

MOTOR SPORT

aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

MotoGP Große Vorschau auf Sachsenring-GP

S. 22



Langstrecken-WM Nach Le Mans dreht sich das Fahrerkarussell

S. 16

Superbike-WM So geht es Markus Reiterberger

S. 21

Formel 1 Heiligenschein: Zahl der Gegner wächst

S. 3

MotoGP Deutschland-GP in Gefahr?

S. 21

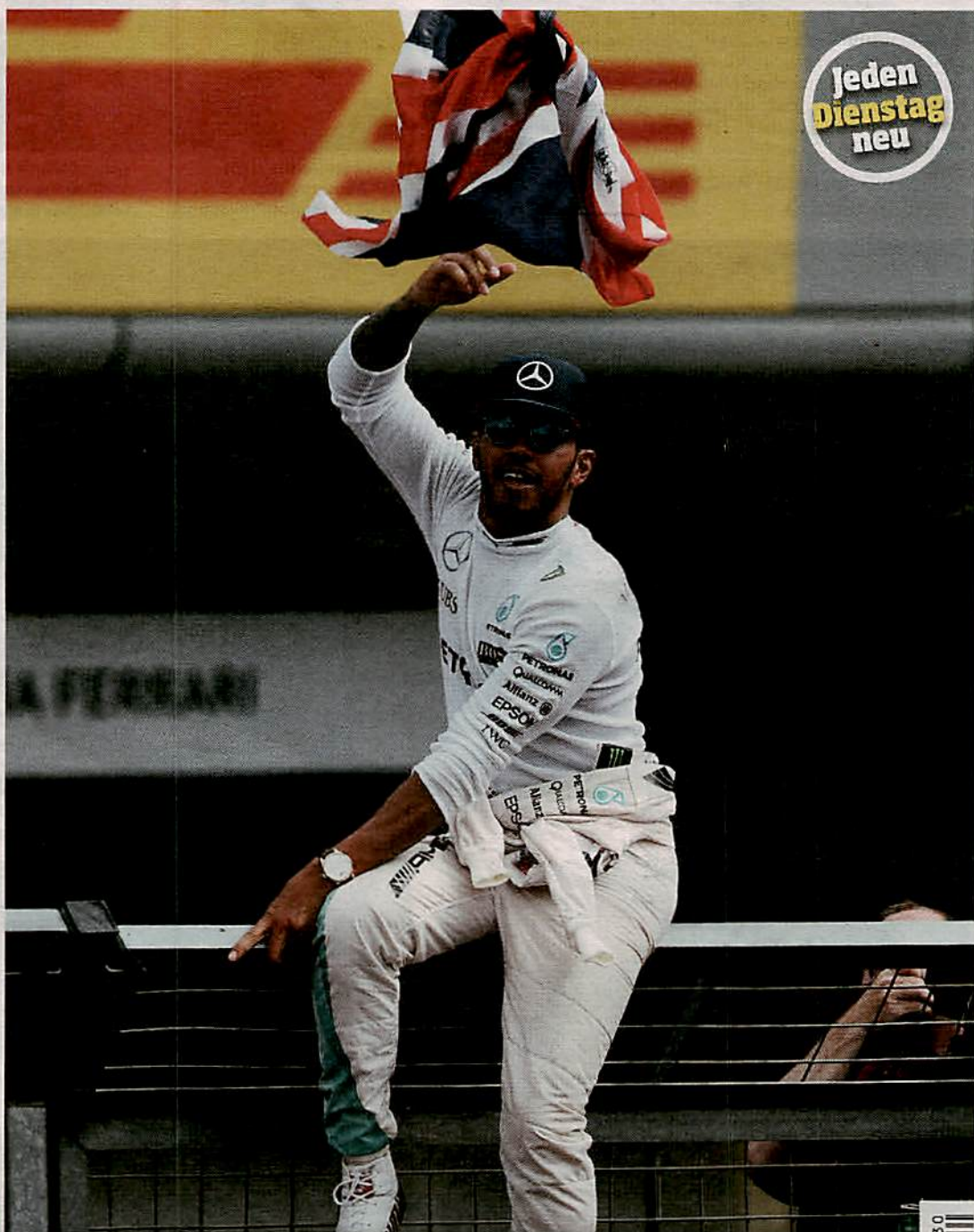
Panorama Zum 50. Geburtstag von Ralf Waldmann

S. 34

**motorsport-
aktuell.com**

WAR DAS DIE WENDE?

Jeden
Dienstag
neu



Lewis Hamilton hat bei seinem Heim-Grand-Prix in Silverstone nichts anbrennen lassen. Mit dem vierten Saisonsieg ist der

Weltmeister bis auf einen Punkt an Teamkollege Nico Rosberg herangekommen. Der hatte das Glück in England

diesmal nicht auf seiner Seite: Ein Getriebeproblem und ein verbotener Funkspruch kosteten ihn Rang 2. **ab S.4**

LIEBE LESER!

Es ist noch nicht einmal Halbzeit in der Formel-1-WM und irgendwie kommt es einem wie ein Déjà-vu vor. Lewis Hamilton ist nach einem ziemlich verkorksten Start in die neue Saison wieder dran an Nico Rosberg (ab Seite 4). Vier Siege in den letzten fünf Rennen lassen aus Sicht des Noch-WM-Leaders Rosberg nichts Gutes erahnen. Wenn Hamilton so weiter macht, kommt er schon als WM-Führender zum Großen Preis nach Deutschland. Apropos GP Deutschland: Am Wochenende steigt am Sachsenring mit dem Motorrad-GP das Saisonhighlight für alle Zweirad-Fans. Wir haben eine Blick nach vorne geworfen (ab Seite 22). Und bei den deutschen Teilnehmern nachgehakt. Ausserdem haben wir uns mit der Zukunft des deutschen Grand Prix auseinandergesetzt (Seite 21) und die Frage gestellt: Wie sehr ist das Rennen am Sachsenring in Stein gemeißelt? Und dann ist da noch was: Ausgerechnet am Wochenende des deutschen GP feiert Ralf Waldmann seinen 50. Geburtstag. Das haben wir selbstverständlich nicht vergessen und gratulieren schon jetzt (Seite 34)!

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



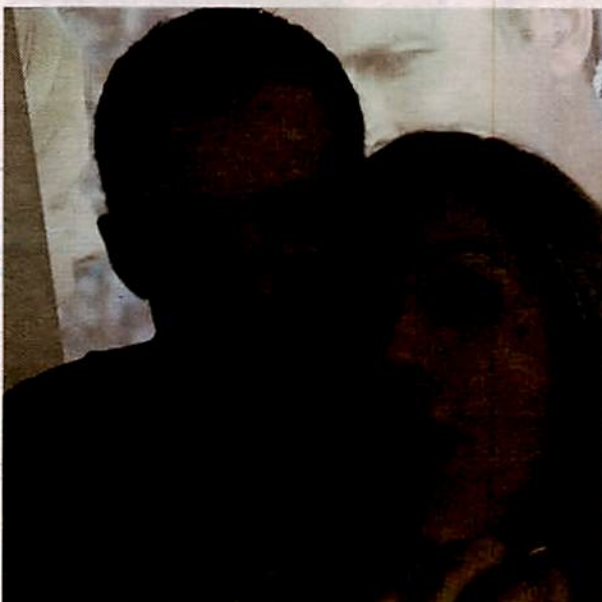
WER? Stefan Bradl (D)
WO? Augsburg (D)
WAS? Der MotoGP-Pilot freut

sich auf seinen Heim-GP am Sachsenring - genauso wie seine Landsleute in anderen Klassen



WER? Marcus Ericsson (S)
WO? Silverstone (GB)

WAS? Abflug und heftiger Einschlag des Sauber-Piloten im dritten und letzten freien Training zum Formel-1-GP von Grossbritannien



WER? Sébastien Ogier (F)
WO? Am Bodensee (CH)
WAS? Im Clinch mit Ehefrau

Andrea beim Fussball-EM-Halbfinale zwischen Frankreich und Deutschland



WER? Troy Bayliss (AUS)
WO? Travullia (I)
WAS? Der dreifache-Super-

bike-Champion beim Motorradspass auf Valentino Rossis Moto-Ranch

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- ! Formel 1: Der Schrei nach «Halo 3»: Formel E: Die Schuldfrage S. 3
- ! FORMEL 1 Hamilton nach Heimsieg oben auf S. 4
- ! FORMEL 1 Mercedes und die Stallorder-Frage S. 6
- FORMEL 1 So wird derzeit modifiziert S. 8
- FORMEL 1 Interview mit Sergio Pérez S. 10
- FORMELSPORT Zum Gedenken an Carl Haas S. 14
- ! LANGSTRECKEN-WM So dreht das Fahrerkarussell S. 16
- DTM Zur Halbzeit bleibt es eng in der Tabelle S. 18
- RALLYE-WM Die neuen World Rally Cars S. 19
- RALLYE Sachsen-Vorfälle vor DMSB-Sportgericht S. 20

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Fragezeichen um Sachsenring; Superbike-WM: Wie es um «Reiti» steht S. 21
- ! MOTOGP Grosse Vorschau auf den Deutschland-GP S. 22
- MOTORRAD-WM Deutsche zu ihrem Heim-GP S. 24
- SUPERBIKE-WM So lief der Lauf in Laguna Seca S. 26
- IDM SUPERBIKE Marvin Fritz, die neue Nummer 1 S. 28
- US-MOTOCROSS Roczen bleibt in Front S. 30

PANORAMA

- ! MOTORRAD Ralf Waldmann wird 50 Jahre S. 34
- MOTORRAD Juli-Highlights im Rückspiegel S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Fanshop; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSa-Tipp S. 39

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@
motorpresse.de
www.motorsport-aktuell.com

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Zahl der Gegner wächst

Von MICHAEL SCHMIDT

Sebastian Vettel drehte im ersten Training zum GP England eine Runde mit dem Halo 2. Doch die Konstrukteure sind immer noch nicht überzeugt vom Nutzen des Cockpitbügels. Bei einer Präsentation am Mittwoch konnten nicht alle Zweifel beseitigt werden. Die Formel 1 braucht jetzt den Halo 3.

Es vergeht kaum ein Tag, ohne dass die Formel 1 und ihre Fans nicht über den Cockpitschutz «Halo» diskutieren. Nach der Premiere der Urversion des Heiligenscheins durch Kimi Räikkönen im Februar bei Testfahrten in Barcelona durfte nun Sebastian Vettel in Silverstone die weiterentwickelte Variante erstmals ausprobieren, nachdem ein Einsatz in Österreich aufgrund des Wetters und der dadurch begrenzten Rundenanzahl noch verschoben werden musste.

Die Frage, ob Halo 2 «schöner» geworden ist, liegt im Auge des Betrachters. Wir meinen, dass auch die zweite Ausbaustufe keinen Schönheitspreis gewinnt. Im Gegenteil: Der obere Bügel ist höher und hat einen größeren Radius. Damit der Kopf des Fahrers bei einem Unfall nicht gegen den Titanholm kracht. Doch diese Version ist bereits überholt. Ein weiterer Crashtest hat ergeben,



Vettel im Halo-Ferrari: Die überarbeitete Version des Heiligenscheins ist noch wichtiger ausgefallen

dass die Formel 1 einen Halo 3 braucht. Charlie Whiting informierte die Technikchefs am Mittwoch vor dem GP England, dass der Bügel noch einmal um zwei Zentimeter nach vorne gesetzt werden muss.

Damit soll sichergestellt werden, dass der Kopf bei einem Frontalaufprall mit hoher Geschwindigkeit nicht mit dem Bügel in Berührung kommt. Außerdem soll das Titangestell gepolstert und schöner verkleidet werden. Ein Ingenieur spottete in Silverstone: «Du kannst aus einer Missgeburt kein Kunstwerk machen.»

Wie gut ein Pilot im Ernstfall mit dem Bügel aus dem Cockpit geborgen werden kann, wurde bereits in Spielberg ge-

testet. Streckenposten brauchten zwölf Minuten, um einen Mechaniker aus dem Auto zu ziehen. Doch die FIA wertete es dennoch als Erfolg. «Es war der erste Test dieser Art und ging nicht um Geschwindigkeit. Wir wollten nur herausfinden, welche Schwierigkeiten dabei auftreten könnten», erklärte FIA-Rennleiter Charlie Whiting anschließend.

Tatsächlich wurde versucht, den Mechaniker auf drei verschiedene Arten aus dem Ferrari-Cockpit zu ziehen. Einmal verhedderte sich der Passagier im Sicherheitsgurt. «Wir wollten herausfinden, von welcher Seite die Helfer den Fahrer bergen müssen und haben dabei drei unterschiedliche Szenarien durchgespielt», verrät ein FIA-Mann.

Heiligenschein als Guillotine?

Die FIA präsentierte den Konstrukteuren in einer Risikoabwägung verschiedene Unfallszenarien mit dem Ziel, sie davon zu überzeugen, dass der Heiligenschein auf keinen Fall ein Nachteil ist. Doch die Ingenieure waren nicht überzeugt.

Red Bull brachte Felipe Massas Unfall 2009 in Budapest zur Sprache, als der Brasilianer von einer auf der Strecke herum-springenden Feder am Kopf getroffen wurde. Fazit: Dieser Unfall wäre mit dem Halo bestenfalls neutral, mit aller Wahrscheinlichkeit aber schlechter verlaufen. Weil die Feder vom

oberen Rand des Halos auf die Brust des Fahrers abgelenkt worden wäre.

Bedenken gibt es auch bei sogenannten T-Bone-Unfällen. Was passiert, wenn das seitlich auffahrende Auto mit der Nase oder der Kufe des Unterbodens in dem Titangestell einhakt? «Dann kann dieses Teil für den Fahrer zur Guillotine werden», urteilt Force-India-Technikdirektor Andy Green.

Doch damit immer noch nicht genug: Die Ingenieure befürchten auch massive aerodynamische Auswirkungen. Der sieben Kilogramm schwere Titanrahmen stört die Anströmung des Heckflügels. Mit dem Halo muss der Flügel eine Stufe steiler gestellt werden, um keinen Abtrieb zu verlieren. Wer die Airbox – wie Mercedes oder Ferrari – auch zur Luftzufuhr für Kühler nutzt, hat mit deutlichen Einbußen zu rechnen.

Red-Bull-Teamchef Christian Horner fordert eine Abstimmung über den Halo im Rahmen der Strategiegruppe. Sie wird möglicherweise noch vor der Sommerpause stattfinden. Und im Augenblick gibt es mehr Gegner als Befürworter des Halos. Das Problem bei den Gegnern von «Halo»: Die FIA könnte selbst bei einem Nein von Strategiegruppe und Formel-1-Kommission einen Einsatz des Heiligenscheins durchdrücken. Mit dem Argument: Sicherheit. ♦

Formel E

Buemi oder Di Grassi: Wer ist schuld?

Das Formel-E-Saisonfinale in London sorgt auch Tage später noch für Diskussionsstoff: Der neue Meister Sébastien Buemi hat Rivale Lucas di Grassi bezüglich der Kollision im Finalrennen Absicht unterstellt.

«Er wollte, dass wir kollidieren. Ich bin enttäuscht von seinen Kommentaren und habe all meinen Respekt für ihn verloren», so das Urteil von Meister Sébastien Buemi über Widersacher Lucas di Grassi.

Der wiederum ließ sich die Anschuldigungen nicht gefallen und gab Buemi die Schuld am Crash: «In den Daten ist klar erkennbar, dass er etwa 50 Meter zu früh gebremst hat. Der Un-

fall war nicht beabsichtigt. Ich hätte die Meisterschaft lieber in einem Kopf-an-Kopf-Rennen auf der Strecke ausgefochten», erklärte Di Grassi, für den nur schwer nachvollziehbar ist, dass zwei Zusatzpunkte für die schnellste Rennrunde über den Titelgewinn entschieden haben. «Bei Punktgleichheit wäre es besser gewesen, wenn es zwei Champions gegeben hätte», meinte der im Titelduell unterlegene Brasilianer.

Buemi konnte von Glück reden, dass es 2015/2016 noch zwei Extrapunkte für die schnellste Rennrunde gibt. Ab der kommenden Saison wird der schnellste Fahrer im Rennen mit nur mehr einem Zähler belohnt.

Eine sinnvolle Regel hat diesbezüglich die GP2 vor Jahren eingeführt. Nachdem es in Mode gekommen war, dass Fahrer, die keine Chancen mehr auf Punkte hatten, mit frischen Reifen Jagd auf die Zusatzzähler für die schnellste Runde gemacht haben, wurde diesem Trick ein Riegel vorgeschoben. Heute erhält nur der Fahrer zwei Zusatzpunkte, der auch tatsächlich in die Zähler gefahren ist.

Auch sonst herrscht dicke Luft in der Formel E. Das Renault-Werksteam hat in London alle Register gezogen, um sich in die beste Position zu bringen. So wurde während Lauf 1 ein Verantwortlicher der Franzosen bei der Rennleitung vorgestellt, um eine Strafe (Spiegel-

Flagge) für Di Grassi nach seiner Kollision mit Jean-Eric Vergne einzufordern. «Ich verstehe nicht, warum sie ihm nicht die Spieglei-Flagge gezeigt haben. Sam Bird hatte in Berlin einen deutlich kleineren Schaden am Auto und musste deshalb zum

Flügelwechsel an die Box», schimpfte Buemi.

FIA-Rennleiter Oliver Grodowski erklärt: «Wenn das Flügelteil nicht in der gleichen Runde weggefliegen wäre, hätten wir Di Grassi die Spieglei-Flagge auch gezeigt.» ♦ AW



Stein des Anstoßes: Die Kollision zwischen Buemi und Di Grassi

GP England - Mercedes

Hamilton oben auf



Liebt sich feiern: Lewis Hamilton nach seinem vierten Heimsieg

Von ANDREAS HAUPT und CHRISTIAN EICHENBERGER

135000 Fans bejubelten in Silverstone den vierten Heimsieg von Lewis Hamilton. Der Mercedes-Pilot war nach dem Rennen beinahe sprachlos. Mit seinem vierten Saisonsieg verkürzte er den Abstand auf Nico Rosberg auf einen Punkt. Dem wurde ein Funkspruch zu viel zum Verhängnis.

Bestzeit in allen Trainingssitzungen. Bestzeit im Quali. Rennsieger. Es gab nur einen Makel beim Heimspiel in Silverstone. Wenn es überhaupt einer war. Die schnellste Rennrunde ging in 1:35,548 min an Nico Rosberg. Der Weltmeister war 0,223 Sekunden langsamer.

Doch das wird der Champion verschmerzen. Viel wichtiger ist ein Blick auf die WM-Tabelle nach zehn Grands Prix: Rosberg ist Erster mit 168 Punkten, Hamilton Zweiter mit 167. Es kann also wieder von vorne losgehen. Doch angesichts von vier Hamilton-Siegen in den letzten fünf Rennen muss man sich fragen: War das die Wende?

Rosberg hatte in Silverstone eigentlich für einen Doppelsieg gesorgt. Doch der Noch-WM-

Leader verlor P2 am grünen Tisch. Was war passiert? In Runde 46 steckte das Getriebe im Mercedes mit der Startnummer 6 plötzlich im siebten Gang fest. Früher hätte das nicht unbedingt zum Ausfall geführt. Michael Schumacher fuhr beim GP Spanien 1994 das halbe Rennen im fünften Gang. Doch das war die Zeit vor den aktuellen Schnellschaltgetrieben, die beim Hochschalten die Gänge ohne Zugkraftunterbrechung wechseln. Rosberg hätte es im siebten Gang nach Aussage der Mercedes-Techniker nicht mehr über die restlichen sieben Runden geschafft.

Zwei Kurven nachdem der Schaden aufgetreten war, bekam Nico von seinem Renningenieur die Warnung über «Chassisproblem 01». Mit dem Hinweis, sofort in den Default-Mode zu schalten. Damit ist ein Standardprogramm gemeint, das jeden eingelegten Gang freigibt. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Mercedes nach Ansicht der vier Kommissare Tim Mayer, Nish Shetty, Dennis Carter und Nigel Mansell nichts falsch gemacht. Erst als Rosberg nachfragte, was jetzt zu tun sei, geriet Mercedes auf die schiefe Bahn. Antwort: «Vermeide es, in den siebten Gang zu schalten.»

Genau das war nach Ansicht der Schiedsrichter eine Information zu viel. Rosberg hätte wissen müssen, wie er für den Rest des Rennens mit seinem Getriebe hätte umgehen müssen. 220 Minuten nach der Zielflagge verlor der Wahlmonegasse seinen zweiten Platz. Die Sportkommissare brummten ihm zehn Strafsekunden auf. Max Verstappen rückte einen Platz vor. Mercedes konnte das Urteil nicht nachvollziehen. Und hat deshalb eine mögliche Berufung angekündigt. Der Rennstall muss das Vorhaben innerhalb der nächsten 96 Stunden über den DMSB bei der FIA anmelden. Die Mercedes-Inge-

niere verstehen nicht, was der zusätzliche Funkspruch an der Sachlage ändert. «Was wir Nico gesagt haben, hat nicht die Performance des Autos beeinflusst. Es war lediglich dazu gedacht, das Auto ins Ziel zu bringen.»

Hamilton beim Crowdsurfen

Hamilton konnte es egal sein. Er feierte seinen 47. Erfolg in seiner Laufbahn. Und den vierten in England, nachdem er am Samstag seine vierte Pole-Position auf Heimatboden einsackte. Mit seinen Triumphen 2014 und 2015 machte Hamilton zudem den Hattrick perfekt.

Entsprechend genoss der Brit seinen Rennsonntag. Als die

Podest-Feierlichkeiten abgeschlossen waren, kletterte Hamilton auf den Streckenzaun auf der Zielgeraden und ließ sich von seinen Anhängern feiern. Die Zuschauer hatten die Bahn geflutet. Mehr noch: Hamilton stürzte sich in die Menge und ließ sich von den Fans auf Händen tragen. Wie ein Rockstar.

Vom ersten Startplatz aus gestartet, gab Hamilton die Spitzenposition über 52 Runden nicht einmal her. Als das Safety Car am Ende der vierten Runde in die Box kam, gab der Mercedes mit der Nummer 44 Stoff. Er beendete die erste fliegende Rennrunde mit 3,7 Sekunden vor Rosberg. Teamchef Toto Wolff verneigte sich vor seinem Piloten. «Lewis ist über das Wasser gegangen.»

Weder auf Vollregenreifen noch auf Intermediates oder Slicks drohte Hamilton Gefahr von hinten. Nur einmal wurde es für den 47-fachen Formel-1-Sieger brenzlich. Im 27. Umlauf bewirkte ein nasser Fleck, dass Hamilton die Auslaufzone der ersten Kurve aufsuchen musste. «Ansonsten habe ich alles kontrolliert», so ein selbstbewusster Hamilton.

Und Toto Wolff meinte: «An einem Tag wie diesem ist Lewis nicht zu schlagen.» ♦



Rosberg gegen Verstappen: Der Niederländer erbt später Rang 2



Der Dank an die Fans: Silverstone-Sieger Hamilton auf Abwegen



Wechsel auf Slicks: Perfektes Timing bei beiden Boxenstopps



Ein Küßchen für den Pokal: Hamilton mit seiner Lieblingstrophäe

KOMMENTAR

Start hinterm Safety Car
- das muss nicht sein!Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Die Formel 1 ist die Königs-klasse des Motorsports. Und sie startet hinterm Safety Car, wann immer es ein bisschen nass ist. In Silverstone hatte es längst aufgehört zu regnen, als die Autos in der Startaufstellung standen. Klar hatte es hier und da ein paar fiese Wasserlachen auf der Strecke. Und teils war es auch wirklich nass. Das hat man daran erkennen können, wie schleichend langsam das Safety Car die 5,891 Kilometer lange Piste umrundete.

Doch Hand aufs Herz: In der Formel 1 treten die angeblich 22 besten Fahrer der Welt gegeneinander an. Kann man von denen keinen normalen Start mehr erwarten? Für viele Zuschauer ist das das Highlight eines jeden Rennens. Das Geschehen hinterm Safety Car zu verfolgen, ist etwa so langweilig wie einer Wanderdüne in der Sahara zuzuschauen. Nichts gegen Sicherheit! Niemand will schwere Unfälle sehen. Aber es gibt ein Mittel gegen Aquaplaning und Gischt: langsamer fahren - den Verhältnissen angepasst.



Ferrari

Rot in argen Nöten

Von ANDREAS HAUPT und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Ferrari kam in Silverstone nicht in Schwung. Weder im Qualifying noch im Rennen. Weder im Nassen noch im Trockenen. Sebastian Vettel kassierte für ein Foul an Felipe Massa sogar eine Strafe.

Silverstone war kein gutes Pflaster für Ferrari. Die Italiener reisen mit nur zwölf Punkten zurück nach Maranello. Zusammen mit dem GP Monaco ist es die schwächste Ausbeute für Ferrari in diesem Jahr. Und irgendwie sinnbildlich für die Scuderia. Auch wenn Sebastian Vettel bei der Interview-Runde nach dem Rennen im berühmten Viehgatter meinte: «Jetzt hört auf! Ein schlechtes Rennen heißt noch lange nicht, dass der Wurm drin ist.»

Schon die Startpositionen der beiden roten Kutschen versprachen keine Punkteflut. Kimi Räikkönen nahm den GP England 2016 auf dem fünften Rang auf. Er sah die Zielflagge nach 52. Runden auf demselben Platz. Vettel rückte nach einem Getriebewechsel vor dem Qualifying auf die elfte Position zurück. Viel Boden machte der viermalige Weltmeister im Auto mit der Startnummer 5 nicht gut. Vettel sammelte als Neunter lediglich zwei Punkte. «Es war unser schwächstes Wochenende», resümierte der 29-jährige aus Heppenheim. «Wir waren nicht konkurrenzfähig genug, um aufs Podest zu fahren.»

Doch Vettel war nicht nur mit der eigenen Leistung unzufrie-

den. Auch mit Pirelli hatte er ein Hühnchen zu rupfen. «Die Full-Wets von Pirelli eignen sich bestenfalls, um hinter dem Safety Car um die Strecke zu rollen», schimpfte Vettel.

Als die Rennleitung um Charlie Whiting das Safety Car am Ende der vierten Runde reinbat, folgten ihm beide Ferraris. Wie acht weitere Fahrzeuge. Davon profitieren konnten die Italiener aber nicht. Im Gegenteil: Das Virtuelle Safety Car, ausgelöst von Pascal Wehrlein im sechsten Umlauf, schenkte Mercedes zehn Sekunden beim Stopp. Und Ferrari hatte einen großen Rückstand. Am Ende der elften Runde lag Räikkönen, dem Sergio Pé-

Der Abstand zu Mercedes im Ziel dürfte die Roten aber erschrecken. Er betrug 1:09,743 Minuten auf Sieger Hamilton.

Vettel fehlten gar über anderthalb Minuten. Der viermalige Weltmeister erlebte einen GP im Verkehr. «Hinter anderen Autos zu hängen, hilft deinen Reifen nicht unbedingt.» Außerdem rutschte Vettel dreimal neben die Strecke. Die Strategie passte laut den Aussagen des Piloten. «Es war die richtige Entscheidung, so früh auf Trockenreifen zu wechseln.»

Vettel holte sich im 15. Umlauf als erster Fahrer Slicks (Mediums) ab. «Ich habe einige Plätze gutgemacht. Leider habe ich sie durch einen Dreher in der ersten Kurve wieder verloren.»

Zu allem Überfluss brummt die Stewards um Fahrerkommissar Nigel Mansell Vettel eine Fünf-Sekunden-Strafe auf. Weil er Felipe Massa im Kampf um Rang 10 aus ihrer Sicht unerlaubt von der Piste gedrängt hatte. «Felipe trug es in Kurve 1 etwas weit raus. Das gab mir die Chance, ihn in Kurve 3 anzugreifen. Ich war innen, er außen. Wir haben beide gleichzeitig gebremst. Dann habe ich das Auto verloren und bin rausgerutscht. Was hätte ich tun sollen? Für mich war es ein Rennunfall.»

In den letzten Runden galt es für Vettel, genügend Vorsprung auf Daniil Kvyat herauszufahren, um wenigstens Neunter zu bleiben. Er schaffte es. Nach Addition der fünf Sekunden blieb er um 0,996 Sekunden vor dem Russen im Toro Rosso. ♦

«Für mich war das mit Massa ein Rennunfall.»

SEBASTIAN VETTEL



rez beim Reifenwechsel durchschlüpfte, schon fast 28 Sekunden hinter der Spitze.

Probleme wie im Qualifying

Weder im Nassen noch im Trockenen kamen die roten Renner in Schwung. «Es war wie im Quali», beklagte der Iceman. «Uns fehlt einfach Abtrieb. Den braucht man besonders bei wechselnden Bedingungen und dem Wind.» Zwar schnappte sich Räikkönen P5 auf der Bahn.



Zweikampf mit Folgen: Vettel gegen Massa endete neben der Piste und mit einer Fünf-Sekunden-Strafe

MOMENT MAL!

Einfacher wird's nicht

Vielleicht ist die Sache mit dem Brexit ja gelaufen wie die Dinge in der Formel-1-Kommission auch laufen: Erst mal beschließen, dann daran verzweifeln, und wenn es dann konkret wird, wieder eine Menge Aufwand treiben, um den Schaden für die Allgemeinheit zu begrenzen. Verzweigungsabstimmungen sind im Motorsport ja nicht unbekannt (eigentlich wollten wir an dieser Stelle ja nie mehr auf den absurden Qualitätsmodus zu Saisonbeginn hinweisen), aber in Sachen Brexit herrschte bei den Renninsulanern, die mit dem Kontinent zwar eine innige Rivalität, aber eine noch größere wirtschaftliche Abhängigkeit verbindet, eher ein Pro für Europa. Mit Ausnahme von Bernie Ecclestone. Und Vijay Mallya. Aber dessen Meinung, dass es für Force India nichts ändert, tut wenig zur Sache. Der Inder dürfte wegen seines Reiseverbotes ja nicht mal im Eurostar Platz nehmen.

Die Sorgenfalten auf der Stirn von Toto Wolff sind schon ernster zu nehmen: «Für uns kann das eine große Rolle spielen.» Natürlich kann noch kein Teamchef genau sagen, wie sich die Flucht der Briten auswirken wird. Aber in Brixworth und Brackley leben sie von den Euros aus Stuttgart, mit entsprechendem Material-, Know-how- und Mitarbeiter-Transfer. Auch bei Red Bull in Milton Keynes und Renault in Enstone herrscht Ungewissheit, welchen Einfluss der Brexit auf die Geschäfte haben wird. Einfacher wird es sicher nicht.

Man kann es natürlich so sehen wie John Grant vom BRDC in Silverstone: «Wir haben ohnehin versucht, mehr Besucher vom Kontinent anzulocken. Ein schwächeres Pfund könnte dazu beitragen.» Für diesmal

brauchte es keine Reisegruppen, die den Kanal überwinden: 135.000 Fans haben in Silverstone den nächsten Showdown zwischen dem Bilderbuch-Europäer Nico Rosberg (deutscher Pass, finnischer Vater, aufgewachsen in Monaco, Haus auf Ibiza, fünf Sprachen fließend) und dem erfolgreichsten britischen Fahrer, Lewis Hamilton, erlebt.

Nur noch sieben der 21 WM-Läufe werden auf dem Kontinent ausgetragen, plus Silverstone und dem nach Baku ausgelagerten Großen Preis von Europa. Bloß zwölf der 22 Rennfahrer haben einen EU-Pass (dazu kommen drei Briten). Acht der elf Rennställe haben ihren Sitz aber im neuen EU-Niemandsland, deshalb ist der dubiose Volksentscheid so überlebenswichtig.

Die Währungsfrage ist die Erste, die die britische Motorsportindustrie bewegt, die einen jährlichen Umsatz von etwa 20 Millionen Euro macht und 75.000 Jobs sichert. Noch ist es kein schlechtes Geschäft. Zwar müssen Motoren und Hightech-Teile in Euro bezahlt werden, dafür gibt es aber das Preisgeld von Ecclestone in Dollar, das ist lohnender als im schwächeren Pfund.

«Momentan gleicht es sich aus», sagt Claire Williams. Doch sie sorgt sich wegen Stillstand, Personalmangel und eine Abkehr der Sponsoren. Bernie selbst ist immerhin die Sorge mit den Ermittlungen der Wettbewerbskommission los. Er hat daher behauptet: «Wenn ich ein gutes Produkt zum richtigen Preis verkaufen will, kaufen es die Leute, ob es Chinesen, Italiener oder Deutsche sind. Europa ist weniger wichtig geworden.» Wenn er sich da mal nicht täuscht: Was wäre die Formel 1 ohne Ferrari und Mercedes noch wert?

Stallorder

Wie lange kann

Von ELMAR BRÜMMER

Die Kollision der Silberpfeile beim Großen Preis von Österreich war auch in Silverstone das Thema Nummer 1. Die Reaktion von Mercedes lässt viel Raum für Spekulationen und Vermutungen offen.

Teamorder! Stallregie! Fernsteuerung! Scheinbar vergessene Worte, die in den letzten Jahren immer brav hinter den Boxenmauern bleiben mussten, bestimmen wieder den Tonfall in der Formel 1. Vorerst nur mahnend gedacht, falls nicht endlich Ruhe ist im Hause Silberpfeil. Keine Sorge, liebe Fans: da wird es nicht ruhig bleiben, zumindest nicht innerlich. Und wenn es darum geht, den Hat-trick bei den Konstrukteuren zu schaffen, werden Lewis Hamilton und Nico Rosberg auf Linie

gebracht, falls das nötig ist. Was dagegen zu sagen ist? Nichts. Motorsport ist Mannschaftssport. Mehr als 60 Punkte haben die Rempelen der beiden Starfighter das Team in den letzten fünf Rennen gekostet. Höchste Zeit, den vor der Saison fixierten Nicht-Angriffspakt noch einmal zu verschärfen. Was genau in den Paragraphen steht, soll im Kreis der Vertragspartner bleiben, aber von der Geldstrafe über die Suspension bis hin zum Rauswurf dürften alle Möglichkeiten aufgezeigt worden sein, die ein Arbeitgeber im Motorsport so hat. Damit sind nach einem Krisen Gipfel in der Mercedes-Rennfabrik in Brackley allen die Konsequenzen klar. Ob es das Reizklima lindert oder verschärft, wird die nahe Zukunft zeigen.

Dreieinhalb Jahre freie Fahrt und das Risiko, zwei gleich starke und ähnliche ehrgeizige

Rennfahrer aufeinander los zu lassen, konnte Mercedes-Sportchef Toto Wolff bei aller Rivalität zum Wohl aller managen – Zuschauer inklusive. Das Werksteam beherrscht die Hybrid-Ära der Formel 1, hat sie aber durch die Toleranz der «Inteam»-Feindschaft auch spannend gehalten. Jetzt sah sich Wolff gezwungen, eine «letzte Warnung» auszusprechen. Die dunkelgelbe Karte, um im Bild der Fußball-EM zu bleiben. Und er behält sich grundsätzlich vor, ins Renngeschehen einzugreifen und Positionen einzufrieren oder Überholvorgänge zu befehlen, wenn es dem silbernen Gemeinwohl dienen sollte.

Hamilton zitiert Senna

Den Aufschrei kann man sich sparen. Mercedes spricht unverschleiert das aus, was Ferrari so offenkundig auf der Piste getan hat, bis die Stallorder vo-

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT und ANDREAS HAUPT



Valteri Bottas im 96er-Williams

Valteri Bottas fuhr kürzlich zwei historische Williams. Es waren die Weltmeister-Autos von Keke Rosberg von 1982 und Damon Hill von 1996. Bottas zeigte sich nur mäßig beeindruckt: «Es war eine interessante Erfahrung. Aber die Technik ist so weit weg von heute, dass ich doch lieber die modernen Autos fahre.»

Zum ersten Mal in dieser Saison war Vijay Mallya persönlich bei einem Grand Prix vor Ort. Rechtsstreitigkeiten in seiner Heimat Indien hindern den Unternehmer daran, aus England auszureisen. Doch Mallya hat eine Möglichkeit gefunden, sich auch von zu Hause mit seinem Team an der Rennstrecke zu verdrahten. «Ich war vor ein paar Wochen mal bei ihm. Vijay hat ein Kino in seinem Haus. Da habe ich ihn gefragt, warum er sich nicht gleich eine Verbindung zum Kommandostand einrichten lässt. Prompt hat er es gemacht», plauderte Nico Hülkenberg aus.

Mercedes-Teamchef Toto Wolff nahm die Abmahnung seiner Piloten nach dem Crash in Spielberg mit Humor: «Ich musste in meiner Zeit als Rennfahrer bei jedem Fall meinen Schaden selbst bezahlen. Unsere Fahrer kriegen viele Millionen dafür. Da sind sie mit unserer neuen Verhaltensregel noch gut weggekommen.»

Pascal Wehrlein ist vor dem GP England noch nie in Silverstone gefahren, outete sich aber als Fan des britischen GP-Kurses: «Ich glaube, da gibt es viele tolle Kurven. Sie heißen Copse oder Hopse ...» Zur Information: Die Kurve heißt Copse Corner und zählt zu den berühmtesten von Silverstone.

Fernando Alonso erprobte vor Kurzem auf der Rennstrecke in Estoril den neuen Honda NSX. Der spanische Doppelweltmeister hat Gefallen an dem Hybridsportwagen gefunden. «Ich habe ihnen meine Heimatadresse gegeben und gesagt, welche Farbe ich gerne haben würde», juxte Alonso. Zwischen 1990 und 2005 legte Honda schon einmal einen

NSX auf, der heute Legendenstatus hat. Die Neuaufgabe wird von einem Biturbo-V6 mit 3,5 Litern Hubraum und drei Elektromotoren angetrieben. Und mit welchem Auto kreuzte der McLaren-Pilot in Silverstone auf? – «Ich fahre einen Civic.» Immerhin die Top-Version, einen weinroten Type R mit Vierzylinder-Turbo und 310 PS.

Lewis Hamilton wechselte für die Anreise zur Rennstrecke von vier auf zwei Räder. Der dreifache F1-Champion trudelte auf seiner MV Augusta



Alonso testete den Honda NSX

Brutale 800 auf dem Fahrerparkplatz ein. Auch Sebastian Vettel setzte (wie schon in Spielberg) auf das Zweirad, allerdings in kleinerer Form: Der Ferrari-Star tuckerte auf einem Roller an die Piste.



Brexit hin oder her: Die Fans kamen in Scharen zur Strecke

Was noch gut gehen?

rübergehend verboten wurde. Und was bei McLaren und Red Bull gang und gäbe war, aus der Überzeugung heraus, dass ein Team irgendwann doch auf einen Piloten setzen muss. Mercedes beharrt trotz der aktuellen Einschränkungen auf der Gleichberechtigung. Weil man damit gut gefahren ist. Hamilton und Rosberg haben sich in ihre Rivalität zum Wohl des Teams hineingesteigert.

Nach dem Crash in der letzten Runde von Spielberg hatte Hamilton gebetet und gefleht, und alle Kraft seiner herausgehobenen Position als Titelverteidiger in ein Abwenden der Stallorder gelegt: «Ich habe ein altes Video gesehen, wie das Ferrari mit Michael Schumacher und Rubens Barrichello gemacht hat, so etwas will ich nicht. Ich hoffe, dass sie uns weiterfahren lassen wie in den letzten drei Jahren. Denn das entspricht meiner tie-

fen Liebe zu diesem Sport.» Die Mercedes-Entscheidung ist in diesem Sinne ein geschickter taktischer Zug: «Jetzt liegt das Schicksal in den Händen der Fahrer.» Spuren sie und berühren sich nicht während ihrer freien Fahrt auf Bewährung, dann ändert sich nicht viel auf der Piste (wohl aber im Kopf).

Im Versuch, durch Hypothesen mehr über die Absprachen und die Stimmung bei Mercedes zu erfahren, wurde Hamilton gefragt, ob er unter diesen Bedingungen das Kurvenduell von Spielberg so noch mal wiederholen würde. «Absolut», antwortete der Brite. «Wenn sich eine Lücke ergibt, werde ich immer in diese hineinstoßen.» Dann zitierte er sein Idol Ayrton Senna: «Wer nicht in die Lücke stößt, ist nicht länger ein Rennfahrer.» Hamilton: «Und ich werde immer ein Rennfahrer sein.» Gegner Ros-

berg hingegen will Zweikampfsituationen mit Analytik anreichern: «Ich weiß, welche Konsequenzen es gibt. Die sind ernst. Und ich habe sie im Hinterkopf, wenn ich in das nächste Duell gehe.»

Harmonie bei Vettel und Kimi

Ist dies das Ende für das freie Spiel der Kräfte? Gar das Ende der Mercedes-Zweiamkeit? Auch wenn Rosberg seinen Vertrag demnächst bis 2018 verlängern wird? Sollte tatsächlich einer der beiden hart bestraft werden, dürfte es zum Bruch mit dem Champion-Team kommen. Und die Konkurrenz (Ferrari, Red Bull, McLaren) würde sich bedanken für eine unverhoffte Ergänzung des Arbeitsmarktes für Top-Chauffeure. Tatsächlich ist das auch die Frage, die Wolff und seinen Konterpart Paddy Lowe beschäftigt – wie lange kann das noch gut gehen? Wann

kommt der ganz große Crash? Wolff setzt und vertraut auf die Abschreckung.

Das, was da gerade passiert bei den Stuttgartern, entspricht zutiefst der Rennfahrer-Logik: Der Maßstab für das eigene Können ist immer der Teamkollege. In einem Meisterauto sowieso. Es geht um die innere Genugtuung, die für die meisten fast so viel zählt wie ein Grand-Prix-Sieg. Das Risiko ist man bei Mercedes bewusst eingegangen, und die Taktik ging auf – Rosberg und Hamilton haben sich gegenseitig zum Wohle des Teams beschleunigt. Ferrari fährt nun mangels kurzfristiger Alternativen mit der Vertragsverlängerung von Kimi Räikkönen einen Harmoniekurs. «Wir beide haben im ganzen Fahrerlager wahrscheinlich die wenigsten Ego-Probleme», sagt Sebastian Vettel über die Beziehung zu seinem alten, neuen Partner. «Die Entscheidung für Kimi war die richtige. Er ist einer der talentiertesten Fahrer im Feld. Wir versuchen, dem Team so viel wie möglich zu helfen und stellen unsere persönlichen Interessen hintenan.»

Der Friedensvertrag bestimmte in Silverstone die Gespräche. «Wir dürfen gegeneinander fahren. Aber wir wissen: Wenn es kracht, kommst du besser nicht zurück in die Box», sagte Nico Hülkenberg über die Problemlösung bei Force India. Bei Williams gibt es Strategieanweisungen vor allem für die erste Kurve. Für Felipe Massa ist das aber nicht mit Mercedes vergleichbar: «Die können sich den Verlust von Punkten leisten. Für uns ist jeder Punkt wichtig.» Am Red-Bull-Kommandostand, durch die Korrekturanweisung «Multi21» im Duell Vettel/Webber auffällig geworden, werden offiziell nur Absprachen für den Start getroffen.

In die entscheidende Phase tritt das Mercedes-Bewährungsprogramm dann, wenn es wieder einen Mehrkampf um den Sieg geben wird, und Stallorder nicht nur im Binnenverhältnis Sinn machen könnte. Dass dieses Rennschach der eine wie der andere ohne Widerspruch hinnehmen wird, kann man sich erhoffen – aber man sollte sich nicht darauf verlassen. Rosberg und Hamilton sind vom Team dazu aufgefordert worden, sich gegenseitig die Meinung in den Briefings zu sagen, damit sich nichts mehr aufstaut. Denn wohin das führt, wenn sich der Ärger um vermeintliche Bevorzugungen und Benachteiligungen aufstaut, war 2014 in Spa zu sehen. ♦

NACHRICHTEN

Sauber verzichtet erneut auf Tests

Testfahrten Sauber verzichtet wie schon in Barcelona auf die Testfahrten nach dem GP England in Silverstone. Den neuen Heckflügel und Monkey-Seat (siehe Seite 8) testete die Schweizer Truppe schon am Freitag. Mehr gibt es nicht auszuprobieren. Gründe für das Fernbleiben gibt es auch sonst noch: Bei Testfahrten besteht immer die Gefahr, Kleinholz zu produzieren. Das geht ins Geld, das Sauber braucht, um zu überleben. Außerdem ist es schwierig, einen Nachwuchspiloten zu finden, der für den Test bezahlt. Einer im Team sagt: «Die Fahrer fordern dafür gleich ein Komplettpaket. Sie wollen zum Entwicklungsfahrer befördert werden. Oder sie gehen gleich zu einem schnelleren Team.»

Hoffnung für die beiden EU-Piraten?

Beschwerde Hoffnung für die EU-Piraten in der Formel 1? Force India und Sauber hatten bei der EU-Kommission eine Beschwerde wegen Verletzung der Wettbewerbsgesetze eingereicht. Jetzt hat die Brüsseler Behörde in einem anderen Fall Zähne gezeigt. Sieben spanische Fußballclubs, die von der lokalen Regierung mit Bürgschaften, Grundstücksabtretungen und Steuervorteilen begünstigt worden waren, müssen das Geld zurückzahlen. Das hätte ihnen einen unfairen Vorteil verschafft. Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn warnt jedoch davor, daraus Rückschlüsse auf das F1-Problem zu ziehen: «Hier handelte es sich um öffentliche Gelder. Bei uns geht es um privatwirtschaftliche Geschäfte.»

Verkauft Ecclestone Funkverkehr an Fans?

Funkverkehr Seit dem GP England öffnet die FOM alle 22 Funkkanäle, das heißt, dass sich die Teams untereinander abhören können: «Wir haben extra Leute dafür abgestellt, die jeden Funkverkehr aufnehmen und niederschreiben. Bernie Ecclestone hat sich dabei bestimmt etwas gedacht und sicher nicht, dass er den Teams einen Gefallen tut. Man kann davon ausgehen, dass er Nächstes den Funkverkehr gegen Geld an die Fans verkauft.» ♦ MS



Solche Szenen will man bei Mercedes nicht mehr sehen: Teaminterne Kollision wie hier beim Spanien-GP



Machtwort gesprochen: Lowe (l.) und Wolff



Hamilton und Rosberg: Diese Freundschaft ist Geschichte

Technik

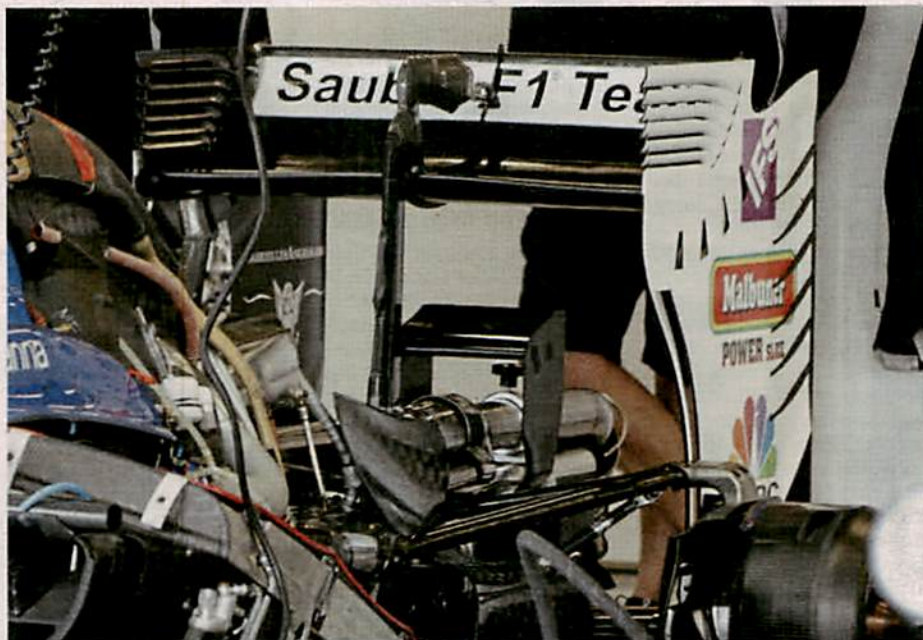
Endlich! Erstes Update am Sauber

Von ANDREAS HAUPT

Die Traditionsstrecke in Silverstone forderte mit ihren 18 Kurven die Aerodynamik. Die Motorleistung rückte dafür im Gegensatz zu den vorherigen Rennen in den Hintergrund. Viele Teams backten deshalb in ihren Fabriken neue Verkleidungsteile.

Selbst die finanziell gebeutelte Sauber-Mannschaft brachte ein Upgrade. Die Ingenieure in Hinwill entwickelten einen neuen Heckflügel, der sich von der bisher eingesetzten Variante an den Endplatten und der Befestigung abhebt. Eine zentrale Stelze stützt nun das Hauptblatt. Zuvor war das Element in zwei Streben gegliedert. Den neuen Flügel setzte Sauber im Freitagstraining ein. Die Eidgenossen wollten die auf der Strecke gewonnenen Aerodaten mit den Windkanal-Werten abgleichen. Ein neuer Monkey-Seat über dem Auspuff ergänzte das Upgrade. In Ungarn oder Hockenheim soll noch ein neuer Frontflügel folgen. Mehr ist finanziell nicht drin.

Von Ferrari gab es einen neuen Motor. Das Triebwerk trägt die Änderungen in sich, die das



Was lange währt, wird endlich gut? Sauber brachte in Silverstone einen neuen Heckflügel

Werksteam schon in Kanada (Turbo) und Österreich (Verbrennungsmotor) hatte. Auch HaasF1 bekam wie Sauber das Komplettpaket ausgehändigt.

Mit einem überarbeiteten Motor kreuzte McLaren-Honda auf. Dafür investierte das Team zwei Entwicklungstoken. Es bleiben

zehn weitere für die restliche Saison. Ferrari hat noch drei, Mercedes elf und Renault sogar 21 Token übrig. «Von der elektrischen Leistung her liegen wir schon auf dem Niveau der Tophersteller», berichtete Fernando Alonso. «Beim V6 haben wir noch Nachholbedarf.»

Im Spitzenfeld zieht Ferrari sein Entwicklungstempo etwas an. Teamchef Maurizio Arrivabene gab zu, dass Ferrari mit seinem Auto noch Defizite habe, die man ausmerzen müsse. Die Techniker schickten einen reu-schierten Frontflügel nach England. Er weist geänderte End-

platten auf. An die Chassis-Unterseite klebte die Scuderia zwei Flügelchen, die an der Außenseite hängen. Sie sollen die Strömung verbessern.

Kein Stillstand beim Leader

Mercedes steht nicht still. Abermals hing am W07 ein anderer Heckflügel. Diesmal ohne eine Bananen-ähnliche Krümmung, dafür aber mit geänderten Endplatten. Vier der fünf Schlitze ziehen sich nun bis ganz vorne, zudem trägt der Flügel hinten an den Endplatten drei Abweiser. Auch die Bargeboards vor den Seitenkästen sind anders. Sie fächern sich nicht mehr in sechs, sondern nur noch in fünf Elemente auf. Wer genau auf die Motorhaube schaute, konnte erkennen, dass sich die Beule unter der Verkleidung marginal veränderte. Unter der Ausbuchtung verbirgt sich ein zusätzliches Kühlelement, das die Leistungselektronik im grünen Bereich hält.

Renault entwickelte in der Fabrik eine neue Hinterradaufhängung, die aber erst bei den Tests nach dem Rennen ausprobiert wird. Die aufwendige Mess-Apparatur am Auto von Esteban Ocon im ersten Training zielte auf die Erhebung von Aerodynamikdaten ab. ♦



Ferrari: Modifizierte Endplatten (oben neu, unten alt)



Mercedes: Die modifizierten Bargeboards am W07



Renault: Mess-Apparatur am Heck des Ocon-Autos

Zahl und Zitat des Wochenendes

Rein in die Pubertät, rauf auf das Podium



Ricciardo gegen Verstappen

Red Bull hat sich in den letzten Rennen als zweite Kraft etabliert. Das teaminterne Duell ist mit das Spannendste, was die Formel 1 zurzeit bietet.

Daniel Ricciardo gegen Max Verstappen. Ein Duell, das begeistert. Und von dem beide sagen: «Wir pushen uns gegenseitig zu Höchstleistungen.»

Für Ricciardo ist seit der Beförderung des 18-jährigen Niederländers vieles nicht nach Wunsch gelaufen. 2:4 steht es im teaminternen Duell – geht

man nach den Ergebnissen seit dem Spanien-GP. Besser sieht die Bilanz für den Australier im Qualifying aus. Da führt der Routinier noch mit 5:1. Wobei ihm der aufsässige Neuling in Silverstone erstmals die Show stahl. Ricciardo ist dementsprechend motiviert, aber auch etwas irritiert: «Max ist eben erst in die Pubertät gekommen, und mir ist selber nicht ganz klar, was das bedeutet – ob er noch besser wird, oder ob er abbaut.»

Für viele ist klar: Verstappen wird von Rennen zu Rennen noch besser. Zweimal hinter-

einander ist er nun aufs Podium gefahren. Während Ricciardo (leicht angesäuert) zwar immer ins Ziel kam, aber erst ein Mal (in Monaco) an einer Siegerehrung teilnehmen durfte. Und dort war ihm nicht zu lachen zumute. Denn damals hat ihn sein Team an der Box im Stich gelassen.

Ricciardo vs. Verstappen ist dennoch ein Duell auf Augenhöhe. Im Moment hat der Mann aus Perth aber einfach kein Rennglück. Und Max macht alles zu Gold, was er in die Hände nimmt. Ein Duo, das uns noch viel Freude bereiten wird. ♦ CE

«Bin ich neuerdings eine Währung?»



CARLOS SAINZ JR., DER ZURZEIT MIT FAST JEDEM DENK- UND UNDENKBAREN TEAM IM FAHRERLAGER IN VERBINDUNG GEBRACHT WIRD

READY TO RACE
»www.ktm.com

X-BOW

www.kiska.com

JOIN THE REITER YOUNG STARS!
INFOS UNTER www.reiter-engineering.com

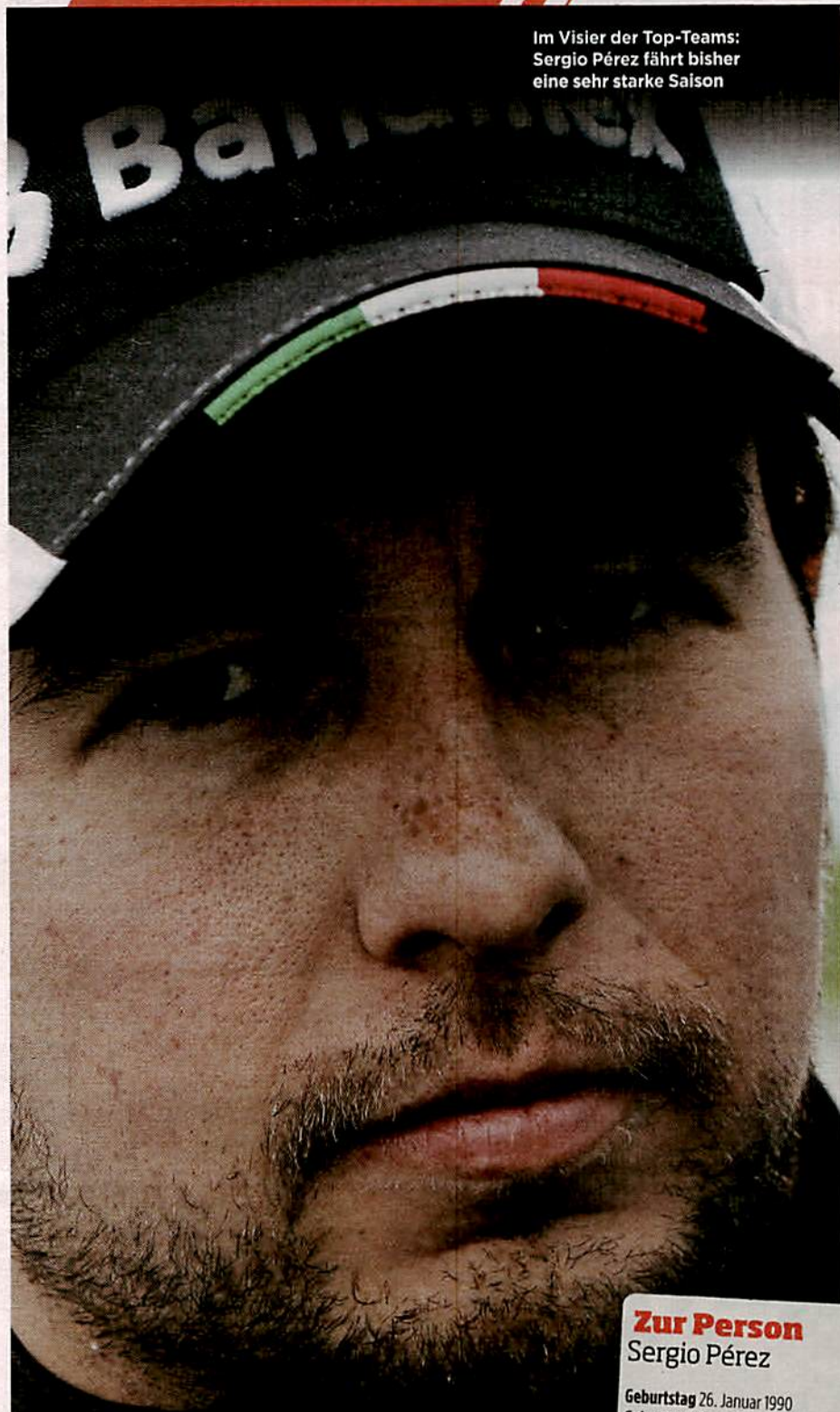
Fotos: Joel Kematschko

JOIN THE X-BOW ROOKIES CHALLENGE 2016
INFOS UNTER www.x-bow-battle.at

laptime
is all that counts

KTМ

Im Visier der Top-Teams: Sergio Pérez fährt bisher eine sehr starke Saison



Sergio Pérez

«Nico ist ein zäher Hund»

Zur Person Sergio Pérez

Geburtstag 26. Januar 1990
Geburtsort Guadalajara (MEX)
Herkunftsland Mexiko

KARRIERE

1996–2003 Karting
2004 Skip Barber Championship
2005 Deutsche Formel BMW (14.)
2006 Deutsche Formel BMW (6.)
2007 A1 GP und britische Formel 3
2008 Brit. F3 (4.), GP2 Asia (zwei Siege)
2009 GP2 mit Arden (12.)
2010 GP2 mit Barwa (2., fünf Siege)
2011 Formel 1 mit Sauber (16.)
2012 Formel 1 mit Sauber (10., 2 x 2., 1 x 3.)
2013 Formel 1 mit McLaren (11.)
2014 Formel 1 mit Force India (10., 1 x 3.)
2015 Formel 1 mit Force India (9., 1 x 3.)
2016 Formel 1 mit Force India (8., 2 x 3.)

HOBBYS

Karting, Fußball, Golf und Yoga

Von MICHAEL SCHMIDT

Sergio Pérez ist mit dem Force India in diesem Jahr schon zweimal aufs Podium gefahren. Wir haben mit dem Mexikaner über den Wechsel in ein Topteam, seinen Teamkollegen und sein Saisonziel gesprochen.

Warst du überrascht, dass Ferrari so früh Räikkönen bestätigt hat?
SERGIO PÉREZ: Eigentlich nicht. Ich habe damit gerechnet, dass sie Kimi halten. Das Leben geht weiter. Ich werde weiter beweisen, dass ich reif für ein Topteam bin.
Wie entscheidend ist diese Saison jetzt noch für dich?
Da hat sich nichts geändert. Jede Saison, jedes Rennen ist wichtig. Ich bin 26 und nicht mehr der Jüngste.

«**Unser Ziel: Wir wollen Williams schlagen.**»

SERGIO PÉREZ



Wenn ich in den nächsten Jahren nicht Weltmeister werde, dann hätte ich das Gefühl, dass ich meinen Traum verfehlt hätte.

Ist es frustrierend, dass die Topteams mit den Fahrern kein Risiko eingehen wollen?
Aus meiner Sicht ja. Die Top-teams schauen aber halt auch auf andere Dinge wie Stabilität oder Ruhe im Team.
Du warst bereits einmal in einem Topteam. Ausgerechnet da ging es mit McLaren bergab.

Es war ein unglückliches Timing. Aber alles im Leben passiert aus einem Grund. Ich würde nichts an dieser Entscheidung ändern. Ich bedaure auch nichts. Im Gegenteil. Dieses Jahr bei McLaren hat mich zu dem Fahrer gemacht, der ich heute bin. Es hat mich mental stark gemacht. Und das war wichtig für meine Karriere.

Force India macht viel aus wenig Geld. Was würde passieren, wenn Force India das doppelte Budget hätte?

Dann wären sie doppelt so gut. Das Einzige, was uns fehlt, sind Geld und Ressourcen. Wir haben unglaublich fähige Leute im Team, unglaublich viel Enthusiasmus. Ich bin stolz auf diese Truppe. Sie macht das Beste aus seinen Möglichkeiten. Eine deiner Qualitäten ist, dass du Reifen schonen und trotzdem schnell fahren kannst. Wo hast du das gelernt?

Vielleicht schon im Kart. Wir hatten wenig Geld. Ich hatte immer weniger Reifen als die anderen Fahrer. Oft musste ich mir mit meinem Bruder einen

Reifensatz pro Tag teilen. So bin ich viel auf alten Reifen herumgerutscht. Vielleicht hat sich da bei mir im Unterbewusstsein eingegraben, wie ich mit den Reifen schonend umgehen muss, ohne dabei langsam zu sein. In der Formel 1 habe ich schnell erkannt, dass mein Fahrstil die Hinterreifen schont. Mein Problem sind eher die Strecken, wo der Vorderreifen am Limit ist. Deshalb habe ich mit den Ingenieuren hart daran gearbeitet, wie ich das Problem mit der Fahrzeugabstimmung lösen kann.

Wenn du dich so hinterfragst, was fehlt dir dann noch? Wo würdest du zuerst ansetzen?
Nichts Spezielles. Es gibt in jedem Bereich noch Raum, mich zu verbessern. Ihr habt noch nicht den besten Pérez gesehen. Ich versuche, so komplett wie möglich zu sein.

Du hattest immer starke Teamkollegen. Wo steht Nico Hülkenberg da?

Ich will keinen meiner Teamkollegen kritisieren. Aber Nico ist der Beste, gegen den ich je in meiner Karriere gefahren bin. Nico ist ein sehr kompletter Fahrer. Er hat praktisch keine Schwächen. Manchmal, wenn ich denke, dass ich für mich das Beste rausgeholt habe, muss ich feststellen, dass es nicht genug war, um Nico zu schlagen. Das ist mir bei keinem anderen Teamkollegen passiert. Wenn ich da in Hochform war, hat mich keiner geschlagen. Nico ist ein zäher Hund. Ich habe viel von ihm gelernt. Sein Speed in der Qualifikation ist unglaublich. Und sein Verständnis für das Auto sehr gut.

Obwohl es eng hergeht, hattest du nie ein Problem wie gerade die Mercedes-Piloten. Warum nicht?

Bei uns gibt es nur eine Regel. Bleibt auf der Strecke, schießt euch nicht gegenseitig raus. Es wäre für dieses Team ein furchtbarer Schlag. Wir wissen wie sehr am Limit die Jungs sind. Da ist es unsere Pflicht, für sie das Maximum herauszuholen.

Wann muss deine Zukunftsentcheidung fallen?

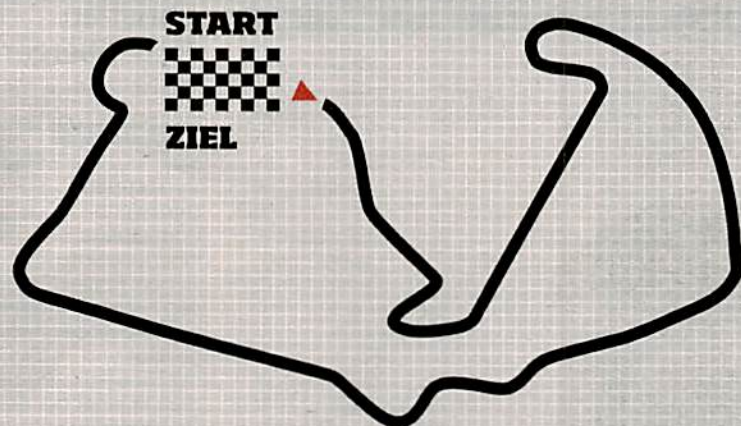
Zuerst konzentriere ich mich auf die nächsten zwei Rennen. Dann kommt die Sommerpause. Ich glaube, dass ich dann bereits eine bessere Vorstellung habe, was möglich ist, wo es freie Plätze gibt. Die Pause gibt mir Zeit, darüber nachzudenken. Im Augenblick gibt es für uns nur ein Ziel. Wir wollen Williams schlagen, sie noch von Platz 4 verdrängen.

Ist das wirklich möglich trotz 33 Punkten Rückstand?

Wir brauchen nur zwei gute Rennen für uns und zwei schlechte für sie. Bei zwölf noch ausstehenden Rennen sollte das möglich sein. Deshalb ist es wichtig, dass wir nicht mehr wie in Österreich leichtfertig Punkte wegwerfen. ♦

STRECKE

Großbritannien - Silverstone



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (bla markiert), Supersoft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi- Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set kofahren, mit dem sie im Quali ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensätze. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebseinheiten pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Silverstone Grand Prix Circuit hatte 2016 zwei DRS-Zonen: auf der Wellington Straight (nach Kurve 5) und Hangar Straight (nach Kurve 14).

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Top speed Qualifying (Sa) km/h	
1. Hamilton	1:31,654 (30)	1. Hamilton	1:31,660 (36)	1. Hamilton	1:30,904 (10)	1. Rosberg	329,1
2. Rosberg	1:31,687 (34)	2. Ricciardo	1:32,051 (30)	2. Rosberg	1:30,967 (18)	2. Hamilton	328,3
3. Hülkenberg	1:32,492 (30)	3. Verstappen	1:32,286 (36)	3. Ricciardo	1:31,488 (6)	3. Räikkönen	328,0
4. Vettel	1:32,501 (20)	4. Vettel	1:32,570 (40)	4. Verstappen	1:31,561 (7)	4. Wehrlein	327,9
5. Ricciardo	1:32,773 (30)	5. Räikkönen	1:32,736 (38)	5. Vettel	1:32,049 (10)	5. Vettel	327,2
6. Räikkönen	1:33,039 (28)	6. Alonso	1:33,040 (31)	6. Bottas	1:32,736 (15)	6. Haryanto	326,9
7. Verstappen	1:33,202 (22)	7. Bottas	1:33,493 (38)	7. Alonso	1:32,754 (11)	7. Grosjean	324,7
8. Pérez	1:33,235 (30)	8. Grosjean	1:33,614 (32)	8. Hülkenberg	1:32,798 (14)	8. Gutiérrez	324,2
9. Sainz jr.	1:33,446 (19)	9. Button	1:33,763 (20)	9. Räikkönen	1:32,833 (13)	Bottas	324,2
10. Alonso	1:33,527 (22)	10. Massa	1:33,801 (29)	10. Sainz jr.	1:32,889 (10)	10. Kvyat	324,1
11. Kvyat	1:33,738 (20)	11. Sainz jr.	1:33,840 (27)	11. Gutiérrez	1:32,895 (12)	11. Nasr	323,5
12. Button	1:34,132 (24)	12. Gutiérrez	1:34,000 (32)	12. Button	1:33,042 (11)	Hülkenberg	323,5
13. Bottas	1:34,263 (38)	13. Kvyat	1:34,139 (35)	13. Grosjean	1:33,344 (13)	13. Massa	323,3
14. Massa	1:34,456 (34)	14. Nasr	1:34,154 (25)	14. Pérez	1:33,361 (13)	14. Pérez	323,2
15. Grosjean	1:34,547 (24)	15. Hülkenberg	1:34,321 (35)	15. Massa	1:33,440 (14)	15. Verstappen	322,3
16. Palmer	1:34,787 (29)	16. Pérez	1:34,356 (37)	16. Kvyat	1:33,538 (10)	16. Ricciardo	320,0
17. Nasr	1:34,805 (21)	17. Wehrlein	1:34,549 (40)	17. Nasr	1:33,710 (10)	17. Sainz jr.	319,4
18. Leclerc*	1:35,869 (26)	18. Palmer	1:34,610 (41)	18. Palmer	1:33,769 (13)	18. Palmer	318,6
19. Ocon**	1:35,890 (31)	19. Ericsson	1:34,722 (36)	19. Magnussen	1:34,049 (10)	19. Magnussen	318,5
20. Ericsson	1:36,003 (19)	20. Magnussen	1:34,959 (41)	20. Haryanto	1:34,471 (14)	20. Alonso	316,5
21. Wehrlein	1:36,136 (25)	21. Haryanto	1:35,841 (36)	21. Ericsson	1:34,551 (7)	21. Button	314,5
22. Haryanto	1:36,647 (29)			22. Wehrlein	1:34,658 (11)		

* für Gutiérrez; ** für Magnussen

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Rosberg	1:30,724	1. Hamilton	1:29,243	1. Hamilton	1:29,287	Hamilton	6:4 Rosberg
2. Hamilton	1:30,739	2. Rosberg	1:29,970	2. Rosberg	1:29,606	Vettel	7:3 Räikkönen
3. Verstappen	1:31,305	3. Verstappen	1:30,697	3. Verstappen	1:30,313	Massa	2:8 Bottas
4. Räikkönen	1:31,326	4. Vettel	1:30,711	4. Ricciardo	1:30,618	Ricciardo	5:1 Verstappen
5. Vettel	1:31,606	5. Ricciardo	1:31,319	5. Räikkönen	1:30,881	(Ricciardo	4:0 Kvyat)
6. Ricciardo	1:31,684	6. Räikkönen	1:31,385	6. Vettel*	1:31,490	Pérez	5:5 Hülkenberg
7. Bottas	1:31,913	7. Bottas	1:31,478	7. Bottas	1:31,557	Magnussen	8:1 Palmer
8. Sainz jr.	1:32,115	8. Sainz jr.	1:31,708	8. Sainz jr.	1:31,989	Kvyat	2:4 Sainz jr.
9. Massa	1:32,146	9. Alonso	1:31,740	9. Hülkenberg	1:32,172	(Verstappen	3:1 Sainz jr.)
10. Gutiérrez	1:32,237	10. Hülkenberg	1:31,770	10. Alonso	1:32,343	Ericsson	7:3 Nasr
11. Alonso	1:32,281	11. Pérez	1:31,875			Alonso	7:2 Button
12. Grosjean	1:32,283	12. Massa	1:32,002			(Vandoorne	1:0 Button)
13. Pérez	1:32,336	13. Grosjean	1:32,050			Wehrlein	5:5 Haryanto
14. Hülkenberg	1:32,349	14. Gutiérrez	1:32,241			Grosjean	7:3 Gutiérrez
15. Kvyat	1:32,553	15. Kvyat	1:32,306				
16. Magnussen	1:32,729	16. Magnussen	1:37,060				
17. Button	1:32,788						
18. Palmer	1:32,905						
19. Haryanto	1:33,098						
20. Wehrlein	1:33,151						
21. Nasr	1:33,544						
22. Ericsson**	keine Zeit						

Strafen Startaufstellung:
*+5 Positionen (Getriebewechsel); ** Start aus der Pit Lane

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Großbritannien

< Daniel Ricciardo (4.)

«Ich bin nicht zufrieden mit meinem Rennen. Und auch die Aussicht auf eine bessere Platzierung wegen der Rosberg-Sache macht es nicht besser. Ich wäre gerne auf dem Podium gestanden.»



Nico Hülkenberg (7.) >

«Aus Teamsicht können wir zufrieden sein. Aber ich als Fahrer bin es mit P7 nicht. Ich habe während der virtuellen Safety-Car-Phase wichtige Positionen verloren.»



< Carlos Sainz jr. (8.)

«Das Rennen lief gut. Ich lag auf P6. Aber dann bin ich in Turn 1 übers Ziel geschossen. Das war ein Warnschuss. Ich musste etwas runterfahren. Und mich wieder frisch konzentrieren.»



Fernando Alonso (13.) >

«An einem Punkt im Rennen dachte ich, ich könnte Punkte holen. Als ich hinter Massa feststeckte. Aber ich kam einfach nicht vorbei. Danach drehte ich mich von der Strecke.»



< Valtteri Bottas (14.)

«Das war nicht mein Tag. Im Nassen drehte ich mich. Und die Slicks bekam ich nicht auf Temperatur. Die Pace war wirklich sehr schlecht. Ich bin überhaupt nicht zufrieden.»



Jolyon Palmer (out) >

«Beim Stopp sprang die Ampel auf grün, und ich fuhr los. Aber da war hinten rechts das Rad noch gar nicht festgemacht. Ich verlor eine Minute und bekam eine Zehn-Sekunden-Strafe.»



Höhepunkte des Rennens

Vor dem Start: Ericsson startet aus der Box, ohne am Quali teilgenommen zu haben. Sein Auto wurde nach dem üblen Crash im FT3 wieder aufgebaut.

Start: hinterm Safety Car, weil es noch zu nass ist.

6. Runde: Start freigegeben. Zehn Fahrer holen Intermediates (darunter beide Ferrari). Hamilton setzt sich ab.

7. Runde: Ricciardo auch zur Box. Wehrlein fliegt in Turn 1 ab. Virtuelles Safety Car. Hamilton, Rosberg und Verstappen holen sich Intermediates. Auch Pérez profitiert vom VSC.

8. Runde: Track clear.

10. Runde: Dreher von Bottas vor Start und Ziel.

15. Runde: Massa hält Hülkenberg, Alonso und Vettel (11.) auf.

16. Runde: Verstappen greift Rosberg an, schafft's dann im zweiten Anlauf. Vettel wechselt auf Slicks.

17. Runde: Kimi auch auf Medium. Palmer fährt mit nur drei Rädern los. Die Crew schiebt ihn zurück.

18. Runde: Auch Hamilton und Rosberg setzen auf Slicks. Dreher von Vettel vor Kurve 2 (nur noch P12).

19. Runde: Verstappen steckt auch auf Medium um. Grosjean rollt aus.

20. Runde: Zehn-Sekunden-Stop-and-Go für Palmer nach seinem Boxenstopp-Fauxpas. Hartes Duell Alonso und Massa.

22. Runde: Verstappen in Turn 1 neben der Spur.

24. Runde: Alonso mit wildem Dreher ins Kiesbett.

25. Runde: Pirouette von Sainz. Haryanto wie der Teamkollege in Turn 1 raus.

26. Runde: Halbzeit: Hamilton führt vor Verstappen und Rosberg.

27. Runde: DRS frei.

28. Runde: Hamilton im «Notausgang» in Turn 1. Verstappen folgt ihm.

32. Runde: Rosberg greift Verstappen an. Auch Pérez rutscht in Turn 1 aus.

38. Runde: Endlich ist Rosberg vorbei. Vettel drängt Massa von der Piste (under investigation).

42. Runde: Fünf Sekunden Strafe für Vettel.

47. Runde: Rosberg hat Getriebeprobleme. Das Team warnt ihn, was eine Strafe mit sich bringen kann. Kimi kassiert Pérez.

51. Runde: Untersuchung gegen Rosberg läuft.

52. Runde: Hamilton siegt zum 47. Mal.

Nach dem Rennen:

Rosberg kassiert zehn Strafsekunden auf die Gesamtzeit und fällt hinter Verstappen zurück. ♦ CE

GP VON GROSSBRITANNIEN / Resultate

Silverstone (GB): 10. Juli 2016; 10. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 306,198 km über 52 Runden à 5,891 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/erst Regen.

17°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	52	1:34:55,831 h		2	r-i-m	25
2. Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	52	+8,250 sec		2	r-i-m	15
3. Nico Rosberg (D)*	Mercedes-W07 AMG Hybrid	52	+16,911		2	r-i-m	18
4. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	52	+26,211		2	r-i-m	12
5. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	52	+1:09,743 min		2	r-i-m	10
6. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	52	+1:16,941		2	r-i-m	8
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	52	+1:17,712		2	r-i-m	6
8. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	52	+1:25,858		2	r-i-m	4
9. Sebastian Vettel (D)**	Ferrari SF16-H	52	+1:31,654		2	r-i-m	2
10. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	52	+1:32,600		2	r-i-m	1
11. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	51	+1 Rde.		3	r-i-m-s	0
12. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	51	+1 Rde.		2	r-i-m	0
13. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	51	+1 Rde.		3	r-i-m-m	0
14. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	51	+1 Rde.		2	r-i-m	0
15. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	51	+1 Rde.		2	r-i-m	0
16. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	51	+1 Rde.		2	r-i-m	0
17. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	49	+2 Rdn.	Getriebe	3	r-i-m-s	0

*Zehn-Sekunden-Strafe (unerlaubter Funk); **5-Sekunden-Strafe (Gegner von Strecke gedrängt)

Nicht klassiert:

Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	37	+15 Rdn.	Getriebe	3	r-i-m-m	0
Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MR05	24	+28 Rdn.	Dreher	2	r-i-m	0
Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	17	+35 Rdn.	Technik	2	r-i-m	0
Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	11	+41 Rdn.	Elektronik	2	sr-i-i	0
Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	6	+46 Rdn.	Dreher	1	r-i	0

Durchschnittstempo des Siegers: 193,529 km/h Schnellste Runde: Rosberg, 44. Runde, in 1:35,548 min (= 221,957 km/h)
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: us = Ultrasoft (lila); ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate; r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in drei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Zwei davon müssen im Rennen eingesetzt werden.



Ein Wochenende zum Vergessen: Valtteri Bottas im Williams

Topspeed Rennen (So)

	km/h
1. Rosberg	334,2
2. Vettel	333,9
3. Gutiérrez	332,8
4. Räikkönen	331,7
5. Bottas	331,1
6. Alonso	328,3
7. Nasr	326,9
8. Magnussen	326,8
9. Massa	325,5
10. Ricciardo	322,5
11. Hamilton	321,8
12. Kvyat	319,0
13. Hülkenberg	314,8
14. Verstappen	314,7
15. Pérez	310,7
16. Button	309,2
17. Haryanto	308,3
18. Palmer	305,7
19. Grosjean	305,2
20. Wehrlein	303,7
21. Sainz jr.	298,8
22. Ericsson	297,1

Schnellste Runde Rennen (So)

	Zeit
1. Rosberg	1:35,548
2. Alonso	1:35,669
3. Hamilton	1:35,771
4. Ricciardo	1:36,013
5. Massa	1:36,141
6. Verstappen	1:36,407
7. Vettel	1:36,933
8. Räikkönen	1:36,994
9. Bottas	1:37,383
10. Sainz jr.	1:37,401
11. Hülkenberg	1:37,618
12. Magnussen	1:37,619
13. Kvyat	1:37,667
14. Gutiérrez	1:37,713
15. Pérez	1:37,900
16. Button	1:37,907
17. Nasr	1:38,710
18. Palmer	1:39,755
19. Haryanto	1:41,380
20. Grosjean	1:55,507
21. Ericsson	2:00,286
22. Wehrlein	2:48,804



Zuverlässigkeit Fahrer

	Rdn.
1. Ricciardo	610
2. Bottas	607
3. Pérez	606
4. Nasr	571
5. Massa	565
6. Sainz jr.	560
7. Grosjean	559
8. Magnussen	554
9. Verstappen	547
10. Rosberg	545
Hamilton	545
12. Wehrlein	542
13. Ericsson	516
14. Gutiérrez	513
15. Räikkönen	507
16. Hülkenberg	502
17. Button	494
18. Haryanto	478
19. Alonso	473
20. Vettel	456
21. Palmer	409
22. Kvyat	376
23. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams

	Rdn.
1. Williams Martini Racing	1172
2. Red Bull Racing	1118
3. Sahara Force India F1 Team	1108
4. Sauber F1 Team	1087
5. Haas F1	1072
6. Mercedes AMG Petronas F1	1090
7. McLaren Honda	1023
8. Manor Racing	1020
9. Scuderia Toro Rosso	975
10. Renault F1	963
Scuderia Ferrari	963
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	611/1222

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens



Max Verstappen

Der zweite Podestplatz innerhalb von sieben Tagen! Max Verstappen hat auch in Silverstone eine tadellose Leistung gezeigt und im Zweikampf mit Nico Rosberg bewiesen, dass er einer der besten Überholer im Feld ist. Wie der WM-Sechste außerhalb an Rosberg vorbeizog, war erste Klasse. Ganz fehlerfrei blieb der junge Red-Bull-Pilot nicht. Der Niederländer leistete sich einen Ausrutscher in Turn 1. Doch an dieser Stelle sind fast alle einmal neben der Strecke gefahren. Nach dem Rennen erbt er sogar noch P2 von Rosberg.

Heimlicher Gewinner



Sergio Pérez

Der Mann hat einfach ein Händchen. «Nur» von SP11 gestartet, war er schon nach wenigen Runden Vierter. Ganz einfach, weil auch er vom Virtuellen Safety Car profitierte. Genauso wie die Silberpfeile. Doch mit reinem Glück scheint das nichts zu tun zu haben. Pérez ist immer zur Stelle, wenn es was zu holen gibt. Zwar endete die Fahrt beim Heim-GP von Force India «nur» auf Platz 6, dennoch hat «Checo» wieder das bessere Ende für sich als Teamkollege Nico Hülkenberg, der vor ihm startete, aber hinter ihm ins Ziel kam.

Heimlicher Verlierer



Pascal Wehrlein

In Österreich war er noch der gefeierte Star. In Silverstone vergrub er seinen Manor im Kiesbett. Wehrleins Erklärung: «Ich hatte Aquaplaning und dann die Kontrolle verloren. Keine Chance. Ich wollte eigentlich noch länger auf den Regenreifen bleiben. Aber ich habe auf das Team vertraut und auf Intermediates gewechselt.» Immerhin: Der Mercedes-Junior löste durch seinen Abflug eine virtuelle Safety-Car-Phase aus, die seinem Arbeitgeber das perfekte Timing für den ersten Stopp von Hamilton und Rosberg gab. ♦

Carl Haas

Ein Titan sagt Goodbye

Von WOLFGANG MONSEHR
u. CHRISTIAN EICHENBERGER

Nicht nur der US-Motor-sport trauert. Im Alter von 86 Jahren ist US-Rennchef-Legende Carl Haas verstorben. Sein Markenzeichen waren kubanische Zigarren.

Der amerikanische Schriftsteller Jack London hat mal gesagt: «Die Titanen dieser Welt sind unsterblich. Wenn sie sich einmal von der realen Welt verabschieden, dann werden sie woanders ihr Leben fortführen.» Sollte diese Aussage auf Carl Haas zutreffen, welcher in der Motorsport-Welt tatsächlich ein Titan gewesen ist, dann wird er jetzt von einer anderen Ebene aus weiterhin seinen großen Einfluss auf den US-Motorsport ausüben.

Am vergangenen Donnerstag bestätigte ein Firmensprecher von Haas Automotive Inc., dass Haas bereits am 29. Juni nach schwerer Krankheit im Alter von 86 Jahren gestorben sei. Obwohl in Insiderkreisen schon seit Längerem bekannt war, dass Haas an unheilbarem Krebs erkrankt war, löste die Nachricht über seinen Tod doch Bestürzung aus. Selbst im fernen Silverstone zeigte sich der sonst so kühle McLaren-Boss Ron Dennis tief betroffen: «Die Bezeichnung »Legende« wird im Motorsport oft missbraucht. Doch in Bezug auf Carl Haas ist der Ausdruck

mehr als treffend. Die Formel 1 war für Haas und sein Team bei seinen vielfältigen Motorsport-Aktivitäten zwar nur ein Intermezzo, doch seine Einschätzungen und Voraussagen für den Formel-1-Sport haben mich vor knapp 30 Jahren schon sehr stark beeindruckt.»

In der Tat gab Haas (nicht verwandt oder verschwägert mit Gene Haas) als Teambesitzer in der Formel 1 nur ein kurzes Gastspiel: 1985/1986 mit Lola-Chassis und Beatrice-Geldern. Doch das Interesse schwand rasch, und Haas konzentrierte sich bald wieder auf den US-Motorsport. Und dort führen seine Piloten in der CART- und später ChampCar-Serie alles in Grund und Boden.

Die Erfolge mit Paul Newman

Am 26. Februar 1929 in Chicago geboren, engagierte sich Haas schon in frühen Jahren im Motorsport. Zwischen 1952 und 1960 versuchte er sich selbst als Fahrer bei Sportwagenrennen, musste jedoch erkennen, dass aus ihm wohl nie ein Champion werden würde. Haas konzentrierte sich dann auf den Einsatz eigener Teams und den Handel mit Rennwagen und motorsportlichem Zubehör. So war seine Firma jahrzehntelang US-Importeur von Lola-Rennfahrzeugen und Hewland-Getrieben.

Der große Durchbruch erfolgte 1983, als sich Haas mit Schauspieler Paul Newman



Starb im Alter von 86 Jahren: US-Rennchef-Legende Carl Haas

zusammen. Einer seiner Schützlinge war Mario Andretti. «Das war meine schönste Zeit als Rennfahrer», sagt Andretti. «Carl hatte ein Herz aus Gold, und er war ein Racer.»

Nach 1984 konnte sich Haas-Racing noch dreimal den CART-Titel sichern: 1991 mit Michael Andretti, 1993 mit dem Ex-F1-Champion Nigel Mansell und 2002 mit dem Brasilianer Cristiano da Matta. Nach dem finanziellen Kollaps der CART-Meisterschaft kam die Bourdais-Ära. «Ich werde Carl für immer dankbar sein. Sein Tod berührt mich sehr. Carl und seine Frau Berni haben mich wie ein Familienmitglied aufgenommen», erinnert sich der

Franzose, der 2004 bis 2007 viermal in der CART-Nachfolgeserie ChampCar den Titel für Haas erringen konnte.

Unvergessen bleibt ein Vorfall von 1999: In Motegi kollidierte im Training Haas-Pilot Michael Andretti mit Juan-Pablo Montoya. Darüber war Haas so verärgert, dass er Montoyas Teamchef Chip Ganassi eine zerkauten Zigarre, sein Markenzeichen, an den Kopf warf.

Fast neun Jahre besaß Haas auch ein NASCAR-Team. «Carl war eine absolute Motorsport-Ikone. Sein Tod hinterlässt ein großes, schwarzes Loch. Er war schon zu Lebzeiten eine Legende», erinnert sich NASCAR-Boss Brian France. ♦

NACHRICHTEN

Carlin-Triumph in Iowa dank Serralles

Indy Lights Der aus Costa Rica stammende und für die USA startende Felix Serralles hat das Rennen in Iowa gewonnen. Der Carlin-Pilot verwies Zach Veach und Gesamtleader Ed Jones auf die Ehrenplätze. Bester Rookie war einmal mehr Allan-McNish-Schützling Dean Stoneman als Vierter. Das Rennen der IndyCar-Serie am selben Ort startete erst um Mitternacht unserer Zeit und war erst nach Redaktionsschluss dieser MSA-Ausgabe beendet. Einen Bericht dazu gibt es im nächsten Heft.

Lopez zu DS, Andretti setzt weiter auf Frijns

Formel E Elf der 20 Cockpits sind für die dritte Saison der Formel E bereits besetzt. Der spektakulärste Neuzugang ist WTCC-Champion José Maria Lopez, der neu an der Seite von Sam Bird bei DS Virgin fährt. Fix sind auch: Lucas di Grassi und Daniel Abt (Abt Schaeffler), Jérôme d'Ambrosio und Loïc Duval (Dragon), Qinghua Ma und Jean-Eric Vergne (Techeetah), Nicolas Prost (Renault e.dams), Stéphane Sarrazin (Venturi) und Robin Frijns (Andretti). Letzterer könnte, wie in MSA schon einmal gestanden hat, vielleicht sogar ein Doppelprogramm aus Formel E und IndyCar bestreiten. Frijns soll schon bald in Mid-Ohio einen Test im Andretti-IndyCar absolvieren. ♦ CE/AW

GP3 Silverstone

Ferrari-Junior stört die ART

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

In der Formel 1 hatte Ferrari in Silverstone wenig Grund zum Jubeln. Anders in der GP3: Da holten die Junioren Charles Leclerc und Antonio Fuoco vier Podestplätze.

Eine solche erste Startreihe gab es in der GP3 noch nie. Und wahrscheinlich auch nicht in einer anderen internationalen Serie. Mit Alexander Albon und Sandy Stuvik teilten sich zwei Thailänder den Platz an der Sonne. Wobei das mit der Sonne in England so eine Sache ist. Wirklich schön war das Wetter nicht. Aber immerhin einigermaßen trocken, sodass mehr

gefahren werden konnte als zuletzt in Spielberg.

Während Stuvik seine gute Ausgangslage nicht nutzen konnte und auf P7 abrutschte, verteidigte Albon seine Führung souverän und feierte in seiner zweiten Heimat den zweiten Saisonsieg vor dem Ferrari-Junioren-Duo Charles Leclerc (ebenfalls ART) und Antonio Fuoco (Trident).

Boschung »zu nett« mit Reifen

Fuoco war dann sonntags der Mann der (halben) Stunde. Der Kalabrese, 2015 noch bei Carlin unter Vertrag, sicherte sich im 24. Anlauf endlich seinen ersten Sieg. Diesmal ließ er Leclerc hinter sich – und behielt somit nicht nur im teaminternen

Ferrari-Duell die Oberhand, sondern störte auch erfolgreich die ART-Festspiele. Denn die Franzosen waren auch in Silverstone wieder eine Macht. Und nach drei von neun Veranstaltungen steht fest: Die Einzigen, die ART Paroli bieten

können, sind Trident und KoiranenGP. Für Letztere geht der Schweizer Ralph Boschung an den Start. Nach seinem Premiersieg in Österreich war der Westschweizer natürlich bis in die Haarspitzen motiviert. Doch diesmal lief es nicht ganz nach



Endlich hat es geklappt: Antonio Fuoco – Sieger von Durchgang 2

Wunsch. Im ersten Lauf war er »zu nett« mit den Reifen: «Ich dachte sie bauen mehr ab.» Im zweiten Durchgang erwischte Boschung aus Versehen den »Safety Mode«. Doch danach flog er förmlich. Bis zur Kollision mit Arden-Pilot Jake Dennis, für die Boschung eine Zehn-Sekunden-Strafe erhielt. «Was streng ist», so der Gesamtfünfte, «aber Regel ist eben Regel».

Der zweite Schweizer, Kevin Jörg, blieb nach dem Spielberg-Nuller auch in England punktelos. Im Quali wollte Jörg (wie alle anderen) die trockene Fahrbahn nutzen. Als es zu regnen begann, rutschte er ins Kies. In den Rennen arbeitete er sich nach vorne (P15 und 11), «aber weniger weit wie erhofft». ♦

GP2 Silverstone

Gasly kann's doch noch

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

In der GP2 macht es den Anschein, dass in der Gesamtwertung keiner davon ziehen will. Nach Silverstone führt Oliver Rowland, der noch gar keinen Sieg auf seinem 2016er-Konto hat!

Zehn Läufe, acht verschiedene Sieger. Nur Antonio Giovinazzi, Doppeltäter in Baku, und Jordan King, der nach Spielberg auch in Silverstone im Sprint die Nase vorn hatte, haben schon zweimal zugeschlagen.

Im Vergleich zu 2015, als Stoffel Vandoorne der Meisterschaft den Stempel aufdrückte und den Titel schon fünf Rennen vor Schluss in der Tasche hatte, ist der Jahrgang 2016 stark umkämpft. Neuer Leader nach den Läufen 9 und 10 ist der Brite Oliver Rowland. Er hat in diesem Jahr noch gar kein Rennen gewonnen. Das zeigt, was 2016 zählt: Konstanz. Und die bringt bisher niemand zustande. Rowlands Vorsprung auf den Zweitplatzierten Giovinazzi beträgt nur einen Punkt. Die weiteren Abstände sind nicht sehr viel größer: Pierre Gasly als Dritter hat fünf Punkte Rückstand, Raffaele Marciello sieben und Mitch Evans neun. Eigentlich hat runter bis zum Zwölftplatzierten Luca Ghiotto (41 Punkte zurück) noch jeder Chancen.

Knoten geplatzt?

In Silverstone trug sich Pierre Gasly erstmals in die Siegerliste

ein. Ein wichtiger Schritt für den Red-Bull-Junior. Er ist einer der wenigen, die dieser erste Sieg gemäß dem Werbeslogan seines Brötchengebers beflügeln könnte. «Es ist schön, dass es endlich geklappt hat», sagte Gasly. «Ich hoffe, dass jetzt der Knoten geplatzt ist.»

Gasly legte den Grundstein mit der Reifenwahl. Der Franzose ging mit Soft-Gummis ins Rennen (wie Teamkollege Giovinazzi und Rowland). Und dies zahlte sich aus. Weil er noch eine Runde mehr aus den weichen Pneu herausquetschen konnte als Giovinazzi/Rowland, hatte er nach dem Boxenstopp nicht nur freie Fahrt, sondern bis ins Ziel auch einen komfortablen Vorsprung von zehn Sekunden.

Im zweiten, kürzeren Rennen am Sonntag stürmte Pole-Setter Jordan King in Führung. Und wie zuletzt in Österreich, verteidigte der Manor-Testfahrer die Führung. Allerdings kam er kurz vor Schluss noch mal ins Schwitzen. Ein Regenschauer machte es spannend. Doch King behielt die Übersicht und sicherte seinem Team Racing Engineering bereits den dritten Saisonsieg. «Der Regen stand nicht auf dem Programm», grinste King nach dem Rennen. «Aber ich hatte dennoch alles im Griff. Am Anfang schaute ich, dass ich eine Lücke aufmachen konnte. Gleichzeitig wollte ich meine Reifen aber nicht überstrapazieren. Das ist mir gelungen. Ein Sieg vor heimischem Publikum – das habe ich

mir immer gewünscht. Etwas Besseres gibt es nicht.»

Die größte Gefahr im zweiten Lauf ging neben dem britischen Wetter von Luca Ghiotto aus. Der Italiener, im Vorjahr bis zum Finale in Abu Dhabi führender in der GP3, ist für seinen Speed bekannt. Bisher konnte der Dreizack-Pilot diesen aber nur selten unter Beweis stellen. Auch er hofft, dass «dieser zweite Platz nun endlich Auftrieb gibt. Wir brauchen dringende konstantere Ergebnisse.»

Kirchhöfer mit Trend nach oben

Für den einzigen Deutschen im Feld war Silverstone ein Soslala-Erlebnis. Auf der einen Seite war Marvin Kirchhöfer froh, wieder einmal in die Punkte gekommen zu sein. Auf der anderen ist der Weg nach vorn beschwerlich. «Es fing schon im Quali an», sagt der Leipziger. «Mit dem Unterschied, dass unsere Probleme auf einer Strecke mit noch mehr Kurven als in Spielberg noch größer waren.»

Dem Carlin-Piloten fehlte auch im Rennen der Speed. Was in Österreich bereits ein Teammitglied mit den Worten «das Auto ist einfach zu langsam» nüchtern feststellte. «Ich war nach dem Boxenstopp Achter», sagt Kirchhöfer. «Aber ich bin dann wieder eingebrochen.»

Im zweiten Lauf lief es plötzlich besser: «Wir hatten am Setup was geändert, das hat geholfen.» Kirchhöfer wurde Achter, holte einen Zähler. Aber was noch wichtiger war: Er fuhr die zweitschnellste Runde. ♦



Endlich: Gasly fuhr in Silverstone seinen ersten GP2-Sieg ein

GP2 / Resultate

Silverstone/GB, 5,891 km; Wetter/Piste: Sa bewölkt/trocken, So meist trocken
Hauptrennen 29 Runden (= 170,705 km), 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet

1. Pierre Gasly (F/Prema) in 51:39,383 min (= 198,277 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Prema) +9,422; 3. Oliver Rowland (GB/MP) +11,090; 4. Mitch Evans (NZ/Campos) +21,667; 5. Luca Ghiotto (I/Trident) +24,591; 6. Nobuharu Matsushita (J/ART) +15,165; 7. Norman Nato (F/Racing Engineering) +25,474; 8. Jordan King (GB/Racing Engineering) +25,651; 9. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +31,757; 10. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +33,115; 11. Nicholas Latifi (CAN/Dams) +34,220; 12. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +34,409; 13. Sergio Canamasas (E/Carlin) +37,898; 14. Arthur Pic (F/Rapax) +42,610; 15. Jimmy Eriksson (S/Arden) +55,205; 16. Alex Lynn (GB/Dams) +56,604

Schnellste Runde: Evans in 1:43,172 min (= 205,555 km/h)

Sprintrennen 21 Runden (= 123,577 km), 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet

1. Jordan King (GB/Racing Engineering) in 37:35,325 min (= 197,256 km/h); 2. Luca Ghiotto (I/Trident) +0,580; 3. Oliver Rowland (GB/MP) +11,664; 4. Antonio Giovinazzi (I/Prema) +11,786; 5. Nobuharu Matsushita (J/ART) +17,518; 6. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +20,467; 7. Pierre Gasly (F/Prema) +23,126; 8. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +25,873; 9. Sergio Canamasas (E/Carlin) +26,721; 10. Nicholas Latifi (CAN/Dams) +27,370; 11. Arthur Pic (F/Rapax) +28,061; 12. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +28,632; 13. Mitch Evans (NZ/Campos) +28,844; 14. Alex Lynn (GB/Dams) +29,598; 15. Nabil Jeffri (MAL/Arden) +31,284; 16. Daniel de Jong (NL/MP) +32,249

Schnellste Runde: Ghiotto in 1:44,199 (= 203,529 km/h)

Bonuspunkte: Pole (4): Nato (1:38,216 min = 215,928 km/h); Schnellste Runde (je 2): Evans (1:43,172 min)/Ghiotto (1:44,199 min)

Stand nach 10 von 22 Läufen: 1. Rowland 79 Punkte; 2. Giovinazzi 78; 3. Gasly 74; 4. Marciello 72; 5. Evans 70; 6. Nato 65; 7. King 64; 8. Markelov 55; 9. Lynn 51; 10. Matsushita 46; 11. Sirotkin 40; 12. Ghiotto 38 – Ferner: 15. Kirchhöfer 19
Teams: 1. Prema 152; 2. Racing Engineering 129; 3. Russian Time 127; 4. Campos 94; 5. ART 86; 6. MP 85; 7. Dams 72; 8. Trident 58; 9. Carlin 33; 10. Arden 12; 11. Rapax 7

Nächstes Rennen: 23./24. Juli, Budapest (H)
Internet: www.gp2series.com

Testspiele

GP3 / Resultate

Silverstone/GB, 5,891 km; Wetter Sa/So: stark bewölkt/trocken

1. Lauf 20 Rdn (= 117,686 km), 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet

1. Alexander Albon (T/ART) in 37:53,666 min (= 186,337 km/h); 2. Charles Leclerc (MC/ART) +1,647; 3. Antonio Fuoco (I/Trident) +12,239; 4. Matthew Parry (GB/Koiranen) +19,583; 5. Nyck de Vries (NL/ART) +25,000; 6. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +29,094; 7. Sandy Stuvik (T/Trident) +33,337; 8. Arjun Maini (IND/Jenzer) +34,157; 9. Arthur Janosz (PL/Trident) +35,434; 10. Alex Palou (E/Campos) +36,356. – Ferner: 15. Kevin Jörg (CH/Dams) +38,077

2. Lauf 11 Rdn (= 64,667 km), 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet

1. Antonio Fuoco (I/Trident) in 27:55,438 min (= 138,949 km/h); 2. Alex Palou (E/Campos) +0,459; 3. Charles Leclerc (MC/ART) +0,583; 4. Santino Ferrucci (USA/Dams) 3,695; 5. Steijn Schothorst (NL/Campos) +5,060; 6. Jack Aitken (GB/Arden) +5,626; 7. Nirei Fukuzumi (J/ART) +6,344; 8. Nyck de Vries (NL/ART) +6,370; 9. Jake Dennis (GB/Arden) +7,733; 10. Sandy Stuvik (T/Trident) +9,914; 11. Kevin Jörg (CH/Dams) +10,890; 12. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +12,091

Stand nach 6 von 18 Läufen: 1. Leclerc 86 Punkte; 2. Albon 84; 3. Fuoco 72; 4. De Vries 42;

5. Boschung 38; 6. Hughes 31; 7. Fukuzumi 23; 8. Parry 21. – Ferner: 13. Jörg 12. – Teams: 1. ART 227; 2. Trident 82; 3. Koiranen 64; 4. Dams 51; 5. Arden 28; 6. Jenzer 22; 7. Campos 19

Nächstes Rennen: 23./24. Juli, Budapest (H)

Internet: www.gp3series.com



Champagnerdusche in der GP2: Sonntagsieger Jordan King und der neue Leader Oliver Rowland (r.)

Langstrecken-WM

Einige Fahrer-Rochaden

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Ende nächster Woche startet die Langstrecken-WM am Nürburgring ins zweite Saisondrittel. Nach Le Mans gibt es vor allem bei den Fahrerbesetzungen einige Änderungen. Tréluyer muss in der Eifel pausieren.

In der «Königsklasse», der LMP1, kehrt beispielsweise Mathias Beche plangemäß ins Rebellion-Cockpit zurück, wo er den bisherigen Platz von Nelson Piquet jr. einnimmt – dieser hatte nur für Silverstone, Spa und Le Mans einen Vertrag.

Auch das LMP1-Werksteam von Audi bleibt von Änderungen des Fahrpersonals nicht verschont – das jedoch unfreiwillig: Weil Benoît Tréluyer beim Mountainbike-Training stürzte und sich dabei den Rücken verletzte, gehen Marcel Fässler und André Lotterer in der Eifel nur als Zweiergespann an den Start. Wie lange Tréluyer pausieren muss, ist nicht ganz klar, man rechnet aber mit einem Comeback beim Mexiko-Rennen (3. September).

Der offizielle Audi-Reservefahrer René Rast, der also die



Ab jetzt nur noch mit zwei Fahrern besetzt: Darren Turner wechselt von Nummer 95 auf 97

Lücke nicht füllen wird, bekommt für den Rest der Saison beim G-Drive-Team einen alten Bekannten als neuen Teamkollegen. Alex Brundle, seines Zeichens LMP2-Vizechampion 2013 in der WEC, pilotiert anstelle von Nathanaël Berthon an der Seite von Rast und Roman Rusinov den Oreca-Nissan.

Die Klassenkollegen von Strakka Racing haben mit Lewis Williamson ein neues Gesicht

an Bord. Der Schotte fährt aktuell bereits für das Team in der Renault Sport Trophy und ersetzt am Nürburgring Stammfahrer Danny Watts.

Aston Martin baut um

Und noch eine LMP2-Fahreränderung: Ex-F1-Pilot Antonio Pizzonia, der 2013 schon zwei WEC-Läufe für Delta-ADR bestritt, gibt im Manor-Oreca Nr. 44 sein Comeback. Er ersetzt

Will Stevens an der Seite von James Jakes und Tor Graves.

Fast einen kompletten Umbau der Teams nimmt Aston Martin an seinen Werkswagen vor. Während Mathias Lauda, Pedro Lamy und Paul Dalla Lana aber weiter zu dritt in der GTE-Am-Klasse antreten, werden die Pro-Autos auf zwei Kutscher reduziert. Fernando Rees und Jonny Kane schauen dabei in die Röhre. Darren Turner wechselt



Muss pausieren: Tréluyer



Kommt zurück: Ruberti

auf das 97er-Auto zu Richie Stanaway, während Marco Sörensen und Nicki Thiim auf der Nummer 95 verbleiben.

Nach Verletzungspause kehrt Paolo Ruberti in die Larbre-Corvette zurück. Der Italiener hatte Anfang Juni bei einem Fahrercoaching am Hockenheimring einen Unfall und zog sich einen komplizierten Wirbelbruch zu – deshalb musste er in Le Mans pausieren. ♦

IMSA Sports Car Championship Mosport

Vierfach-Sieg für Corvette

Beim Team von Action Express Racing ist der Knoten geplatzt: Eine Woche nach dem Doppelsieg in Watkins Glen gab es erneut einen totalen AER-Triumph – diesmal in umgekehrter Reihenfolge. BMW schafft ersten Saisonsieg.

Einziger Unterschied zum Doppelsieg beim 6h-Rennen eine Woche zuvor: Diesmal landete die Nummer 31 von Eric Curran und Dane Cameron, die den Premierensieg 2016 holten, vor der Nummer 5 von João Barbosa und Christian Fittipaldi. Cameron überholte dabei nach dem vorletzten Stopp in seiner Outlap das Schwesterauto von Barbosa und eine knappe Stunde vor Rennende im Überwindungsverkehr auch den bis dato führenden Ryan Dalziel in der VisitFlorida-Corvette.

Dritte wurden am Ende noch Ricky und Jordan Taylor, die mit den Reifen gepokert hatten. Doch der Trick, beim letzten

Stopp nur neue Hinterreifen zu holen, ging nicht auf: Kurz vor Ende verlor man P2 noch an die zweite AER-Corvette.

Tragische Helden des Rennens waren wieder einmal die Mazda. Das von Pole gestartete Auto von Tristan Nuñez und Jonathan Bomarito fiel zur Rennhalbezeit mit einer defekten Radnabe aus. Das Schwesterauto von Miller/Long kam auf P5.

Klingmann mit Super-Manöver

In der Prototype Challenge feierten Colin Braun und Jon Bennett ihren zweiten Saisonsieg nach den 12h von Sebring. Und das, obwohl man von ganz hinten starten musste, weil man Bennett und nicht Pole-Mann Braun als Startfahrer ins Rennen schickte. Renger van der Zande und Alex Popow verteidigen mit Platz 2 in dieser Klasse ihre Gesamtführung.

Bei den GTLM-Fahrzeugen zeigte sich, typisch für die noch immer unter der Bezeichnung «Mosport» geläufige Strecke in

Bowmanville, ein sehr geschlossenes Feld. Erst nach der Runde der letzten Boxenstopps kristallisierte sich der Ford GT von Ryan Briscoe und Richard Westbrook als aussichtsreichster Sieggandidat heraus – und dieser Rolle wurde er gerecht. Dahinter komplettierten die beiden Werks-Corvetten das Podest, knapp gefolgt von den jeweils besten BMW M6 GTLM und Porsche 911 RSR sowie dem dazwischen platzierten zweiten Ford von Müller/Hand.

Während BMW der erste Sieg mit dem M6 in der GTLM bislang noch fehlt, gelang dieser in der GTD-Klasse. Entscheidend war dabei ein Husarenstück von Jens Klingmann, der den dichten Überwindungsverkehr nutzte, um in einer Aktion von Platz 3 an die Spitze der Klasse vorzufahren. Damit bescherte er dem M6 den ersten ISCC-Sieg sowie sich selbst, Fahrpartner Bret Curtis, dem Team Turner Motorsports und BMW den ersten Saisonsieg. ♦ MBR



Premiere 2016: Cameron/Curran



Erster M6-Sieg: Klingmann/Curtis

IMSA SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Bowmanville/Ontario (CDN): 3,957 km; Rennen über 2:40 Stunden; 37 Autos gestartet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Cameron/Curran (Corvette DP) 125 Runden; 2. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) +10,112 sec.; 3. R. Taylor/J. Taylor (Corvette DP) +18,124; 4. Goossens/Dalziel (Corvette DP) +32,183; 5. Long/Miller (Mazda Prototype) +42,575; 6. Bennett/Braun (Oreca FLM09) +2 Rdn. (1. PC); 7. Van der Zande/Popow (Oreca FLM09) +2 Rdn. (2. PC); 8. Alon/Kimber-Smith (Oreca FLM09) +2 Rdn. (3. PC); 9. French/Marcelli (Oreca FLM09) +2 Rdn. (4. PC); 10. Goikhberg/Simpson (Oreca FLM09) +3 Rdn. (5. PC); 11. Pew/Negri Jr. (Ligier JS P2 – Honda) +3 Rdn. (6. P); 12. McMurry/Mowlem (Oreca FLM09) +3 Rdn. (6. PC); 13. Legge/Rayhall (Deltawing DW13) +4 Rdn. (7. P); 14. Briscoe/Westbrook (Ford GT) +6 Rdn. (1. GTLM); 15. Gavin/Milner (Chevrolet Corvette C7.R) +6 Rdn. (2. GTLM); 16. Kvamme/Bradley (Oreca FLM09) +6 Rdn. (7. PC); 17. Garcia/Magnussen (Chevrolet Corvette C7.R) +6 Rdn. (3. GTLM); 18. Auberlien/Werner (BMW M6 GTLM) +6 Rdn. (4. GTLM); 19. Hand/Müller (Ford GT) +6 Rdn. (5. GTLM); 20. Bamber/Makowiecki (Porsche 911 RSR) +6 Rdn. (6. GTLM) – Ferner: 23. Curtis/Klingmann (BMW M6 GT3) +9 Rdn. (1. GTD); 24. Liddell/Davis (Audi R8 LMS) +9 Rdn. (2. GTD); 25. Sellers/Snow (Lamborghini Huracán GT3) +9 Rdn. (3. GTD)

Nächstes Rennen: 23. Juli, Lakeville/Connecticut (USA)
Internet: www.imsa.com

Tourenwagen-EM Magny-Cours

Das offene Titelduell

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Während in der Super2000-Klasse der Titelkampf zwischen Petr Fulin (Seat) und Kris Richard (Honda) weiter tobt, hat Niklas Mackschin (Ford) seinen EM-Titel vorzeitig verteidigt.

Auf dem ehemaligen FI-Kurs von Magny-Cours schrieb Kris Richards Rikli-Team die größte Geschichte. Richard fuhr im Qualifying erst Pole-Zeit und knallte dann vehement in die Streckenbegrenzung. Was folgte, war beispielloses Teamwork: Ein Rikli-Mechaniker überführte einen Straßen-Civic Type R als «Ersatzteilspender» aus der Schweiz nach Frankreich. Gleichzeitig fuhr Richards Vater zu JAS Motorsport in die Nähe von Mailand und holte auf dieser 1200-km-Tour neue Getriebeteile aus Italien.

Richard verschenkt Laufsieg

Auch unter Mithilfe von Mechanikern der Teams Lema Racing und Lein Racing wurde das Auto pünktlich zu den Rennen tatsächlich wieder fit gemacht. «Eine unglaubliche Geschichte», zeigte sich auch der Crash-Pilot beeindruckt. Und der zahlte den Beteiligten für ihre Mühen etwas zurück – jedoch verbunden mit einer weiteren Kuriosität: Im ersten Lauf führ-



Die beiden Kontrahenten im Duell um den EM-Titel: Kris Richard und der punktgleiche Petr Fulin

te der Schweizer vor Fulin, als er vor der letzten Runde plötzlich eine Durchfahrtsstrafe antrat, die nie ausgesprochen worden war. Vielmehr war Teamkollege Peter Rikli zur Box beordert worden, weil die Karosserie am Reifen schliff. Also hat Richard schlicht «seine» Nummer 11 statt der eigentlich angezeigten 12 gesehen.

Nutzenliefer war Fulin, der mit dem Sieg auch die EM-Führung wieder übernahm. Richard kam trotz «Strafe» noch auf P4.

Doch im zweiten Durchgang machte der Honda-Fahrer alles richtig: Nach gutem Start über-

nahm er die Führung und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab.

«Über Rennen 1 möchte ich nicht viel sprechen, da war ich ein Idiot. Meine einzige Antwort darauf war, Rennen 2 zu gewinnen», so Richard, welcher damit erneut punktgleich mit Fulin die Tabelle anführt. Ein echter Krimi-Showdown deutet sich für das Finale in Imola (2. Oktober) an.

Mackschin 2017 im Super2000?

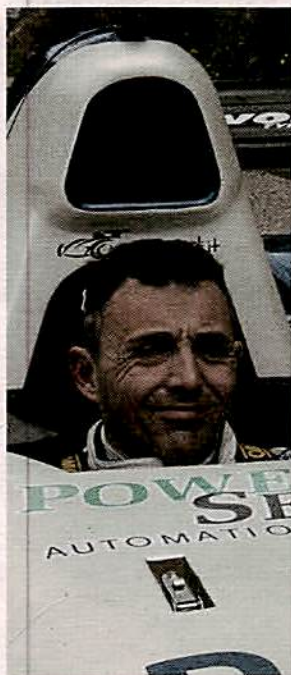
Ganz entspannt kann dorthin dagegen Niklas Mackschin anreisen. Der Ford-Pilot aus der Nähe von Hannover machte

nämlich bei der Frankreich-Runde schon alles klar. Während der erst 16-jährige Tomas Koreny (Ford) und Kevin Hilgenhövel (Peugeot) als Sieger aus dem jeweiligen Dreikampf um den Sieg hervorgingen, reichte Mackschin bereits P3 im ersten Durchgang zum Titel.

Den zur Feier des Tages anvisierten Laufsieg gab es im zweiten Lauf (P2) zwar nicht, gejubelt wurde aber trotzdem. «Ich bin sehr stolz. Hoffentlich mache ich nächstes Jahr den Schritt zu Petr oder Kris. Ich weiß es noch nicht, aber es sieht gut aus», so Mackschin. ♦

Berg-EM Limanowa

Dritter Saisonsieg für Merli



Polen-Sieger: Christian Merli

Christian Merli kam im polnischen Limanowa beim siebten Berg-EM-Lauf des Jahres, zu einem klaren Sieg über Erzrivale Simon Faggioli. Der Südtiroler errang seinen dritten Gesamtsieg in der laufenden EM-Saison. Dennoch führen die beiden Italiener die Rangliste weiter gemeinsam an. Nach der Enttäuschung vom letzten Wochenende, als Merli beim heimischen Trento-Bondone-Rennen mit technischen Problemen Faggioli kein Paroli bieten konnte, war der Osella-FA-30-Pilot wieder glücklich: «Diesmal lief alles perfekt.»

In der Kategorie 1 der Produktionswagen konnte Christian Schweiger aus Österreich trotz einer Niederlage in der Gruppe N gegen den tschechischen Europameister Jaromir Maly (beide Mitsubishi Lancer Evo 8) die EM-Führung übernehmen, da der bislang punktgleiche Serbe Nikola Milijakovic nicht nach Polen gereist war. ♦ TBU

Porsche Supercup Silverstone

Dreikampf der Junioren

Nach dem ersten Saisonsieg in Spielberg gewann Sven Müller (Lechner MSG Racing) auch in Silverstone. Jaminet nach erster Pole weiter Tabellenführer.

Es bleibt dabei: Die Porsche-Junioren dominieren im Supercup. Im Qualifying sicherte sich Mathieu Jaminet auf abtrocknender Piste seine erste Pole-Position. Der Franzose war dabei ganz unverhofft sogar als Tabellenführer angereist, weil Matteo Cairoli nach dem Spielberg-Rennen disqualifiziert wurde. Der Porsche 911 GT3 Cup des Italieners von Fach Auto Tech hatte Untergewicht – so war neben Platz 4 auch die Führung in der Tabelle futsch.

Jaminet setzte sich bei nassen Bedingungen auch im Rennen an die Spitze. Doch Spielberg-Sieger Sven Müller fuhr wie schon eine Woche zuvor vom dritten Startplatz zum Sieg: Bei den widrigen Streckenverhält-

nissen schnappte er sich zuerst Cairoli für P2 und einige Runden später Leader Jaminet. Damit belegten am Ende wieder die drei Porsche-Junioren das komplette Podest.

«Das war ein unglaubliches Rennen! Ich bin von Platz 3 gestartet, und die Bedingungen mit dem starken Regen waren alles andere als einfach», strahlte Müller, der trotz seines Quali-Patzers in Monaco damit voll im Titelrennen ist. Jaminet, der bislang sieglos, aber am konstantesten unterwegs ist, führt mit 66 Zählern vor Müller (63) und Cairoli (56). ♦ MBR



Wieder gewonnen: Müller

NACHRICHTEN

Stollnberger jetzt neuer Tabellenführer

Berg-ÖM Dallara-F3-Pilot Andreas Stollnberger holte in St. Anton den ersten Gesamtsieg seiner Karriere und übernahm die ÖM-Führung. Auf Rang 2 hatte Karl Schagerl Pech. Erst hatte ein Mechaniker sein Handy im VW Golf Rallye verloren, das dann während der Fahrt auftauchte, dann machte sich der Turboladerschlauch selbstständig.

Audi-Dominanz in Hockenheim

DMV GTC Ronny «C'Rock» Wechselberger und «Tommy Tulpe» (beide Audi) haben je einen der beiden Läufe in Hockenheim gewonnen. Bei der «Dunlop 60» holten Tulpe sowie Fabian Plentz (Audi) den vierten Saisonserfolg.

Noch Ärger für die Gesamtsieger?

GT4-Euroserie Damien Dupont und Jérôme Demay (Aston Martin) haben das 2h-Rennen in Spa gewonnen. Zweite und Pro-Cup-Sieger wurden Maciej Dreszer/Mads Siljehaug (KTM). Jedoch ist der Sieg des Aston Martin noch umstritten. Jörg Viebahn und Peter Terting (Porsche) übernehmen mit P3 die Gesamtführung. Bei den Reiter Young Stars gewannen Marko Helistekangas und Caitlin Wood. ♦ TBU/HTS/MBR

KOMPAKT

»» **Supercars** Jamie Whincup und Shane van Gisbergen (beide Holden) hießen die Laufsieger in Townsville. Gesamtleader ist Whincup.

»» **STCC** Richard Göransson (Volvo) gewann beide Rennen in Falkenberg.

»» **BGTS** Die Bestzeit beim Testtag für die 24h von Spa fuhr bei wechselhaften Bedingungen überraschend Bentley-Pilot Seb Morris.

»» **RCN/GLP** Dauersieger Christopher Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup) holte auch beim dritten Lauf den Gesamtsieg. Klarer Tabellenführer bleibt Stefan Reuter (BMW). In der GLP holten Holger Träger/Alexander Keller (VW Golf) mit neuem Rekord (0,6 Strafpunkte) ihren ersten Saisonserfolg. ♦ MBR

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von
Mike Rockenfeller
Audi Sport Team Phoenix

Sportlich gesehen lohnt sich der Rückblick auf das Norisring-Wochenende aus meiner Sicht kaum. Scheinbar habe ich 2016 kein großes Glück. Besonders schade war aber, dass ich die guten Leistungen, die möglich gewesen wären, vor so vielen Anhängern in der grün-weißen Wand aus 1000 Schaeffler-Mitarbeitern nicht einfahren konnte.

Voll motiviert gehe ich aber auch dank dieser Unterstützung am Wochenende nach Zandvoort. Der Dünenkurs an der Nordseeküste zählt zu den Lieblingsstrecken der meisten DTM-Piloten. So auch zu meinen. Nicht nur, weil sie meinem auf viel Grip ausgelegten Fahrstil entgegenkommt. Hier habe ich 2011 auch meinen ersten DTM-Laufsiege geholt. Und es ist einfach noch eine klassische Rennstrecke, wo der Fahrer einen Unterschied machen kann. Es gibt keine asphaltierten Auslaufzonen – wer es übertreibt, landet im Kiesbett. Tricky ist auch der Sand, der vom Wind immer wieder auf die Strecke geblasen wird. Darüber hinaus sind die Reifen ein größerer Faktor als sonst. Denn durch

den griffigen, sehr rauen Asphalt geht im Qualifying nur eine perfekte und möglicherweise noch eine zweite schnelle Runde.

Der Belag sorgt auch dafür, dass wir im Gegensatz zu anderen Strecken einen echten Reifen-«Drop» im Rennen haben. Vielleicht noch ein Vorteil für mich, denn ich bin ein eher reifenschonender Fahrer. Die Anforderungen der Strecke und der hohe Reifenverschleiß erfordern auch beim Set-up einige Kniffe. Nach dem Norisring, der Strecke mit dem niedrigsten Abtriebsniveau, fahren wir in Zandvoort mit möglichst viel Abtrieb auf unserem Schaeffler Audi RS 5 DTM, um den Speed durch die langgezogenen, schnellen Kurven zu transportieren. Paradox: Trotz des hohen Reifenabtriebs müssen wir deshalb sogar das Fahrwerk härter einstellen. Durch die höhere Aero-Load brauchen wir mehr Stabilität im Fahrzeug. Außerdem darf das Auto auf den vielen Wellen nicht zu sehr durchschlagen. Es wird also eine technische und fahrerische Gratwanderung – hoffentlich aufs Podium!



Guter Speed blieb unbelohnt: «Rocky» am Norisring

SCHAEFFLER-NEWS

Eine Woche nach dem DTM-Rennwochenende in Zandvoort (NL) findet mitten in Nürnbergs Fußgängerzone die VDI-Technikmesse statt. Mit dabei: Mike Rockenfeller. Der Schaeffler-Repräsentant und DTM-Champion von 2013 steht am Samstag, dem 23. Juli, seinen Fans bei einem Meet&Greet am Schaeffler-Stand nahe der Lorenzkirche Rede und Antwort.

DTM

Es wird Halbzeit

Am kommenden Samstag ist nach dem neunten Rennen in Zandvoort die erste Hälfte der DTM-Saison 2016 beendet. Theoretisch haben 15(!) der 24 Fahrer noch die Chance, das holländische Seebad als Tabellenführer zu verlassen.

Wir erinnern uns an das vergangene Jahr und den historischen Siebenfach-Triumph von BMW in Zandvoort, dem die Münchner tags darauf einen Fünffach-Sieg folgen ließen. Wegen der Mehrfacherfolge, die zuvor schon Audi und Mercedes-Benz erzielt hatten, prognostizierte MSA, dass die Vergabe der umstrittenen Performance-Gewichte in diesem Jahr nicht mehr nach jedem Wochenende, sondern bereits nach jedem Rennen vorgenommen werden wird. Dieser Vorschlag wurde von den Verantwortlichen tatsächlich auch umgesetzt.

Fahrer von drei Marken vorn

Der Erfolg dieser Maßnahme: In den ersten acht Rennen standen heuer acht verschiedene Fahrer auf der Pole-Position



Immer ein Highlight: DTM-Rennen in den Dünen von Zandvoort

und sieben auf der obersten Stufe des Siebertreppchens – das gab es in der mehr als 30-jährigen DTM-Historie noch nie. Lediglich Audi-Werksfahrer Edoardo Mortara gelangen bisher zwei Siege. Der Italiener, der in der Tabelle nur zwei Punkte hinter Spitzenreiter Marco Wittmann (BMW) liegt (73:75), ist ebenso wie der drittplatzierte «Sternfahrer» Paul di Resta (70) schon dreimal punktot geblieben – Wittmann dagegen wie sein auf Gesamt-

rang 5 liegender Markenkollege Maxime Martin (62) nur einmal. Wie man mit ebenso vielen Nullrunden und Top-4-Platzierungen (jeweils 4) an der Spitze mitmischen kann, beweist auch Jamie Green (Audi), der mit 63 Punkten auf Position 4 rangiert.

Wie gewohnt überträgt die ARD beide Rennen in Zandvoort live: Wegen der Tour de France erfolgt der Start am Samstag aber erst um 18.08 Uhr, am Sonntag erlischt die Startampel um 13.43 Uhr. ♦ AW

NASCAR Kentucky

Schon wieder Keselowski

Zweiter Sieg in Folge, dritter Sieg in Kentucky und vierter Sieg der Saison: Penske-Pilot Brad Keselowski gewann am Samstag den spannenden Sprit-Krimi.

Damit holte er nach seinem Erfolg in Daytona innerhalb einer Woche seinen zweiten Sieg. «In der letzten Runde hatte mein Motor schon Aussetzer. Ich bin etwas betrübt, dass ich nach der Zieldurchfahrt für die Fans keine

Donuts und Burnouts mehr drehen konnte. Ich hatte einfach keinen Sprit mehr im Tank», berichtete Keselowski vom nervenaufreibenden Spritpoker, nachdem ihn ein Sicherheits-Truck in die Victory Lane schieben musste.

Der Penske-Ford-Fahrer hielt auf dem neu asphaltierten Intermediate-Oval von Kentucky Carl Edwards im Finish knapp hinter sich. Der Gibbs-Pilot machte in den letzten zehn Runden sechs Sekunden auf Sprit-

Fuchs Keselowski gut – am Ende fehlten 0,175 Sekunden. «Ich dachte, ihm geht der Sprit aus, aber er hat das sehr gut gemacht», lobte Edwards.

Nach elf Gelbphasen (Streckenrekord) in den ersten 199 Runden, sah es dabei eigentlich gar nicht nach einem Fuel-Finish aus. Die letzten 68 Runden aber liefen unter Grün – und Keselowski schaffte genau diese Distanz mit einer einzigen Tankfüllung. ♦ MBR/WM



Vierter Saisonsieg: Keselowski

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Sparta/Kentucky (USA): 267 Rdn. à 2,414 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.
1. Brad Keselowski (Ford); 2. Carl Edwards (Toyota); 3. Ryan Newman (Chevrolet); 4. Kurt Busch (Chevrolet); 5. Tony Stewart (Chevrolet); 6. Greg Biffle (Ford); 7. Jamie McMurray (Chevrolet); 8. Matt Kenseth (Toyota); 9. Kevin Harvick (Chevrolet); 10. Martin Truex Jr. (Toyota); 11. Trevor Bayne (Ford); 12. Kyle Busch (Toyota); 13. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 14. Kasey Kahne (Chevrolet); 15. Denny Hamlin (Toyota); 16. Austin Dillon (Chevrolet); 17. Danica Patrick (Chevrolet); 18. Paul Menard (Chevrolet); 19. Kyle Larson (Chevrolet); 20. Aric Almirola (Ford); 21. Cole Whitt (Chevrolet); 22. David Ragan (Toyota); 23. Clint Bowyer (Chevrolet); 24. Josh Wise (Chevrolet); 25. Ty Dillon (Chevrolet); 26. Michael Annett (Chevrolet); 27. Reed Sorenson (Chevrolet); 28. Jeffrey Earnhardt (Ford)
Aktuell für Chase qualifiziert (nach 18 von 26 Rennen/Regular Season): 1. Keselowski (4 Siege/595 Punkte); 2. Kyle Busch (3/521); 3. Edwards (2/566); 4. Johnson (2/484); 5. Harvick (1/599); 6. Kurt Busch (1/583); 7. Logano (1/533); 8. Truex Jr. (1/514); 9. Kenseth (1/477); 10. Hamlin (1/472); 11. Stewart (1/248); 12. Elliott 492 Punkte; 13. Newman 463; 14. Earnhardt Jr. 461; 15. Dillon 460; 16. McMurray 439

Nächstes Rennen: 17. Juli, Loudon/New Hampshire (USA)
Internet: www.nascar.com



Da staunt auch MSA-Rallye-Experte Kuhn (2. v. r.): Demaison (r.) zeigt den größeren VW-Heckflügel

Die neuen World Rally Cars

Vollgas für die Zukunft

Von REINER KUHN

Die Zeit drängt. In rund 100 Tagen müssen die Hersteller bei der FIA die Zulassungsunterlagen für ihre künftigen World Rally Cars vorlegen. Wie intensiv die Werksteams bis dahin noch entwickeln, bauen und testen, zeigte ein Besuch bei Volkswagen Motorsport.

Normalerweise werden bei Volkswagen Motorsport die Aufgaben ebenso klar getrennt wie die Arbeitsbereiche. Doch beim Blick in die zentrale Werkshalle zeigt sich ein neues Bild. Nur wenige Meter neben den Montageplätzen, an denen die Mechaniker die drei VW Polo R WRC für die bevorstehenden Rallye Finnland vorbereiten, arbeiten die Kollegen am «Zebra 2» genannten Prototyp des künftigen World Rally Cars. Dahinter steht der noch mit variablen Dämpferelementen versehenen Prototypen von verschiedenen Fahrwerksgeometrien versehene weiße Basistestträger. «Zebra 1» dreht derzeit seine Teststrunden auf Sardinien. Mit am Steuer: Edeltester Marcus Grönholm. Dass der Autor dieser Zeilen nur bis

zum verspiegelten Heck des neuesten Prototyps vorgelassen wurde, hat seinen Grund. «Alle sind mittendrin und arbeiten mit Hochdruck an ihren künftigen Autos», sagt Technikdirektor François-Xavier Demaison und zeigt uns den nochmals gewachsenen Heckflügel. Schließlich erhalten die Konstrukteure bei der dritten WRC-Generation deutlich mehr Freiheiten.

Breiter, stärker, schneller

Der Luftmengenbegrenzer der direkt einspritzenden 1,6-l-Turbomotoren wird von 33 auf 36 Millimeter vergrößert. Bei einem Ladedruck von maximal 2,5 bar werden die aktuell knapp 320 PS leistenden Triebwerke um gut 60 PS zulegen. Das maximale Drehmoment bleibt dagegen unverändert. Die Autos werden um 25 Kilo auf 1175 Kilo abspecken und erhalten für eine noch bessere Traktion wieder ein elektronisch geregeltes Mitteldifferential. Optisch sind die Veränderungen noch gravierender: So legen die WRCs ab 2017 in der Breite um insgesamt 55 Millimeter, ergo 27,5 mm je Seite, auf 1875 Millimeter (aktuell 1820 mm) zu und weisen bei einer Mindestlänge von 3,9 Metern vorn wie hinten größere

Überhänge auf. Öffnungen an den hinteren Kotflügeln, mehr Freiheiten bei der Gestaltung der vorderen und hinteren Schürzen und ein größerer Heckflügel unterstreichen den spektakuläreren Auftritt. Um nicht nur spektakulärer, sondern auch sicherer daherzukommen, wird in der Tür noch mehr Raum für aufprallabsorbierende Materialien Pflicht. «Zwar sind noch einige Details, vor allem bei der Aero, beispielsweise der Gestaltung der Spiegel (siehe am Toyota) offen. Unser neues Auto ist aber zu 95 Prozent fertig», bestätigt Demaison, der im August die finalen Entscheidungen treffen will. Denn zum 1. November will die FIA nicht nur die Homologationsunterlagen, sondern auch ein fertiges Auto inspizieren. In nur zwei Monaten müssen ab dann je drei Werkswagen sowie jeweils ein Ersatzauto für die Auftaktläufe in Monte Carlo und Schweden aufgebaut werden. Wegen der straffen Reisepläne zu den Überseeläufen folgen drei weitere Chassis bis Ende Januar. Vollgas wird aber nicht nur in den heiligen Hallen gegeben, auch beim Testen sind die Wolfsburger Werkssportler weltmeisterlich.

Testen, was das Zeug hält

Mehrmals die Woche dreht Testpilot Dieter Depping, der schon im August 2015 als erster einen Testträger mit größerem Luftmengenbegrenzer, breiterer Spur und Mitteldifferential ausführte, auf dem hauseigenen VW-Testgelände Ehra-Lessien seine Runden im neuen XXL-Polo. Besser noch: Von den insgesamt 70 Testtagen (42 für das Team 1, 11 für das Team 2 und 17 Extratage für 2017er-Neuentwicklung) außerhalb der beiden Basistestgelände (Ehra-Lessien für das VW Team 1 und die Lausitz für das VW Team 2) hat VW nur jeweils drei Tage vor den ersten drei Saisonläufen für das aktuelle Auto genutzt. Alle anderen Testfahrten sind für den 2017er-Polo, der auf Schnee, Eis, Asphalt und unterschiedlichsten Schotterpisten unterwegs war, reserviert. So auch kommende Woche vor Finnland. Zumindest das dort beheimatete Gazoo Toyota Werksteam von Tomi Mäkinen und die über ein Jahrzehnt dominierende WM-Truppe von Citroën waren ebenfalls schon auf den schnellen Suomi-Schotterpisten zu Gast. Nach drei intensiven Testsessions in Frankreich, Spanien und Finnland

bauen auch die Franzosen gerade ihren finalen Testträger des künftigen C3 WRC auf. Anfang August steigt Citroën dann in die heiße Phase der Testarbeit ein. Toyota, wo Ende des Jahres mit dem neuen Yaris ebenfalls ein neues Serienmodell ansteht, testet noch mit einem Zwitter ihres 2017er-WRCs. Ebenfalls im Vollstress ist man bei Hyundai: Zwar ist der Wechsel vom Fünf- zum Dreitürer für kommende Saison beschlossene Sache, aber auch dort ist man bis August noch mit einem Übergangsauto unterwegs. Noch straffer ist der Zeitplan beim fünften Hersteller im Bund: Denn M-Sport beginnt erst Ende des Monats mit Komponententests in einem modifizierten Fiesta. Immerhin: Ford steht hinter der Entwicklung eines künftigen WRCs und soll gar die Freigabe erteilt haben, dass M-Sport schon ab Jahresbeginn mit jenem Fiesta WRC antreten darf, dessen Serienbruder erst im März 2017 debütieren wird! Bei aller Erfahrung darf aber bezweifelt werden, dass trotz restriktiven Reglements M-Sport mit aufsteiger Hyundai Rückkehrer Toyota, dem ehemaligen Platzhirschen Citroën und allen voran Weltmeister Volkswagen Paroli bieten kann. ♦



Im August wird's heiß: Citroën C3 WRC



Noch Übergangsauto: Hyundais Dreitürer



Toyota-Zwitter: Schon schnell unterwegs



Komponententests: M-Sports Ford Fiesta

Rallye-WM

Ogier bleibt Maß der Dinge

Von REINER KUHN

Sechs verschiedene Sieger in sieben Läufen – nie war die Rallye-WM abwechslungsreicher als in der ersten Saisonhälfte des laufenden Jahres. Einer ragt dennoch heraus: Weltmeister Sébastien Ogier.

Die Zahlen sprechen eine klare Sprache: Trotz einer abwechslungsreichen und mitunter dramatischen ersten Saisonhälfte denken wir nur an die Lastminute-Siege in Argentinien (Paddon vor Ogier) und Polen (Mikkelsen vor Tänak) – bleibt Sébastien Ogier das Maß der Dinge. Nach sieben von 14 Saisonläufen hat der Weltmeister

143 WM-Zähler und führt die Tabelle mit sattem Vorsprung vor seinem VW-Kollegen Andreas Mikkelsen (92 Punkte) an. Zwar konnte Ogier, der mit zwei Siegen in die Saison startete, aufgrund der neuen Startreihenfolge (siehe auch MSA 27) keine der vergangenen fünf Schotterrallyes gewinnen, stand aber mit Ausnahme von Polen immer auf dem Podium.

Ogier führt jede Statistik an

Besser noch: Ogier liegt in nahezu jeder Erfolgsstatistik vorn. Als Einziger hat er bisher zwei Saisonsiege – Latvala, Meeke, Paddon, Neuville und Mikkelsen (in dieser Reihenfolge) waren jeweils nur einmal obenauf. Sechsmal stand Ogier auf dem

Siegerpodest (Mikkelsen viermal, Paddon dreimal). 35 von bisher 135 möglichen WP-Bestzeiten (Latvala 26, Neuville 16, Meeke 13, Mikkelsen 11) sind ebenso Bestwert. Erstaunlich: 23,7 Prozent der bisherigen WM-Läufe lag der Franzose in

Führung, Latvala 23 Prozent, Meeke als Drittbester gerade einmal 16,9 Prozent. Überraschend seine Effizienz: Sébastien Ogier gewann sechs von sieben Mal die abschließende Powerstage und holte alleine im Schlusspurt 19 WM-Punkte. ♦



Der Konkurrenz (noch) um Längen voraus: Titelverteidiger Ogier

Rallye-WM

Freude und Frust über Brexit

Nur eines der Topteams aus dem Rallyesport residiert in Großbritannien. Der EU-Austritt sorgt bei M-Sport-Boss Malcolm Wilson für gemischte Gefühle.

Kaum hatten die Briten für den «Brexit» genannten EU-Austritt gestimmt, stürzte das Pfund ab. Mit gravierenden Folgen auch für Ford-Entwicklungspartner M-Sport, wo Kundensportchef Richard Millner und Boss Wilson die Währungskurse fest im Blick haben. «Das Telefon steht kaum noch still», sagt Millner. «Denn durch die Abwertung ist



Wenig Ruhe: Bei M-Sport wird nicht nur am Fiesta RS WRC gewerkelt

unser Ford Fiesta R5 auf einen Schlag rund 28000 Euro günstiger geworden und liegt mit knapp über 230000 Euro für ein voll ausgestattetes und einsatzbereites Auto wieder zwischen

den PSA-Modellen und dem Fabia R5 von Skoda.» Prompt verkaufte Kundensport-Platzhirsch M-Sport die im Aufbau befindlichen Chassisnummern 170 bis 175, und damit so viele Autos wie

alle Konkurrenten (Skoda ca. 70, Citroën und Peugeot je 50).

Malcolm Wilson sieht den kurzfristigen Erfolg aber auch skeptisch. «Auch wir sind von den Marktgesetzen der EU abhängig. Zwar erledigen wir die Entwicklung und den Motorenbau mittlerweile in unserem Hause, der Großteil der Teile kommt aber aus EU-Ländern: Kurbelwellen aus Italien, Kolben aus Deutschland und so weiter. Ich befürchte, der Brexit wird der Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens eher schaden. Aber noch kann das niemand absehen. ♦ RK

DRM/Rallye Masters

Beim DMSB-Sportgericht

Vor Beginn der zweiten Saisonhälfte in Thüringen verhandelt das DMSB-Sportgericht am Donnerstag dieser Woche die Vorfälle an einer Bremsschikane beim DRM-Lauf in Sachsen.

Vor sechs Wochen wurde gegen Dominik Dinkel, Stefan Götting, Yannick Neuville und Werner Frey vom DMSB ein Sportgerichtsverfahren wegen Verstößen gegen Art. 14.2 Rallye-reglement – Abweichungen von der im Roadbook beschriebenen Streckenführung – eröffnet. Hintergrund ist das Verhalten an einer Schikane der Sachsen-Rallye, die von vielen Fahrern

touchiert, mehr oder weniger abgeräumt oder, wie im Falle der vier vorgenannten und von den Sachrichtern auf dem Meldebogen vermerkten Fahrer, nicht korrekt durchfahren wurde. Die Aussagen der Betroffenen liegen vor, sodass am Donnerstag vor dem DMSB-Sportgericht verhandelt wird. «Daneben wird vom DMSB noch geprüft, ob gegen Ruben Zeltner ein Verfahren eröffnet wird, weil auch er die Schikane nur angedeutet und nur minimal verlangsamt hat», erklärt DMSB-Pressesprecher Michael Kramp.

Dazu kommt noch: «Die Vorfälle haben deutlich gezeigt, dass die Konstruktion solcher



Wird ebenfalls geprüft: Zeltners Fahrweise bei der Sachsen-Rallye

Schikanen grundsätzlich überdacht werden muss», so Michael Kramp, der erläutert: «Der Fachausschuss Sicherheit wird dazu Vorschläge machen, die bei mehreren Veranstaltungen

getestet werden sollen. Wir wollen keinen Schnellschuss, sondern eine ausgetestete Version, die in Zukunft bei jeder Art von Rallye zum Einsatz kommen kann.» ♦ MH/RK

NACHRICHTEN

Heftiger Sordo-Unfall bei Finnland-Test

Rallye-WM Hyundai hat seine Testfahrten zur Vorbereitung auf den WM-Lauf in Finnland nach einem schweren Unfall von Dani Sordo abgebrochen. Der Grund: Bei der Landung nach einer schnellen Kuppe brach am i20 WRC ein Aufhängungsteil. Vorsorglich verbrachten der Spanier und sein Beifahrer Marc Marti die Nacht im Krankenhaus.

Citroën verzichtet auf Rallye Deutschland

Rallye-WM Um sich weiter voll auf die Entwicklung des neuen C3 WRC zu konzentrieren, verzichtet Citroën auf den deutschen WM-Lauf (19.–21.8.). In Finnland (29.–31.8.) wird das Team mit drei Autos antreten und danach die Testfahrten weiter intensivieren. Mitte September schickt man Kris Meeke als Einzelkämpfer zur neuen Rallye China (9.–11.9.).

Mit Highspeed in die zweite Saisonhälfte

Rallye-EM Gut, aber dünn besetzt, ist das EM-Feld beim sechsten von zehn EM-Läufen über ultraschnelle Schotterpisten dieses Wochenende in Estland. Je ein Drittel der 45 Teams stellen die Top-Kategorie R5, darunter das EM-Führungstrio Kajetan Kajetanowicz (Ford/92 Punkte), Alexey Lukyanuk (Ford/77P) und Ralfs Sirmacis (Skoda/41), sowie die für Frontriedler reservierte R2. In der Junior-EM will das Opel-Werkstrio Marijan Griebel, Chris Ingram und Julius Tannert an den Dreifacherfolg von Ypern anknüpfen. Ihnen gegenüber stehen erneut zehn Privatiers.

Wiegand will die Spitze aufmischen

DRM/Masters Knapp 90 Teams haben zur Thüringen-Rallye (14.–16.7.) genannt. Die Titelfavoriten Fabian Kreim (Skoda) und Christian Riedemann (Peugeot) erwartet beim Rückrundenauftritt starke Konkurrenz. Denn neben dem Porsche-Duo mit Ruben Zeltner und Sachsen-Sieger Rainer Noller ermöglichte der Veranstalter einmal mehr den Start des Vize-Europameisters von 2014, Sepp Wiegand, der in einem Ford Fiesta R5 antritt. Ebenfalls mit von der Partie sind die 15 Teilnehmer des ADAC Opel ADAC Cups. ♦ RK/MH

Motorrad-WM

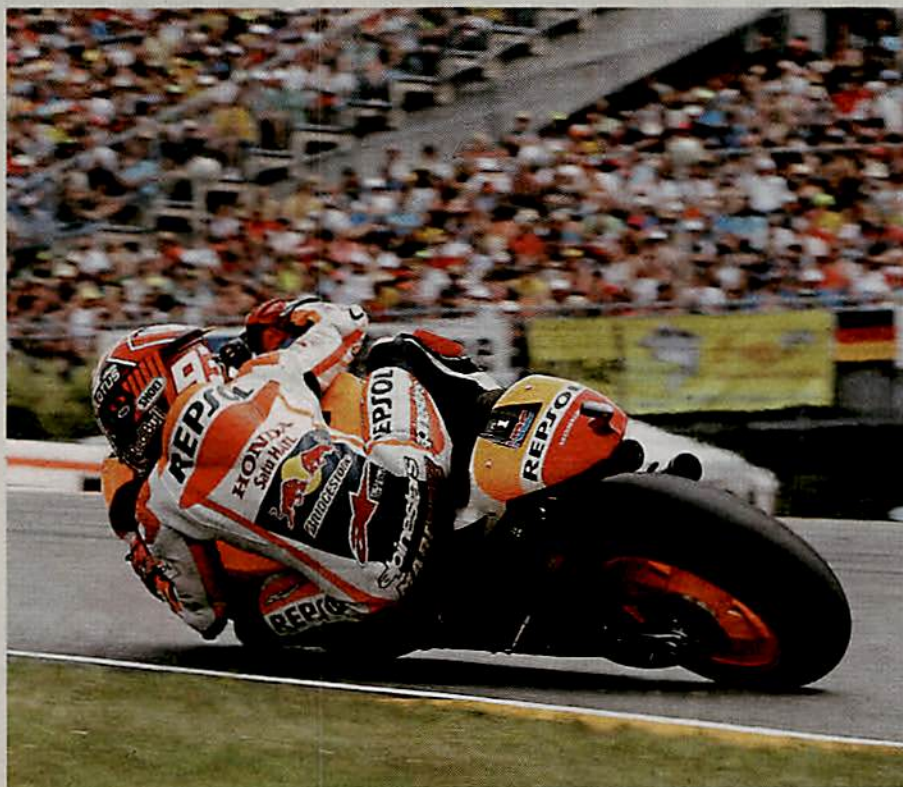
Kann der Sachsenring ewig bleiben?

Von IMRE PAULOVITS

Es ist die größte Motorsport-Veranstaltung in Deutschland, und trotzdem wird ihre Zukunft immer wieder hinterfragt. Doch kann überhaupt etwas der Region um den Sachsenring das Wasser reichen?

Mittlerweile ist es fast fünf Jahre her, trotzdem sitzt der Schock noch bis heute. Damals, im September 2011, hatte der ADAC bekannt gegeben, dass er nicht mehr in der Lage sei, den Grand Prix von Deutschland auf dem Sachsenring zu stemmen. Zu sehr war man in die roten Zahlen gerutscht, und die Kosten für dieses Mammut-Event übertrafen alle Einnahmefähigkeiten. Von den Lizenzgebühren bei der Dorna, den Mobiltribünen, die jedes Mal auf- und wieder abgebaut werden müssten, die Parkplätze und die Sicherheitsmaßnahmen – das alles ließe sich aus den Einnahmen nicht mehr darstellen.

Doch dass es bei richtigem Wirtschaften sehr wohl geht, hat die Sachsenring-Rennstrecken Management GmbH, ein Zusammenschluss der Gemeinden Hohenstein-Ernstthal, Oberlungwitz, Gersdorf, Bernsdorf, Lichtenstein und dem Landkreis, bewiesen, die die Austragung des Sachsenring-GP seither übernommen hat. Jedes Jahr wurde weiter investiert, alle Auflagen der Dorna, die seither verhängt wurden, bewerkstelligt, neue Parkmöglichkeiten geschaffen. Und alles ist seither noch größer, spektakulärer und für die Fans noch interessanter geworden.



Marc Márquez auf dem Sachsenring: Mehr begeisterte Zuschauer als in Sachsen finden sich kaum

Trotzdem herrscht bei einigen Insidern eine Art Panikstimmung. Zu sehr haben sie das letzte Beben noch in den Knochen. Sowohl bei den Sachsenring Classics als auch letztes Wochenende wurden Horror-Szenarien diskutiert. Fakt ist: Der Sachsenring ist keine permanente Rennstrecke, sondern ein Verkehrsübungsplatz mit angeschlossenem Rundkurs, für den strengere Geräuschvorschriften gelten. Die Lärm-Tage sind mit dem Grand Prix, den Sachsenring

Classics und den ADAC GT Masters aufgebraucht. Das auf die Dauer weiter aufrechtzuerhalten, ist selbst in einer Region, in der Hunderttausende von Menschen monatelang für ihren Grand Prix auf die Straße gingen, nicht einfach.

Neid der Konkurrenz?

Schaut man sich den Sachsenring-GP an und vergleicht ihn mit den früheren Deutschen Grands Prix auf anderen Strecken, sollte man eigentlich meinen, dass es niemandem in

den Sinn kommen könnte, ihn zu verlegen. Weder der Nürburgring noch der Hockenheimring konnten in der Neuzeit nur annähernd solche Zuschauerzahlen liefern. Trotzdem soll es Überlegungen geben, wie man den Grand Prix von Deutschland auch auf anderen Rennstrecken austragen könnte, vielleicht gar in einer Art Rollplan. Sollte dies Wirklichkeit werden, wäre es ein gefährliches Spiel, bei dem viele Fans verprellt würden und wo schnell viel verbrannte Erde

zurückbleiben könnte. Eines kann die Sachsen in dieser Hinsicht jedenfalls erst einmal beruhigen: Die Dorna ist vom Standort Sachsenring so überzeugt, dass Event-Manager Javier Alonso alles versucht hat, die Superbike-WM dorthin zu bringen.

Einfach alles besser machen

Derweil kann den Sachsen nur bescheinigt werden, dass sie ihre Sache richtig machen. Die Entscheidung, drei der Lärm-Tage für die Sachsenring Classics zu nutzen, hat die Verbundenheit zum Motorsport und die Tradition des Sachsenring-Grand-Prix noch mehr verstärkt. Wie dort Jung und Alt gemeinsam sieben Jahrzehnte Grand-Prix-Geschichte bewundern, weckt Lust auf noch mehr.

Wenn man sich das Rahmenprogramm rund um den Deutschland-GP ansieht, sucht man weltweit seinesgleichen. So viele Konzerte, Fan-Events und Partys gibt es nirgendwo anders. Da können selbst die Traditionsveranstaltungen in Assen, Mugello oder in England nicht mithalten.

Am letzten Wochenende fand am Sachsenring die dritte Auflage des Red Bull Vogelfrei statt, einer Gaudi-Veranstaltung für verrückte Simson-Umbauten. Mit dabei waren diesmal auch die deutschen Red-Bull-Piloten Stefan Bradl, Jonas Folger und Sandro Cortese. Einen besseren Zeitpunkt hätte man für ein solches Spektakel nicht finden können, das die Jugend weiter anlockt.

Der Sachsenring-GP lebt – mehr als je zuvor. Hoffentlich noch lange. ♦

Superbike-WM

Reiterberger geht es wieder besser

Nach seinem Sturz im zweiten Rennen von Misano vor drei Wochen ist Markus Reiterberger auf dem Weg der Besserung. Sein Ziel: Das Heimrennen auf dem Lausitzring im September.

Noch im Krankenhaus von Riccione gab es für den 22-jährigen deutschen Superbike-WM-Piloten eine düstere Aussicht auf die Sommermonate: Über einen Monat still liegen, erst danach ganz langsam wieder mit dem Training beginnen. Doch obwohl danach noch ein

weiterer gebrochener Brustwirbel entdeckt wurde, ist die Genesung des BMW-Piloten aus Obing bereits weit fortgeschritten.

Dank eines Korsetts muss Reiterberger nicht den ganzen Tag im Bett liegen, sondern darf aufstehen und auch gehen. Daher sind nicht nur seine Tage nicht so eintönig, er wird auch nicht so viel Muskelmasse verlieren, seine Gelenke werden nicht so versteifen. Dazu hat er sich ein Magnetfeld-Bett zugelegt, das die Knochenheilung beschleunigt. Auf dem liegt er dreimal eine halbe Stunde am Tag und spürt auch eine deut-

liche Besserung. Er geht einmal die Woche zur Röntgenkontrolle, und wie es aussieht, kann er Ende Juli auch das leichte Training wieder aufnehmen.

Natürlich war es für Reiterberger kein Einfaches, seine BMW bei den TV-Übertragungen von Laguna Seca unter Raffaele de Rosa zu sehen. «Aber das ist noch nicht alles», verrät der zweifache IDM-Superbike-Meister. «Eigentlich wollte ich in Schleiz einen Gastauftritt geben. Mein Vertrag hätte es mir erlaubt, und mein altes Team hätte mir ein Motorrad aufgebaut.» ♦ IP



Markus Reiterberger: Dreimal am Tag auf dem Magnetfeld-Bett

Großer Preis von Deutschland

Die größte Show des



So war es letztes Jahr: Marc Márquez vor Jorge Lorenzo, Valentino Rossi und Dani Pedrosa auf dem Sachsenring. Sie sind wieder die Favoriten, wenn auch nicht alleine

Von IMRE PAULOVITS

Keine Veranstaltung kommt für Motorsport-Fans auch nur annähernd an den Motorrad-Grand-Prix auf dem Sachsenring heran. Auch aus sportlicher Sicht können wir am nächsten Wochenende auf der einmal im Jahr für dieses Event speziell hergerichteten Strecke mit spannender Unterhaltung rechnen.

Es hat in diesem Jahr so viele Überraschungen in der MotoGP gegeben wie schon lange nicht mehr. Das ab diesem Jahr neue Reglement mit der Einheitselektronik, das nicht nur die Elektronik-Ingenieure, sondern auch die Motorenbauer vor neue Aufgaben gestellt hat, dazu der neue Reifenausrüster Michelin, der nicht nur seine eigenen Techniker, sondern auch die Fahrwerks-Spezialisten der Hersteller vor eine enorme Aufgabe gestellt hat, hat im Winter die Kräfte-

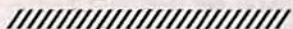
verhältnisse zunächst einmal durcheinandergewirbelt. Dazu gab es an fast jedem Wochenende eine besondere Bedingung, auf die die Reifentechniker nicht vorbereitet waren. Und entsprechend abwechslungsreich waren auch die Rennen.

Bei alledem schien sich die Erfahrung am besten bezahlt zu machen. Valentino Rossi mit seinen 20 Grand-Prix-Jahren Erfahrung, dazu eine Techniker-Truppe, in der viele schon über ein Jahrzehnt mit dem 37-jährigen Italiener zusammenarbeiten – dies hatte bei der Mehrzahl der Situationen den Eindruck hinterlassen, dass es in dieser Zeit des Umbruchs der Erfahrungsschatz ist, der von allem am meisten wert ist. Der neunfache Weltmeister war durch seinen Sturz in Argentinien und durch seinen Motorschaden in Mugello zwar in der WM-Tabelle etwas abgeschlagen, doch in den letzten Rennen war trotzdem er es, der die Pace vorgab. Das wussten auch seine

vielen jüngeren Gegner. Und jeder, der darauf angesprochen wurde, verdeutlichte, dass der WM-Titel in diesem Jahr nur über den neunfachen Weltmeister führen wird. Vor zwei Wochen in Assen wurde diese Rechnung allerdings mächtig durcheinan-

«Habe viel aufzuholen, die meisten Punkte bringt ein Sieg.»

VALENTINO ROSSI



dergewirbelt. Rossi war zwar auch dort im Regen der Schnellste, doch das, womit niemand gerechnet hatte, trat ein: Auch der Großmeister machte einen Fehler, der zum Sturz und zu seinem dritten Nuller in diesem Jahr führte.

Doch gerade diese Situation könnte auf dem Sachsenring für noch mehr Spannung sorgen. Hatte Rossi in den letzten Jahren nicht viel Glück auf der deutschen Strecke – das letzte

Mal gewann der Yamaha-Star hier in seinem Weltmeister-Jahr 2009 – und in den letzten Jahren gegenüber den Honda-Piloten klar das Nachsehen, muss er sich jetzt ranhalten. Er kann sich

keine Schwäche mehr gegen WM-Leader Marc Márquez erlauben. Er muss auch den Rückstand gegenüber Teamkollege Jorge Lorenzo aufholen. Wer den unermüdlichen Kämpfer Valentino Rossi kennt, der wird wissen, dass ihn ein solcher Rückschlag nur noch mehr arbeiten lässt. Seine Pace, die seit Beginn der Europa-Saison auf fast allen Strecken die schnellste war, gibt ihm Motivation genug, seine Sachsenring-Schwäche der letzten Jahre völlig abzulegen und auch am

nächsten Wochenende voll und ganz für den Sieg zu arbeiten.

Der neue Marc Márquez

Letztes Jahr kannten wir vom jüngsten MotoGP-Weltmeister aller Zeiten nur alles oder nichts. Entweder er konnte ganz vorne mitfahren oder er versuchte, die Probleme in einer Art zu umfahren, die zu zahlreichen Stürzen führte. Am Sachsenring lief es für ihn, und so konnten wir dort einen Sieg des aktuellen WM-Leaders erleben.

Über den Winter hat der 23-jährige Spanier einiges geändert, vor allem in seinem Kopf. Wenn er auch selber zugibt, dass es ihm oft schwerfällt, sein überschäumendes Temperament zu zügeln und seine «Pokal oder Spital»-Strategie über den Haufen zu werfen, hat er es trotzdem geschafft, in Rennen, bei denen er Probleme mit seinem Motorrad hatte, die Ruhe zu bewahren und auf sicheres Ankommen zu fahren. Alle, die ihm zu dieser Einsicht verholfen haben, sollten



Jahres in Sachsen



Alles für die Fans: Sandro Cortese, Stefan Bradl und Jonas Folger auf Simson-Mopeds



Wer ist dieses Jahr sein Favorit?



Der Ankerberg: Gigantisches Areal für viel Spektakel am Rand

Recht behalten. Denn obwohl die Saison für die Honda-Piloten durchwachsen begonnen hat, führt Marc Márquez die Weltmeisterschaft mit 24 Punkten Vorsprung auf Jorge Lorenzo und mit 42 Punkten auf Rossi.

Die Probleme der Honda beim Einlenken und beim Beschleunigen bekommt das Team immer besser in den Griff. Die Verschiebung des Schwingendrehpunktes war der letzte wie es scheint erfolgreiche Streich auf dem Wege der Besserung. Wie man die Honda-Techniker kennt, waren sie auch in den drei Wochen vor dem deutschen GP nicht tatenlos. Und wenn Márquez eine Chance auf den Sieg wittert, wird er wieder höchst spektakulär fahren.

Sein Teamkollege Dani Pedrosa, lange Jahre der erfolgreichste MotoGP-Fahrer auf dem Sachsenring, hatte zwar noch mehr Probleme mit der diesjährigen Honda als sein jüngerer Landsmann, doch der neue Rahmen und kleine Schritte bei der Elek-

tronik könnten ihn gerade für den Deutschland-GP wieder in den Kreis der Favoriten heben.

Jorge Lorenzo ist dies eigentlich bei jedem Rennen. Wenn gleich der amtierende Weltmeister bei den letzten beiden Grands Prix einen klaren Durch-

«Wenn es passt, fahre ich wieder wie der alte Marc.»»

MARC MÁRQUEZ

hänger hatte. Doch aus solchen Situationen ist er schon oft wie Phönix aus der Asche wiederauferstanden. Auf dem Sachsenring hat Jorge Lorenzo noch nie gewonnen. Doch gerade das motiviert ihn auch, es nachzuholen.

Bleibt die Frage, ob noch jemand für den Sieg infrage kommt. Die Ducatis waren oft nah dran, und von den Suzuki-Piloten brennt besonders Maverick Viñales darauf, noch einen Sieg herauszufahren, bevor er Ende des Jahres zu Yamaha geht. Dass Stefan Bradl 2017 gar die Serie wechselt, motiviert ihn ebenfalls, sich bei seinem vorerst letzten MotoGP-Heimrennen gebührend von seinen Fans zu verabschieden.

Ein Event, das sich lohnt

In der Moto2 gibt es gleich drei deutsche Piloten, denen man die Daumen drücken kann. In der Moto3 sollte Philipp Öttl wieder völlig fit für Großstatten sein. Und die Stimmung, die knapp 200.000 begeisterte Zuschauer um diese kurze Rennstrecke herum erzeugen, wird alle anspornen. Deshalb ist der Deutschland-GP auch dieses Jahr wieder ein Event, dessen Besuch sich besonders lohnt. ♦

NACHGEHAKT BEI Ralf Waldmann

(49/D) Der 250er-Vizeweltmeister von 1996 und 1997 und Eurosport-Kommentator zum Sachsenring-Grand-Prix.



Von IMRE PAULOVITS

? Was erwartest du von den Rennen auf dem Sachsenring? Die werden sich nicht wesentlich von den bisherigen Rennen in dieser WM-Saison unterscheiden. Jeder wird sein Rennen fahren, zum Taktieren ist es in der Weltmeisterschaft zu früh. Niemand wird auf dem Sachsenring anders fahren, weil er bisher Rennen gewonnen oder verloren hat.

? Was heißt das für das MotoGP-Rennen? Ich denke, da werden wieder die üblichen Kandidaten vorne sein. Márquez, Rossi, Lorenzo, eventuell die Ducatis. Vielleicht könnten diesmal auch die Suzukis vorn dabei sein. Der Sachsenring ist von seinem Charakter her zwar anders als die anderen Rennstrecken, aber ich denke, bei den Favoriten wird dies nicht viel ändern.

? Was erwartest du von den deutschen Fahrern bei ihrem Heimrennen? Die werden hier erst einmal sehr viel

Druck haben. Jeder will etwas von ihnen, sie müssen tausend Events besuchen und können sich gar nicht richtig aufs Rennfahren konzentrieren. Man kann fast sagen, dass ein Heimrennen nur Nachteile mit sich bringt, denn viel mehr fahren als die anderen können sie auf dem Sachsenring auch nicht. Genau diese Situation hatte ich früher auch. Ich habe mich bei all dem Trubel nur schwer aufs Fahren konzentrieren können. Deshalb tun mir die Jungs heute fast leid. Ich weiß, was auf sie zukommt, und da kann man schnell schon einmal einen Fehler machen.

? Was ist das Besondere am Sachsenring für die Zuschauer? Die ganze Stimmung, alles um das Rennen herum, die Campingplätze, das Dauerfest auf dem Ankerberg, das macht den größten Reiz aus, warum so viele zum Grand Prix pilgern. Dazu sitzen sie an vielen Stellen nah an der Strecke, was auch etwas Besonderes ist.

ZUM THEMA

Sachsenring

»» **Anfahrt** Am besten zu erreichen ist der Sachsenring über die Autobahn A4, Ausfahrt 65, Hohenstein-Ernstthal, oder die Autobahn A72, Ausfahrt 13, Stolberg West, und dann jeweils die B 180. Parkplätze rund um die Strecke sind ausgeschildert. Dazu gibt es vom Verkehrsverbund Mittelsachsen Sonderfahrten zum GP.

»» **Eintrittskarten** Viele Tickets sind bereits ausverkauft. Unter www.sachsenring-gp.de lässt sich ersehen, welche Karten noch verfügbar sind. Die Preise für den Rennsonntag liegen zwischen 70 und 130 Euro, für das Rennwochenende zwischen 90 und 155 Euro.

»» **Strecke** Der Sachsenring ist keine permanente Rennstrecke, sondern ein Verkehrs-Übungsplatz mit angeschlossenem Rundkurs. Jedes Jahr müssen für den GP Mobiltribünen aufgebaut werden. Die Strecke wurde 1996 fertiggestellt, der alte Straßenkurs entstand im Jahr 1927. 1934 wurde auf ihm erstmals der Große Preis von Deutschland abgehalten. Von 1961 bis 1972 fand dort der Grand Prix der DDR statt.

»» **Wildcards** Für den Grand Prix von Deutschland hat in diesem Jahr nur Tim Georgi aus dem Northern Europe Cup eine Wildcard für die Moto3-Klasse erhalten. ♦ IP

Heimspiel Misano bebt

Moto3

NACHRICHTEN

Großer Crash von Aegerter in Suzuka

Moto2/Endurance-WM
Dominique Aegerter, der in den letzten beiden Jahren beim Acht-Stunden-Rennen in Suzuka die Plätze 3 und 2 belegte und auch in diesem Jahr beim F.C.C.-TSR-Honda-Team fahren wird, war letzten Donnerstag und Freitag beim offiziellen Test für den Endurance-Klassiker. Er konnte zwar die drittschnellste Zeit des Tests herausfahren, aber er hatte auch einen horrenden Sturz zu verzeichnen, nach dem die Honda CBR 1000 RR völlig ausbrannte. «Es war mein Fehler», gab Aegerter zu. «Es tut mir leid fürs Team, ich selbst habe Schmerzen am Fuß und am Rücken.» Die schnellsten Zeiten bei diesem Test fuhr das Yoshimura-Suzuki-Team, Takuya Tsuda und Noriyuki Haga belegten die ersten beiden Plätze in der Zeitenliste.



Testtag für Sky-VR46 in Misano: Für den Heim-GP vorbereitet

Das Sky-VR46-KTM-Team von Valentino Rossi testete vergangenen Montag in Misano. Der Ex-Weltmeister will sein Team beim Heim-GP ins beste Licht rücken.

Misano ist ohnehin die Trainingsstrecke von Valentino Rossi und seinen Schützlingen. Fast jede Woche nehmen sie sich einen Tag auf der Strecke an der Adria, zuletzt fuhr der neunfache Weltmeister mit einer Serien-Yamaha-R6 mit seinen Jünglingen um die Wette.

Doch bei allem Spaß an der Sache bereitet Rossi sein Team auch sehr ernst auf den am 11. September stattfindenden

Heim-GP vor. Dafür testeten sie letzten Montag einen ganzen Tag mit dem Team, wobei es um die Ausarbeitung der besten Basisabstimmung ging. KTM hat keine Updates für das Fahrwerk vorgesehen, so konnten Romano Fenati, Nicolò Bulega und Andrea Migno an dem arbeiten, was sie dort im Rennen einsetzen werden.

Nicolò Bulega hat seinen Vertrag mit dem Team für 2017 und 2018 verlängert. Teamchef Pablo Nieto ist voll des Lobes über den letztjährigen Moto3-Junior-Weltmeister: «Er hat unsere Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern auch vielfach überboten. Er hat noch eine große Zukunft vor sich.» ♦ IP

Mahindra: Für 2017 früher anfangen

Moto3 Nach dem Sieg von Bagnaia beim GP von Assen will Mahindra am Sachsenring sein neues Getriebe einsetzen. Der indische Hersteller bereitet sich bereits für 2017 vor. «Wir möchten nicht den Fehler von diesem Jahr wiederholen und das Bike früher fertig haben», so Mahindra Racing CEO Mufaddal Choonia. ♦ IP

NACHGEHAKT BEI Marcel Schrötter

(23/D) Der AGR-Kalex-Moto2-Pilot will auf dem Sachsenring bessere Leistungen zeigen als in den beiden Vorjahren.



Von MARKUS LEHNER

? Was bedeutet das Heimrennen für dich? Es ist der einzige GP in Deutschland und deshalb immer speziell. Die Atmosphäre für uns deutsche Fahrer ist echt cool dort. Der Sachsenring besitzt bei mir einen hohen Stellenwert.

? Wie liegt dir der Sachsenring fahrerisch? Eigentlich gut, aber die Rennen der beiden letzten

Jahre gehörten zu den schlimmsten Wochenenden meiner Moto2-Karriere. Ich kam überhaupt nicht zurecht.

? Wo liegen deine aktuellen Probleme?

Seit Dunlop die härteren Reifen gebracht hat, tue ich mich auf allen Strecken schwer. Die härteren Mischungen verlangen ganz andere Abstimmungen. Und wenn's nicht genau passt, bist du in der Moto2-Klasse sehr rasch sehr weit hinten.

NACHGEHAKT BEI Phillip Oettl

(20/D) Der KTM-Moto3-Pilot ist wieder topfit und will auf dem Sachsenring das Maximum herausholen.



Von MARKUS LEHNER

? Bist du nach deiner Handgelenksverletzung wieder voll auf dem Damm? Ja. Es fehlen zwar wegen der Platten und Schrauben noch ein paar Grad Bewegungsfreiheit, aber beim Fahren kann ich voll attackieren.

? Freust du dich auf das Heimrennen auf dem Sachsenring? Klar, aber 2016 haben wir zwei Heimrennen, eines auf

dem Sachsenring und eines auf dem Red Bull Ring, der nur 200 km von uns zu Hause entfernt liegt. Gleichzeitig ist Österreich die Heimat von KTM. Viele unserer Fans und Sponsoren reisen dieses Jahr an den Österreichring oder gleich an beide Rennen.

? Was sind deine Ziele für den Sachsenring-GP? Das maximal Mögliche herauszuholen. Wenn's beim Heimrennen für weit vorne reicht, wäre das natürlich top.

NACHGEHAKT BEI Tim Georgi

(16/D) Der deutsche Moto3-WM-Pilot (KTM) tritt erstmals dank einer Wildcard bei einem Weltmeisterschaftslauf an.



Von MARKUS LEHNER

? Du fährst 2016 in der CEV Junior-WM in Spanien und dazu im ADAC Northern Europe Cup (NEC). Jetzt kommt erstmals ein WM-Einsatz. Bist du nervös? Klar, ich bin total aufgeregt. Es ist unglaublich, dass ich am Sachsenring gegen die Besten der Moto3-WM antreten darf. In den letzten beiden Jahren war ich ja schon mit dem NEC und dem Junior Cup vor Ort und

konnte diese grandiose Stimmung durch die vielen Fans am Sachsenring erleben. Unbeschreiblich, was da los ist!

? Diesmal fährst du aber nicht im Rahmenprogramm. Nein, ich stehe diesmal in derselben Startaufstellung wie Fenati, Öttl & Co. Ich bin so dankbar für diese Chance, die mir mein Team, KTM und meine Sponsoren ermöglichen. Ich kann es kaum erwarten, bis es losgeht!

Motorrad-WM

Rossis Camp



Minibike-Rennen auf der Gokart-Bahn: Nur ein Teil der Akademie

Fünf Talente aus Asien durften sich letzte Woche fünf Tage lang mit Valentino Rossi in seiner Rennakademie messen. Jetzt wissen sie, was sie brauchen, wenn sie in Zukunft mit seinen Studenten mithalten wollen.

Peerapong Loiboonpeng aus Thailand, Galang Hendra Pratama und Imanuel Putra Pratna aus Indonesien, Soichiro Minamimoto aus Japan und Kasma Daniel Bin Kasmayudin aus Malaysia konnten erst einmal auf der Dirt-Track-Piste auf dem Ranch von Valentino Rossi die Tricks des Slidens auf losem

Untergrund erfahren, bevor sie dort gegeneinander ein Rennen fahren konnten. Dann bekamen sie Unterricht über die Abstimmung von Fahrwerken, durften im Gym schwitzen und alles über das Aufbautraining zum Motorrad-Rennfahrer erfahren.

Dann ging es auf die Gokart-Piste, wo sie mit Minibikes gegeneinander antreten mussten und wo Galang Hendra Pratama gewann. Schließlich durften sie auf dem Grand-Prix-Kurs in Misano mit Yamaha R3 gegen Valentino Rossi und seinen GP-Piloten fahren. Dabei setzte sich von den Jünglingen der Thailänder Peerapong Loiboonpeng am stärksten durch. ♦ IP

KOMPAKT

Motorrad-WM Giacomo Agostini, Christian Sarron und Hubert Rival traten bei den Bikers Classic in Spa mit dem offiziellen Historic Racing Team von Yamaha an und präsentierten sich und ihre Bikes piekfein und in Bestform. Dabei fuhr Agostini seine 500er von 1974, Sarron die YZR 500, mit der er 1985 WM-Dritter wurde, und Rival die TZ 750, mit der Agostini 1974 die 200 Meilen von Daytona gewann.

MotoGP Marc Márquez fand neben seinem regulären Training und seinen PR-Verpflichtungen am letzten Wochenende noch Zeit und nahm bei einem Nachlauf auf der Barcelona-Rennstrecke teil, der als Wohltätigkeitsveranstaltung für den SOS Kinderdorf e.V. diente. ♦ IP

Nach Reas Ausfall fochten Tom Sykes (#66) und Davide Giugliano den Sieg aus



Laguna Seca

Wie gewonnen, so zerronnen

Von IMRE PAULOVITS

Mit einem Sieg im ersten Rennen von Laguna Seca setzte WM-Leader Jonathan Rea seine Sieges-Serie fort. Doch im zweiten Lauf fiel er wegen eines technischen Defekts aus.

Wenn Jonathan Rea sich in diesem Jahr mit seinem Teamkollegen Tom Sykes oder einem der Werks-Ducati um den Sieg balgt, entstehen zuweilen haarsträubende Aktionen. In Laguna Seca erfuhr das Ganze noch eine Steigerung, zumal diesmal sowohl Sykes als auch Ducati-Pilot Davide Giugliano zu knacken waren. In der berühmten Corkscrew schaffte er es dann an beiden vorbei! Dabei hatte Sykes gerade angesetzt, um den bis dahin führenden Giugliano zu überholen, der so von der Führung schlagartig auf P3 zurückfiel. Dieses spektakuläre Manöver dürfte die Superbike-WM-Aktion des Jahres schlechthin werden.

Doch kaum hatte sich der Puls der Beteiligten in den Boxen wieder beruhigt, schnellten sie in der Box von Rea schlagartig wieder hoch. Nur eine halbe Runde später verpasste der Weltmeister Turn 5, schaffte es irgendwie, seine Kawasaki in dem Staub neben der Strecke aufrecht zu halten und wieder zurückzulenken, doch er fiel bis auf P10 zurück. Drei Kurven später parkte er neben der Strecke, schaute sich den Schaltmechanismus seiner Ninja an, dann fuhr er sie hinter die Begrenzungsmauer. Der Weltmeister musste seinen ersten Ausfall in diesem Jahr hinnehmen.

Wenn der WM-Leader auch weiter kein schlechtes Wort über sein Bike und seine Truppe verlor, war es klar: Das Getriebe, das ihn dieses Jahr beim Rundeteschnen schon so viel Kummer bereitet hatte, ist auch weiterhin noch nicht ganz in Ordnung.

WM-Kampf wieder entbrannt

Natürlich hat Rea nach seinem Sieg im ersten Rennen noch immer 46 Punkte Vorsprung an der WM-Spitze. Doch mit diesem letzten Sieg vor der Sommerpause hat seit Teamkollege Tom Sykes wieder einen Motivationsschub bekommen. Acht Rennen sind noch zu fahren, 200 Punkte noch zu vergeben. Und mit dem Wissen um den Defektteufel hat Sykes nun auch die psychologische Stärke an seiner Seite.

Die Ducati-Piloten, so stark sie im zweiten Rennen auch waren, sie werden nach der Sommerpause nur noch das Rahmenprogramm zu diesem WM-Kampf liefern, wenn vielleicht auch ein sehr spektakuläres. Chaz Davies brachte sich mit seinem Sturz im ersten Lauf endgültig um alle WM-Chancen.

Laguna Seca brachte aber auch ausserhalb des WM-Kampfes so manche interessante Entwicklung, die nach der Sommerpause für so manches Spektakel sorgen könnte. Nicky Hayden holte sich in Laguna Seca einen weiteren Podestplatz und er ist dabei, auf seinen Teamkollegen Michael van der Mark aufzuholen. Bei Yamaha wird sich zeigen müssen, wie Sylvain Guintoli nach der Sommerpause zurückkehren kann. Seine Vertretung Niccolò Canepa ist mittlerweile unheimlich stark geworden und hat im zweiten Rennen Alex Lowes besiegen können.

Ein richtig gutes Wochenende hatte in Laguna Seca auch Dominic Schmitter. Zwar konnte ihn das Grillini-Team nicht, wie er gehofft hatte, vor dem Abtransport des Materials eine 2016er Kawasaki aufbauen, so musste er mit dem alten Modell vorlieb nehmen. Im ersten Rennen verpasste er als 16. knapp die Punkte, im zweiten wurde der Schweizer Kawasaki-Pilot 13. «Wahnsinn», kommentierte der Schweizer, der am nächsten Wochenende seinen 22. Geburtstag feiert. ♦

NACHGEHAKT BEI Tom Sykes

(GB/30). Der Weltmeister von 2013 über seinen Sieg und seine WM-Chancen, und was er nicht wusste.



Von IMRE PAULOVITS

? Glaubst du wieder an deine WM-Chancen? Ja. Aber ich wusste gar nicht, dass Jonathan Rea im zweiten Rennen ausgefallen war, ich habe es erst nach dem Zieleinlauf erfahren, meine Truppe hat es mir auf der Tafel nicht angezeigt. Und was soll ich sagen? Die Pole Position, ein zweiter Platz und ein Sieg vor der Sommerpause, das tut gut. Wir müssen uns noch weiter verbessern, aber vorerst wollen wir den Moment geniessen. Die Infos, die wir aus den Misano-Tests und aus dem letzten Rennwochenende vor der Sommerpause bekommen haben, werden wir in der Zeit, die bis zum nächsten Rennen kommt, aufarbeiten

? Wie war dein Sieg gegen die beiden Ducati? Vom Set-up her hatten wir kein optimales Motorrad hinbekommen, wir hatten das ganze Wochenende Probleme. Meine Jungs haben aber hart gearbeitet und den besten Kompromiss hinbekommen, der zu machen war. Meine Reifen hatten zum Schluss zwar nachgelassen, aber nicht zu sehr, dass ich nicht überall, wo es nötig war, gegenhalten konnte.

? Wie war das erste Rennen? Es hätte sicher besser laufen können, aber da es sehr windig war, habe ich darauf geachtet, ja keinen Fehler zu machen und zu stürzen. Ich hatte aber leider nicht das Paket, um gegen Jonathan Rea gegenhalten zu können.



Daheim so schön: Nicky Hayden wurde im ersten Rennen Dritter



Sauber: Ex-IDM-Champ Xavi Forés wurde Siebter und Vierter

12. Juli 2016 / MOTORSPORT aktuell

SUPERBIKE-WM 2016 / Resultate

Laguna Seca (USA): 9. Juli 2016; 17. WM-Lauf; 90,250 km über 25 Rdn. à 3,610 km; 23 Fahrer gest., 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 22 Grad; Asphalt: 46 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	25	35:18,180	1:23,535	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	25	+0,819	1:23,526	20
3. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP 25	+12,296	1:23,832	16	
4. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 25	+13,067	1:24,247	13	
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	25	+13,335	1:23,854	11
6. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	25	+13,816	1:23,990	10
7. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199	25	+15,541	1:24,144	9
8. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	25	+15,838	1:24,598	8
9. Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	25	+19,999	1:24,537	7
10. Niccolò Canepa (I)	Yamaha YZF-R1	25	+22,832	1:24,800	6
11. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	25	+24,065	1:24,873	5
12. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-10R	25	+28,902	1:24,815	4
13. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	25	+39,957	1:24,819	3
14. Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	25	+46,552	1:25,460	2
15. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	25	+55,791	1:25,580	1
16. Dominique Schmitter(CH)	Kawasaki ZX-10R	25	+59,021	1:26,042	-
17. Peter Sebestyen (H)	Yamaha YZF-R1	24	+1 Rde	1:26,971	-
18. Pawel Szkopek (PL)	Yamaha YZF-R1	24	+1 Rde	1:26,524	-

Nicht klassiert:

- Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	16	+9 Rdn.	1:26,512
- Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	16	+9 Rdn.	1:26,366
- Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	12	+13 Rdn.	1:23,747
- Raffaele De Rosa (I)	BMW S 1000 RR	12	+13 Rdn.	1:24,888
- Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	4	+21 Rdn.	1:23,443

Durchschnittstempo des Siegers: 153,386 km/h

Schnellste Runde: Chaz Davies, 4. Runde, in 1:23,443 min (=155,747 km/h)

Laguna Seca (USA): 10. Juli 2016; 18. WM-Lauf; 75,810 km über 21 Rdn. à 3,610 km; 19 Fahrer gest., 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 46 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	29:35,285	1:23,552	25
2. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	21	+0,209	1:23,733	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	21	+0,766	1:23,837	16
4. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199	21	+11,379	1:24,104	13
5. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP 21	+12,219	1:24,196	11	
6. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	21	+12,465	1:24,171	10
7. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 21	+13,705	1:24,376	9	
8. Niccolò Canepa (I)	Yamaha YZF-R1	21	+20,449	1:24,247	8
9. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-10R	21	+29,153	1:24,855	7
10. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+33,013	1:25,010	6
11. Raffaele De Rosa (I)	BMW S 1000 RR	21	+39,910	1:24,743	5
12. Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	21	+40,059	1:25,607	4
13. Dominique Schmitter(CH)	Kawasaki ZX-10R	21	+49,211	1:25,916	3
14. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	21	+51,347	1:24,183	2
15. Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	21	+54,783	1:26,068	1
16. Peter Sebestyen (H)	Yamaha YZF-R1	21	+1:03,249	1:26,367	-
17. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:25,191	1:27,007	-

Nicht klassiert:

- Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	5	+16 Rdn.	1:23,700
- Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	2	+19 Rdn.	1:24,159

Durchschnittstempo des Siegers: 153,731 km/h

Schnellste Runde: Tom Sykes, 2. Runde, in 1:23,552 min (=155,544 km/h)

Nächstes Rennen: 16.–18. September 2016, Lausitzring (D)

Internet: www.worldsbk.com

Training (3 Läufe) min

1. Davies	1:23,622
2. Rea	1:23,696
3. Hayden	1:23,896
4. Sykes	1:23,891
5. Lowes	1:23,912
6. Giugliano	1:23,978
7. Torres	1:24,022
8. Savadori	1:24,106
9. Forés	1:24,130
10. Canepa	1:24,310
11. Van der Mark	1:24,317
12. De Angelis	1:24,333
13. Camier	1:24,504
14. Abraham	1:25,066
15. De Rosa	1:25,210
16. West	1:25,212
17. Brookes	1:25,246
18. Ramos	1:25,269
19. Schmitter	1:26,281
20. Al Sulaiti	1:27,501
21. Szkopek	1:27,548
22. Sebestyen	1:28,227
23. Vizziello	1:28,305

Plätze 1–10: qualifiziert für Superpole 2

Plätze 11–23: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe) min

1. Sykes	1:22,155
2. Rea	1:22,210
3. Giugliano	1:22,479
4. Davies	1:22,696
5. Forés	1:22,979



Höhepunkte der Rennen

1. Davies	1:22,988
7. Torres	1:23,085
8. Savadori	1:23,096
9. Canepa	1:23,098
10. Lowes	1:23,116
11. Van der Mark	1:23,455
12. Camier	1:23,459
13. De Angelis	1:23,661
14. West	1:24,128
15. Brookes	1:24,598
16. Ramos	1:24,788
17. Abraham	1:24,811
18. De Rosa	1:24,867
19. Schmitter	1:25,354
20. Al Sulaiti	1:25,569
21. Szkopek	1:25,970
22. Sebestyen	1:26,859
23. Vizziello	1:27,240

WM-Stand Fahrer

1. Rea	368
2. Sykes	322
3. Davies	260
4. Giugliano	185
5. van der Mark	185
6. Hayden	173
7. Torres	155
8. Camier	110
9. Savadori	110
12. Reiterberger	68

WM-Stand Hersteller

1. Kawasaki	421
2. Ducati	326
3. Honda	241
4. BMW	165
5. Yamaha	141
6. Aprilia	128
7. MV Agusta	110

1. Lauf

Start: Rea drängt sich an Sykes vorbei und biegt vor seinem Teamkollegen, Davies und Giugliano in Turn 1 ein.

1. Runde: Sykes drückt sich an Rea vorbei, auch Davies kommt vorbei.

2. Runde: Sykes, Davies und Rea hängen Giugliano ab. Hayden auf P5.

3. Runde: Davies bedrängt Sykes mit der schnellsten Runde.

5. Runde: Davies und Rea drängen sich an Sykes vorbei. Dann stürzt Davies in Turn 6.

11. Runde: Lowes kommt Hayden (P4) immer näher.

13. Runde: Giugliano stürzt von P3, damit beide Werks-Ducati out.

15. Runde: Sykes bedrängt Rea immer heftiger.

17. Runde: Rea neben der Strecke, Sykes geht vorbei in Führung.

20. Runde: Rea holt sich die Führung wieder zurück.

23. Runde: v.d. Mark kommt Lowes immer näher.

24. Runde: v.d. Mark an Lowes vorbei (P4).

25. Runde: Rea gewinnt vor Sykes und Hayden.

2. Lauf

Start: Rea startet schlecht; Sykes liegt vor Giugliano und Rea.

1. Runde: Van der Mark rutscht ins Kiesbett, kann aber weiterfahren.

2. Runde: Camier bleibt mit einem Technikproblem stehen.

5. Runde: Pawel Szkopek fährt vor Turn 6 geradeaus, stürzt und bleibt neben der Strecke liegen - rote Flagge.

Restart: Nach 15 Minuten Quick Restart mit Startaufstellung nach Positionen nach Runde 4.

Sykes ist vorn, vor Giugliano und Hayden.

5. Runde: Giugliano nutzt einen Rutscher von Sykes, Dritter Hayden vor Rea, Savadori und Davies.

7. Runde: Rea vor Hayden Dritter; Savadori stürzt.

8. Runde: Rea fährt in der Cork Screw mitten durch auf P1, Sykes zieht mit und Giugliano ist Dritter.

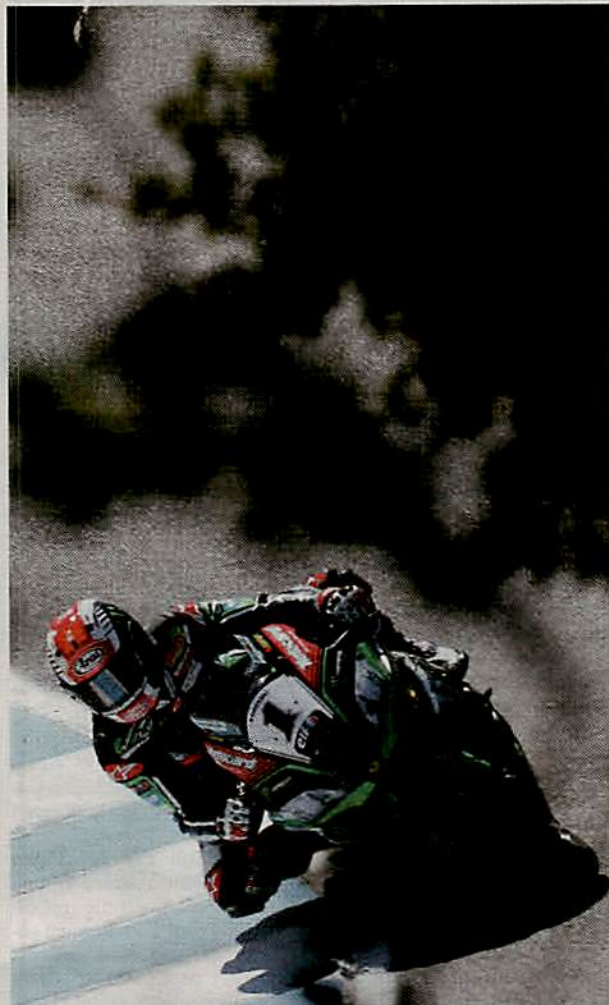
9. Runde: Rea verbremst sich, kommt in den Kies und verliert 9 Positionen.

18. Runde: Sykes knapp vor Giugliano; Davies liegt nur noch 0,93 sec. zurück.

24. Runde: Ein Duell der Ducatis bis aufs Messer; Sykes flüchtet nach vorn.

25. Runde: Sykes gewinnt vor Giugliano und Davies. Lowes stürzt in der letzten

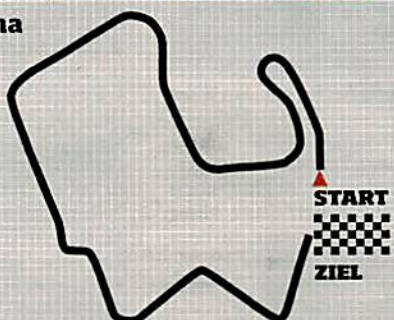
Kurve. ♦



Trotz eines Ausfalls weiter Tabellenführer: Jonathan Rea

STRECKE

Laguna Seca





Internationale Gesellschaft auf dem Podium: Halbich, Fritz und Mackels

IDM Superbike

Alles Fritz, oder was?

Von ANKE WIECZOREK

Titelfavorit Mathieu Gines ist auf der BMW die Führung los und stocksauer. Marvin Fritz auf der privaten Yamaha ist nach einem Doppelsieg jetzt der erste Mann und kann frohlocken. Für das Werksteam lieferte Dunlop neues Reifenmaterial nach Zolder. Dennoch herrschte Krisenstimmung.

Dunlop sucht beim IDM Superbike-Comeback mit MGM Yamaha und dem Wilbers-BMW-Team Anschluss an die Pirelli-Fraktion. In Belgien packte

Ralph Christmann, Service-Chef von Dunlop Motorsport, neue Vorderreifen mit einer steiferen Mischung aus. Dazu gab es einen noch weicheren Hinterreifen als bisher, der mehr Grip verspricht. Yamaha-Teamchef Michael Galinski meinte nach den ersten Erfahrungen: «Wir brauchen fürs Rennen ganz neue Reifen. Wir haben versucht, das Material mehrmals zu verwenden, aber gebraucht vermittelt es auf der Bremse kein Gefühl. Es darf zwischen zwei Einsätzen nicht kalt werden, dann funktioniert es einwandfrei.» Im Wilbers-Team kommt das schwarze Gold sofort unter die Reifenwärmer.

«Die Pirellis sind da nicht ganz so empfindlich», gesteht Benny Wilbers. «Wir fangen aber an zu verstehen, was der Dunlop-Reifen von uns möchte: auf jeden Fall eine andere Geometrie, Dämpfung und Balance als die Pirellis. Ich gehe davon aus, dass wir heute den ersten Podiumserfolg in der Kombination von BMW und Dunlop haben werden.» Der schillernde Teamchef behielt Recht. Sein Fahrer Bastien Mackels wurde zweimal Dritter. Was ihm nicht nur Sympathiepunkte brachte. Denn Mathieu Gines, sein Markenkollege und bisherige Führende von Van Zon-Remeha-BMW, fabrizierte

nach Platz zwei im ersten Lauf einen Sturz im zweiten Rennen. Er rappelte sich zwar wieder auf und machte auch Plätze gut, aber er kam hinter BMW-Partner Mackels ins Ziel. Wäre er vor dem Belgier gelandet, hätte der Franzose jetzt noch die Meisterschaftsführung inne. Gines war schon nach dem ersten Lauf nicht in bester Stimmung, nach dem zweiten schon gar nicht. «Und auf der Strecke ging es zu wie bei einem französischen Endurance-Rennen.» Marvin Fritz hingegen strahlte: «Ich hatte einen ganz neuen Hinterreifen von Pirelli drauf. Der ist superweich und klebt.»

Mit P2 im zweiten Rennen lieferte Jan Halbich auf der HRP-Honda sein bisher bestes Ergebnis ab. Die neue Magneti Marelli-Elektronik war dabei noch nicht an Bord. Das Team testete sie vor einer Woche in Schleiz, aber sie soll erst 5000 Kilometer fehlerfrei laufen, ehe sie in Halbichs Superbike kommt. Und wie ging das Wochenende beim Yamaha-Werksteam aus? Hoffnungsträger Florian Alt sammelte 13 Punkte im ersten Lauf und Lukas Trautmann 11. Im zweiten verzeichnete die MGM-Truppe einen kompletten Totalausfall durch Stürze. Freude kam da nicht auf. ♦

IDM Superstock 1000

Hartes Brot für Grünwald

In Zolder gab es die Konteraktion für den letzten Doppelsieg von Luca Grünwald. In Belgien räumte Danny de Boer doppelt ab. Damit löste er den Bayern an der Tabellenspitze ab.

Nur ein einziger Punkt trennte die beiden Haudegen vor den Rennen. Grünwald verspielte seinen Vorteil im ersten Lauf mit einem Sturz in der neunten Runde. Da lag er gerade auf dem vierten Platz. Ein zweiter Rang im zweiten Lauf genügte dann nicht, um noch etwas zu richten. De Boer war einen Wimpernschlag eher im Ziel, obwohl Grünwald bis kurz davor vor ihm war. Doch wegen einer geschwenkten Flagge am Streckenrand war er kurz irritiert, doch das war schon zu lange. De Boer war in der letzten Kurve innen, Grünwald hatte außen keine Chance mehr zum Über-



Spektakulär, aber kein Grund zum Abbruch: Crash in Runde 1

holen. Übrigens fuhr er mit einem Loch im Knie. Vor einer Woche beim Testen in Schleiz war Grünwald gestürzt, hatte sich das Bein angeschliffen, danach war eine Entzündung aufgetreten. Für mächtig Aufregung sorgte der australische Heißsporn Remy Gardner. Der

18-jährige Sohn des ehemaligen 500 ccm-Weltmeisters Wayne Gardner, der noch nie mit einem 1000 ccm-Bike Rennen gefahren ist, gab sich äußerst selbstbewusst, stürzte dann aber dreimal im ersten Lauf, wobei er beim ersten Ausrutscher den Österreicher Stefan



Spring nach vorn: Jan Bühn

Kerschbaumer mit abräumte. Im zweiten Lauf war der ehrgeizige Junior zu Beginn noch schuldlos in den Sturz eines Quartetts verwickelt, in dem sich auch sein eigener MGM-Yamaha-Teamkollege befand. Drei Plätze in der Tabelle machte Jan Bühn gut. ♦ AWI

IDM Superbike, Höhepunkte

1. Lauf, Start: Fritz gewinnt den Start von P2 aus.

1. Runde: Fritz führt vor Gines, Grünwald, Mackels, de Boer und Halbich. Sturz von Gardner und Kerschbaumer.

2. Runde: Fehler von Fritz, Gines übernimmt Führung.

4. Runde: Fritz kontert in der Jacky Ickx-Kurve und ist wieder Erster.

5. Runde: Zwei weitere Stürze von Gardner.

9. Runde: Grünwald stürzt von P4 ins Abseits.

17. Runde: Letztes, heftiges Aufbäumen von Gines, aber Fritz gewinnt mit nur 0,292 sec Vorsprung.

2. Lauf, Start: Gines kommt am besten weg.

1. Runde: Fritz vor Gines, Halbich, Mackels, Massen-

sturz von Trautmann, le Grelle, Gardner, Filla.

5. Runde: Alt stürzt.

7. Runde: Gines führt.

12. Runde: Gines stürzt, kann aber weiterfahren.

17. Runde: Fritz siegt mit deutlichem Vorsprung.

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Zolder (B): 08.–10. Juli 2016, 4. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 4,011 km.

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 17 Runden, 38 Fahrer gestartet, 33 gewertet.
 Superbike: 1. Marvin Fritz (D/Yamaha), in 26:25,043 (=154,44 km/h); 2. Mathieu Gines (F/BMW) +0,292 sec; 3. Bastien Mackels (B/BMW) +18,016; 4. Florian Alt (D/Yamaha) +26,500; 5. Lukas Trautmann (A/Yamaha) +52,386; 6. Irenusz Sikora (PL/BMW) +53,669
 Superstock 1000: 1. Danny de Boer (NL/Yamaha), in 26:39,167 min (=153,07 km/h); 2. Vincent Lombois (B/BMW) +5,999 sec; 3. Jan Böhn (D/BMW) +11,690; 4. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW); 5. Dominik Vincon (D/BMW); 6. Rob Hartog (NL/Kawasaki); 7. Sebastien La Grelle (B/BMW); 8. Roman Stamm (CH/Kawasaki); 9. Koen Zeelen (NL/Yamaha); 10. Daniel Kartheininger (D/Kawasaki)
 Schnellste Runde: Mathieu Gines (F/BMW), in 1:31,941 min
 2. Lauf: 17 Runden, 41 Fahrer gestartet, 31 gewertet.
 Superbike: 1. Marvin Fritz (D/Yamaha), in 26:32,037 (=153,76 km/h); 2. Jan Halbich (D/Honda) +15,323; 3. Bastien Mackels (B/BMW) +19,493; 4. Mathieu Gines (F/BMW) +20,255; 5. Irenusz Sikora (PL/BMW) +1:02,956
 Superstock 1000: 1. Danny de Boer (NL/Yamaha), in 26:39,167 min (=152,22 km/h); 2. Luca Grünwald (D/Yamaha) +0,095; 3. Jan Böhn (D/BMW) +4,874; 4. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki); 5. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW); 6. Dominik Vincon (D/BMW); 7. Nigel Walcraven (NL/Honda); 8. Daniel Kartheininger (D/Kawasaki); 9. Marc Neumann (D/BMW); 10. Koen Zeelen (NL/Yamaha)
 Schnellste Runde: Marvin Fritz (D/Yamaha), in 1:32,096 min

Stand Superbike (nach 7 von 15 Läufen): 1. Fritz, 140 Punkte; 2. Gines 138; 3. Alt 89; 4. Halbich 84; 5. Neukirchner 78; 6. Mackels 69; 7. Sikora 50; 8. Kasberger 33
 Stand Superstock 1000 (nach 7 von 15 Läufen): 1. De Boer 160; 2. Grünwald 131; 3. Böhn 85; 4. Stamm 76; 5. Nekvasil 67; 6. Kerschbaumer 66; 7. Bijsterbosch 62; 8. Vincon 61; 9. Zeelen 41

Superstock 600

1. Lauf: 12 Runden, 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
 1. Christian Stange (D/Kawasaki), in 19:18,671 min (149,13 km/h); 2. Kevin Wahr (D/Suzuki) +1,294 sec; 3. Jonas Geitner (D/Kawasaki) +8,804; 4. Maurice Ullrich (D/Yamaha) +11,620; 5. Janusch Prokop (D/Kawasaki) +17,173; 6. Marc Buchner (D/Yamaha) +21,196; 7. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +25,539; 8. Sarah Heide (D/Suzuki) +34,702; 9. Ken Meuffels (NL/Kawasaki) +34,887; 10. Sander Claessen (D/Yamaha) +38,390
 Schnellste Runde: Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 1:13,547 min
 2. Lauf: 15 Runden, 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet.
 1. Kevin Wahr (D/Suzuki), in 24:19,548 min (= 17,99 km/h); 2. Bryan Schouten (NL/Yamaha) +7,938; 3. Janusch Prokop (D/Kawasaki) +8,005; 4. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +8,253; 5. Maurice Ullrich (D/Yamaha) +11,461; 6. Rafael Neuner (D/Yamaha) +23,768; 7. Marc Buchner (D/Yamaha) +25,772; 8. Christian Stange (D/Kawasaki) +28,289; 9. Ken Meuffels (NL/Kawasaki) +29,935; 10. Christoph Beinlich (D/Honda) +32,885
 Schnellste Runde: Jonas Geitner (D/Kawasaki), in 1:35,786 min
 Stand (nach 6 von 14 Läufen): 1. Stange, 114 Punkte; 2. Ullrich 105; 3. Schouten 79; 4. Geitner 75; 5. Prokop 59; 6. Lauslehto 56; 7. Buchner 56; 8. Wahr 45; 9. Neuner 44

IDM Supermono

13 Runden, 17 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
 1. Lauf: Ezequiel Iturriz (ARG/HKR), in 22:58,980 (=135,75 km/h); 2. Lukas Wimmer (D/HKR) +2,054; 3. Arie Vos (NL/KTM) +15,036; 4. Dijn Ulrich (D/KTM); 5. Bram Lambrechts (B/KTM); 6. Robert Schotmann (NL/KTM); 7. Johann Flamann (D/HKR); 8. Allard Kerkhoven (NL/KTM); 9. Ryan van de Lagemaat (NL/KTM); 10. Tacho Wedman (NL/HKR)
 13 Runden, 17 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
 2. Lauf: 1. Lukas Wimmer (D/HKR), 22:44,173 (=137,22 km/h); 2. Ezequiel Iturriz (ARG/HKR) +0,038; 3. Arie Vos (NL/KTM) +39,288; 4. Ryan van de Lagemaat (NL/KTM); 5. Dijn Ulrich (D/KTM); 6. Michael Verbrugge (B/KTM); 7. Allard Kerkhoven (NL/KTM); 8. Allard Kerkhoven (NL/KTM); 9. Ryan van de Lagemaat (NL/KTM); 10. Tacho Wedman (NL/HKR)

Nächster Lauf: 29. bis 31. Juli, Schleizer Dreieck (D)
 Internet: www.superbike-idm.de

IDM Sidecar

15 Runden, 25 Gespanne gestartet, 22 gewertet.
 1. Päiväranta/Kainulainen (FIN/LCR-BMW), in 25:10,824 min (= 142,96 km/h); 2. Streuer/Koerts (NL/LCR-Suzuki) +25,506; 3. Sattler/Neubert (D/LCR-BMW) +41,832; 4. Roscher/Burkhard (D/LCR-BMW); 5. Gällros/Daalhuizen (S/LCR-Suzuki); 6. Smits/Verbrugge (NL/RCN-Yamaha); 7. Schröder/Werth (D/LCR-Suzuki); 8. Kentrop/De Haas (NL/BMW)
 Stand (nach 4 von 8 Läufen): 1. Streuer 88; 2. Roscher 75; 3. Rutz 53; 4. Sattler 41.

Nächster Lauf: 29. bis 31. Juli, Schleizer Dreieck (D)
 Internet: www.ig-gespannrennen.de

IDM Superstock 600

Suzuki doch stärker



Ende der Dienstfahrt: Tatu Lauslehto auf einer 600er-Suzuki

«Die Suzuki ist stärker als die meisten denken», fasste Kevin Wahr nach seinem Sieg mit der GSX-R 600 zusammen. «Sie hat ihre Macken, aber als Fahrer muss man damit arbeiten.» Der Ex-Supersport-WM-Pilot rückte die in Schiefelage geratene Suzuki-Welt jedenfalls wieder zurecht. «Ich hätte allerdings beide Läufe gewinnen müssen», sagte er. «Ein paar Prozent Risiko mehr und es wäre auch im ersten möglich gewesen. Im Zweikampf bin ich im Nachteil.» Von den Verfolgern Bryan Schouten und Janusch Prokop war er bei seiner Triumphfahrt aber weit entfernt. Prokop, der Newcomer, holte das erste war es das erste Podium in seiner jungen IDM-Karriere. «Das hat

ich jetzt noch nicht erwartet. Wir haben die Drehzahl erhöht, dadurch konnte ich die Linie besser halten.» Teamkollege Jonas Geitner, der am Vortag Dritter geworden war, hatte sich zunächst sogar Sieghancen ausgemalt. Er folgte Wahr im Windschatten, wollte ihn sich in der Kurve vor der Gegengelenken zurechtlegen, doch plötzlich klappte das Vorderrad ein. Auch Christian Stange, den Sieger vom Vortag, erwischte es im zweiten Lauf eisalt. Damit herrscht fast das gleiche Kräfteverhältnis wie vorher. Denn beide hatten im ersten Lauf ihren Titelkonkurrenten Bryan Schouten an der Spitze stürzen sehen. Am Sonntag wurde der Niederländer Zweiter. ♦ AWI

YAMAHA-R6-DUNLOP-CUP / Resultate

Zolder (B): 13 Runden à 4,011 km; 34 (32) Fahrer gestartet, 28 (29) gewertet.
 1. Lauf: 1. Marc Zellhöfer (D), in 21:30,406 (145,07 km/h); 2. Patryk Kosiniak (PL) +0,058 sec; 3. Daniel Rubin (D) +0,581; 4. Dennis Stelzer (D); 5. Dominik Rubin (D); 6. Andreas Klambauer (A); 7. Szymon Strankowski (PL); 8. Leon Langstädter (D), alle Yamaha YZF-R6
 2. Lauf: 1. Patryk Kosiniak (PL), in 21:27,268 (=145,42 km/h); 2. Daniel Rubin (D) +1,985; 3. Marc Zellhöfer (D); 4. Dominik Rubin (D); 5. Andreas Klambauer (A); 6. Timo Kugler (CH); 7. Szymon Strankowski (PL); 8. Christof Höfer (D); 9. Toni Thurmayer (D), alle Yamaha R6
 Punktestand nach 5 von 8 Läufen: 1. Kosiniak, 90 Punkte; 2. Zellhöfer 76; 3. Daniel Rubin 62; 4. Klambauer 52; 5. Höfer 39; 6. Kugler 32; 7. Dominik Rubin 32; 8. Stelzer 32

Nächster Lauf: 29.–31. Juli Schleizer Dreieck (D)
 Internet: www.yamaha-cup.de

IDM Sidecar

Licht und Schatten

Josef Sattler/Uwe Neubert meldeten sich nach einem verkorksten Saisonauftakt und einer Nullrunde auf dem Nürburgring mit P3 auf dem Podium zurück. Nachdem in der Eifel gar nichts ging und die Elektronikprobleme am Gespann unlösbar waren, fuhr Sattler persönlich zum Hersteller des Steuergeräts. Dort wurde vor Ort die nächste Stufe gezündet. Seitdem befindet sich das Duo im Aufwärtstrend. «Den Stand von heute hätten wir im März haben müssen» sagt Sattler. Die Saisonvorbereitung hinkte hinterher. Gegen Zolder-Sieger Pekka Päiväranta kommt trotzdem so schnell kei-

ner an. Der vierfache Weltmeister war wieder eine Klasse für sich, bekam als Gast aber keine Punkte. Das zweite Sidecar-Rennen wurde nach nur vier Runden abgebrochen wegen eines schweren Unfalls von Gällrös/Daalhuizen abgebrochen. Beide wurden medizinisch versorgt. In der Wertung gab es die halbe Punktzahl. ♦ AWI



Elektronik im Griff: Sattler

NACHRICHTEN

Teamchefs wollen Superbikes erhalten

IDM Superbike Die Teamchefs Michael Galinski (Yamaha), Jens Holzhauser (Honda), Sepp Buchner (Yamaha), Werner Daemen (BMW) und Benny Wilbers (BMW) plädierten in Zolder einstimmig für einen Erhalt der IDM mit der Klasse Superbike inklusive des WM-nahen Reglements. Sie sei ein internationales Sprungbrett für die WM, wie man an Markus Reiterberger und Xavi Forés sehen kann. Zudem würden laut Wilbers 25 Prozent des Budgets durch anschließende Motorradverkäufe refinanziert. «Gut an der Superbike/Superstock-Wertung ist, dass es dadurch zwei Podien gibt und Marken zum Zug kommen, die sonst weniger Chancen hätten.» Die Teamchefs werden ihre Vorstellungen diese Woche dem Industrieverband für Motorradfahrer (IVM) und den Herstellern unterbreiten.

Nekvasil: beide Beine schwer verletzt

IDM Superstock 1000 Die zweite Kurve wurde Marco Nekvasil in Zolder zum Verhängnis. Der Österreicher stürzte im freien Training ohne Fremdeinwirkung. Die Folgen: Brüche an beiden Beinen. Links ist das Knie total zertrümmert, das Kreuzband gerissen. Rechts sind Wadenbein und Knöchel kaputt. ♦ AWI

KOMPAKT

IDM Superstock 600 Die Suzuki des Stoneline-Mayer-Teams ist bald verwaist. Der seit dem Saisonanfang verletzte Stammfahrer Kane Burns fällt weiter aus. Nach dem Röntgen in Deutschland unterzog sich der 19-jährige in seiner Heimat Australien einer Kernspintomografie. Dabei stellte sich heraus, dass Burnes drei komplett gebrochene Wirbelfortsätze hat.

IDM Superstock 1000 Remy Gardner wird in Europa von Ex-GP-Pilot Martin Wimmer betreut, der nach drei Jahren Amerika nach Spanien umgesiedelt ist. Die IDM Zolder sollte als Vorbereitung auf den Motorrad-Grand-Prix auf dem Sachsenring am 17. Juli dienen. Gardner wird den Rest der Saison in der Moto2-WM fahren. ♦ AWI



Grüße ins Krankenhaus: Genesungswünsche für Nekvasil

US-Motocross

Vortritt für Eli Tomac

Von THOMAS SCHIFFNER

Im siebten Saisonlauf der US-Meisterschaft siegte erstmals Kawasaki-Pilot Eli Tomac. Der zweitplatzierte Ken Roczen hat weiterhin einen komfortablen Vorsprung auf seinen einzigen Konkurrenten.

Der verletzte Ryan Dungey, dann fünfmal Ken Roczen und nun erstmals Eli Tomac war der Gesamtsieger beim siebten Lauf der Nationals auf der Sandstrecke in Southwick/Massachusetts.

In Lauf 1 gewann Geico-Honda-Mann Justin Bogle zum dritten Mal nacheinander den Holeshot. RCH-Suzuki-Star Ken Roczen war nach dem Start nur unter den ersten Zehn, aber schon nach der Startrunde Vierter. Nachdem er das französische Doppel Christophe Pourcel/Marvin Musquin kassiert hatte, war der Thüringer Zweiter, aber Eli Tomac ließ ihn nicht aus den Augen. In Runde 5 knackten Roczen und Tomac

den führenden Bogle, und in Runde 7 übernahm der US-Boy mit einem spektakulären Pass die Spitze.

Tomac klar schneller als Roczen

Tomac fuhr dann die schnellsten Runden und hielt sich mit 24 Sekunden Vorsprung bis ins Ziel schadlos. Auch in Moto 2 gewann

Bogle den Holeshot, vor Pourcel und Roczen. Doch eine Kollision mit dem Franzosen kostete Bogle die Führung, was Roczen zur neuerlichen Spitze vor Tomac ausnutzte. Die beiden Meisterschafts-Ersten setzten sich vom Feld ab und lieferten sich ein Privatduell, bei dem Tomac in Runde 6 nach vorn ging, durch

einen Fehler von Roczen abgefangen wurde, aber wenig später die Führung bis zur Zielflagge übernahm und vor dem Deutschen und Justin Barcia siegte. «Ich hatte das Gefühl, dass mein Bike heute nicht schnell genug für diese Bedingungen war, und noch dazu ließen es Eli und das Kawasaki-Team richtig krachen»,

erklärte Roczen seine zweite Saison-Niederlage. «Ein 2-2 ist immer noch ein gutes Resultat, und deshalb bin ich nicht sehr besorgt.» Der Vorsprung des Thüringers reduzierte sich fünf Läufe vor Schluss um 6 Punkte, beträgt auf Tomac aber immer noch 47 Zähler. KTM-Mann Musquin bleibt auf Rang 3. ♦



Diesmal war Eli Tomac schneller als Ken Roczen

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Southwick (USA): 9. Juli 2016, 7. Lauf

450 ccm, Gesamt: 1. Eli Tomac (USA/Kawasaki) 1-1; 2. Ken Roczen (D/Suzuki) 2-2; 3. Justin Barcia (USA/Yamaha) 6-3; 4. Marvin Musquin (F/KTM) 3-7; 5. Weston Peick (USA/Yamaha) 7-4; 6. Christophe Pourcel (F/Husqvarna) 5-5; 7. Benny Bloss (USA/KTM) 8-6; 8. Broc Tickle (USA/Suzuki) 10-8; 9. Justin Brayton (USA/KTM) 9-9; 10. Andrew Short (USA/KTM) 11-11; 11. Justin Bogle (USA/Honda) 4-36; 12. Cole Martinez (USA/Yamaha) 13-12; 13. Kyle Chisholm (USA/Honda) 14-16; 14. Phil Nicoletti (USA/Yamaha) 39-10; 15. Tyler Bowers (USA/Kawasaki) 17-14; 16. Heath Harrison (USA/Kawasaki) 12-19; 17. Noah McConahy (USA/Husqvarna) 18-15; 18. Tim Tremblay (CAN/Yamaha) 35-13; 19. Jason Brooks (USA/Yamaha) 15-37; 20. Ricky Renner (USA/Husqvarna) 16-39

Stand nach 7 von 12 Läufen: 1. Roczen 337 Punkte; 2. Tomac 290; 3. Musquin 201; 4. Barcia 181; 5. Tickle 171; 6. Pourcel 168; 7. Cole Seely (USA/Honda) 151; 8. Bogle 136; 9. Ryan Dungey (USA/Honda) 131; 10. Brayton 120; 11. Jason Anderson (USA/Husqvarna) 113; 12. Short 100; 13. Peick 99; 14. Bloss 98; 15. Trey Canard (USA/Honda) 97; 16. Nicoletti 93

Nächstes Rennen: 16. Juli, Millville (USA)

Internet: www.mxsportsproracing.com

Trial-WM Comblain-au-Pont

Bou wieder verletzt Sieger

Trotz schwachen Beginns konnte sich Titelverteidiger Toni Bou beim Trial-Revival in Belgien zum achten Mal in dieser Saison in die Siegerliste eintragen. Franz Kadlec blieb nur Platz 15.

Bei der Eintagesveranstaltung in Comblain-au-Pont lag der weltbeste Trialpilot nach der ersten von drei Runden lediglich auf Platz 4! Schon in Runde 2 konnte er sich über die zwölf Sektionen an die Spitze des 17-köpfigen Feldes setzen, und am Ende hatte der Montesa-Honda-Pilot den 11. WM-Lauf mit 10 Punkten Vorsprung auf Landsmann Adam Raga gewonnen. Takahisa Fujinami konnte diesmal die spanische Phalanx nicht durchbrechen. Der Japaner landete hinter dem iberischen Quartett Bou, Raga, Albert Cabestany und Jeroni Fajardo auf Platz 5.

Steinschlag in drei Sektionen

Raga und Cabestany landeten punktgleich auf dem Podium. Cabestany hatte mit seiner Sherco in der ersten Runde sogar geführt. Fajardo verpasste als Vierter knapp sein zweites Podium in dieser Saison. Der einzige deutsche WM-Teilnehmer Franz Kadlec kam diesmal über Platz 15 nicht hinaus. Der GasGas-Werksfahrer rangiert in der WM-Tabelle aber

weiter unter den ersten Zehn. Toni Bou, der seinen Vorsprung auf Raga auf 23 Punkte ausbauen konnte, war zufrieden: «Ich hatte im Training letzte Woche einen schweren Sturz, bei dem ich mich an dem schon lädierten Arm wieder verletzt habe. Von der ersten Sektion an hatte ich Probleme und

machte zu viele Fehler. In der zweiten und dritten Runde hatte ich ein viel besseres Gefühl und, obwohl es nicht perfekt lief, reichte es für einen wichtigen Sieg heute.» Drei Sektionen mussten im TrialGP wegen gefährlichen Steinschlag aus der Wertung genommen werden. ♦ TS

TRIAL-WM / Resultate

Comblain-au-Pont (B): 11. WM-Lauf, Wetter: leicht bewölkt, 29 Grad
1. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 45 Strafpunkte; 2. Adam Raga (E/TRS), 55; 3. Albert Cabestany (E/Sherco), 55; 4. Jeroni Fajardo (E/Vertigo), 60; 5. Takahisa Fujinami (I/Montesa-Honda), 61; 6. Jaime Busto (E/Montesa-Honda), 68; 7. James Dabill (GB/Vertigo), 77; 8. Eddie Karlsson (S/Montesa), 89; 9. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 98; 10. Miquel Gelibert (E/Sherco), 104; 11. Matteo Grattarola (I/GasGas), 104; 12. Jorge Casales (E/Beta), 106; 13. Oriol Noguera (E/Montesa), 111; 14. Loris Gubian (F/Beta), 111; 15. Franz Kadlec (D/GasGas), 115

WM-Stand nach 11 von 15 Läufen: 1. Bou, 209 Punkte; 2. Raga 186; 3. Fujinami 147; 4. Busto 129; 5. Cabestany 127; 6. Fajardo 120; 7. Dabill 107. – Ferner: 10. Kadlec 51

Nächster Lauf: 16./17. Juli, Tong (GB)

Internet: www.fim-live.com



Franz Kadlec lag der Kurs in Belgien nicht so gut

Motocross-WM 2017

Ortswechsel?

Es gibt gleich vier Bewerbungen für den deutschen Motocross-GP-Lauf 2017. Eine Verschiebung in die alten Bundesländer scheint immer wahrscheinlicher.

Der GP in der Bundesrepublik ist einer von vier für nächstes Jahr noch nicht bestätigten GPs im provisorischen Kalender ohne Standort, den Promotor Youthstream vertragsgemäß letzte Woche bei der FIM vorlegte.

Eine Verlängerung des langjährigen Vertrages mit dem MSC Teutschenthal ist nicht zustande gekommen. Und obwohl der Verein in Sachsen-Anhalt, seit 1998 fester Bestandteil der Cross-WM, noch Kandidat ist, stehen die Chancen erheblich höher, dass Gaildorf in der Schwäbischen Alb, wo zuletzt 2011 Ken Roczen als MX2-Welt-

meister gekrönt wurde, den Zuschlag für den deutschen Grand Prix 2017 erhält.

Frauenfeld 2017 bestätigt

Der MSC Teutschenthal reagiert heute (Dienstag) in einer Pressekonferenz an der Talkessel-Rennstrecke auf die Situation.

Bereits bestätigt ist die zweite Auflage des Schweizer GP in Frauenfeld. Die Teams können aufatmen, dass nur fünf Rennen nächstes Jahr in Übersee sind. Der letzte von 19 Terminen am 16./17. September ist noch nicht belegt. Teams wie Fahrer hoffen, dass er nicht für Russland reserviert ist, und der GP eine Woche zuvor in Assen das WM-Finale bildet.

Das Nationencross, das nächstes Jahr in den USA ausgetragen wird, ist für den 30. September und 1. Oktober terminiert. ♦ A-H



Wird 2017 Gaildorf Schauplatz des deutschen GP?

Speedway-Grand-Prix Cardiff

Ohne Sieg aufgeholt

Antonio Lindbäck erzielte in der walisischen Hauptstadt einen überragenden Sieg und Tai Woffinden belegte vor eigenem Publikum den zweiten Rang. Greg Hancock wurde im Principality-Stadion Vierter, bleibt aber weiterhin an der WM-Spitze.

2012 gewann Antonio Lindbäck zwei GP-Runden, auf seinen dritten Triumph musste der 31-Jährige fast vier Jahre warten. In Cardiff war es dann so weit: Der Schwede war auf der 275 Meter kurzen Bahn sehr schnell und hatte gute Starts. Nach drei Serien war er noch ungeschlagen und schloss die Qualifikation mit 12 Punkten ab. In der Finalrunde fand «Toninho» keinen Bezwiner mehr. Im Endlauf holte der Skandinavier einen Start-Ziel-Sieg, obwohl er ständige An-

griffe von Woffinden abwehren musste. «Von Anfang an ist es mir heute gelungen, optimale Abstimmungen für diese Bahn zu finden. Die letzten GP-Runden waren für mich nicht so gut, und das war frustrierend. Ich konnte zwar ins Semifinale einziehen, aber dann kam das Aus. Endlich habe ich es geschafft, zu gewinnen», so der Triumphtor. Lindbäck erzielte insgesamt 18 Punkte und ist jetzt WM-Vierter.

Wieder kein Heimsieg

Tai Woffinden wartet immer noch darauf, vor eigenem Publikum zu gewinnen. Am Sonntag tat sich der Weltmeister in der Anfangsphase schwer, konnte sich aber steigern und erreichte sicher das Semifinale, wo er sich einen Sieg erkämpfte. Im Endlauf startete der Brite schwach und lag zunächst an-

letzter Stelle. Nach einer atemberaubenden Attacke in Kurve 2 konnte sich «Woffy» an die zweite Position setzen und kam hinter Lindbäck ins Ziel. «In der Endphase habe ich die Maschine gewechselt und merkte gleich den Unterschied. Sie war deutlich schneller. Ich bedanke mich bei Peter Johns für diesen schnellen Motor», so der Titelverteidiger. Er liegt in der WM-Wertung immer noch an Position 2, aber sein Rückstand auf Greg Hancock beträgt nur noch 3 Punkte.

Der US-Amerikaner kam mit den sich ständig ändernden Bahnverhältnissen nicht ganz zurecht, gute und schlechte Läufe wechselten sich ab. Er konnte sich zwar fürs Finale qualifizieren, kam aber nicht über den letzten Rang hinaus. Bartosz Zmarzlik überholte in der vor-

letzten Kurve den 46-Jährigen außen und kam auf Rang 3.

Eine große Überraschung war die Leistung von Piotr Pawlicki. Der Pole war mit 13 Punkten bester Pilot der Qualifikation, wurde jedoch im ersten Semifinalauf Dritter und schied aus.

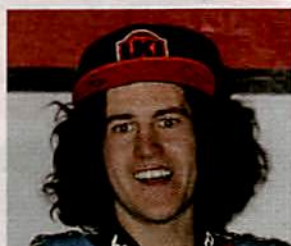
Die dänischen Fahrer erlitten in Cardiff eine bittere Niederlage. Sie konnten keinen einzigen Sieg erringen und überstiegen die Vorläufe nicht. Bester von ihnen war Nicki Pedersen, aber der dreifache Weltmeister ist momentan Lichtjahre von seiner Bestform entfernt.

Die britischen Fans waren in Wales nicht nur mit dem guten Abschneiden von Woffinden zufrieden. Für Furore sorgte auch Daniel King. Der Wildcard-Pilot kam auf 7 Zähler und konnte sogar einen Sieg erzielen. Chris Harris wurde Letzter. ♦ GD

NACHRICHTEN

Heimsieg für Daniel Gappmaier

Speedway In einem durch Doppelstürze in die Länge gezogenen Meeting in St. Johann im Pongau konnte Österreichs Nummer 1 die heimischen Farben hochhalten. Der Salzburger Daniel Gappmaier holte sich mit 14 Punkten den Sieg vor Jakob Jamrog (PL) und Kenni Nissen (DK). Bester Deutscher war Max Dilger auf Rang 7.



Sieger im Pongau: Gappmaier

Unglückspilot Delince geht es besser

Motocross Jeremy Delince, der beim MX-Masters in Bielstein den verheerenden Unfall auslöste, ist auf dem Weg der Besserung. Der Belgier hat eine Lungenquetschung und eine Mittelhandfraktur. Der ADAC wertete den nach 19 Minuten abgebrochenen 1. Lauf nachträglich: 1. Harri Kullas; 2. Jeremy Seewer; 3. Dennis Ullrich. ♦ AD/TS

KOMPAKT

»» **Motocross** Es gibt immer mehr Motocross in europäischen Fußballstadien. Neben dem Supermotocross in Gelsenkirchen am 8. Oktober und dem Supercross in Lille am 12./13.11. findet am 22.10. ein Lauf zur Supercross-EM im Gelredome im niederländischen Arnheim statt. Die Arena fasst 30 000 Zuschauer.

»» **Langbahn-WM** Deutschland tritt am Samstag in Marienbad/CZ bei der Team-WM mit Martin Smolinski, Michael Härtel, Jörg Tebbe und Stephan Katt an. Erik Riss hatte wegen seiner Speedway-Engagements abgelehnt.

»» **Supercross** Justin Barcia ist der erste US-Supercrosser, der seine Teilnahme beim Supercross Lille (früher Paris) bestätigt hat. Das französische Team besteht aus Marvin Musquin, Dylan Ferrandis, Romain Febvre und Jordi Tixier. ♦ AH/TS



Dritter GP-Sieg für Antonio Lindbäck (hier vor Janowski)

SPEEDWAY-WM / Resultate

Cardiff (GB): 5. WM-Lauf, Bahnlänge: 275 m, Wetter: bewölkt, 19 Grad
 1. Antonio Lindbäck (S) 18 Punkte; 2. Tai Woffinden (GB) 15; 3. Bartosz Zmarzlik (PL) 13; 4. Greg Hancock (USA) 10; 5. Piotr Pawlicki (PL) 14; 6. Jason Doyle (AUS) 12; 7. Maciej Janowski (PL) 11; 8. Andreas Jonsson (S) 9; 9. Matej Zagar (SLO) 8; 10. Daniel King (GB) 7; 11. Chris Holder (AUS) 6; 12. Nicki Pedersen (DK) 5; 13. Peter Kildemand (DK) 4; 14. Niels-Kristian Iversen (DK) 3; 15. Fredrik Lindgren (S) 2; 16. Chris Harris (GB) 1
 WM-Stand nach 5 von 11 Läufen: 1. Hancock, 66 Punkte; 2. Woffinden 63; 3. Doyle 54; 4. Lindbäck 53; 5. Janowski 52; 6. Zmarzlik 51; 7. Holder 50; 8. Zagar 39; 9. Kildemand 38; 10. Pedersen 37; 11. Jonsson 37; 12. Pawlicki 37; 13. Lindgren 34; 14. Iversen 33; 15. Harris 21

Nächster Lauf: 13. August, Mälilla (S)
 Internet: www.speedwaygp.com

Speedway-Bundesliga Brokstedt

Landshut Devils übernehmen Tabellenspitze

Die Spitzenbegegnung in der Speedway-Bundesliga verlor Brokstedt gegen Landshut mit 28:58 Punkten und so mit einem Saison-Minusrekord.

Damit hatte Brokstedt so nicht gerechnet. Am hochsommerlichen Wetter lag es nicht, aber auch an der Bahn, an durch viel Regen tiefen Rillen und Löchern. Glück hatten die Landshuter

Devils mit ihrer Fahrerbesetzung, denn der Pole Krystian Pieszczyk und sein ukrainischer Partner Andrej Karpov führen beide 13 Punkte ein. Erik Riss und Martin Smolinski als B-Fahrer waren ebenfalls gut dabei. Smolinski begann mit einer Null hinter Kroner, Erik Riss und Kai Huckenbeck. Schon nach Heat 7 führten die «Devils» mit 26:15 Punkten, und Brokstedts Team-

managerin setzte Huckenbeck als Joker in Heat 9. Fast sah es nach einem Sieg für ihn aus, als Erik Riss ganz innen in ein Loch fuhr und quer über die Bahn getragen wurde.

Landshut hat bessere C-Fahrer

Dabei torpedierte er fast Huckenbeck, der dichtmachen musste und so nur Platz 2 für Brokstedt erfahren konnte.

Gleich im nächsten Heat fuhr Przemyslaw Pawlicki in dasselbe Loch und stürzte. Landshut profitierte auch vom guten Abschneiden seiner C-Fahrer Mark Riss und Sandro Wassermann, gegen die Matten Kröger und Lukas Fienhage nur in ihrem ersten Lauf gut aussahen. Landshut hat sich mit diesem Sieg auf Platz 1 vorgefahren, Brokstedt ist punktgleich Tabellenzweiter. ♦ WR

SPEEDWAY-BUNDESLIGA / Resultate

Brokstedt (D): 7. Lauf, Bahnlänge: 400 m, Wetter: heiter, 24 Grad
 1. Landshut 58 Punkte: Krystian Pieszczyk 13, Andrej Karpov 13, Erik Riss 8, Martin Smolinski 11, Mark Riss 7, Sandro Wassermann
 2. Brokstedt 28 Punkte: Przemyslaw Pawlicki 5, Mikkel Bech 5, Kai Huckenbeck 9, Tobias Kroner 4, Matthias Kröger 1, Lukas Fienhage 4
 Tabelle (nach 7 von 10 Rennen)

Verein	Rennen	Laufpunkte	Matchpunkte
1. Landshut	3	150	4
2. Brokstedt	3	139	4
3. Stralsund	3	131	4
4. Wolfslake	3	117	2
5. DMV White Tigers	2	63	0

Nächster Lauf: 29. Juli, Landshut – DMV White Tigers
 Internet: www.svg-veranstalter.com



Kroner (Brokstedt) vor Erik Riss (Landshut) und Huckenbeck

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



4C Neuzustand mit Blancobrief, 10.000,- € unter akt. NP, 1200 km, grigio basalto, Klima, Sportauspuff, Teilleder schwarz, Soundsystem/Navì uvm. Tel. 0171-1711559

Audi



Abbildung unverbindlich

POTTHOFF

DAS LEAST SICH GUT, Der neue Audi Supersportwagen R8, 397 kW, Neuzug., bei uns für eine monatliche Leasing-Rate von unglaublichen 999,00 € (MwSt. auswb.), bei einer Leasing-Laufzeit von 36 Monaten und einer Fahrleistung von 10000 km p.a. (UPE des Herstellers: 165.000,00 €), Mietsonderzahlung 20.000,- € (MwSt. auswb.). Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig. Kraftstoffverbrauch l/100 km: Innerorts 16,7; außerorts 8,4; kombiniert 11,4; CO2-Emissionen kombiniert 272 g/km; CO2-Effizienzklasse G. Herr Sebastian Dellwig freut sich über Ihren Anruf unter Tel. 02381/7998318, W.POTTHOFF GmbH, Hüserstr. 1, 59065 Hamm, R und RS Modelle ständig auf Lager! Kein Sportwagenkauf ohne unser Angebot! Mehr unter www.potti.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33755

www.mariani.de



Wir machen den Sound! Seit 1985... z.B. sportlicher Klang unter Beibehaltung der Serienoptik. Siehe Mercedes, Maserati, Tel: +49 (0) 5264/8601 Youtube: mariani car styling H

Chevrolet



Einer der "LETZTEN" Camaro Cabrio ZL1, NW, Motor 6.2l V8 433 kw / 589 PS, Kompressor, 6 Gang Automatik, Alu's 20", Headup Display, Xenon, SHZ, Kraftstoffverbr. 15 l/100 km (kombt.); 21 l/100 km (innerorts); 11 l/100 km (außerorts), CO2-Ausst. 352 g/km, Effizienzkl. G 72.900,- € (MwSt. awb.), GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 Muenchen, Tel. 089-427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33737

Ferrari

Suche Ferrari 360 Coupe, Junger Ferrari Fan sucht einen roten 360er deutscher Erstzulassung bis 85.000,- €. Schwabe89@gmx.de

Jeep



Jeep Grand Cherokee SRT, NW, 6,4 Liter SRT8, 344 kW (467 PS), Automatik, Sportsitze, Brembo, Entertainmentssystem, Europa Version, 4 Jahre Garantie. Fahrzeug sind in versch. Farben sofort lieferbar. Kraftstoffverbr. 14,0 l/100 km (kombt); 20,7 l/100 km (inner); 10,1 l/100 km (außero.); CO2-Ausst. 327 g/km, Effizienzkl. G, 66.900,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Strasse 6-8, 81677 Muenchen, Tel. 089-427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33739

Jetzt online abonnieren!

MOTORSPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Maserati



Der Maßschneider! Seit 1985... Auspuff, Rad-Reifen, Fahrwerk, siehe Audi, Mercedes, Tel: +49(0)5264/8601 Youtube: mariani car styling H

Mercedes



Wir realisieren jeden Kundenwunsch! Seit 1985... 63 AMG Optik Auspuff mit Sound, Rad-Reifen, Fahrwerk etc., Siehe Audi, Maserati, Tel: +49(0) 5264/8601, Youtube: mariani car styling H

Porsche

991 Jubiläumsmodell 50 Jahre, EZ 12/2013, 6000 km, 1. Hd. v. Privat, Voll, scheckheft, sehr seltener Schalter, LED, SSD, Graphitgrau, Pepita, Rücklehne Leder, VB € 179.000,-, sondermodell@versanet.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33748

Renn/Rallye

GA Rennsport-Ausrüster
Tel. 08578/246
www.ga-racing.com

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

www.Rennsportshop.com

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 -2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

MOTORSPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

FERODO

Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

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

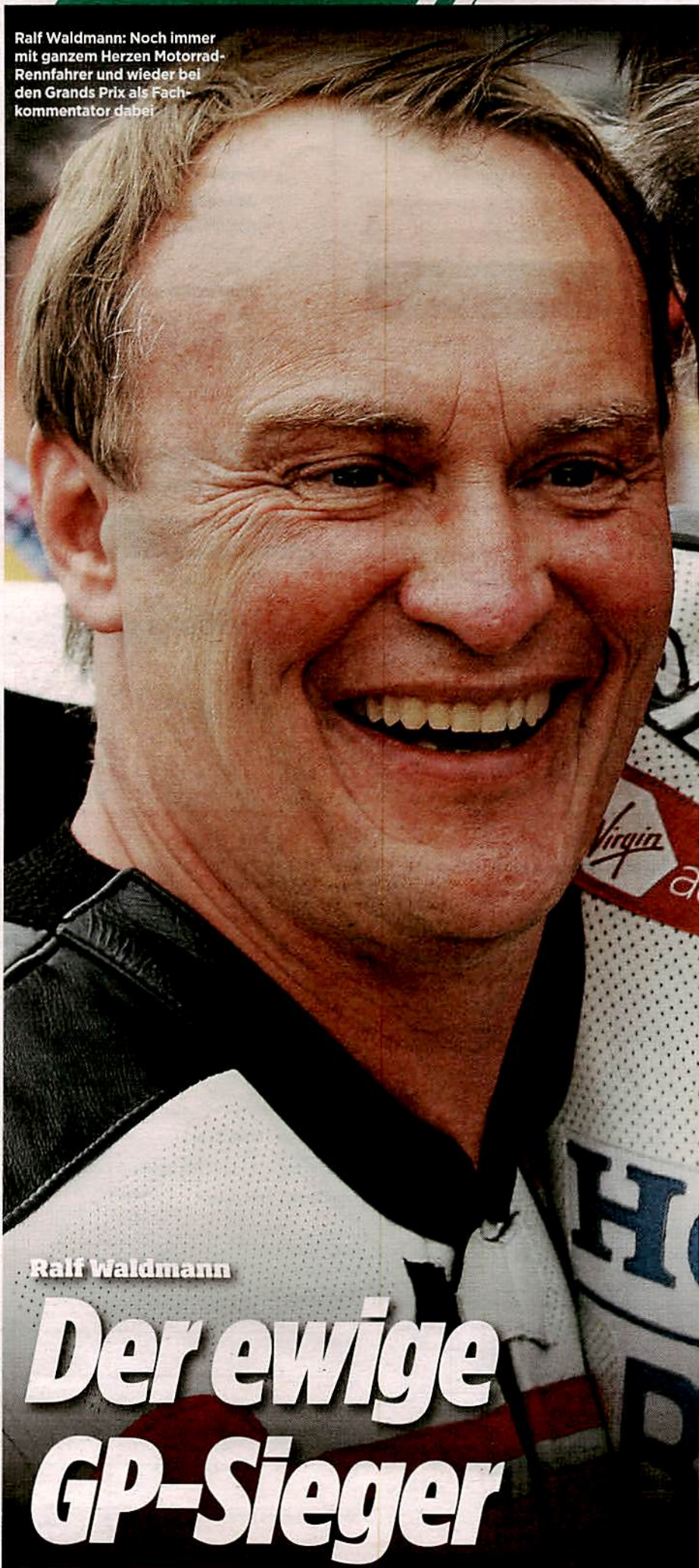
Kunststoffscheiben klar od. grün getönt, Schiebefenster, mit verschied. Biegeradien, für Porsche u. viele andere Fahrzeuge, auch nachträglicher Einbau v. Schiebefenstern mögl. T. 08157/998760

DUNLOP MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

Ralf Waldmann: Noch immer mit ganzem Herzen Motorrad-Rennfahrer und wieder bei den Grands Prix als Fachkommentator dabei



Ralf Waldmann

Der ewige GP-Sieger

Von IMRE PAULOVITS

Niemand hat so viele Grands Prix gewonnen, ohne Weltmeister zu werden, wie Ralf Waldmann. Selbst wenn er heute noch in den Sattel steigt, kommen Siege heraus, wie zuletzt bei den GP Legends auf dem Sachsenring. Und just am Wochenende des deutschen Grand Prix feiert der beliebte Ennepetaler seinen 50. Geburtstag.

Er war ein echtes Naturtalent. Ich kann mich noch gut an diesen kalten Novembertag 1992 in Mugello erinnern. Damals wechselte Ralf Waldmann vom Team der Zwafink-Brüder zu Aprilia. Während sich die italienischen Fahrer vor Wärmestrahlern setzten, grinste er unter einer Pudelmütze übers ganze Gesicht. Dann fuhr er mit der italienischen 125er raus, und ab seiner zweiten Runde knallte er Schräglagen und Rundenzeiten in den kalten Mugello-Asphalt, dass allen der Mund offen blieb. Dass er bei seinen Boxenstopps in seiner lässigen rheinländischen Art mit jedem Mechaniker und Ingenieur gleich den Ton fand, machte ihn gleich im ganzen Team beliebt.

Doch so richtig zum



«Mein erster GP-Sieg in Hockenheim bleibt unvergesslich.»

RALF WALDMANN

Toben konnte Ralf Waldmann die deutschen Fans bringen. Seine Hemdsärmeligkeit, sein Kampfgeist, aber auch die vielen Dramen, die seine Karriere begleiteten, machten ihn zum Volkshelden. „Waldi“ war ein Superstar zum Anfassen, mit dem sich jeder identifizieren konnte.

Der schnelle Installateur

Ralf Waldmann begann mit dem Motorsport, während er seine Lehre im Installateurbetrieb seines Vaters machte. Seine beherzte Fahrweise brachte ihm im OMK-Pokal und bald in der Deutschen Meisterschaft bei den 80ern vordere Plätze ein. Doch diese Jahre waren genauso durchwachsen wie die ersten in der Weltmeisterschaft, wo er sich mit exotischem Material des spanischen Herstellers Rieju und des deutschen Zweitakt-Spezialisten Horst Seel versuchte. In seiner ersten kompletten 125er-Saison 1990 auf JJ Cobas zeigte er mit einem vierten Platz in Rijeka erstmals sein Potenzial auf, und

als er im Jahr drauf in das Zwafink-Team aufgenommen wurde, kam der Durchbruch.

An dem denkwürdigen 26. Mai 1991 war es Ralf Waldmann, der die deutschen Fans in Hockenheim zuerst in Rage brachte. Er raufte in der Führungsgruppe mit und setzte sich zum Schluss gegen Weltmeister Loris Capirossi durch. Die deutsche Hymne erklang erstmals bei einem Grand Prix für Ralf Waldmann. Und an diesem Tag sollte sie noch einmal für Helmut Bradl und für Ralph Bohnhorst gespielt werden. „Wie das bis auf den letzten Platz gefüllte Stadion tobte, wie dabei der Boden bebte, das war ein unvergessliches Erlebnis“, schwärmt Waldmann noch heute von seinem ersten GP-Sieg.

Die Saat war gelegt. Waldmann setzte gleich zwei Wochen später mit der Pole-Position auf dem Salzburgring nach, wurde dort Zweiter, gewann noch in Assen und beendete die WM als Dritter. Im Jahr darauf holte er bei den ersten vier Saisonrennen drei Siege und einen dritten Platz. Doch je weiter die Saison vorrückte, desto mehr musste er wegen technischer Probleme seinem Traum vom WM-Titel entsagen und wurde schließlich wieder WM-Dritter.

Auch der Wechsel zu Aprilia erfüllte die Erwartungen erst gegen Saisonende, als er sich mit einem Sieg beim WM-Finale in Jarama von den 125ern verabschiedete.

Jäger des verlorenen Titels

Dieter Stappert ließ ihn für 1994 in das damals größte deutsche GP-Team als Nachfolger von Helmut Bradl in die 250er-Klasse aufsteigen, und «Waldi» fühlte sich gleich wie ein Fisch im Wasser. In Mugello gewann er seinen ersten 250er-GP und beendete sein Debütjahr als WM-Fünfter. 1995 begann er die Saison wieder gleich mit einem Sieg beim WM-Auftakt in Australien und kam nach den drei Übersee-Rennen als WM-Leader nach Europa. Unvergesslich war dabei das abgebrochene Regenrennen in Suzuka, wo er in den Fluten stürzte, weiterfuhr und mit über einer halben Minute Vorsprung gewann. Doch danach fiel er wieder in den Sumpf von technischen Problemen, die ihn gegen Tetsuya Harada und Max Biaggi auf den dritten WM-Rang zurückwarfen. Die zwei nächsten Jahre war Waldmann dann der alleinige Gegner von Max Biaggi im Kampf um den WM-Titel. Doch beide Male unterlag er dem Römer ganz knapp, 1997 um ganze zwei Punkte. «Der Biaggi war schon ein schlauer Hund», erinnert sich Waldmann. «Aber auch er hatte Nerven, und damit konnte man ihn packen.»

Wieder schloss Waldmann einen Teil seiner Karriere mit



So bleibt er allen für immer in Erinnerung: Waldmann in Führung legend auf der 250er-HB-Honda



1992: Waldmann WM-Dritter bei den 125ern auf Zwafink-Honda

Zur Person
Ralf Waldmann

Geburtstag 14. Juli 1966
Geburtsort Hagen (D)
Herkunftsland Deutschland

WM-KARRIERE

- 1987 WM-28. 80ccm (Rieju)
- 1988 WM 80ccm (Seel)
- 1989 WM-14. 80ccm (Seel)
WM 125ccm (Seel)
- 1990 WM-23. 125ccm (JJ Cobas)
- 1991 WM-3. 125 ccm (Honda), 2 Siege
- 1992 WM-3. 125ccm (Honda), 3 Siege
- 1993 WM-4. 125ccm (Aprilia), 1 Sieg
- 1994 WM-5. 250ccm (Honda), 1 Sieg
- 1995 WM-3. 250ccm (Honda), 3 Siege
- 1996 WM-2. 250ccm (Honda), 4 Siege
- 1997 WM-2. 250ccm (Honda), 4 Siege
- 1998 WM-14. 500ccm (Petronas)
- 1999 WM-6. 250ccm (Aprilia)
- 2000 WM-7. 250ccm (Aprilia), 2 Siege
- 2002 WM-19. 250ccm (Aprilia)
- 2009 Wildcard 250ccm (Aprilia)

HOBBYS:
Kreidler-Tuning, Oldtimer-Paraden



Sieger-Sprung in Jerez 1997



Auf der 500er Petronas 1998

einem Sieg beim WM-Finale ab, denn für 1998 wollte ihn Kenny Roberts in der Königsklasse. Doch die Dreizylinder-Eigenkonstruktion des Amerikaners war in einer Zeit, in der dank Zigaretten-Sponsoren mehr als ein Dutzend japanische Vierzylinder-Werksmaschinen um die Krone kämpften, zu schwachbrüstig und zu unausgereift. Als WM-Vierzehnter kehrte Waldmann zu seiner deutschen Truppe zurück, die mittlerweile zu Aprilia gewechselt war. Aber die Rückkehr stand unter keinem guten Stern. Durch einen Handbruch bei den Vorsaison-Tests verpasste er die ersten beiden Grands Prix und konnte an seine früheren Siegesserien nicht mehr anknüpfen. Doch in seiner letzten kompletten WM-Saison 2000 wurde sein letzter Sieg ein ganz denkwürdiger: Beim britischen Grand Prix in Donington startete das Feld auf der nassen Strecke auf Regenreifen. Einzig Waldmann sah den hellen Streifen am Horizont, ließ sich Intermediates aufziehen und schnappte auf der abtrocknenden Piste den führenden Olivier Jacque in der letzten Kurve.

Neun Jahre später gab es auf der gleichen Strecke beinahe ein Déjà-vu. Ralf Waldmann war vom Kiefer-Team als Ersatz für den verletzten Vladimir Ivanov genannt worden. Er setzte wieder als einziger auf geschnittene Slicks, doch diesmal



«Max Biaggi konnte man mit seinen Nerven packen.»

RALF WALDMANN

stürzte er, bevor er sie ausspielen konnte. Über die halbe Renndistanz prägeln die Piloten ihre völlig zerfetzten Regenreifen über den trockenen Asphalt – einer der beliebtesten deutschen Piloten aller Zeiten hätte seinen 20 GP-Siegen noch einen hinzufügen können.

Von Herzen Motorrad-Narr

Ralf Waldmann hatte sich zwischenzeitlich im Automobil-sport versucht, doch dieses

kühle Umfeld war nicht das Ding des Motorrad-Narrs Ralf Waldmann. Sein Motorrad-Herz zeigte er immer wieder aus Lust und Laune heraus bei Jux-Rennen wie 24 Stunden mit einer 50er oder bei den Naked Bikes. Er zog zwischendurch auch in die Motorrad-Hochburg Obing, wo er die Karriere seines Nachbarjungen, eines gewissen Markus Reiterberger, nach Kräften unterstützte. Er fand auch viel Gefallen daran, bei Oldtimer-Events wertvolle historische Motorräder auszufahren. Zuletzt auf dem Sachsenring fuhr er bei den GP-Legends mit und gewann das erste Rennen dieser Serie auf einer 500er Suzuki.

Heute ist Ralf Waldmann als Fachkommentator für Euro-sport wieder bei den Grands Prix dabei. Dazu betreut er das Junior-Team von Intact im Northern Europe Cup. Über eines können wir sicher sein: Nach seinem Geburtstag am Donnerstag wird er auf dem Sachsenring von mindestens so vielen Fans umringt werden wie die aktuellen Stars. Denn «Waldi» ist immer noch einer von ihnen. ♦



Ralf Waldmann 1992: Ein Held zum Anfassen für die Fans

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die Juli-Highlights des

... vor 20 Jahren



Waldmann (vor Jacque) siegte in Assen und auf dem Nürburgring

Motorrad-WM Beim GP von Assen in Holland Anfang Juli feierte Ralf Waldmann seinen 100. GP-Einsatz mit einem Sieg. Noch besser: Das 250er-HB-Honda-Team belegte dank Jürgen Fuchs gleich die ersten beiden Plätze. Der nach einem heftigen Trainingssturz angeschlagene Klassenprimus Massimiliano Biaggi (Aprilia) musste sich für einmal mit dem dritten Platz begnügen. Zuerst hatten Olivier Jacque und Schräglagenkönig Jean-Philippe Ruggia das 250er-Rennen dominiert, doch bei einsetzendem Nieselregen beendete die beiden Franzosen das Rennen vorzeitig im Kies. Der Schweizer Eskil Suter lieferte mit Rang 5 das beste Resultat seiner gesamten GP-Karriere ab. Bei den 500ern musste das Rennen wegen der miesen Witterung abgebrochen und neu gestartet werden. Zuerst führte der Spanier Alex Crivillé (Honda) vor Superstar Mi-

chael Doohan, doch nach einem Fahrfehler des jungen Spaniers stellte der Australier die übliche Hierarchie wieder her und baute seinen Vorsprung in der WM-Tabelle auf 53 Punkte aus. Bei den Gespannen knallten sich die um den Sieg kämpfenden Biland/Waldisperg und Dixon/Hetherington zweimal heftigst und absichtlich in die Kisten. Beide trudelten von der Strecke, doch Dixon gewann trotzdem, während Biland nur Platz 6 blieb. Der GP Deutschland zwei Wochen später war neben der Strecke ein Trauerspiel, nur gerade 34000 Zuschauer (alle drei Tage zusammengerechnet) wollten Doohan, Waldmann & Co sehen. Dabei waren die Rennen spannend: Ralf Waldmann gewann bei den 250ern erneut vor Olivier Jacque und Jürgen Fuchs. Max Biaggi, der zuvor 17-mal in Folge auf dem Podest gestanden hatte, wurde nur Vierter. Luca Cadalora besiegte bei den

500ern mit der Kanemoto-Honda für einmal knapp das Honda-Werksduo Doohan/Crivillé. Die Elf-500-Truppe mit Juan Borja (Defekt) und Adrian Bosshard (Sturz) ging leer aus, bei den Seitenwagen hustete derselbe Swissauto-V4-Motor von Rolf Biland das ganze Rennen, Biland wurde nur Sechster und fiel im Titelkampf hoffnungslos zurück. **Motocross-WM** Der Neuseeländer Shane King leitete beim 500er-WM-Lauf in Kramolin eine Wende ein: Der KTM-Pilot kämpfte sich in Tschechien mit den Plätzen 1/2 bis auf acht Punkte an Husaberg-WM-Leader Joel Smets heran. Didi Lacher (Honda) konnte mit den Plätzen 2 und 3 seinen dritten WM-Rang behaupten. **Speedway** Ganz überraschend gewann Neuling MC Post Leipzig sein Heimrennen der Speedway-Superliga vor Diedenbergen und qualifizierte sich damit als viertes Team für das Finale.

... vor 40 Jahren



Barry Sheene: Mit Sieg in Anderstorp vorzeitig 500er-Weltmeister

Straßensport Beim Grand Prix von Belgien in Spa wurde Barry Sheene bei den 500ern erstmals in dem Jahr von seinem Teamkollegen John Williams geschlagen, weil seine Suzuki zeitweilig nur auf drei Zylindern lief. Einen Eklat gab es bei Phil Read, der sich auf Druck seiner Frau trotz des dritten Trainingsplatzes auf die Heimfahrt machte und bekannt gab, nur noch in England Rennen zu fahren und sich um seine Helmfabrik Life zu kümmern. Bei den 50ern brachte Herbert Rittberger mit der Van-Veen-Werks-Kreidler das Kunststück fertig, als letzter loszufahren und trotzdem mit 20 Sekunden Vorsprung vor Angel Nieto auf der Werks-Bultaco zu gewinnen. Dafür besiegte Nieto bei den 125ern erstmals die Werks-Morbidelli und gewann vor Paolo Pileri und Eugenio Lazzarini. Die 250er wurden wieder zur Beute von Weltmeister Walter Villa. Bei den Gespannen lieferten sich Steinhausen/Huber einen Zweikampf mit Schwärzel/

Huber, den Steinhausen schließlich mit ganzen drei Zehntelsekunden gewann.

Beim Großen Preis von Schweden in Anderstorp wurden Barry Sheene (500 ccm) und Pierpaolo Bianchi (125 ccm) jeweils als Sieger vorzeitig Weltmeister. Angel Nieto setzte sich mit einem Sieg bei den 50ern vor dem Schweizer Ulrich Graf in der WM-Tabelle wieder ab, da Herbert Rittberger nur Vierter wurde. Bei den 250ern gewann nach Walter Villas Ausfall Takazumi Katayama vor Dieter Braun.

Das erstmals ausgetragene Acht-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife gewannen die Franzosen Jean-Bernard Peyré und Maurice Maingret auf einer 1000er Kawasaki. Dieter Braun und Egid Schwemmer führten lange Zeit auf der Eckert-Honda, doch nachdem sich in den letzten drei Stunden nur noch die Gänge drei bis fünf schalten ließen, mussten sie sich mit dem zweiten Platz zufrieden geben. Dritte wur-

den die Dortmunder Wilfried Schneider/Peter Dyrda auf Wüdo-BMW. Helmut Dähne und Dieter Nagel mussten bei ihrer BMW den linken Zylinderkopf wechseln und wurde so Siebte. **Motocross-WM** Beim deutschen 250-ccm-Grand-Prix in Gaildorf hinderte eine Handverletzung Lokalmatador Hans Maisch an vollem Einsatz. Der Russe Kavinov gewann Lauf 1, sein Landsmann und KTM-Stallgefährte Gennady Moisejew fiel mit Getriebebeschaden aus. Mit Vladimir Davidov gewann überraschend auch den zweiten Lauf ein russischer KTM-Pilot vor Heikki Mikkola. **Speedway** Langbahn-Weltmeister Egon Müller qualifizierte sich für das Speedway-WM-Finale am 5. September im polnischen Chorzow. Zur Vorbereitung auf das Event heuerte der Kieler beim britischen Erstligisten Hull «Vikings» an. Sein Teamkollege dort war der legendäre Neuseeländer Barry Briggs, vierfacher Weltmeister.

Motorradsports

... vor 30 Jahren



Freddie Spencer: Rücktrittsgerüchte nur halbherzig dementiert



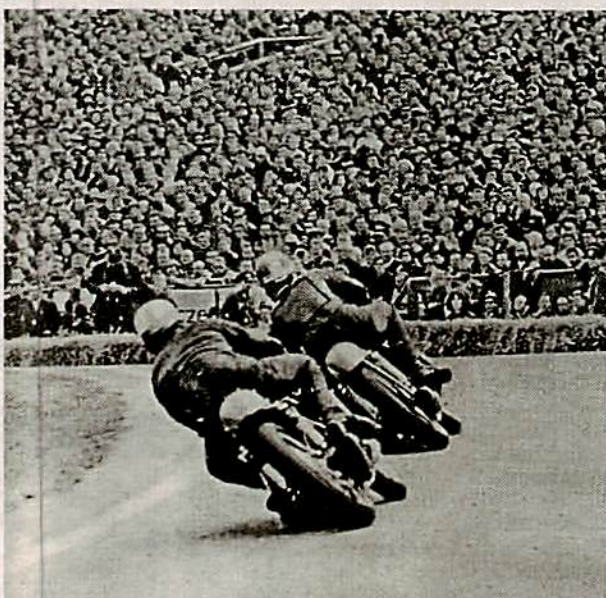
Parisienne 250 (hier mit Jacques Cornu): Rang 7 in Le Castellet

Motorrad-WM Beim Grand Prix von Belgien auf der High-speedstrecke von Spa-Francorchamps gewann der wilde Randy Mamola auf der Werks-Yamaha vor seinen Markenkollegen Eddie Lawson und Christian Sarron. Bei den 250ern holte sich der Schweizer Jacques Cornu den dritten Podestplatz hinter dem heutigen GP-Teamchef Sito Pons und dem Engländer Donny McLeod auf einer britischen Armstrong. Während der Österreicher Hans Lindner guter Zehnter wurde, hatte die deutsche Fraktion nichts zu bestellen: Hans Becker landete auf Rang 13, Reinhold Roth, Martin Wimmer und Toni Mang belegten geschlossen die Ränge 16 bis 18. Bei den Gespannen landeten Steinhausen/Hiller nach langer Durststrecke endlich wieder auf dem Podest (Platz 3). Zwei Wochen später gastierte der GP-Tross auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet mit seiner

materialmordenden, 14 km langen Gegengeraden. Superstar Freddie Spencer pausierte nach seiner Operation am rechten Unterarm weiterhin; der 250er-500er-Doppelweltmeister von 1985 dementierte Gerüchte über einen Rücktritt am Ende der Saison nur halbherzig. Der spätere Weltmeister Eddie Lawson (Yamaha) dominierte das gesamte Weekend, holte sich die Pole-Position, den Rennsieg und die schnellste Rennrunde. Der als «Kamikaze»-Gustl bekannte Deutsche Gustav Reiner stürzte bereits im Training heftig und musste mit angebrochenem Becken und ausgerenkter Hüfte ins Spital nach Toulon überführt werden. Bei den 250ern gingen die Deutschsprachigen leer aus, Bestklassierte waren Toni Mang (Honda) und Martin Wimmer (Yamaha) auf den Rängen 5 und 6 (Sieger Carlos Lavada vor Sito Pons und Dominique Sarron). Die von

Tuner-Guru Jörg Möller in Eigenregie gebaute Parisienne 250 mit dem Franzosen Pierre Bolle im Sattel landete auf Rang 7. Der Österreicher Gustl Auinger schaffte es bei den 125ern mit der schweizerischen LCR als Dritter aufs Podest, Markenkollege Bruno Kneubühler kam direkt dahinter ins Ziel; das Rennen gewann Luca Cadalora auf einer Garelli. Bei den Gespannen schieden Steinhausen (Busch) und Biland (Krauser) mit Kolbenschäden aus. **Motocross-WM** In Farleigh Castle/GB feierte der Brite Kurt Nicoll seinen ersten 500er-WM-Laufsieg. Honda-Pilot George Jobé kam dem Titelgewinn mit Platz 1 und 2 ein großes Stück näher. Und das, obwohl die britischen Zuschauer Bierflaschen auf die Strecke warfen – eine traf sogar das Gesicht des Belgiers. Der lädierte Dave Thorpe konnte punkten, lag aber nach dem Rennen nur fünf Punkte vor Nicoll.

... vor 50 Jahren



Giacomo Agostini vor Mike Hailwood auf dem Sachsenring

Motorrad-WM Jim Redman war im belgischen Spa im Training sowohl bei den 250ern als auch den 500ern der Schnellste und überbot mit der Viertelliter-Sechszylinder als erster den 200 km/h-Schnitt in dieser Klasse. Doch das 250er-Rennen ging nach langer Führungsarbeit von Phil Read wieder an Mike Hailwood, Redman musste sich mit dem dritten Platz zufriedengeben. Es sollte an diesem Tag für den sechsfachen Weltmeister aber noch härter kommen: Strahlte im 250er-Rennen noch die Sonne, begann es beim Start der 500er zu regnen, was sich im Lauf des Rennens zu gewittrigen Wolkenbrüchen steigern sollte. Giacomo Agostini, mit der alten Vierzylinder-MV-Agusta am Start, ging gleich in Führung, wurde aber bald von Mike Hailwood überholt. Redman stürzte an dritter Stelle liegend und brach sich den linken Ellenbogen, Hailwood musste wegen Getriebe-

problemen weit in Führung liegend aufgeben, so gewann Agostini und übernahm die WM-Führung. Bei den Gespannen gab es einen ganz knappen Sieg von Fritz Scheidegger vor Max Deubel. Zum Sachsenring kamen über 200 000 Zuschauer. Luigi Taveri fuhr bei den 125ern mit seiner Fünfzylinder-Honda einen klaren Sieg vor Yoshimi Katayama auf Suzuki und Bill Ivy auf Yamaha heraus. Bei den 250ern gewann Mike Hailwood auch das sechste Rennen der Saison vor Phil Read auf der Vierzylinder- und Mike Duff auf der alten Zweizylinder-Yamaha. Bei den 350ern tobte ein toller Zweikampf zwischen Mike Hailwood auf der Vierzylinder-Honda und Giacomo Agostini auf der Dreizylinder-MV-Agusta, doch dann fiel Hailwood mit Motorschaden aus, und Agostini überrundete das gesamte Feld. Bei den 500ern setzte sich dieses Duell fort, und wieder scheiterte Hail-

wood mit einem Pleuelschaden. Wieder überrundete Agostini mit der 420er-Dreizylinder-MV das gesamte Feld, doch in der letzten Runde stürzte er. Rennleiter Zacharias winkte in der Aufregung das Rennen eine Runde zu früh ab, denn statt Agostini kam Frantisek Stastny auf der Jawa vorbei, der eine Runde zurückgelegen hat. Weil Agostini die 19. Runde vor ihm beendet hatte, sahen ihn viele als Sieger, doch die internationale Jury bestätigte Stastny als Sieger. **Offroad** Bei der Reinlandrundfahrt bei Bielstein, dem vorletzten Lauf zur deutschen Geländemeisterschaft, fielen die ersten Titeltentscheidungen. Volker Kramer (50 ccm), Klaus Kämper (75 ccm), Wilfried Behrens (250 ccm), Erwin Schmitter (350 ccm), Fritz Nödinger (500 ccm), Kelle/Schilling (Gespanne bis 350 ccm) und Hartmann/Hartmann (Gespanne über 350 ccm) stehen vorzeitig als Meister fest.

FAN SHOP

Modelle, Bücher, DVDs, Kalender – alles, was das Racer-Herz begehrt

< Endlich auch in «groß»

Den in Le Mans 2015 siegreichen Porsche 919 hat Spark in 1:43 bereits aufgelegt. Jetzt schieben die Chinesen das Hybrid-Geschoss von Hülkenberg/Tandy/Bamber in 1:18 nach. Rund 150 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: www.sparkmodel.com



Die frühen Cooper-Jahre >

Cooper-Fans aufgepasst! «Power Without Glory: Racing the Big Twin Cooper» beschreibt die frühen Jahre der englischen Rennwagenschmiede. Ein Must-Have für Cooper-Liebhaber. 55 Pfund, 352 S., engl. Text, ISBN: 978-0994366108, bei www.loosefillings.com



< Das wäre ihr Pryce gewesen

Schönheit liegt im Auge des Betrachters. Wir setzen uns einmal über diese Weisheit hinweg und behaupten ganz einfach, dass der Shadow DN5 von 1975 (von Tom Pryce) ein echt bildhübsches Auto war. Etwa 60 Euro, 1:43, im Fachhandel, Adresse: siehe oben



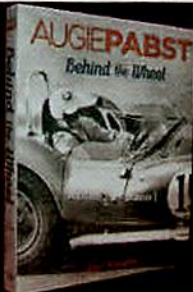
Le-Mans-Sieger in 1:12 >

Toyota rennt seit Jahren dem ersten Le-Mans-Sieg nach. Mazda hat es 1991 hinter sich gebracht. Mit dem Typ 787B gewannen Herbert/Gachot/Weidler an der Sarthe. TrueScale hat die Flunder in 1:12 verkleinert. 365 Dollar, direkt bei: www.tsm-models.com



< Pabst, nicht Papst ...

Noch nie von Augie Pabst gehört? Der US-Amerikaner war Ende der 50er-, Anfang der 60er-Jahre einer der erfolgreichsten Sportwagenpiloten Amerikas. 79 Dollar (signiert 99), 367 Seiten, engl. Text, ISBN: ISBN 978-1-854432773; bei www.daltonwatson.com



Erfolg sieht anders aus >

Der Erfolg war bescheiden. Einige Vorstellungen eher peinlich. Dennoch hat Minichamps den McLaren MP4/30 aus dem Vorjahr nach 1:43 nun auch in 1:18 aufgelegt. Rund 190 Euro, GP China, erhältlich im Fachhandel, weitere Infos: www.minichamps.de



Namen & Nachrichten

Der GP-Sieg blieb ein Traum

»» **Jean-Pierre Jarier** Der französische Ex-GP-Pilot ist am vergangenen Sonntag 70 Jahre alt geworden. Der Hotelierssohn begann seine Karriere auf zwei Rädern, wechselte aber bald in die Formel 3 und wurde dort von Shell unterstützt. 1974 hätte er für Ferrari fahren sollen. Doch ein Knebelvertrag mit March verhinderte dies. Der Traum vom GP-Sieg blieb unerfüllt. Immerhin: Dreimal stand Jarier, der vor Jahren

die belgische Staatsbürgerschaft seines Vaters angenommen hat, auf dem Podium. 1994 verunfallte Jarier mit dem Hubschrauber und entkam dem Tod nur knapp. Heute ist «JPJ» Olivenbauer. Seine zweite Leidenschaft Stuntman hat er inzwischen, wie die Rennerei, an den Nagel gehängt.

»» **Herbie Blash** Michael «Herbie» Blash hat für Ende 2016 seinen Rücktritt bekannt gegeben. Der

67-jährige Brite ist seit Ende 1995 stellvertretender Renndirektor des Automobilverbandes FIA. Blash ist seit 1968 in der Formel 1. Er begann als Mechaniker von Graham Hill bei Lotus und wurde 1973 von Bernie Ecclestone zum Teammanager bei Brabham ernannt. Dort blieb er bis 1988 im Amt. Nach einem Intermezzo bei Motorenfabrikant Yamaha folgte er seinem Ex-Weggefährten Charlie Whiting zur FIA. ♦ CE



Jarier 1977 im ATS-Penske: Am Sonntag wurde er 70 Jahre alt



Hört auf: Herbie Blash

LESERBRIEFE

Schuldzuweisung Zum Formel-1-Grand-Prix von Österreich

Die beiden Herren aus Österreich (Toto Wolff und Niki Lauda) werden es schon schaffen, den Nico Rosberg von seiner Schuld zu überzeugen. Erst versucht man es mit Undercut und Reifenzuteilung und dann mit Schuldzuweisung vor der Öffentlichkeit im TV. Dann werden es auch die Stewards der Rennleitung begreifen, wo der Schuldige zu suchen ist. Was wäre wohl geschehen, wenn der Lewis Hamilton bei Red Bull angestellt das gleiche Überholmanöver versucht hätte?
*Manfred Benninger
D-89073 Ulm*

«Brexit» bei Mercedes Zum Formel-1-Grand-Prix von Österreich

Barcelona, Monaco, Montreal, Baku, Spielberg ... Fortsetzung folgt. Britanniens «Master of Disaster» ist jedes Formel-1-Wochenende im Mittelpunkt. Jedes Mal ist er nicht Schuld. Nico Rosberg arbeitet laufend an einer besseren Performance des Fahrzeugs (Testtage, Simulator etc.) und Lewis Hamilton setzt sich ins gemachte Nest. Warum gibt es immer Kleinholz, wenn er auf

seinen Teampartner trifft? Hat er in seinem Vertrag einen Kaperbrief? Darf er alles, weil er in seinem Vertrag eine Immunitätsklausel hat? Lieber Herr Wolf, lieber Herr Lauda, baut bei ihm ins Auto eine Fernbedienung ein, um ihn zur Vernunft zu bringen, denn auf Worte alleine hört er eh nicht. Es sein denn, ihr sagt ihm, in der nächsten Ausfahrt ist eine Megaparty! Ferrari hat mit Recht gesagt, lass sie machen, wir warten auf den Titel. Es wäre auch Zeit für einen Brexit im Team Mercedes!
*Björn Schmidt
D-53809 Ruppichteroth*

Selten im F1-Business Zum Formel-1-Grand-Prix von Österreich

Als guter Freund der Familie Rattenberger war ich gemeinsam mit Rudolf Rattenberger am vergangenen Mittwoch zu Gast bei der Eröffnung des neuen Firmengebäudes von Lechner Racing. Nach Thalgaug bei Salzburg luden Robert und Walter jun. ausgewählte Gäste zu einer atemberaubenden Präsentation ihrer neuen Werkshallen ein. Viele bekannte Rennfahrer begannen bei Walter Lechner, unter anderem Alexander Wurz und auch

Roland Rattenberger, der als Mechaniker und Instruktor wirkte. Prominentester Gast war Toto Wolff, derzeit Chef von Lewis Hamilton und Nico Rosberg, der einst seine Motorsportkarriere bei Walter Lechner in dessen Rennfahrschule begann. Auch Walter Lechner sen. ergriff das Mikrofon und brachte die versammelte Gesellschaft mit einer Anekdote zum Schmunzeln, wonach er dem jungen Fahreranfänger Toto Wolff empfohlen haben soll, sich besser wieder auf sein Studium zu konzentrieren statt auf den Motorsport.

Dass Toto Wolff sich für diese Veranstaltung Zeit nahm, ist lange nicht so erwähnenswert wie die Tatsache, dass er im Vergleich zu vielen «Motorsportgrößen» mit seiner angenehmen, lockeren Art auffiel. In diesem Business eine Seltenheit.
*Peter Levay
D-90768 Fürth*

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)



REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 2577
Telefax: +49 (0)711 182 1958
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)

Sonderkorrespondenten:
Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schöffner

Freie Mitarbeiter:
Belgien: Christian Fischer
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Georg Dobes, Martin Grühler,
Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
Sofiane Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
Anke Wieszorek, Michael Wolf

England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer
Österreich: Peter Preissler, Heinz Pröllner,
Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
dpa/picture alliance, Daniel Fessel, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,
Nico Schneider, XPB, LAT, sutton-images.com,
Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:
Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer

Schlussredaktion:
Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182-01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:
Ralph Alex, Jens Katemann
Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Rammis, Kai Feyeraender (Stv.)

Gesamtanzeigeneitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung:
Stefan Granzler
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung:
Rainer Küttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:
Tel.: +49 (0)711 182 1379 / 2379

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

Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Telefon: +49 (0)711 182 1522

Erscheinungsweise:
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:
2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
(D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 07 11-52 06 88 88,
Telefax 07 11-182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und
Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488



Immer gut besucht, immer Stimmung: MotoGP am Sachsenring

Die MotoGP-Fanmeile Die Fußball-EM ist durch - auf zur nächsten Fanmeile! Der Deutschland-Grand-Prix der MotoGP gehört zu den bestbesuchten WM-Läufen. Und wer zum Sachsenring pilgert, der muss auch mal den Ankerberg gesehen haben. Hier haben die drei Bs - Bikes, Bier, Busen - Hochkonjunktur. Egal ob die Sonne vom Himmel knallt oder der Regen den Hügel flutet: Gute Laune haben die Fans am Sachsenring immer. Im Internet auf Youtube gibt es unzählige Impressionen, wenn man die Stichworte «MotoGP» und «Ankerberg» eintippt. Eine (etwas ältere) Reportage gibt es auch: «Vor Ort um vier - Auf dem Ankerberg». Viel Spaß!

Youtube.com MotoGP Ankerberg; Vor Ort um vier - auf dem Ankerberg

TERMINE

AUTOMOBIL

15.-17.7.	Rallye, Rallye Estland	EM	EST
15./16.7.	Rallye/DRM, Rallye Thüringen	DM	D
16./17.7.	Formel 3, Zandvoort	EM	NL
16./17.7.	DTM, Zandvoort	DM	NL
16./17.7.	Porsche Carrera Cup, Zandvoort	NL	NL
16.7.	VLN, Nürburgring	D	D
16./17.7.	Audi Sport TT Cup, Zandvoort	NL	NL
17.7.	IndyCar, Toronto	CDN	CDN
17.7.	NASCAR, Loudon/New Hampshire	USA	USA
17.7.	European Le Mans Serie/ELMS, Spielberg	A	A
17.7.	24h Serie, Le Castellet	F	F
17.7.	Super Formula, Fuji	J	J

MOTORRAD

16./17.7.	Enduro, Fabriano	WM	I
16./17.7.	Trial, Tong	WM	GB
16.7.	Langbahn/Team, Marienbad	WM	CZ
16.7.	Speedway, Güstrow	EM	D
16.7.	Motocross, Spring Creek/New Jersey	USA	USA
17.7.	MotoGP/Moto2/Moto3, Sachsenring	WM	D
17.7.	Motocross/Seitenwagen, Straßbessenbach	WM	D
17.7.	Supersmoto, Posen	WM	PL
17.7.	Speedway/U21-Team, Daugavpils	EM	LV
17.7.	Motocross, Tensfeld	DM	D
17.7.	Supersmoto, Schaaheim	DM	D
17.7.	Motocross, Zuckenriet	SM	CH
17.7.	Supersmoto, Bäretswil	SM	CH
17.7.	Rundstrecke, Most	OM	CZ
17.7.	Northern Europe Cup/NEC, Sachsenring	D	D
17.7.	Red Bull Rookies, Sachsenring	D	D
17.7.	Speedway, Nordhasted	D	D
17.7.	Grasbahn, Osnabrück	D	D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 12.7.

18.00 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (W) SKY SPORT 1

SAMSTAG, 16.7.

11.05 Formel-3-EM, Zandvoort (NL), Rennen (live) N-TV

12.00 Audi Sport TT Cup, Zandvoort (NL), 1. Rennen (live) SPORT 1, SPORT 1+

12.45 Porsche Carrera Cup, Zandvoort (NL), 1. Rennen (live) SPORT 1, SPORT 1+

13.45 24-Stunden-Serie, Le Castellet (F), Rennen (live) MOTORS TV

17.45 DTM, Zandvoort (NL), 1. Rennen (live) ARD

20.45 24-Stunden-Serie, Le Castellet (F), Rennen (live) MOTORS TV

20.55 NASCAR, Sparta/Kentucky (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV

23.30 DTM, Zandvoort (NL), 1. Rennen (W) SPORT 1

23.35 Rallye-EM, Rallye Estland, Rennen/1. Tag (Zus.) EUROSPORT 1

SONNTAG, 17.7.

7.00 24-Stunden-Serie, Le Castellet (F), Rennen (live) MOTORS TV

8.20 Porsche Carrera Cup, Zandvoort (NL), 2. Rennen (live) SPORT 1+

9.15 Porsche Carrera Cup, Zandvoort (NL), 2. Rennen (Zus.) SPORT 1

10.15 Audi Sport TT Cup, Zandvoort (NL), 2. Rennen (live) SPORT 1, SPORT 1+

11.00 Formel Renault 2.0, Spielberg (A), 2. Rennen (live) EUROSPORT 2

13.30 DTM, Zandvoort (NL), 2. Rennen (live) ARD

18.05 DTM, Zandvoort (NL), 2. Rennen (W) SPORT 1+

18.30 DTM, Zandvoort (NL), Rennen (Zus.) N-TV

19.00 DTM, Zandvoort (NL), 2. Rennen (W) SPORT 1

21.00 IndyCar, Toronto (CDN), Rennen (live) SPORT 1 US

22.30 Rallye-EM, Rallye Estland, Rennen/2. Tag (Zus.) EUROSPORT 1

MONTAG, 18.7.

9.45 Rallye-EM, Rallye Estland, Rennen/2. Tag (Zus.) EUROSPORT 1

9.45 DTM, Zandvoort (NL), 1. und 2. Rennen (W) SPORT 1+

14.10 Porsche Carrera Cup, Zandvoort (NL), 1. und 2. Rennen (W) SPORT 1+

15.30 Audi Sport TT Cup, Zandvoort (NL), 1. und 2. Rennen (W) SPORT 1+

MOTORRAD

DIENSTAG, 12.7.

16.00 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1./2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

MITTWOCH, 13.7.

11.30 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1./2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

DONNERSTAG, 14.7.

11.15 Motorrad-WM, Sachsenring (D), Ausblick auf das Wochenende EUROSPORT 1

FREITAG, 15.7.

9.00 Motorrad-WM/Moto3, Sachsenring (D), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 1

9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 1

10.45 Motorrad-WM/Moto2, Sachsenring (D), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 1

11.45 Motorrad-WM, Sachsenring (D), Ausblick auf das Wochenende EUROSPORT 1

13.00 Motorrad-WM/Moto3, Sachsenring (D), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 1

14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 1

15.00 Motorrad-WM/Moto2, Sachsenring (D), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 1

SAMSTAG, 16.7.

9.00 Motorrad-WM/Moto3, Sachsenring (D), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 1

9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 1

10.45 Motorrad-WM/Moto2, Sachsenring (D), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 1

11.45 Motorrad-WM, Sachsenring (D), Vorbericht Qualifikation (live) EUROSPORT 1

12.30 Motorrad-WM/Moto3, Sachsenring (D), Qualifikation (live) EUROSPORT 1

13.15 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), Qualifikation (live) EUROSPORT 1

15.00 Motorrad-WM/Moto2, Sachsenring (D), Qualifikation (live) EUROSPORT 1

SONNTAG, 17.7.

8.30 Motorrad-WM, Sachsenring (D), Warm-up (live) EUROSPORT 1

10.00 Motorrad-WM, Sachsenring (D), Vorbericht Rennen (live) EUROSPORT 1

11.00 Motorrad-WM/Moto3, Sachsenring (D), Rennen (live) EUROSPORT 1

12.05 Motorrad-WM/Moto2, Sachsenring (D), Rennen (live) SRF 2

12.15 Motorrad-WM/Moto2, Sachsenring (D), Rennen (live) EUROSPORT 1

13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), Rennen (live) EUROSPORT 1

14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), Rennen (live) SRF 2

MONTAG, 18.7.

9.15 Motorrad-WM/Moto3, Sachsenring (D), Rennen (W) EUROSPORT 2

10.00 Motorrad-WM/Moto2, Sachsenring (D), Rennen (W) EUROSPORT 2

10.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), Rennen (W) EUROSPORT 2

20.10 Motorrad-WM/Moto3, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

20.30 Motorrad-WM/Moto2, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

21.00 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

21.00 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 16. Juli: VLN 56. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen; 5.-7. August: AvD Oldtimer Grand Prix, Nürburgring. Weitere Infos im Internet: www.dskef.de



IM NÄCHSTEN HEFT/19.07.2016

AUTOMOBIL
Formel 1: Vor dem Ungarn-GP
DTM: Lauf in Zandvoort
MOTORRAD
MotoGP: Deutschland-GP

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

14%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Norbert Lehmann, Vertrieb, Besiedlung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Miss Oerschnep (Voratz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathe, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 85752.

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

Schneller geht's online: www.motorsport-aktuell.com/abo

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509425
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.)
inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk,
den Gutschein meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat
reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-
Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.**

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab **2 GRATIS-Ausgaben:**

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

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

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)
 1. Amazon.de, Wert: 30,- € (nur in D und A bestellbar) 2. JET, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar) 3. BestChoice, Wert: 30,- €

Widerrufsrecht: 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/abo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart