.

## Pommer baut Führung weiter aus

**Formel 3 F3-Cup-Spitzenreiter** Markus Pommer scheint in der elfwöchigen Sommerpause nichts verlernt zu haben. Der Lotus-Pilot sicherte sich in der Eifel zwei der drei möglichen Siege und führt



Pommer: Zwei weitere Siege

nun 86 Zähler vor Nabil Jeffri Pommer dürfte seinem ersten Titelgewinn im Automobilsport somit wieder einen Schritt näher gekommen sein. «Ich bin in der Pause viel Auto GP gefahren und deshalb auch nicht eingerostet», grins-te der Mann aus Neckarsulm. Lauf 2 gewann der erst 17 Jahre junge Nicolai Sylvest. Der Däne fährt den ehemaligen Signature-Boliden, mit dem Edoardo Mortara 2010 die Formel-3-Euroserie und den GP von Macau gewann.

## Regen verhindert dritten Lauf in Most

**Formel Renault 2.0** Der Briten Ben Barnicoat hat mit einem Sieg in Most die Tabellenführung in der NEC übernommen. Der Fortec-Pilot ging am Start in Führung und siegte vor Polesitter Alex Albon und Seb Morris. Das Rennen am Sonntagmorgen musste wegen heftiger Regenfälle auf den Nachmittag verschoben werden. Es siegte Albon vor Raoul Owens und Seb Morris. Der am Nachmittag geplante dritte Lauf wurde abgesagt. Erster Verfolger von Barnicoat bleibt Louis Delétraz (CH). ♦ CE/AL

ndyCar

# 18 Chaos-Rennen, 11

ON CHRISTIAN  
ICHENBERGER

Die Autos wirken etwas robschlächting. Und die Strecken sind alles andere als F1-tauglich. Doch genau das macht es aus. Die 18 Rennen zur IndyCar-Serie 2014 hatten es in sich. Keines davon war langweilig. Und am Ende wurde Will Power verdienter Meister.

Das war die kürzeste Saison in der IndyCar-Geschichte. Aber sie hatte es in sich. Packende Rennen, tolle Überholmanöver, Überraschungen am laufenden Band und am Ende mit Will Power ein verdienter Meister.

Der Australier im Dienste von Penske hat lange auf diesen Moment warten müssen (siehe Seite 8). Und obwohl er in (fast) jedem Rennen an der Spitze mitmischte, war es für den Mann aus Toowoomba alles andere als ein Durchmarsch. 2010, 2011 und 2012 stand Power dreimal vor dem Titel. Im vierten Anlauf hat es nun endlich geklappt.

## Montoya-Rückkehr positiv

Für den Gewinnern dieser Saison gehört neben Power auch das Team von Ed Carpenter (Dritter beim Finale). Drei Siege hat das Einwagen-Team, in welchem sich Mike Conway (Strassen- und Roadcourse) und Besitzer Ed Carpenter (Ovals) abwechselten, eingefahren. Damit liegt man hinter Penske (fünf Siege) auf Platz 2 – gleichauf mit Andretti und Ganassi, was für einen so kleinen Rennstall einen Riesenerfolg bedeutet und unmissverständlich zeigt, dass es in der IndyCar-Serie nicht nur darum geht, wer den größten Geldbeutel hat.

Aufwind hat der IndyCar-Serie, die in den USA klar die Nummer 2 hinter NASCAR ist, auch die Rückkehr von Juan-Pablo Montoya gegeben. Der Mann mit der kurzen Zündschnur hat in seinem Comeback-Jahr nach anfänglichen Schwierigkeiten mit den Reifen doch noch gewonnen. Vor allem im Oval hat JPM bewiesen, dass er nicht zum alten Eisen gehört. Buchmacher zählen den Kolumbianer schon jetzt zum Favoritenkreis 2015.

Apropos 2015. Die Saison wird im Februar losgehen: mit zwei Überseerennen – voraussichtlich in Dubai und Brasilia. Ein Zeichen dafür, dass es mit der lange angeschlagenen IndyCar-Serie wieder bergauf geht. ♦



Der Saisonauftakt in Florida wird zur sicheren Beute von Will Power. Allerdings haftet ein Makel am Sieg des Australiers. Power hat nämlich beim ersten Restart extrem verlangsamt und sorgte deswegen im Mittelfeld für eine Kollision. Die Rennleitung belässt es bei einer Ermahnung. Polesitter Takuma Sato brennt ein Feuerwerk ab, hadert aber mit der härteren Reifenmischung. **Sieger: Will Power**



2. Long Beach

Mike Conway wiederholt beim «Monaco-GP» der IndyCars seinen Sieg von 2011. Conway erbt die Führung drei Runden vor Schluss von Scott Dixon, weil diesem der Sprit auszugehen droht. Bitteres Ende für Andretti: Ryan Hunter-Reay sorgt bei einer missglückten Attacke auf Josef Newgarden für eine Massenkollision, die auch Teamkollege James Hinchcliffe ins Verderben reißt. **Sieger: Mike Conway**



3. Alabama

Hunter-Reay macht seinen Fehler aus Long Beach wieder gut und gewinnt verdient das wegen Regens um mehrere Stunden verschobene Rennen im Barber Motorsportpark. **Sieger: Ryan Hunter-Reay**



4. Indianapolis

Simon Pagenaud gewinnt die IndyCar-Premiere auf dem ehemaligen GP-Kurs. Am Start kommt es zu einer Kollision zwischen Mikhail Aleshin und Sebastian Saavedra. **Sieger: Simon Pagenaud**



5. Indy 500

Ryan Hunter-Reay triumphiert beim Saisonhöhepunkt in Indianapolis und leert sich im Anschluss eine Flasche Milch übers Haupt. Der US-Amerikaner ist der erste Heimsieger seit Sam Hornish jr. 2006. Er kassiert für seinen ersten Indy-500-Sieg 2,5 Millionen US-Dollar. Auch Polesitter Ed Carpenter hätte die Kohlen für die USA aus dem Feuer holen können. Doch er scheidet bei einer Kollision mit James Hinchcliffe und Townsend Bell aus. Indy-500-Sieger Jacques Villeneuve beendet das Rennen als 14. NASCAR-Ass Kurt Busch wird beim Debüt starker Sechster. **Sieger: Ryan Hunter-Reay**



6. Detroit 1



7. Detroit 2

Der erste Doubleheader der Saison ist eine klare Angelegenheit für Penske. Will Power (1.) gewinnt am Samstag. Hélio Castroneves hat am Sonntag (vor Power) die Nase vorn. Ein starkes Rennen liefert Graham Rahal. Der Sohn von US-Legende Bobby Rahal setzt Power in Durchgang 1 massiv unter Druck. **Sieger: Will Power und Hélio Castroneves**

# verschiedene Sieger



**8. Fort Worth**

Ed Carpenter gewinnt, weil Will Power wegen Speeding in der Boxengasse eine Durchfahrtsstrafe erhält. Indy-Rückkehrer Juan Montoya steht als Dritter zum ersten Mal auf dem Podest. **Sieger: Ed Carpenter**



**9. Houston 1**

13 Jahre, 9 Monate und 20 Tage nach seinem letzten Sieg in Surfers Paradise trägt sich Juan Montoya wieder in die IndyCar-Siegerliste ein. Allerdings hat der Ex-F1-Pilot auch Glück, dass sein Frontflügel nach einer Berührung mit Power nicht ganz wegbricht. **Sieger: Juan Montoya**



**11. Pocono**



**13. Toronto 1**

Sechs Jahre musste Sébastien Bourdais auf diesen Moment warten. In Toronto feierte er seinen 32. Sieg. Heat 2 ging an Mike Conway (r.), der auf Slicks pokerte. **Sieger: Sébastien Bourdais und Mike Conway**



**14. Toronto 2**



**10. Houston 2**

Die zweite Doppelveranstaltung des Jahres verkommt zu einer kolumbianischen Fiesta. Rookie Carlos Huertas (l.), der mit dem letzten Tropfen Sprit die Ziellinie kreuzt, gewinnt überraschend vor seinen Landsmännern Juan Montoya und Carlos Muñoz. Auch das Podest im zweiten Heat hat es so noch nie gegeben. Simon Pagenaud triumphiert vor Mikhail Aleshin und Jack Hawksworth, der vom letzten Startplatz aus ins Rennen geht. Für Will Power ist Houston keine Reise wert: 14. in Lauf 1, Reifenschaden (auf P5) in Durchgang 2. **Sieger: Carlos Huertas und Simon Pagenaud**



**12. Newton**

Ryan Hunter-Reay siegt beim Reifenpoker in Iowa. Der grosse Verlierer heisst Tony Kanaan. Der Brasilianer führt unglaubliche 247 von 300 Runden, ist im Endspurt auf gebrauchten Sohlen aber chancenlos. Neuer Gesamtführender ist Hélio Castroneves. Er löst Teamkollege Will Power ab. **Sieger: Ryan Hunter-Reay**



**16. West Allis**

Im Einmeilen-Oval von West Allis fährt Will Power allen davon. Keiner hat an diesem Tag eine Chance gegen den Australier. Auch nicht Juan Montoya, der Zweiter wird, hinterher aber offen gesteht, dass er den Speed von Power nicht mitgehen konnte. Auf dem Podest wird Power von Montoya mit einer Sahnetorte eingeseift. **Sieger: Will Power**



**17. Sonoma**

Scott Dixon feiert seinen zweiten Saisonsieg. Diesmal profitiert er vom Pech des Briten Mike Conway, der bis kurz vor Schluss in Führung liegt, dann aber ohne Sprit ausrollt. Juan Montoya verabschiedet sich trotz P5 aus dem Titelrennen. **Sieger: Scott Dixon**



**15. Lexington**

Scott Dixon fährt das Rennen seines Lebens und gewinnt vom letzten Startplatz aus überlegen. Allerdings verdankt der Neuseeländer diesen Sieg auch der Spritkalkulation seines Teams. 300 Yards nach der Ziellinie rollt der Ganassi-Pilot nämlich aus. Power erobert sich mit einem sechsten Rang die Führung in der Gesamtwertung zurück. **Sieger: Scott Dixon**



**18. Fontana**

Dreimal hat Will Power die Meisterschaft im letzten Rennen verloren. Diesmal zittert sich der Aussie als Neunter beim Finale zum Titel, weil Teamkollege Hélio Castroneves eine Drive-Through bekommt. Der Sieg und die doppelte Punktzahl geht an Tony Kanaan (Team Ganassi). **Sieger: Tony Kanaan**

## Langstrecken-WM

## Zahlreiche Debüts



Toyotas Nummer 7: In Austin startet der Hybrid-Renner erstmals mit Lapierre/Wurz/Conway

Von GUSTAV BÜSING

Neben Mike Conway, der in Austin Kazuki Nakajima bei Toyota ersetzt, gibt mit Lucas Auer auch ein Österreicher sein LMP1-Debüt. Zwei Porsche-GT-Piloten testen LMP1-Boliden.

Der junge Österreicher Auer, Neffe von Gerhard Berger, wird beim nächsten Lauf der Langstrecken-WM (WEC) in Austin (Texas) am 20. September ins Lenkrad des P1/01 des Lotus-Teams aus Greiding greifen. Er teilt sich das Cockpit bei der Premiere des neuen LMP1-L-Autos mit James Rossiter und Christophe Bouchut. Mit Pierre Kaffer ist zwar ein weiterer Lotus-Stammpilot, der das Auto auch bereits getestet hat, in

Austin anwesend, doch ist Kaffer bereits beim unmittelbar zuvor stattfindenden Rennen der amerikanischen USCC-Serie im Ferrari 458 Italia des Risi-Teams im Einsatz.

## Audi und Porsche testen weiter

Auer, der weder Auto noch Strecke kennt, freut sich auf den Einsatz, nachdem er im vergangenen Jahr bereits einmal für Lotus im LMP2 sass. Vorfreude herrscht auch bei Mike Conway, der in Austin für den pausierenden Kazuki Nakajima ins Cockpit des Toyota TS040 Hybrid an der Seite von Alexander Wurz und Nicolas Lapierre klettern wird. Der Brite absolvierte bereits einen Test in Magny-Cours und bereitete sich außerdem im Simulator in Köln-Marsdorf auf seinen Einsatz im

mit einem High-Downforce-Paket ausgerüsteten Toyota vor.

Bei Audi steht diese Woche ein zweitägiger Test am Lausitzring auf dem Programm, bevor die beiden R18 e-tron quattro die Flugreise über den Großen Teich antreten. Loïc Duval hat sich von seinem Unfall in Le Mans gut erholt und brennt darauf, ins Cockpit der Startnummer 1 zurückzukehren.

Rivale, Porsche plant für die zweite September-Woche einen weiteren Test im französischen Magny-Cours. Dabei werden auch zwei GT-Werksfahrer erstmals Bekanntschaft mit dem 919 Hybrid machen können. Als Belohnung für die bisher gezeigten Leistungen dürfen Michael Christensen (24) und Frédéric Makowiecki (33) Runden im LMP1 drehen. ♦

## Asian Le Mans Series Fuji

## Oak wieder Sieger

Oak Racing hat auch den zweiten Saisonlauf in Fuji für sich entschieden. Klassensieger für Beche, Podestplatz für Seefried.

Wie schon beim Saisonauftakt in Inje war das Starterfeld nur dünn besetzt – gerade mal acht Fahrzeuge traten zum zweiten Saisonlauf an. Und nach drei

Stunden kamen die Gesamtsieger wie schon in Südkorea aus dem Oak-Team. Zwar lieferte das Eurasia-Team erbitterte Gegenwehr und führte sogar teilweise mit Rundenvorsprung, deren Piloten Richard Bradley, John Hartshorne und Jun Jin Pu mussten sich am Ende aber wieder dem Team aus Le Mans mit dem Mixed-Trio Ho-Pin Tung,

David Cheng und Keiko Ihara geschlagen geben.

In der ebenfalls nur mit zwei Fahrzeugen besetzten CN-Klasse gab es bekannte Sieger: Mathias Beche (CH) und seine Teamkollegen Kevin Tse und Samson Chan setzten sich in ihrem Ligier klar gegen den Avon-Wolf durch.

## Seefried auch im Nissan schnell

In der GT-Klasse traten erneut nur drei Fahrzeuge des thailändischen AAI-Teams an, wobei Auftaktsieger Marco Seefried einen Autowechsel vom BMW Z4 auf den Nissan GT-R unternahm. Seefried, Ryohei Sakaguchi und Morris Chen sortierten sich am Ende auf P2 hinter dem verbliebenen Z4 des Teams (Jun San Chen/Tatsuya Tanigawa/Carlo van Dam) ein. ♦ MBR



Sieger der CN-Klasse: Craft-Bamboo-Ligier mit Mathias Beche

## ADAC GT Masters Nürburgring

## Lotterio

Von STEFANIE SZLAPKA

Die Rennen am Nürburgring brachten zwei weitere Corvette-Siege (Jahn/Barth und Keilwitz/Wirth), aber noch keine Vorentscheidung im Titelkampf.

Nach den beiden Läufen auf dem Nürburgring führen wieder Kelvin van der Linde und René Rast im Audi R8. Drei Punkte dahinter Porsche-Pilot Jaap van Lagen. Das BMW-Duo Claudia Hürtgen und Dominik Baumann sammelte in der Eifel nur zwei Punkte und liegt nun 19 Zähler zurück. Dafür konnte Daniel Keilwitz in der Corvette mit seinem Sieg im zweiten Rennen wieder aufschließen und liegt nur noch zwei Zähler hinter dem BMW Z4. Er wird auch die nächsten Rennen mit Andreas Wirth bestreiten.

## Verfrühtes Rennende

Das erste Rennen zeigte sich zunächst sehr unspektakulär, und auch die Meisterschaftskandidaten hatten mit dem Kampf um das Podium nichts zu tun. Doch dann sorgte die Zieldurchfahrt für reichlich Konfusion. Auf den Monitoren und im Fernsehen wurde die letzte Runde angezeigt, doch als der Führende Sven Barth in seiner Corvette über die Ziellinie fuhr, war keine schwarz/weiß-karierte Flagge zu sehen. «Wir hatten uns mit der Zeitnahme bezüglich der Restzeit abgestimmt», erklärt Rennleiter Niels Wittich. «Ich habe dann an alle rausgegeben, dass wir in der letzten Runde sind. Auch

den Verantwortlichen unten im Turm.» Da keine Flagge geschwenkt wurde, blieben natürlich alle Piloten auf dem Gas und fielen über Barth her. Der hatte nicht, wie zuerst gedacht, Gas weggenommen. Ausgerechnet in der letzten Kurve hatte sein Getriebe den Geist aufgeben und war im dritten Rang steckengeblieben. «Wir haben veranlasst, dass so schnell wie möglich die Flagge geschwenkt wird und dann alle über den Teamfunk informiert, dass sie ihre Fahrer wieder beruhigen sollen», so Wittich.

«Es war ein gutes Gefühl, als Erster über die Linie zu fahren.»

LUCA LUDWIG

Die meisten führen dennoch nicht direkt in die Boxengasse, sondern erneut über die Ziellinie. Die Gefühle waren vor der Siegerehrung natürlich noch aufgewühlt, und so fühlte sich Luca Ludwig zunächst noch als Sieger, relativierte dann aber wieder: «Es war zumindest ein gutes Gefühl, als Erster über die Linie zu fahren.» Auch das Team Zakspeed ging später nicht gegen das Ergebnis vor.

Der Fakt, dass das Rennen bei 59:59,916 Minuten abgewinkt wurde, ändert nichts. Der Rennleiter hatte das Ende des



Ersten Sieg eingefahren: David Jahn (l.) und Sven Barth

# mit Regeln und Reifen



Zieldurchfahrt am Sonntag: Andreas Wirth macht den Sieg für sich und Keilwitz perfekt



Keilwitz: Titelverteidigung drin



Wieder Leader: V.d. Linde/Rast

Rennens bestimmt. Zudem heisst es unter Punkt 5.5 im Reglement, dass eine Renndauer von 60 Minuten vorgesehen ist. Aber das zweite Rennen in Oschersleben dauerte zum Beispiel 1:14 Stunden.

Barth und David Jahn waren überglücklich über ihren ersten Sieg, zumal das Rennen mit dem defekten Getriebe genau zur richtigen Zeit endete: «Zum Glück habe ich es noch ins Ziel geschafft», so Sieger Barth.»

Doch das Pech folgte am nächsten Tag: Als das Team auf-

tanken wollte, tropfte Benzin aus dem Tank, und so mussten die Corvette in der Box bleiben.

## Regenroulette am Sonntag

Das zweite Rennen wurde zur Reifenlotterie: Kurz vor dem Start begann es zu regnen und die Fahrer standen vor der Frage: Regenreifen oder Slicks? Maxi Götz und Rast auf den Startplätzen 3 und 4 setzten auf die sichere Variante und damit auf Regenreifen. Jaap van Lagen auf Startplatz 15 und Daniel Keilwitz auf 17 pokerten und zo-

gen Slicks auf. Allerdings war nicht die gesamte Strecke nass: Von der ersten Kurve bis zur NGK-Schikane regnete es, die letzte Kurve und die Gerade waren trocken. Zu Beginn waren die Regenreifen klar die bessere Variante, und so konnte sich Rast schnell an die Spitze setzen, während seine Meisterschaftskonkurrenten zurückfielen. «Ich habe schnell gemerkt, dass es besser wird», berichtet Keilwitz. «Es war nicht einfach zu fahren und ich bin in den ersten Runden kein Risiko einge-

gangen.» Es trocknete immer weiter ab, und etwa in Runde zehn waren beide Reifen gleich schnell. Ab dann holten die slickbereiften Autos mit riesigen Schritten auf, während der Rest die Öffnung des Boxenstoppfensters herbeisehnte.

Rast schaffte es dann auch auf die Sekunde genau, in die Boxengasse einzubiegen. «Leider hat das Team bei acht aufgehört zu zählen. 10, 9, 8... dann nichts mehr. Aber es hat ja funktioniert», erzählt der Audi-Pilot. Nach den Boxenstopps führte

der spätere Sieger Wirth vor Kelvin van der Linde und van Lagen, der sich wenige Runden vor Schluss noch von Renger van der Zande im Mercedes SLS überholen liess. Der Niederländer ersetzte Maximilian Buhk als Teamkollege von Götz. «Man kann nicht sagen, wer die bessere Wahl getroffen hat», erläuterte van Lagen. «Aber für Rast war es die richtige Entscheidung und für uns auch. Auf den Regenreifen wäre ich nie so weit nach vorne gekommen.» ♦

## NACHGEHAKT BEI Jaap van Lagen

(37/NL). Der niederländische Titelaspirant über ABS-Probleme am Samstag, eine schwere Reifenfrage am Sonntag und die Erwartungen des Routiniers bezüglich seiner Sachsenring-Premiere.



Von STEFANIE SZLAPKA

**? Samstag kurz Gesamtführender, jetzt wieder Zweiter – enttäuscht?** Etwas. Aber wir liegen noch in der Spitzengruppe und es fehlen nur drei Punkte. Es ist also okay.

**? Im ersten Rennen hast du dir einen harten Kampf mit Rast geliefert. Was war in der NGK-Schikane passiert, als du dich verbremst hast?** Ich hatte ein Problem mit dem ABS und mein linker Vorderreifen hat blockiert.

Dadurch habe ich die Schikane abgekürzt, bin aber vom Gas, um meine Sektorezeit nicht zu verbessern.

**? Das Rennen am Sonntag war knifflig, besonders vor dem Start.** Oh ja, das Team hat mich gefragt, welche Reifen ich haben will und ich meinte: keine Ahnung! Ich habe mich dann doch für Slicks entschieden. Von P15 aus konnten wir nur gewinnen. Die ersten Runden war es auch ganz schön schwierig, aber die Taktik ging auf.

**? Bist du enttäuscht, dass ihr nicht doch Dritte geworden seid?** Platz 4 ist gut und bringt auch gute Punkte. Zudem haben wir so am Sachsenring kein zusätzliches Gewicht im Auto.

**? Der Sachsenring scheint dem Porsche ja zu liegen.** Letztes Jahr lief es dort gut, aber ich bin dort noch nie gefahren. Allerdings starte ich im GT Masters und im Carrera Cup – ich müsste also genug Zeit auf der Strecke haben, um sie zu lernen.

## ADAC GT MASTERS / Resultate

Nürburgring/D: 3,629 km; Wetter/Piste: Sa trocken, So wechselhaft/abtrocknend

1. Lauf (60 Minuten, 26 Teams gestartet, 22 gewertet)  
1. Jahn/Barth (Corvette Z06.R GT3) 38 Runden; 2. Day/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +2,453; 3. R. Renauer/Siedler (Porsche 911 GT3 R) +3,724; 4. Engel/Seyffarth (Mercedes SLS AMG GT3) +4,177; 5. Engelhart/van Lagen (Porsche 911 GT3 R) +6,396; 6. van der Linde/Rast (Audi R8 LMS ultra) +7,233; 7. van der Zande/Götz (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +7,778; 8. Jöns/Winkelhock (Audi R8 LMS ultra) +8,268; 9. Hürtgen/Baumann (BMW Z4 GT3) +14,871; 10. Stolz/Lauda (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +25,986. Schnellste Runde: R. Renauer, Runde 7, 1:29,349 (=146,2 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 25 Teams gestartet, 20 gewertet)  
1. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) 36 Runden; 2. van der Linde/Rast (Audi R8 LMS ultra) +0,644; 3. van der Zande/Götz (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +1,796; 4. Engelhart/van Lagen (Porsche 911 GT3 R) +2,645; 5. Sandritter/Klingmann (BMW Z4 GT3) +4,935; 6. Engel/Seyffarth (Mercedes SLS AMG GT3) +5,913; 7. R. Renauer/Siedler (Porsche 911 GT3 R) +6,631; 8. Day/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +7,648; 9. Stolz/Lauda (Mercedes SLS AMG GT3) +8,246; 10. Assenheimer/Alessi (Corvette Z06.R GT3) +10,914. Schnellste Runde: Klingmann, Runde 36, 1:29,640 (=145,7 km/h)  
Zwischenstand (nach 12 von 16 Rennen): 1. van der Linde/Rast 155 Punkte; 3. van Lagen 152; 4. Hürtgen/Baumann 136; 6. Keilwitz 134; 7. Götz 111; 8. Buhk 90.  
Nächstes Rennen: 20./21. September 2014, Sachsenring/D  
Internet: www.adac-gt-masters.de

## Tourenwagen-WM

# Lada wird schick und gelb



Frontansicht: Der neue Lada Vesta zeigt sich im modernen Look



Seite und hinten: Längere Karosserie für bessere Aerodynamik

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Wie angekündigt hat Lada vergangene Woche seinen neuen WTCC-Boliden auf der Moscow Motor Show enthüllt. Und dazu einen neuen Hauptsponsor.**

Das klassische Rot, in dem Lada seit einigen Jahren traditionell in der Tourenwagen-WM (WTCC) antritt, wird mit dem diesjährigen Saisonfinale in Macau (16. November) Geschichte sein. Denn mit dem Vesta als neuem Modell für die WTCC ab 2015 stellte das Lada-Werksteam in Moskau vergangene Woche auch gleich einen neuen Hauptsponsor vor.

Mit der sich zum Grossteil in russischem Staatsbesitz befindlichen Firma Rosneft hat man sich nämlich die Unterstützung des weltgrössten Energiekonzerns (Öl, Gas) gesichert – und parallel Gelb als neue Wagenfarbe vorgestellt. An finanziellen Mitteln, um auch die Starfahrer Rob Huff und James

Thompson in den eigenen Reihen zu halten, sollte es nicht scheitern. Mikhail Kozlovskiy wird als Teil des Lukoil-Förderprogramms wohl derjenige sein, der in die Röhre schaut.

An der Optik ändert sich neben der neuen Farbe aber auch mit dem neuen Modell natürlich einiges. Und das, so der allgemeine Tenor, deutlich zum Besseren. Zudem passt der Vesta von der Basis her viel besser zu den TCI-Regularien und dürfte in Sachen aerodynamischer Effizienz ein riesiger Fortschritt zum Granta sein. Nimmt man also alles zusammen – neues Modell, noch grössere finanzielle Möglichkeiten und das kürzlich bereits mit dem Granta eingefahrene erste Podest –, so könnte sich Lada 2015 als echter Herausforderer für die Werksteams von zumindest Honda und vielleicht auch Platzhirsch Citroën etablieren.

## Neue Privatier-Wertung 2015

Auch in Sachen Privatfahrerwertung, die in diesem Jahr den

ab 2015 arangierten TC2-Autos vorbehalten ist, wurden letzte Woche Neuigkeiten bekannt. Demnach wird diese 2015 wieder in «alter» Manier ausgetragen, also unter Fahrern in Privatteams ausgefochten. Gleiches gilt für die Teamwertung der Privatiers. Ob es wie in der Vergangenheit Ausnahmen wie etwa Norbert Michelisz und Tom Coronel (Fahrer) respektive RML bei den Teams gibt, entscheidet Ausrichter Eurosport Events – jedoch immer zum Schutz «echter» Privatiers.

Fixiert sind auch bereits die Belohnungen fürs erfolgreiche Abschneiden abseits der drei Werksteams von Citroën, Honda und Lada: Für die gesamte Saison wirft Sponsor Yokohama 240000 Euro in den Preisgeldtopf, jeweils 20000 werden pro Rennwochenende vergeben.

Als Sahnehäubchen winkt dem Team, dessen Fahrer die «Yokohama Trophy» in der Saison 2015 gewinnt, eine kostenlose Einschreibung für die gesamte Saison 2016. ♦

## Super GT Suzuka

# Farfus direkt aufs Podest

Für das 1000-km-Rennen als Saisonhighlight hatten sich die Honda-Teams auf ihrer Hausstrecke einiges vorgenommen. Am Ende blieb Platz 3 für die Sugo-Sieger Frédéric Makowiecki und Naoki Yamamoto als bestes Resultat. Wieder musste man sich hinter Lexus und Nissan einreihen, wobei hier jeweils die Top-Besetzungen den Unterschied ausmachten. Nie gefährdet war so der Sieg von Kazuki Nakajima und James Rossiter im Lexus RC-F des Petronas-Tom's-Teams. Schlussfahrer Rossiter fuhr mit einem Doppelstint zum Ende gut 50

Sekunden auf P2 heraus. Diesen belegte das Nissan-Duo Tsugio Matsuda und Ronnie Quintarelli – angesichts 84 Kilo Zusatzgewicht eine Mega-Leistung. Verdienter Lohn der «Schwerstarbeit» ist die Tabellenführung.

## Podium für Müller und Co.

In der GT300-Klasse endete das Gastspiel von Augusto Farfus mit P3 auf dem Podium, eingefahren im Studie-BMW-Z4 gemeinsam mit Jörg Müller und Seiji Ara. Sieger der kleinen Klasse wurden die Markenkollegen Akira Iida, Hiroki Yoshimoto und Shinya Sato. ♦ MBR



Podiums-Trio (v.l.): Jörg Müller, Seiji Ara und Augusto Farfus

## Berg-SM Oberhallau

# Steiner: Platz 2 bei Comeback



Mit seinem Uralt-Martini bis auf P2 gefahren: Marcel Steiner

Beim «Rennen in die Reben» in der Klettgau-Weinbaugemeinde Oberhallau triumphierte beim Schweizer Meisterschaftsrennen wiederum Dauersieger Eric Bergeruerand mit seinem eigens verbesserten Formel-3000-Lola-Cosworth. Der Romand konnte beim Traditionsrennen in zwei von drei Läufen jeweils eine klare Bestzeit herausfahren.

## Letzter Start: Berglegende Erb

Bei seinem Comeback gelang es dem Oberdiessbacher Marcel Steiner im «Old Faithful» – seinem Martini MK 77-BMW –,

sich auf Gesamttrang 2 zu klassieren. Die Wetterkapriolen ermöglichten es Haudegen Alain Pfeifferle im Gruppe-5-Porsche-935, sich im zweiten Wertungslauf die schnellste Zeit notieren zu lassen.

Simon Hugentobler (F3000-Reynard), Christian Balmer (Formula-Master-Tatuus-Honda) sowie als schnellster Produktionswagenfahrer Ronnie Bratschi (Mitsubishi Lancer Evo) komplettierten die Top 5. Berglegende Fritz Erb (70) bestritt in Oberhallau auf seinem Opel Kadett das letzte Rennen seiner Laufbahn. ♦ MG

## Berg-EM/-ÖM

# Faggioli bleibt top

Auch beim vorletzten Lauf zur Berg-EM liess der bereits feststehende Titelverteidiger Simone Faggioli nichts anbrennen und fuhr in seinem Norma M20 im slowenischen Iliriska Bistrica zum Sieg samt neuem Streckenrekord. In der Addition um fast neun Sekunden in zwei Läufen à rund zwei Minuten geschlagen landete Landsmann Fausto Bormolini (Osella FA30) auf P2, vor dem erneut starken Patrik Zajaznik (Norma) aus Freiburg.

Bester Fahrer in einem Auto mit Dach war in der Person von Karl Schagerl (VW Golf) auf Gesamttrang 6 auch der beste Österreicher. Hauchdünn geschlagen geben musste sich trotz über einer Sekunde besserer Laufzeit im zweiten Durchgang Andreas Gabat (Ford Escort Cosworth). ♦ MBR/TBU



Rekord und Sieg: Faggioli

**24h Zolder**

# Fast wie im letzten Jahr

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Wetterkapriolen und ein packender Zweikampf um den Sieg prägten die diesjährige Ausgabe der 24h von Zolder. Sieger wurden Kenneth Heyer, Dylan Derdaele, Peter Hoevenaers und Frank Thiers in einem Porsche 911 GT3 Cup.**

Drei der siegreichen Piloten – Heyer, Derdaele und Thiers – gehörten dabei schon im Vorjahr zur siegreichen Mannschaft. So versammelte man sich in diesem Jahr mit dem gleichen Auto und mit Belgium Racing auch im gleichen Team, verstärkte sich mit dem Niederländer Hoevenaers und ging die Mission Sieg-Verteidigung an.

Ganz so schlecht wie im Vorjahr, als das WRT-Team mit einem GT3-Audi als haushoher Favorit ins Rennen ging, sah es diesmal auf dem Papier nicht aus. Aber auf diesem stand mit



Dem Wetter und starker Konkurrenz getrotzt: Sieger-Porsche

dem Werks-Wolf GB08 sowie dem bärenstarken Fahrer-Quartett Bert Longin, Anthony Kumpen, Ivan Bellarosa und Frank Belien ein kaum leichter zu bewältigender Brocken.

Das zeigte sich spätestens im Qualifying, als der CN-Sportwagen mit 2,2 Sekunden Vorsprung die Pole-Position vor dem Cup-Elfer der Vorjahressieger einfuhr. Das grosse Fra-

gezeichen stand zu diesem Zeitpunkt aber noch hinter der Zuverlässigkeit des Wolf.

**Wetter- und Taktikschlacht**

Pünktlich zum Rennstart waren für die knapp 50 startenden Teams aber alle Gedanken beim Wetter, eine verlässliche Vorhersage war Gold wert. Immer wieder einsetzender Regen sorgte fortan dafür, dass vor al-

lem der Fahrer und die Reifen für den Speed sorgten.

Es entbrannte über mehr als 23 Stunden ein erbitterter Kampf um den Sieg. Ab der 81. Rennrunde wechselten sich nur noch die beiden genannten Fahrzeuge an der Spitze des Feldes ab, das man eine Stunde vor Rennende bereits um mehr als 30 (!) Runden abgehängt hatte.

Die sporadischen Regenphasen kamen dem Porsche entgegen, die trockeneren Phasen dem Wolf-Quartett. Der Sportwagen fuhr längere Stints, verlor bei jedem Stopp aber viel mehr Zeit als der Elfer.

Und kurz nachdem sich das Duell in einer Safety-Car-Phase durch neuerlichen Regen eine Stunde vor Schluss nochmals zugespitzt hatte, schlug der Defektteufel am Wolf doch noch zu. Ein Problem an den Bremsen zwang zum langen Extrahalt und entschied den beinahen Kampf endgültig zugunsten von Heyer und Co. ♦

**DTC/Procar Nürburgring**

# Erster Titel fix



Titel schon nach 13 von 16 Rennen: Division-2-Meister Rambow

Mit der Fortsetzung seiner Rekord-Siegesserie machte Alexander Rambow (Peugeot 207) bereits im Samstagsrennen auf dem Nürburgring den vorzeitigen Titel in der Division 2 fix. Am Sonntag dann öffnete der Himmel seine Schleusen und sorgte so auch nach 13 Erfolgen in Serie für die Rekordjagd. Von der Pole gestartet entschied sich Rambow bei einsetzendem Regen trotz Safety Car für einen Reifenwechsel und fuhr in dieser Runde nur auf P2 über die Linie. Kurz darauf folgte der Rennabbruch, und so wurde Rambow eben nur auf P2 gewertet. Nutzniesser war Yury Krauchuk (Ford Fiesta), der für sich und das Glatzel-Team den ersten Saisonsieg holte.

In Division 3 kam es diesmal nicht zum Dauer-Duell zwi-

schen Steve Kirsch und Thomas Tekaat, nachdem Tekaat sich im Sommer überraschend für ein Ende seiner Motorsportkarriere entschieden hatte. So holte Kirsch zwei Siege und ist praktisch Meister.

**Hammel weiter Gesamtleader**

In der grossen Klasse (Div. 1) räumte erneut ein Gaststarter die Siege ab. Diesmal war es Peter Rikli, der mit dem Honda Civic aus der ETCC zweimal ganz oben aufs Podest kletterte, jeweils gefolgt von Joachim Schirra (Mini). Die dritten Plätze teilten sich Johannes Leidinger (Ford Fiesta) und Franjo Kovac (Mini) unter sich auf. Heiko Hammel (Ford Fiesta) kämpfte mit Leistungsverlust, konnte aber mit P4/P5 die Tabellenführung verteidigen. ♦ MBR

**Truck-EM**

# Albacete noch vorn

Der Umbau der ersten Schikane sorgte in Most dafür, dass nun endgültig nur noch ein Truck durchpassen sollte. Dementsprechend chaotisch gestalteten sich die Starts. Gleich drei Anläufe mussten bereits für die Aufnahme des ersten Rennens gemacht werden.

Sieger wurde unangefochten der Ungar Norbert Kiss, für den das gute Wochenende damit aber auch schon beendet war. Die restlichen Siege gingen an die Buggyra-Piloten Adam Lacko und David Vrsecky sowie zum Abschluss Gesamtleader Antonio Albacete. Der Spanier ging so mit 41 Punkten aus dem Rennwochenende – einem mehr als Titelverteidiger Jochen Hahn. Albacete, Hahn und Kiss sind nur durch 15 Zähler in den Top 3 getrennt. 180 sind maximal noch zu holen. ♦ MBR



Bleibt Leader: Albacete

**STT H&R Cup**

# Zweimal Edy Kamm

Wie am Nürburgring üblich, hielt das Eifelwetter einige Überraschungen bereit. Immerhin blieb es am Samstag trocken. Edy Kamm (Audi A4 DTM) bezwang Pertti Kuismannen (Chrysler Viper) im Zweikampf und gewann letztlich souverän. Im Duell um P2 zog Josef Klüber (Mercedes SLS) erst in der letzten Runde den Kürzeren gegen den Finnen.

Am Sonntag kam der Regen kurz vor dem Rennstart, was den auf Slicks in die Einführungsrunde losgerollten Kamm zum Reifenwechsel bewog. Mit Regenpneus ging es aus der Box startend stetig nach vorne – und den zweiten Sieg vor Augen machte der Schweizer dann auch mit Leader Christian Land (Mercedes SLS) kurzen Prozess. Auf P3 kam erneut Klüber.

In Division 2 setzte sich zweimal Joachim Duscher im spektakulären Audi 80 Turbo gegen die Gegner durch. ♦ MBR



Zwei Siege im A4: Edy Kamm

**NACHRICHTEN**

# Calcum: Erst Crash, dann gewonnen

**Clio Cup Central Europe**  
Glück im Unglück hatte Dino Calcum in Most: Nach einem Trainingscrash reichte es im ersten Lauf mit krummem Auto nur für P6, während Titelrivale Tomas Pekar auf P2 hinter Premiersieger Christjohannes Schreiber fuhr. Am Sonntag dann gewann Calcum vor Daniel Hadorn sowie Pekar und konnte damit seine Tabellenführung doch noch verteidigen.

# Bekannte Sieger bei Leistungsprüfungen

**RCN/GLP** Christopher Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup) hiess beim 6. Lauf der Rundstrecken-Challenge Nürburgring der klare Sieger. Über 200 Punkte hatte der Viersener am Ende Vorsprung. Tabellenführer bleiben Daniel Schellhaas und Patrick Wagner (BMW M3) nach einem weiteren Sieg in der Klasse H6. In der Gleichmässigkeitsprüfung (GLP) führte erneut kein Weg am antieren den Meister Holger Träger (VW Golf) vorbei. Er und Beifahrer Alexander Keller holten auch beim 5. Lauf den Gesamtsieg.

# Clearwater-Ferrari wieder an der Spitze

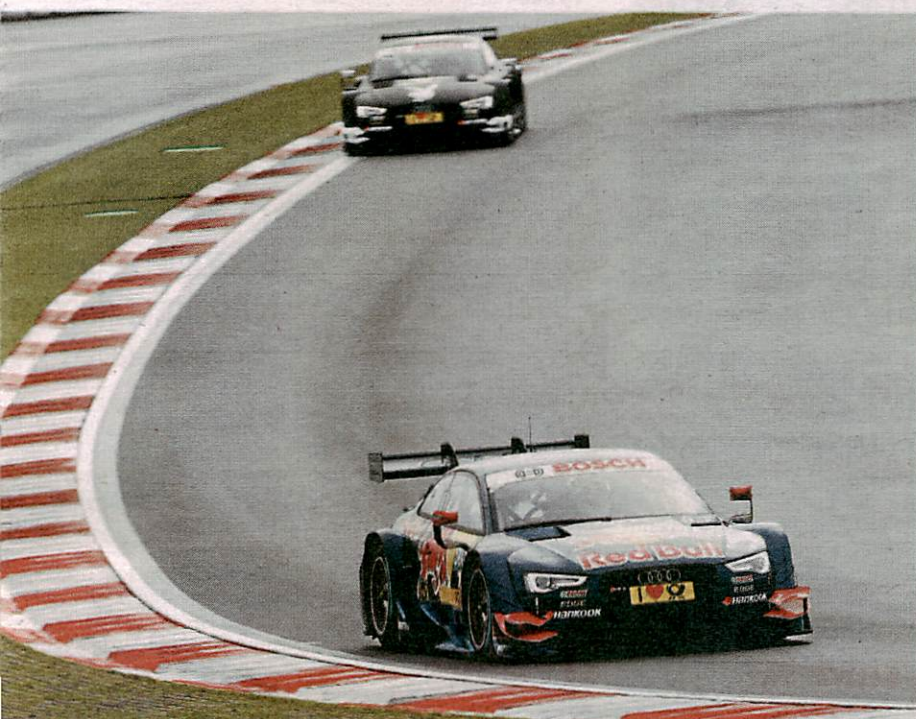
**12h Sepang** Wie im Vorjahr gewann das Clearwater-Team (Ferrari 458) das Rennen rund um die Uhr auf der F1-Strecke von Malaysia. Das siegreiche Trio bestehend aus Gianmaria Bruni/Mok Weng Sun/Alif Hamdan führte das Team dabei vor den Stallgefährten Craig Bird und Richard Wee zum Doppelsieg. Bronze holten Alexandre Imperatori, Henri Moser und Matt Solomon im Audi R8 LMS. Stefan Mücke, Frank Yu und Warren Luff schrammten im Craft-Bamboo-Aston-Martin lange auf P3 liegend wegen einer defekten Radnabe kurz vor Schluss am Podium vorbei.

# Viebahn wahrt eine kleine Titelchance

**GT4-EM** Mit einem Sieg im zweiten Rennen von Le Castellet hat Jörg Viebahn (Porsche 911) gemeinsam mit Bertus Sanders eine kleine Chance auf die Titelverteidigung gewahrt. Im ersten Lauf gewann das finnisch-spanische Duo Salvador Tineo Aroyo und Jesse Anttila (Ginetta G50). ♦ MBR

Audi

# Immer mehr Frust be



Im Rennen aktuell nur selten so unbedrängt: Der 2014 im Quali oft schwache Mattias Ekström

Von KLAUS-ECKHARD JOST und ARNO WESTER

**Seit 13 Monaten wartet Audi auf den nächsten DTM-Sieg. Titelverteidiger Mike Rockenfeller war am 4. August 2013 in Moskau der letzte RS-5-Pilot, der auf der obersten Podeststufe stand. 378 sieglose Tage, das ist die längste Durststrecke von Audi in der DTM-Historie.**

Dabei hatte Audi-Partner und Phoenix-Teamchef Ernst Moser vor dem letzten DTM-Rennen auf dem Nürburgring (178.) fast schon trotz gesagt: «Wir wollen versuchen, die Durststrecke von Audi zu beenden.» Doch mehr als P2 für seinen Schützling und Titelverteidiger Mike Rockenfeller hinter dem überlegenen Sieger Marco Wittmann (BMW) war nicht drin.

Wieder nicht. Denn es war bereits der fünfte zweite Platz für einen Audi-Fahrer in dieser Saison. Dazu kommen noch einmal

fünf dritte Plätze. Kein Hersteller hatte 2014 mehr Fahrer auf dem Podium – nicht einmal Seriengewinner BMW. Doch: Fünf BMW-Siege, wie schon 2012 und 2013, bedeuten eine glänzende Erfolgsbilanz.

Beim Blick auf die Ergebnislisten seit dem DTM-Comeback der Münchner im Jahr 2012 fällt diese Bilanz noch drastischer aus: Bei den 27 Rennen standen 33 BMW-Piloten auf dem Podest. Audi (27) und Mercedes (20) hinken auch da klar hinterher. Was für Audi noch schlimmer ist: Mercedes gewann in diesem Zeitraum sieben, Audi selbst aber nur vier Rennen.

## Mercedes-Umbau umstritten

Nach MSA-Informationen hat Audi nur mit Zähneknirschen die Entscheidung der DTM-Kommission am 4. Juni 2014 mitgetragen, dass Mercedes-Benz bis zum 25. September, also unmittelbar vor dem 9. DTM-Lauf in Zandvoort, die Möglichkeit hat, nach den Vorgaben des bestehenden

BMW

# F1-Routinier war beeindruckt

**Beim gemeinsamen Test der drei DTM-Hersteller am Lausitzring spulte BMW über 3000 Testkilometer ab. Und gab Heikki Kovalainen eine Test-Chance.**

Weil Joey Hand als einziger der acht BMW-DMT-Piloten verhindert war, nahm der ehemalige Formel-1-Pilot Heikki Kovalainen (32) die Chance wahr, den M4 DTM zu testen. «Ehr-

lich gesagt wusste ich nicht genau, was mich erwartet, da ich noch nie zuvor ein solches Auto gefahren war», gestand der Finne. «Das Team hat mir sehr dabei geholfen, mich mit allem zurechtzufinden. Man sieht sofort, wie hoch professionell dort gearbeitet wird.»

Der 111-fache F1-GP-Starter und Sieger des Grand Prix am Hungaroring 2008 – der damalige McLaren-Pilot verwies in

diesem Rennen Timo Glock (damals Toyota) auf Platz 2 – lobte nach seiner Ausfahrt die gute Aerodynamik und sprach beim M4 trotz höherem Gewicht und weniger Leistung als in der Königsklasse von einem «beeindruckenden Auto».

## Longruns und Set-up-Arbeit

Neben dem DTM-Testdebüt von Heikki Kovalainen standen für die BMW-Mannen während

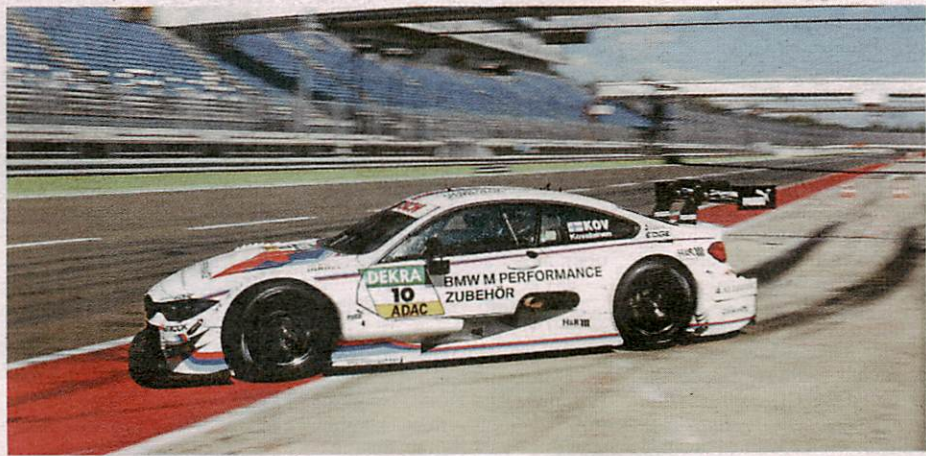
der Testfahrten zahlreiche Longruns auf Standard- und Optionsreifen auf dem Programm. Zudem prüften die Ingenieure mehrere Set-up-Varianten, die im Rahmen der begrenzten Trainingszeit an den Rennwochenenden der DTM ansonsten nicht gefahren werden konnten.

Bei Audi Sport kamen Mattias Ekström, Jamie Green, Miguel Molina, Nico Müller, Mike Ro-

ckenfeller und Adrien Tambay zum Einsatz. Das Mercedes-Werksteam HWA bereitete sich mit Gary Paffett, Christian Victoris, Pascal Wehrlein und Robert Wickens auf den Saisonendspurt in der DTM vor. Am Lausitzring, also an gleicher Stelle wie der letzte gemeinsame Test der drei Hersteller vergangene Woche, findet am 14. September auch der nächste DTM-Lauf statt. ♦ AW/MBR



Platz nehmen im Cockpit: Heikki Kovalainen im BMW M4 DTM



Erste Ausfahrt am Lausitzring: Kovalainen machte sich ein Bild vom Fahren eines DTM-Autos

# ...m Titelverteidiger

Technikreglements eine Weiterentwicklung am Modell AMG-C-Coupé vorzunehmen.

Auch einen zusätzlichen Testtag dürfen die Stuttgarter nach dem schlechten Saisonstart 2014 noch in Anspruch nehmen. Der soll in der Woche nach dem Lausitz-Rennen (14.9.) – an einem bisher geheim gehaltenen Ort – stattfinden. Immerhin sickerte inzwischen durch, dass Mercedes mit Unterstützung der beiden erfahrenen Ex-Champions Paul di Resta und Gary Paffett die finale Konfiguration des C-Coupés festlegen möchte. In Zandvoort wird allerdings, wie schon in Spielberg (Paffett) und zuletzt am Nürburgring (Pascal Wehrlein), nur ein Wagen mit neuen Teilen zum Einsatz kommen.

Derweil wird sogar öffentlich darüber diskutiert: War es richtig, Mercedes die Sonderbehandlung mit der Weiterentwicklung einzuräumen? «Selbstverständlich», sagt Wolfgang Schattling, der Leiter Kommunikation und Marketing

beim Stern. «Wir verstehen das Auto immer besser», begründet Schattling die verbesserte Mercedes-Performance.

Wenn nun aber durch die zugestandene Weiterentwicklung, vor allem im Bereich der Aerodynamik, ein plötzlicher Leistungssprung gelingt, ist spätestens bei Saisonbeginn 2015 eine neuerliche Diskussion zu befürchten. DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck hat die «Lex Mercedes» mit den Worten verteidigt: «Ich bin sicher, dass es im Sinne der DTM und vor allem der Fans ist, wenn alle in der DTM vertretenen Hersteller auf Augenhöhe gegeneinander antreten.»

Das war 2012 allerdings auch nicht der Fall, als Audi mit dem A5 nicht wirklich konkurrenzfähig war. Damals gab es auch keine Hilfe von BMW und Mercedes. Auch heuer sind die Ingolstädter zumindest nicht auf Augenhöhe mit DTM-Primus BMW. Man sei im Hintertreffen, sagt ein Verantwortlicher aus Ingolstadt. Der Audi RS5

DTM habe zwar keine richtige Schwäche, aber eben auch keine besondere Stärke. Oder wie es Audis DTM-Leiter Dieter Gass ausdrückt: «Man kann nicht sagen, dass die Performance nicht stimmt. Aber klar zu sehen ist auch, dass wir nie ganz vorne dabei sind, auch wenn nicht viel fehlt.»

## Nachteil durch nur einen Stopp

Kaschiert wurde der kleine, aber feine Unterschied im vergangenen Jahr durch Rockenfellers Titelgewinn (zwei Saisonsiege). Allerdings gab's damals durch das Sportreglement mit den beiden (statt nun einem) Pflicht-Boxenstopps auch noch andere Bedingungen. Beispielsweise konnten «Rocky» und auch Audi-Markenkollege Mattias Ekström 2013 den weichen Optionsreifen perfekt nutzen und damit mehr Runden absolvieren als die meisten ihrer Rivalen. Durch die Entscheidung, dass der «Option» heuer nur noch maximal 50 Prozent der Gesamtdistanz eines Ren-

nens genutzt werden darf, fällt dieser Vorteil weg.

Fairerweise muss man allerdings auch festhalten, dass Audi nicht ganz unschuldig an den enttäuschenden Ergebnissen ist. So konzentriert man sich beim im Zwischenklassement auf Rang 2 liegenden Ekström offenbar zu sehr auf ein gutes Set-up fürs Rennen. Durch die für den Schweden ungewöhnlich schlechten Resultate im Qualifying musste der sich dann oftmals von relativ weit hinten durchs Feld vorarbeiten. Das Risiko, in der Startphase in eine Kollision verwickelt zu werden, erhöht sich dadurch

natürlich auch – so wie zuletzt am Nürburgring.

Vom vorletzten Platz gestartet, wurde der zweimalige Ex-Champion unschuldig Opfer eines Getümmels. Dass sich zu dem seine Markenkollegen Jamie Green, Miguel Molina und Timo Scheider gleich in der ersten Kurve gegenseitig die filigranen Rennautos demolierten, sorgte nach Rennende zum wiederholten Mal in dieser Saison für eine Ansprache durch ihre Chefs – von denen Wolfgang Ullrich für 2014 nur noch den Marken- und Teamtitel anvisiert und den für die Fahrer bereits abgeschrieben hat. ♦



Am Nürburgring mit Mercedes-Neuteilen: Pascal Wehrlein

ANZEIGE

BISCHOFF + SCHECK AG

MOBILE PERFEKTION

WWW.BISCHOFF-SCHECK.DE

Hyundai

# «Der Weg ist noch lang!»



Erfreut und realistisch: Hyundai-Sportchef Michael Nandan



Rallye Deutschland: Neuville gewann erstmals im Hyundai i20

Von REINER KUHN

Schon im neunten Saisonlauf feierte Hyundai in seinem Lehrjahr einen Doppelsieg. Weltmeister Volkswagen hatte nach seiner Probesaison bis zur zehnten WM-Runde warten müssen. Wir sprachen mit Hyundai-Sportchef Michael Nandan (56) über den frühen Triumph bei der Rallye Deutschland 2014 und die Pläne danach.

Wie haben Sie den historischen Erfolg gefeiert?

MICHAEL NANDAN: Am Donnerstagabend nach der Rallye Deutschland haben wir in unserer deutschen Firmenzentrale in Alzenau mit dem ganzen Team eine zünftige Party gefeiert. So etwas muss sein. Jeder Einzelne hat seinen Anteil und darf stolz drauf sein.

Wie reagierte die Unternehmenszentrale in Südkorea?

Wächst nun der Erfolgsdruck?

Die Reaktionen von HMC (Hyundai Motor Company) waren sehr positiv, was sonst. Der Erfolgsdruck wächst dadurch nicht. Die Unternehmensleitung weiss diesen frühen Erfolg sehr gut einzuschätzen. Aber klar, so ein Erfolg hilft dem ganzen Projekt. Er belohnt die harte Arbeit der vergangenen Monate und zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Eine bessere Motivation als Siege gibt es nicht im Sport. Dennoch müssen wir mit den Füßen auf dem Boden bleiben und konzentriert weiterarbeiten. Der Weg ist noch lang!

Haben Sie nach Neuilles Mehrfachüberschlag im Shakedown noch ernsthaft geglaubt, dass er um den Sieg mitfahren kann?

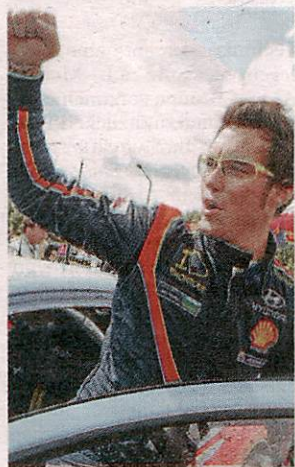
Zuallererst muss ich unser Team für die fantastische Arbeit beim Wiederaufbau von Thierry's WRC loben. Die Rallye selbst ist eine andere Geschichte. Das oberste Ziel war das gleiche wie bei den Läufen zuvor: die Rallye zu beenden und zu schauen, wie schnell wir sein können. Im Lauf der Veranstaltung wird dann die Strategie angepasst. Die Bedingungen waren wirklich sehr schwierig. Es zeigte sich, dass wir sehr gute Fahrer haben, für «die Deutschland» vielleicht die besten. Thierry (Neuville) wie auch Dani (Sordo) haben ihre Fähigkeit erneut unter Beweis gestellt. Als die Chance da war, Rang 1 und 2 zu holen, haben wir natürlich versucht, diese zu ergreifen. Es ist unser Lehrjahr, wir haben nichts zu verlieren.

Wie sehr hat sich der Hyundai i20 WRC vom Saisonbeginn bis jetzt verändert?

Auch wenn die Basis noch immer die gleiche ist, hat sich viel getan. Wir haben einige «Joker» für Neuhomologationen genutzt, vor allem beim weiterentwickelten Motor. Am Chassis kamen neue Teile für mehr Standfestigkeit. Am meisten tut sich beim Fahrwerk. Das Set-up wird immer optimiert und das Gesamtpaket dadurch besser.

Wie modifizieren Sie weiter?

Wir werden alle uns zur Verfügung stehenden «Joker» nutzen und zum Saisonstart 2015 mit einer überarbeiteten Variante am Start stehen. Das auf dem Nachfolgemodell basierende



Deutschland-Sieger: Neuville

völlig neue World Rally Car wird im September seine ersten Testrunden drehen und wohl nicht vor Mai kommenden Jahres im Wettbewerb debütieren. Und bei den Fahrern, gibt es da schon Neuigkeiten?

Klar sind nur die Fahrer für die kommenden drei Rallies. In Australien fahren Neuville, Atkinson und Paddon. In Frankreich Neuville, Sordo und Bouffier und in Spanien Neuville, Sordo und Paddon. In Wales sind Neuville und Paddon fix, das zweite Werkscockpit ist noch offen.

Noch interessanter sind Infos zu Ihrer Fahrerriege für 2015.

Abgesehen von Neuville ist noch alles offen. Im Oktober wissen wir mehr. Zudem ist im Moment auch noch unklar, ob wir kommende Saison mit zwei oder wie im aktuellen Lernjahr mit drei Autos antreten. Diese Entscheidung gilt es logischerweise zuerst zu treffen. ♦

M-Sport Ford

## Das Auslaufmodell Mikko Hirvonen

In dieser Saison wollte er es nochmals allen zeigen. Doch seine Rückkehr ins vertraute M-Sport Team und den Ford Fiesta WRC sind missglückt. Mikko Hirvonen fehlen Resultate und wohl bald auch ein Werkscockpit.

Das Sommermärchen 2014 blieb aus – zumindest für Mikko Hirvonen. Beim Heimspiel in Finnland kam er über Platz 5 nicht hinaus. Und auch in Deutschland wurde er trotz zahlreicher Ausfälle nur Fünfter. Schlimmer noch: Sein jun-

ger M-Sport-Teamkollege Elfyn Evans wurde dort Vierter und gewann die Power-Stage. Hirvonen's zwölfte WM-Saison könnte seine letzte sein.

Seit 2003 bestritt der Finne bisher 159 WM-Rallies für Subaru, Ford und Citroën. 67 Mal stand er auf Podium, feierte 15 Laufsiege und wurde hinter dem übermächtigen Sébastien Loeb vier Mal Vizeweltmeister. 2014 schaffte er es nach der Rückkehr zu M-Sport hingegen nur einmal aufs Podest. Der 34-Jährige konnte weder seine eigenen Erwartungen noch jene von Teamchef Malcolm Wilson

erfüllen. Die Kritik an seiner Person wächst. Die Motivation ist weg. Hirvonen scheint am Ende, die Rallye Wales (14.–16. 11.) wird wohl sein finaler Ausritt in einem Werkswagen.

Tänak nur ein Kandidat

Seinen Platz bei M-Sport könnte Ott Tänak übernehmen. Der Este gilt schon länger als künftiger Werksfahrer, doch nach einer Serie von Unfällen wurde er von Wilson in die WRC2 verbannt, um dort die nötige Routine zu erwerben. «Noch ist nichts entschieden, ich prüfe alle Möglichkeiten und bin mir

sicher, dass ich noch immer siegfähig bin», meint Hirvonen selbstbewusst.

Anders Teamchef Malcolm Wilson: «Es gibt keinen Zweifel daran, dass Elfyn nächstes Jahr bei uns bleibt. Daneben ist alles offen. Noch stehen vier WM-Läufe aus. Wir haben also Zeit für diese Entscheidung. Neben Mikko und Ott, zu denen wir eine gute Beziehung haben, gibt es aber noch eine Reihe andere Fahrer. Unter anderem enden die Verträge der beiden Citroën-Werkspiloten.» Die Position von Hirvonen stärkt das nicht – ganz im Gegenteil. ♦ RK



Fragliche Zukunft: Hirvonen

## NACHRICHTEN

Nur 30 WM-Starter  
in Australien

Rallye-WM Direkt nach der Rallye Deutschland begannen die Vorbereitungen für den nächsten 2014er-WM-Lauf in Australien (12.-14.9.). Für die Teams, die vorrangig aus Europa kommen, ist es die längste Anreise des Jahres. Ihnen gegenüber stehen lediglich neun einheimische Teams. Die größten Hoffnungen ruhen dabei auf Chris Atkinson, der für das Hyundai Werksteam im zweiten i20 WRC antritt. Angeführt wird das nur 30 Teams zählende Feld von elf WRCs. Dahinter folgen neun WRC2-Teilnehmer sowie Privatier in sechs seriennahen Allradlern und in drei Fronttrieblern.

Einheimische Stars  
vor Titelanwärtern

**Baja-Weltcup** Der Rallye-Europameister von 1997, Krzysztof Holowczyc, gewann die Baja Polen vor Ex-Skisprung-Ass Adam Malysz. Während die beiden Polen erfolgreich ihre Fahrzeuge über die Offroadpiste prägeln, strauchelten ihre um den Weltcup kämpfenden Teamkollegen: Malysz' Overdrive-Teampartner Nasser Al-Attayah musste seinen Toyota Hilux früh mit Fahrwerksschaden abstellen. Sein Glück: Der als Tabellenführer angesehene X-raid-Kollege von Holowczyc setzte seinen Mini auf der allerletzten Prüfung gegen einen Baum und wurde nur 22.

Geist ganz vorn bei  
Rallye Niederbayern

**DRS** Die favorisierten Porsche-Piloten mussten früh einpacken: Bei Ruben Zeltner streifte das Getriebe (WP 3), Rainer Noller stellte seinen 911 GT3 schon in WP1 der zur Deutschen Rallye Serie (DRS) zählenden Rallye Niederbayern ab. Nachdem auch Norbert Moufang (Opel C Kadett) in der Anfangsphase ausgefallen war, war der Weg für ein BMW-Duo frei. Den Sieg sicherte sich DRS-Champion Jürgen Geist (Foto) vor Fritz Köhler (beide BMW M3). P3: Mitsubishi-Pilot Michael Abendroth. Von 65 gestarteten Teilnehmern kamen nur 39 an. ♦ RK



## Rallye-EM Tschechien

## Wiegand starker Zweiter

Von REINER KUHN

**Siebter Sieger beim achten EM-Lauf 2014: Lokalmatador Vaclav Pech gewann nach 2003 erneut die Barum Rallye Zlin. Einziger Nicht-Tscheche in den Top 5: Skoda-Junior Sepp Wiegand aus Deutschland auf Platz 2.**

Knallaufakt bei der Barum Rallye Zlin: Erst markierte Peugeot-Werksfahrer Kevin Abbring im 208 T16 drei Bestzeiten, dann sorgte wieder einmal ein Motorschaden für das frühe Aus des Holländers. Sein Teamkollege Craig Breen sollte kaum weiter kommen. Der Ire segelte in der vierten WP von der Piste und stellte wenig später seinen havarierten Dienstwagen mit Antriebsschaden ab.

Skoda-Speerspitze Esapekka Lappi kam ebenfalls in WP 4 vom rechten Weg ab, touchierte mit seinem Werks-Fabia S2000 einen Bordstein und konnte erst am Sonntag wieder ins Geschehen eingreifen. Auch der mit Bestzeit in Führung gegangene Markenkollege Roman Kresta war ohne Glück. In WP5 stellte der Lokalheld seinen Fabia mit plötzlichem Leistungsverlust ab. Zu guter Letzt liess Mitfavorit Ott Tänak Federn: Ein defekter Sensor beraubte den Ford Fiesta R5 des ansonten in der WRC2 aktiven Esten um die volle Motorleistung und er rutschte auf P10 ab.

Während sich die Konkurrenz selbst ein Bein stellte, konnte Sepp Wiegand nicht nur durch schnelle Zeiten überzeugen, sondern hielt sich auch aus allen Scharmützeln heraus. Lohn der Mühen: Trotz eines schleichenden Plattfusses auf WP 9 lag der deutsche Skoda-Junior mit 54,1 Sekunden hinter Spitzenreiter Vaclav Pech (Mini

S2000) auf Rang 2. Auf der finalen Tagesetappe am Sonntag änderte sich an der Spitze wenig. Zum Start in den Nachmittag hatte Wiegand den Platz 3 erst an den Tschechen Tomas Kostka im Ford Fiesta R5 verloren.

Seine Chance, die 3,3 Sekunden Rückstand direkt wieder aufzuholen, wurde von Robert Consani zunichte gemacht. Nach einem kleinen Brand und einem Zwischenstopp kam der Franzose im Peugeot 207 S2000 direkt vor Wiegand wieder zurück auf die Strecke. Da aber Roman Odlozilik durch einen Abflug gelbe Flaggen auslöste, bekamen die Topfahrer – auch Wiegand und Kostka – für die WP13 die gleiche Zeit notiert.

Während Pech elf Jahre nach seinem ersten Triumph in Zlin wieder gewann, fiel die Entscheidung hinter ihm auf der letzten WP: Kostka, wegen Motorproblemen wehrlos, musste P2 mit 0,2 Sekunden Rückstand wieder Wiegand überlassen. Jaroslav Orsak wurde mit 0,8 Sekunden Vorsprung auf Jaromir Tarabus (beide Skoda Fabia S2000) Vierter, weitere 0,8 Sekunden dahinter auf P5 Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5).

## Junioren: Wieder mal Lefebvre

Bei den Junioren feierte der neuerdings in der Junior-WM führende Stéphane Lefebvre im Peugeot 208 R2 seinen dritten Saisonsieg. Marijan Griebel fuhr im Opel Adam R2 auf Rang 2. Dritter wurde der Pole Aleks Zawada im Peugeot 208 R2. Spitzenreiter Andrea Crugnola aus Italien war zum Auftakt der letzten Etappe von der Strecke geflogen und auf Endrang 4 vor dem Belgier Gino Büx gelandet. Der Tscheche Jan Cerny kam nach einer Reihe von Problemen nur auf Rang 6 und verlor so die Tabellenspitze. ♦



Hat jetzt sogar wieder Titelchancen: Sepp Wiegand



Der Sieger: Vaclav Pech



P2-Junioren: Marijan Griebel

## RALLYE-EM/Resultate

**Barum Rallye Zlin (CZ), 8 von 12 EM-Läufen; 676,72 Gesamtkilometer mit 15 WPs über 236,84 km. 121 Teams am Start, 47 gewertet. Wetter/Piste: sonnig, teilweise Gewitter**  
1. Pech/Uhel (CZ/Mini JCW S2000) in 2:16:28,7 h; 2. Wiegand/Christian (D)/Skoda Fabia S2000 +0:51,5 sek; 3. Kostka/Houst (CZ/Ford Fiesta R5) +0:51,7; 4. Orsak/Smeidler (CZ/Skoda Fabia S2000) +1:12,8 min; 5. Tarabus/Trunkat (CZ/Skoda Fabia S2000) +1:13,6; 6. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +1:14,4; 7. Tänak/Molder (EE/Ford Fiesta R5) +2:41,8; 8. Vricek/Lasevic (CZ/Skoda Fabia S2000) +5:30,2; 9. Tlustak/Kucera (CZ/Skoda Fabia S2000) +6:05,8; 10. Magalhaes/Magalhaes (PT/Peugeot 208 T16 R5) +7:07,3.  
Leader: WP 1 – 3 Abbring, WP 4 Kresta, WP 5 – 15 (Ziel) Pech.  
WP-Bestzeiten: Abbring 3, Pech 3, Tarabus 4, Lappi 3, Kresta, Orsak je 1.  
Wichtigste Ausfälle: Abbring/Marshall (NL/GB/Peugeot 208 T16 R5) Motor WP4; Kresta/Stary (CZ/Skoda Fabia S2000) Motor WP4; Breen/Martin (IRL/GB/Peugeot 208 T16 R5) Antrieb vor WP5.  
EM-Stand (nach 8 von 12 Läufen): 1. Lappi 123, 2. Wiegand 104, 3. Breen 70, 4. Kajetanowicz & Pech je 63, 6. Gryazin 53, 7. Tänak 44, 8. Kubica & Consani 39, 10. Abbring, 38.  
Nächster Lauf: 19.-21. September, Rallye Zypern  
Internet: www.fiaerc.com

## Rallye-EM

## 2015: Promoter stellt Weichen



Schneemangel: Jänner 2014

**Eurosport Events macht die Rallye-EM nächstes Jahr attraktiver. Die Teilnehmer sollen von einer Kostenreduzierung profitieren.**

Statt wie bisher zwölf gibt es 2015 maximal zehn EM-Läufe. Wichtiger: Für den Titel gewertet werden davon acht Rallyes, vier aus jedem Halbjahr.

«Wir wollen die EM als beste kontinentale Meisterschaft und zudem als DIE Serie unterhalb der WM etablieren. Dabei müs-

sen wir uns aber, auch wegen den Teilnehmern, den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen anpassen», sagt Jean-Baptiste Ley, EM-Koordinator bei Promoter Eurosport Events.

## Der WM weiter angeglichen

Um die EM-Struktur weiter der WM anzugleichen, sollen nur noch Fahrer und Teams um den EM-Titel kämpfen, die einen R5, RRC oder Super2000 einsetzen. In der neuen ERC2 tummeln sich Gruppe-N- und R4-Autos,

während die ERC3 ausschließlich zweiradangetriebenen Fahrzeugen vorbehalten ist. Die Junior-EM ist weiterhin altersbeschränkt und setzt auf R2.

Zudem soll die Gesamtlänge der Wertungsprüfungen ein EM-Lauf auf 220 km und auf die erlaubte Anzahl von Reifen weiter reduziert werden.

Ebenfalls fix: Der Auftakt bei der österreichischen Jänner Rallye 2015 wird um zwei Tage verschoben auf: 4.-6.1. (Sonntag bis Dienstag). ♦ RK

**MOTORSPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



**GRATIS**

**Ihre Vorteile im Abo:** ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ alle Ausgaben pünktlich frei Haus ■ Online-Kundenservice ■ brandaktuelle News montags auf dem iPad ohne Mehrkosten und dienstags im Briefkasten\* ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug

Sonntag auf der Piste. MOTORSPORT aktuell  
Montag auf dem iPad.  
Dienstag im Briefkasten.

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

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

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

Ich bestelle **MOTORSPORT aktuell** frei Haus zum Jahresabopreis von zzt. nur 86,- € für 50 Ausgaben als Hefte und Digital. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

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

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ Wohnort

Telefon

Geburtsdatum

E-Mail

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

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

IBAN

BIC

Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum

Unterschrift

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

MotoGP

# Ducati lässt nun Taten folgen

Von IMRE PAULOVITS und NEIL SPALDING

**Ducati holt seinen Rückstand zu Honda und Yamaha mit Riesenschritten auf. Und am 26. September in Aragón wird Andrea Dovizioso ein ganz neues Bike einsetzen.**

Zum dritten Mal in Folge hat Andrea Dovizioso nach Indianapolis und Brünn auch in Silverstone die Werks-Ducati auf den zweiten Startplatz gestellt. Natürlich kommt ihm dabei die Regel entgegen, nach der Ducati die gleichen Reifen wie die Open-Teams verwenden und so für den Quali-Spurt auf einen weichen Hinterreifen zurückgreifen kann als die Werksfahrer von Honda und Yamaha. Doch die Fortschritte sind unverkennbar. Auch im Rennen verlor Dovizioso nur noch 9,2 Sekunden auf Sieger Marc Márquez, hielt bis ins Ziel mit Valentino Rossi und Dani Pedrosa mit, und der Italiener lobt Konstrukteur und Ducati-Corse-Boss Gigi Dall'Igna über den grünen Klee. «Wir haben in jedem Bereich Fortschritte gemacht», freut sich Dovizioso. «Einzig beim Einlenken haben wir noch ein echtes Problem. Ich



Andrea Dovizioso vor Valentino Rossi und Dani Pedrosa: Neues Bike ab Aragón noch schneller?

kann nicht die Linie fahren, die ich will, und ich brauche in diesem Bereich viel mehr Kraft. Das wirkt sich einfach auf die Renndistanz aus, denn wenn so viele gute Fahrer und Maschinen in einem so engen Feld um den Sieg kämpfen, dann zählt alles und man kann sich keine Schwäche erlauben.»

**Erste Stufe in die Zukunft**

Das Hauptproblem der Ducati D16, dem Untersteuern, das seit dem Weggang von Casey Stoner noch kein Fahrer und kein Techniker lösen konnte

und woran auch Valentino Rossi gescheitert ist, will Gigi Dall'Igna nun mit einem neuen Rahmen lösen, für den er seit Saisonbeginn sorgfältig Daten gesammelt hat. Doch dies ist erst der erste Schritt für die Zukunft, und Dall'Igna, der bei Aprilia viel mit Problemfällen zu tun hatte und sie stets erfolgreich lösen konnte, nutzt mit der ersten Stufe auf dem Weg zum nächstjährigen Bike die letzten fünf Rennen dieses Jahres, um auf diese Art noch genauere Daten für seine Lösungsansätze zu finden. Hier

zeigt sich, wie wichtig sein Ansatz war, die Bikes zu Saisonbeginn nach der Open-Regel anzumelden und die Dorna und die FIM dadurch zu einer Regeländerung zu zwingen. Denn mit fünf vor der Saison verplombten Motoren hätte er die Experimente und die Entwicklung in dieser Art nicht machen können.

Wie die neue Ducati genau aussehen wird und vor allem, wie sie sich schlagen wird, werden wir erst in Aragón sehen. Doch man kann jetzt schon davon ausgehen, dass ei-

niges am Motor und am Fahrwerk abgeändert wurde, um die Massenverteilung nachhaltig zu verändern.

Ducati hatte in der Woche vor dem England-GP in Misano getestet, und sowohl Dovizioso als auch Cal Crutchlow konnten sich dort nachhaltig verbessern. «Was mich dabei besonders positiv stimmt, ist, dass wir uns sowohl in Indy, Brünn und Silverstone als auch auf der engen und langsamen Strecke von Misano verbessert haben», freut sich Dovizioso.

Dabei wurde die Front der Ducati kürzer, die Schwinge um 25 mm länger, die aktuelle Desmosedici hat mehr Gewicht auf dem Vorderrad als jede bisherige MotoGP-Ducati. Dabei kommt gerade Dovizioso mit einem relativ leichten Vorderrad zurecht. Auf der Werks-Honda sass er bis zu 60 mm weiter hinten als seine Teamkollegen. Damit alle Piloten zufriedengestellt werden, muss Ducati noch mehr Gewicht nach vorne bekommen. Dafür brauchen sie einen neuen Motor, mit dem sie die aktuell gefundene Gewichtsverteilung in einem kürzeren und besser einstellbaren Bike realisieren können. In vier Wochen könnte es soweit sein. ♦

US-Motocross

# KTM: Der Chef hakt Roczen ab

Von IMRE PAULOVITS

**Während Ken Roczens Management und die KTM-Rennabteilung in den USA nach dem Titelgewinn noch verhandelten, sprach KTM-Geschäftsführer Stefan Pierer ein Machtwort.**

«Wir hätten Ken Roczen wirklich gerne behalten», gibt KTM-Rennleiter Pit Beirer unumwunden zu. «Aber im Werk läuft schon längst die Vorbereitung auf die nächste Saison, und jedes Mal, wenn Herr Pierer nach dem Thema US-Meisterschaften fragte, mussten wir ihm sagen, dass wir da noch warten müssen. Weil er einfach Planungssicherheit haben wollte und 30 Leute, die an dem US-Projekt dranhängen, nicht wegen eines Fahrers im Regen stehen lassen wollte, hat er nun ein Machtwort gesprochen. Die US-Meister-

schaften wurden umgeplant und die Budgets umverteilt. Schade, mit Ken Roczen und Ryan Dungey wären wir für den Supercross-Titel gewaltig aufgestellt gewesen. Jetzt fahren wir mit Dungey und Dean Wilson.»

So geht das gemeinsame Kapitel des österreichischen Erfolgsherstellers und des erfolgreichsten Motocrossers, den Deutschland je hatte, nach ei-

nem WM-Titel, einem Mannschafts-WM-Titel und zwei US-Meistertiteln zu Ende. Der 20-jährige Thüringer wird zu Suzuki gehen, der Marke, auf der er seine Karriere als Kind begonnen hat.

**Hohe Erwartungen**

«Ken Roczen ist derzeit der Mann, den jeder haben will», bestätigt Bob Moore, 125er-Mo-

tocross-Weltmeister von 1994 und heute selbst einer der Manager bei der Wassermann Group, der Firma, die sich um die Geschicke des deutschen Ausnahmetalents kümmert. «Er hat sich in den letzten Jahren stetig gesteigert und ist auf einem Niveau angekommen, mit dem er der grösste Favorit auf beide US-Titel ist. Dazu ist er der absolute Publikumslieb-

ling und der Superstar schlechthin. So ist er und sind wir in der bestmöglichen Verhandlungsposition.»

«Roczen ist mit MTV-Videos grossgeworden, er spricht Englisch wie ein Kalifornier und nicht wie einer, der aus Europa übergekommen ist», fährt Moore fort. «Er hat vom ersten Moment an klargemacht, dass er nicht in die USA gekommen ist, um die Amerikaner zu schlagen, sondern um dort zu leben. Und das Publikum hat ihn aufgenommen.»

Nach dem KTM-Entscheid ist Roczen Suzuki und dem Trio Ricky Carmichael, Carey Hart und Rockröhre Pink förmlich in die Hände gefallen. Für sie geht nun ein Traum in Erfüllung, doch sie stehen auch gewaltig unter Druck. Jeder erwartet nun den Supercross-Titel, alles andere wäre für alle Seiten eine Enttäuschung. ♦



Schöner Abschied: Roczen als US-Nummer 1



Freude über ihren neuen Star: Carey Hart und Pink



Grand Prix von Großbritannien - MotoGP

# Auf Biegen und Brechen

Das entscheidende Manöver: Marc Márquez (93) nimmt den Curb als Linie und sticht bei Lorenzo rein, dieser muss sein Bike aufstellen und reisst danach von Márquez ab

Von IMRE PAULOVITS

**Wenn Marc Márquez in Silverstone auch seinen elften Saisonsieg feiern konnte, Jorge Lorenzo hielt diesmal dagegen und lieferte seinem Landsmann ein knallhartes Gefecht.**

Marc Márquez stach innen rein, ein kurzes schrappendes Geräusch machte klar, dass sich die beiden MotoGP-Boliden und ihre Piloten kurz berührt hatten. Jorge Lorenzo kam aus dieser Situation besser heraus, doch als er sich gerade in Sicherheit wähnte, diesen Angriff abgewehrt zu haben, stach der amtierende Weltmeister und bereits zehnfache Saisonsieger in der nächsten Linkskurve gleich noch einmal rein. Nein, Lorenzo hatte keine Lücke gelassen, Márquez überholte so unvermittelt über die Curbs, dass selbst der mit allen Wassern der letzten dreizehn WM-Fahre gewaschene Mallorquiner überrumpelt wurde, kurz aufrichten musste und von da an

keinen Griff mehr an seinem sechs Jahre jüngeren Gegner fand.

## Márquez voll konzentriert

Es war, wie nicht anders zu vermuten: Die Niederlage in Brünn hat Marc Márquez einerseits etwas Druck genommen, weil er nun nicht mehr alle Rennen gewinnen und jahrzehntelange Rekorde auslöschen kann. Und gleichzeitig war der Weltmeister noch fokussierter, damit ihn kein weiteres Missgeschick unterläuft. Vom ersten Tag an machte er das Tempo und fand sogar Gefallen an den viel übler gewordenen Bodenwellen von Silverstone. «Es ist unglaublich, wie die Formel 1 diese Strecke zugerichtet hat. An einigen Stellen sind die Wellen viel schlimmer geworden als im Vorjahr», gab er zu. «Aber das gefällt mir, denn es ist für alle gleich und macht die Abstimmungsarbeit noch viel anspruchsvoller.»

Bei Jorge Lorenzo hingegen war die Euphorie, die er nach seinem Tempo in Brünn hatte, gleich einmal gedämpft. «Ich

habe mich auf Silverstone gefreut, weil das eine Strecke ist, die mir und der Yamaha immer entgegenkam. Aber jetzt haben wir schon wieder den Reifen wie zu Saisonbeginn, und ich habe wieder die gleichen Probleme. Ich habe einfach keinen Grip in maximaler Schräglage und keine Traktion.»

Auch Valentino Rossi klagte über diese Symptome, doch bei

**«Mein Hinterreifen war trotz allem nicht optimal.»**

JORGE LORENZO



ihm liess dies die Moral nicht so sinken wie beim Weltmeister von 2010 und 2012.

Hier kam wieder zum Vorschein, wie sensibel das Gleichgewicht auf diesem schmalen

Grat am absoluten Limit ist, und hier wurde auch wieder deutlich, dass die Yamaha offensichtlich das sensiblere Bike ist. Es war nämlich viel kälter als erwartet, die Asphalttemperaturen lagen nicht höher als 25 Grad, und bei solchen Verhältnissen scheint die Honda leichter abzustimmen zu sein.

## Reine Kopfsache

Dass all dies aber nur die Theorie ist, zeigte sich auch schnell. Als es einen Tag später zählte, war Jorge Lorenzo wieder bei der Musik, und wenn er seine drittschnellste Trainingszeit auch auf den weichen Vorderreifen zurückführte, den er im Rennen nicht fahren könne, zeigte er doch, dass all die Probleme, die er und sein Team mit der neuen Reifenkonstruktion von Bridgestone hatten, mittlerweile in den Griff zu bekommen sind.

Wir werden es nie erfahren, wie schwer die Probleme wirklich wogen, denn am Renntag kam auch in England die Sonne

heraus und heizte den Asphalt um rund zehn Grad weiter auf, und die Yamaha waren plötzlich richtig stark. Ob der dadurch generierte Extra-Grip aber alles war? Die Teams von Valentino Rossi und Jorge Lorenzo arbeiteten bis spät in die Nacht hinein, zuvor waren die beiden Yamaha-Stars bei den Presseterminen fast abwesend, so sehr waren sie im Kopf bei ihren Motorrädern.

«Wir haben mit Silvano richtig gut gearbeitet», gab Valentino Rossi zu. «Mir hat das Fahren hinterher viel mehr Spass gemacht.»

Auch Lorenzo gab zu: «Wir haben noch im Warm-up Dinge rausgefunden und Fortschritte gemacht.» Dass es für ihn trotzdem wieder nicht ganz zum Sieg gereicht hat, konnte der Mallorquiner verschmerzen. «Unser Bike ist zwar ganz nah dran, aber wir haben noch immer Bereiche, wo die Honda stärker ist. Auf der Bremse ist sie einfach besser, und da konnte ich gegen die Angriffe von Marc nicht gegenhalten», ge-





Die neue Kraft: Andrea Dovizioso konnte mit der Ducati diesmal bis zum Schluss mithalten



Márquez: Wieder ganz oben



Etwas zum Feiern: Beide Yamaha-Werksfahrer auf dem Podest



Dani Pedrosa (hinten) kam nicht an Rossi vorbei: «Ich habe in der letzten Runde Fehler gemacht»

stand Lorenzo. «Ich kann wieder einen sehr hohen Kurvenspeed fahren, aber nicht ganz das Optimum ist der Hinterreifen nicht. Ich denke, dass ich deswegen etwa drei Zehntel pro Runde verliere. Wenn ich bedenke, dass ich trotzdem nach 20 Runden nur 0,7 Sekunden eingebüsst habe, kann ich zufrieden sein. Wir müssen jetzt einfach weiterarbeiten.»

**Ducati im Aufwind**

Die Sensation des Rennens war aber Andrea Dovizioso. Wie er mit Valentino Rossi und Dani Pedrosa mithalten konnte, hätten man sich bei Ducati vor einigen Rennen noch nicht träumen lassen. «Um es ganz klarzustellen: Ich konnte mit ihnen mitfahren, aber nicht um die Positionen kämpfen», präzisierte Dovizioso hinterher. «Wir müssen aber trotzdem glücklich über unsere Fortschritte sein. Wir haben auf der Bremse, in der Kurve und beim Beschleunigen etwas gefunden, unsere Schwäche ist nur noch das Einlenken. Aber genau des-

wegen hatte ich in jeder Runde einfach zu viele Stellen drin, an denen ich Zeit verloren habe und dadurch keine Chance hatte, aus meiner Position heraus um den letzten Podestplatz zu kämpfen. Für Misano haben wir aber bei den Tests grosse Fortschritte gemacht.» Der Italiener warnt aber vor zu grossen Erwartungen beim Heimrennen von Ducati. «Ich weiss genau, wie gut die Bikes an der Spitze sind, besonders Márquez. Und wenn wir auch in einem Umfang näher gekommen sind, den wir uns noch vor einem Monat kaum vorstellen konnten: Der letzte

«Für Misano müssen wir noch etwas finden.»

VALENTINO ROSSI



Schritt ist immer der schwierigste.»

**Rossi in Angriffslaune**

Valentino Rossi hingegen denkt genau an diesen Schritt. «Wir müssen noch etwas finden», zeigt sich der Ex-Weltmeister kämpferisch wie schon lange nicht mehr. «Ich spüre, dass nicht mehr viel fehlt, und wenn wir es finden, ich in Misano mit Marc und Jorge mitkämpfen kann. Es ist schliesslich mein Heimrennen, und ich habe ein gutes Gefühl. Ich habe in Silverstone noch nie auf dem Podest gestanden, irgendwie lag mir die Strecke nicht. Dass ich es jetzt geschafft habe, zeigt, wie stark wir geworden sind. Und in Misano treiben mich meine Fans daheim immer zu Höchstleistungen an.»

Marc Márquez hat da andere Gedanken. In Misano kann er die zwölf Siege von Mick Doohan in einer Saison egalieren. Und wie er schon sagte: Er will jedes Rennen, das er kann, auch gewinnen. ♦

**Stefan Bradl**

**Verbremst und doch 7**

**Stefan Bradl war in Silverstone richtig schnell. Doch auch Stürze waren zu verdauen, und auch ein Verbremser konnte seinen Vorwärtsdrang im Rennen nicht mindern.**

Als Stefan Bradl nach dem ersten Trainingstag Zweiter hinter Marc Márquez war, konnte der deutsche MotoGP-Pilot ein zufriedenes Grinsen nicht verkneifen. «Beim Brünn-Test haben wir etwas bei der Geometrie gefunden, das etwas bei der Traktion bringt, und damit kamen wir hier in Silverstone gleich richtig gut in das Wochenende hinein», freute sich Bradl. «Es wäre aber gut, wenn wir mit den neuen Reifen noch mehr Traktion finden.»

Am zweiten Tag wurde die gute Laune allerdings getrübt, zwei Stürze in der FP3 und der FP4 hatte Bradl zwar unverletzt überstanden, aber das musste für das Qualifying erst einmal wieder verdrängt werden. «Am Vormittag habe ich eine Windböe erwischt, die hat mein Vorderrad weggeschoben. Am Nachmittag musste ich, weil dabei auch der Vorderreifen zerstört wurde, mit der härteren Mischung fahren, der ist mir

dann leider auch weggerutscht.» Doch Bradl konnte sich einigermaßen sammeln und qualifizierte sich als Neunter.

Im Rennen legte der 24-Jährige richtig gut los, doch dann er vom neunten auf den dreizehnten Platz zurück. «Ich habe einfach den Bremspunkt verpasst und musste neben der Strecke», bekannte Bradl. Doch in einer beherzten Aufholjagd kämpfte er sich wieder bis auf den siebten Platz nach vorne. «Dabei hatte Smith vor mir einen technischen Defekt und ich habe noch einmal Zeit verloren. Unter diesen Umständen kann ich mit diesem siebten Platz zufrieden sein.» ♦ IP



Bradl: Zum Schluss gute Pa

**NACHGEHAKT BEI Marc Márquez**

(21/E). Der Silverstone-Sieger über den Widerstand von Lorenzo und wie er ihn brechen konnte.



Von IMRE PAULOVITS

**?** Für diesen elften Sieg in diesem Jahr hast du ziemlich kämpfen müssen. Ja, das Rennen war ganz anders, als ich es mir vorher ausgemalt habe. Jorge war viel schneller als am ganzen Wochenende zuvor. Das Tempo war von Beginn an sehr hoch. Ich bin die gleichen Rundenzeiten gefahren wie in FP4 und im Warm-up, aber beide Yamaha-Piloten konnten sich verbessern und ich musste wirklich hart kämpfen.

**?** Hast du zum Schluss mehr an den Sieg oder mehr an die Meisterschaft gedacht? Ich bin es angegangen wie jedes Rennen, das heisst, wenn ich eine Chance sehe, es zu gewinnen, dann versuche ich es auch. Zu Beginn habe ich gesehen, dass ich schneller fahren kann als Jorge, ich habe es aber vorgezogen, zu warten. Ich habe an einigen Stellen

an unseren Kampf aus dem letzten Jahr gedacht, aber eigentlich mehr, um mir eine Strategie auszudenken. Sieben Runden vor Schluss bin ich an die Spitze gegangen, habe dann aber einen Fehler gemacht und Jorge konnte wieder vorbeiziehen. Dafür ist es mir nach dem zweiten Überholmanöver gelungen, eine Lücke aufzumachen und zu gewinnen.

**?** Habt ihr euch eigentlich berührt? In Turn 12 haben wir uns leicht berührt, in Turn 14 nicht. Sicherlich war dies ein recht aggressives Manöver, aber auch letztes Jahr haben wir uns mehrfach berührt, und in der letzten Runde, wenn es um den Sieg geht, gehört das dazu.

**?** War dieser Sieg der schwierigere gegen Lorenzo oder der in Mugello? Ich denke der in Mugello. Dort war ich die ganze Zeit am Limit, hier hatte ich zu Beginn etwas Reserven.

MotoGP

# Wohin geht die Satelliten-Honda?

hon längere Zeit sieht man asto Gresini mit frostiger ene durch das Fahrerlager nen, und es ist mittlerweile hr als klar, dass der itanische Teambesitzer ein ander braucht, um auch 2015 ie Satelliten-Honda einsetzen können. Seine Verhandlungn konzentrieren sich nun auf n Einsatz des neuen Aprilia-erksteams.

Damit ist aber auch der Run die zweite Satelliten-Honda ben Cal Crutchlow bei LCR tbrannt. Scott Redding wäre Fahrer gesetzt. Das Aspar-



Scott Redding: Wo wird er die Production-Honda fahren?

Team hat Interesse an dieser Kombination angemeldet. Es ist durchgesichert, dass Tom Lüthi ein Angebot bei Aspar auf die Production-Honda hatte, dies aber zurückgezogen wurde.

Auch Reddings Mäzen Marc van der Straten könnte ein eigenes MotoGP-Team machen. Doch der Belgier möchte dieses Unterfangen nicht alleine finanzieren und wartet noch ab. ♦ IP

## ACHRICHTEN

### Verkstester probieren neuen Reifen

chelin Die ersten Tests der uen 17-Zoll-Michelin-Einstreifen, die ab 2016 in der toGP-Klasse verwendet erden müssen, sind bereits laufen. Die Honda-Testpilotn probieren das französische Gummi in dieser Woche Motegi, in der nächsten oche werden die Yamaha-astfahrer auf einer Strecke in pan und die Ducati-Testuppe in Misano fahren. Da egen der vielschichtigen rträge absolutes Stillhweigen vereinbart wurde, ilten sich die Techniker lang sehr bedeckt.

### Suzuki weiter in Wartestellung

Suzuki Teamchef Davide Brivio kam mit einem hochrangigen Suzuki-Manager nach Silverstone, konnte aber noch nicht allzu viele Details zum nächstjährigen Einstieg erzählen. «Wir waren nicht in Brunn, weil der Aufwand den einen Testtag nicht gerechtfertigt hätte», so Brivio. «Wir testen derzeit in Japan. Wie das Projekt 2015 genau aussehen wird, würde im Vorstand noch nicht entschieden, und ob wir in Valencia mit einer Wildcard antreten werden, steht auch noch weiter im Raum.» ♦ IP

## KOMPAKT

»»»

**Valentino Rossi** Der 35-jährige Italiener fuhr in Silverstone seinen 246. GP in der Königsklasse und ist nun alleiniger Rekordhalter dieser Marke. Alex Barros hat 245 Königsklassen-GP.

»»»

**Jorge Lorenzo** Der 27-jährige Spanier feierte in Silverstone seinen 80. Podestplatz in der MotoGP.

»»»

**MotoGP** Vor der Saison 2015 gibt es folgende Tests: 10.-12.11.2014: Valencia; 4.-7.2. 2015: Sepang 1; 23.-26.2. 2015: Sepang 2; 6.-9.3.2015: Katar. ♦ IP

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von IMRE PAULOVITS

Am Mittwoch vor dem Silverstone-GP staunten die Londoner nicht schlecht, als **Marc Márquez** mit seinem MotoGP-Bike über die eigens dafür gesperrte, berühmte Fussgängerbrücke Millennium Bridge fuhr. Auf der Brücke war ein Wegweiser mit der Aufschrift «Silverstone» angebracht und der MotoGP-Weltmeister machte so sehr wirksam Werbung für den England-GP.

◆◆◆ Eine wahre Odyssee nach Silverstone erlebte KTM-Rennleiter **Pit Beirer**. Am Flughafen von Birmingham angekommen, musste er bei der Autovermietung feststellen, dass sein behindertengerechter Mietwagen aus unerfindlichem Grund in Birmingham/Alabama (USA) bereitstand. Da in England kein solches Auto aufzutreiben war, wurde ein Unternehmer herbeigerufen, der den Umbau auf Handbetrieb von Ort vornehmen

kann. So kam Beirer schliesslich statt um 18 Uhr zu Besprechungen im Fahrerlager gegen 24 Uhr hundemüde im Hotel an.

◆◆◆ Das Kiefer-Team wurde in Silverstone von einem sehr prominenten Schrauber verstärkt. **Ralf Waldmann**, 250er-Vizeweltmeister von 1996 und 97, fühlte Entzugerscheinungen von der Weltmeisterschaft und half diesem aus. Der 48-Jährige



Márquez auf der Millennium Bridge

beobachtete dabei das Treiben in der Nachbarbox besonders aufmerksam, da dort das Brough-Superior-Team

untergebracht war, wo sein ehemaliger Kontrahent, der mehr als zwei Jahre ältere **Jeremy McWilliams**, gefahren war. «Es ist erstaunlich, wie fit der heute noch ist», wunderte sich Waldmann, der am Wochenende auch öfter beim Team von Sandro Cortese vorbeischaute und mit **Jürgen Lingg** in Zweitakt-Erinnerungen schwelgte.

◆◆◆ Im Silverstone-Fahrerlager stolperte man auf Schritt und Tritt über Prominenz.

Ex-Formel-1-Pilot **David Coulthard** war dort genauso anzutreffen wie **Nicolas**, der Bruder von **Lewis Hamilton**, dazu die beiden Motorrad-Legenden **Jim Redman** und **Phil Read**. Auch der vierfache Superbike-Weltmeister **Carl Fogarty** schaute vorbei. Der zweifache Superbike-Champ **Troy Corser** kam, um alte Bekann-

te zu treffen und unterhielt sich in der Yamaha-Hospitality lange mit Valentino Rossis Crewchef **Silvano Galbusera**, der einst diese Aufgabe bei ihm innehatte.

◆◆◆ Ein anderer zweifacher Superbike-Weltmeister war in Silverstone ein vielbeschäftigter Mann. **James Toseland** ist Fachkommentator für den britischen Sender BT, und am Samstagabend gab der mit vielen Talenten gesegnete Brit auf dem Silverstone-Gelände ein gigantisches Konzert mit seiner neuen Band.

◆◆◆ **Colin Edwards** setzte sich zwar nicht mehr in den Sattel der Forward-Yamaha, aber als Entertainer präsentierte sich der redgewandte Texaner seinen Fans um so mehr. Am Freitag heizte er das Publikum bei der Versteigerung



Kiefer-Schrauber Ralf Waldmann

von seinen eigenen Memorabilia zu Gunsten der Stiftung Riders for Health an, zusammen mit einem professionellen englischen Auktionar, der jeden Marktschreier auf einem arabischen Basar übertraf. Am Ende kamen stolze 244.264 Euro zusammen.



Carl Fogarty, Cal Crutchlow

## GASTKOMMENTAR

### Die Sehnsucht der Fans nach britischen Siegen

Von NICK HARRIS

Dass englische Fahrer und Motorräder die Weltmeisterschaft dominiert haben, lebt nur noch in der Erinnerung von Wenigen. Unsere Motorrad-Industrie ist gegen die Japaner untergegangen, und wenn Marken wie Triumph, Norton und Brough Superior auch ihre Wiederauferstehung feiern, sind sie doch noch weit davon entfernt, auf der WM-Bühne gegen die Giganten aus Fernost zu kämpfen. England war immer die Heimat und die Triebfeder des Motorrad-Rennsports, und davon ist bis heute ein harter Kern übrig geblieben, der den Rennsport über alles liebt und diesen Geist am Leben erhält. Dabei hat es einen unheimlichen Rückgang bei den internationalen Spitzenpiloten gegeben. Wir haben seit 1981 keinen GP-Sieger mehr in der Königsklasse gehabt, unser letzter GP-Weltmeister datiert gar aus dem Jahr 1977. Für beides sorgte der legendäre Barry Sheene, und ich kann mich glücklich schätzen, diese Zeiten erlebt zu haben. Heute klafft eine riesige Lücke, die zu schließen ist. Für viele Jahre konzentrierte sich das englische Interesse auf die Super-

bike-WM, weil es dort durch Carl Fogarty, Neil Hodgson und James Toseland grosse Erfolge zu feiern gab. Und jedes Land möchte seine Stars gewinnen sehen. Seit die Dorna erkannt hat, wie wichtig englische Spitzenfahrer in der MotoGP wären, verlagert sich das Interesse wieder Richtung Motorrad-WM. Durch Bradley Smith, Scott Redding und Cal Crutchlow sind auch die Hoffnungen der Fans wieder aufgeflammt. Scott Redding und Danny Kent haben einige GP gewonnen, und damit wurde auch die Erinnerung geweckt. Erinnerungen, als vor unendlich langen 33 Jahren die Hymne von einem Podest der Königsklasse zuletzt gespielt wurde. Die Geduld der Fans ist unfassbar, denn trotz dieser langen Durststrecke ist die Begeisterung für den Motorsport in England immens, wie genetisch eingebaut. Wie die Fans auch dieses Jahr wieder in Silverstone einströmten, war herzerwärmend. Wenn in Zukunft nur ein britischer Fahrer um MotoGP-Siege kämpfen und in die Nähe der Weltmeisterschaft kommen könnte, würde der Motorsport auf der Insel explodieren.



Höhepunkte des Rennens

**Start:** Bei Sonnenschein und perfekten Bedingungen kommt Lorenzo vor Márquez und A. Espargaró am besten weg, Bradl P9.

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

**2. Runde:** Rossi auf P4.

**Bradl vor auf P9.**

**3. Runde:** Lorenzo, Márquez, Dovizioso und Rossi dicht besammen. Von hinten holt Pedrosa auf P5 auf.

**4. Runde:** Bradl fällt nach Fehler auf P13 zurück.

**5. Runde:** Rossi an

Dovizioso vorbei auf P3.

**6. Runde:** Lorenzo und Márquez 1,5 sec vor Rossi, Dovizioso und Pedrosa.

**Bradl P12.**

**8. Runde:** Pedrosa an Dovizioso vorbei auf P4.

**9. Runde:** Lorenzo und Márquez 2,5 sec voraus, Pedrosa an Rossi vorbei auf P3. Bradl auf P11.

**11. Runde:** Smith rollt mit Reifensorgen in die Box.

**13. Runde:** Rossi wieder an Pedrosa vorbei auf P3.

**Bradl auf P10.**

**14. Runde:** Márquez greift Lorenzo an, kommt vorbei. Auch Dovizioso an Pedrosa vorbei auf P4 hinter Rossi, der 7 sec hinter Márquez/Lorenzo liegt. Bradl P10.

**16. Runde:** Lorenzo wieder vor Márquez nach einem Fehler des Weltmeisters.

**Bradl vor auf P9.**

**18. Runde:** Márquez presst sich erneut an Lorenzo vorbei, der bleibt aber dran.

**19. Runde:** Bautista stürzt, Bradl jetzt auf P8.

**20. Runde:** Márquez siegt 0,7 sec vor Lorenzo und 8 sec vor Rossi, Pedrosa und Dovizioso. Bradl packt im Finale noch Iannone und landet auf P7. ♦ ML

Qualifying

1. Márquez	2:00,829
2. Dovizioso	2:01,140
3. Lorenzo	2:01,175
4. A. Espargaró	2:01,448
5. Pedrosa	2:01,464
6. Rossi	2:01,550
7. Smith	2:01,593
8. P. Espargaró	2:01,747
9. Bradl	2:01,973
10. Iannone	2:02,064
11. Redding	2:02,116
12. Bautista	2:03,618
13. Hernandez	2:03,046
14. Abraham	2:03,206
15. Crutchlow	2:03,407
16. Aoyama	2:03,563
17. De Angelis	2:03,686
18. Camier	2:03,696
19. Petrucci	2:04,755
20. Laverty	2:04,836
21. Barberá	2:04,957
22. Di Meglio	2:05,451
23. Parkes	2:06,106

GRAND PRIX VON GROSSBRITANNIEN/Silverstone – MotoGP / Resultate

Silverstone/GB: 31. August 2014; 12. Lauf zur Weltmeisterschaft; 118,0 km über 20 Runden à 5,900 km; 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken; Luft: 18 Grad, Asphalt: 29 Grad

18°



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	20	40:51,835		2:01,980	325,3	m/m	25
2. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	20	+0,732		2:02,066	322,3	m/m	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	20	+8,519		2:02,043	323,3	m/m	16
4. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	20	+8,694		2:02,013	327,2	m/m	13
5. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP14	20	+9,238		2:02,006	326,6	m/m	11
6. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	20	+24,746		2:03,209	324,3	m/s	10
7. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213V	20	+26,717		2:02,916	326,5	m/m	9
8. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP14	20	+26,910		2:02,947	321,9	m/m	8
9. Aleix Espargaró (E)	Forward-Yamaha*	20	+33,455		2:03,037	318,4	m/m	7
10. Scott Redding (GB)	Honda RC 1000 R*	20	+39,094		2:03,273	311,1	s/s	6
11. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14	20	+40,255		2:03,409	324,0	s/s	5
12. Cal Crutchlow (GB)	Ducati D16 GP14	20	+43,027		2:03,708	323,4	m/m	4
13. Karel Abraham (CZ)	Honda RC 1000 R*	20	+52,245		2:04,169	310,4	s/s	3
14. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 1000 R*	20	+58,981		2:04,655	313,9	s/s	2
15. Alex De Angelis (I)	Forward-Yamaha*	20	+59,164		2:04,461	315,5	s/m	1
16. Leon Camier (GB)	Honda RC 1000 R*	20	+1:05,680		2:04,793	314,1	s/s	-
17. Michael Laverty (GB)	PBM-Aprilia*	20	+1:10,939		2:05,417	310,3	s/s	-
18. Danilo Petrucci (I)	ART-Aprilia*	20	+1:16,834		2:05,697	307,2	s/s	-
19. Héctor Barberá (F)	Avintia-Kawasaki*	20	+1:16,904		2:05,495	309,4	s/s	-
20. Mike di Meglio (F)	Avintia-Kawasaki*	20	+1:34,939		2:05,974	306,2	s/s	-
21. Broc Parkes (AUS)	PBM-Aprilia*	20	+1:38,442		2:06,119	304,9	s/s	-
22. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	20	+1 Rde.		2:02,935	324,7	s/m	-

Nicht klassiert:

- Álvaro Bautista (E)	Honda RC 213V	20	+2 Rdn.	Sturz	2:03,146	325,5	m/m	-
-----------------------	---------------	----	---------	-------	----------	-------	-----	---

\* Open-Motorräder

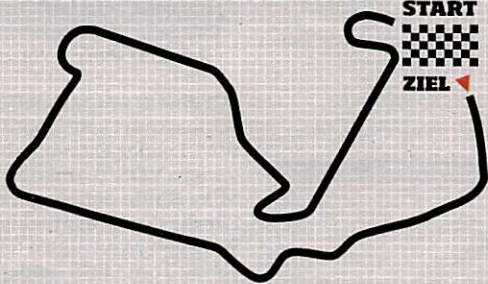
Führung: Lorenzo, Runden 1-13, 16-17; Márquez 14-15, 18-20.

Nächstes Rennen: 14. September 2014, Misano (I)

Internet: www.motogp.com

STRECKE

Grossbritannien/Silverstone



WM-Stand Fahrer

1. Márquez	288
2. Pedrosa	199
3. Rossi	189
4. Lorenzo	157
5. Dovizioso	129
6. A. Espargaró*	92
7. P. Espargaró	88
8. Iannone	81
9. Bradl	74
10. Smith	65
11. Bautista	56
12. Redding*	51
13. Crutchlow	40
14. Aoyama*	39
15. Hernandez	32

WM-Stand Marken

1. Honda	300
2. Yamaha	214
3. Ducati	136
4. Forward-Yamaha*	95
5. PBM*	8
6. Avintia*	6
7. ART*	4

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	487
2. Movistar Yamaha MotoGP	346
3. Ducati Team	169
4. Monster Yamaha Tech3	153
5. Pramac Racing Team	113
6. Go&Fun Honda Gresini*	107
7. NGM Forward Racing*	104
8. LCR Honda MotoGP	74
9. Drive M7 Aspar*	69
10. Cardion AB Motoracing*	28

\* Open-Motorräder

Runde für Runde

Rd.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
Fahrer	Márquez	Lorenzo	Rossi	Pedrosa	Dovizioso	Espargaró	Bradl	Iannone	Redding	Bautista	Hernández	Abraham	Crutchlow	Aoyama	De Angelis	Camier	Petrucci	Laverty	Barberá	Di Meglio	Parkes		
1.	99	41	46	26	38	29	44	6	29	45	19	68	17	35	7	15	2	9	70	8	63	23	
2.	99	93	4	46	26	41	38	29	6	44	68	19	45	35	2	17	7	70	15	9	8	63	23
3.	99	93	4	46	26	41	38	29	6	44	19	68	45	35	17	2	7	15	70	9	8	63	23
4.	99	93	4	46	26	41	38	29	44	19	68	6	45	35	17	2	7	15	70	9	8	63	23
5.	99	93	46	4	26	38	29	41	44	19	68	6	45	35	17	2	7	15	70	9	8	63	23
6.	99	93	46	4	26	38	29	41	19	44	68	6	45	35	17	7	2	15	70	9	8	63	23
7.	99	93	46	26	4	29	38	41	44	19	68	6	45	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23
8.	99	93	46	26	4	29	38	41	44	19	6	68	45	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23
9.	99	93	26	46	4	29	38	41	19	6	68	45	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23	
10.	99	93	26	46	4	29	44	38	41	19	6	68	45	35	17	7	15	2	70	8	9	63	23
11.	99	93	26	46	4	29	44	38	41	19	6	68	45	35	17	7	15	2	70	8	9	63	23
12.	99	93	26	46	4	29	44	38	41	19	6	68	45	35	17	7	15	2	70	8	9	63	23
13.	99	93	46	4	26	29	44	19	41	6	68	45	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23	38
14.	99	93	46	4	26	29	44	19	6	41	68	45	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23	38
15.	99	93	46	4	26	29	44	19	6	41	68	45	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23	38
16.	99	93	46	4	26	44	29	19	6	41	68	45	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23	38
17.	99	93	46	4	26	44	29	19	6	41	45	68	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23	38
18.	99	93	46	4	26	44	29	19	6	41	45	68	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23	38
19.	99	93	46	4	26	44	29	6	41	45	68	35	17	7	15	2	70	8	9	63	23	38	
20.	99	93	46	26	4	44	6	29	41	45	68	35	17	7	15	2	70	9	8	63	23	38	

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

MEIN RENNEN

Fahrerkommentare nach dem Grand Prix von Grossbritannien



Andrea Iannone (8.)

«Ich hatte mehr erwartet. Ich hatte aber schon im Warm-up kein Gefühl für das Bike. Ich konnte nicht hart bremsen und einbiegen. Dazu verlor ich bald an Grip.»



Scott Redding (10.)

«Mit vollem Tank hatte ich Probleme, aber wie das Bike leichter wurde, konnte ich pushen und Yonny Hernandez überholen und wurde bei meinem Heim-GP Zehnter.»



Bradley Smith (22.)

«So gut war ich zu Beginn eines Rennens noch nie dabei und habe gar mit Pedrosa gekämpft. Doch dann liess schlagartig der Grip nach. Ich hatte einen Riss in der Felge und verlor Luftdruck.»

Wenigen und Höhepunkte des Rennens

**1. Runde:** Zarco startet von der Pole-Position aus perfekt und führt vor Kallio und Corsi. Cortese muss neben die Strecke und fällt weit zurück. Aegerter, führt Mitte von Runde 1 nach einem Zusammenprall mit Viñales, fährt als Letzter weiter.

**2. Runde:** Kallio führt vor Zarco und Corsi. Folger P5, Lüthi P9, Cortese P15, Schrötter P17, Krummenacher P18, Mulhauser P9, Aegerter P33.

**3. Runde:** Ein 9er-Pulk setzt sich zusammen, darunter Folger und Lüthi. Zarco, Kallio und Rabat wechseln sich in der Führung ab.

**4. Runde:** Folger stürzt vor auf Platz 5. Lüthi P7, Cortese P16, Schrötter P17, Krummenacher P21, Mulhauser P28, Aegerter P33.

**5. Runde:** Folger erstmals auf P2.

**6. Runde:** Kallio erhöht die Pace und will wegziehen. Folger fällt auf P7 vor Lüthi zurück.

**7. Runde:** Kallio 1,2 sec vor Viñales, Zarco, Rabat, Corsi, Morbidelli, Folger, Lowes, Lüthi. Cortese P13, Krummenacher P19, Schrötter P20, Mulhauser P26, Aegerter P31.

**8. Runde:** Kallio 2 sec voraus.

**9. Runde:** Folger stürzt über das Vorderrad, reißt Corsi mit.

**10. Runde:** Lüthi und Morbidelli können Kallio, Rabat, Zarco und Viñales nicht mehr folgen.

**11. Runde:** Rabat setzt zum Endspurt an und holt Kallio ein.

**12. Runde:** Rabat auf P1. Viñales benfalls an Kallio dran!

**13. Runde:** Rabat siegt knapp vor Kallio und Viñales. Lüthi P5, Krummenacher und Schrötter überholen auf P13 und P14 noch die WM-Punkte. ♦ ML

GRAND PRIX VON GROSSBRITANNIEN – Moto2 / Resultate

Silverstone/GB: 31. August 2014; 12. Lauf zur Weltmeisterschaft; 106,2 km über 18 Runden à 5,900 km; 34 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 16 Grad, Asphalt: 26 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Esteve Rabat (E)	Kalex	18	38:29,795	2:07,253	25
2. Mika Kallio (FIN)	Kalex	18	+0,063	2:07,858	20
3. Maverick Viñales (E)	Kalex	18	+0,203	2:07,432	16
4. Johann Zarco (F)	Suter	18	+2,774	2:07,640	13
5. Thomas Lüthi (CH)	Suter	18	+8,029	2:07,944	11
6. Franco Morbidelli (I)	Kalex	18	+10,529	2:08,038	10
7. Sam Lowes (GB)	SpeedUp	18	+10,564	2:08,164	9
8. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	18	+17,173	2:08,431	8
9. Mattia Pasini (I)	Forward-KLX	18	+17,802	2:08,290	7
10. Axel Pons (E)	Kalex	18	+18,035	2:08,342	6
11. Jordi Torres (E)	Suter	18	+18,098	2:08,182	5
12. Julián Simón (E)	Kalex	18	+18,290	2:08,276	4
13. Randy Krummenacher (CH)	Suter	18	+18,820	2:08,242	3
14. Marcel Schrötter (D)	Tech3	18	+19,551	2:08,322	2
15. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	18	+20,870	2:08,371	1
16. Ricky Cardús (E)	Tech3	18	+21,320	2:08,489	-
17. Louis Rossi (F)	Kalex	18	+22,697	2:08,507	-
18. Sandro Cortese (D)	Kalex	18	+29,842	2:08,213	-
19. Luis Salom (E)	Kalex	18	+33,487	2:08,771	-
20. Gino Rea (GB)	Suter	18	+33,792	2:08,884	-
21. Dominique Aegerter (CH)	Suter	18	+47,561	2:08,037	-
22. Anthony West (AUS)	SpeedUp	18	+47,660	2:09,900	-
23. Riccardo Russo (I)	Suter	18	+47,866	2:09,447	-
24. Josh Herrin (USA)	Caterh.-Suter	18	+47,982	2:09,325	-
25. Azlan Shah (MAL)	Kalex	18	+48,207	2:09,915	-
26. Roman Ramos (E)	SpeedUp	18	+48,515	2:09,787	-
27. Robin Mulhauser (CH)	Suter	18	+49,699	2:09,447	-
28. Thitipong Warokorn (T)	Kalex	18	+1:07,489	2:11,144	-
29. Jeremy McWilliams (GB)	Taylor Made	17	+1 Rde	2:15,141	-
30. Dakota Mamola (B)	Suter	15	+3 Rdn.	2:11,436	-
Nicht klassiert:					
- Lorenzo Baldassarri (I)	Suter	14	+4 Rdn.	2:08,830	-
- Jonas Folger (D)	Kalex	12	+6 Rdn.	2:07,787	-
- Simone Corsi (I)	Forward-KLX	12	+6 Rdn.	2:08,000	-
- Xavier Siméon (B)	Suter	9	+9 Rdn.	2:08,574	-

Durchschnittstempo des Siegers: 165,5 km/h  
**Schnellste Runde:** Esteve Rabat (E), 15. Runde, in 2:07,253 min (=166,9 km/h)  
**Nächstes Rennen:** 14. September 2014, Misano (I) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Rabat	233
2. Kallio	216
3. Viñales	166
4. Aegerter	123
5. Corsi	100
6. Lüthi	92
7. Zarco	72
8. West	65
9. Salom	62
10. Cortese	58
11. Folger	48
12. Schrötter	46
13. Morbidelli	43
14. Lowes	42
22. Krummenacher	22

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	290
2. Suter	179
3. SpeedUp	94
4. Caterham-Suter	72
5. Tech3	56
6. Forward KLX	33



Mittelfeld: Schrötter (23), Cortese (11), hinten Krummenacher (4)

Grand Prix von Grossbritannien - Moto2

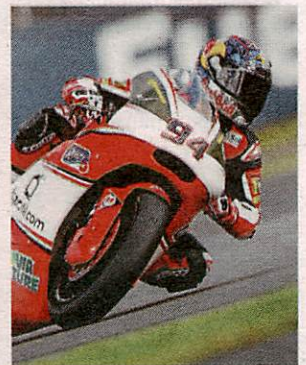
«Mein bestes Rennen»



Rabat (53) rast vor Kallio (36) und Viñales (40) über die Ziellinie



Rabat: 17 Punkte Vorsprung



Folger: Schnell bis zum Crash

**Mit einem sensationellen Schlusspurt schnappte WM-Leader Esteve Rabat seinem VDS-Teamkollegen Mika Kallio den Sieg weg. Für die deutschsprachigen Stars gab es wenig zu feiern; einzig Tom Lüthi landete als Fünfter in den Top 10.**

Sachsenring-Sieger Dominique Aegerter patzte bereits im Training und als Erster im Rennen. Als 19. musste er aus der 7. Startreihe losfahren. Dank seinem üblichen Raketenstart lag er nach vier Kurven bereits auf Rang 10, aber dann knallte er Viñales ins Heck und stürzte.

Fast gleichzeitig musste der aus der dritten Reihe gestartete Brünn-Dritte Sandro Cortese in den Notausgang ausweichen und fiel hoffnungslos zurück.

**Folger mit Podestchancen**

Damit blieben von den Deutschsprachigen nur noch Jonas Folger, der schon im Training mit Rang 5 seine Podestambitionen angekündigt hatte, und der direkt neben ihm gestartete Schweizer Tom Lüthi als Hoffnungsträger übrig. Folger kämpfte zwar tapfer mit und lag kurzfristig auf Platz 2, doch in Runde 13 rutschte ihm bei der Attacke auf Corsi das Vorderrad weg. Folger und auch der unschuldige Corsi schieden aus.

Lüthi konnte bis Mitte des Rennens den Anschluss an die Spitze halten, aber nie um die vordersten Positionen mitstreiten. Als Fünfter war er aber klar bester Deutschsprachiger.

**VDS-Team: Eigene Liga**

Den Sieg machten einmal mehr die beiden MarcVDS-Teamkollegen Mika Kallio und Esteve Rabat unter sich aus. In den letzten Runden schaltete WM-Leader Rabat den Turbo ein, holte mit Maverick Viñales im Windschatten den um 2 Sekunden entflohenen Kallio ein, rang diesen in den letzten Kurven nieder und gewann mit hauchdünnem Vorsprung.

«Das war das beste Rennen meiner Karriere», jubelte Rabat nach seinem 5. Saisonsieg. «Ich hatte heute nicht unbedingt das schnellste Paket. Kallio, Folger, Zarco und Viñales waren sicher nicht schlechter gerüstet. Im Finale hat heute der Fahrer den Unterschied ausgemacht.»

Kallio gestand die Niederlage ein, gab sich aber kämpferisch: «Ich bin enttäuscht, mit diesem Vorsprung hätte ich gewinnen müssen. Aber Rabat war heute einen Tick besser. Aber in Misano wird es anders rum sein!»

In der ewigen Moto2-Bestenliste hat Kalex jetzt Suter überholt. Aktueller Stand: Kalex 31 Siege, Suter 30. ♦ ML

Jonas Folger

# «Fühlte mich echt stark»

Von CHRIS EVANS und MARKUS LEHNER

**Jonas Folger war auf dem Weg zu einem Podestplatz, als er kurz nach Rennmitte im Kampf mit Simone Corsi stürzte und ausschied.**

In den vergangenen sechs Grands Prix hatte Kalex-Pilot Jonas Folger nur einen einzigen WM-Punkt gesammelt und war in der WM-Tabelle aus den Top 10 gefallen. Und Folger, der in Jerez und Mugello noch auf dem Podest gestanden hatte, wurde von Sandro Cortese nach dessen drittem Rang in Brünn als aktuell bester Deutscher abgelöst.

Doch nach dem 5. Trainingsrang in Silverstone witterte Folger Morgenluft: «Ich habe das

Vertrauen in das Motorrad wieder gefunden, und die Kalex funktioniert hier wirklich wunderbar. Diese Rückkehr gibt Mut und Auftrieb zugleich.»

## Zufrieden mit der Performance

Tatsächlich kämpfte Folger fröhlich um die Topplätze und lag zwischenzeitlich sogar auf dem 2. Rang. Doch in Runde 13 übertrieb er es und rutschte über das Vorderrad ins Aus. Dabei riss er auch den Italiener Simone Corsi mit.

Folger erzählt: «Ich fühlte mich echt stark, heute wäre ein sehr gutes Resultat möglich gewesen. Doch der Fight gegen Corsi war äusserst hart. Er hat mich drei Mal zurücküberholt. Aber ich wollte den Kontakt zur Spitze nicht verlieren und konterte auf der Innenlinie. Dabei



Runde 13: Jonas Folger (94) reisst Simone Corsi mit ins Kiesbett

ist das Vorderrad leider eingeklappt. Ich habe schon vorher Fehler gemacht, vor allem in der Schikane bin ich mehrfach zu weit hinausgetragen worden und habe Plätze verloren. Da war ich im Kampf zu wenig auf die Linie fokussiert.»

Trotz des Ausfalls sieht Folger auch das Positive: «Wir dürfen mit der Performance im Training und im Rennen sicher zufrieden sein und darauf aufbauen. Nur der Crash im Rennen, der hätte nicht unbedingt sein müssen.» ♦

Tom Lüthi

## «Keine Riesenparty»

Mit Rang 5 war Tom Lüthi, der am 6. September seinen 28. Geburtstag feiert, der am besten klassierte Deutschsprachige. «Nach dem Platz in der 2. Startreihe haben wir uns sicher Hoffnungen auf eine Topklassierung gemacht», erzählte Lüthi. «Ich konnte zwar mithalten, aber nicht angreifen, weil ich beim Bremsen Probleme mit dem Vorderrad hatte. Je länger das Rennen dauerte, umso stärker wurde das Problem. Im Finale ging es nicht schneller. Nach einem 5. Rang veranstalten wir sicher keine Riesenparty, aber es sind wieder elf wichtige Punkte.» Lüthi klagt, dass er und sein Team noch kein gu-

tes Grund-Set-up gefunden haben. «Wir sollten am Freitag auf einem hohen Niveau beginnen können. Also die Sicherheit haben, dass wir rausfahren können und nach 5 Runden genau wissen, wo wir sind.» ♦ IP/ML



Lüthi: Kein gutes Basis-Set-up

Sandro Cortese

## Sorgenkind Getriebe

Nach dem ersten Moto2-Podestplatz seiner Karriere (P3 in Brünn) gab es in Silverstone trotz dem guten 9. Startplatz keine Punkte für den Moto3-Champion von 2012; Cortese kam lediglich als 18. ins Ziel. «Das war sehr ärgerlich heute. Ich musste gleich in der ersten Runde neben die Strecke ausweichen. Danach war mein Rhythmus schlecht. Ich bin zwar wieder rankommen, habe aber enorm Probleme mit dem Getriebe gehabt. Die Gänge sind rausgefallen, manchmal gar nicht reingegangen. Deshalb habe ich den

Anschluss wieder verloren. Dumm gelaufen, denn bis auf Platz 7 wäre heute alles möglich gewesen. Die Probleme mit dem Getriebe hatten sich schon im Qualifying angedeutet, aber heute war es viel schlimmer.» ♦ IP/ML



Cortese: Nur auf P 18

Randy Krummenacher

## Gänge rausgefallen

Mit einer starken kämpferischen Leistung sicherte sich der Ioda-Pilot mit der Suter 3 WM-Punkte. «Ein positives Rennen, ganz klar, immerhin bin ich vom 24. Startplatz auf Rang 13 vorgedonnert», freute sich der Schweizer. «Ich hatte ein Superfeeling für das Bike, ich hoffe, dass ich das nach Misano mitnehmen kann. Leider fielen beim Überholen immer wieder die Gänge raus. Ich hoffe, dass wir den Motor jetzt wechseln können. Denn im Pulk drin bei Vollgas im fünften und sechsten Gang ist das nicht ganz ungefährlich.» Krummenacher gab zu, Prob-

leme beim Überholen gehabt zu haben. «Alle um mich herum waren extrem spät auf der Bremse, aber insgesamt war mein Kurvenspeed besser. Meine beste Rundenzeit erzielte ich im letzten Umgang, da fuhr ich allein.» ♦ IP/ML



Krummenacher: 3 Punkte

Marcel Schrötter

## «Wollen in die Top 10»

Zum 8. Mal in Folge holte sich Tech3-Pilot Marcel Schrötter WM-Punkte; in Silverstone kam er als 14. mit der ersten grossen Verfolgergruppe ins Ziel. Doch Schrötter wirkte unglücklich: «Das war kein starkes Rennen von mir. Heute gelangen zwar der Start und die ersten Runden, was sonst meine Schwachpunkte sind, gut. Aber nach der Rennmitte war ich einfach nicht schnell genug und fand meinen Speed und Rhythmus nicht. Ich liess mich von den andern zu stark von meiner Linie abbringen, denn es gab Stellen, wo ich wirklich schnell war. In zwei, drei Kurven habe

ich deswegen viel Zeit verloren. Ich muss es einfach schaffen, meinen Speed von Anfang bis Ende durchzuhalten, dann können wir noch weiter in die Top 10 vordringen.» ♦ IP/ML



Schrötter: Nicht schnell genug

NACHRICHTEN

## WM-Rückkehr mit 50 Jahren

Jeremy McWilliams Der Nordire, der 2001 den 250er-GP von Assen gewonnen und 2007 auf dem MotoGP-Ilmor zum letzten Mal einen GP bestritten hatte, wurde für Silverstone per Wildcard mit der exotischen Brough Superior gemeldet. McWilliams ist am 4. April 50 Jahre alt geworden, er fährt aber noch regelmässig Rennen und ist fit wie in seinen besten Tagen. Die vom Amerikaner Paul Taylor gebaute Moto2 mit Kohlefaserver-Monocoque und Längslenker-Vorderradaufhängung konnte er aber nur einen Nachmittag auf dem Mickey-Mouse-Kurs von Mallory Park testen. Nach einem Sturz im Qualifying brachte McWilliams das unkonventionelle Gefährt auf Platz 29 ins Ziel und bekam von IRTA-Sekretär Mike Trimby eine besondere Trophäe. Die gleiche Statue, die Ende der Saison an den Rookie of the Year überreicht wird, bekam in Silverstone auch der «Old Man of the Year». Für den Altersrekord in der Motorrad-WM muss McWilliams aber noch lang fit bleiben. Den hält seit der Ulster-GP 1958 der Brite Frank Cope mit 62 Jahren!

## Probleme mit den Einheitsgetrieben

Moto2 Seit der letzten Motorenrevision in Assen sind in den Honda-Einheitsmotoren der Moto2 andere Schaltwalzen verbaut. Und prompt klagten die Fahrer über bisher noch nicht dagewesene Schaltprobleme. In Silverstone hatte Maverick Viñales nach dem Start einen Leerlauf erwischt, fast alle deutschsprachigen Piloten klagten über Probleme. Die Techniker der Teams sind nun auf die Barrikaden gegangen und haben beim Sicherheitsbeauftragten Loris Capirossi eine Beschwerde deponiert. ♦

KOMPAKT

»» Ajo Motorsport Aki Ajo hat für 2015 ein Moto2-Team angemeldet. Über Fahrer und Fabrikat schweigt sich der Finne aus, Gerüchte besagen, dass er mit Kalex und seinem Ex-Fahrer Johann Zarco plant. ♦ IP

Dominique Aegerter

# «Mein Fehler»



Aegerter: Traum vom Topresultat nach wenigen Kurven zu Ende

Nach dem Sieg auf dem Silverstone-Ring, dem 3. Rang in Indianapolis und Platz 5 in Silverstone ging Suter-Pilot Dominique Aegerter in Silverstone leer aus.

Der WM-Vierte Dominique Aegerter war beim Silverstone-GP der Traum von einer erneuten Topplatzierung bis zum Ende. Nach einem Topstart lag er bereits auf Rang 10, aber nach einem allzu optimistischen Bremsmanöver noch in der ersten Runde Maverick Viñales ins Heck knallte und verletzte. «Mein Fehler, da gibt es nichts schönzureden. Viñales rief auf der guten Linie, wir haben uns berührt, und dann lag ich neben der Strecke. Die Suter rutschte tief im Kies, ich musste bremsen, bis mir die Streckenposition verloren halfen, das Bike wieder flott zu kriegen. Danach habe ich mich flotte Rundenzeiten aufgelegt, mit denen ich weiter hätte mitfahren können.»

## Suter bereits im Training

Aegerter hatte bereits nach dem wachen Qualifikationstraining (19. Platz, 7. Startreihe) mit

## Robin Mulhauser

# Ein fataler Irrtum

Der Nr.-2-Pilot des Teams Techmag-carXpert (hinter Dominique Aegerter) war nicht zum ersten Mal in Silverstone. «Ich bin hier in der Superstock-1000-EM gefahren und stand sofort auf dem Podest», erzählte Mulhauser. «Dennoch gehört die Strecke nicht unbedingt zu meinen Lieblingspisten.»

Trotz der Streckenkenntnis in Mulhauser nicht über den Startplatz hinaus und blieb er im Rennen als 27. im hintersten Teil des Feldes. «Ich bin zwar gut weg und fuhr in der 10er-Gruppe mit. Doch im Kampf mit Josh Herrin verlor ich den Anschluss ans Mittelfeld. In der letzten Runde ist dann Dominique an mir vorbeigekommen. Ich wusste nicht, dass er zuvor gestürzt war und habe gedacht, jetzt kommt die Spitze angedonnert. Also machte ich Platz. Aber da kam ausser meinen Gegnern keiner vorbei! Als ich den Irrtum bemerkte, war es bereits zu spät.»

der sechstbesten Zeit im Warm-up angedeutet, dass er sich noch nicht geschlagen gab. «Wir wussten mehr oder weniger, wo die Probleme im Training lagen. Denn wir hatten für die Qualifikation einiges an der Front umgebaut, um ein besseres Verhalten in den Bremszonen zu erreichen. Dabei haben wir einen falschen Weg eingeschlagen. Für den Renntag haben wir wieder eine andere Lösung versucht, die sich bewährt hat, wie man im Warm-up und an den Rundenzeiten im Rennen unschwer erkennen konnte.»

## 3. WM-Rang rückt in die Ferne

Aegerter hatte Glück im Unglück. Zwar ist jetzt, sechs Runden vor Schluss, der dritte WM-Endrang, den aktuell Maverick Viñales mit 166 Punkten besetzt, in die Ferne gerückt (Aegerter hat bisher 123 Zähler auf dem Konto). Doch weil der hinter ihm liegende Corsi (100 Punkte) in Silverstone von Folger abgeräumt wurde, bleibt ihm noch Luft nach hinten. Und Landsmann Tom Lüthi liegt im internen Schweizer Duell mit 92 Punkten klar zurück. ♦ IP/ML



Mulhauser: Keine Überraschung

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Rins, Antonelli und Alex Márquez kommen am besten von der Linie weg. WM-Leader Miller startet gut aus der 3. Reihe und ist 5. Vázquez stürzt.

**1. Runde:** Rins, Márquez, Miller, Antonelli, Bastianini, Masbou, Binder, Ajo, Oliveira und Kornfeil bilden die Top 10.

**2. Runde:** Öttl auf P23.

**3. Runde:** Márquez vor Teamkollege Rins und Miller.

**4. Runde:** Die Top 15 innerhalb von 2,9 sec.

**6. Runde:** Bastianini (ein Moto3-Rookie 2014!), Rins und Márquez wechseln mehrfach die Führung, Miller fällt nach Rutscher hinter Masbou und Oliveira auf Rang 6 zurück.

**8. Runde:** Die Top 15 immer noch innerhalb von 2,2 sec. Fenati auf P16 sucht verzweifelt den Anschluss zu schaffen.

**10. Runde:** Oliveira mit der Mahindra erstmals in Front. Öttl auf P17.

**12. Runde:** Bastianini, Rins, Oliveira und Alex Márquez ziehen 1,4 sec von den Verfolgern weg. Miller steckt in der 2. Gruppe auf P9 fest.

**15. Runde:** Die Top 4 bereits 3 sec vor den Verfolgern. Öttl hält weiterhin P17.

**16. Runde:** Márquez führt vor Rins, Bastianini und Oliveira. Miller auf P7.

**17. Runde:** Bastianini geht als Führender in die letzte Runde. Márquez und Rins pressen sich vorbei, Rins kann Márquez um 0,11 sec auf der Ziellinie abfangen. Bastianini (3.) wird in der Auslaufrunde von Hanika abgeschossen, bleibt unverletzt. Öttl hält P17. ♦ ML

## Qualifying

1. Rins	2:13,112
2. Antonelli	2:13,224
3. Márquez	2:13,450
4. Bastianini	2:13,711
5. Binder	2:13,768
6. Masbou	2:13,855
7. Oliveira	2:13,888
8. Miller	2:14,184
9. Viñales	2:14,324
10. Ajo	2:14,384
11. Guevara	2:14,416
12. Kent	2:14,500
13. Haninka	2:14,531
14. Deroue	2:14,544
15. Vázquez	2:14,556
16. Kornfeil	2:14,686
17. McPhee	2:14,726
18. Bagnaia	2:14,845
19. Ferrari	2:14,853
20. Azmi	2:14,886
21. Migno	2:14,990
22. Fenati	2:15,002
23. Khairuddin	2:15,099
24. Tonucci	2:15,151
25. Öttl	2:15,312
26. Navarro	2:15,405
27. Granado	2:15,683
28. Iwema	2:15,709
29. Schouten	2:15,925
30. Locatelli	2:15,939
31. Danilo	2:16,889
32. Irving	2:16,942
33. Carrasco	2:17,418
34. Ramos	2:18,608
- Grünwald	ohne Zeit

## GRAND PRIX VON GROSSBRITANNIEN – Moto3 / Resultate

Silverstone/GB: 31. August 2014; 12. Lauf zur Weltmeisterschaft; 100,3 km über 17 Runden à 5,900 km; 33 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt, trocken; Luft: 19 Grad, Asphalt: 28 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rdn.	Pkte.
1. Alex Rins (E)	Honda	17	38.11,330	2:14,158	25
2. Alex Márquez (E)	Honda	17	+0,011	2:14,026	20
3. Enea Bastianini (I)	KTM	17	+0,072	2:14,051	16
4. Miguel Oliveira (P)	Mahindra	17	+0,123	2:13,921	13
5. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	17	+4,600	2:13,664	11
6. Jack Miller (AUS)	KTM	17	+4,701	2:14,234	10
7. Niccolò Antonelli (I)	KTM	17	+4,767	2:14,027	9
8. Alexis Masbou (F)	Honda	17	+5,593	2:14,007	8
9. Danny Kent (GB)	Husqvarna	17	+5,659	2:14,155	7
10. Niklas Ajo (FIN)	Husqvarna	17	+5,671	2:14,385	6
11. John McPhee (GB)	Honda	17	+5,749	2:13,819	5
12. Karel Hanika (CZ)	KTM	17	+5,940	2:13,965	4
13. Isaac Viñales (E)	KTM	17	+6,022	2:12,791	3
14. Juanfran Guevara (E)	Kalex-KTM	17	+6,204	2:13,937	2
15. Brad Binder (ZA)	Mahindra	17	+6,326	2:14,104	1
16. Romano Fenati (I)	KTM	17	+6,489	2:14,230	-
17. Philipp Öttl (D)	Kalex-KTM	17	+27,163	2:15,235	-
18. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Honda	17	+27,826	2:14,841	-
19. Andrea Locatelli (I)	Mahindra	17	+28,326	2:15,515	-
20. Hafiq Azmi (MAL)	KTM	17	+28,374	2:15,191	-
21. Francesco Bagnaia (I)	KTM	17	+29,167	2:15,708	-
22. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	17	+29,222	2:15,269	-
23. Jasper Iwema (NL)	FTR-KTM	17	+29,625	2:15,235	-
24. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	17	+30,246	2:15,079	-
25. Jules Danilo (F)	Mahindra	17	+32,722	2:15,485	-
26. Eric Granado (BR)	KTM	17	+39,672	2:15,362	-
27. Jorge Navarro (E)	Kalex-KTM	17	+40,742	2:15,446	-
28. Gabriel Ramos (YV)	Kalex-KTM	17	+43,069	2:15,714	-
29. Ana Carrasco (E)	Kalex-KTM	17	+1:02,069	2:16,689	-

## Nicht klassiert:

- Scott Deroue (NL)	KTM	13	+4 Rdn.	2:15,218	-
- Andrea Migno (I)	Mahindra	2	+15 Rdn.	2:14,906	-
- Efrén Vázquez (E)	Honda		erste Rde nicht beendet		-
- Joe Irving (GB)	KTM		erste Rde nicht beendet		-
- Luca Grünwald (D)	Kalex-KTM		nicht gestartet		-

Durchschnittstempo des Siegers: 157,5 km/h

Schnellste Runde: Kornfeil, Runde 5 in 2:13,664 min (=158,9 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 14. September 2014, Misano (I) Internet: www.motogp.com

## WM-Stand Fahrer

1. Miller	179
2. Márquez	166
3. Rins	150
4. Vázquez	145
5. Fenati	135
6. Masbou	125
7. Viñales	99
8. Bastianini	87
9. Oliveira	84
10. Kent	73

## WM-Stand Konstrukteure

1. KTM	262
2. Honda	253
3. Mahindra	114
4. Husqvarna	93
5. Kalex-KTM	45
6. FTR-KTM	4



WM-Leader Miller (8, hinter Antonelli) verlor erneut viele Punkte



GP von Grossbritannien - Moto3

# Der Jubel war diesmal korrekt

**Beim Brunn-GP war Honda-Pilot Alex Rins die Lachnummer des Weekends, als er eine Runde zu früh den vermeintlichen Sieg bejubelte. In Silverstone machte er alles richtig.**

0,011 Sekunden: So viel bzw. so wenig betrug der Vorsprung von Sieger Alex Rins auf seinen Estrella-Galizia-Honda-Teamkollegen Alex Márquez, den drei Jahre jüngeren Bruder von MotoGP-Superstar Marc Márquez, im Ziel. Auch die neue italienische Nachwuchshoffung, der 16 Jahre junge Enea Bastianini, und Miguel Oliveira mit der Mahindra folgten mit wenigen Metern Abstand auf P3 und 4.

Rins war von der Pole-Position aus (seiner dritten in diesem Jahr) gestartet und gewann erstmals seit dem Australien-GP 2013. «Endlich, endlich stehe ich wieder ganz oben», jubelte der Spanier, der tunlichst jeden Hinweis auf seinen peinlichen Irrtum vom Brunn-GP vermied. «Das Finale war äusserst knapp, Alex hätte genauso gut gewinnen können wie Bastianini und Oliveira. Doch nicht nur der Sieg ist erfreulich, sondern ich und Alex haben wie in Brunn viele Punkte auf WM-Leader Miller gutgemacht.»

**Miller: Der Vorsprung schmilzt**

Tatsächlich kam Miller (19) in Silverstone nicht über den sechsten Rang hinaus, sein einst grosser Vorsprung ist jetzt auf

13 Punkte gegenüber Márquez und 29 Punkte auf Rins zusammengeschnitten. «Durch die vielen Überholmanöver in der grossen Gruppe verlor ich den Anschluss zur Spitze», ärgerte sich KTM-Star Miller. «Schade, den nötigen Speed hätte ich gehabt.»

Márquez verpasste den Sieg gegenüber seinem Teamkollegen nur knapp und erzählte: «Ich wusste nach den ersten Runden, dass ich Siegchancen hatte. Deshalb habe ich rasch eine hohe Pace an der Spitze gefahren, um die sehr grosse Gruppe zu verkleinern. Mitte des Rennens ist das dann auch gelungen, nur Rins, Bastianini und Oliveira konnten das Tempo mitgehen. Bis zum Finale war es dann ruhiger. In den letzten beiden Kurven der Schlussrunde war ich etwas zu wenig aggressiv und habe den Sieg verpasst, aber 20 Punkte sind auch nicht schlecht.»

**«Schwierig und fantastisch»**

Der junge Enea Bastianini (Gresini-KTM) holte sich bereits den dritten Podestplatz der Saison und verpasste in seiner Rookie-Saison den ersten Sieg nur knapp. «Ich habe in den Schlussrunden oft geführt, aber die beiden Honda-Piloten schlüpfen am Ende noch irgendwie durch. Aber es ging sehr knapp zu und her. Das Finale war einerseits extrem schwierig, andererseits aber auch fantastisch.» ♦ IP/ML

Philipp Öttl / Luca Grünwald

# Licht im Dunkel



Öttl (65) setzte sich gegen Azmi (38) und Khairuddin (63) durch

**Lichtblick im Interwetten-Moto3-Team mit Philipp Öttl: Auf Platz 17 war der Kalex-KTM-Pilot bester Pilot der Verfolgergruppe im Mittelfeld. Luca Grünwald musste bereits nach dem Freitagstraining verletzungsbedingt passen.**

Zwar blieb Philipp Öttl (18) auch im dritten GP in Folge ohne Punkte und verharrt auf dem enttäuschenden 23. WM-Rang, aber seine Leistung im Rennen war gut. Vom 24. Startplatz aus ins Rennen gegangen, setzte er sich nach wenigen Runden an die Spitze der Verfolgergruppe und gab diese Position bis ins Ziel nicht mehr her. Punkte gab es nur deswegen keine, weil aus dem Spitzenpulk von 16 Fahrern kein einziger ausfiel, abgesehen vom bereits kurz nach dem Start gestürzten Evren Vázquez.

«Darauf können wir aufbauen», freute sich Öttl. «Ich bin konstant schnelle Zeiten gefahren. Jetzt können wir mit einem guten Gefühl nach Misano fahren.

ren. Unser Ziel muss sein, näher an die Spitze heranzufahren. Es muss uns gelingen, noch dieses Jahr den einen oder andern Top-10-Platz zu erobern!»

**Luca Grünwald: Kein Start**

Nur zehn Tage nach seiner Schulteroperation nach Highsider in Brunn wagte sich Kiefer-Pilot Luca Grünwald in Silverstone wieder in den Sattel seiner Kalex-KTM. Doch bereits am Freitagabend nach dem zweiten Freitaining und dem letzten Platz mit mehr als 7 Sekunden Rückstand auf die Bestzeit gab der junge Bayer auf. «Es waren nicht nur die Schmerzen, die mich zum Aufgeben gezwungen haben, sondern der extreme Mangel an Bewegungsfreiheit», erklärte Grünwald. «Auch die Kraft fehlt. Da bist du nur noch Passagier und nicht Pilot, und das kann gefährlich werden. Zudem bin ich so viel zu langsam.»

Grünwald hofft, dank Erholung und intensiver Therapie bis zum Misano-GP am 14. September wieder einsatzfähig zu sein. ♦ IP/ML

NACHRICHTEN

## Dichtung und Wahrheit bei KTM

KTM Rennleiter Pit Beirer staunte in Silverstone nicht schlecht, dass für die erste List von 2015 insgesamt 17 Moto3-Fahrer auf KTM eingeschrieben wurden. «Teilweise von Teams mit denen wir noch nie geredet haben», wunderte sich Beirer. Fix ist, dass Aki Ajo drei Werks-KTM mit Karel Hanika, Brad Binder und Miguel Oliveira einsetzen wird. VR46 und Gresini bleiben mit je zwei Fahrern. Das Laglisse-Team wird zur Husqvarna-Werksmannschaft. Neu hinzugekommen ist statt der zweiten Ajo-Mannschaft das Team des Circuit Sepang, das von der Caterham-Truppe von Johann Stiegefelt betreut wird. Auch Philipp Öttl wird eine KTM bekommen.

## Kein eigenes Werksteam mehr

**Mahindra** Nachdem sie Aspar als Kundenteam sichern konnten, dazu mit Ambrogio Racing, CIP und dem Team Italia weitere starke Teams haben, haben die Inder entschieden, 2015 kein eigenes Werksteam mehr einzusetzen, sondern all ihre Energie und Manpower in die Entwicklung zu stecken. So will man sich noch besser auf das Wettrüsten mit Honda und KTM konzentrieren und den operativen Einsatz den erfahrenen Teamchefs überlassen.

## Danny Kent bei Kiefer Racing

**Kiefer Racing Team** Teamchef Stefan Kiefer hat für 2015 einen Vertrag mit dem aktuellen Husqvarna-Werksfahrer Danny Kent unterschrieben. Beim Material will Kiefer nach der Absage von KTM bei Honda einkaufen. Kiefer würde auch gerne mit Luca Grünwald weitermachen. «Aber für Luca ist das Budget noch nicht gesichert», verrät Kiefer. ♦ IP

MotoGP Rookies Cup

# Dreimal gewonnen

Rookies-Cup-Leader Jorge Martin liess auch in Silverstone nichts anbrennen. Er sicherte sich die Pole-Position und gewann beide Läufe, wobei er gleich dreimal als Erster abgewunken wurde. Am Samstag wurde das Rennen wegen Regens unterbrochen, der 15-jährige Spanier sah die Flaggen beide Male als Erster. Und am Sonntag holte er sich im sonst gnadenlos umkämpften Cup, bei dem die ersten im Zentimeter-Abstand durchs Ziel flihten, den Sieg mit gleich sechs Sekunden Vorsprung. In der Gesamtwertung führt er nun mit 205 Punkten vor seinem Landsmann, dem 17-jährigen Joan Mir (156).

Aris Mihail verpasste im ersten Lauf als 17. knapp die Punkteränge, im zweiten Lauf wurde der 16-jährige Hamburger Zehnter und liegt nun drei Rennen vor Schluss mit 41 Punkten auf dem 14. Platz der Gesamtwertung. ♦ IP



Martin: 2 Siege und Cupleader



Die Top 4: Rins, Márquez, Bastianini und Oliveira (verdeckt)



Rins: Runden richtig gezählt



Rins: Erster Sieg 2014

KOMPAKT

»» **Karel Hanika** Weil der tschechische KTM-Pilot in der Auslaufunde Enea Bastianini über den Haufen gefahren hatte, bekam er einen Strafpunkt für verantwortungsloses Fahren. Mit seinem Punkt von Assen summiert sich sein Konto auf zwei Strafunkte. ♦ IP

## Superbike-WM

## Abfuhr und Hintertür

Bei Bimota ist vom endgültigen Aus offiziell noch keine Rede, wenngleich die Fakten eine andere Sprache sprechen. Die Dorna muss einsehen, dass bei der Suche nach Ersatz für Welkom die Politik der Teams eine zu starke Rolle spielt.

Eigentlich hatten sich die Werke von Promoter Dorna mehrheitlich eine Kompensation der zwei Rennen und der 50 Punkte gewünscht, die durch die Streichung von Welkom auftraten. Doch als die Dorna den Teams und Herstellern einen Vorschlag unterbreitete, gab es keine Einigung. Die Spanier hatten angegetüfelt und dann nur einen zusätzlichen Lauf in Doha vorgeschlagen. In Magny-Cours war dies wegen des ohnehin lichten Zeitplans mit den Superstock-Rennen nicht möglich.

Bei den Superbikes waren alle Hersteller einverstanden – bis auf Kawasaki – und sämtliche Teams, bis auf Provec, das hinter Kawasakis Werkseinsatz steht. Doch nur ein einstimmiges Ergebnis hätte zur Erweiterung um ein Rennen am Samstag in Doha geführt. So wären zumindest 25 weitere Punkte zu vergeben gewesen. Bei Tom Sykes' Vorsprung von 44 Punkten auf den ersten Verfolger Sylvain Guintoli wäre dies eine willkommene Chance für die Gegner gewesen.



Es bleibt bei insgesamt 24 Rennen für die Superbike-WM-Stars

Ein ähnliches Bild gab es in der Supersport-WM, wo sich alle bis auf Honda und Ten Kate gegen den Dorna-Vorschlag stellten. Auch hier ist der Hintergrund: Honda-Pilot Michael van der Mark ist bei nur noch drei Rennen der WM-Titel so gut wie sicher – er hat 53 Punkte Vorsprung.

## Weniger als 40 Bimota

Vergangene Woche wurde in einer FIM-Aussendung auch offiziell, dass Bimota die Homologationshürde von 125 Bikes nicht geschafft hat und vorerst aus der WM ausgeschlossen wird.

In der Aussendung ist aber auch von einem sogenannten Stand-by-Status die Rede. Damit will man Bimota scheinbar noch eine Chance geben – zumindest aber eine Hintertür offen lassen.

MSa-Recherchen haben ein anderes Bild ergeben: In der Fabrik in Rimini arbeitet derzeit ein einziger Arbeiter an der Herstellung der BB3 – eigentlich war von 18 Leuten die Rede.

Die geplante Inspektion durch Dorna-SBK-Rennmanager Gregorio Lavilla am 27. August war nicht mehr nötig. Aus den Unterlagen, die Bimota an die FIM übermittelte, ging klar hervor, dass bisher weniger als 40 Einheiten gefertigt wurden oder bestellt sind.

Die Dorna liess hinter vorgehaltener Hand durchblicken, dass man Bimota entgegengekommen wäre, wenn es nur um eine Handvoll fehlende Bikes gegangen wäre. Alstare liess gegenüber MSa wissen, man sei in weiteren Gesprächen und könne eventuell Mitte September neue Pläne präsentieren. ♦ JO

## Superbike-WM

## Aprilia mit Althea?

Die Italiener suchen nach Optionen, wie sich die neue Strategie mit dem angekündigten MotoGP-Einstieg auch mit der Superbike-WM vereinbaren lässt.

Aprilia-Rennmanager Romano Albesiano erklärt dazu: «Wir wollen definitiv einen Weg finden, um auch in der Superbike-WM vertreten zu sein. Wir hängen mit dem Herzen dran. Aber es wird nicht einfach.» Die Rennabteilung bei Aprilia ist nicht klein, aber: «Es kann sein, dass wir wegen des MotoGP-Einstiegs die Superbike-WM verlassen müssen.»

Doch was passiert, wenn Aprilia tatsächlich mit Gresini zusammenspannt? Dann wäre zu viel Personal vorhanden.

## Déjà-vu mit Althea?

Für die SBK wäre Alstare eine oft genannte Alternative, obwohl man dort noch mit Bimota in Gesprächen ist. Bei Alstare will man Mitte September neue Pläne enthüllen. Batta selbst hat bereits Interesse bekundet, die RSV4 einzusetzen. Er überlegt aber auch den Einstieg in die BSB-Serie, wo das Alstare-Junior-Team bereits unterwegs ist.

Neuestes Gerücht: Aprilia könnte wieder mit dem Team Althea zusammenspannen. Schon 2013 war Althea (mit Davide Giugliano) auf Aprilia-Kundenbikes unterwegs. ♦ JO

## NACHRICHTEN

## Chaos: Sofuoglu muss Team wechseln

**Supersport-WM** Der Türke Kenan Sofuoglu (29) muss für die drei letzten Saisonerevents das Team wechseln. Wegen der bekannten finanziellen Probleme des Mahi-Teams – Fabien Foret fehlte in der SBK in den USA – muss der dreifache Weltmeister bei San Carlo Puchetti andocken. Dort wird er Teamkollege von Tamburini und Nocco.

## Melandri: Noch nichts unterschrieben

**Superbike-WM/MotoGP** Der Italiener gilt zwar als Fixstarter im Aprilia-MotoGP-Projekt. Unterschrieben hat der Jungvater aus Ravenna noch nicht. «Wir haben noch nichts unterschrieben. Es gibt nur den Deal, der sich automatisch verlängert, wenn Marco unter die Top 3 der SBK kommt», berichtet Manager Alberto Vergani.

## Jerez: Wahr fehlt – Schmitter fährt

**Supersport-WM** Der deutsche Yamaha-Pilot Kevin Wahr wird nicht wie geplant in Jerez antreten. Der WM-14. will aber beim letzten Europa-Meeting in Magny-Cours am 5. Oktober nochmals ins Geschehen eingreifen. In Jerez dabei ist dafür wieder der Schweizer Dominik Schmitter auf der Hagn-SKM-Yamaha. ♦ JO

## IDM Superbike

## Ducatis im WM-Anlauf



Auf WM-Kurs: Max Neukirchner, Xavi Forés, Lorenzo Lanzi

Jetzt steht es fest: Das 3C-Racing Team aus Landsberg/Lech startet bei der Superbike-WM-Runde in Magny-Cours am 5. Oktober. Teilnehmen wird auf jeden Fall die Stammbesetzung mit Xavi Forés und Max Neukirchner. Lorenzo Lanzis Einsatz wird vom Material abhängig gemacht. Eventuell nimmt 3C die Motorräder auf IDM-Niveau mit.

Xavi Forés hat theoretisch schon in anderthalb Wochen auf dem Lausitzring die Möglichkeit, auf der Ducati 1199 Pa-

nigale R den Titel in Deutschlands höchster Strassenrennsportserie zu holen. Es ist die vorletzte IDM-Station. Den Spanier trennen 26 Punkte von Verfolger Max Neukirchner, seinem eigenen Teamkollegen. Markus Reiterberger (BMW) folgt weitere 34 Zähler dahinter als Dritter.

Eigentlich hatte die 3C-Truppe am 29. August noch mit anderen Teams in der Lausitz testen wollen, doch Terminprobleme führten kurzfristig zur Absage. ♦ AWI

## IDM Supersport

## Aufstieg

Das Team Langenscheidt by Fast Bike Service plant für 2015 den Aufstieg in die 1000er-Klasse. Chef Daniel Rauh: «Unser Supersport-600-Fahrer Stefan Kerschbaumer ist mit dem Vorschlag auf uns zugekommen und hat damit den ersten Schritt gemacht. Aber ich rede auch mit anderen Fahrern. Wenn wir in der Superstock-Klasse aktiv werden, wollen wir vorne mitfahren. Mit Yamaha sind schon die ersten positiven Gespräche gelaufen.» Ganz auf die 600er will Rauh allerdings nicht verzichten. «Einen Fahrer wird es auch 2015 geben.» ♦ AWI



Kerschbaumer: 1000 ccm?

## IDM Superbike

## Scheidung

Vom 12.-14.9. treffen auf dem Lausitzring Motorräder und Autos aufeinander. Bevor die Klassen Superbike und Superstock im Rahmen der DTM antreten, testet das Team HRP Racing Promotion noch einmal auf der Strecke, allerdings nur mit Danny de Boer. Es gibt deutliche Anzeichen, dass HRP mit dem Niederländer auch 2015 weitermacht. Mit Michael Ranseder kündigt sich dagegen nach zwei Jahren eine Trennung an. Fünf Stürze auf der Honda CBR 1000 RR SP in den letzten acht Rennen sind einfach zu viel. Der Österreicher ist das Schlusslicht in den Top 10. Teamchef Jens Holzauer wird aber auch 2015 an einem Zwei-Mann-Team festhalten.

## Zukunft mit Moto3-Fahrer

Ausserdem wird er einen Moto3-Fahrer aufnehmen. «Ich habe Lust, einem jungen Talent die Chance zu geben, bei uns gross zu werden.» ♦ AWI

## KOMPAKT

Motorrad-WM Max Biaggi sorgt wieder für neue Gerüchte. Jetzt soll er sich den Einstieg mit einem eigenen Team in die Moto2-WM überlegen.

Superstock 1000 Weltcup Aussie Jed Metcher soll in Jerez eine Ducati für das Team EAB von Freddy Schoenmakers fahren.

IDM Supersport Infos zu den drei heftig gestürzten Piloten beim IDM-Lauf in Oscherleben: Christian von Gunten (CH, Kawasaki) zog sich eine ausgekugelte Schulter und eine Schnittwunde an der Hüfte zu. Tatu Lauslehto (Suzuki) erlitt schwere Prellungen. David Schmidt (Honda) liegt mit Brüchen am linken Bein weiterhin in der Magdeburger Klinik. ♦ JO/AWI

Enduro DM Waldkappel

# Schlecht gelaufen für Kehr

Von ROBERT PAIRAN

**Beim sechsten Lauf zur Deutschen Enduro-Meisterschaft gewann erneut Dennis Schröter. Er baute damit seine Führung in dem Deutschen-Enduro-Championat aus.**



D. Schröter

Titelverteidiger Marcus Kehr war erstmals deutlich abgeschlagen und kommentierte seinen sechsten Tagesrang nur lakonisch mit «schlecht gelaufen». Der Sherco-Pilot musste sich sogar noch hinter einen Teamkollegen einreihen: Fabien Planet aus Frankreich war gekommen und der hatte sich schon bis auf den

zweiten Platz vorgearbeitet. Doch in der letzten Sonderprüfung des Tages fing es an zu regnen, wodurch die Strecke immer rutschiger wurde. Je später die Fahrer gestartet waren, um so schwieriger wurde die Piste. Als Gaststarter war Planet weit hintendran, was er mit einem Ausrutscher auf der glatten Strecke büsste und ihn gut 18 Sekunden kostete.

Zweiter wurde so Edward Hübner: Der beklagte zwar die mangelnde Leistung des 250er-Viertakt-Motors, doch in der E1-Klasse siegte der Titelverteidiger und übernahm die Führung in der Meisterschaft. Die hatte bislang Derrick Gör-

ner, doch der hatte in der letzten Sonderprüfung ebenfalls noch einen Sturz, weshalb er einen Platz verlor und hinter Christian Weiss rutschte.

Auch in der E2-Klasse war es äusserst spannend: Im Championat kämpften Hübner und Davide von Zitzewitz, während Andreas Beier nach der ersten Sonderprüfung mit zehn Sekunden zurücklag. Die holte er Stück für Stück auf und konnte zum Schluss sogar eine Bestzeit aller Fahrer setzen. Doch zum Klassensieg fehlten ihm nur 0,04 Sekunden! Dabei wäre um ein Haar Zitzewitz überhaupt nicht ins Ziel gekommen: Nach der vierten Sonderprüfung sprang sein Motorrad nicht mehr an: «Ich habe geklickt und

geklickt, den Benzinschlauch einmal abgezogen und alles Mögliche probiert – und dann lief sie plötzlich wieder.» Danach war aber absolutes Vollgas angesagt, denn er hatte fast 20

Minuten verloren. Die nächste Zeitkontrolle erreichte er «fliegend» – als seine Minute schon lief – aber gerade noch rechtzeitig, um keine Strafzeit zu bekommen. ♦



E1-Klassensieger und Gesamtzweiter: Starker Edward Hübner

Six Days

## Deutsche Teams für Argentinien stehen

In Waldkappel präsentierten sich die deutschen Teams für die Sixdays in Argentinien vom 1. bis 6. November. In der Trophy fahren Dennis Schröter, Derrick Görner, Nick Emmrich, Marco Neubert, Marcus Kehr und Edward Hübner. In der Junior-Trophy starten Bruno Wächtler, Tilman Krause, Davide von Zitzewitz und Pascal Springmann. Im Januar sah es noch so aus, als ob kein deutsches Team nach Argentinien fahren würde, doch der DMSB hat eine Finanzierung gewährleistet. ♦



Sechs Mann für Deutschland: Das Trophy-Team für die Six Days

ENDURO-DM / Resultate

**Waldkappel:** 31. August 2014; 3 Runden à 78 km; Wetter/Piste: bewölkt/feucht, 15 Grad Klasse Enduro I (11 Fahrer gestartet, 11 gewertet): 1. Edward Hübner (KTM) in 40:40,79 min; 2. Christian Weiss (Husqvarna) +45,36 sec; 3. Derrick Görner (Husqvarna) +1:00,76 min; 4. Jörg Hausteil (KTM); 5. Michael Röhrli (Sherco); 6. Tim Apolle (Husqvarna); 7. Dirk Peter (KTM); 8. Maik Schubert (KTM); 9. Michael Lang (Yamaha); 10. Sven Marker (Honda). **Stand (nach 5 von 10 Läufen):** 1. Hübner, 141 Punkte; 2. Görner 139; 3. Weiss 122; 4. Hausteil 108; 5. Röhrli 93; 6. Schubert 81; 7. Apolle 75; 8. Lang 60; 9. Martin Kradorf (KTM), 43. **Klasse Enduro II (16 Fahrer gestartet, 16 gewertet):** 1. Davide von Zitzewitz (KTM) in 40:46,31 min; 2. Andreas Beier (Husqvarna) +0,04 sec; 3. Mike Hartmann (Husqvarna) +47,93 sec; 4. Nick Emmrich (Husqvarna); 5. Bruno Wächtler (KTM); 6. Mark Risse (TM); 7. Kevin Lindner (Husqvarna); 8. Markus Ludwig (GasGas); 9. Andreas Hassenpflug (Husqvarna); 11. Nico Rambow (KTM); 12. Andy Pitsch (Husqvarna). **Stand (nach 5 von 10 Läufen):** 1. Beier 144 Punkte; 2. von Zitzewitz 136; 3. Hartmann 120; 4. Emmrich 102; 5. Wächtler 91; 6. Rambow 71; 7. Ludwig 67; 8. Hassenpflug 60. **Klasse Enduro III (16 Fahrer gestartet, 16 gewertet):** 1. Dennis Schröter (Husqvarna) in 40:31,53 min; 2. Fabien Planet (F/Sherco) +18,70 sec; 3. Marcus Kehr (Sherco) +32,19; 4. Marco Neubert (Yamaha); 5. Jan Schäfer (KTM); 6. Björn Feldt (KTM); 7. Tilman Krause (Beta); 8. Kenny Löttsch (KTM); 9. Leonhard Blaack (Beta); 10. Thomas Günther (Husqvarna); 11. Pascal Springmann (Beta); 12. Maik Scheffler (Husqvarna). **Stand (nach 5 von 10 Läufen):** 1. Schröter, 147 Punkte; 2. Kehr 135; 3. Feldt 122; 4. Schäfer 106; 5. Neubert 99; 6. Krause 97; 7. Löttsch 82; 8. Springmann 79; 9. Blaack 70. **Enduro-Championat:** 1. Schröter in 40:31,53 min; 2. Hübner +9,26 sec; 3. von Zitzewitz +14,78; 4. Beier; 5. Planet; 6. Kehr; 7. Weiss; 8. Neubert; 9. Görner; 10. Hausteil. **Stand (nach 5 von 10 Läufen):** 1. Schröter 474 Punkte; 2. Kehr 447; 3. Beier 421; 4. Hübner 418; 5. von Zitzewitz 398; 6. Görner 396; 7. Weiss 360; 8. Feldt 348; 9. Hartmann 334. Nächster Lauf: 21. September 2014, Dachsbad [Internet: www.enduro-dm.de](http://www.enduro-dm.de)

Cross-Country-Rallye-WM Brasilien

# Coma hält den WM-Titelkampf offen

Der Spanier Marc Coma (KTM) hat in einem spannenden Duell nach sieben Etappen, von denen er drei gewann, seinen härtesten Konkurrenten um den Cross-Country-Rallye-WM-Titel bei der 20. Rallye dos Sertões in Brasilien knapp besiegt: Honda-Fahrer und Vorjahres-Weltmeister Paolo Gonçalves unterlag dem Weltmeister von 2012 nach über 2600 Kilometern nur um 3:23 Minuten. Der Portugiese hatte vier Etappen und den Prolog auf der Motocross-Strecke in Goiânia für sich entschieden, wo am nächsten Sonntag der vorletzte Motocross-GP 2014 stattfindet.

Obwohl Coma ab der ersten Etappe die Führung in der Gesamtwertung bis ins Ziel innehatte, musste er sich die ganze Rallye über der erfolgreichen Angriffe von Gonçalves erwe-

ren. Erst nach der fünften Etappe konnte Coma einen siebenminütigen Vorsprung herausfahren, der sich aber dann noch einmal um die Hälfte verringerte, da Gonçalves die beiden

letzten Etappen gewann. «Es war eine besonders harte Rallye,» gab Sieger Coma im Ziel zu. «Paulo hat über die gesamte Distanz Druck gemacht, daher bin ich sehr glücklich über den

Sieg hier.» Der WM-Titel wird erst in der letzten Rallye der Saison in Marokko vergeben. «Ich werde weiter hart für dieses Ziel kämpfen,» kündigte Gonçalves an. ♦ PV



Sieg und WM-Führung ausgebaut: Marc Coma gewinnt in Brasilien

CROSS-COUNTRY-RALLYE-WM / Resultate

**Rallye «Dos Sertões» (BR):** 33 Fahrer gestartet, 32 im Ziel, 7 Etappen über 2609 km, davon 1448 km Sonderprüfungen, Wetter: leicht bewölkt, 29 Grad **Gesamtwertung:** 1. Marc Coma (E), KTM in 18:21:51 Stunden. 2. Paulo Gonçalves (P), Honda, +3:23 min; 3. Joan Azevedo (BR), Honda, +14:05; 4. Helder Rodrigues (P), Honda, +21:46; 5. Jordi Viladoms (E), KTM, +26:37; 6. Sam Sunderland (GB), KTM; 7. Ike Klaumann (BR), Honda; 8. Ruben Faria (P), KTM; 9. David Casteu (F), KTM. **WM-Stand nach 5 von 6 Läufen:** 1. Coma, 71 Punkte; 2. Gonçalves 61; 3. Joan Barreda (E), Honda, 45; 4. Viladoms 37; 5. Rodrigues 37; 6. Faria 25. Nächster Lauf: 3.-9. Oktober 2014, Rallye Marokko [Internet: www.serto.es](http://www.serto.es)

## Speedway-GP Gorzow

## Aussenseiter-Heimsieg

Von GEORG DOBES

**Bartosz Zmarzlik triumphierte sensationell beim polnischen Grand Prix. Greg Hancock baute seine WM-Führung weiter aus und Tai Woffinden trat in Polen nicht an.**

Bartosz Zmarzlik, der im polnischen Gorzow mit der Wildcard fuhr, sorgte für eine grosse Sensation. Der 19-jährige Lokalmatador kam im Finallauf nach einem Bombenstart als Erster ins Ziel und ist der jüngste Pilot, der jemals einen Speedway-GP gewonnen hat. «Ich kann es noch nicht begreifen. Von so einem Ergebnis hatte ich nicht mal geträumt», so der glückliche Sieger. Matej Zagar aus Slowenien wurde nach einem spannenden Kampf gegen Krzysztof Kasprzak Zweiter, während der Pole den dritten Rang belegte. Michael Jepsen Jensen aus Dänemark ersetzte den gesperrten Darcy Ward und holte in Polen den ungeliebten vierten Rang.

## Kollision Hancock-Iversen

Niels-Kristian Iversen und Greg Hancock kollidierten im



Polnisches Duell: Sieger Bartosz Zmarzlik vor Krzysztof Kasprzak, Kenneth Bjerre und Chris Holder

14. Lauf und stürzten spektakulär. Der Däne erlitt eine Knieverletzung und Hancock brach sich einen Finger. Der US-Amerikaner war nach drei Serien noch ungeschlagen, wurde am Ende Sechster und seine WM-Führung beträgt schon 14 Punkte. Tai Woffinden konnte aufgrund seiner Handverletzung nicht an den Start gehen. Martin Smolinski erzielte in Gorzow einen Sieg und kam mit fünf Punkten auf Rang 13. ♦

## SPEEDWAY-GP / Resultate

Gorzow (PL): 30. August 2014; Bahnlänge: 329 Meter; Wetter: bewölkt, 19 Grad.  
1. Bartosz Zmarzlik (PL), 17 Punkte; 2. Matej Zagar (SLO), 16; 3. Krzysztof Kasprzak (PL), 16; 4. Michael Jepsen Jensen (DK), 14; 5. Kenneth Bjerre (DK), 10; 6. Greg Hancock (USA), 9; 7. Chris Holder (AUS), 9; 8. Troy Batchelor (AUS), 9; 9. Nicki Pedersen (DK), 7; 10. Niels-Kristian Iversen (DK), 6; 11. Chris Harris (GB), 6; 12. Fredrik Lindgren (S), 6; 13. Martin Smolinski (D), 5; 14. Andreas Jonsson (S), 4; 15. Adrian Cyfer (PL), 2; 16. Lukasz Kaczmarek (PL), 2; 17. Jaroslaw Hampel (PL), 0.  
WM-Stand (nach 9 von 12 Grands Prix): 1. Hancock, 112 Punkte; 2. Tai Woffinden (GB), 98; 3. Pedersen, 95; 4. Kasprzak, 92; 5. Zagar, 91; 6. Iversen, 87; 7. Darcy Ward (AUS), 75; 8. Holder, 70; 9. Lindgren, 69; 10. Batchelor, 66; 11. Smolinski, 64; 12. Hampel, 63.  
Nächster GP: 13. September 2014, Vojens/DK Internet: www.speedwaygp.com

## Speedway-DM Brokstedt

## Stürze auf dem Holsteinring

**Kai Huckenbeck ist erneut Deutscher Speedwaymeister. Martin Smolinski holte in Brokstedt die Silbermedaille. Christian Hefenbrock stürzte und verletzte sich am Rücken.**

Kai Huckenbeck verteidigte in Norddeutschland erfolgreich seinen Meistertitel. Der 21-Jährige hatte gute Starts, war sehr schnell auf der Distanz und erzielte auf dem Holsteinring ein makelloses Punktemaximum. Die Vorentscheidung zu seinen Gunsten fiel bereits in Heat 4, als der junge Pilot vom MSC Brokstedt den hoch



Huckenbeck

favorisierten Martin Smolinski bezwang. Der GP-Teilnehmer erlitt danach zwar keine Niederlage mehr, musste sich jedoch mit der Silbermedaille begnügen. Den letzten Rang auf dem Podest sicherte sich Tobias Kroner. Der 28-Jährige Teamkapitän von MSC Brokstedt hatte zwei Heatsiege zu verzeichnen und schloss mit zwölf Punkten ab.

Es gab beim Finale zahlreiche Stürze. Schon im Auftaktlauf ging Michael Härtel in der Zielkurve spektakulär zu Boden. Der 19-Jährige absolvierte danach noch zwei Läufe, bis er aufgeben musste. Auch Steven Mauer, Matthias Kröger, Robert Lambert und René Deddens kamen mit dem Bahnbelag unsanft in Berührung.

Am schlimmsten erging es jedoch Christian Hefenbrock. Der Liebenthaler stürzte im 18. Rennen in der Kurve, knallte dabei mit dem Rücken gegen die Planke und blieb regungslos liegen. Nachdem der 29-Jährige in den Krankenwagen gebracht worden war, flog man den Fahrer mit Verdacht auf eine Rückenverletzung zu weiteren Untersuchungen mit dem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus.

Durch Regen (die Pause dauerte fast eineinhalb Stunden), Stürze und andere Verzögerungen dauerte die Veranstaltung in Schleswig-Holstein geschlagene fünf Stunden. ♦ GD



Dreikampf in Brokstedt: Smolinski, Huckenbeck und Hefenbrock

## SPEEDWAY-DM / Resultate

Finale in Brokstedt: 31. August 2014; Bahnlänge: 393 Meter; Wetter: Schauer, 20 Grad.  
1. Kai Huckenbeck, 15 Punkte; 2. Martin Smolinski, 14; 3. Tobias Kroner, 12; 4. Kevin Wölbert, 10; 5. Matthias Schultz, 10; 6. Robert Lambert, 9; 7. Matthias Bartz, 8; 8. Max Dilger, 8; 9. Christian Hefenbrock, 8; 10. René Deddens, 5; 11. Matthias Kröger, 5; 12. Danny Maassen, 4; 13. Daniel Spiller, 4; 14. Roberto Haupt, 4; 15. Christian Hülshorst, 2; 16. Michael Härtel, 1; 17. Marcel Limberger, 0; 18. Steven Mauer, 0.  
Internet: www.speedway.org

## NACHRICHTEN

## Doppelsieg für Thomas Chareyre

**Supermoto-WM** Der Franzose Thomas Chareyre hat beide Rennen zum erstmals in Tabasalu/Estland ausgetragenen WM-Lauf gewonnen und führt jetzt die WM-Tabelle vor dem Finale am 14. September in Jesolo/Italien mit 14 Punkten Vorsprung vor Mauno Hermunen an. Der Vorjahres-Weltmeister wurde im ersten Lauf Zweiter und fiel im zweiten auf Rang 11 zurück.

## Zwei Prädikate in Polen abgesagt

**Speedway-EM** Am Tag nach dem Speedway-GP in Gorzow fielen zwei Prädikate dem Regen zum Opfer: Das U21-EM-Finale in Rybnik (Mark Riss/Valentin Grobauer) hatte zu Redaktionsschluss keinen neuen Termin. Die «Speedway World League» in Zielona Gora wird am 18. Oktober wiederholt.



Kein EM-Debüt für Mark Riss

## Wittstock siegt auch in Berghaupten

**Speedway** Das dritte Match der Saison der 2. Bundesliga in Berghaupten konnte wieder Wittstock gewinnen. Im letzten Heat sicherte Kai Huckenbeck den «Wölfen» (42 Punkte) den Sieg gegen Gastgeber «Black Forest Eagles» (41) und vor Olching (20). Auch die Tabelle führt Wittstock (2 Rennen) mit 6 Punkten vor Herxheim (1 Rennen), Olching (2) und Berghaupten (2), alle mit 3 Punkten, an.

## Prädikate in Berghaupten abgesagt

**Seitenwagen-DM** Auch Berghaupten wurde am Sonntag vom schlechten Wetter getroffen. Auf der Grasbahn fielen sowohl die Seitenwagen-DM als auch der Bahnpokal der Solofahrer (nach Hertingen zum zweiten Mal) aus. Für beide Finalrennen gibt es derzeit weder einen Veranstalter noch einen neuen Termin. ♦ PV/TS

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**RS5 \*V-MAX 280\* Keramik\*Schal.sitze,**  
08/12, 29000 km, 55.890,- € (MwSt. awb),  
09129/26244 www.omautomobile.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22305

## BMW

**Jetzt schwenkbare Kupplung** für den  
neuen 3er für nur 929,- € inkl. Montage.  
www.kupplung-vor-ort.com Ihre Einbaupartner  
seit über 20 Jahren. 09933/902023 H



**330d A Sport Line Navi Prof. VK 36.900,-**  
EZ 09/13, 26000 km, schwarz, UPE  
67.109,-, jw-marhofer GmbH, Hohenaspen  
2, 69231 Rauenberg, 06222/9398200 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22266

**Jetzt Anhängerkupplung BMW 6er** voll-  
versenkbar/nicht sichtbar, in 2 Std. montiert,  
inkl. TÜV. www.kupplung-vor-ort.com,  
09933/902023 Ihre Einbauprofis in  
Niederbayern H

**TV/DVD-Freischaltung**  
- auch  
während  
der Fahrt



digitaletechnik.de  
Let me entertain you ...

Für alle BMW - auch neue Modelle!  
Bundesweiter Vor-Ort-Service!  
Tel. 0700/22022011, digitaletechnik.de H



**525d Touring Navi Prof., Panoramadach,**  
EZ 2/2011, 95309 km, 150 kW (204 PS),  
weiß, Leder, Klima, Xenon, SD, SHZ,  
VB 24.900,- €. Tel. 02358257819,  
ds.hahn@t-online.de



**330d xDrive A NAVI PROF/AHK VK €**  
44.900,-, EZ 11/2013, 27000 km, bronze,  
UPE € 68.120,-, jw-marhofer GmbH,  
Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel.  
06222/9398200 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22300

## Cobra

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

## Ferrari

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

**Inspektion - Reparatur - Ersatzteile,**  
Stoßstangen 355 / 360 / F 40. Tel.  
05341/396969, www.FerrariF40.de H

## Jaguar

**Seriöse Jag. ges., u.frei, Bj. 93-2013,**  
ahg-schubert@t-online.de, 07231/143333 H

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

## Lamborghini

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

## Maserati



**GranTurismo Sport Automatik MY14,**  
EZ 01/14, 10500 km, 338 kW, Nero Carbonio/  
Nero, Leder/Alcantara, Navi, Klima,  
Xenon, SHZ, BOSE, 114.900,- MwSt.  
awb. Jacobs Sportwagen GmbH, Trierer  
Straße 171, 52078 Aachen, Tel. 0241-  
9777340, www.maserati-aachen.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22231

## Mercedes

**TV/DVD-Freischaltung**  
- auch  
während  
der Fahrt



digitaletechnik.de  
Let me entertain you ...

Für alle Mercedes-Benz - auch neue  
Modelle! Bundesweiter Vor-Ort-Service!  
Tel. 0700/22022011, digitaletechnik.de H

**SUCHE Mercedes W 203 Kombi C 32**  
AMG in Farbe "designo silber" oder "designo  
chablis". Tel. +49 (0) 160-3478874  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22303

## VANSPO RTS.D E



**Vans - sportlich - einzigartig,**  
„MetroStream P“ - HARTMANN Citan  
109 CDI, EZ 06/2013, ca. 15500 km,  
Frontspoiler MetroStream, Trittbretter  
Protect, Dach-Heckspoiler, 16-Zoll Alu-  
Sport-Radsatz mit 225/50 R16, Klima,  
Dachreling, AHK, Einparkhilfe und vieles  
mehr ... 19.337,50 € (MwSt. awb.).  
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning,  
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,  
41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22340



**AMG SLS Coupe, EZ 11/2010, 18400**  
km, 420 kW (571 PS), grau, AMG Imo-  
lagrau-met., Leder designo, Navi, Tel.,  
Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 1. Besitzer,  
Bestzustand, Garantie bis 22.11.2014,  
143.900,- €. Mobil 0049-1726502877

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22289

## VANSPO RTS.D E



**Vans - sportlich - einzigartig, Viano 3.0**  
CDI Trend kompakt - HARTMANN VP  
Stream, EZ 07/2012, ca. 36000 km, 165  
kW/224 PS, Aerodynamik VP Stream,  
19-Zoll Alu-Radsatz, VOLA2, Dynamik-  
fahrwerk, Sport-Doppelendrohr, Auto-  
matik, 2 x Klima, 2 x el. Schiebetür, Navi  
Comand u.v.m., 43.554,- € (MwSt. awb).  
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning,  
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,  
41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22341

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice\* und Abo-Service  
[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)  
\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Mercedes

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



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

**G-PARADE:** 7x G63 AMG, G65 AMG, G500 Cabrio, G350 CDI Cabrio.

VAREX Handels GmbH, Schlierseer Str. 79, 83707 Gmund. 08022/6607080, H

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 22245

## Mini



**Mini MK II Cabrio 1.3i**, EZ 12/1994, 36000 km, 60 kW (82 PS), schwarz, Leder, VB 29.500,- €. Tel. 04402/5955030



**Pick Up**, EZ 6/1978, 10000 km, 47 kW (64 PS), schwarz, Leder, VB 39.500,- €. Tel. 04402/5955030

## Porsche

**Porsche 911 Felgen BBS**, 3-tlg., 15/16/17 Zoll 130 LK, div. Leitbauteile Bürzel u.s.w., Preis VS. Tel. 0172/9033002

**NIEDERHOF KOHLEFASERTECHNIK**  
[www.Niederhof.com](http://www.Niederhof.com)



**911 TARGA 4S**, EZ 6/2011, 69285 km, 283 kW (385 PS), schwarz, Leder exklusiv, Navi, Tel., Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., der alltags-tauglichste Sportwagen aller Zeiten. Für Sommer- oder Winterurlaub zu zweit, Transport sperriger Gegenstände (bis 180 cm Länge) oder die Rennstrecken dieser Welt – das ideale Auto mit Vollaustattung, VB 65.500,- € (MwSt. awb.). Tel. 0171-2451429, [butskat@web.de](mailto:butskat@web.de)

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 22310

Privatsucht neuwertigen Carrera GT, kein silber. Tel. 0172/3001300

**Rückfahrkamera?**  
Ja, aber nur original Porsche

**digitalechnik.de**  
Let me entertain you ...

Jetzt in Ihrem Porsche Zentrum nachrüsten! Für Cayenne, Panamera + 991 mit PCM3.1! Tel. 0700/22022011 H



**Macan S Diesel**, EZ 4/2014, 7500 km, 190 kW (258 PS), schwarz, Leder, MwSt., Panor.dach, 21" Turbo-Rad u.v.m., 74.900,- €. Tel. 0171/4979292

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 22241

Privat sucht 993 Cabrio oder Coupé, unfallfrei - kein Import. Tel. 0172-8204107

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



**Traktor 319L**, EZ 6/1962, 2000 km, 29 kW (40 PS), der "Kleine Master", Sammlerstück mit Sitzbank, Schnell-Gang, Herzlochräder, im PZ HH komplett restauriert, weg. Verkleinerung der Sammlung von WA zu verk., 32.500,- €. Tel. 0171/8219928, [hartmut.schneider@mail.de](mailto:hartmut.schneider@mail.de)

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 22233

## Renn/Rallye

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

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: [motorsportRiegl@aol.com](mailto:motorsportRiegl@aol.com) H

**GA Rennsport-Ausrüster**  
Tel. 08678/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

[www.luetticke-motorsport.de](http://www.luetticke-motorsport.de) H

**SACHS RACE ENGINEERING**  
Renn- und High Performance Kupplungen

Service - Verkauf -  
Wartung & Instandsetzung - Beratung

**BSA-Motorsport.com**  
Viernheim  
e-mail: [info@bsa-motorsport.com](mailto:info@bsa-motorsport.com)

SCHARF und SCHNELL  
[www.CATCAMS.BE](http://www.CATCAMS.BE)  
TEL: +32 (0)3 320.25.60

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

° RENN PLEUEL  
[SAE 4340, geschmiedet]

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

## Stellenangebote



Seit 10 Jahren ist Münnich Motorsport erfolgreich auf Rennstrecken in der ganzen Welt unterwegs. Durch hohe Professionalität, einzigartiges Engagement und die Leidenschaft aller Mitarbeiter konnten wir uns zu einem international anerkannten und sehr erfolgreichen Motorsport-Team entwickeln.

Wir suchen ab sofort einen kompetenten

### GESCHÄFTSFÜHRER / TEAM MANAGER (M/W)

der unser Team während der Motorsportveranstaltungen sowie am Firmenhauptsitz leitet und es zu weiteren Erfolgen führt.

#### IHRE AUFGABEN:

- Fachliche und disziplinarische Leitung eines Teams von bis zu 40 Mitarbeitern
- Planung, Organisation und Koordination aller Renn- und Testveranstaltungen in enger Zusammenarbeit mit dem Team-Inhaber und den Team-Koordinatoren
- Verantwortung über die Einhaltung aller Vorgaben der jeweiligen Rennserie (Lizenzen, Homologation, Reglement etc.)
- Leitung während der Rennveranstaltungen (Briefing der Rennfahrer und Teammitglieder, Öffentlichkeitsarbeit, enger Kontakt mit den Verantwortlichen der einzelnen Rennserien etc.)
- Leitung des Aufbaus und der Entwicklung von Rennfahrzeugen

#### IHRE QUALIFIKATIONEN:

- Mehrjährige Führungserfahrung
- Kaufmännische Kenntnisse
- Technische Kenntnisse, bevorzugt technisches Studium
- Verhandlungssicheres Englisch
- Analytische und organisatorische Fähigkeiten, um komplexe Problemstellungen zu lösen
- Hervorragende Kommunikationsfähigkeit
- Uneingeschränkte Reisebereitschaft

Bitte senden Sie Ihre Bewerbungsunterlagen an:

[personal@muennich-motorsport.com](mailto:personal@muennich-motorsport.com)

oder per Post an: **Münnich Motorsport GmbH**

Hauptstraße 68

02742 Friedersdorf

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



1994 1984  
1974 1964

## IM RÜCKSPIEGEL

# Die September-Highlights

### ... vor 20 Jahren



Überschlag: Hill im Portugal-Training nach Kollision mit Irvine

**Formel 1** Bei den Grands Prix von Italien und Portugal ist es soweit: Die zwei Rennen umfassende Sperre Michael Schumachers wird vollstreckt. Den Einspruch seines Benetton-Teams gegen die Verurteilung wegen Missachtens der «Schwarzen Flagge» (Rennausschluss) in Silverstone, womit Schumi wegen Überholens in der Einführungsrunde bestraft worden war, hatte der Automobil-Weltverband FIA abgelehnt. JJ Lehto ersetzte den deutschen WM-Tabellenführer. In Monza wurde der Finne 9., in Estoril schied er durch Dreher aus.

Seine Chancen perfekt nutzte Williams-Pilot Damon Hill. Schumachers stärkster Titelgegner gewann sowohl in Italien als auch in Portugal. Nachdem der Brite zuvor in Belgien durch eine weitere Schumi-Disqualifikation (zu dünne Holzplanke am Unterboden) ebenfalls Platz 1 gemacht hatte, be-

trug sein Rückstand durch seinen dritten Sieg in Folge nur noch ein Punkt. Vertragsangebote, die Schumacher von Williams wie von McLaren erhalten hatte, lehnte er ab und blieb Benetton für 1995 treu.

Trotz Pole-Position in Monza (Alesi) und Estoril (Berger) war für Ferrari nicht mehr drin als P2 in Italien (Berger). Fortschritte machte dagegen McLaren-Peugeot, das mit Häkkinen beide Male Dritter wurde.

**IndyCar** Das US-Pendant der Formel 1 fuhr im September 1994 drei Rennen: Al Unser Jr. (Penske) gewann in Vancouver (Kanada) und sicherte sich danach mit Rang 2 in Elkhart Lake vorzeitig den Titel. Dort siegte zum ersten Mal im IndyCar-Cockpit Jacques Villeneuve vom Team Forsythe/Green. In Nazareth hatte Penske-Mann Paul Tracy die Nase vorn. In seiner Wahl-Heimatstadt beendetete Mario Andretti – damals

54 Jahre alt – im Newman/Haas vorerst seine IndyCar-Laufbahn. Nicht ganz stilecht für einen mehrfachen Champion: Kollision mit Foyt-Pilot Eddie Cheever.

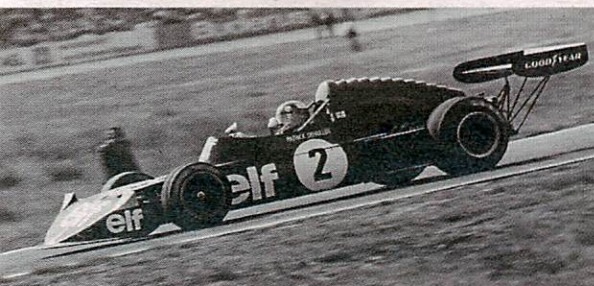
**Formel 3000** Das vorletzte EM-Rennen des Jahres gewann in Estoril Jean-Christophe Boullion (DAMS) vor Vincenzo Sospiri (Super Nova). Damit wurde die Titeljagd vor dem Finale in Magny-Cours noch zum Vierkampf zwischen diesen beiden sowie Franck Lagorce (Apomatox) und Gil de Ferran (Paul Stewart).

**DTM** Alfa-Pilot Stefano Modena erzielte beim Berliner Avus-Rennen beide Laufsiege. In Singen, auch ein Stadtkurs, gewann zweimal sein Markenkollege und Titelverteidiger Nicola Larini. Weil Alfas Meistertandidat Alessandro Nannini dort crashte, wurde Klaus Ludwig (Mercedes) vorzeitig zum dritten Mal DTM-Champ.

### ... vor 40 Jahren



Zwei WM-Leader: Regazzoni (l.) und Kanada-GP-Sieger Fittipaldi



F2-Gesamtsieger in Hockenheim: Patrick Depailler

**Formel 1** Der GP Italien 1974 wurde zum ersten Showdown um den WM-Titel. Die Ausgangslage vor dem drittletzten Saisonrennen: 1. Regazzoni (Ferrari) 46 Punkte, 2. Scheckter (Tyrrell) 41, 3. Fittipaldi (McLaren) 37 und 4. Lauda (Ferrari) 36. Vor allem bei den Roten herrschte Alarmstufe Rot. Umso mehr, als nach vier Monza-Testtagen im Vorfeld am ersten Trainingstag Brabhams Österreich-Sieger Reutemann Ferrari und den Rest hinter sich liess. Samstags steigerte sich das Drama bei der Scuderia aus Maranello weiter: WM-Tabellenführer Regazzoni explodierte in der ultraschnellen Curva Grande der linken Goodyear-Hinterreifen – nur Startplatz fünf. Lauda holte doch noch vor Reutemann die Pole-Position, womit die ersten Stallregie-Überlegungen zugunsten Regazzonis hinfiel.

Sonntags eskalierte die Spannung weiter: Als im Warm-up-Training weitere Reifen Marke

Goodyear auf dem immer heisser werdenden Monza-Asphalt Auflösungserscheinungen zeigten, schrieb die US-Marke kurzfristig einen stabileren, bisher nicht eingesetzten Neutyp zwingend vor. Womit ihre Kunden – Brabham, Ferrari, Lotus, March, McLaren, Penske, Shadow und Tyrrell – allerdings keinen entscheidenden Nachteil gegenüber der von Firestone bereiften Konkurrenz hatten.

Für Ferrari endete der Heim-GP dennoch katastrophal: Lauda und Regazzoni fielen jeweils in Führung liegend mit Motorschaden aus. Es rächte sich, dass die neuen Spezifikationen der V12-Maschinen vorher nicht im Fahrbetrieb erprobt worden waren. Es gewann völlig überraschend Ronnie Peterson, die wieder im uralten Lotus-Modell 72 statt mit dem Typ 76 angetreten war. Zweiter wurde Fittipaldi, Dritter Scheckter.

Zwei Wochen später erledigte sich die Stallregie-Diskussion bei Ferrari endgültig: Zunächst,

weil Lauda wieder den ersten und Regazzoni nur den fünften holte. Und dann, weil Lauda in Führung liegend auf Sand, den Watson (Brabham) auf die Mosport-Bahn gebaggert hatte, in die Planken rutschte. So gewann Fittipaldi vor Regazzoni und beide lagen vor dem Finale gleichauf mit 52 Punkten vorne.

**Formel 2** Die beiden Laufsieger in Hockenheim hiessen Jean-Pierre Jabouille und Hans-Joachim Stuck. Gesamterster aber war der zweimal Zweiplatzierte Patrick Depailler. Der Tyrrell-F1-Pilot festigte so im vorletzten EM-Lauf des Jahres seine Position als Titelfavorit.

**Sportwagen-WM** Im vorletzten Saisonlauf in Brands Hatch (England) kam es zum erwarteten Doppelsieg der Matra. Doch nach Regenschauer und Batteriedefekt kam es in der Endphase zum mehrfachen Führungswechsel der blauen Franzosen-Boliden von Pescarolo/Larrousse und Jarier/Beltoise, die schliesslich gewannen.

# des Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

## ... vor 30 Jahren



Fünfter F1-Triumph 1984: Niki Lauda Erster beim Italien-GP



DPM-Meister ohne einen einzigen Saisonsieg: Volker Strycek

KRAELING

KRAELING

**Formel 1** Vor dem Italien-GP in Monza bestätigte das FIA-Berufungsgericht: Tyrrell bleibt für die restlichen drei Saisonläufe von der WM 1984 ausgeschlossen und all seine vorher erzielte Ergebnisse und Punkte bleiben aberkannt. Hintergrund: Das Ex-Weltmeisterteam, in dem auch Deutschlands Supertalent Stefan Bellof fuhr, war bei den meisten Rennen mit untergewichtigen Autos gestartet. Ziel: den PS-Nachteil seiner Saugmotoren gegenüber der Turbokonzurrenz ausgleichen. Kurz vor Rennende wurde Wasser nachgetankt. Zur Bremskühlung, wie Tyrrell vorgegab. Beim US-GP in Detroit war der Betrug aufgefliegen: Das «Tankwasser» enthielt Bleikugeln, mit denen das fehlende Gewicht von rund 50 Kilo vor der technischen Schlusskontrolle nachreguliert wurde.

Der Titelweikampf des McLaren-Duos Prost/Lauda spitzte sich in Monza weiter zu:

Der Franzose fiel mit defektem TAG/Porsche-Turbomotor aus, der Österreicher gewann vor Alboreto (Ferrari) und Patrese (Alfa Romeo). Während Lauda gegen sein Team ätzte («McLaren behandelt mich wie den letzten Dreck!») freuten sich zwei seiner Landsleute umso mehr: Jo Gartner (Osella-Alfa) über P5 und Gerhard Berger (ATS-BMW) – bei seinem erst zweiten F1-Rennen – über P6.

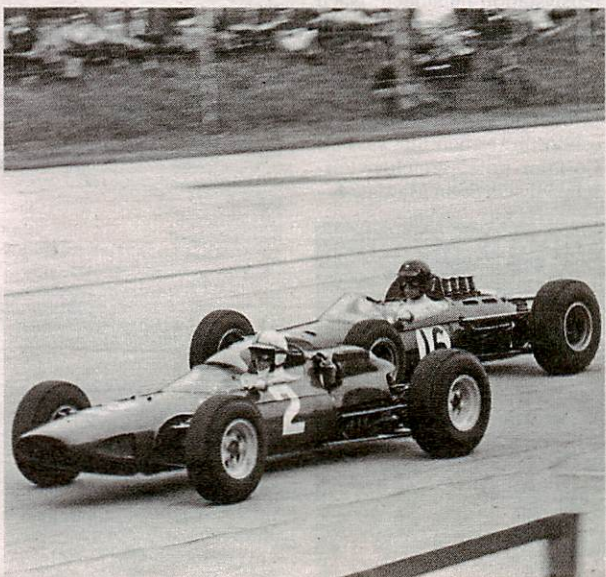
**Formel 2** Den Finallauf der EM gewann im englischen Brands Hatch Philippe Streiff. Der AGS-Pilot aus Frankreich profitierte dabei von den Missgeschicken der 1984 dominierenden Ralt-Honda-Fahrer: Mike Thackwell, als neuer Champion längst fix, schied früh mit Motorschaden aus. Roberto Moreno, der bis zur Unterbrechung wegen Regens klar geführt hatte, rutschte beim Neustart von P1 ab bis auf P7. Er wurde am Ende immerhin noch Dritter hinter Michel Ferté (Martini).

Wegen erneuten Regens war das Rennen endgültig abgebrochen worden.

**Sportwagen-WM** Im September 1984 gab es zwei 1000-km-Rennen. Beide Male war Stefan Bellof einer der Siegfahrer. In Spa (Belgien) im Werks-Porsche zusammen mit Derek Bell in Imola (Italien), bei seinem ersten Einsatz im privaten 956 C des Schweizer Walter Brun mit Hans-Joachim Stuck. Hintergrund: Imola zählte nur zur Fahrer-, nicht zur Marken-WM.

**DRM** Auch da gewann Bellof wieder im Brun-Porsche 956 C. Und zwar nicht nur das Final am Nürburgring, sondern auch den Rennsport-Meistertitel. **DPM (DTM)** Ohne einen einzigen Saisonsieg wurde Volker Strycek (BMW) erster Titelträger der neuen Deutschen Produktionswagen-Meisterschaft (DPM), der Ausgangsserie der DTM. P5 reichte im Schlusslauf auf dem Nürburgring. Sieger dort: Peter John (Chevrolet).

## ... vor 50 Jahren



Enger Kampf an der Spitze: Surtees (vorne) und Gurney

**Formel 1** Bei seinem Heimrennen in Monza holte Ferrari beim Italien-GP nach Deutschland- und Österreich-GP in Folge den dritten Saisonsieg. John Surtees, der auch auf dem Nürburgring gewonnen hatte, wurde nach 78 Runden und fast 450 Kilometern als Erster abgewinkt. Direkt dahinter rangierten Bruce McLaren (Cooper-Climax) und Ferrari-Teamkollege Lorenzo Bandini, der Zeltweg-Sieger.

Graham Hill (BRM), als Drittschnellster des Qualifyings neben Polesitter Surtees und Dan Gurney (Brabham-Climax) mit in Reihe eins aufgestellt, schied schon am Start aus: Kupplungsschaden. So konnte der Ex-Weltmeister die Vorteile seines neuen BRM-V8-Motors mit Vierventiltechnik gar nicht nutzen. Ferrari hatte seinen neu entwickelten Zwölfzylinder nur im Training probiert. Fürs Rennen bekamen Surtees und Bandini zur Sicherheit die bewähr-

ten Achtzylinder-Maschinen eingebaut.

Nachdem Graham Hill sofort draussen war, blieb Gurney als einziger Surtees-Herausforderer übrig. Titelverteidiger Jim Clark (Lotus-Climax) und Bruce McLaren verloren bald den Anschluss. Während sich der zunächst führende Gurney und Surtees fortan ständig an der Spitze ablösten, kam es hinter Clark/McLaren zu einer der größten Windschattenschlachten, die der Motorsport bis dahin erlebt hatte.

Damals wurde die Piste im königlichen Park von Monza zwar schon ohne ihre zwei Steilkurven, aber noch ohne tempobremsende Schikanen gefahren. Zehn Fahrer kämpften im dichten Pulk, wechselten permanent die Positionen: Brabham, Ginther, Baghetti, Bandini, Bonnier, Ireland, Siffert, Bucknum, Spence und Scarfiotti. Es ging haarsträubend zur Sache zwischen den

Brabham-, Lotus-, BRM-, Ferrari-, BRP- und Honda-Piloten. Und es war ein Wunder, dass keiner ihrer vielen Rempler und Schubser nicht zur katastrophalen Massenkollision führte.

**Formel 2** Beim zur französischen Meisterschaft zählenden GP von Albi gewann «Black Jack» Brabham auf Brabham-Cosworth durch eine sehenswerte Aufholjagd. Von Platz 10 war er zwischenzeitlich auf P1 zurückgefallen (loses Zündkerzenkabel). Am Ende hatte Brabham aber Glück. Leader und Teamkollege Alan Rees rutschte mit Motorschaden noch auf Rang 3. Zweiter: Richard Attwood (Lola-Cosworth).

**Tour de France** Die zehntägige Etappenfahrt für Automobile von Lille nach Nizza endete mit einem Doppelsieg zweier Ferrari 250 GTO: Bianchi/Berger (Belgien) vor Guichet/Du Bourbon (Frankreich). Dahinter folgten vier Crews auf Porsche 904 GTS.

SUTTON-IMAGES.COM

## Namen &amp; Nachrichten

## Zanardi: Neue Titel

**Alex Zanardi** Der frühere F1-Pilot und ChampCar-Meister hat bei der Paracycling-WM in Greenville (USA) zwei weitere WM-Titel gewonnen. Zunächst holte er seit einem schweren Rennunfall 2001 zweifach beinamputierte Italiener mit Italiens Nationalmannschaft die Team-WM. Dann verteidigte der BMW-Markenbotschafter und -Werksfahrer überlegen seinen WM-Titel im Einzelzeitfahren in der Kategorie MH5 (Handbike Männer). Nach Redaktionsschluss startete Zanardi noch beim Handbike-Strassenrennen. Auch dort war er WM-Titelverteidiger.

**Martin Whitmarsh** Der ehemalige Geschäftsführer und Teamchef des McLaren-Formel-1-Rennstalls hat die McLaren-Gruppe endgültig verlassen. Ende 2013 war der Brite, der das einst vom Neuseeländer Bruce McLaren gegründete Team von März 2009 geführt hatte, von seinen Aufgaben freigestellt worden. McLaren-Gesamtschef Ron Dennis hatte dann seine von 1980 bis Anfang 2009 bekleidete Rolle als CEO wieder übernommen und Eric Boullier (Ex-Renault-F1-Teamboss) die des Renndirektors – also die Aufgaben des Teamchefs an der Piste. Der 56 Jahre alte Whitmarsh ist Ingenieur und stand insgesamt 24 Jahre in McLaren-Diensten.

**Roger Dorchy** Der Ex-Rennfahrer aus Frankreich wird am 5. September 70 Jahre alt. Er hält den Tempo-Rekord in Le Mans. 1988 fuhr Dorchy auf der Hunaudières-Geraden 405 km/h im Prototyp WM88. ♦ AW/MSA



Zanardi

Whitmarsh

## Björn Waldegaard

## Mister Safari ist tot



2012: Björn Waldegaard inmitten seiner geliebten Rallye-Versionen des Porsche 911

Von REINER KUHN

**Auch lange nach seiner WM-Karriere lag der erste Rallye-Weltmeister in der Gunst der Fans ganz weit vorne. Am letzten Freitag ist Björn Waldegaard verstorben. Der Schwede wurde 70 Jahre alt.**

Bis zuletzt war Björn Waldegaard hinter dem Lenkrad aktiv. Noch Ende Juni hatte der 70-Jährige am Goodwood Festival of Speed in England teilgenommen. Danach wollte er traditionell beim deutschen Eifel-Rallye-Festival am Steuer einiger «Slowly Sideways»-Boliden auf die Pisten gehen. Doch in diesem Jahr verhinderten starke Rückenschmerzen die Anreise aus der schwedischen Heimat.

Kurze Zeit später diagnostizierten die Ärzte bei Björn Waldegaard Krebs. Eine Heilung war nicht mehr möglich. Am 29. August, am vergangenen Freitag, erlag der 70-Jährige seinem schweren Leiden.

## Schon vor der WM ein Star

Schon vor der Einführung der Rallye-WM im Jahr 1973 für

Marken und im Jahr 1979 für Fahrer sorgte der am 12. November 1943 in Solna geborene Schwede auch international für Furore. Neben den Heimsiegen bei der Rallye Schweden 1968, 1969 und 1970 gewann Waldegaard auf Porsche 911 1969 und 1970 die Rallye Monte Carlo sowie 1970 auch die damals zur Topliga zählende Österreichische Alpenfahrt.

Zwischen 1973 und 1992 nahm er an 95 WM-Läufen teil. Insgesamt 35 Mal stand er dabei auf dem Siegerpodest, 16 Mal ganz oben. Seinen ersten Sieg holte er 1975 bei der heimischen Rallye Schweden im legendären Lancia Stratos. 1977 wechselte Waldegaard zu Ford und gewann im Escort RS 1800 bei drei von sechs WM-Starts.

Noch erfolgreicher verlief die Saison 1979, als er im ersten Jahr der Fahrer-WM bei sieben von neun Starts auf dem Podium stand und sich den Titel sicherte. Das Kuriose dabei: Der erste Rallyeweltmeister ist auch der einzige, der die Fahrerkrone mit zwei verschiedenen Marken holte. Denn Waldegaard bestritt die WM-Läufe in Kenia und der Elfenbeinküste statt im Ford mit einem Mercedes-Benz 450 SLC

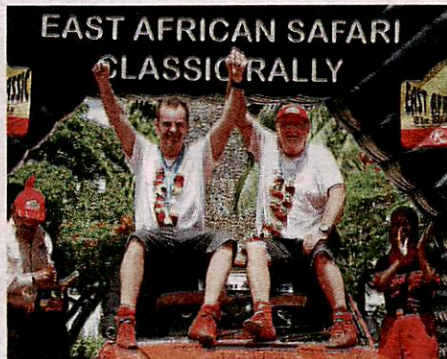
5.0. Afrika blieb sein Lieblingskontinent. Der Nordmann galt als Experte für Einsätze in Afrika und konnte auf dem schwarzen Kontinent sieben WM-Läufe gewinnen. Bei der Safari-Rallye 1990 feierte er im Alter von 46 am Steuer eines Toyota Celica GT-4 seinen 16. und letzten WM-Erfolg und ist damit bis heute der älteste Fahrer, der einen WM-Lauf gewonnen hat.

## Letzter Sieg trotz Krankheit

Seinen (Un-)Ruhezustand belebte Björn Waldegaard in den vergangenen 20 Jahren gerne bei Veranstaltungen mit historischen Autos. Wenn wundert's, dass er 2011 seinen letzten Sieg erneut auf seinem Lieblingskontinent Afrika feierte. Schon damals hatte er gesundheitliche Probleme, brach zwei Wochen vor der Safari Rallye Classic zusammen und wurde wegen eines Prostataleidens auf der Intensivstation behandelt. Nach drei Tagen war er wieder auf den Beinen und die Ärzte gaben die Starterlaubnis. Für Björn Waldegaard war es sein letzter Erfolg und vielleicht auch sein schönster: Neben ihm sass als Co-Pilot im siegreichen Porsche 911 sein Sohn Mattias. ♦



1979: Erster Rallye-Weltmeister (u.a. Mercedes)



2011: Letzter Sieg, mit Sohn Mattias (links)

## REDAKTION

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

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

## Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
Markus Lehner, Johannes Orasche, Imre Paulovits,  
Peter Voncken

## Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,  
Gustav Bösing, Georg Döbes, Andreas Göhring,  
Martin Grubler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard  
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik  
Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan,  
Thomas Schiffner, Achim Schlang, Ulf Simon,  
Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,  
Anke Wiczorek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex  
Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà  
Japan: Shigeo Kibiki  
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat;  
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner  
Schneider, Wolfgang Vlasaty  
Schweiz: Jürg Kaufmann  
Spanien: Manuel Pecino  
Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan  
**Fotografen:** Bernd Barth, Sybille Berrang,  
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,  
dpa/picture alliance, Daniel Fests, Jean-Pierre  
Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Ni-  
kolaj Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico  
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,  
Jörg Ullmann, Thomas Umer, Friedrich Weisse,  
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

**Kolumnisten:** Simona De Silvestro, Fabio Leimer,  
Mike Rockenfeller

## Art Director:

Silvio Löttscher  
**Grafik und Produktion:**  
Jürg Stohler, Nicole Wegmann,  
Sascha Benצע, Sophie Semmelmann

## VERLAG

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

## Anzeigenleitung:

Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
0711 182 - 1641  
**Anzeigenverkauf:**  
Vanessa Reif  
reif@motorpresse.de  
0711 182 - 1839

## Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden  
zberden@motorpresse.de  
0711 182 - 1346  
**Auftragsmanagement:**  
Iris Eifrig  
iefrig@motorpresse.de  
0711 182 - 1613  
Carmen Brix  
cbrix@motorpresse.de  
0711 182 - 1522

## MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

## Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

## CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

## Druck:

Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

## Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau

**Erscheinungsweise:**  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

## Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

## Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),  
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:  
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-  
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-  
tionsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00  
(D), € 63,00 (A).

## Abonnentenservice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88,  
Telefax 0711-182 2550  
Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44  
806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00,  
abo-service@motorpresse.ch

© 2014 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur  
mit Genehmigung des Verlages und Quellenanga-  
be. Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-  
nimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 1421-8488

**Wo der Hammer hängt  
Zur Kollision Rosberg/  
Hamilton beim GP Belgien**

MOTORSPORT aktuell titelt in weissen Lettern auf bedrohlich schwarzem Grund: «Explosion». Huchgott, was habe ich verpasst? Doch statt eines Fahrzeugs im Feuerball sehe ich einen Nico Rosberg, der Herrn Scherzinger zeigen will, wo der fahrerische Hammer hängt. Zwei Rennfahrer kommen sich beim Kampf um die höchste Krone im Motorsport ein wenig näher. Ein Frontflügel berührt dabei einen Hinterreifen und dem geht dann urplötzlich die Luft aus. Ein Fahrer will zeigen, dass das Rennen in der zweiten Runde vermutlich noch nicht entschieden ist. Der andere ist zu blöde, dem Angreifer die Luft zum Atmen zu lassen. Früher nannte man das im Rennsport übrigens sachlich eine Berührung, soweit ich mich erinnere. Wie hätte man da, heute, Senna gegen Prost 1990 in Suzuka genannt? Mordversuch? *Thomas Füssler, D-66894 Bechhofen*

**Kasperle-Theater  
Zur Kollision Rosberg/  
Hamilton beim GP Belgien**

Die Statements der Herren Lauda und Wolff nach dem Rennen muss man nicht verstehen. Für die Zuschauer war es wohl ein normaler Rennunfall. Und hätte Hamilton Rosberg nur ein wenig mehr Raum gelassen, wäre wahrscheinlich gar nichts passiert. Stattdessen unterstellt er Rosberg öffentlich Absicht und der Zuschauer/Reader kann sich nur wundern, auch über ausbleibende Reaktionen der beiden Herren aus Österreich. Da Nico Rosberg nicht nur in der WM vorne liegt, sondern auch in der teaminternen Statistik, sollte nunmehr ein klares Statement pro Rosberg ausgesprochen werden und eine entsprechende Teamorder ergehen. Für den Beobachter entsteht allerdings der Eindruck, dass Diva Hamilton mehr Rückhalt erfährt, und da die Punktevergabe im letzten Rennen in Abu Dhabi die WM endgültig zum Kasperle-Theater degradieren kann, ist wohl eher nicht mit einer solchen Teamorder zu rechnen. *Uwe de Vries, D-57520 Steinebach*

**In die Pfanne gehauen  
Zur Kollision Rosberg/  
Hamilton beim GP Belgien**

Ich finde, dass diese Kollision ein stinknormaler Rennunfall war. Ist halt Pech, wenn es dann zwischen zwei Teamkol-

legen passiert. Das aber macht richtiges Racing aus. Und das möchte der Zuschauer doch sehen!

Aber die grösste Unverschämtheit hat sich Niki Lauda erlaubt: Wie kann ich meinen eigenen Fahrer so in die Pfanne hauen? Es ist doch egal, ob eine solche Kollision in der zweiten oder in der 31. Runde passiert. Ausserdem sollte man als Mercedes-F1-Aufsichtsratschef solche Kommentare nicht vor laufender Kamera abgeben. Und der andere Österreicher, Toto Wolff, bläst in das gleiche Horn. Zudem kommt hier mal wieder die für Mercedes typische Arroganz zum Vorschein. *Hartwig Niessen, D-52372 Kreuzau*

**Verlogener Haufen  
Zur Kollision Rosberg/  
Hamilton beim GP Belgien**

Ich könnte mich übergeben! Das stellen sich die Schönredner Toto Wolff und Niki Lauda zehn Rennen lang hin und erzählen was von «keine Stallregie, unsere Fahrer können gegeneinander fahren», und dann tun sie es und es knallt. Und was ist dann? Geschrei, Wehklagen, Schuldzuweisung. Was für ein verlogener Haufen! Und Vettel, Alonso und die McLaren lassen es so richtig krachen und alle finden es geil. Was für eine arme Formel 1. Aber die Zeit der echten Racer wie Sir Frank Williams ist leider vorbei. *Thomas Lang, D-82319 Starnberg*

**Die Stirn geboten  
Zur Kollision Rosberg/  
Hamilton beim GP Belgien**

Es kam, wie es kommen musste! Lewis Hamilton behauptet schon seit einigen Jahren seine Position so, als wäre er der Einzige auf der Strecke. Es fing doch schon nach den ersten Metern an. Seine Position zu verteidigen, ist sein Recht, nicht aber zu blockieren! Siehe Ungarn. Jetzt bietet ihm einer die Stirn, und dann ist der vermeintliche Gegner schuld. Auch aufzugeben sollte eigentlich keine Option nach einem missglückten Fahrmanöver sein! *Björn Schmidt, D-53809 Ruppichterath*

**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.)

**MOTORSPORT IM TV**

<b>AUTOMOBIL</b>	
<b>MITTWOCH, 3. 9.</b>	
9.30 Inside ERC, Magazin zur Rallye-EM, Reportagen, Interviews	EUROSPORT
<b>DONNERSTAG, 4. 9.</b>	
19.30 GP2-Meisterschaft Spa-Francorchamps/B, Hauptrennen (W)	SKY SPORT 1
20.40 GP2-Meisterschaft Spa-Francorchamps/B, Sprintrennen (W)	SKY SPORT 1
21.30 Porsche-Supercup Spa-Francorchamps/B, Rennen (W)	SKY SPORT 1
<b>FREITAG, 5. 9.</b>	
6.00 Formel-1-GP Spa-Francorchamps/B., Qualifying (W)	SKY SPORT 1
7.30 Formel-1-GP Spa-Francorchamps/B., Rennen (W)	SKY SPORT 1
9.55 Formel-1-GP Monza/I, 1. freies Training (live)	SKY SPORT 1, SPORT 1
13.55 Formel-1-GP Monza/I, 2. freies Training (live)	SKY SPORT 1, SPORT 1, ORF 1
22.30 Formel-1-GP Monza/I, 1. und 2. freies Training (Zus.)	SPORT 1
<b>SAMSTAG, 6. 9.</b>	
8.15 NASCAR Sprint Cup Watkins Glen/USA, Rennen (W)	SKY MOTORVISION
10.55 Formel-1-GP Monza/I, 3. freies Training (live)	SKY SPORT 1
12.30 Formel-1-GP Monza/I, 3. freies Training (Aufz., W)	RTL, SKY SPORT 1
13.10 GT4-EM Slovakiaring/SK, Rennen	RTL
13.30 Formel-1-GP Monza/I, Qualifying (live)	RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF info
15.30 ADAC-GT Masters Nürburgring, Höhepunkte Rennen (Aufz.)	SPORT 1
15.35 GP2-Serie Monza/I, Hauptrennen (live)	SKY SPORT 1
17.15 GP3-Serie Monza/I, 1. Rennen (live)	EUROSPORT 2
<b>SONNTAG, 7. 9.</b>	
0.00 Formel-1-GP Monza/I, Höhepunkt Qualifying (Aufz.)	SPORT 1
0.05 NASCAR Sprint Cup Atlanta/USA, Rennen (W)	SKY MOTORVISION
1.00 NASCAR Sprint Cup Richmond/USA, Rennen (live)	SKY MOTORVISION
9.00, 9.30 GP3-Serie Monza/I, 1. und 2. Rennen (Aufz., live)	EUROSPORT
10.30 GP2-Serie Monza/I, Sprintrennen (live)	SKY SPORT 1
11.35 Porsche Supercup Monza/I, Rennen (live)	SKY SPORT 1, EUROSPORT 2
12.30, 13.30 Formel-1-GP Monza/I, Vorschau (live)	SKY SPORT 1, RTL, ORF 1, SRF info
13.55 Formel-1-GP Monza/I, Rennen (live)	RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2
15.45 Formel-1-GP Monza/I, Analysen, Interviews (live)	RTL, ORF 1, SKY SPORT 1
17.00, 19.30 Formel-1-GP Monza/I, Rennen (W)	SKY SPORT 2
17.00 Formel-1-GP Monza/I, Höhepunkte Rennen (Zus.)	SPORT 1
18.00 NASCAR Sprint Cup Atlanta/USA, Rennen (W)	SKY MOTORVISION
18.00 NASCAR Sprint Cup Michigan/USA, Höhepunkte Rennen (W)	SKY MOTORVISION
<b>MONTAG, 8. 9.</b>	
1.30, 8.30 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate	EUROSPORT
11.35 Porsche Supercup Monza/I, Rennen (W)	SKY SPORT 2
3.50 F1-GP Monza/I, Rennen (W)	ORF 1

**TERMINE**

<b>AUTOMOBIL</b>	
5./6. 9.	Rallye Ostsee DM D
5./6. 9.	Rallye Liezen ÖM A
6. 9.	NASCAR Sprint Cup Richmond USA
6. 9.	DMV-Tourenwagen-Challenge Dijon F
6./7. 9.	GP2-Meisterschaft Monza I
6./7. 9.	GP3-Meisterschaft Monza I
7. 9.	Porsche Supercup Monza I
7. 9.	Formel-1-GP Monza WM I
7. 9.	Formel Renault 2.0 Alps Mugello I
7. 9.	Euroformula Open Spa-Francorchamps B
7. 9.	International GT-Open Spa-Francorchamps B
7. 9.	Euro-V8-Serie Spa-Francorchamps B
7. 9.	Blancpain-Sprint-Serie Portimão P
7. 9.	BTCC Rockingham GB
7. 9.	Bergrennen Gurnigel SM CH
<b>MOTORRAD</b>	
6. 9.	Enduro St. Georgen ÖM A
6. 9.	Speedway Güstrow (Team-Cup) D
6. 9.	Speedway Cloppenburg D
7. 9.	Speedway High Easter (Gespanne) EM GB
7. 9.	Speedway Landshut (Team-Cup) D
6. 9.	Superbike Jerez WM E
6./7. 9.	Trial Arnedillo WM E
6./7. 9.	Trial Grimalp SM CH
7. 9.	Motocross-GP Goiania WM BR
7. 9.	ADAC MX Masters Holzgerlingen DM D
7. 9.	Supermoto Bad Fischau ÖM A
7. 9.	Supermoto Frauenfeld SM CH

20.00 Formel-1-GP Monza/I, Rennen (W)	SKY SPORT
22.30 GP2-Serie Monza/I, Haupt- und Sprintrennen (W)	SKY SPORT
23.45 Rallye Australien, Vorschau	SERVUS-T

<b>DIENSTAG, 9. 9.</b>	
2.55 Rallye Australien, Vorschau	SERVUS-T
5.05 Formel-1-GP Monza/I, Höhepunkte Rennen (Zus.)	ORF
8.00 Porsche Supercup Monza/I, Rennen (W)	EUROSPORT
11.45 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate	EUROSPORT
23.20 Blancpain Sprint Serie Slovakiaring und Portimão/P, Rennen (Aufz.)	EUROSPORT

**MOTORRAD**

<b>SAMSTAG, 6. 9.</b>	
18.00 Superbike-WM Jerez/E, Qualifying (Aufz.)	EUROSPORT
<b>SONNTAG, 7. 9.</b>	
10.00 Superbike-WM Jerez/E, Qualifying (W)	EUROSPORT
10.30 Superbike-WM Jerez/E, 1. Rennen (live)	EUROSPORT
11.30 Supersport-WM Jerez/E, Rennen (live)	EUROSPORT
13.00 Superbike-WM Jerez/E, 2. Rennen (live)	EUROSPORT
14.15 Superstock-1000 Cup Jerez/E, Rennen (live)	EUROSPORT
14.45 Brit. Superbike-Meisterschaft Donington Park, 1. Rennen (live)	EUROSPORT
19.00 Motocross-GP Goiania/BR, 1. Rennen MXGP (live)	EUROSPORT
20.00 Brit. Superbike-Meisterschaft Cadwell Park, 2. Rennen (Aufz.)	EUROSPORT
21.00 Motocross-GP Goiania/BR, 2. Rennen MX2 (live)	EUROSPORT
22.00 Motocross-GP Goiania/BR, 2. Rennen MXGP (live)	EUROSPORT

<b>MONTAG, 8. 9.</b>	
11.15, 22.00 Superbike-WM Jerez/E, 1. Rennen (W)	EUROSPORT
12.15, 22.30 Superbike-WM Jerez/E, 2. Rennen (W)	EUROSPORT
13.00 Motocross-GP Goiania/BR, 2. Rennen MXGP (W)	EUROSPORT
<b>DIENSTAG, 9. 9.</b>	
7.00, 7.30 Superbike-WM Jerez/E, 1. und 2. Rennen (W)	EUROSPORT
16.15, 17.15 Superbike-WM Jerez/E, 1. und 2. Rennen (W)	EUROSPORT

(W) = Wiederholung

**IM NÄCHSTEN HEFT / 9. 9. 2014**

**AUTOMOBIL**  
Formel 1: GP Italien  
DRM: Rallye Ostsee  
Blancpain-Sprint: Portimão  
**MOTORRAD**  
MotoGP: Aktuelle News  
Superbike-WM: Jerez  
Motocross-GP: Brasilien  
Trial-WM: Arnedillo

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächster Einsatz des DSK-Busses: 13./14. September: 47. AvD/GAMSC-Bergrennen Unterfranken  
Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)



**MOTORSPORT**  
aktuell

# ZEIT ZUM SPAREN!

**10-für-7-Angebot: Jetzt 10 x MOTORSPORT aktuell zum Preis von 7 Ausgaben lesen – plus Geschenk!**

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



### 1. PROS Sport-Chrono „HI-POWER“

Multitalent in Form und Funktion: vielseitiger Sport-Chronograph mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion mit Rundenzeitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, blauer Zifferblattbeleuchtung und Edelstahlboden. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm.



### 3. Avialic Armbanduhr „Canova“

Elegante, schwarze Armbanduhr mit solidem Metallgehäuse, Edelstahlboden, Mineralglas, klassischem Zifferblatt mit aufgesetzten silbernen Indexen und Datumsanzeige. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.

**Ihre Vorteile:** ■ Über 30 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf ■ Armbanduhr Ihrer Wahl gratis als Dankeschön ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte Motorsport aktuell testen und über 30% sparen. Best.-Nr. 1213325

Ich erhalte MOTORSPORT aktuell ab der nächsterreichbaren Ausgabe im Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € statt 20,- € im Einzelkauf. Die Armbanduhr meiner Wahl erhalte ich GRATIS nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich MOTORSPORT aktuell nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte MOTORSPORT aktuell dann weiterhin, zum Vorzugspreis von jährlich zzt. nur 86,- € bei zzt. 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt derzeit nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

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

Ja, ich 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:

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE772220000004885, 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 folgende Armbanduhr: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono  2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr  3. Avialic Armbanduhr

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

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

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