

# MOTOR SPORT aktuell



**Formel E**

**Buemi Meister nach  
Herzschlagfinale** S. 16



**MotoGP**

**Interview mit Assen-  
Sieger Jack Miller** S. 30



**Rallye-WM**

**VW verhindert knapp  
Sensationsieg** S. 23

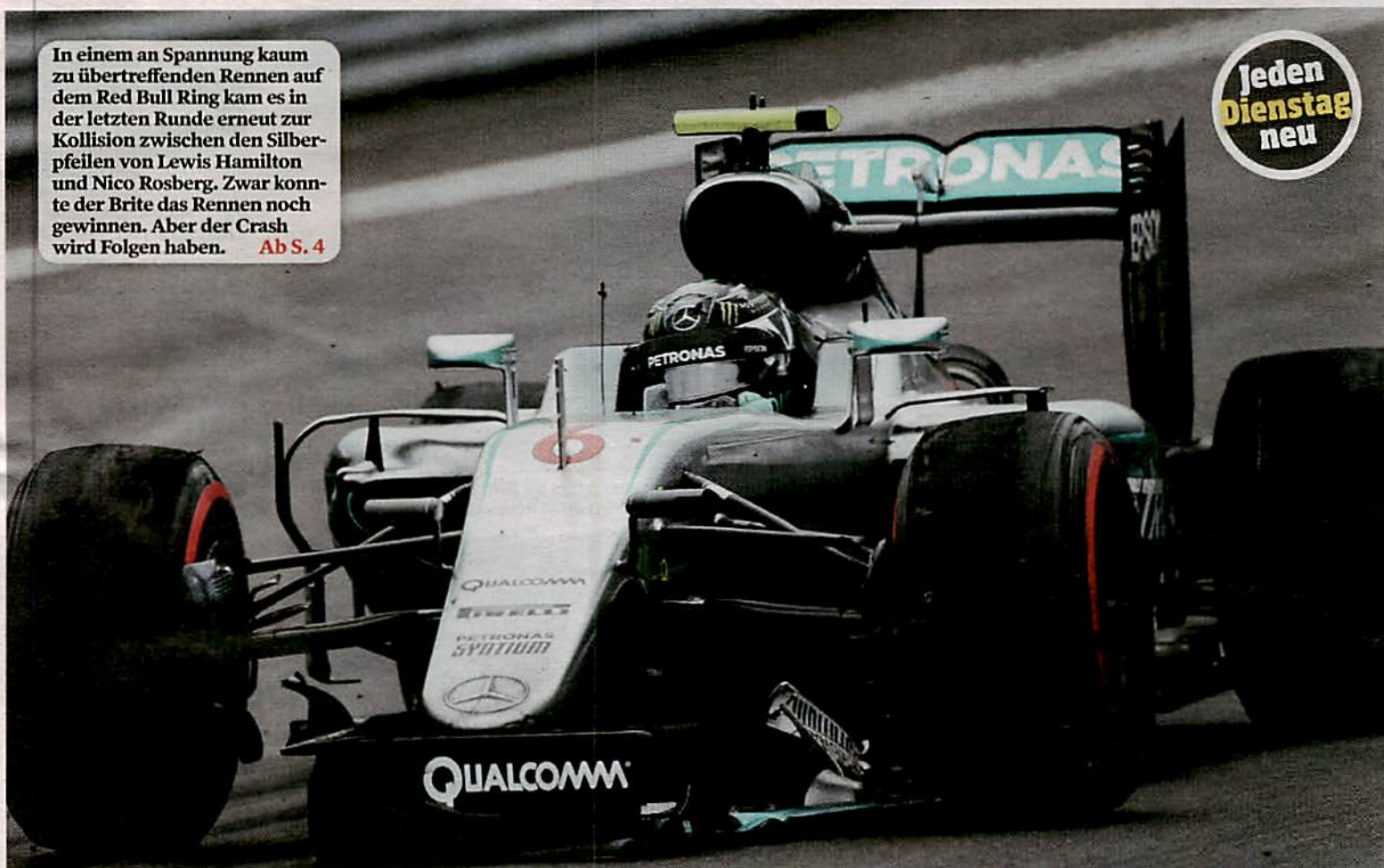
Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

**Formel 1: Mercedes-Führung platzt nach Kollision beim Österreich-GP der Kragen**

# JETZT REICHT'S!

In einem an Spannung kaum zu übertreffenden Rennen auf dem Red Bull Ring kam es in der letzten Runde erneut zur Kollision zwischen den Silberpfeilen von Lewis Hamilton und Nico Rosberg. Zwar konnte der Brite das Rennen noch gewinnen. Aber der Crash wird Folgen haben. **Ab S. 4**

Jeden  
Dienstag  
neu



**motorsport-  
aktuell.com**

**Formel 1**  
**Sauber scheint  
endlich gerettet** S. 3

**MotoGP**  
**Bradl: Warum nicht  
Superbike 2017?** S. 32

**Sportwagen**  
**Wohin steuert der  
GT-Sport?** S. 18





## LIEBE LESER!

Es war eine der positiveren Nachrichten aus der Formel 1 in den letzten paar Wochen und Monaten. Und dennoch sollte man ob der Ankündigung, Sauber stehe vor der Rettung, vorsichtig sein. Zweifelsfrei – der Schweizer Rennstall hätte es verdient, wenn die Zukunft gesichert ist. Doch wie heißt es so schön: Das Problem ist gelöst, wenn es gelöst ist; nicht, wenn die Lösung angekündigt wird. Wir haben uns beim GP Österreich schlaugemacht. Und die dürftigen Infos aus Teamkreisen vertieft (Seite 3). Klar ist vieles noch Spekulation. Aber diesmal scheint das Licht am Ende des Tunnels kein entgegenkommender Zug zu sein. Ein anderes Thema nimmt die F1 auch seit Wochen in Beschlag: der Cockpitschutz «Halo». In Spielberg wurde wieder darüber diskutiert. Und sogar ein neues Modell vorgestellt (S. 8). Einen direkten Zusammenhang wird man wohl nie nachweisen können. Aber wenn der Heiligenschein kommt, werden der Formel 1 noch mehr Fans davonlaufen. Und in Österreich waren es am Renntag schon nur noch 35000 (S. 6). Also bitte, lasst es sein!

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger  
Chef vom Dienst



**WER?** Sébastien Buemi (CH)  
**WO?** London (GB)  
**WAS?** Nach verpasstem Sieg

bei den 24 Stunden von Le Mans holte sich der Schweizer den Titel in der Formel E



**WER?** Sebastian Vettel (D)  
**WO?** Spielberg (A)

**WAS?** Reifenplatzer hinten rechts bei 290 km/h auf der Start- und Zielgeraden und natürlich ein herber Rückschlag im WM-Kampf



**WER?** Markus Hotz (CH)  
**WO?** Spielberg (A)

**WAS?** 14 flammenwerfende BMW M1 sorgten bei der Legenden-Parade am Red Bull Ring trotz Regens für gute Stimmung

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- ! Formel 1: Die Rettung von Sauber?; Audi: Renningeniurin Gade geht zu Bentley S. 3
- ! FORMEL 1 Jetzt greift Mercedes-Wolff durch S. 4
- FORMEL 1 Wo bleiben die Fans am Red Bull Ring? S. 6
- FORMEL 1 Bottas auf der «Achterbahn» S. 10
- GP2 Warum es erneut Chaos-Rennen gab S. 15
- ! FORMEL E Wie Buemi beim Krimi den Titel holte S. 16
- ! SPORTWAGEN Bald eine GT-Weltmeisterschaft? S. 18
- DTM Wie Mercedes-Auer eingebremst wurde S. 20
- ! RALLYE-WM Fast ein Sensationssieger S. 23
- RALLYCROSS-WM Bakkerud doppelt in Höljes nach S. 28

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Wie Hersteller für 2017 planen; Supersport-VM: 400-km/h-Rekord S. 29
- ! MOTOGP Interview mit Assen-Sieger Miller S. 30
- ! MOTOGP So denkt Bradl über die Zukunft S. 32
- MOTO2 Die Krise der «Dream Teams» S. 33
- US-MOTOCROSS Roczen-Show geht weiter S. 36
- SUPERCROSS Interview mit Zweifach-Champ Reed S. 38

## PANORAMA

- AUTOMOBIL Die Formel 1 als Comic, Teil 2 S. 42
- AUTOMOBIL Juli-Highlights im Rückspiegel S. 44
- BOXENGEFLÜSTER Achtung Fahrerlager; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 46
- IMPRESSUM S. 47
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 47

! = Titelthemen

## Fotos Titelseite:

XPB

## KONTAKT

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

**Formel 1**

# Sauber gerettet?

Von MICHAEL SCHMIDT Und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Sauber hat am Mittwoch vor dem GP Österreich die Gehälter für Mai und Juni bezahlt. Gleichzeitig wurde den Mitarbeitern mitgeteilt, dass dies Teil einer Gesamtlösung zur Rettung des Rennstalls sei. Eine internationale Investorengruppe will offenbar die Mehrheit von Sauber kaufen.**

Aufatmen bei Sauber. Der Schweizer Rennstall hat am Mittwoch vor dem GP Österreich allen 330 Mitarbeitern die Löhne für Mai und Juni gezahlt. Doch damit nicht genug: Den Mitarbeitern wurde bei einer Ansprache im Werk in Hinwil mitgeteilt, dass die Bezahlung der Gehälter Teil einer Gesamtlösung für den Fortbestand des Rennstalls sei. Man hofft, den Rettungsplan bis spätestens zum GP von Ungarn unter Dach und Fach zu bringen.

**Ruhe im Team schaffen**

Seit mehreren Monaten musste Sauber die Löhne aufgrund finanzieller Probleme mit Verspätung begleichen. Mit der Bezahlung der Gehälter wollte die Geschäftsführung Ruhe im Team schaffen und das Vertrauen der Angestellten zurückgewinnen. Ein nicht unwesentlicher Schritt: Zuletzt hatten rund 20 Mitarbeiter das vermeintlich sinkende Schiff verlassen. Einer von ihnen äußerte sich auf «Blick-Online»: «Ich habe pro Monat 400 Franken Benzinkosten in Kauf genommen, um bei Sauber arbeiten zu dürfen. Aber wenn ein Baby unterwegs ist, und du weißt nicht, wann der Lohn



Die Lackierung stimmt bereits: Der Sauber fährt seit zwei Jahren in den Farben von Schweden

kommt, musst du halt die Konsequenzen ziehen.»

Teamchefin Monisha Kaltenborn hatte schon zu Saisonbeginn gesagt: «Wenn wir überleben wollen, müssen wir einen Partner finden.» Die Verhandlungen dazu stehen nun offenbar kurz vor dem Abschluss. Unseren Informationen zufolge soll eine internationale Investorengruppe die Mehrheit des Schweizer Rennstalls kaufen, die Schulden tilgen und einen Neustart einleiten. Die neuen Besitzer hatten zuvor auch bei anderen Teams angeklopft, waren aber offenbar zum Schluss gekommen, bei Sauber die beste Infrastruktur zu bekommen.

Der Deal soll beinhalten, dass die Leitung des Teams in einer Übergangsphase vom bestehenden Personal fortgeführt und dann Schritt für Schritt mit eigenen Leuten besetzt wird.

Zurzeit sind die Besitzverhältnisse bei Sauber wie folgt geregelt: Teamgründer

Peter Sauber (72) hält zwei Drittel der Anteile, Teamchefin Monisha Kaltenborn den Rest.

Um wen es sich handelt? Darüber wird (noch) gerätselt. Die schwedische Fraktion im Team um Fahrer Marcus Ericsson beteuerte in Spielberg nach außen, dass sie nichts damit zu tun hätte. Andere Quellen sagen das Gegenteil. Immer wieder fällt der Name von Dennis Jönsson, dem CEO von Tetra Pak, der nicht nur Ericssons Cockpit bei Sauber (mit)finanziert, sondern in der Vergangenheit auch schon ein paar andere Löcher im Team gestopft haben soll.

Nüchtern betrachtet würde dieser Schritt Sinn machen. Die «Schweden» kennen das Team und dessen Arbeitsweise in- und auswendig. Der Gedanke einer möglichen Übernahme konnte, wenn es so ist, in den vergangenen Monaten reifen. Und wenn man noch die geeigneten Partner gefunden hat, die sich im Tagesgeschäft ausken-

nen, könnten Jönsson & Co. im Hintergrund bleiben – etwas, das den schwedischen Geldgebern immer wichtig war.

Am nötigen Kleingeld würde es nicht mangeln. Tetra Pak, das seinen Sitz übrigens im schweizerischen Pully/VD hat, hat 2015 einen Umsatz von 11,9 Milliarden Euro gemacht. Und der Getränkekarton-Gigant soll ja nur einer von vielen Investoren/Sponsoren sein, die hinter dem Sauber-Deal stecken.

**Zweifel unter den Fans**

Auf Internetportalen wird die angebliche Sauber-Rettung angezweifelt. Ein User schreibt: «Das Problem ist gelöst, wenn es gelöst ist. Nicht, wenn die Lösung angekündigt wird.» Ein anderer meint, Frau Kaltenborn sollte an die Öffentlichkeit gehen, wenn sie das Paket festgezurr hat: «Halbwahrheiten nimmt Ihnen niemand mehr ab.» Unsere Einschätzung: Diesmal ist wirklich mehr dran. ♦

**Leena Gade**

## Neuer Job bei Bentley

Das 24-Stunden-Rennen in Le Mans 2016 war der letzte Einsatz von Leena Gade als Renningenieurin für das Audi Sport Team Joest in der FIA Langstrecken-WM (WEC). Mit dem Trio Marcel Fässler, André Lotterer und Benoît Tréluyer gewann die Britin dreimal den Langstreckenklassiker an der Sarthe sowie den WM-Titel 2013.

In Le Mans verabschiedete Audi Sport die erfolgreiche Ingenieurin: Als Geschenk bekam Leena Gade die Le-Mans-Siegertrophäe von 2011 überreicht. Außerdem wurde sie von Hollywood-Filmstar Brad Pitt, der in Le Mans als Ehrenstarter tätig war, an der Boxenmauer besucht. Gade, die Botschafterin der FIA-Kommission «Frauen im Motorsport», ist hat am 1. Juli 2016 zur Konzernschwester Bentley gewechselt. Beim britischen Premiumhersteller hat sie eine neu geschaffene Management-Funktion im Kundensport übernommen.

Nachfolger von Gade als Renningenieur des Audi R18 mit der Startnummer 7 in der FIA WEC ist der Niederländer Erik Schuivens, der im Vorjahr als Renningenieur von Marcus Ericsson beim Sauber-F1-Team tätig war. Davor arbeitete Schuivens unter anderem für BMW in der DTM. ♦ AW/RDB



Jetzt bei Bentley: Leena Gade

**FORMULA 1 GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND 2016**  
HOCKENHEIM  
29-30-31 JULI

#F1istZURUECK



**ZURÜCK IN DEUTSCHLAND!**

**29. - 31.07.**

**HOCKENHEIMRING.DE**

TICKETS  
**+49 (0)6205 950-222**



Tickets gegen Aufpreis auch an allen bekannten CTS Eventim Vorverkaufsstellen. The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company, licensed by Formula One World Championship Limited, a Formula One group company. All rights reserved.

GP Österreich - Mercedes

# Wolff greift durch



Die letzte Zieldurchfahrt, bevor es kracht: Noch liegt Rosberg vor Hamilton

Von **BIANCA LEPPERT** und **CHRISTIAN EICHENBERGER**

**Und es ist wieder passiert! Nico Rosberg und Lewis Hamilton sind beim Großen Preis von Österreich erneut kollidiert. Diesmal in der letzten Runde – im Kampf um den Sieg. Mercedes-Teamchef Toto Wolff hat Konsequenzen angedroht.**

Mercedes-Teamchef Toto Wolff ist um seinen Job nicht zu beneiden. Nach der Kollision in der Startphase des spanischen Grand Prix sind sich seine beiden Fahrer keine zwei Monate später in Österreich wieder in die Karren gefahren. Diesmal gab es zwar keinen Totalausfall. Doch statt eines souveränen Doppelsiegs, dem dritten in dieser Saison, mussten sich die Silbernen mit Platz 1 für Lewis Hamilton und Rang 4 für Nico Rosberg zufriedengeben.

Wolff hatte schon in Barcelona gesagt, dass eine Kollision zwischen seinen beiden Fahrern lediglich eine Frage der Zeit gewesen sei. «Es war klar, dass das irgendwann einmal passieren würde», sagte der gebürtige Wiener damals.

Dass es nun, 49 Tage später, schon wieder scheppert, hat bei

Wolff das Fass zum Überlaufen gebracht. Zwei Stunden nach dem Rennen sagte er: «Ich will niemandem die Schuld geben. Ich habe meine Meinung, aber die werde ich an dieser Stelle nicht kundtun. Fakt ist: Wenn Racing ohne Berührung nicht möglich ist, dann müssen wir einschreiten und die Reihenfolge (ab einem gewissen Punkt im Rennen) einfrieren. Das ist unpopulär, aber ich habe die Schnauze voll, solche Situationen (hinterher) zu analysieren. Ich will ganz einfach keine Kollisionen mehr!»

## Kein Krieg der Sterne

Klare Worte – die nüchtern betrachtet auch einleuchten (siehe Kommentar). Man stelle sich vor, Hamilton und Rosberg hätten sich in der Remus-Kurve nicht nur berührt, sie hätten sich ähnlich wie damals in Barcelona verhakt. Mercedes hätte einen sicheren Doppelsieg in der allerletzten Runde, drei Kilometer vor dem Ziel, einfach weggeschmissen. Und das an einem Ort, wo man mit einer sehr gelungenen Kampagne warb: «Früher wurden Pferde und Bullen mit Pfeilen gejagt. Heute ist es umgekehrt.»

«Bleiben wir im «Tierreich»: Wolff hatte nach dem Rennen

auch klargemacht: «Ich dachte, die beiden hätten nach dem Vorfall in Barcelona ihre Lektion gelernt.» Aber dem ist nicht so. Ob man diesen Vorwurf beiden unterstellen kann? Wolff bleibt nach außen neutral. Er erinnert daran, dass es für eine Berührung zwei Autos braucht. Und versucht auch die Hitze des Gefechts als Entschuldigung ins Feld zu führen. Doch Mercedes wird nicht umhinkommen, sich diesem Konflikt zu stellen. Und Lösungen zu suchen. Denn die Saison ist noch lang. Für Mercedes und deren Kutscher. Dass diese keine Freunde mehr werden, ist klar. Aber ein Krieg der Sterne kann Mercedes auch

nicht gebrauchen. Schließlich geht es um mehr als nur um das Ego zweier Fahrer, die sich hin und wieder über die Vorfahrt uneins sind.

## Zwei Eimer für die Fahrer

Klar ist – und das hat Wolff direkt nach dem Rennen auch bestätigt: Das Ziel einer jeden Maßnahme muss sein, dass sich solche Vorkommnisse nicht wiederholen. Ein Doppelausfall wäre, zitiert Wolff, «ein Albtraum gewesen». Wolff meint aber auch, dass es in jedem Fall nicht einfach nur Schwarz und Weiß gebe.

Wolff musste sich in der Pressekonferenz nach dem Rennen aber

nicht nur Fragen zur Kollision anhören, er wurde auch bezüglich Taktik gelöchert. Denn die war letzten Endes dafür verantwortlich, dass sich die beiden in der letzten Runde überhaupt ins Gehege kamen. «Hamilton war auf einer Ein-Stopp-Strategie unterwegs», erklärte Wolff. «Weil das die bessere Strategie für den Leader war. Und seine Rundenzeiten waren ja auch gut genug.» Der Kommandostand hatte seine Taktik auf Ferrari ausgerichtet. «Wir haben uns nicht so sehr darum gekümmert, was Nico oder die beiden Red Bull machen», so der Teamchef. «Doch dann hatten wir festgestellt, dass ein Switch auf zwei Boxenstopps die sicherere Variante sei.»

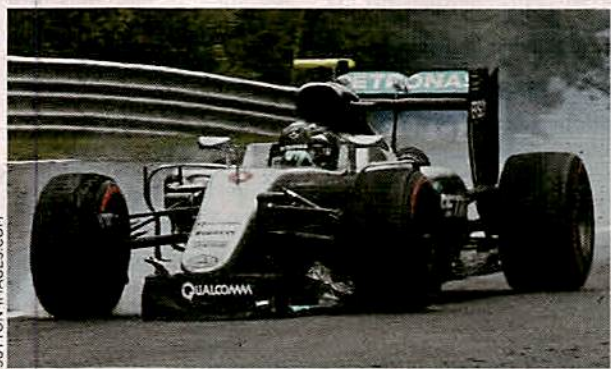
So fiel Hamilton hinter Rosberg zurück. Und das (Beinahe-)Unheil nahm seinen Lauf. Dass Wolff der Zwist unter den Fahrern ans Lebendige geht, ist nachvollziehbar. Zwar befriedigte der 44-Jährige die versammelte Medienschar wie immer charmant mit klaren Ansagen, aber am Ende gab er doch zu: «Ich muss jetzt meinen Kopf in einen Kübel mit kaltem Wasser stecken, um ihn etwas abzukühlen.» Er wäre gut beraten gewesen, auch seinen beiden Fahrern einen Eimer hinzustellen. ♦



Konnte kaum mehr hinsehen: Mercedes-Teamchef Toto Wolff



Hamilton mit dem Vettel-Finger: Jubel über den dritten Saisonsieg



Rosberg nach der Kollision: Mit herunterhängendem Frontflügel



Podium von Spielberg: Mit Verstappen, Hamilton und Räikkönen

## KOMMENTAR

Es ist nicht gut, aber ich kann Mercedes verstehen



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Wenn Nico Rosberg am Ende der Saison im Kampf um den Titel sechs Punkte auf Lewis Hamilton fehlen, dann wird er sich an den 3. Juli erinnern. Sicher liegt es in der Natur eines jeden Rennfahrers, dass er seine Position nicht kampflos hergibt. Erst recht nicht, wenn es um Platz 1 geht. Und ich möchte mir an dieser Stelle auch nicht anmaßen, wie sich eine solche Situation nach fast 71 gefahrenen Runden anfühlt. Die Anspannung im Cockpit muss extrem

hoch sein. Doch Rosberg wusste, dass er ein Bremsproblem hatte. Und er wusste auch, dass es Hamilton probieren würde. P2 wären sichere 18 Punkte gewesen. Stattdessen sind sich die beiden erneut in die Kiste gefahren. Und das war einfach nur dumm. Der Mercedes-Führung muss man hoch anrechnen, dass sie bisher keine Stallorder ausgesprochen hat. Das war im Sinne des Sports – für die Fans, uns Medien und für die Fahrer. Doch das wird sich ändern. Das ist nicht gut, aber ich kann diese Entscheidung verstehen.

## Nico Rosberg vs. Lewis Hamilton

## Die Schuldfrage

Von BIANCA LEPPERT und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Rennfahrer sind sture Menschen. Fehler eingestehen ist nicht ihre Stärke. Das hat auch die neuerliche Kollision zwischen Nico Rosberg und Lewis Hamilton beim GP in Spielberg gezeigt.**

Tatort war die Remus-Kurve. In der letzten von 71 Runden. Und wieder krachte es – wie schon in Barcelona (siehe links). Diesmal startete Lewis Hamilton einen Angriff auf der Außenbahn, Nico Rosberg verteidigte sich. Das Ergebnis war (fast) dasselbe wie in Montmeló: Die Autos der beiden berührten sich, wobei sich Rosberg den Frontflügel abfuhr und am Ende bis auf den vierten Rang abfiel. Hamilton sah die Zielflagge als Sieger.

Aus dem Cockpit geschält, gaben sich beide als Unschuldslämmer und schoben die Schuld jeweils dem anderen zu. «Ich war innen, ich hatte das Recht, mich zu verteidigen – auch abseits der Ideallinie», sagte ein sichtlich gereizter Rosberg im Gespräch mit Journalisten. «Es war zu jeder Zeit genug Platz. Ich bin niemandem reingefahren.» Selbst die Bremsproblem-Theorie verlor an Substanz, weil Rosberg selbst sagte: «Ich hatte das Auto zu jeder Zeit unter Kontrolle und keinen Verbremser oder so etwas.»

Hamilton sah den Vorfall freilich anders: «Nico hat in Kurve 1 einen Fehler gemacht und ist über den Kerb gekommen. Ich war in Kurve 2 dran. Ich bin außen so weit wie möglich ge-

fahren, habe viel Platz gelassen. Da hätten drei Autos reingepasst. Ich war am Streckenrand, und als ich eingelenkt habe, sind wir kollidiert.»

## Rosberg fühlt sich als Opfer

Genau da sieht Rosberg das Problem. Er wollte zwar nicht offen zugeben, dass er dem Stallrivalen zu 100 Prozent die Schuld gibt, sagte aber auch: «Hätte er nicht eingelenkt, wäre das nicht passiert.» Allerdings muss man sich fragen, wie Hamilton sonst die Kurve hätte bekommen sollen. «Ich war derjenige, der darunter gelitten hat, nicht er.»

Offenbar suchte Rosberg nach dem Rennen das Ge-

«Hätte er nicht eingelenkt, wäre nichts passiert.»

NICO ROSBERG



spräch mit Hamilton. Doch der amtierende Weltmeister hatte keinen Bedarf. «Es gibt nichts zu diskutieren», sagte er. «Ihr könntet alle sehen, was passiert ist.» Womit Hamilton die Schuld indirekt ganz klar auf Rosberg projizierte.

Auf dem Siegerpodest wurde Hamilton von den Zuschauern ausgebuht. Den Grund dafür kann er nicht ganz verstehen. Es kümmert den Briten aber auch nicht sonderlich. «Das hat

mich nicht getroffen. Ich habe all meine Fans mit den Kapfen gesehen und bekomme immer wieder Zuspruch von ihnen.»

Wer hat nun recht? Die Sportkommissare entschieden: Rosberg hat die Kollision verursacht. Er bekam eine Zehn-Sekunden-Strafe nach dem Rennen, bleibt jedoch auf Platz 4 gelistet. Die Begründung: Hamilton hatte die Nase deutlich vor Rosberg. Und Rosberg hat Hamilton nicht genug Platz gelassen. Zudem kassierte er zwei Strafunkte und eine Verwarnung, weil er mit dem beschädigten Auto noch weiterfuhr und nicht anhielt. Nachdem sich einige Experten die On-

board-Aufnahmen von Rosbergs Auto angesehen hatten, kamen sie ebenfalls zum Schluss: Rosberg hat einfach nicht eingelenkt.

Auch Aufsichtsratschef Niki Lauda sah die Schuld «mehr bei Nico. Er ist im toten Winkel von Lewis, und dieser wusste, dass der rechts neben ihm ist. Deshalb ist er bis an den Streckenrand hinausgefahren, hat ihm Platz gelassen, aber Nicos Überschuss war viel zu groß. Nico hat einfach mit aller Kraft versucht, mit nicht mehr funktionierenden Bremsen das Überholmanöver von Lewis zu verhindern.»

Schon am Donnerstag werden die beiden Streithähne in Silverstone wieder aufeinander treffen. Bis dann wird es noch ein paar klärende Gespräche geben. Pfliffe wird man in England kaum hören. Und wenn, dann sicher nicht gegen Hamilton. ♦

## Ferrari

## Zu viel Risiko?

**Sebastian Vettel verabschiedete sich in Führung liegend mit einem Reifenplatzer. Und wehrte sich gegen Vorwürfe, Ferrari habe zu viel Risiko genommen.**

27 Runden war Sebastian Vettel mit den Supersoft unterwegs, als der rechte Hinterreifen auf der Start- und Zielgeraden explodierte. Das Auto bog schlagartig nach rechts in die Leit-schiene ab. Nur ganz knapp verfehlte ein Manor den Ferrari, als er über den Asphalt rutschte. Das Geburtstagskind (29) lag zu diesem Zeitpunkt in Führung. Ein Platz auf dem Podest (nach dem Mercedes-Crash sogar Platz 2) wäre möglich gewesen.

Vettel war auf einer Einstopp-Strategie unterwegs. Und die Reifen sahen schon vor dem Platzer ziemlich abgefahren aus. Doch gegen Vorwürfe, Ferrari sei zu viel Risiko gegangen, wehrte sich der Heppenheimer. «Ich habe nichts falsch gemacht. Und wir waren auch nicht zu aggressiv. Mir ist einfach der Reifen geplatzt.»

Durch Kimi Räikkönens dritten Platz sind die beiden Ferrari-Piloten nun punktgleich (je 96). Der Rückstand auf Leader Nico Rosberg beträgt 57 Zähler. Bei noch zwölf ausstehenden GP ist noch alles möglich. Aber der Rückstand ist zu groß. Und ständig werden die Silbernen nicht Geschenke machen. ♦ CE



Vettel nach seinem Ausfall

## MOMENT MAL!

## Formel Verzweifelt

Das Zitat hat Jenson Button längst dementiert, aber es ist trotzdem so treffend, dass man darüber nachdenken darf. Der Ex-Weltmeister soll die nachwachsende Rennfahrergeneration als «Formel Verzweifelt» bezeichnet haben. Der Brite sagt, dass das Zitat aus dem Kontext gerissen wurde, und auch die folgenden Sätze verdreht wären: «Ich habe das Gefühl, dass viele Fahrer vor dem Einstieg in die Formel 1 mehr hätten lernen sollen. Sie sind sehr sprunghaft; es scheint, als wären sie ständig verzweifelt. Man sollte klug genug sein, um zu wissen, was man mit dem Auto machen kann und wie man um seine Position kämpft.» Selbst wenn er es so nicht gesagt haben sollte – das klingt doch ganz vernünftig. Man muss ja die Meinung nicht komplett teilen, aber der Brite ist vermutlich immer noch von seinem wilden Ex-Teamkollegen Sergio Pérez gezeichnet.

Das führt zu der entscheidenden Frage, wie es um den Nachwuchs in der Königsklasse tatsächlich bestellt ist. Red Bull scheint seinen Talentschuppen Toro Rosso nicht mehr als Ausbildungsbetrieb zu führen, sondern eher als Reservoir für das Hauptteam. Was nicht schlimm ist, eben nur einen Philosophiewechsel zeigt. Carlos Sainz weiter an sich zu binden, ist eine ähnlich politische Entscheidung, wie sie Ferrari oder Mercedes als Motorenlieferanten 2015 getroffen hatten: Warum die Konkurrenz stärker machen? Dafür hat man doch das Investment nicht getätigt. Also an sich binden. Zumal sich aus den unteren Klassen kurzfristig offenbar kein Jung-Bulle anbietet.

Die Verzweiflung, die Button vielleicht unterschwellig gemeint hat, betrifft

eher Bezahlfahrer, deren Teams und Gönner sofort den Erfolg bringen sollen. Die müssen nicht nur Geld mitbringen, sondern auch früh die sportliche Last in Rennställen tragen, bei denen Erfolge nicht so einfach zu erzielen sind. Dieser enorme Druck kann zur Verzweiflung führen, zu Überreaktionen,

zu einer Art Burn-out, der Karrieren beenden könnte, bevor sie überhaupt richtig begonnen haben. Nehmen wir Max Verstappen mal aus, der ist ein Spezialfall – wie auch

Sebastian Vettel einer war. Die rasante Beförderung von Junioren wird durch das Superlizenz-Punktesystem ohnehin eingebremst. In diesem werden einzelne Nachwuchsserien unterschiedlich bewertet, neuerdings bekommt ein besonders fairer Pilot am Ende einer Saison noch einen Zusatzbonus fürs Bravsein. Das entspricht einer sehr akademischen Vorgehensweise, andere nennen es bürokratisch, mancher findet es vernünftig. Aber es könnte echte Talente stoppen.

Die Formel 1 braucht in nächster Zeit sicher Nachwuchs, die besten Fahrer sind seit Jahrzehnten dabei. Selbst ein Daniel Ricciardo, der noch als junge Hoffnung bezeichnet werden darf, ist bereits 27 Jahre alt. Mercedes hat deshalb gut daran getan, mit Pascal Wehrlein (21) den Weg des behutsamen Aufstiegs zu gehen. Er ist noch jung genug, um den Silberpfeil in drei Jahren zu übernehmen, dann vermutlich gereift und perfekt ausgebildet. Auch ein Ausweg aus der Verzweiflung. Jenson Button kam übrigens mit 20 in die Formel 1, gleich zum Top-Team Williams. Aber auch dort kann man, wie das frühe Auf und Ab seiner Karriere zeigt, verzweifeln.



Elmar Brümmer

## Red Bull und der Ring

## Alles vom Feinsten

Von ELMAR BRÜMMER

**Eigentlich haben beim dritten Gastspiel der Formel 1 am Red Bull Ring alle Zutaten gepasst. Und mit Max Verstappen hatte man sogar einen RB-Fahrer auf dem Podest. Trotzdem kamen weniger Zuschauer als 2015.**

So glücklich hat man Dietrich Mateschitz vermutlich noch nie nach einem zweiten Platz gesehen. Oben steht Max Verstappen zum zweiten Mal in diesem Jahr auf dem Podium, unten der Dosen-Kaiser und strahlt und klatscht. Das Ergebnis von Red Bull Racing, Daniel Ricciardo wird Fünfter, macht dem Erfolgsmenschen Mut, dass er mal wieder den richtigen Riecher hatte. Und all die kleinen und großen Dramen retten das Rennwochenende am Ende dann doch noch.

Ungewohnt streng geht die «Kleine Zeitung», das größte Blatt der Steiermark, zuvor mit dem Großen Preis von Österreich ins Gericht. Natürlich nicht mit Österreich, nur mit der Formel 1. Denn die sei betroffen, dass so viele Fans eine Abwesenheitsmeldung geschickt haben. Prinzipiell müsste es eher umgekehrt sein, aber der Kommentator hat auch schnell einen triftigen Grund ausgemacht: «Der Perfektionismus hat der Formel 1 das Gemüt geraubt. Und die Seele.» Das kann man durchaus so sehen. Aber wenn dem tatsächlich so wäre, dann dürfte auch auf dem Red Bull Ring nicht gefahren werden. Denn die Arena, die weder mit dem Österreichern noch dem Al-Ring außer dem Grundstück viel zu tun hat, ist die perfekte auf der ganzen Welttournee.

In der Tat hat Mateschitz, der aus Patriotismus die Steiermark

von ihrer Bedeutungslosigkeit in der Alpenrepublik befreit hat, antizyklisch investiert – und es ist nur das Beste, was gut genug ist im breiten Tal der Mur. Es geht dabei nicht bloß ums Geld, sondern auch um Geschmack. Dass überall der Bulle zu sehen ist, sei es als Denkmal im Streckenhaus des Tribünengebäudes, ist verzeihbar. Mit der Selbstvermarktung ist sein Konzern groß geworden. In Barcelona, Hockenheim, Silverstone, Spa oder Monza erinnert man sich an wenig Schickes – außer an die große Tradition der Anlagen. Das reicht nicht mehr als alleiniger Wert. Aber der Wohlfühlfaktor, den die Fans bei modernen und teuren Sportveranstaltungen erwarten, stellt sich beim Blick zurück selten ein.

Die Freiluftarena ist eine Investition in die Zuschauer, und damit in Zukunft, nicht nur des

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von CHRISTIAN EICHENBERGER und BIANCA LEPPERT



Red-Bull-Piloten im Seppi-Look

Red Bull ist immer für Überraschungen gut. So steckte der Getränkehersteller seine beiden Fahrer **Daniel Ricciardo** (wurde am Freitag 27 Jahre jung) und **Max Verstappen** beim Heim-GP in Rennanzüge im Lederhosen-Design.

Apropos Red Bull: Fahrer sowie Teamchef **Christian Horner** und Berater **Helmut Marko** reisten standesgemäß mit einer Douglas DC-6 (Baujahr 1958) der «Flying Bulls» von Salzburg nach Zeltweg.

Beim Großen Preis von Europa in Baku traten **Pharrell Williams**, **Chris Brown** und **Enrique Iglesias** auf. In Spielberg war das Entertainment-Programm etwas weniger international. Es traten auf: **Nena**, **Wanda**, **Rea Garvey** und **Amy Macdonald**.

Skistar und Red-Bull-Aushängeschild **Lindsey Vonn** hat

vor dem GP Österreich einige Teststrunden auf dem Red Bull Ring absolviert. Die 31-Jährige nahm in einem 2.0- und einem 3.5-Liter-Renault Platz. An eine zweite Karriere im Rennsport denkt Vonn (noch) nicht. Bis 2019 will sie noch im Skizirkus abräumen. Am liebsten würde sich die furchtlose Blondine in Abfahrt und Super G mit ihren männlichen Kollegen messen.

Formel-1-Rennfahrersohn **Giuliano Alesi** musste in Spielberg auf die Rennen der GP3 verzichten. Alesi jr. war im freien Training in Turn 1 wegen eines Bremsdefekts gradeaus in die Abschränkungen gefahren. Dabei wirkten Kräfte von 46 g. Die Ärzte erteilten ihm deshalb Startverbot. Papa **Jean Alesi** meinte am Tag danach: «Es geht ihm gut.»

**Sebastian Vettel** auf BMW? Eine Kombination, die in der F1 (ziemlich sicher) nie mehr zustande kommt, hat in Spielberg Zweirad-Fans entzückt. Der Ferrari-Pilot fuhr mit einer schneeweißen BMW R69S vor.

Ex-F1-Pilot **Giedo van der Garde** war in Spielberg zu Gast. Allerdings nicht nur als Zuschauer. Der Niederländer, der bei Jota Racing LMP2 fährt, coachte Landsmann **Steijn Schothorst** (GP3).

Die Legenden-Parade mit den BMW M1 Procar (siehe auch Heft 28) war ein Erfolg. Bis auf den Ausritt von **Marc Surer**, der bei einem «Angriff» von **Gerhard Berger** ins Kiesbett rodelte und beinahe an der Bande angeschlagen hätte.

In diesem Jahr haben wir 21 Grands Prix. So viel wie noch nie. Wie viele es 2017 werden, ist noch unklar. F1-Chef **Bernie Ecclestone** hat bisher nur bestätigt: Die Saison beginnt am 19. März in Melbourne.



Vettel und seine alte BMW

Zwischen **Max Verstappen** und der Schwedin **Mikaela Ahlin-Kottulinsky**, Rennfahrerin im GT Masters, hat es sich ausgeturtelt. Der Barcelona-Sieger hat sich offenbar schon wieder neu orientiert. Im Internet kursieren Fotos gemeinsam mit dem belgischen Model **Joyce Godefridi**.



Jenson Button: Kritik an der jungen Fahrergeneration

# doch wo sind die Fans?

Bundeslandes, sondern auch der FL. Der Vertrag läuft bis 2020. Und bis dahin, so der nächste perfekte Plan, soll Red Bull Racing wieder ein Titelabonnement gelöst haben.

## Ausdruck einer Sehnsucht

Eine Blaskapelle steht am frühen Sonntagmorgen am Eingang zum Ring, Hunderte von Fans drängen sich um einen roten Teppich. «Wie in Kitzbühel», sagt ein Betrachter. Tatsächlich werden in Spielberg der Rennzirkus und seine Artisten hofiert, aber auch jenen nähergebracht, von denen die Formel 1 lebt. Roter Teppich, das heißt Alarmstufe für Autogramm-jäger. Stars zum Anfassen. Eine einfache Strategie, aber eine funktionierende. Niki Lauda, der Mercedes-Aufseher, ist aus dem inneren Zirkel des Fahrerlagers einer der wenigen, der konsequent jeden Fan-

Wunsch erfüllt. Auch deshalb lieben sie ihn so sehr.

Weniger Spielverderber, das ist überhaupt das Rezept für die Genesung der Formel 1, ihren Perfektionismus soll sie ruhig behalten. Der Trend der Besucherzahlen bereitet, da hat die «Kleine Zeitung» recht, natürlich Sorgen. Es ist schon immer verdächtig, wenn Veranstalter über drei Tage hinweg rechnen und nicht allein auf die Ziffer vom Rennsonntag setzen. In Spielberg ist man in diesem Jahr offiziell auf 85000 Besucher gekommen. Das klingt immer noch ganz ordentlich. Allerdings nicht, wenn man das Comeback-Jahr 2014 als Maßstab nimmt. Damals kamen 225000 Zuschauer über vier Tage, und beim Rennen war die Arena mit 95000 Plätzen ausverkauft. Im vergangenen Jahr hatte sich die Gesamtzahl halbiert, 55000 kamen zum Grand

Prix. In diesem Jahr sind Tribünen gleich ganz abgehängt.

Das ganze Land hat Ferien, die Fußballer als potenzielle Konkurrenten haben sich vorzeitig von der Euro verabschiedet, das Team von Red Bull Racing, das trotz britischer Herkunft unter österreichischer Lizenz fährt, befindet sich generell wieder im Auftrieb. Der Auftritt am Red Bull Ring wurde vom durch die Wiese stapfenden Mateschitz als «Heimrennen» festgelegt, das Gastspiel am Wochenende in Silverstone firmiert als untergeordneter «Lokal-Grand-Prix». Zudem sind die Österreicher per se motorsportbegeistert. Den einen großen Grund für die Misere gibt es also nicht, auch das Gerede von der großen Motorsportkrise will nicht so richtig greifen. Muss sich also auch Hockenheim Sorgen machen, weil die PS-Leidenschaft der Europäer zu erkalten droht?

Es ist schon eher der patriotische Ansatz, an dem es hapert (und der angesichts der momentanen «Formel Deutsch» in Hockenheim keine Rolle spielen dürfte). «Wenn ein Österreicher in der Formel 1 vorne mitfährt, brechen hier alle Dämme», glaubt Mercedes-Sportchef Toto Wolff, selbst Österreicher. Einer von vielen, die in den Rennställen etwas zu sagen haben. «Zu viele Manager, zu wenige Fahrer», analysiert der Wiener. Seit 2010 hat die Nation keinen Piloten mehr am Start, nicht mal mehr einen, der hinterherfährt. An die großen Zeiten erinnert in Spielberg der Gang unter der Start- und Zielgeraden, «Walk of Legends» genannt – da sind die Champions Jochen Rindt (eigentlich aus Mainz) und Andreas Nikolaus Lauda verewigt. Lauda fuhr zusammen mit Gerhard Berger und Dieter Quester im Rahmenrennen mit alten BMW M1. Ausdruck einer Sehnsucht.

## Frühbuche, aufgepasst!

Einzig aktiver Rot-Weiß-Rot-Pilot im Fahrerlager ist Alexander Wurz, aber auch nur noch als Sprecher der Pilotengewerkschaft GPDA und Coach der aktuellen Rennfahrer des Williams-Teams. Er warnt: «Österreich hat durch die vielen guten Fahrer und die Übertragungen im ORF eine Formel-1-Kultur und sehr gutes Image. Das dürfen wir nicht riskieren. Wenn es zu lange keinen Fahrer gibt, geht die Begeisterung bei den Menschen weg.»

Eigentlich ein Fall für den Konsumenten, wie der Grazer Helmut Marko (73) genannt wird. Er ist der Talentscout von Red Bull und hat Sebastian Vettel oder Max Verstappen entdeckt. «Wenn ein Österreicher schnell genug wäre, würden wir ihn reinsetzen», beteuert Marko. Doch er weiß, dass das dauern kann. Der 19 Jahre alte Ferdinand von Habsburg-Lothringen hofft. Der Urenkel des Kaisers, das wäre doch was für die Königsklasse.

Der aktuelle Zuschauerrückgang in Spielberg hat jedoch vermutlich am meisten mit der MotoGP zu tun, die am 14. August erstmals in der Arena ausgetragen wird und praktisch ausverkauft ist – zu insgesamt deutlich günstigeren Preisen. Die Neugier auf Valentino Rossi und Marc Márquez hat die Wahl wohl entschieden. Kurz nach der ersten Boxenstopp-Session am Sonntag sandte der Veranstalter eine Rundmail aus: Frühbuche, aufgepasst! ♦

## NACHRICHTEN

### Mehr Geld aus dem Topf von Ecclestone

**Finanzen** Die (kleinen) Teams dürfen sich freuen. Bernie Ecclestone hat angekündigt, dass er spätestens zum nächsten Concorde Abkommen (am liebsten schon nächstes Jahr) seinen Auszahlungsmodus revidieren will. Dem F1-Chef schwebt ein Modell vor, das an den Auszahlungsmodus der englischen Premier League erinnert. «Wir wollen das Geld gleicher verteilen», sagt Ecclestone. Und so soll es gehen. Die Basisauschüttung an die Teams soll erhöht, die Erfolgsprämien attraktiver gestaltet und der historische Bonus zurückgefahren werden.



Wird zum Robin Hood: Mister E

### Buemi testet den umgebauten RB11

**Pirelli** Red Bull wird in der ersten Augustwoche in Mugello die 2017er-Reifen von Pirelli testen. Dafür hat man den RB11 von 2015 mit einem größeren Frontflügel, einem zusätzlichen Heckflügel und Schürzen aufgerüstet. Testpilot wird Sébastien Buemi sein. Mercedes darf beim Silverstone-Test ausnahmsweise mit zwei Autos testen. Pascal Wehrlein sitzt in einem 2014er Silberpfeil. Der Manor-Pilot schließt die Testserie von Pirelli zur Entwicklung der 2017er-Reifenmischungen ab.

### FIA schiebt Riegel bei Reifenheiz-Trick vor

**Reifen** Der Reifenheiz-Trick ist Geschichte. FIA-Rennleiter Charlie Whiting erklärte, dass der Reifendruck ab sofort vor dem Aufstecken auf die Radträger gemessen wird. Danach darf er für die gesamte Zeit des Einsatzes nur noch erhöht, nicht aber gesenkt werden. Auch wenn das Team später feststellt, dass der Reifendruck zu hoch ist. Die FIA will damit Praktiken wie das Vorheizen der Radträger oder die Entwicklung spezieller Felgen zur besseren Kühlung verhindern. ♦ MS/CE



Mit Red Bull Racing hat Österreich sogar ein eigenes Team: Dennoch kamen «nur» 85000 Zuschauer



Wahrzeichen: Der Stier am Red Bull Ring



Wahrzeichen 2: Fesche Mädels in noch fescheren Dirndls

## Technik

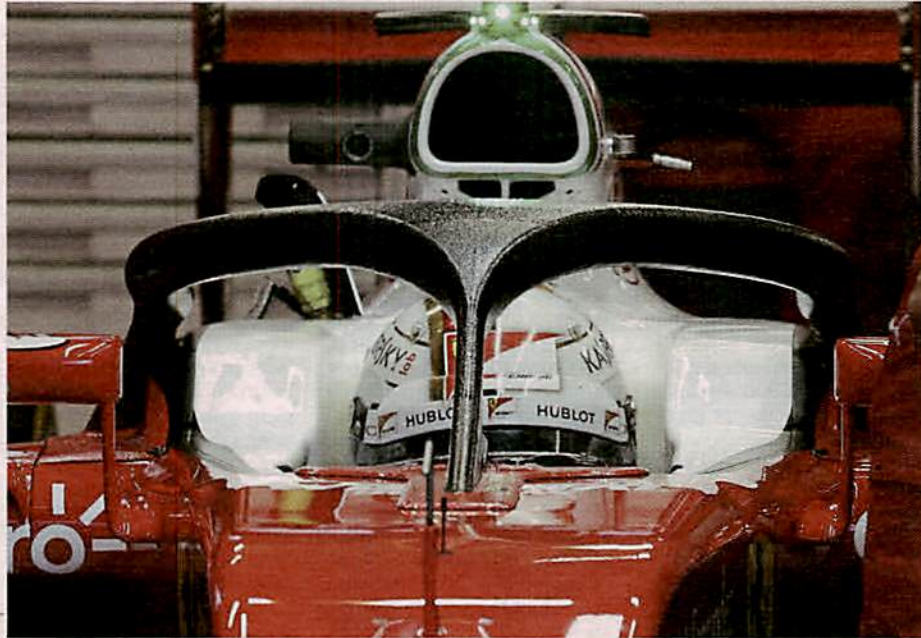
# FIA präsentiert Heiligenschein II.

Von TOBIAS GRÜNER

An der Technikfront wird es ruhiger. Die Teams verlagern immer mehr Entwicklungsressourcen auf das kommende Jahr. Auch die FIA blickt bereits auf 2017. In Österreich wurde der weiterentwickelte Cockpitschutz «Halo 2» präsentiert.

In Aserbaidschan wurden die Technikfreunde noch mit vielen interessanten Upgrades verwöhnt. Zwei Wochen später gab es in Österreich nur Magerkost. Der Ferrari bekam ein kleines Motoren-Upgrade verpasst: Mit dem Einsatz eines Entwicklungs-Tokens und verbessertem Benzin versuchten die Ingenieure mehr Power aus dem Antrieb zu kitzeln. In Sachen Aerodynamik gab es dagegen nicht viel Neues. Red Bull verriet grinsend, dass schon seit Kanada eine 1,5 Zentimeter kürzere Nase am RB12 im Einsatz ist – von den Experten unbemerkt.

So konnte nur McLaren ein größeres Aero-Paket vorweisen. Die Techniktruppe aus Woking bewies mit einer radikal neu gestalteten Heckflügel-Endplatte Innovationen. Die Seitenteile des Leitwerks fächerten sich dank vertikaler Lamellen



Der Halo 2 bei der Trockenübung mit dem Vettel-Dummy: Zu Testrunden kam es leider nicht

über die komplette Höhe in vier Segmenten auf.

## Halo-Test fiel ins Wasser

Wie die meisten Teams blicken auch die Technikexperten der FIA bereits auf die kommende Saison. Der neue Cockpitschutz soll 2017 eingeführt werden.

Die sogenannte Heiligenscheinlösung («Halo») war bei den Wintertestfahrten in Barcelona bereits einem ersten Praxistest am Ferrari unterzogen worden. Es folgten zahlreiche interne FIA-Crashtests, bei denen der Bügel mit unterschiedlichen Objekten beschossen wurde.

Zum Rennen in Spielberg haben die Entwickler das Design der Cockpitumrandung noch einmal überarbeitet. Die mittlere Strebe wurde für eine bessere Sicht schmaler gestaltet. Die Aufgabelung in die zwei seitlichen Bügel setzt nun höher an. Insgesamt sitzt der Ring etwas

weiter vom Helm entfernt, damit der Pilot im Ernstfall nicht anschlägt. Auch am Gewicht wurde gefeilt. Der Halo 2 besteht nun nicht mehr aus Stahl, sondern aus Titan.

Ferrari wollte am Red Bull Ring eigentlich einen Praxistest durchführen. Doch auf Proberunden musste man verzichten. Technische Probleme im ersten Training und ein Regenschauer in Training 2 durchkreuzten die Pläne. So blieb es beim Bergetest der FIA am Donnerstagabend. Als Dummy musste dabei ein Mechaniker herhalten, der den Vettel-Helm aufgesetzt bekam. Die Helfer versuchten ihn dann auf verschiedene Weisen aus dem Auto zu ziehen.

Obwohl die Befreiungsaktion mehr als zehn Minuten dauerte, sprach die FIA von einem Erfolg. «Es ging nicht um Geschwindigkeit. Wir wollten nur herausfinden, welche Schwierigkeiten auftreten könnten», erklärte Charlie Whiting. In Silverstone will sich der FIA-Rennleiter noch einmal mit den Technikern zusammensetzen. Den Ingenieuren soll eine Risikoabwägung präsentiert werden. Rund 40 Unfälle aus der Vergangenheit wurden nachgespielt und die Folgen mit und ohne Halo dokumentiert. ♦



McLaren: Neue Heckflügel-Endplatte im Lamellenstil



Ferrari: Mehr Power auch dank einem neuen Benzin



Red Bull: Die 1,5 Zentimeter kürzere Stummelnase

## Zahl und Zitat des Wochenendes

# «Dieser Punkt ist wie ein Sieg in der DTM»



Wehrlein: Erster WM-Punkt

**Sensationell! Pascal Wehrlein holte in Spielberg im unterlegenen Manor seinen ersten WM-Punkt. Damit verdrängen die Briten Sauber auf den letzten Platz in der Konstrukteurswertung.**

Erstmals in Q2. Und dann auch noch gleich einen WM-Zähler geholt. Wobei die Betonung auf «geholt» liegt. Von «abgestaubt» kann nicht die Rede sein. Denn Platz 10 von Pascal Wehrlein in Spielberg war verdient, auch wenn er etwas glücklich zustande gekommen ist.

«Unsere Strategie war eigentlich nicht sehr gut. Eine Runde nach meinem zweiten Boxenstopp kam das Safety Car raus. Ich lag zu dem Zeitpunkt auf Platz 12. Aber jeder hatte in dem Moment natürlich die Gelegenheit unter Gelb zu wechseln. Ich war also plötzlich ganz am Ende des Feldes. Und musste mich zurückrudern.» Verrückt! Gegen Ende des Rennens kämpfte Wehrlein mit Bottas im Williams um den neunten Platz.

Der Wahnsinnsprung von Manor war auch für Wehrlein nicht ganz einfach zu erklären.

Denn große Updates hatte das kleinste Team der Formel 1 am Red Bull Ring nicht dabei. «Ich glaube», sagte der Worndorfer, «das hat mehr mit dem neuen Belag auf dieser Strecke zu tun. Der hat meine Reifen optimal auf Temperatur gebracht.»

Mit diesem einen WM-Zähler wurstelt sich Manor in der Konstrukteurswertung an Sauber auf den zehnten WM-Rang vorbei. Für Wehrlein und das ganze Team ein Riesenerfolg. «Dieser zehnte Platz fühlt sich für mich wie ein Sieg in der DTM an», grinst Wehrlein. ♦ CE

**«Die Randsteine sind völlig normal. Die Farbe spielt keine Rolle»**

KIMI RÄIKÖNEN



**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# CHAMPIONS

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**  
plus **LEGO-Modell GRATIS** dazu!



1.

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



2.

**14%**  
PREISVORTEIL

## LEGO Speed Champions

Mit diesen Hybridsportwagen in der LEGO-Version wird es rasant auf der Rennstrecke! Inkl. Fahrer-Minifigur und weiterem Zubehör. Maße: ca. 19x14x6 cm. Wahlweise als Porsche 918 Spyder (1.) oder LaFerrari (2.).

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorab), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtrock 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509385  
Ich erhalte MOTORSPORT aktuell im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.50 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52.50 €; CH: 74.50 SFr.) im Einzelkauf. **Das Geschenk meiner Wahl** erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen.

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

Name, Vorname  Geburtsdatum

Straße, Nr.

PLZ  Wohnort

Telefon  E-Mail

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

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

IBAN

BIC  Geldinstitut

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

Als Geschenk wähle ich den LEGO Speed Champion: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Porsche 918 Spyder  2. LaFerrari

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

Datum  Unterschrift

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

Williams-Pilot Valtteri Bottas: In Österreich unter Wert geschlagen



Valtteri Bottas

«Es ist ein Auf und Ab»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Williams hatte sich in Österreich mehr erwartet. Immerhin: Valtteri Bottas sah als Neunter erneut das Ziel und wurde mit zwei WM-Punkten belohnt. Doch der Finne erlebt im Moment gerade ein Auf und Ab.**

**Nur Neunter! Das war nicht der Grand Prix, wie du ihn dir vorgestellt hattest.**

**VALTTERI BOTTAS:** Nein, ich rechnete damit, dass wir besser dastehen. Gut: Zwei Punkte sind zwei Punkte. Aber der Speed hat nicht gepasst. Wir müssen das jetzt genau analysieren.

**Komisch. In den letzten zwei Jahren war Spielberg schon fast «Williams-Land».**

Ja. Deshalb ist es

«Je früher entschieden wird, desto besser.»

VALTTERI BOTTAS



so kurz nach dem Rennen auch schwer zu sagen, was falsch gelaufen ist. Es ist im Moment ein bisschen ein Auf und Ab.

**Man hört, dass du dich mehr um deine eigene Karriere kümmern willst. Und das nicht mehr nur Toto Wolff, Didier Cotton und Mika Häkkinen überlässt.**

Stimmt. Aber man sollte das nicht überbewerten. Das ist keine große Veränderung. Ich wollte stärker involviert sein.

**Ist das Teil des Reifeprozesses?**

Das kann man so sehen. 2016 ist bereits meine vierte Saison in der Formel 1. Da schwimmt man sich irgendwann frei. Aber nochmals: Hinter dieser Entscheidung steckt kein Drama – keine große Story. Ich bin einfach stolz, dass ich da stärker involviert werde.

**Wenn wir schon beim Thema Verhandlungen sind: Wie sieht deine Zukunft aus?**

Da kann ich im Moment noch nichts sagen.

**Du würdest aber gerne?**

Ja, weil ich das als Rennfahrer gerne abgehakt hätte. Und zwar je früher, desto besser. Je länger sich eine solche Entscheidung hinzieht, desto mehr fängt dich das an zu beschäftigen.

**Eigentlich geht es ja nur um die Frage: Bleibst du bei Williams, das eine Option auf dich hat.**

Da kann ich dir leider keine Antwort geben.

**Gibt es einen Plan B, falls dich Williams wider Erwarten nicht mehr möchte?**

Auch darauf kann ich keine Antwort geben.

**Ist es schwieriger, die richtige Entscheidung zu treffen, weil**

sich die Regeln grundlegend ändern und man nicht so genau weiß, wie denn die Hackordnung 2017 aussehen könnte?

Das macht es nicht leichter. Niemand weiß, wer die Hausaufgaben am besten löst. Natürlich hat man Anhaltspunkte. Und nur in seltenen Fällen wurde in der Formel 1 bei einer einschneidenden Regeländerung alles auf den Kopf gestellt. Gewisse Konstanten bleiben. Ich denke da vor allem an die Ressourcen der Teams. Die verändern sich nicht. Trotzdem fischt man im Trüben. Und weiß nicht genau, auf welches Pferd man setzen soll. Aber grundsätzlich ist es auch eine Chance. Vor allem für ein Team wie Williams. Wir sehen ja alle, wie schwierig es ist, die Lücke bei gleich bleibendem Reglement zu schließen. Wenn neue Regeln kommen, kann das unter Umständen schon zu einer Verschiebung führen. Die Frage ist halt immer: zu wessen Gunsten.

**Kann man heute noch mit Williams um den Titel fahren? (Überlegt lange.)** Wenn sich die Regeln ändern und man alles richtig macht, kann man die Top-Teams ärgern. Aber es wäre sehr, sehr schwierig.

**In den letzten Rennen habt ihr mit Force India einen neuen Gegner gekriegt. Sind die bereits auf Augenhöhe mit euch?**

Das ist abhängig von der Strecke. Wenn es um mechanischen Grip geht, sind sie uns voraus. Deshalb waren sie in Monaco und Baku auch stärker. Sobald es richtige Strecken mit schnellen Kurven sind, sollte der Vorteil auf unserer Seite liegen. Das hat man in Österreich gesehen. Aber wir waren diesmal auch nicht wirklich top.

**Du hast bisher jedes Rennen beendet. Bis auf eines alle in den Punkten. Aber die ersten paar liefen nicht nach deinem Gusto.**

In Australien hatte ich eine Strafe wegen des Getriebes. In Bahrain kollidierte ich mit Hamilton in Turn 1. Und in China gab es vor meinem letzten Stint ebenfalls eine Berührung, die das Handling des Wagens stark beeinträchtigt hat.

**Hast du mal daran gedacht, es könnte ein Problemjahr geben?**

Nein, solche Rennen wie zu Beginn des Jahres habe ich schnell ab. Spätestens am Dienstag nach dem Rennen schaue ich nach vorne.

**Das klingt nach einer typischen Formel-1-Mentalität.**

Ja. An einem Tag bist du der gefeierte Mann, am nächsten Tag interessiert sich keiner für dich.

**Spürst du das auch, wenn es darum geht, sich für 2017 interessant zu machen?**

Ja. Aber man sollte nie vergessen: In der Formel 1 gibt es auch Entscheidungsträger, die sich durch dieses schnelle Auf und Ab in diesem Geschäft nicht blenden lassen. ♦

### Zur Person Valtteri Bottas

**Geburtsort** 28. August 1989  
Geburtsort Nastola (FIN)  
Herkunftsland Finnland

#### KARRIERE

2001–2006 Karting  
2007 Formel Renault NEC (Gesamt-3.)  
2008 Formel Renault NEC und Eurocup (Meister in beiden Serien)  
2009/2010 Formel 3 Euroserie (jeweils Gesamt-3.), 1. FI-Test mit Williams  
2011 GP3 (Meister), britische Formel 3, FI-Testfahrer bei Williams  
2012 FI-Testfahrer bei Williams  
2013 Formel 1 mit Williams (17.)  
2014 Formel 1 mit Williams (4., 1. S. R., 1. Podestplatz)  
2015 Formel 1 mit Williams (5.)  
2016 Formel 1 mit Williams (zurzeit 7.)

#### HOBBYS

Inline-Skaten, Fitnesstraining, Kochen

**STRECKE**

**Spielberg/A**



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (blau 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 losfahren, 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 Strafsetzung 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 Red Bull Ring hatte 2016 zwei DRS-Zonen: auf der Start-/Zielgeraden und auf der Geraden nach Kurve 2.

**MEIN RENNEN**

**Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Österreich**



**< Max Verstappen (2.)**  
«Mit einem Red Bull auf dem Red Bull Ring Zweiter zu werden, ist ein gutes Gefühl. Ich war vom Start weg von der Pace begeistert. So konnte ich am Ende auch Kimi in Schach halten.»

**Romain Grosjean (7.) >**  
«Die erste Runde war nicht gut. Ich wurde nach außen gedrängt und verlor einige Plätze. Dann erhielt ich eine Fünf-Sekunden-Strafe und musste deshalb eine Lücke herausfahren.»



**Kevin Magnussen (14.) >**  
«Die Strafe gegen mich geht in Ordnung. Ich habe die Spur einmal zu viel gewechselt. Mit dem ersten Stint bin ich ganz zufrieden. Leider kam das Safety Car zu einem ungünstigen Moment.»



**< Felipe Nasr (13.)**  
«Ich bin mit meiner Leistung im Rennen zufrieden, wenn man bedenkt, dass ich von ganz hinten gestartet bin. Leider war das Safety Car etwas zu früh für mich rausgekommen.»



**< Sergio Pérez (17./out)**  
«In der letzten Runde raus – das tut weh. Ich wollte unbedingt an Grosjean dranbleiben, weil ich wusste, dass er eine Zeitstrafe hatte. Aber dann hatte ich Turn 3 keine Bremsen mehr.»

**Daniil Kvyat (18.) >**  
«Das war nicht mein Wochenende. Zuerst der Crash im Quali, dann der Start aus der Box. Und dann der Ausfall nach einer Runde. Wir wissen noch nicht genau, was kaputtgegangen ist.»



**TRAININGS**

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.	2. Freies Training (Fr) min/Rdn.	3. Freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Rosberg 1:07,373 (37)	1. Rosberg 1:07,967 (25)	1. Vettel 1:07,098 (20)	1. Wehrlein 332,6
2. Hamilton 1:07,730 (34)	2. Hamilton 1:07,986 (19)	2. Räikkönen 1:07,234 (26)	2. Rosberg 331,8
3. Vettel 1:08,022 (28)	3. Hülkenberg 1:08,580 (28)	3. Hamilton 1:07,308 (20)	Hamilton 331,8
4. Räikkönen 1:08,222 (31)	4. Vettel 1:08,589 (25)	4. Ricciardo 1:07,639 (22)	4. Haryanto 331,7
5. Ricciardo 1:08,528 (35)	5. Ricciardo 1:08,649 (30)	5. Verstappen 1:07,761 (22)	5. Hülkenberg 330,9
6. Sainz jr. 1:08,803 (34)	6. Sainz jr. 1:08,713 (32)	6. Bottas 1:07,814 (23)	6. Pérez 330,6
7. Massa 1:08,824 (39)	7. Verstappen 1:08,761 (20)	7. Massa 1:07,831 (27)	7. Räikkönen 330,2
8. Verstappen 1:08,962 (21)	8. Räikkönen 1:08,820 (23)	8. Hülkenberg 1:08,285 (23)	8. Massa 329,9
9. Kvyat 1:08,990 (32)	9. Bottas 1:08,941 (24)	9. Button 1:08,304 (19)	9. Vettel 329,4
10. Bottas 1:08,889 (40)	10. Button 1:08,994 (30)	10. Alonso 1:08,327 (17)	10. Bottas 327,5
11. Grosjean 1:09,078 (34)	11. Alonso 1:09,075 (26)	11. Pérez 1:08,442 (26)	11. Gutiérrez 327,4
12. Hülkenberg 1:09,280 (43)	12. Massa 1:09,184 (17)	12. Gutiérrez 1:08,475 (22)	12. Grosjean 325,9
13. Button 1:09,565 (31)	13. Kvyat 1:09,207 (26)	13. Wehrlein 1:08,534 (29)	13. Verstappen 325,8
14. Alonso 1:09,567 (30)	14. Pérez 1:09,226 (32)	14. Grosjean 1:08,550 (21)	14. Palmer 325,4
15. Magnussen 1:09,707 (24)	15. Magnussen 1:09,525 (19)	15. Magnussen 1:08,569 (31)	15. Magnussen 324,6
16. Wehrlein 1:09,775 (34)	16. Palmer 1:10,020 (23)	16. Kvyat 1:08,786 (32)	16. Nasr 324,1
17. Palmer 1:09,951 (28)	17. Wehrlein 1:10,034 (20)	17. Palmer 1:08,939 (27)	17. Ricciardo 323,1
18. Ericsson 1:09,929 (35)	18. Gutiérrez 1:10,138 (16)	18. Sainz jr. 1:09,008 (11)	18. Alonso 322,8
19. Gutiérrez 1:10,110 (20)	19. Ericsson 1:10,140 (19)	19. Haryanto 1:09,116 (28)	19. Button 322,6
20. Nasr 1:10,314 (26)	20. Grosjean 1:10,400 (31)	20. Ericsson 1:09,137 (25)	20. Kvyat 321,1
21. Haryanto 1:10,493 (21)	21. Nasr 1:10,444 (22)	21. Nasr 1:09,557 (20)	21. Sainz jr. 320,7
22. Celis 1:10,860 (37)	22. Haryanto 1:11,328 (25)	22. Rosberg 1:10,959 (16)	22. Ericsson 320,0

\* für Pérez

**QUALIFYING**

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Rosberg 1:06,516	1. Hamilton 1:06,228	1. Hamilton 1:07,922	Hamilton 5:4 Rosberg
2. Vettel 1:06,761	2. Rosberg 1:06,403	2. Rosberg** 1:08,465	Vettel 7:2 Räikkönen
3. Hamilton 1:06,947	3. Vettel 1:06,602	3. Hülkenberg 1:09,285	Massa 2:7 Bottas
4. Verstappen 1:07,131	4. Ricciardo 1:06,840	4. Vettel** 1:09,781	Ricciardo 5:0 Verstappen
5. Bottas 1:07,148	5. Verstappen 1:06,866	5. Button 1:09,900	(Ricciardo 4:0 Kvyat)
6. Räikkönen 1:07,240	6. Bottas 1:06,911	6. Räikkönen 1:09,901	Pérez 5:4 Hülkenberg
7. Hülkenberg 1:07,385	7. Räikkönen 1:06,940	7. Ricciardo 1:09,980	Magnussen 7:1 Palmer
8. Massa 1:07,419	8. Massa 1:07,145	8. Bottas 1:10,440	Kvyat 2:3 Sainz jr.
9. Ricciardo 1:07,500	9. Hülkenberg 1:07,257	9. Verstappen 1:11,153	(Verstappen 3:1 Sainz jr.)
10. Wehrlein 1:07,565	10. Button 1:07,572	10. Massa 1:11,977	Ericsson 7:2 Nasr
11. Sainz jr. 1:07,618	11. Gutiérrez 1:07,578		Alonso 6:2 Button
12. Button 1:07,653	12. Wehrlein 1:07,700		(Vandoorne 1:0 Button)
13. Pérez 1:07,657	13. Grosjean 1:07,850		Wehrlein 5:4 Haryanto
14. Gutiérrez 1:07,660	14. Alonso 1:08,154		Grosjean 6:3 Gutiérrez
15. Grosjean 1:07,662	15. Sainz jr. keine Zeit		
16. Alonso 1:07,671	16. Pérez keine Zeit		
17. Magnussen 1:07,941			
18. Palmer* 1:07,965			
19. Haryanto* 1:08,026			
20. Kvyat*** 1:08,409			
21. Ericsson 1:08,418			
22. Nasr* 1:08,446			

Strafen Startaufstellung:  
\*+3 Positionen (gelbe Flagge/zu langsam); \*\* +5 Positionen (Getriebewechsel); \*\*\* Start aus der Box (Wechsel Überlebenszelle)

## Höhepunkte des Rennens

**Vor dem Start:** Massa muss nach Flügelschaden aus der Box starten. Genauso wie Kvyat, dessen Chassis beim Quali-Crash irreparabel beschädigt wurde.

**Start:** Hülkenberg kommt schlecht weg und fällt auf P4 zurück. Hamilton führt vor Button und Räikkönen.

**1. Runde:** Rosberg kassiert Ricciardo und ist Fünfter.

**3. Runde:** Kvyat rollt aus.

**6. Runde:** Rosberg und Verstappen lassen Hülkenberg stehen.

**7. Runde:** Auch Vettel vorbei. Kimi überholt Button.

**8. Runde:** Rosberg geht an Button vorbei (3.) – sein Rückstand auf Hamilton: sechs Sekunden. Der von SP2 gestartete Hülkenberg muss schon an die Box.

**11. Runde:** Rosberg zieht Soft-Reifen auf.

**14. Runde:** Ricciardo auch.

**15. Runde:** Mad Max dito.

**22. Runde:** Hamilton an der Box. Links hinten geht das Rad erst nicht runter. Rosberg schlüpft durch.

**23. Runde:** Kimi fällt nach seinem ersten Stopp hinter beide Red Bull zurück. Geburtstagkind Vettel (29) ist neuer Leader. Wehrlein beschwert sich am Funk über das Zickzack-Fahren Magnussens.

**26. Runde:** Vettel fliegt nach Reifenschaden rechts hinten auf Start/Ziel ab. Safety Car raus. Die Autos fahren durch die Box.

**31. Runde:** Restart: Rosberg vor Hamilton und Verstappen. Magnussen erhält 5-Sekunden-Strafe.

**35. Runde:** Hülkenberg ebenfalls, weil er während der Safety-Car-Phase zu schnell durch die Box fuhr.

**45. Runde:** Rosberg in Turn 2 auf Abwegen. Bleibt aber in Führung.

**53. Runde:** Hamilton nur noch eine Sekunde zurück.

**54. Runde:** Hamilton ein zweites Mal an der Box (Soft). Dritter hinter Rosberg/Verstappen.

**55. Runde:** Rosberg holt Supersoft. Verstappen führt mit 3,5 Sekunden.

**58. Runde:** Räikkönen kassiert Ricciardo (4.).

**61. Runde:** Rosberg überholt Verstappen (P1).

**64. Runde:** Hamilton dito.

**65. Runde:** Massa gibt auf.

**66. Runde:** Hülki auch.

**70. Runde:** Hamilton dran.

**71. Runde:** Rosberg wehrt sich in Turn 2, fährt sich den Flügel an Hamilton ab. Der geht in Führung. Rosberg fällt auf P4 zurück. Pérez fliegt raus. Wehrlein holt als Zehnter einen Punkt und stürzt Sauber so ins Unglück! ♦

## GP VON ÖSTERREICH / Resultate

Spielberg (A): 3. Juli 2016; 9. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 307,020 km über 71 Runden à 4,326 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken, zwischenzeitlich Nieselregen.

17°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	71	1:27:38,107 h		2	us-s-s	25
2. Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	71	+5,719 sec		1	ss-s	18
3. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	71	+6,024		1	ss-s	15
4. Nico Rosberg (D)*	Mercedes-W07 AMG Hybrid	71	+26,710		2	us-s-ss	12
5. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	71	+30,981		2	ss-s-us	10
6. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	71	+37,706		2	us-s-s	8
7. Romain Grosjean (F)**	HaasF1-Ferrari VF16	71	+44,668		1	ss-s	6
8. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	71	+47,400		2	ss-s-s	4
9. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	70	+1 Rde.		2	us-s-ss	2
10. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	70	+1 Rde.		2	us-us-s	1
11. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	70	+1 Rde.		2	ss-ss-s	0
12. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	70	+1 Rde.		2	ss-s-ss	0
13. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	70	+1 Rde.		1	s-ss	0
14. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	70	+1 Rde.		2	ss-s-s	0
15. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	70	+1 Rde.		2	ss-s-ss	0
16. Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MR05	70	+1 Rde.		2	s-ss-ss	0
17. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	69	+2 Rdn.	Bremsen	2	us-ss-s	0
18. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	64	+7 Rdn.	Energie	2	ss-s-s	0
19. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	64	+7 Rdn.	Bremsen	3	us-ss-s-us	0
20. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	63	+8 Rdn.	Bremsen	2	ss-s-ss	0

\*10-Sekunden-Strafe (Unfallverursachung); \*\* 5-Sekunden-Strafe (Tempolimit in Boxenstraße überschritten)

Nicht klassiert:

Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	26	+45 Rdn.	Reifen	0	ss	0
Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	2	+69 Rdn.	Turbolader	0	us	0

Durchschnittstempo des Siegers: 210,203 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 67. Runde, in 1:08,411 min (= 227,647 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.



Hartes Duell: Carlos Sainz jr. gegen Sergio Pérez (vorne)

Top speed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Pérez	337,8	1. Hamilton	1:08,411
2. Hülkenberg	335,6	2. Rosberg	1:08,491
3. Hamilton	332,7	3. Ricciardo	1:08,770
4. Bottas	329,7	4. Räikkönen	1:08,876
5. Wehrlein	329,7	5. Verstappen	1:09,618
6. Massa	329,1	6. Gutiérrez	1:09,694
7. Rosberg	328,8	7. Massa	1:09,899
8. Ricciardo	328,6	8. Grosjean	1:09,925
9. Gutiérrez	327,9	9. Button	1:10,001
10. Räikkönen	327,6	10. Pérez	1:10,120
11. Palmer	326,4	11. Sainz jr.	1:10,138
12. Sainz jr.	324,5	12. Bottas	1:10,210
13. Verstappen	323,8	13. Palmer	1:10,228
14. Button	323,6	14. Hülkenberg	1:10,309
15. Haryanto	323,5	15. Haryanto	1:10,342
16. Alonso	323,3	16. Nasr	1:10,415
17. Grosjean	322,3	17. Magnussen	1:10,450
18. Magnussen	322,2	18. Ericsson	1:10,704
19. Ericsson	320,1	19. Wehrlein	1:10,859
20. Vettel	315,6	20. Alonso	1:11,020
21. Nasr	315,4	21. Vettel	1:11,441
22. Kvyat	295,0	22. Kvyat	1:18,302



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	558
2. Bottas	556
3. Pérez	554
4. Grosjean	542
5. Wehrlein	536
6. Nasr	520
7. Massa	514
8. Sainz jr.	508
9. Magnussen	505
Ericsson	505
11. Verstappen	495
12. Rosberg	493
Hamilton	493
14. Gutiérrez	462
15. Räikkönen	455
16. Haryanto	454
17. Hülkenberg	450
18. Button	443
19. Alonso	422
20. Vettel	404
21. Palmer	372
22. Kvyat	324
23. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Williams Martini Racing	1070
2. Sauber F1 Team	1025
3. Red Bull Racing	1014
4. Sahara Force India F1 Team	1004
Haas F1	1004
6. Manor Racing	990
7. Mercedes AMG Petronas F1	986
8. McLaren Honda	921
9. Renault F1	877
10. Scuderia Toro Rosso	871
11. Scuderia Ferrari	859
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	559/1118

## Experten-Urteil



## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

## Fahrer des Rennens



## Pascal Wehrlein

Was ist schon ein zehnter Platz? Für Pascal Wehrlein und sein Team Manor Racing fühlt er sich an wie ein Sieg. Zum ersten Mal seit Jules Bianchi 2014 in Monaco (damals hieß der Rennstall noch Marussia) durfte das kleinste Team der Formel 1 jubeln. Bianchi holte damals zwei Punkte, Wehrlein einen. Doch der kann im Kampf um Platz gegen Sauber Gold wert sein. Bleiben die Schweizer weiter punktlos, ist Manor am Ende WM-Zehnter und kriegt dafür mehr Kohle aus dem TV-Topf – dank Wehrlein, der in Österreich sein bisher bestes Wochenende hatte.

## Heimlicher Gewinner



## Jenson Button

Am Start preschte der von vielen schon abgeschriebene Ex-Weltmeister auf Rang 2 vor. Nachdem er im Quali mit SP3 (nach der Rückversetzung von Rosberg und Vettel) bereits für Furore sorgte. Dass er diesen Platz nicht halten konnte, war klar. Aber Button wehrte sich im ersten Stint gekonnt, fuhr auch danach ein starkes Rennen und sicherte sich als Sechster sein bestes Saisonergebnis. JB strahlte nach dem Rennen zu Recht: «Wir haben die Williams aus eigener Kraft geschlagen.»

## Heimlicher Verlierer



## Nico Hülkenberg

Nach drei Anknüpfen in den Punkten ist Hülkenbergs Serie in Österreich gerissen. Und das nach Startplatz 2. In einem Quali, das ihn an Brasilien 2010 erinnerte, als er sogar auf Pole stand. In Hülkenbergs Rennen passte nicht viel zusammen. Schon am Start fiel er auf P4 zurück. Und danach wurde er immer weiter durchgereicht. Hülkenberg beschwerte sich nach dem Rennen, das Auto sei aufgrund von «Graining» nur rumgerutscht. Starke Vibrationen beendeten diesen Qualvollen Grand Prix in der 65. Runde. ♦

Runde für Runde	FAHRER/STARTPLATZ																														
Rd.	Nr.	Nr.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.			
1.	44	27	7	27	6	3	33	5	77	55	11	94	8	14	20	30	9	21	12	88	19	26									
2.	44	22	7	27	6	33	3	5	77	55	11	94	14	8	20	30	9	21	19	12	88										
3.	44	22	7	27	6	33	3	5	77	55	11	94	14	8	20	30	9	21	19	12	88										
4.	44	22	7	27	6	33	3	5	77	55	11	94	14	8	20	30	9	21	19	12	88										
5.	44	22	7	27	6	33	3	5	77	55	11	94	14	8	20	30	9	21	19	12	88										
6.	44	22	7	27	6	33	3	5	77	55	11	94	14	8	20	30	9	21	19	12	88										
7.	44	7	22	6	33	5	3	27	77	55	11	94	14	8	20	30	9	19	21	12	88										
8.	44	7	6	22	33	5	3	77	55	11	27	94	8	20	30	9	14	19	21	12	88										
9.	44	7	6	33	5	3	22	77	94	8	55	20	11	30	9	19	21	12	88	27	77										
10.	44	7	33	5	3	6	94	8	20	30	9	19	21	12	88	22	27	77	55	14	11										
11.	44	7	33	5	3	94	8	30	19	21	12	20	6	88	22	27	77	14	55	11											
12.	44	7	33	5	3	94	8	21	12	30	6	88	22	19	27	77	9	14	55	11											
13.	44	7	33	5	3	8	94	21	6	12	22	27	88	77	14	55	11	20	30	19	9										
14.	44	7	33	5	3	8	6	21	12	22	27	77	88	14	11	55	94	20	30	19	9										
15.	44	7	5	33	8	6	3	8	21	12	22	27	77	88	14	11	55	94	20	30	19	9									
16.	44	7	5	6	33	8	3	21	12	22	27	77	14	88	11	55	94	20	30	19	9										
17.	44	7	5	6	33	3	8	21	12	22	27	77	14	11	88	55	94	20	30	19	9										
18.	44	7	5	6	33	3	8	12	22	27	77	14	11	55	88	94	20	30	19	9											
19.	44	7	5	6	33	3	8	12	22	27	77	21	14	11	55	88	94	20	30	19	9										
20.	44	7	5	6	33	3	8	12	22	27	77	14	21	11	55	88	94	20	30	19	9										
21.	44	7	5	6	33	3	8	22	12	77	27	14	11	55	88	21	94	20	30	19	9										
22.	7	5	6	44	33	3	8	22	77	12	14	27	11	55	88	20	94	30	19	9	21										
23.	5	6	44	33	3	7	8	22	77	12	14	27	11	55	88	20	19	30	94	9	21										
24.	5	6	44	33	3	7	8	22	77	12	14	11	55	27	88	20	19	30	9	21	94										
25.	5	6	44	33	3	7	22	8	77	12	14	11	55	88	20	19	30	9	27	21	94										
26.	5	6	44	33	3	7	77	22	8	12	14	11	55	88	20	19	30	9	27	21	94										
27.	6	44	33	3	7	77	12	55	22	8	20	88	19	30	14	11	9	27	21	94											
28.	6	44	33	3	7	77	12	55	22	8	20	19	30	14	11	9	27	21	88	94											
29.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	20	19	30	14	11	9	27	55	21	88	94											
30.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	20	19	30	14	11	9	27	55	21	88	94											
31.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	20	19	30	14	11	9	27	55	21	88	94											
32.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	19	11	14	20	27	55	9	21	88	94												
33.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	19	11	14	20	27	55	21	30	9	88	94											
34.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	19	11	14	27	20	55	21	30	9	88	94											
35.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	19	11	14	27	55	21	20	30	9	88	94											
36.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	19	11	14	27	55	21	20	30	9	88	94											
37.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	19	11	14	27	55	21	20	30	9	88	94											
38.	6	44	33	3	7	77	12	22	8	19	11	14	27	55	21	20	30	9	88	94											
39.	6	44	33	3	7	77	22	12	8	19	11	14	27	55	21	20	30	9	88	94											
40.	6	44	33	3	7	77	22	12	8	19	11	14	27	55	21	20	30	9	88	94											
41.	6	44	33	3	7	77	22	12	8	19	11	14	27	55	20	21	30	9	88	94											
42.	6	44	33	3	7	77	22	8	12	19	11	14	27	55	20	30	9	88	94	21											
43.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	14	27	55	20	12	30	9	88	94	21											
44.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	14	55	27	20	30	9	94	88	21	12											
45.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	14	55	27	20	30	9	94	88	21	12											
46.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	14	55	27	20	30	9	94	88	21	12											
47.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	14	55	27	20	30	9	94	88	21	12											
48.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	55	14	27	20	30	9	94	88	21	12											
49.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	55	14	27	30	9	20	94	88	21	12											
50.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	55	14	27	94	30	9	21	12	88	20											
51.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	55	14	94	21	12	30	27	20	9	88											
52.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	55	14	94	77	21	12	30	27	20	9	88										
53.	6	44	33	3	7	77	22	8	19	11	55	14	94	77	21	12	30	2													

Vorschau Großbritannien

# Heimspiel für Hamilton



Vorjahressieger Hamilton



Das Wahrzeichen: «The Wing»

VOLLGAS-ANTEIL	67%
GRIP-NIVEAU	Niedrig
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-VERSCHLEISS	Mittel
GANGWECHSEL	19/44/Rde.
BENZINVERBRAUCH	3,2 Liter/Rde.

**STRECKE**  
GP Großbritannien-Silverstone

2/93, 5/178, 6/266, 6/285, 3/127, 7/297, 4/194, 5/225, 7/280, 7/265

START ZIEL

GROSSBRITANNIEN

**Zeitplan und Statistik GP Großbritannien/Silverstone**

**Freitag, 8. Juli**  
11.00–12.30 (MESZ) 1. Freies Training  
15.00–16.30 2. Freies Training

**Samstag, 9. Juli**  
11.00–12.00 3. Freies Training  
14.00–15.00 Qualifying

**Sonntag, 10. Juli**  
14.00–16.00 Rennen (52 Runden)

Infos: [www.silverstone.co.uk](http://www.silverstone.co.uk)  
Streckenlänge: 5,891 km  
Renndistanz: 306,198 km

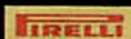
**Sieger 2015:**  
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06  
Hybrid, 1:31:27,729 h (= 200,868 km/h)  
**Pole-Position 2015:**  
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06  
Hybrid, 1:32,248 min (= 229,897 km/h)  
**Schnellste Runde 2015:**  
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06  
Hybrid, 1:37,093 min (= 218,425 km/h)  
**Streckenrekord:** Fernando Alonso 2010,  
1:30,874 min (= 233,373 km/h)

**Ergebnis 2015:** 1. Hamilton, Mercedes;  
2. Rosberg, Mercedes; 3. Vettel, Ferrari;

4. Massa, Williams; 5. Bottas, Williams;  
6. Kvyat, Red Bull; 7. Hülkenberg, Force  
India; 8. Räikkönen, Ferrari; 9. Pérez,  
Force India; 10. Alonso, McLaren

**Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:**  
2 Stopps – Rd. 19 (von Medium auf  
Hard), Rd. 43 (von Hard auf Intermediate)

**Die meisten Siege:** Prost 5  
**Die meisten Poles:** Clark, Mansell, D. Hill,  
Alonso und Hamilton, je 3  
**Die meisten S. R.:** Mansell 7



**FORMULA 1 BRITISH GRAND PRIX  
SILVERSTONE - SELECTED SETS PER DRIVER**

DRIVER	ORANGE HARD	WHITE MEDIUM	YELLOW SOFT
#44 HAMILTON	1	5	7
#6 ROSBERG	1	5	7
#5 VETTEL	2	3	8
#7 RAIKKONEN	2	3	8
#19 MASSA	1	5	7
#77 BOTTAS	1	5	7
#3 RICCIARDO	2	4	7
#33 VERSTAPPEN	2	4	7
#27 HULKENBERG	3	4	6
#11 PEREZ	3	4	6
#20 MAGNUSSEN	1	5	7
#30 PALMER	1	5	7
#26 KVYAT	2	3	8
#55 SAINZ	2	3	8
#9 ERICSSON	1	3	9
#12 NASR	1	3	9
#14 ALONSO	1	5	7
#22 BUTTON	1	5	7
#94 WEHRLEIN	1	5	7
#88 HARYANTO	1	5	7
#8 GROSJEAN	2	4	7
#21 GUTIERREZ	1	5	7



Rekordsieger Alain Prost



Gehört dazu: Fish & Chips



Fan: Fehlen nur noch die Tattoos

**TERMINE 2016**

Formel-1-WM	
20. März	GP Australien Melbourne, 6 Uhr MESZ
3. April	GP Bahrain Sakhir, 17 Uhr MESZ
17. April	GP China Shanghai, 8 Uhr MESZ
1. Mai	GP Russland Sotschi, 14 Uhr MESZ
15. Mai	GP Spanien Barcelona, 14 Uhr MESZ
29. Mai	GP Monaco Monte Carlo, 14 Uhr MESZ
12. Juni	GP Kanada Montreal, 20 Uhr MESZ
19. Juni	GP Europa Baku, 15 Uhr MESZ
3. Juli	GP Österreich Spielberg, 14 Uhr MESZ
10. Juli	GP Großbritannien Silverstone, 14 Uhr MESZ
24. Juli	GP Ungarn Budapest, 14 Uhr MESZ
31. Juli	GP Deutschland Hockenheim, 14 Uhr MESZ
28. August	GP Belgien Spa-Francor., 14 Uhr MESZ
4. September	GP Italien Monza, 14 Uhr MESZ
18. September	GP Singapur Singapur, 14 Uhr MESZ
2. Oktober	GP Malaysia Sepang, 9 Uhr MESZ
9. Oktober	GP Japan Suzuka, 7 Uhr MESZ
23. Oktober	GP USA Austin, 21 Uhr MESZ
30. Oktober	GP Mexiko Mexico City, 20 Uhr MESZ
13. November	GP Brasilien São Paulo, 17 Uhr MESZ
27. November	GP Abu Dhabi Abu Dhabi, 14 Uhr MESZ

GP2 Spielberg

# Und wieder Chaos

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Die GP2 kommt nicht zur Ruhe. Nach den chaotischen Rennen in Baku ging es in Spielberg in ähnlichem Stil weiter. Diesmal war aber vor allem das Wetter schuld.**

Einmal für ART fahren zu können – davon haben in der Vergangenheit viele Nachwuchspiloten geträumt. Der Rennstall aus der Nähe von Fontainebleau hat in der GP2 schon vier Fahrern zum Titel verholfen: Nico Rosberg (2005), Lewis Hamilton (2006), Nico Hülkenberg (2009) und zuletzt Stoffel Vandoorne (2015). Deshalb zögerte René Binder auch nicht lange, als er gefragt wurde, ob er den gesperrten Japaner Nobuharu Matsushita ersetzen wolle. Zumal das Rennen in Spielberg ein Heimspiel für den Tiroler war.

Beinahe hätte der GP2-erfahrene Binder bei seinem One-Off auch brilliert. Doch eben nur beinahe. Zu Beginn des Rennens war René in den Niederungen des Feldes vergraben. Seine Rundenzeiten waren zwei Sekunden langsamer als die von Teamkollege und Pole-Setter Sergey Sirotkin. «Mir sind ganze Brocken aus den Super-soft rausgebrochen», so Binder.

Doch der Neffe von Ex-F1-Pilot Hans Binder hatte das Rennglück auf seiner Seite. Der einsetzende Regen spülte ihn nach vorne. Und als zehn Runden vor Schluss das Feature Race unterbrochen werden musste, weil Marvin Kirchhöfers Dallara in Turn 1 manövrierunfähig auf der Strecke stand, und der Russe Artem Markelov seinen Dallara bei der Boxenausfahrt in die Leitschienen pfefferte, war Binder plötzlich Vierter. Alles deutete auf sein bestes GP2-Ergebnis hin. Doch als das Rennen nach einer viertelstündigen Pause hinterm Safety Car

weiterging, blieb Binder wie angewurzelt in der Box stehen. «Der erste Gang ließ sich nicht mehr einlegen», so der Tiroler.

Mit zwei Runden Rückstand nahm der bedauernswerte Ersatzpilot das Rennen auf. Trotz der viertschnellsten Rennrunde kam am Ende nur der 16. Platz heraus. Logisch war Binder, der in diesem Jahr als Vollzeitpilot in der 3.5 startet, «not amused»: «Ich hatte die Softs drauf. Ich hätte locker aufs Podium fahren können.»

Stattdessen wurde Binder 16, was natürlich keine Ausgangsposition war, um den verpassten Podestplatz sonntags einzufahren. Immerhin: Binder stieß bis auf P11 vor, dann drehte er sich in Turn 5: «Ich hatte zu fest gepusht.» Binders Fazit nach dem Blitzeinsatz am Red Bull Ring: «Ich bereue es nicht. Es ist einfach schade, dass im ersten Rennen die Kupplung streikte.»

Das Abenteuer Spielberg hätte für die Binders auch im Spital enden können. Nach dem ersten Rennen warteten Vater Franz & Co. auf ihren Sprössling, als das siegreiche Campos-Team daherbrauste. Der überschwänglich feiernde Mechaniker, der das Quad lenkte, hatte im Freudentaumel vergessen, ein paar Stangen am Fahrzeug festzuzurren. Als sich eine davon beim Bremsen löste, verfehlte sie Papa Binder haarscharf am Kopf.

## Red-Bull-Junior im Kies

Der Zwischenfall trübte die Feierlaune bei Campos jedoch nur kurz. Mitch Evans und seine Crew hatten alles richtig gemacht. Der Webber-Schützling führte das Rennen nach der Unterbrechung an. Teamkollege Sean Gelael sorgte für den doppelten Triumph. Und weil die indonesischen Sponsoren auch Prema-Pilot Antonio Giovinazzi unterstützen, jubelte der Italiener spontan mit. Obwohl ihm eigentlich nicht zum

Feiern zumute war. Nach seinen zwei Siegen in Baku war der Ex-Formel-3-Vizemeister auch in Spielberg auf Siegeskurs. Doch wie bei Binder streikte auch seine Kupplung beim Restart.

Das Chaosrennen hatte noch einen anderen Siegekandidaten: Pierre Gasly. Der Red-Bull-Junior lag im Trockenen auf Kurs, doch dann wurde ihm die Schlossgold-Kurve zum Verhängnis. «Ein dummes Drehen», konstatierte der Franzose, der weiter auf seinen ersten GP2-Sieg wartet.

Im kürzeren Rennen am Sonntag rehabilitierte sich Gasly und fuhr von SP20 auf den siebten Platz vor. Der Red-Bull-Junior profitierte dabei vom Regenwetter in der Steiermark. Genauso wie Giovinazzi, der von SP17 auf Rang 5 vorstieß.

Den Sieg holte sich der Brite Jordan King. Für den Fahrer aus dem Team Racing Engineering war es der erste GP2-Sieg. Und die Freude verständlich: «Ich hatte mir eine Lücke aufgefahren und konnte so das Tempo diktieren, auch nach der Safety-Car-Phase.» Mit Oliver Rowland und Alex Lynn standen zwei weitere Engländer auf dem Podium. Der Versuch einiger Fahrer, kurz vor Rennende noch Slicks aufzuziehen, scheiterte. «Das Rennen hätte noch ein paar Runden länger dauern sollen», sagte Norman Nato, Teamkollege von Sieger King, der Zwölfter wurde, in der letzten Runde noch eine 1:22,1 Min. in den Asphalt stanzte und damit drei Sekunden schneller war als King in der Runde davor.

Lange Gesichter gab es bei Carlin. Haudegen Sergio Canamasas sorgte beim ersten Start wieder einmal für Schrott. Marvin Kirchhöfer drehte sich in Lauf 1 auf Bindemittel in der ersten Kurve. Durchgang 2 bedeutete der Leipziger als 19. Eine Stimme aus dem Team: «Das Auto ist viel zu langsam!» ♦



Gelbe Power: Mitch Evans meldete sich mit einem Sieg zurück



Einmal für ART fahren: Für Binder hätte es fast ein Podest gegeben

## GP2 / Resultate

**Spielberg (A): 4.326 km; Wetter/Piste: Sa/So Mix aus nass und (halbwegs) trocken Hauptrennen 40 Runden (= 172,914 km), 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet**

1. Mitch Evans (NZ/Campos) in 1:18:32,399 h (= 132,096 km/h); 2. Sean Gelael (RI/Campos) +4,600; 3. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +10,789; 4. Luca Ghiotto (I/Trident) +12,363; 5. Jimmy Eriksson (S/Arden) +12,691; 6. Oliver Rowland (GB/MP) +15,557; 7. Norman Nato (F/Racing Engineering) +16,559; 8. Jordan King (GB/Racing Engineering) +22,762; 9. Arthur Pic (F/Rapax) +24,738; 10. Nicolas Latif (DN/Dams) +25,629; 11. Alex Lynn (GB/Dams) +27,000; 12. Sergey Sirotkin (RUS/ART) +29,708; 13. Gustav Malja (S/Rapax) +30,258; 14. Daniel de Jong (NL/MP) 1 Rde. – Ferner: 16. René Binder (A/ART) 2 Rdn. – Out: Marvin Kirchhöfer (D/Carlin)  
Schnellste Runde: Evans in 1:15,534 min (= 206,179 km/h)

**Sprintrennen 28 Runden (= 121,002 km), 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet**  
1. Jordan King (GB/Racing Engineering) in 44:34,966 min (= 162,845 km/h); 2. Oliver Rowland (GB/MP) +6,019; 3. Alex Lynn (GB/Dams) +7,702; 4. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +10,234; 5. Antonio Giovinazzi (I/Prema) +10,417; 6. Sergey Sirotkin (RUS/ART) +11,821; 7. Pierre Gasly (F/Prema) +12,594; 8. Mitch Evans (NZ/Campos) +12,881; 9. Luca Ghiotto (I/Trident) +15,878; 10. Sergio Canamasas (E/Carlin) +35,019; 11. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +57,740; 12. Norman Nato (F/Racing Engineering) +1:00,076; 13. Jimmy Eriksson (S/Arden) +1:00,107; 14. Philo Paz Armand (RI/Trident) +1:16,880; 15. René Binder (A/ART) +1:17,325; – Ferner: 19. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) 1 Rde  
Schnellste Runde: Nato in 1:22,155 (= 189,563 km/h)

**Bonuspunkte: Pole (4): Sirotkin (1:13,663 min = 211,416 km/h); Schnellste Runde (je 2): Evans (1:15,534 min)/King (1:25,150 min)**  
**Stand nach 8 von 22 Läufen:** 1. Marciello 66 Punkte; 2. Evans 56; 3. Nato 55; 4. Markelov 54; 5. Rowland 54; 6. Giovinazzi 52; 7. Lynn 51; 8. Gasly 47; 9. King 45; 10. Sirotkin 40; 11. Matsushita 32; 12. Gelael 24. – Ferner: 14. Kirchhöfer 18. – Teams: 1. Russian Time 120; 2. Racing Engineering 100; 3. Prema 99; 4. Campos 80; 5. Dams 72; 6. ART 72; 7. MP 60; 8. Carlin 32; 9. Trident 14; 10. Arden 12; 11. Rapax 7

Nächstes Rennen: 9./10. Juli, Silverstone (GB)  
Internet: www.gp2series.com



Kamikaze am Start: Sergio Canamasas wurde seinem Ruf als Crashpilot wieder einmal gerecht

## GP3 Spielberg

# Rainman Boschung ging übers Wasser

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Eigentlich war ART am Red Bull Ring nicht zu schlagen. Doch der Schweizer Ralph Boschung war im verregneten Sonntagsrennen eine Klasse für sich und sicherte sich seinen ersten GP3-Sieg.**

Von den 18 Runden im zweiten Rennen am Sonntag wurden nur sechs ohne Safety Car absolviert. «Doch die waren so anstrengend wie 30 Runden im Trocken», meinte Ralph Boschung nach seinem ersten Sieg.

Die Hälfte des Rennens war bereits absolviert, als der führende Mercedes in die Box abbog und der zweite Heat freigegeben wurde. Wie auf Glatteis rutschten die Autos um die erste Kurve – und den Berg hinauf zur Remus-Kurve. Die beste Traktion hatte dabei Koiranen-Pilot Boschung. Der Romand übernahm die Führung. Und gab sie trotz zwei weiterer Safety-Car-Phasen nicht mehr ab. «Es war nicht einfach, das Auto bei diesen Bedingungen auf der Straße zu halten», meinte der 18-Jährige, dessen bestes Ergebnis bisher ein dritter Platz war (Silverstone 2015).

Den Start hinterm Safety Car befürwortete Boschung. Die Sicht sei wirklich miserabel gewesen. Und sein Landsmann Kevin Jörg ergänzte: «Bei Start und Ziel war so viel Aquaplaning, dass du kaum geradeaus fahren konntest.»

Boschung war schon im ersten Rennen am Samstag in Schlagdistanz zur Spitze. Und als Vier-



Erster GP3-Sieg: Ralph Boschung war im Nassen eine Klasse für sich

ter bester Nicht-ART-Pilot. Doch mehr konnte er gegen die starke Franzosen-Truppe nicht ausrichten. «Albon und de Vries waren pro Runde 0,2 Sekunden schneller», rekapitulierte Boschung. «Aber gegen Leclerc war kein Kraut gewachsen. Der hat mir im zweiten Sektor eine halbe Sekunde aufgebrummt.» Die Überlegenheit der ART-Jungs war schon bei den Spielberg-Tests am 7./8. Juni zu beobachten. Jörg meinte: «Wir verlieren eine Sekunde pro Runde auf ART, weil wir die Reifen nicht zum Arbeiten kriegen.»

## Leader Leclerc räumt Dame ab

Im ersten Rennen okkupierte ART souverän die ersten drei Plätze. Leclerc gewann vor Albon und de Vries. Am Sonntag leistete sich der Leader einen Aussetzer. Zuerst fiel er von P8 beim Start zurück, weil sich der Safety-Mode einschaltete, dann wurde er auf seiner Aufholjagd der einzigen Frau im Feld zu aufässig und räumte die bedauerenswerte Tatiana Calderón ab.

Dabei kegelte er auch noch einen zweiten Arden, nämlich den von Jake Dennis, aus dem Weg. Hinterher beschwerte er sich: Tatiana habe zu früh gebremst. Die Kolumbianerin konterte: «Lieber Charles, es sitzen nicht alle in einem ART-Auto.» Leclerc bekam für Silverstone fünf Strafplätze aufgebrummt.

Zwei weitere Szenen aus dem ersten Rennen gaben zu reden. Jörg erhielt eine Zehn-Sekunden-Strafe, weil er angeblich einen Unfall verschuldet haben soll. Der Dams-Pilot (mit den P13 und 14 schwer enttäuscht) sah das anders. «Aber was sollen wir machen? Gegen eine solche Strafe kannst du laut Reglement keinen Protest einlegen.»

Auch Andreas Jenzer, Chef des gleichnamigen Schweizer Teams, wunderte sich. Oscar Tunjo, seinem besten Pferd im Stall, wurde am Samstag auf P5 die Spiegelei-Flagge gezeigt. Die Rückspiegel waren (wie im Training) heruntergefallen. Statt Punkte gab's für Jenzer einen Nuller in der Steiermark. ♦

## GP3 / Resultate

Spielberg/A, 4,326 km; Wetter/Piste: Sa mehrheitlich trocken; So nass;

1. Lauf 24 Runden (= 103,698 km), 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet  
1. Charles Leclerc (F/ART) in 35:01,756 min (= 177,619 km/h); 2. Alexander Albon (T/ART) +2,292; 3. Nyck de Vries (NL/ART) +8,949; 4. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +11,840; 5. Antonio Fuoco (I/Trident) +13,131; 6. Matt Parry (GB/Koiranen) +15,494; 7. Nirei Fukuzumi (J/ART) +16,694; 8. Jake Hughes (GB/Dams) +18,500; 9. Jack Aitken (GB/Arden) +19,129; 10. Sandy Stuvik (Trident) +20,726; – ferner: 13. Kevin Jörg (CH/Dams) +45,621

2. Lauf 17 Runden (= 73,416 km), 22 Fahrer gestartet, 14 gewertet

1. Ralph Boschung (CH/Koiranen) in 33:57,642 min (= 129,707 km/h); 2. Alexander Albon (T/ART) +0,841; 3. Antonio Fuoco (I/Trident) +1,784; 4. Nyck de Vries (NL/ART) +2,276; 5. Jack Aitken (GB/Arden) +2,440; 6. Jake Hughes (GB/Dams) +3,103; 7. Matt Parry (GB/Koiranen) +3,486; 8. Sandy Stuvik (Trident) +4,802; 9. Artur Janosz (PL/Trident) +5,038; 10. Santino Ferrucci (USA/Dams) +6,017; – ferner: 14. Kevin Jörg (CH/Dams) +9,539  
Stand nach 4 von 18 Läufen: 1. Leclerc 58 Punkte; 2. Albon 53; 3. Fuoco 42; 4. Hughes 31; 5. De Vries 31; 6. Boschung 30; 7. Fukuzumi 21; 8. Tunjo 18; 9. Dennis 14; 10. Jörg 12; 11. Parry 10; 12. Aitken 8; 13. Isaakyan 4; 14. Stuvik 2; – Teams: 1. ART 155; 2. Koiranen 44; 3. Trident 44; 4. Dams 43; 5. Arden 22; 6. Jenzer 18

Nächstes Rennen: 8./9. Juli 2016, Silverstone (GB)  
Internet: www.gp3series.com



Sieg und Unfall: Charles Leclerc



Abgeräumt: Tatiana Calderón

## Formel E London

# Buemi

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

**Zwei Wochen nach dem bitteren Last-Minute-Aus bei den 24h von Le Mans ist Sébastien Buemi rehabilitiert: Beim nervenzerfetzenden Finale in London ließ sich der Schweizer zum zweiten Meister in der Formel-E-Historie krönen.**

Es hatte was von Senna und Prost: Nein, nicht Bruno und Nicolas, welche ja Teil der nun zu Ende gegangenen Formel-E-Saison waren. Sondern von Ayrton und Alain. So, wie sich die zwei Multi-F1-Weltmeister in den 80er- und 90er-Jahren immer wieder bis aufs Blut bekämpften und belauerten, so fighteten auch Lucas di Grassi und Sébastien Buemi um die Krone der Formel E 2015/2016.

Das war schon im Samstagrennen zu sehen, in das Di Grassi mit einem Punkt Vorsprung ging. Beide erwischten im



«Es war einer der längsten Tage in meinem Leben.»

SÉBASTIEN BUEMI

Qualifying mit ihrer Gruppe eine nasse Phase und mussten sich deshalb in der Startaufstellung im Mittelfeld einreihen.

Kaum hatte Di Grassi einen Gegner geschnappt, ließ sich Buemi im Windschatten auch nicht lange bitten und suchte sogleich die Möglichkeit, mit durchzuschlüpfen. Bloß nicht den Anschluss verlieren! Am Ende landeten die Protagonisten auf den Plätzen 4 (Di Grassi) und 5 (Buemi). Neuer Abstand: drei Punkte.

## Wenn beide ausfallen, dann ...

Im Sonntags-Qualifying trieb Buemi die Spannung auf die Spitze: Mit einer Zauberrunde, die fast eine Sekunde schneller war als jene von Teamkollege Nico Prost, ließ sich Buemi mit der Pole-Zeit auch drei Punkte notieren. Also: ex aequo!

Punktgleich ging es ins Finalrennen, welches in der ersten Kurve schon ein jähes Ende zu finden schien. Wir erinnern uns an Senna gegen Prost 1990 in Suzuka: Fällt Prost aus, ist Sen-

na Weltmeister. Senna schießt Prost in der ersten Kurve ab und ist Champion.

Ob Sennas Landsmann Di Grassi ähnlich dachte, wagen wir nicht zu unterstellen. Doch die Ausgangslage war gleich: Fallen beide Fahrer aus, ist Di Grassi Meister. Gleich viele Siege, gleich viele zweite Plätze, aber ein dritter Platz mehr würden zugunsten Di Grassis entscheiden. Und es kam, wie es kommen musste: Di Grassi knallte Buemi ins Heck und beide flogen ins Aus.

## Duell der schnellsten Runden

Doch der Crash war noch kein Racestopper, beide schafften es zurück an die Box und holten sich das jeweils zweite Auto. Jetzt ging es um die zwei Zusatzpunkte für die schnellste Rennrunde: Di Grassi legte vor, versuchte in der Folge Buemi aufzuhalten. Doch der fuhr so oft zurück zur Box, bis er eine freie Runde bekam. Bis kurz vor Schluss trennte beide nur eine halbe Zehntelsekunde. Doch die Entscheidung kam: Buemi brannte eine 1:24,150 in den Asphalt – das war genug für den Titel!

«Ich kann gar nicht beschreiben, wie ich mich fühle. Es war einer der längsten Tage in meinem Leben», war Buemi sichtlich gerührt vom gerade Erreichten. Da ging sogar der Doppelsieg, den Teamkollege Nico Prost im Battersea Park feierte – und damit auch den Teamtitel endgültig eintütete – beinahe schon unter.

Di Grassi zeigte sich am Ende doch als fairer Verlierer, sieht jedoch die Schuld für den Startcrash nicht alleine bei sich. «Er hat früher gebremst als sonst», beschwerte sich der Brasilianer. «Natürlich sind wir heute enttäuscht. Aber schon morgen oder übermorgen denken wir an die nächste Saison», so der Abt-Schaeffler-Audi-Pilot, der nicht nur voraus-, sondern auch zurückblicken wird.

Denn die entscheidenden Punkte sind schnell gefunden: sowohl bei der Disqualifikation nach dem Sieg in Mexiko (wegen Untergewichts) als auch bei der Nicht-Stallregie in Berlin, als Daniel Abt seinen Teamkollegen vorbeilassen wollte, der aber nicht überholte und so drei Punkte liegen ließ.

Und apropos Abt: Der Deutsche feierte mit P2 am Sonntag einen versöhnlichen Abschluss für eine teils harzige Saison, welche der Allgäuer noch auf Tabellenrang 7 beendet. ♦

# Triumph im Fernduell



Jubel-Bad in der Menge: Sébastien Buemi feiert mit Nico Prost nach dem Titelgewinn



Nach dem Startcrash: Di Grassi auf dem Weg zurück zur Box



e.Dams: Mit zwei Siegen und zwei Titeln in London abgeräumt



Ein Podium zum Saisonabschluss: Daumen hoch bei Daniel Abt

## 10 Teams am Start

Die FIA hat die Liste der Teams, die an der dritten Formel-E-Saison teilnehmen, veröffentlicht. Überraschungen gab's nur eine: Aguri hat das Handtuch geworfen. Den Slot übernimmt das chinesische Team Techeetah. Neu dabei ist auch Jaguar. Die britische Traditionsmarke hatte beim Finale Demorunden angekündigt. Doch dazu kam es nicht. Als Fahrer sind Adam Carroll, Anthony Davidson und Alex Lynn im Gespräch. Insgesamt gehen 2016/2017 zehn Teams an den Start – eines mehr als in dieser Saison. ♦ CE

### FORMEL E / Resultate

London (GB), 2,925 km, 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet (2. Lauf: 18./13.); Wetter/Piste: trocken.  
 1. Lauf: 1. Nicolas Prost (F/Renault e.Dams) in 53:56,653 min (= 107,4 km/h); 2. Bruno Senna (BR/Mahindra) +5,244; 3. Jean-Eric Vergne (F/DS Virgin) +8,195; 4. Lucas di Grassi (BR/Abt Schaeffler Audi) +8,914; 5. Sébastien Buemi (CH/Renault e.Dams) +10,052; 6. António Félix da Costa (P/Aguri) +10,908; 7. Sam Bird (GB/DS Virgin) +10,986; 8. Jerome D'Ambrosio (B/Dragon) +12,106  
 Pole-Position (3 Bonuspunkte): Prost in 1:27,192 min (= 120,8 km/h)  
 Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Piquet in 1:25,783 min (= 122,8 km/h)  
 Fan-Boost: Di Grassi, Buemi und Heidfeld  
 2. Lauf: 1. Nicolas Prost (F/Renault e.Dams) in 56:32,648 min (= 102,4 km/h); 2. Daniel Abt (D/Abt Schaeffler Audi) +7,633; 3. Jerome D'Ambrosio (B/Dragon) +22,524; 4. Loic Duval (F/Dragon) +23,290; 5. Stephane Sarrazin (F/Venturi) +24,984; 6. Bruno Senna (BR/Mahindra) +27,174; 7. Nick Heidfeld (D/Mahindra) +1:07,544; 8. Jean-Eric Vergne (F/DS Virgin) +1:08,002  
 Pole-Position (3 Bonuspunkte): Buemi in 1:22,035 sec (= 128,4 km/h)  
 Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Buemi in 1:24,150 sec (= 125,1 km/h)  
 Fan-Boost: Di Grassi, Buemi und Sarrazin  
 Endstand nach 10 Läufen: Fahrer: 1. Buemi 153 Punkte; 2. Di Grassi 151; 3. Prost 115; 4. Bird 88; 5. D'Ambrosio 62; 6. Sarrazin 70; 7. Abt 68; 8. Duval 60; 9. Vergne 55; 10. Heidfeld 51; 11. Senna 50; 12. Frijns 45; – ferner: 18. De Silvestro 4; – Teams: 1. Renault e.Dams 240; 2. Abt Schaeffler Audi 203; 3. DS Virgin 140; 4. Dragon 114; 5. Mahindra 95; 6. Venturi 65; 7. Andretti 49; 8. Aguri 32

Erstes Rennen 2016/2017: 9. Oktober, Hongkong (CR)  
 Internet: www.fiaformulae.com

### KOMPAKT

»» **IndyCar** Der seit seinem Unfall im Walt-Disney-Oval 2000 von der Brust abwärts querschnittgelähmte Indy-Car-Teamchef Sam Schmidt hat beim «Rennen zu den Wolken» am Pikes Peak teilgenommen. Der 51-jährige Schmidt saß in einem speziell für seine Bedürfnisse präparierten Corvette Z06.  
 »» **Formel E** Im Rahmen der Finalläufe in London hat die Formel E einen weiteren Kalenderentwurf vorgestellt. Folgende Änderungen sind geplant: Monaco und Paris finden innerhalb von sieben

Tagen statt (13./20. Mai). Berlin rückt vor (10. Juni). Dafür wandert Brüssel ans Ende des Europa-Kalenders (1.7.). Es bleibt bei 14 Läufen.  
 »» **Formel E** Robin Frijns hat seinen Vertrag bei Andretti um eine Saison verlängert.  
 »» **Renault 2.0** Lando Norris (Kaufmann), Dorian Boccocacci (Tech 1) und Harrison Scott (AVF) teilen sich beim 2-Liter-Eurocup-Wochenende in Monza die Siege. Der Schweizer Hugo de Sadeleer belegte in Heat 2 den guten vierten Platz. Es führt Norris vor Max Defourny. ♦ CE

## GT-Sport

# Wohin steuert GT-Sport?

Von MICHAEL BRÄUTIGAM  
und MARCUS SCHURIG

**In Le Mans fesselte das – noch immer nicht final entschiedene – Duell zwischen Ford und Ferrari Zuschauer und Aktive gleichermaßen. So macht GT-Sport Spaß. Doch wohin steuern die GT-Sportwagen in Zukunft?**

Was in der LMP1-Klasse Porsche gegen Toyota war, das stellten Ford und Ferrari in der GTE-Pro-Klasse dar. Über 24 Stunden hetzte man sich und zeigte, dass der GT-Sport keineswegs im Schatten der LMP1-Werksteams stehen muss. Dass das nun alles vor dem historischen Hintergrund – auch und vor allem seitens der BoP – etwas sehr passend entstand, lassen wir an dieser Stelle unkommentiert. Zumal der Streit zwischen den Protagonisten über die diversen Strafen und Nichtstrafen weiterschwelt und so übrigens noch immer kein offizielles Endergebnis des 24h-Rennens vorliegt.

## FIA möchte eine GT-WM

Was Le Mans aber auch einer breiten Öffentlichkeit gezeigt hat: GT-Sport macht Spaß! Das tut er seit Jahren in der GT3-Kategorie, und man muss nur mal über den großen Teich blicken, um fast bei jedem Rennen epische Schlachten in der



Ford und Ferrari: Duellieren sich die Le-Mans-Rivalen künftig auch in einer GT-Weltmeisterschaft?

GTLM-Klasse der ISCC zu beobachten. Ob und wie es aber eine einheitliche GT-Zukunft – also eine Verschmelzung von GT3 und GTE/GTLM respektive Werks- und Kundensport – geben könnte, darüber darf und wird diskutiert werden.

Rückblick: Im Mai 2014 scheiterten schon einmal die

Bemühungen, den Gordischen Knoten GT-Sport zu durchschlagen. Die sogenannten GT-Konvergenzgespräche scheiterten damals an der Frage, wie in Zukunft die Motorleistung der GT-Rennwagen kontrolliert werden soll. Eigentlich eine Petitesse, wenn man bedenkt, dass man sich über eine

grobe Neuausrichtung des GT-Sports in unzähligen Punkten bereits verständigt hatte.

Seit März 2016 ist nun die FIA in einer Geheimmission unterwegs: Auf Wunsch von FIA-Präsident Jean Todt sollen die GT-Hersteller dazu animiert werden, die Einführung einer GT-Weltmeisterschaft zu un-

terstützen. Die technische Basis für die neue GT-WM soll die GT3-Klasse bilden, jedoch in aufgemotzter Form: mit spektakulärer Aerodynamik und mehr Leistung. Praktisch eine Zwischenstufe aus GT3 und den schnelleren GTE.

## GT3-Lager im Vorteil?

Dafür braucht es Gespräche. Und schon 2014 gingen die Gespräche nicht ganz ohne Ergebnis aus. Man einigte sich darauf, die beiden Klassen zu erhalten, aber modular so miteinander zu verzahnen, dass die Kosten deutlich gesenkt werden können. Obwohl die Konvergenzgespräche scheiterten, baute beispielsweise Ferrari sein neues GT-Auto auf Basis des 488 genau nach diesem Muster auf: Die beiden neuen Autos (488 GT3 und 488 GTE) unterscheiden sich letztlich nur beim Motor und aerodynamischen Details wie Heckflügel und Diffusor.

Für mögliche neuerliche Konvergenzgespräche, welche auch zu einer neuen GT-WM führen könnten, wähnt sich das GT3-Lager in einer guten Ausgangsposition – denn diese ist die kommerziell erfolgreichere und weltumspannende Klasse. Zudem sind sich die Beteiligten in einem Punkt bereits einig: Auf Dauer machen zwei GT-Klassen keinen Sinn. Ist also die Lösung des Gordischen GT-Knotens in Sicht? ♦

## Romain Dumas

# Auf Le Mans folgte der Berg-Sieg

**Bei Romain Dumas läuft es derzeit einfach. Eine Woche nach seinem zweiten Gesamtsieg bei den 24h von Le Mans stand er beim berühmten Bergrennen am Pikes Peak ein weiteres Mal ganz vorne.**

Auf den zweiten Erfolg beim Langstreckenrennen in Frankreich musste der französische Porsche-Werkspilot ganze sechs Jahre warten, nachdem er 2010 mit Audi erstmals den 24h-Klassiker gewinnen konnte. «Ich habe so sehr davon geträumt. Ich habe darauf gewartet, mit meiner Herzensmarke hier zu gewinnen», strahlte der Südfrenze aus Alès nach seinem zweiten Gesamt- und dritten Klassensieg in Le Mans.

Und wenn es es mal läuft, dann läuft es so richtig. Nicht nur, dass Dumas gemeinsam mit Neel Jani und Marc Lieb neben dem Le-Mans-Sieg auch die klare WM-Führung bejubeln kann – nein, auch in der recht kurzen Pause zwischen den WEC-Läufen an der Sarthe und am Nürburgring ging es für Dumas sportlich weiter.

Beim berühmten Bergrennen am «Pikes Peak» im US-Bundesstaat Colorado ging der 38-Jährige mit seinem Norma-Sportprototyp den zweiten Gesamtsieg nach 2014 an. Und das gelang.

## Dumas: «Es ist unglaublich»

Genau 851,445 Minuten brauchte Dumas für die 19,99 Kilome-

ter lange Bergstrecke, auf der es 2860 Höhenmeter zu überwinden galt. «Nur eine Woche nach Le Mans auch am Pikes Peak zu gewinnen, ist unglaublich», konnte der Allrounder, der in seiner knappen Freizeit auch noch die eine oder andere Rallye bestreitet, sein Glück kaum fassen, gleich zwei so große Klassiker des Motorsports in-

nerhalb einer Woche gewonnen zu haben.

Danach ging es direkt zur Vorstellung des neuen Porsche Panamera nach Berlin, wo er in Walter Röhrl übrigens auf einen weiteren «Doppelsieger» traf. Der Bayer holte 1981 einen Klassensieg bei den berühmten 24h und fuhr 1987 in Rekordzeit zum Pikes-Peak-Erfolg. ♦ MBR



19. Juni: Dumas als Sieger der 24h von Le Mans abgeduscht



26. Juni: Dumas als Sieger am Pikes Peak abgewinkt

**IMSA Sports Car Championship Watkins Glen**

# Die Serie ging weiter



Corvette DP auch im fünften Jahr ungeschlagen in Watkins Glen: Diesmal siegten Barbosa/Fittipaldi

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Beim 6h-Rennen in Watkins Glen ging die Siegesserie der Corvette DP weiter. BMW im Retro-Design auf dem GTLM-Podium.**

So war der Weg frei zum Doppelsieg für Action Express Racing mit João Barbosa/Christian Fittipaldi vor Duncan Cameron/Eric Curran/Filipe Albuquerque. P3 holte der LMP2-Ligier von Michael Shank.

Ähnlich wie Mazda in der Prototypen-Klasse trat BMW in der GTLM im Retro-Design am BMW M6 GTLM von Dirk Werner und Bill Auberlen an. Im klassischen Design des M3 GTR reichte es nach Halbzeitführung

Seit Einführung der Corvette DP ist der V8-Sportwagen in Watkins Glen ungeschlagen – daran sollte sich auch in diesem Jahr nichts ändern. Doch der Sieg war auch mit etwas Glück verbunden, da im letzten Rennviertel gleich zweimal der führende LMP2 mit Motorproblemen ausfiel – erst der HPD-Ligier mit u. a. Pipo Derani, eine halbe Stunde vor Schluss dann der Mazda von Nunez/Pigot.



Platz 3 im Retro-Design: Der M6 GTLM von Werner/Auberlen

**UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate**

Watkins Glen/New York (USA): 5,472 km; Rennen über 6 Stunden; 41 Autos gestartet, Wetter/Piste: sonnig/trocken.  
 1. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) 197 Runden (1. P); 2. Cameron/Curran/Albuquerque (Corvette DP) +0,709 (2. P); 3. Pew/Negri/Pla (Ligier JS P2 - Honda) +1,048 (3. P); 4. R. Taylor/J. Taylor/Angelelli (Corvette DP) +7,302 (4. P); 5. Long/Miller/Devlin (Mazda Prototype) +1 Rdn. (5. P); 6. Goossens/Dalziel (Corvette DP) +1 Rdn. (6. P); 7. Popow/Van der Zande (Oreca FLM09) +2 Rdn. (1. PC); 8. French/Marcelli/Koch (Oreca FLM09) +2 Rdn. (2. PC); 9. Kvamme/Bradley/Ruscitti (Oreca FLM09) +2 Rdn. (3. PC); 10. Simpson/Golikhberg (Oreca FLM09) +3 Rdn. (4. PC); 11. Briscoe/Westbrook (Ford GT) +7 Rdn. (1. GTLM); 12. Hand/D. Müller (Ford GT) +7 Rdn. (2. GTLM); 13. Werner/Auberlen (BMW M6 GTLM) +7 Rdn. (3. GTLM); 14. Gavin/Milner (Chevrolet Corvette C7.R) +7 Rdn. (4. GTLM); 15. Pier Guidi/Serra (Ferrari 488 GTE) +7 Rdn. (5. GTLM); 16. Fisichella/Vilander (Ferrari 488 GTE) +7 Rdn. (6. GTLM); – ferner: 22. Nielsen/Balzan/Segal (Ferrari 488 GT3) +12 Rdn. (1. GTD); 23. Potter/Lally/Von Moltke (Audi R8 LMS) +12 Rdn. (2. GTD); 23. Farnbacher/Riberas/James (Porsche 911 GT3 R) +12 Rdn. (3. GTD)

Nächstes Rennen: 10. Juli, Clarington/Ontario (CAN)  
 Internet: www.imsa.com

am Ende zu P3 hinter den beiden Ford GTs von Ryan Briscoe/Richard Westbrook und Joey Hand/Dirk Müller.

In der LMPC-Klasse sorgte Renger van der Zande als Schlussfahrer im Starworks-

Oreca, den er sich erneut mit Alex Popow teilte, für einen weiteren Sieg dieser Truppe.

In der GTD-Kategorie strahlte die schnelle Christina Nielsen mit den Teamkollegen Jeff Segal und Alessandro Balzan angesichts ihres gerade errungenen Siegs um die Wette. Im Scuderia-Corsa-Ferrari verwies man den zwischenzeitlich führenden Magnus-Audi von Andy Lally, John Potter und Dion von Moltke sowie den Alex-Job-Racing-Porsche von Mario Farnbacher, Alex Riberas und Ian James auf die Podestplätze.

Überschattet wurde das Rennen von einem schweren Unfall von Johnny Mowlem, der dabei aber unverletzt blieb. ♦



GTD-Siegerin: Christina Nielsen

**Blancpain GT Series Sprint Cup Nürburgring**

# Mies/Ide verlieren Führung

**Nur eine Woche nach dem Sieg im Endurance Cup in Le Castellet war ein Garage-59-McLaren auch beim Sprint Cup am Nürburgring erfolgreich. Sieg für Bell/Parente, Podiumsplätze für Rast und Schneider.**

Schon das Qualifikationsrennen im Eventrahmen des Truck-Grand-Prix am Nürburgring bot viel Dramatik: Der von Pole gestartete McLaren von Alvaro Parente verlor beim Fahrerwechsel auf Rob Bell viel Zeit und fiel auf P3 hinter die beiden Audis von Christopher Mies/Enzo Ide sowie Franck Perera/Marlon Stöckinger. Bell kam schnell an Stöckinger vorbei, doch Ide war nicht mehr zu knacken. Mit dem zweiten Laufsieg

der Saison bauten Mies/Ide auch die Tabellenführung aus.

Im Hauptrennen am Sonntag war gegen den tags zuvor noch knapp geschlagenen McLaren kein Kraut gewachsen. Bell schnappte sich gleich am Start Enzo Ide und zog auf der dank zuvorigem Regen noch nicht völlig trockenen Strecke gleich einige Sekunden davon.

**Über Nacht Stopps geübt**

Auch Will Stevens, der sich im zweiten WRT-Audi das Steuer mit René Rast teilte, und Jules Szymkowiak (HTP-Mercedes/ mit Bernd Schneider) zogen noch am Belgier Ide vorbei.

An dieser Reihenfolge änderten sich die Pflichtboxenstopps mit Fahrer- und Reifenwechsel nichts. «Unsere Jungs haben

über Nacht Boxenstopps geübt. Das hat uns heute sehr geholfen, um die Führung beim Stopp behalten zu können», so Bell. Rast konnte auf frischen Pirelli-Pneus die Lücke zu Parente schnell schließen, ehe das Pendel wieder zugunsten des McLarens ausglich. So siegte der Garage-59-650S letztlich doch recht ungefährdet vor Rast/Stevens sowie Szymkowiak/Schneider. Der DTM-Rekordchampion hielt im zweiten Rennabschnitt Christopher Mies hinter sich.

Mies und Ide mussten dadurch auch die Führung im Sprint Cup an Bell/Parente abgeben. Bell, der auch zum Siegertrio des Endurance-Rennens in Le Castellet gehörte, führt auch die Fahrerwertung der kombinierten Blancpain GT Series an. ♦ MBR



Nach Sieg im Hauptrennen auch neue Leader: Parente (l.)/Bell



Im Quali-Rennen gewonnen, aber Führung verloren: Mies/Ide

## NACHRICHTEN

McLaughlin fährt  
2017 bei Penske

**V8 Supercars** Mit dem werkseitigen Ausstieg von Volvo aus der australischen Tourenwagenserie dreht sich auch das Fahrerkarussell. Volvo-Top-Pilot Scott McLaughlin, derzeit mit zwei Siegen auf P3 der Gesamtwertung, ist dabei bereits untergekommen. Er erhält beim DJR Team Penske für 2017 den zweiten Fahrerplatz neben Fabian Coulthard. Der 23-jährige McLaughlin war zuvor auch schon für einen möglichen WTCC-Einstieg gehandelt worden.

Porsche-Dreierpack  
wie vor 40 Jahren

**IMSA SportsCar Challenge** Fast genau 40 Jahre nach dem historischen Dreifachsieg für den Porsche 935 bei den 6h in Watkins Glen (siehe «Rückspiegel» auf S. 44/45) gelang in der zweiten Sportwagen-Liga der USA ein Dreifachsieg für den Porsche Cayman GT4. Es gewannen Trent Hindman/Cameron Cassels vor Tyler McQuarrie/Till Bechtolsheimer und Daniel Burkett/Marc Miller.

Almirola gewinnt  
erst im Fotofinish

**NASCAR** In der zweiten Liga, der Xfinity-Series, musste das Fotofinish entscheiden: Den Sieg in Daytona holte sich Aric Almirola (Ford) dabei mit einer Nasenspitze Vorsprung vor dem ehemals etatmäßigen Sprint-Cup-Starter Justin Allgaier (Chevrolet).

Mackschin mit EM-  
Titel in Frankreich?

**Tourenwagen-EM** Wie (hoffentlich) auch die deutsche Fußball-Nationalelf kämpft Niklas Mackschin (D/Ford) am Wochenende in Magny-Cours auf französischem Boden um den EM-Titel. Der 21-Jährige reist mit 35 Punkten Vorsprung in der Super-1600-Wertung zum vorletzten Saisonrennen. Sollte er die Pole-Position holen, würden ihm zwei Punkte aus den beiden Rennen bereits zum vorzeitigen Titel reichen. Ohne Quali-Zusatzpunkte wäre ihm der Titel mit zwei vierten Plätzen auch nicht mehr zu nehmen. In der Super-2000-Wertung liegen Petr Fulin (CZ/Seat) und Kris Richard (CH/Honda) punktgleich an der Spitze. ♦ MBR

## DTM

## Nur Frei-Fahr-Schein

Von ARNO WESTER

**Von wegen freies Fahren für alle: Mercedes-Pilot Lucas Auer (Mücke) wurde beim zweiten Norisring-Rennen eingebremst, obwohl er mit seinem erneut tollen Speed sogar Siegchancen hatte. Immerhin bedankte sich sein Chef bei ihm für die «Opferrolle»!**

Was war passiert? Als Audi-Star Mattias Ekström kurz nach dem Start zum zweiten Rennen in der Grundigkehre dem vor ihm fahrenden Mercedes von Paul di Resta ins Heck gerauscht war, dachten viele, der Schwede hätte nach dem Samstagmalheur (Kollisionen mit Robert Wickens und Christian Vietoris) erneut einen Sternfahrer auf dem Gewissen.

## Boxentaktik ging nicht auf

So schlimm war es diesmal aber nicht. Während Ekström seinen RS5 bereits nach einer Runde an der Box abstellen musste, konnte Di Resta mit beschädigtem Auto immerhin um seine Position kämpfen. Die ersten 23 Runden bis zu seinem Pflichtboxenstopp hing Auer hinter Di Resta auf P4 fest. Dann, so war es jedenfalls geplant, sollten ein schneller Halt und anschließend noch schnellere Rundenzeiten dafür sorgen, dass Auer



Braver Flügelmann: Auer (#22) fuhr am Norisring-Sonntag stets hinter Di Resta (#3)

an Di Resta vorbei Jagd auf die Spitze macht.

Die Rechnung ging aber nicht auf, weil beim Stopp an der Mücke-Box nicht alles wie gewünscht ablief und Auer deshalb einen Zeitverlust von rund vier Sekunden in Kauf nehmen musste. Als er die unfreiwillig entstandene Lücke zu Di Resta wieder geschlossen hatte, fragten sich nicht nur Experten, warum Auer, der die schnellste Rundenzeit aller Mercedes-AMG-Fahrer fuhr, seinen nachweislich langsamsten Markenkollegen 52 Runden(!) lang nicht passieren durfte.

Auer selbst gab dazu die Antwort: «Es hätte keinen Sinn gemacht, hier eine Attacke auf Paul zu starten, zumal er der bestplatzierte Mercedes-AMG-Fahrer in der Fahrerwertung ist.» Also war es eine Teamorder, die Auer brav befolgte und für die sich sowohl Di Resta («Lucas hat mir geholfen, mich gegen die anstürmenden Verfolger zu verteidigen. Solche Momente können Meisterschaften entscheiden») als auch Mercedes-AMG DTM-Teamchef Ulrich Fritz («Lucas hat einen super Job gemacht und Paul so gut es ging beschützt. Ohne die

Schützenhilfe von Lucas hätte Paul mit stumpfen Waffen keine Chance gegen die anderen Fahrer gehabt. Mein größter Respekt geht daher an Lucas») bedankten.

ARD-DTM-Experte Norbert Haug brachte es auf den Punkt, als er feststellte: «Lucas Auer chauffierte das offensichtlich schnellste Auto im Feld. Ohne die Bodyguard-Rolle hätten alle DTM-Freunde den ersehnten Dreikampf an der Spitze mit Müller (Audi), Blomqvist (BMW) und Auer (Mercedes) wohl länger als nur ein paar Runden erlebt.» ♦

## Truck-EM Nürburgring

## Patt nach Saisonhighlight



Hauptrennen am Nürburgring-Samstag: Hahn Sieger vor Lacko

**Nach dem Saisonhöhepunkt beim Truck-GP am Nürburgring liegen Jochen Hahn (MAN) und Adam Lacko (Freightliner) punktgleich an der Spitze.**

Hahn legte bei seinem Heimspiel einen Traumstart hin: Auf die Pole folgte am Samstag auch der Sieg im ersten Hauptrennen. Frauenpower war beim anschließenden Sprintrennen angesagt: Steffi Halm (MAN) nutzte das Reversed Grid, um

ebenfalls vor ihrem Heimpublikum einen Lausieg zu feiern.

Am Sonntag legte Hahn wieder gut los: Pole-Position. Doch gegen «Regenmeister» Adam Lacko hatte der Schwabe keine Chance, als der Himmel für die beiden Läufe die Schleusen öffnete. Lacko gewann beide Sonntagsrennen jeweils vor Hahn. Somit liegen die beiden großen Titelrivalen nach der vierten von neun Saisonstationen punktgleich an der Spitze der Gesamtwertung. ♦ MBR

## Tourenwagen-WM

## López: WEC und Formel E?

**Ende des Jahres steigt Citroën werkseitig aus der WTCC aus. Doch wohin verschlägt es José María López und Yvan Muller?**

Im Falle von López wird man sich kaum Sorgen machen müssen, dass er ohne Drive dasteht. Doch dass er der WTCC treu bleibt, ist dabei eher unwahrscheinlich. Bekannt ist, dass der Argentinier bereits für das Toyota-Werksteam im LMP1 getestet hat – und ebenso für DS Virgin in der Formel E. «Pechito» könnte also ein ähnliches Doppelprogramm ansteuern

wie Sébastien Buemi oder Lucas di Grassi.

Bei Yvan Muller wird es etwas kniffliger. Denkbar ist, dass der Elsässer wie schon 2013 – nach dem werkseitigen Ausstieg von Chevrolet – in einem Privatteam weitermacht, wobei sich hier Sébastien Loeb Racing natürlich anbieten würde.

Auch der Einstieg mit dem eigenen Rennteam als dann zweite Citroën-Privatgruppe scheint nicht völlig unmöglich. Eher unwahrscheinlich dagegen ist, dass Muller ganz ohne Cockpit dasteht und sich nur noch als Teamchef engagiert. ♦ MBR



López: Wechsel zur WEC?



Muller: Weiter in der WTCC?

## Porsche Supercup Spielberg

## Müller jubelte

Nach zwei Siegen zu Saisonbeginn schaffte es Matteo Cairoli in Spielberg nicht aufs Podest. Dafür gab es den ersten Saisonsieg für Sven Müller.

Morgendlicher Regen in der Steiermark sorgte im Vorfeld des dritten Saisonlaufs dafür, dass erst einmal die Reifenfrage zu klären war. Da aber die Wolken just zum Vorstart dicht hielten, waren zum Start dann doch Slicks die klar bessere Wahl.

Aus der dritten Startposition katapultierte sich Porsche-Junior Sven Müller dabei an seinen zwei «Klassenkameraden», Pole-Mann Cairoli sowie Mathieu Jaminet, vorbei. Da zu Rennbeginn nur die Ideallinie trocken war, bedeutete das bereits die halbe Miete. Müller setzte sich direkt einige Meter von den Verfolgern ab, wobei Cairoli sogar noch hinter Jeffrey Schmidt zurückfiel. «Ich hatte am Start das Problem, den perfekten Punkt beim Zusammenspiel von Gas und Kupplung zu finden und verlor drei Positionen. Immer, wenn ich ins Rennen zurückgefunden habe, kam das Safety



Das Spielberg-Podium (v.l.): Jaminet, Sieger Müller, Schmidt

Car raus, und da konnte ich dann nicht mehr viel machen», fasste Cairoli ein schwieriges Rennen zusammen.

## Den Bedingungen getrotzt

Tatsächlich hatte das Safety Car fast gleich viele Führungsrunden wie der Leader und spätere Rennsieger Müller – gleich dreimal musste Bernd Mayländer die Porsche-Meute wieder einfangen, weil sich infolge von Kollisionen Cup-Elfer im tiefen Kies eingruben.

«Es war nicht einfach, denn wir hatten nasse und halbtrockene Bedingungen auf der Strecke. Egal, ich freu mich einfach riesig», strahlte Müller nach der Zieldurchfahrt. Jeffrey Schmidt, der zuletzt immer wieder vom Pech verfolgt wurde – auch im Carrera Cup – freute sich ebenfalls: «Hier bin ich vor zwei Jahren auch schon mal aufs Podium gefahren. Wenn es nach mir geht, dann könnten wir hier öfter fahren», lachte der Schweizer. ♦ MBR

## TCR International Series Sotschi

## Spannung pur



Jetzt wieder Tabellenführer: Stefano Comini im Leopard-Golf

In Sotschi wechselte abermals die Führung in der Gesamtwertung. Neuer, alter Führer ist nach einem Laufsieg Stefano Comini (Volkswagen). Mikhail Grachev (Honda) mit Heimerfolg.

Dank neuer Balance of Performance durfte der zuletzt etwas gebeutelte VW Golf um zehn Millimeter tiefer geduckt über das Asphaltband rasen. Und das zeigte schon im Qualifying Wirkung: Zum ersten Mal überhaupt holte sich mit Stefano

Comini ein Golf-Pilot die Pole-Position in der TCR International Series. Für Comini war es die zweite nach Singapur 2015.

Auch im ersten Rennlauf ließ der Titelverteidiger aus der Schweiz nichts anbrennen. Aus der besten Startposition heraus setzte er sich gleich an die Spitze und spürte dabei nie großen Druck der Verfolger. Lediglich Pepe Oriola (Seat), der als punktgleicher Tabellenführer nach Sotschi angereist war, konnte gegen Rennende noch einmal den Abstand verkürzen, jedoch ohne Angriffschance.

Der zweite Vor-Sotschi-Tabellenführer, Oriolas Teamkollege James Nash, hatte dagegen zu kämpfen. Nach nur P7 im Qualifying ging es für den Briten im ersten Lauf noch auf P4 vor – bekam aber wegen einer Kollision mit Jean-Karl Vernay nachträglich eine 10-Sekunden-Strafe aufgebremst, die am Ende nur Platz 9 bedeutete.

## Wieder Ausfall für Oriola

Dadurch glitt Nash im Endeffekt auch die Tabellenführung durch die Finger, die er zusammen mit P4 im zweiten Durchgang innegehabt hätte.

So ist Comini wieder Leader, der sich im zweiten Lauf im Reversed Grid noch bis auf Platz 5 nach vorne schieben konnte. Gleichzeitig profitierte er vom Pech Oriolas, welcher mit Lenkungsproblemen erst zurück- und dann ausfiel.

Vorne machte gleich am Start Lokalmatador Mikhail Grachev alles klar. Der russische West-Coast-Honda-Pilot fuhr mit einem lupenreinen Start-Ziel-Sieg seinen bereits dritten Saisonserfolg ein. ♦ MBR

## NASCAR Daytona

## Keselowski jetzt Daytona-Sieger

Brad Keselowski hat endlich den Daytona-Fluch besiegt und im berühmtesten «Nudeltopf» im Kalender gewonnen. Tony Stewart trotz Unfall provisorisch auf einem Chase-Platz.

Mit seinem Sieg in Sonoma legte Tony Stewart den Grundstein für seinen Chase-Einzug. Doch es galt noch, den Sprung unter die Top 30 der Punktabelle zu schaffen, um das zweite entscheidende Kriterium für die Teilnahme zu erfüllen. Nur sechs Tage später hat «Smoke» dieses auch erfüllt. Zwar crashte der zweifache Ex-Champ bei seinem letzten Daytona-Rennen zwölf Runden vor Schluss, er wurde aber noch auf Platz 26 gewertet – das reichte für den erstmaligen Sprung in die Top 30.

## «Big One» mit 22 Fahrzeugen

Dass es trotz des Unfalls noch so eine hohe Platzierung wurde, hatte Stewart einem «Big One» kurz nach Rennhalbezeit zu verdanken. In der 90. Runde berührten sich im Vorderfeld die Chevrolets von Jamie McMurray und Jimmie Johnson, worauf ein Massencrash mit insgesamt 22 Fahrzeugen folgte. Dieser riss neben Johnson noch weitere Topstars ins Verderben, unter anderem Dale Earnhardt Jr.,

Kevin Harvick, Martin Truex Jr., Matt Kenseth und Pole-Mann Greg Biffle.

Im wahrsten Sinne dem ganzen Chaos entfliehen konnte Brad Keselowski. Der «Dega Master», der auf dem High-speed-Trioal von Talladega schon viermal gewinnen konnte, blieb auf der zweiten Restrictor-Plate-Strecke im Kalender bislang ohne Sieg. Doch diesmal machte der Penske-Ford-Pilot alles richtig: 115 der 161 Runden führte Keselowski an.

Der Dank ging hinterher an Teamkollege Joey Logano, der im vergangenen Jahr noch das Daytona 500 gewinnen konnte. «Wir haben super zusammengearbeitet. Joey ist ein echter Profi, das hat er vor allem beim letzten Restart gezeigt. Er hat mir den richtigen Schub gegeben, um nach vorne zu kommen», so Keselowski.

Kyle Busch, der sich nicht nur im Finish geschlagen, sondern auch die Tabellenführung an den Sieger abgeben musste, weiß auch den Grund, warum Keselowski die Führung in der Folge nicht mehr abgab: «Er hatte mehr Beweglichkeit im Auto als jeder andere, vor allem als ich. Er hat sein Auto sehr geschickt auf der Strecke platziert. Es ist sich für mich einfach nicht ausgegangen.» ♦ MBR



Endlich auch in Daytona gewonnen: Brad Keselowski

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Daytona/Florida (USA): 161 Rdn. à 4,023 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken  
1. Brad Keselowski (Ford); 2. Kyle Busch (Toyota); 3. Trevor Bayne (Ford); 4. Joey Logano (Ford); 5. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 6. Kyle Larson (Chevrolet); 7. Austin Dillon (Chevrolet); 8. Greg Biffle (Ford); 9. Clint Bowyer (Chevrolet); 10. Michael McDowell (Chevrolet); 11. Cole Whitt (Toyota); 12. Casey Mears (Chevrolet); 13. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 14. Ryan Blaney (Ford); 15. Aric Almirola (Ford); 16. David Ragan (Toyota); 17. Denny Hamlin (Toyota); 18. Ryan Newman (Chevrolet); 19. David Gilliland (Ford); 20. Michael Annett (Chevrolet); 21. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 22. Reed Sorenson (Toyota); 23. Kurt Busch (Chevrolet); 24. Bobby Labonte (Ford); 25. Carl Edwards (Toyota); 26. Tony Stewart (Chevrolet); 27. Danica Patrick (Chevrolet); 28. Matt Kenseth (Toyota)  
Aktuell für Chase qualifiziert (nach 17 von 26 Rennen/Regular Season): 1. Keselowski (3 Siege/551 Punkte); 2. Kyle Busch (3/492); 3. Edwards (2/527); 4. Johnson (2/475); 5. Harvick (1/565); 6. Kurt Busch (1/545); 7. Logano (1/531); 8. Truex Jr. (1/482); 9. Hamlin (1/446); 10. Kenseth (1/443); 11. Stewart (1/212); 12. Elliott 482 Punkte; 13. Earnhardt Jr. 433; 14. Newman 425; 15. Blaney 409; 16. McMurray 405

Nächstes Rennen: 9. Juli, Sparta/Kentucky (USA)  
Internet: www.nascar.com

**MOTOR  
SPORT**  
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, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bied, Robert Lehmann, Vertrieb: Befering, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nik Oberschöbel (Voritz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95792.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 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, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden,  
dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH  
& Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Mediangebote inform-  
ieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [widerruf@dvpv.de](mailto:widerruf@dvpv.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-Identifi-  
kationsnummer 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 Mandats-  
referenz 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,- €  2. JET, Wert: 30,- €  3. BestChoice, Wert: 30,- €  
(nur in D bestellbar)

**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 EGGGB. 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 EGGGB nutzen. Der Widerruf ist zu  
richten an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telex: +49 (0)711 182-2550,  
E-Mail: [motorsportaktuell@dvpv.de](mailto:motorsportaktuell@dvpv.de)

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

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

**Außenseiter auf dem Höhenflug:**  
Tänak schnupperte in Polen lange  
am ersten WM-Sieg



Polen

# Sensation verpasst

Von REINER KUHN und  
MICHAEL HEIMRICH

**Es war die Woche der Außenseiter. Nicht nur im Fußball mischten die vermeintlichen Zwerge die Großen auf. Auch in der Rallye-WM schien sich eine Sensation anzubahnen. Nur noch zwei Wertungsprüfungen trennten Ott Tänak von seinem ersten WM-Sieg, doch dann hielt der rechte Vorderreifen dem Druck nicht mehr stand, und VW-Werkspilot Andreas Mikkelsen staubte ab.**

Die ultraschnellen Prüfungen in Polen liegen Ott Tänak. Unweit seiner Heimat Estland hatte der Ford-Pilot bereits vor einem Jahr mit Sébastien Ogier um den Sieg gekämpft. In dieser Saison standen die Vorzeichen noch besser. Tänaks Hauptsponsor und Reifenlieferant DMack hatte neue Schotter-Pneus gebacken, die auf dem sandigen

Geläuf quer durch die Masurische Seenplatte hervorragend funktionierten. Zugute kam dem 28-Jährigen zudem seine späte Startposition. Denn im Gegensatz zu Ogier, der wie üblich als erster Fahrer den losen Schotter wegfeigen musste, profitierte der Este von einer sauberen Spur und deutlich mehr Traktion. Deshalb überraschte es auch kaum jemanden, dass er zum echten Auftakt am Freitagmorgen die Rallye prompt anführte.

Aber auch anderen Fahrern liegen die polnischen Prüfungen mit ihren extrem hohen Geschwindigkeiten. Allen voran Andreas Mikkelsen. Während der Norweger bei der ähnlich schnellen Rallye Finnland weniger gut zurechtkommt, hält er bei der Tempo-Bolzerei in Polen voll mit. Mikkelsen, als dritter Fahrer in der Spur, schnappte sich Tänak auf der dritten Prüfung. Weil aber in Polen vor allem Mut gefragt ist, über den die WM-Cracks mehr als genug verfügen, blieb das Feld dicht

zusammen. Zur Halbzeit lagen die Top 6 innerhalb von 20 Sekunden. Zu meckern gab es trotzdem etwas: Italien-Sieger Thierry Neuville bemängelte nicht nur eine zu weiche Abstimmung seines Hyundai i20 WRC, sondern auch seinen zu langsamen Aufschrieb: «An manchen Ecken hätte ich stehen lassen können.» Jari-Matti Lattala runzelte beim Blick in die Ergebnislisten noch mehr als üblich die Stirn. «Das Gefühl im Auto ist gut, aber die Zeiten passen einfach nicht», grübelte der Finne, für den Polen auch in diesem Jahr größtenteils ein Geheimnis bleiben sollte.

Auch Spitzenreiter Mikkelsen kam plötzlich ins Grübeln. Heftiges Untersteuern seines Polo WRC kostete auf der zweiten Schleife der ersten Etappe wertvolle Zeit und Vertrauen. Tänak nutzte die Schwäche seines Widersachers eiskalt aus und schnappte sich die Führung zurück. Der Zwischenstand sorgte bei M-Sport-Chef Malcolm

Wilson für reichlich Freude. Denn wenn schon sein eigener Werksfahrer nicht liefern kann, ist es doch schön, wenn zumindest die Kundschaft beweist, dass der Fiesta WRC noch immer konkurrenzfähig ist.

Bei aller Freude über den Auftritt von Tänak bekam Wilson wieder vermehrt die Frage gestellt, was mit Mads Östberg los sei. Erneut kaufte ihm sein erstmals in Polen am Start stehender Teamkollege Eric Camilli den Schneid ab. Schlimmer noch, der Norweger hatte gar Mühe, sich in den Top 10 zu halten. «Wir wissen, dass Mads und das Auto mehr draufhaben», übte sich Wilson, immerhin Ordensträger des britischen Empires, in größter Diplomatie.

## Das Ogier-Desaster

Wenig diplomatisch wollte sich Ogier am Ende der zweiten Etappe geben. «Dieser Tag war ein Desaster», fluchte der WM-Spitzenreiter. War er am Freitag noch glimpflich davongekommen

und schnupperte Podiumsluft, wühlte sich der «Straßenkehrer der Weltmeisterschaft» anschließend ganztagig durch den weichen Sand hindurch. «Selbst auf der zweiten Schleife wurde es nicht besser», stöhnte Ogier, der über eine Minute zurücklag. «Wir geben unser Bestes, aber noch nicht einmal eine Bestzeit ist uns gelungen.»

Die Streckenbedingungen spielten an der Spitze Tänak in die Hände. Vor dem Finale hatte er sich einen Vorsprung von 20 Sekunden erarbeitet. «Ob es für einen Sieg reicht? Ich denke schon. Fahrer und Auto sind gut drauf», macht der Este eine Kampfansage. Mikkelsen musste einsehen, dass ihn nur ein Fehler des Spitzenreiters nach vorne bringen würde: «Durch die Startposition sind es faktisch zwei verschiedene Rallyes. Eine für jene, welche die Route eröffnen, und eine für die, die eine freigelegte Strecke vorfinden.»

FORTSETZUNG S. 24



Der Abstauber: VW-Pilot Mikkelsen kam unverhofft zu seinem zweiten WM-Laufsieg

#### FORTSETZUNG VON S. 23

Nachdem die ersten beiden Tage hochsommerliche Bedingungen für die Teilnehmer bereitgehalten hatten, änderte sich das Wetter am Abschlusstag. Anstatt 30 Grad Celsius und Sonne hatte das Feld mit dem vom Regen heftig aufgeweichten Untergrund zu kämpfen. «Die Niederschläge kommen für mich leider etwas zu spät», meinte Ogier, der darauf gehofft hatte, dass der Regen schon am Samstag den losen Staub binden würde und so seinen Traktionsnachteil verringert hätte. Ogier verabschiedete sich zwar als Sechster, aber einmal mehr mit den drei Extrapunkten für die Bestzeit auf der Power-Stage, aus Polen.

#### Mikkelsen: «Es tut mir leid»

Bei Volkswagen knallten dennoch die Sektkorken. Ein Reifenschaden auf der vorletzten Prüfung beendete den Höhenflug von Tänak und riss ihn jäh aus allen Siegräumen. Mikkelsen staubte ab und feierte mit Beifahrer Anders Jaeger seinen zweiten WM-Sieg. «Es tut mir sehr leid für Ott. Ich weiß, wie er sich jetzt fühlt. Mir ging es vor einem Jahr in Schweden genauso», versuchte Mikkelsen seinen Kontrahenten zu trösten.

Dessen Miene war noch immer wie versteinert. «Ich hatte mein Ziel so dicht vor Augen. Ich kann jetzt gar nichts sagen», schluchzte der Este. Immerhin: Als ihn Ogier wie einen Sieger auf die Schulter nahm, kehrte ein kleines Lächeln in Tänaks Gesicht zurück. Wenig später feierten ihn seine vielen Landsleute noch vor Ort wie den eigentlichen Gewinner.

Zufrieden kehrte Hayden Paddon zurück. Nach zwei Abflügen in Folge ist ein dritter Platz Balsam für die Seele, vor allem, wenn man im Finale den heranstürmenden Teamkollegen Neuville knapp hinter sich halten kann. «Und das, obwohl ich mit den schwierigen Bedingungen am letzten Tag gar nicht gut zurechtkam», freute sich der

### NACHGEHAKT BEI Ott Tänak

(28/EST) Der Ford-Privatier über ein fast perfektes Wochenende, seine Chancen in Finnland und warum er sich auch bei den Asphaltläufen etwas ausrechnet.

Von REINER KUHN

**?** Was überwiegt: Die Freude über Rang 2 oder die Enttäuschung über den verpassten Sieg? Im Moment tut es einfach nur weh. Für mich ist es sehr schwierig, das alles zu verstehen oder zu akzeptieren. Wir haben eine perfekte Rallye gefahren und auf jeden Angriff eine Antwort gehabt. Und dann nimmst du ein schlechendes Plattfuß alles, wofür du so hart gearbeitet und gekämpft hast. Klar ist ein zweiter Platz toll, aber nicht nach so einem Wochenende.

**?** Hand aufs Herz, habt ihr beim Kurvenschneiden etwas getroffen? Eben nicht. Denn

dann könnte ich mit alledem besser umgehen. Nein, wir spürten bei vollem Tempo, dass der Reifen Luft verliert und hatten noch gut 13 Kilometer bis zum WP-Ende. Wir sind auf der Felge durchs Ziel und haben das Rad gewechselt. Ich habe mich nie betrogen gefühlt.

**?** Der Zuspruch der Kollegen war riesig. Alle haben zur großartigen Leistung gratuliert und versucht, euch zu trösten. Das war schon toll. Aber im Grunde willst du einfach nur alleine sein. Denn mit jedem Schulterklopfen kocht es in dir wieder hoch. Ich werde noch ein paar Tage brauchen, bis ich mich über Platz 2 freuen kann.



Balsam auf die Seele: Hyundai-Pilot Paddon rettete Rang 3 ins Ziel



Abgedriftet: Östberg auf P8



Blass auf Platz 5: Latvala



Ins Ziel geschleppt: Lefebvre beschädigte im Finish den DS3 WRC

Neuseeländer. Ein anderes Lied muss dagegen Dani Sordo im dritten Werks-Hyundai singen. Für den Spanier endete die Rallye nach einem Unfall auf der vorletzten Wertungsprüfung. Auch Citroën-Youngster Stéphane Lefebvre strauchelte beim Endspurt und beschädigte sich die Aufhängung seines DS3 WRC. Doch nach einer

Notreparatur schaffte es der Franzose, sich mit seinem waidwunden Dienstwagen und einem lose herumhängenden Hinterrad in den Service zu kämpfen, wo die Mechaniker im Rekordtempo den Schaden beheben konnten. Lefebvre erreichte noch als Zwölfter das Ziel. Ein schwacher Trost, denn sein Teamkollege Craig Breen, den er zuvor im Griff hatte, wurde Siebter.

Kurios auch der Zwischenfall von Eric Camilli im Ziel der zweitletzten Prüfung. Weil sein Beifahrer Benjamin Veillas zu früh das Motormapping auf «Road Mode» umschaltete, brach der Fiesta nach der Lichtschranke aus und schlug an. Das i-Tüpfelchen auf einem verkorksten Wochenende für die Werksmannschaft von Wilson.

Latvala, der trotz nutzbarer Startposition einmal mehr eine blasse Vorstellung bot, schöpfte unterdessen Mut mit Blick auf die nächste Rallye. «Finnland ist mein Heimspiel und das Highlight des Jahres», frohlockte der Finne, dem der Highspeed-Tanz durch die heimischen Wälder mehr liegt als die Schotter-Autobahnen quer durch polnische Felder. Bei Sieger Mikkelsen ist es genau andersrum. Auch diesen Gedanken wird Latvala in die kurze Sommerpause mitnehmen. ♦



**?** Die Rallye Finnland ist ebenfalls sehr schnell. Wie schätzt du eure Chancen ein? Ich würde nicht, warum wir dort nicht auch ganz vorne mitfahren sollten. Wir haben vorher einen Test, danach weiß ich mehr. Es kommt immer auf die Bedingungen und Reifen an. Ich mag aber auch andere Rallyes egal, ob nun Sardinien, Spanien oder Deutschland. Demnächst testen wir den neuen Asphaltreifen von DMack. Wer weiß, vielleicht können wir auch auf Festbelag überraschen? An mir soll's nicht liegen. 2012 habe ich in Deutschland die Super-2000-Kategorie gewonnen.

**Schotterreifen**

# Profitieren vom Vorteil der Nische

Von REINER KUHN

**Drei Reifenhersteller sind in der Topliga der Rallye-WM aktiv. Und für einmal wäre Platzhirsch Michelin fast geschlagen worden. Auch weil Ott Tänak auf den sandigen Schotterpisten von einem kleinen, aber feinen Vorteil seiner DMack-Pneus profitierte.**

Rallye-WM-Asse müssen sich mit trockenen und nassen Asphalt, mit Eis und Schnee, allen voran aber mit ganz unterschiedlichen Schotterpisten auseinandersetzen. Rau, hart, felsig – oder wie hier in Polen erst weich und sandig, am Finaltag dann extrem schmierig. Kein Untergrund bietet mehr Facetten als unbefestigte Rallyepisten. Eine Herausforderung, auch und besonders für die in

der WM aktiven Reifenhersteller Michelin, Pirelli und DMack. Die Radialreifen der Größe 17/65 R15 sind mit einer Laufflächenbreite von 17 Zentimetern und einem Durchmesser von 65 Zentimetern klar definiert. Erlaubt sind zwei Gum-

mmischungen. Konstruktion und Profildesign müssen identisch bleiben. Alle Werksteams setzen auf Michelin, seit der Rückkehr 2011 bei jedem WM-Lauf siegreich. In Polen sorgte für einmal DMack-Speerspitze Tänak im Ford Fiesta WRC für

eine kleine Sensation. M-Sport-Reifenexperte George Black: «Davon abgesehen, dass Ott die polnischen Vollgaspisten liegen, profitierte er von der etwas weicherer Mischung der neuen DMack-Reifen.» Dank optimalem Grip brannte der Este mehrere Bestzeiten in die Bahn. Besser noch: Während die Michelin-Fahrer beim zweiten Durchgang auf den dann tief ausgefahrenen Schotterpisten auf die softere Mischung wechseln mussten, konnte Tänak weiter die harten Gummis aufziehen. So profitierte er von der etwas höheren Spur- und Lenkpräzision, während die Pneus der Konkurrenten zwar ähnlichen Grip boten, im weichen Untergrund aber mehr wackelten.

bestätigt Michelin-Rallychef Jacques Morelli. «Die beiden Varianten müssen über die Saison und damit bei neun verschiedenen Schotterläufen den bestmöglichen Kompromiss bieten.» Wären in Polen und womöglich auch Finnland zwei etwas weichere Mischungen von Vorteil, können die Reifen in Mexiko, Argentinien, Sardinien oder Australien kaum hart genug sein. Ein Rückblick auf Sardinien unterstreicht das: Selbst die härtere der beiden DMack-Varianten war den Strapazen kaum gewachsen. Ein ähnliches Bild könnte sich in Australien abzeichnen. Die Rallye rückte ans Saisonende und in den australischen Hochsommer. Black schwant böses: «Mit den aktuellen DMack-Reifen wird man dort um WM-Punkte, aber kaum um die Podiumsplätze kämpfen können.» ♦



Gummi-Dreier: Michelin und die Mitstreiter DMack und Pirelli (v.l.)

**Hart, härter, Australien**

«Unsere harten Pneus sind für diese sandigen Pisten zu hart»,

**WRC2**

# Suninen nach drittem Saisonsieg auf Titelkurs

**Toyota-Junior Teemu Suninen zeigte den Werkspiloten erneut das Heck seines Kunden-Skoda. Armin Kremer schied nach starkem Endspurt durch Unfall aus.**

26 WRC2-Piloten kamen zum Vollgasfest nach Polen. Am Ende hatte ein alter – genauer gesagt junger – Nachwuchspilot erneut die Nase vorne. Nach dem Höhenflug in Mexiko und dem Hardcore-Ritt auf Sardinien zeigte Suninen den versammelten Werks- und werksunterstützten WRC2-Piloten erneut das Heck seines Kunden-Skoda.

Mit fünf Bestzeiten gab allerdings erst einmal Skoda-Werkspilot Pontus Tidemand den Tempomacher. Doch noch bevor die ersten Etappe endete, musste er seinen Dienstwagen wegen eines mysteriösen Ermüdungsbruchs an einem Fahrwerkslenker abstellen. Nach dem Restart am Samstag lieferte der Schwede eine furiose Aufholjagd, die ihn noch bis auf den siebten Endrang nach vorne brachte.

Durch Tidemands Pech übernahm Suninen die Führung, gefolgt vom zweiten Skoda-Werkspiloten Esapekka Lappi

und M-Sport-Werkspilot Elfyn Evans.

Im Endspurt überschlugen sich nochmals die Ereignisse. Armin Kremer flog auf Rang 5 liegend von der Strecke (WP 18). Evans tankte wegen eines schleichenden Plattfußes 50 Sekunden und Lappi verlor durch einen Radwechsel auf der Prüfung zwei Minuten (WP 20). Nur Suninen hielt sich schadlos und siegte mit 49 Sekunden Vorsprung vor Evans und Lappi, der im Ziel 2,5 Minuten zurücklag. Lokalmatador und Europameister Kajetan Kajetanowicz (Ford) wurde Vierter. ♦ RK



Hielt sich in hektischer Schlussphase schadlos: Titelfavorit Suninen

## AUS DEM SERVICEPARK

Glück im Unglück für WM-Junior **Martin Koci** und Co **Lukasz Kostka**. Für das Duo aus der Slowakei endete der WM-Lauf nach einer spektakulären Mehrfachrolle im Shakedown bevor er überhaupt begonnen hatte.

Drei von sechs polnischen Teams starteten beim Heimspiel in der WRC2, allen voran Europameister **Kajetan Kajetanowicz**. Vorgänger **Krzysztof Holowczyc** steuerte als Vorauswagen einen knapp 20 Jahre alten Subaru und erinnerte damit an das Jahr 1997, als er

Kontinentalmeister wurde. Vermisst wurde Topstar **Robert Kubica**. Statt bei der Rallye Polen weilte der Ex-F1-Pilot und WRC2-Champion von 2013 in Frankreich und besuchte die Fußball-EM.

Vor fünf Jahren lernten sich **David** und **Angelika Janus** bei der Rallye Polen kennen. Zwei Tage vor dem Start heiratete der Streckenposten nun seine große Liebe in Mikolajki. Alles andere als ein Zufall. Denn statt in die Flitterwochen zu

düsen, waren die beiden Frischvermählten am Wochenende erneut als Marshals aktiv.

Kurios das Aus für WM-Junior **Andrea Crugnola**. Bei einem allzu hektischen Radwechsel auf

der WP zerstörte der Italiener den Wagenheber seines DS 3 R3 und konnte im folgenden «Remote-Service», bei dem nur das Bordwerkzeug genutzt werden darf, nicht mehr die Räder wechseln und musste aufgeben.

Für **Timo Rautianen**, ehemaliger Co von Doppelweltmeister **Marcus Grönholm**, scheint der Weg das Ziel. Doch nach der Fahrt von Finnland über Estland und Litauen zum Hauptquartier der Rallye

Polen war der Empfang für den Vorsitzenden der Sportkommissare weniger erfreulich. Denn der im vollelektrischen Tesla S angereiste Finne durfte sein Gefährt nicht an der Hotelsteckdose laden – man hatte Angst, er würde zu viel Strom verbrauchen.



Ehe mit PS: Angelika und David Janus



Hotelschreck: Rautianen und sein Tesla

# MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Polen



## < Andreas Mikkelsen (1.)

«Wir haben alles gegeben und sind nur Vollgas gefahren. Diese Woche werde ich nie vergessen. Für Ott (Tänak) tut es mir sehr leid. Ich weiß, wie er sich fühlt – mir ist das in Schweden passiert.»

## Haydon Paddon (3.) >

«Durch den Regen waren die letzten Kilometer extrem schwierig und ich wohl zu vorsichtig. Rang 3 ist ein prima Resultat, auch wenn es am Schuss mit nur 0,8 Sekunden verdammt knapp war!»



## < Thierry Neuville (4.)

«Am Ende war es irre rutschig. Also haben wir nur noch versucht, unsere Position zu halten. Mein Aufschrieb war in den ersten Durchgängen zu langsam – das hat mich die Rallye gekostet.»



## Sébastien Ogier (6.) >

«Hier konnten wir mehr verlieren als gewinnen. Es ging also darum, gut durchzukommen und irgendwie WM-Punkte zu holen. Elf Zähler inklusive dem Power-Stage-Sieg sind eine gute Ausbeute.»



## < T. Suninen (10./1. WRC2)

«Was für eine Rallye! Wir waren immer am Limit, manchmal auch drüber. Aber anders hast du gegen die Werksfahrer keine Chance. Ich bin überglücklich, hier gewonnen zu haben.»



## Armin Kremer (out) >

«Anfangs fehlte mir der Speed. Und als wir im Schlusspurt in die Top 5 stürmten, erwischte ich beim Kurvenschneiden eine dicke Wurzel, die ich nicht im Aufschrieb hatte, und wir sind abgeflogen.»



## Experten-Urteil

Reiner Kuhn



Sonderkorrespondent

### Fahrer der Rallye

#### Ott Tänak

Das muss ihm erst einmal ein nachmachen. Nur zwei Wochen, nachdem der 28-Jährige auf Sardinien noch mit völlig rui-nierten Reifen chancenlos und frustriert über die Prüfungen stolperte, schaffte Tänak den mentalen Reset. Er nutzte seine Startposition und die hier optimal funktionierenden Pneu und dominierte das Geschehen, wie knapp die Hälfte aller WP-Bestzeiten eindrucksvoll unterstreichen. Auch wenn ihm der Sieg verwehrt wurde – dem Esten konnten weder die Werkspiloten von Citroën, Hyundai oder VW und schon gar nicht die hauseigenen Ford-Fahrer das Wasser reichen.



### Heimlicher Gewinner

#### Hayden Paddon

Was für ein cooles Come-back nach zwei Nullern mit Kaltverformung. Vor allem, weil Paddons Hyundai-Werkskollegen mit breiter Brust zum Vollgasfest anreisten. Thierry Neuville als Sardinien-Sieger, Dani Sordo als Tabellenzweiter. Doch der 29-jährige Kiwi hielt dem teaminternen Druck stand, geigte ganz vorne mit, verteidigte im Schlusspurt seinen Podiumsplatz gegen den heranstürmenden Neuville und zog dadurch in der Tabelle an seinen Teamkollegen vorbei auf WM-Rang 3. Besser noch: Mit einem ähnlichen Resultat in Finnland könnte er bei den folgenden Asphaltläufen zudem von einer vorderen Startposition profitieren und sich womöglich noch weiter absetzen.



### Heimlicher Verlierer

#### Mads Östberg

Was ist nur mit dem in mittler-weile 97 WM-Läufen gestählten Norweger los? Nicht nur WRC-Youngster von Citroën fahren dem Routinier um die Ohren. Östberg kann aktuell nicht mal mehr seinem unerfahrenen M-Sport-Teamkollegen Eric Camilli und schon gar nicht DMack-Kunde Ott Tänak folgen. Die Nummer 1 von M-Sport ist ein Schatten seiner selbst. Und keiner weiß, warum. ♦



### Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Thierry Neuville (Hyundai) klagt über Probleme beim Setup und seinen Aufschrieb (WP3); Jari-Matti Latvala (Volkswagen), Reifenschaden (WP4).
2. Tag: Henning Solberg (Ford) Reifenschaden (WP14); Andreas Mikkelsen (VW) verpasst Abzweigung (WP 16).
3. Tag: Armin Kremer (Skoda), Unfall (WP 18); Stéphane Lefebvre (Citroën), Aufhängung (WP19); Dani Sordo (Hyundai), Abflug; Ott Tänak (Ford), Reifen (beide WP20); Sébastien Ogier (VW) gewinnt Power-Stage (WP21). Mikkelsen (VW) feiert nach Rallye Spanien 2015 den zweiten WM-Lauf-sieg.

### PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

#### Shakedown

Shakedown (3,38 km): 1. Ogier in 1:36,3 min (= 104,45 km/h); 2. Mikkelsen +0,1 sec; 3. Neuville +0,2; 4. Paddon +0,3; 5. Sordo +0,7; 6. Latvala +0,7; 7. Tänak +1,1

#### 1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Sordo; 3. Mikkelsen; 4. Östberg; 5. Paddon; 6. Latvala; 7. Neuville; 8. Tänak; 9. Camilli; 10. H. Solberg; 11. Lefebvre; 12. Bertelli; 13. Breen; 14. Gorban; 15. Al-Rajhi  
 WP 1 (2,50 km): 1. Neuville in 1:46,2 min (= 84,75 km/h); 2. Mikkelsen +0,2 sec; 3. Tänak +0,3; 4. Ogier +0,4; 5. Latvala +0,7; 6. Lefebvre +0,9; 7. Paddon  
 WP 2 (6,52 km): 1. Paddon in 3:15,9 min (= 119,82 km/h); 2. Tänak +0,6; 3. Mikkelsen +1,0; 4. Ogier +1,4; 5. Latvala +1,5; 6. Neuville +2,1; 7. Lefebvre +3,1  
 WP 3 (17,30 km): 1. Mikkelsen in 8:58,6 min (= 115,63 km/h); 2. Ogier +3,8; 3. Tänak +3,9; 4. Paddon +4,1; 5. Latvala +4,8; 6. Neuville +7,4; 7. Lefebvre +9,6  
 WP 4 (21,14 km): 1. Tänak in 10:04,8 min (= 125,83 km/h); 2. Mikkelsen +1,3; 3. Paddon +1,7; 4. Ogier +4,4; 5. Lefebvre +5,2; 6. Breen +5,5; 7. Neuville +5,6  
 WP 5 (13,50 km): 1. Paddon in 6:45,3 min (= 119,91 km/h); 2. Mikkelsen +1,8; 3. Ogier +3,6; 4. Neuville +3,9; 5. Breen +5,4; 6. Tänak +5,5; 7. Lefebvre +5,7

#### 2. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Sordo; 3. Mikkelsen; 4. Östberg; 5. Paddon; 6. Latvala; 7. Neuville; 8. Tänak; 9. Camilli; 10. H. Solberg; 11. Lefebvre; 12. Bertelli; 13. Breen; 14. Gorban; 15. Al-Rajhi  
 WP 6 (6,52 km): 1. Tänak in 3:10,7 min (= 128,08 km/h); 2. Neuville +1,8; 3. Paddon +1,8; 4. Ogier +2,0; 5. Mikkelsen +2,5; 6. Lefebvre +3,7; 7. Östberg +4,6  
 WP 7 (17,30 km): 1. Tänak in 8:50,2 min (= 117,47 km/h); 2. Neuville +2,4; 3. Ogier +3,0; 4. Breen +3,0; 5. Mikkelsen +3,2; 6. Latvala +4,9; 7. Paddon +5,5  
 WP 8 (21,14 km): 1. Tänak in 9:54,0 min (= 128,12 km/h); 2. Mikkelsen +3,5; 3. Neuville +4,7; 4. Paddon +5,5; 5. Lefebvre +7,9; 6. Breen +7,9; 7. Ogier +8,1  
 WP 9 (13,50 km): 1. Paddon in 6:39,1 min (= 121,77 km/h); 2. Mikkelsen +0,7; 3. Ogier +1,8; 4. Tänak +1,9; 5. Latvala +3,1; 6. Neuville +3,5; 7. Lefebvre +3,7  
 WP 10 (2,50 km): 1. Ogier in 1:46,0 min (= 84,91 km/h); 1. Tänak +0,0; 3. Neuville +1,2; 4. Sordo +1,3; 5. Bertelli +1,7; 6. Latvala +2,0; 7. Östberg +2,1  
 WP 11 (14,75 km): 1. Tänak in 7:26,3 min (= 118,98 km/h); 2. Paddon +4,2; 3. Mikkelsen +6,7; 4. Neuville +7,5; 5. Breen +8,1; 6. Latvala +8,5; 7. Lefebvre +9,8  
 WP 12 (25,27 km): 1. Tänak in 13:40,7 min (= 110,85 km/h); 2. Mikkelsen +2,1; 3. Paddon +4,7; 4. Latvala +7,0; 5. Neuville +7,4; 6. Lefebvre +9,2; 7. Breen +14,2  
 WP 13 (21,02 km): 1. Tänak in 12:27,4 min (= 122,74 km/h); 2. Lefebvre +4,5; 3. Neuville +5,0; 4. Mikkelsen +5,0; 5. Paddon +5,8; 6. Latvala +6,8; 7. Ogier +10,6  
 WP 14 (25,27 km): 1. Mikkelsen in 13:27,2 min (= 112,70 km/h); 2. Paddon +0,1; 3. Latvala +1,4; 4. Tänak +1,5; 5. Neuville +3,9; 6. Ogier +5,2; 7. Breen +9,1  
 WP 15 (21,02 km): 1. Lefebvre in 10:04,3 min (= 125,22 km/h); 2. Mikkelsen +1,2; 3. Neuville +1,3; 4. Tänak +2,6; 5. Paddon +3,5; 6. Ogier +3,8; 7. Latvala +5,6  
 WP 16 (14,75 km): 1. Latvala in 7:29,5 min (= 118,13 km/h); 2. Tänak +0,2; 3. Paddon +0,4; 4. Neuville +1,6; 5. Ogier +2,7; 6. Mikkelsen +4,6; 7. Breen +5,1  
 WP 17 (2,50 km): 1. Tänak in 1:45,4 min (= 85,39 km/h); 2. Neuville +0,7; 3. Lefebvre +0,9; 4. Fuchs +1,3; 5. Bertelli +1,5; 6. Ogier +1,6; 7. Tidemand +1,6

#### 3. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Gorban; 2. Al-Rajhi; 3. H. Solberg; 4. Bertelli; 5. Sordo; 6. Östberg; 7. Camilli; 8. Breen; 9. Lefebvre; 10. Ogier; 11. Latvala; 12. Neuville; 13. Paddon; 14. Mikkelsen; 15. Tänak  
 WP 18 (21,25 km): 1. Mikkelsen in 10:43,5 min (= 118,88 km/h); 2. Tänak +2,4; 3. Ogier +4,4; 4. Latvala +4,6; 5. Paddon +5,0; 6. Neuville +9,0; 7. Sordo +17,1  
 WP 19 (8,55 km): 1. Ogier in 4:31,2 min (= 113,50 km/h); 2. Latvala +1,0; 3. Mikkelsen +2,8; 4. Tänak +3,1; 5. Paddon +4,2; 6. Neuville +4,5; 7. Östberg +5,0  
 WP 20 (21,25 km): 1. Latvala in 11:18,5 min (= 112,75 km/h); 2. Ogier +4,8; 3. Mikkelsen +5,4; 4. Neuville +7,8; 5. Paddon +19,1; 6. Lefebvre +23,2; 7. Breen +27,4  
 WP 21 (Power-Stage/8,55 km): 1. Ogier in 4:47,0 min (= 107,25 km/h); 2. Latvala +0,7; 3. Neuville +1,5; 4. Lefebvre +6,1; 5. Mikkelsen +7,5; 6. Paddon +9,4; 7. Breen +10,6

**RALLYE-WM POLEN 2016 / Resultate**

Start: Mikolajki, 30. Juni – 3. Juli 2016; 7. von 14 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1253,29 km, davon 306,10 km auf 21 Wertungsprüfungen; 45 Teams gestartet, 63 gewertet. Wetter: sonnig/regnerisch.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Mikkelsen/Jaeger (N)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	2:37:34,4 h	WP 3-9, 20+21	3	25
2. Tänak/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	2. WRC M*	+26,2 sec	WP 2, 10-19	9	18
3. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	3. WRC M*	+28,5		3	15
4. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+29,3	WP 1	1	12+1**
5. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	5. WRC M*	+33,8		2	10+2**
6. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	6. WRC M*	+40,3		3	8+3**
7. Breen/Martin (IRL/GB)	DS 3 WRC		+2:01,4 min			6
8. Östberg/Floene (N/S)	Ford Fiesta RS WRC	7. WRC M*	+3:04,6			4
9. Lefebvre/Moreau (F)	DS 3 WRC		+5:12,0		1	2
10. Camilli/Klinger (F)	Ford Fiesta RS WRC	8. WRC M*	+5:23,1			1
11. Suninen/Markkula (FIN)	Skoda Fabia R5	1. WRC 2	+5:53,3			
12. Bertelli/Scattolon (I)	Ford Fiesta RS WRC		+5:57,0			
13. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta R5	2. WRC 2	+6:42,9			
14. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5	3. WRC 2	+8:26,0			
15. H. Solberg/Minor (N/A)	Ford Fiesta RS WRC		+9:00,3			
16. Kajetanowicz/Baran (PL)	Ford Fiesta R5	4. WRC 2	+12:26,1			
17. Koltun/Pleskot (PL)	Ford Fiesta R5	5. WRC 2	+16:29,7			
18. Loubet/Landais (F)	DS 3 R5	6. WRC 2	+16:54,8			
19. Tidemand/Andersson (S)	Skoda Fabia R5	7. WRC 2	+21:13,6			
20. Fuchs/Mussano (PE/RA)	Skoda Fabia R5	8. WRC 2	+21:53,1			
21. Turan/Zsiros (H)	Ford Fiesta R5	9. WRC 2	+23:22,8			
22. Kruuda/Jarveoja (EST)	Ford Fiesta R5	10. WRC 2	+24:39,1			
Ferner:						
32. Griebel/Kremer (D)	Opel Adam R2		+33:27,0			
48. Burri/Levratti (CH/F)	Renault Clio RS R3	8. WRC 3	+1:20:13,8			

\*Diese Fahrer sind auch für die Markenwertung eingeschrieben \*\* Zusatzpunkte für die Power-Stage

**Wichtigste Ausfälle:**

Aasen/Engan (N)	Ford Fiesta R5	Unfall, WP 13
Kremer/Winkhofer (D)	Skoda Fabia R5	Unfall, WP 18
Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	Unfall, WP 20
Ptaszek/Szczepaniak (PL)	Skoda Fabia R5	Unfall, WP 20
Al-Rajhi/Orr (SA/GB)	Ford Fiesta RS WRC	Aufgabe, WP 21

Nächster WM-Lauf: Rallye Finnland, 28.–31. Juli 2016

Internet: www.wrc.com



Mal andere Gesichter auf dem Podium: Jaeger/Mikkelsen (Mitte) mit Molder/Tänak (l.) und Paddon/ Kennard



**WM – Stand Fahrer**

1. Ogier	143
2. Mikkelsen	92
3. Paddon	72
4. Latvala	68
5. Sordo	68
6. Östberg	62
7. Neuville	61
8. Tänak	52
9. Meeke	26
10. Camilli	23

**WM – Stand Marken**

1. Volkswagen Motorsport	196
2. Hyundai Shell World Rally Team	138
3. M-Sport World Rally Team	100
4. Volkswagen Motorsport II	99
5. Hyundai Mobis World Rally Team	78
6. DMack World Rally Team	58
7. Jipocar Czech National Team	18

**WRC2 – Stand Fahrer**

1. Evans	80
2. Suninen	75
3. Fuchs	59
4. Tidemand	49
5. Ptaszek	42
6. Kremer	40
7. Lappi	32

**WRC3 – Stand Fahrer**

1. Fabre	79
2. Andolfi	52
3. Tempestini	50
4. Veiby	44
5. De Tommaso	38
6. Folb	33
7. Dubert	30

**JUNIOR-WM – Stand Fahrer**

1. Tempestini	50
2. Folb	33
3. Veiby	25
4. Dubert	22
5. Koci	18
6. Martel	18
7. Al Mutawaa	10

**WRC3/Junior-WM**

**Tempestini doppelt nach**

Nur zwölf WRC3-Teams, davon zehn WM-Junioren, gingen in Polen an den Start. Nachdem Mitfavorit Martin Koci nach einer Mehrfachrolle im Shake-down vorzeitig die Segel strich, war es Auftaktsieger Simone Tempestini, der auch dem zweiten von sechs Junior-WM-Läufen seinen Stempel aufdrückte. Mit einem Bestzeitenfeuerwerk setzte sich der 27-Jährige ab. Ole Christian Veiby konnte nur kurz folgen. Mit technischen Problemen verlor der Norweger über fünf Minuten und rutschte auf Platz 3 ab. Damit war die Messe gelesen. Tempestini gewann mit 3:22,3 Minuten Vorsprung auf den Elsässer Terry Folb auch Lauf 2 zur Junior-WM.

Überraschung in der DMack Trophy mit von M-Sport zentral betreuten Ford Fiesta R2. Mit Gus Greensmith, Osian Pryce und Jon Armstrong machte ein britisches Trio den Sieg unter sich aus. Letzterer siegte vor Pryce und Bernardo Sousa, der Greensmith auf Rang 4 verdrängte. ♦ RK



Souveräner Sieger: Tempestini

**Marijan Griebel**

**Warnung an EM-Gegner**

Verkehrte Welt für Marijan Griebel. WM statt EM, ultraschnelle Schotterpisten statt selektive Asphaltwege, Privat statt Werksteam, und mit Ella Kremer eine 17-jährige Debütantin statt einen seiner männlichen Stamm-Copiloten an seiner Seite. Der Opel-Werksfahrer nahm es dennoch gelassen. Und wurde nur eine Woche nach dem Sieg in der Junior-Wertung beim belgischen EM-Klassiker rund um Ypern auch beim weltmeisterlichen Gaststart belohnt. Mit Gesamtrang 32 und Platz 2 in der auch dank der DMack-Trophy-Piloten gut besetzten R2-Kategorie unterstrich Griebel seine blitzsaubere Leistung. «Ich bin echt zufrieden.

Denn nun habe ich ein noch besseres Gefühl für solch extreme Pisten», strahlt der Pfälzer und freut sich auf den bevorstehenden EM-Lauf in Estland, der auf ähnlich schnellen Schotterstrecken ausgefahren wird. Die Konkurrenz im Kampf um den Junior-EM-Titel dürfte gewarnt sein. ♦ RK



Gelassen beim Gastspiel: Griebel

**WM-Kalender 2017**

**Mit 14 Läufen geplant**

Man war sich einig. Der um die Rallye China erweiterte WM-Kalender sollte für eine Saison 14 Läufe umfassen. So hofften die ermittelten Hersteller und WM-Promoter, als FIA-Präsident Jean Todt die Aufstockung durchboxte, damit seine geliebte, aber umstrittene «Tour de Corse» auf dem Tourplan steht. Geschichte. Am Rande der Rallye Polen bestätigte Oliver Ciesla, Geschäftsführer der WRC Promoter GmbH, dass der Kalendervorschlag für 2017 anders als vor Kurzem kolportiert nicht die anvisierten zwölf oder maximal 13 Läufe, sondern erneut 14 Rallyes umfassen wird!

Türkei integrieren, gleichzeitig aber weder bei einer wegen Sicherheitsmängeln und schwacher Finanzierung wackelnden Rallye Polen noch bei zwei nur wenige Kilometer voneinander entfernten WM-Läufen auf den Mittelmeerinseln Sardinien und Korsika mehr als den warnenden Finger heben. ♦ RK

Die Krux: Zwar will man zügig neue Läufe in Chile, Kanada, Abu Dhabi oder der



WM-Vermarkter: Oliver Ciesla

Höljes

# Bakkerud zum Zweiten

Von SVEN KOPF

**Das Titelduell zwischen Mattias Ekström (Audi) und Petter Solberg (Citroën) geht weiter, am Wochenende aber auf den hinteren Plätzen. Beim WM-Lauf in Höljes (S) doppelte Andreas Bakkerud nach.**

Eine Handvoll Punkte trennte Spitzenreiter Ekström von Weltmeister Solberg. Seit zwei Rennen war der Abstand der beiden unverändert. Solberg betonte im Vorfeld mehrmals, wie sehr er sich auf das spannende Duell freue. Und auch Ekström konnte das Grinsen kaum lassen, wenngleich sie sich in der Vergangenheit bei der Pressekonferenz der Sieger kabbelten. Jedoch kristallisierte sich zur Saisonhälfte heraus, dass die Konkurrenz nicht schläft. Die direkten Verfolger des Spitzenduos, Sébastien Loeb (Peugeot) und Johan Kristoffersson (VW), blieben in Schlagdistanz. «Wir sind bereit für den dritten großen Pokal», setzte Ekström für Höljes ein klares Ziel. Bei seinem Heimspiel wollte er den dritten Sieg in Serie holen. Solberg setzte im Freitagstraining eine Bestzeit. Die Hoonigan-Racing-Division, bestehend aus Andreas Bakkerud und «Gymkhana-Guru» Ken Block (beide Ford Focus RS) setzten Duftmarken mit den Plätzen 3 und 4. Die Qualifikationsläufe 1 und 2 wurden zur Lotterie, Regen verwandelte die Strecke in eine tückische, schmierige Piste.

Schien die Sonne einen Augenblick lang, trockneten einige Asphaltbereiche ab, viele Pfützen blieben aber erhalten.

## Ausfallorgie am Samstag

Der Paukenschlag erfolgte im ersten Qualifikationslauf. Ekström konnte ihn nicht beenden – deshalb schauten alle auf Solberg. Der zog in seinem Lauf zunächst den Kürzeren gegen Davy Jeanney (Peugeot), auch Bakkerud musste sich einreihen. Solberg blieb nur die Jokerlap: Als er die Alternativroute ins Visier nahm, trieb es ihn nach außen und er knallte in die Leitplanke. Bakkerud kam ebenfalls

nicht ins Ziel. Ein gefundenes Fressen für die Verfolger: Loeb sicherte sich die Bestzeit, gefolgt von Kristoffersson. Im zweiten Qualifikationslauf hatte Loeb Pech, mit Plattfuß am Heck war für ihn nicht viel zu holen. Die Bilanz nach zwei Qualifikationsläufen war eindeutig: Solberg und Ekström patzten, die Verfolger schafften sich ausgezeichnete Ausgangspositionen für den Sonntag.

Wenigstens am Sonntag hatte der Wettergott Erbarmen und sparte mit Wasser. Im vierten Qualifikationslauf gaben sich Ekström, Solberg, Loeb, Kristoffersson und Bakkerud ein Stell-

dichein. Loeb sauste mit Bakkerud davon, während der Rest in die Jokerlap einbog. Noch ein phantastisches Ergebnis wäre für Loeb drin gewesen, aber ein erneuter Plattfuß vermasselte ihm den zweiten Qualifikationslauf. Das Trio schnappte sich Loeb, während Bakkerud zur Bestzeit fuhr.

Das erste Semifinale war voll mit Spitzenfahrern, aber nur drei würden es ins Finale schaffen. Timmy Hansen hatte als Neunter nach der Quali nicht die beste Ausgangsposition. Doch nach dem Start hatte er Ekström hinter sich gelassen. Als Nächster war Solberg an der

Reihe. Uneinholbar eilte Kristoffersson voraus, und als die Bande ins Ziel flog, hatte Solberg als Vierter den Finallauf verpasst. Im zweiten Semifinale machten Bakkerud und Loeb setzen sich problemlos durch. Bakkerud blieb im Finale unschlagbar, gewann nach Hell (N) Mitte Juni wieder, während sich Loeb und Hansen in einem heißen Duell beinahe um die Früchte ihrer Arbeit brachten. Hansen drängelte Loeb auf die Wiese und verlor den zweiten Platz wieder, als er kurz vor dem Ziel die Handbremse nicht mehr lösen konnte und langsamer wurde. ♦



Rallye-Weltmeister im Heck: Sieger Bakkerud, verfolgt von Loeb



Ende im Gelände: Tabellenführer Ekström ohne Punkte



Podium: Bakkerud (Mitte) mit den Peugeot-Boys Loeb (L.) und Hansen

## NACHGEHAKT BEI Timmy Hansen

(24/S) Der junge Vizeweltmeister über die Wetterkapriolen in Höljes, ein durchaus gelungenes Finale sowie seinen Abstand zur Tabellenspitze.

Von SVEN KOPF

**Wie schwierig ist es, sich auf solche wechselhaften Bedingungen einzustellen?** Alles andere als einfach. Vor allem, weil die Strecke in Höljes ohnehin ziemlich «tricky» ist. Wenn sich dann Regen und Sonnenschein ständig abwechseln, kann dies schnell zur Lotterie werden. Aber unsere Peugeot-Ingenieure haben einen prima Job gemacht.

**Nach der Qualifikation warst du «nur» Neunter. Wie zufrieden bist mit dem Endergebnis auf deiner Heimstrecke?** Das ist großartig! Zusammen mit meinem

Peugeot-Kollegen Sébastien (Loeb) auf dem Podium ist dieses Jahr das bisher beste Ergebnis für unser Team. Es macht nichts, dass ich wegen der Handbremse nur Dritter wurde.

**Soll heißen: Ohne das Problem mit der Handbremse wäre noch mehr drin gewesen?** Ich war Bakkerud auf den Fersen und wusste, dass er in der letzten Runde weniger Schwung haben wird, wenn er aus der Jokerlap kommt. Tatsächlich war ich auch dicht dran. Dann kamen die Sprungkuppe und die letzte Kurve, da kann viel passieren. Ich wollte nicht den gleichen Fehler machen wie im vergangenen

Jahr, als ich Ekström überholte und dafür später zurückversetzt wurde. Makulatur! Wegen der defekten Handbremse ging mir auf den letzten Metern eh die Luft aus.

**Als WM-Siebter hast du einige Punkte Rückstand auf die Tabellenspitze. Wie willst du diese Lücke schließen?** Das Auto funktioniert, und ich gebe 100 Prozent. Daher ist es schwer zu sagen, woran es aktuell genau liegt, dass wir nicht genau vorne dabei sind. Wir verbessern das Auto stetig weiter und arbeiten uns Schritt für Schritt nach vorne. Die Saison ist noch lang, und wir haben noch alle Chancen.



## RALLYCROSS-WM / Resultate

Höljes, (S), 6. von 12 Läufen zur Rallycross-WM

Nach vier Qualifikationsläufen (01-04): 1. Johan Kristoffersson (S), VW Polo; 2. Andreas Bakkerud (N), Ford Focus RS; 3. Petter Solberg (N), Citroën DS3; 4. Sébastien Loeb (F), Peugeot 208; 5. Mattias Ekström (S), Audi S1; 6. Robin Larsson (S), Audi A1; 7. Toomas Heikkinen (FIN), Audi S1; 8. Janis Baumanis (LV), Ford Fiesta; 9. Timmy Hansen (S), Peugeot 208; 10. Nidas Grönholm (FIN), Ford Fiesta ST; 11. Davy Jeanney (F), Peugeot 203; 12. Anton Marklund (S), VW Polo; 13. Ken Block (USA), Ford Focus RS; 14. Timur Timerzyanov (RUS), Ford Fiesta; 15. Kevin Eriksson (S), Ford Fiesta ST; 16. Liam Doran (GB), BMW Mini

Halbfinals: 1. Lauf: 1. Hansen, 6 Punkte; 2. Kristoffersson, 5; 3. Ekström, 4; 4. Solberg, 3; 5. Heikkinen, 2; 6. Jeanney 1. – 2. Lauf: 1. Bakkerud, 6 Punkte; 2. Loeb, 5; 3. Marklund, 4; 4. Baumanis, 3; 5. Grönholm, 2; 6. Larsson, 1

Finale: 1. Bakkerud, 8 Punkte; 2. Loeb, 5; 3. Hansen, 4; 4. Marklund, 3; 5. Kristoffersson, 2; 6. Ekström, 1

WM-Stand: 1. Ekström, 125 Punkte; 2. Solberg, 120; 3. Loeb & Kristoffersson je 83; 5. Bakkerud, 81; 6. Heikkinen, 70; 7. T. Hansen, 68; 8. Larsson, 49; 9. Eriksson, 47; 10. Baumanis, 45

Nächster Lauf: 5./6. August 2016, Trois-Rivières (CDN)

Internet: www.rallycrossrx.com

MotoGP

# Alles auf die Zukunft ausgerichtet

Von IMRE PAULOVITS

**Nachdem die Plätze in allen Werksteams für 2017 fix sind, haben die Vorbereitungen für die Saison 2017 auch bereits bei allen Herstellern auf vollen Touren begonnen.**

Kaum gibt es zwischen zwei Grands Prix wieder eine etwas längere Pause, nehmen sich die Werke wieder Zeit zum Testen und Probieren der Ausrüstung für 2017. Kein Wunder, markiert die aktuelle Saison doch den Anfang einer neuen Ära in der MotoGP. Das neue Reglement für Benzinmenge und Anzahl der Motoren, dazu die Einheits-elektronik und der neue Reifenhersteller, haben die Ingenieure in vielen Belangen zunächst im Dunkeln tappen lassen. Doch mittlerweile haben sie die nötige Erfahrung gesammelt. Besonders der Stand der Konkurrenz hat ihnen eröffnet, wo sie richtig und wo sie falsch lagen. Dementsprechend wollen die Hersteller keine Zeit vergeuden, um für das nächste Jahr alles so optimal wie möglich vorzubereiten.

## Stoner und Lowes testen

Sam Lowes war der Erste, der bereits einen Vertrag für das Aprilia-Werksteam für 2017 hatte. Der 25-jährige Brit wurde gar im Moto2-Team von Gresini geparkt, bis er seinen Platz im MotoGP-Feld einnehmen kann. Ihm wurden dabei schon während dieser Saison Tests mit dem Aprilia-MotoGP-Prototypen versprochen. Und kaum war die Vertragssituation des zweiten Fahrers – Aleix Espargaró – klar, stand



Sam Lowes: Beim Misano-Test hat die gemeinsame Zukunft für Aprilia und die Briten begonnen

auch schon der erste Test für Lowes an. Letzten Mittwoch und Donnerstag testete er zwei Tage in Misano. Dabei war Lowes zusammen mit Aprilia-Testfahrer Mike di Meglio und dem Aprilia-Testteam unter der Leitung von Aprilia-Rennleiter Romano Albesiano unterwegs. Lowes fuhr am ersten Tag 60, am zweiten Tag 69 Runden und konnte – wie alle Moto2-Piloten, die ihren ersten MotoGP-Test hatten – sein Dauergrinsen nicht verbergen. «Meine ersten Runden mit der Aprilia

RS-GP waren eine Erfahrung, die ich nie vergessen werde», sprudelte es aus dem blonden Briten heraus. «Wenn ich am Gasgriff gedreht habe, kam gleich ein unglaubliches Tempo. Es ist ein einmaliges Gefühl. Aber schon bald habe ich begonnen, die Power besser einzusetzen. Und ich habe versucht zu verstehen, wie man sie zu seinem Vorteil nutzt. Es waren eine Menge neuer Sachen zu entdecken, wie die Leistung und der Speed, aber auch die Carbon-Bremsen, das

übergangslose Getriebe und die Elektronik. Ich habe mich aber gleich sehr wohlgefühlt. Ich hatte ein behäbiges Bike erwartet, aber die Agilität der RS-GP hat mich wirklich überrascht.» Ein aufstrebender Neuling treibt auch ein solches Projekt voran, und das war genau der Anspruch, den Aprilia mit der Verpflichtung von Lowes im Sinn hatte. Doch nicht nur der neue Fahrer soll das einst so siegreiche italienische Werk nach vorne bringen, es wird

auch emsig an neuen Teilen gearbeitet. In Misano galt die Aufmerksamkeit der Test-Truppe neuen Fahrwerksteilen und der Ausarbeitung neuer Strategien in der Einheits-Elektronik. «Es lief wirklich gut», freute sich Aprilia-Rennleiter Romano Albesiano. «Dass Sam Lowes sich auf ein neues Bike setzt, dessen Eigenschaften sich so sehr von allem unterscheiden, was er bisher kannte, und gleich von Beginn an mit einer solchen Leichtigkeit, analytisch und präzise vorgeht, hat das Team beeindruckt und nach vorn gebracht. Wir werden das RS-GP-Projekt nun mit Mike di Meglio weiterführen und uns weiter auf das neue Chassis konzentrieren. Auch werden wir an der Elektronik mit besonderem Blick auf die Drehmoment-Abgabe weiterarbeiten.»

Ducati kann auf seinen neuen Piloten Jorge Lorenzo noch nicht zurückgreifen, aber an diesen zwei Tagen in Misano war auch Ducatis Test-Truppe auf der Strecke – mit Edeltester Casey Stoner. Dabei bereitete Stoner nicht nur die Abstimmung der GP16 für den Misano-GP für die Werksfahrer mit den Michelin-Reifen vor, sondern widmete sich auch weiteren Analysen. Nächstes Jahr muss Ducati erstmals völlig ohne Flügel auskommen, dies bedeutet viel Arbeit für Ducati-Corse-Boss Gigi Dall' Igna. «Es war ein interessanter Test für mich. Ich bin gespannt, wie sich die Werksfahrer zurechtfinden werden», so Stoner. Und fügte vielsagend hinzu: «Aber noch interessanter werden die nächsten Entwicklungen sein.» ♦

## Supersport-WM

# Sofuoglu schafft die 400 km/h

**Supersport-WM-Leader Kenan Sofuoglu hat letzte Woche eine ganz besondere Herausforderung erfolgreich absolviert: Auf der Osman-Gazi-Brücke über der Izmir-Bucht erreichte er die von ihm angepeilten 400 km/h.**

Die 2.682 Meter lange, sechsspurige Autobahnbrücke, die seit 2013 im Bau war und letzten Donnerstag dem Verkehr übergeben wurde, hatte sich der vierfache Supersport-Weltmeister und aktuelle WM-Leader schon lange ausgesucht und

mit Präsident Erdogan vereinbart, dass er vor der Eröffnung der Brücke einen Rekordversuch fahren darf.

Ganz einfach war dieser aber nicht. Zwar schaffte Sofuoglu gleich beim ersten Versuch mit der von seinem Prucetti-Team vorbereiteten Kawasaki H2R auf Antrieb 396 km/h, doch wegen der Winde auf der Brücke konnte er dort nicht mehr als 350 km/h erreichen.

So verbrachte der 31-jährige Türke mehrere Tage dort, beobachtete das Wetter und stellte dann fest, dass die beste Zeit für einen Rekordver-

such gleich nach Sonnenaufgang ist.

Am Donnerstag, den 30. Juni um fünf Uhr morgens, fuhr er den Versuch und erreichte nach 26 Sekunden Beschleunigung die angestrebten 400 km/h. Mehr als 30 Sekunden wollte er aus Sicherheitsgründen den Reifen nicht zumuten.

Damit ist Sofuoglu der schnellste Mensch auf einem Produktions-Motorrad auf einer öffentlichen Straße. Ein FIM-Weltrekord ist es aber nicht, dafür hätte er das Tempo in beide Richtungen über einen Kilometer halten müssen. ♦ IP



Kenan Sofuoglu: Mit 400 km/h über die Autobahnbrücke

Jack Miller: Auch nach der Freude über seinen ersten MotoGP-Sieg nicht abgehoben, sondern realistisch und selbstkritisch

Von IMRE PAULOVITS

**Jack Miller hat mit seinem MotoGP-Sieg in Assen alle überrascht. Im MSA-Interview erklärt der 21-jährige Australier, wie es dazu kam, und was dieser Sieg verändert hat.**

**Was bedeutet es für dich, als erster Nicht-Werksfahrer seit fast zehn Jahren gewonnen zu haben?**

**JACK MILLER:** Dass ich überhaupt gewonnen habe, ist für mich schon sehr wertvoll. Es ist ein unglaubliches Gefühl und kann durch kaum etwas noch gesteigert werden. Es bedeutet mir sehr viel, dass ich es für mich und das Marc-VDS-Team erreicht habe. Nachdem ich zu Beginn des Jahres mein Bein gebrochen hatte und dann Tito Rabat sein Schlüsselbein, hatte unser Team eine schwierige Phase. Wir haben trotzdem so hart gearbeitet. Ich selbst habe so hart wie möglich versucht, wieder in die bestmögliche körperliche Form zu kommen. Ich hatte gehofft, dass ich im Lauf der Saison irgendwann den Anschluss finde. Aber dass es in Assen gleich ein Sieg wurde, ist für mich unvorstellbar. Es war auch fast wie ein zweiter Heim-GP für mich, denn ich habe zwei Jahre lang nur 80 Kilometer von Assen weg gewohnt. Ich hatte in Assen auch öfter Pech, habe mir einmal in der holländischen Meisterschaft dort das Schlüsselbein gebrochen. Ich habe auch meine Moto3-Weltmeisterschaft unter anderem in Assen verloren. Es ist trotzdem ein ganz spezieller Ort für mich, und ich habe mich diesmal das ganze Wochenende stark gefühlt. Dabei war ich zunächst im Trockenen besser, denn wir hatten am Samstag Probleme, das Bike für die nasse Strecke abzustimmen. Wir waren vorn zu steif, es wollte immer ausbrechen. Für Sonntag haben wir es vorne dann viel weicher gemacht und haben ein ganz gutes Setting hinbekommen. So war ich auch recht zufrieden, als ich das erste Rennen als Neunter beendet habe. Dann haben wir noch einmal leicht etwas am Setting geändert und hinten den weichen Reifen rein gemacht. Beim Restart kam ich richtig gut weg, war gleich hinter Valentino, Marc und Petrucci. Ich konnte Petrucci recht schnell überholen. Dann ist Valentino hingefallen. Ich war deshalb Zweiter hinter Marc, aber ich sah auch, dass Scott Redding von hinten heranrückte. Da dachte ich mir, dass es besser ist, wenn ich jemanden zwischen uns bringe, und so habe ich Marc überholt. Da habe ich gleich gemerkt, dass er nicht in der Stimmung war, zurückzuschlagen. Vielleicht hat er sich aber auch nur gedacht, dass ich drei

### Zur Person

**Jack Miller**

**Geburtsdag** 18. Januar 1995  
**Geburtsort** Townsville (AUS)  
**Herkunftsland** Australien

### KARRIERE

2003 Austr. Dirt-Bike-Meister 65ccm  
2005 Austr. Dirt-Track-Meister 85ccm  
2008 Wechsel in den Straßensport  
2009 Meister australische MRRDA 125ccm-Serie  
2010 30. Spanische Meisterschaft 125GP, 21. IDM 125GP (Aprilia)  
2011 IDM-Meister 125GP (Aprilia)  
2012 WM-23. Moto3 (Honda)  
2013 WM-7. Moto3 (FTR-Honda)  
2014 WM-2. Moto3 (KTM), 6 Siege  
2015 WM-19. MotoGP (Honda)  
2016 z.Zt. WM-13. MotoGP (Honda), 1 Sieg

### HOBBYS:

Dirt Track, Motocross, Wasserski

Jack Miller

**«Es wird auch wieder eine Zeit der Dürre kommen»**

Kurven später eh auf die Nase fallen werde. Ich habe gesehen, dass er manchmal wieder näher kam, und dann ich wieder eine bessere Runde hatte. Und dann hat es geklappt.

**Wie viel hast du dabei riskieren müssen?**

Um ehrlich zu sein, habe ich in den letzten vier Runden gemerkt, dass ich es bereits hinter mir habe. Da habe ich gesehen, dass Marc nicht mehr kommen wird. Am Ausgang von

## «Marc hat mehr an die Weltmeisterschaft gedacht.»

JACK MILLER

Turn 8 konnte ich immer den Abstand zu Marc sehen. Er war immer zwischen einer und zwei Sekunden hinter mir. Ich konnte dort auch Scott und Pol kommen sehen. So hatte ich einen guten Anhaltspunkt, und ich habe so meinen Vorsprung gut managen können. Ich kenne Marc, ich weiß, dass er ein Kämpfer ist, der bis zum Äußersten geht. Aber ich habe schnell verstanden, dass er mehr die Weltmeisterschaft vor Augen hat. As ich gesehen habe, dass er nichts mehr riskiert, habe ich versucht, meinen Rhythmus zu halten und auf dem Bike zu bleiben. In der letzten Runde gingen mir dann eine Menge Dinge durch den Kopf. Ich dachte an Chris Vermeulen, wie er gewonnen hat, an die ganzen Australier, die es vor mir geschafft haben. Es ist schön, dass ich nun auch zu diesem Club gehöre, aber ich kann mir auch sicher sein, dass jetzt auch wieder eine lange Zeit der Dürre kommt.

**Wie haben sich die Michelin-Regenreifen angefühlt?**

Am Samstag noch nicht sehr gut. Ich bin zweimal mit ihnen gestürzt. Aber wir haben dieses Jahr auch noch nicht viel Regen-Training gehabt. Auch für Michelin war es schwierig. Sie waren so viele Jahre weg und müssen sich all die Daten auch erst erarbeiten. Wir hatten auch noch eher die Erfahrungswerte mit den Bridgestone. Aber am Sonntag haben wir gut gearbeitet, und da ging es auch viel besser. Dass im ersten Rennen so wenige gestürzt sind, zeigt, dass die Lage nicht so schlecht sein kann. Nach diesem Regenrennen haben alle mehr Daten, und ich denke, Michelin wird das nächste Mal mit Regenreifen wiederkommen, die noch besser sind. Sie müssten noch etwas an der Steifigkeit des Vorderreifens machen,

denn speziell für Assen war die Konstruktion zu steif.

**Die Honda-Fahrer haben sich immer über mangelnde Beschleunigung und Traktion beklagt. War dies im Regen besser?**

Ich hatte mit Tito gesprochen, und er beklagte noch immer viel Wheelspin. Bei mir gab es über das Wochenende zunächst einen Punkt, den wir nicht überschreiten konnten. Aber dann wurde es besser, auch mit den Wheelies. Erst über 150 km/h wurde es beängstigend, aber im Nassen hatten wir eine gute initiale Beschleunigung. Das Bike wird auch sonst immer besser, die Honda-Leute bringen ständig neue Teile und testen viel. Sie versuchen, alles, was im Rahmen der Regeln möglich ist, aus dem diesjährigen Motorrad herauszuholen. **Was hast du aus diesem Sieg gelernt?**

Sicherlich viel, denn man lernt nicht nur aus den schlechten, sondern auch aus den guten Momenten. In Assen hat sich sicherlich meine Ruhe ausgezahlt. Ich habe im ersten Rennen nicht zu sehr gepusht oder irgendwelche verrückten Aktionen gemacht, ich habe mich nur voll konzentriert. Im zweiten Rennen hatte ich mich in eine gute Ausgangslage gebracht, da habe ich mir gesagt: Jetzt hol ihn dir! Ich konnte die Pace recht komfortabel gehen. Selbst, als ich Marc Márquez überholt habe, habe ich mich sicher gefühlt. Der Sieg

## «Dieser Sieg hat gezeigt, dass ich kein Idiot bin.»

JACK MILLER

hat vor allem gezeigt, dass die, die mich gleich aus der Moto3 in die MotoGP gebracht und ein Risiko auf sich genommen haben, sich nicht vertan haben, und ich kein Idiot bin.

**Hat dir die Kritik wirklich so viel ausgemacht?**

Sicherlich. Vor allem, weil ich weiß, was sie hinter meinem Rücken geredet haben, wenn ich mal wieder im Kies gelegen habe. Aber so ein Sieg hilft, er wird mir einen großen Sicherheitsschub geben. Viele Fahrer kommen in die Weltmeisterschaft und haben eine lange Phase, in der sie keinen Erfolg haben. Da muss ich mich selbst glücklich schätzen. Ich hatte in meiner Karriere viel Glück, und ich muss mich bei denen bedanken, die mir geholfen haben, meinen Traum zu verwirklichen.

**Wird sich deine Mentalität in Zukunft ändern?**

Ich denke nicht. Ich weiß genau, wie sehr uns der Regen entgegengekommen ist. Aber es ist grundsätzlich eine aufsteigende Tendenz bei uns zu spüren, die schon in Barcelona begonnen hat. Ich habe meinen Lebenswandel angepasst, unser Team hat bei der Herangehensweise an ein Wochenende viel optimiert. Das hat viel gebracht, und ich habe wirklich verbissen an meiner körperlichen Form gearbeitet, um immer besser und immer mehr ein Athlet zu werden. Ich muss diesen Sieg auch Cal Crutchlow verdanken, denn ich war nach Barcelona bei ihm auf der Isle of Man und habe dort mit ihm trainiert. Cal ist ein Weltklasse-Radfahrer, und wir haben in weniger als einer Woche mehr als 500 Kilometer zurückgelegt. Wir sind Rennrad und Mountainbike gefahren, es hat richtig geschmerzt, aber das war es definitiv wert.

**Wo lebst du selbst heute?**

In Andorra. Ich bin dieses Jahr dahin gezogen. Davor war ich in Spanien stationiert und bin nur zu Weihnachten und Neujahr nach Australien zurückgefliegen. In Andorra gefällt es mir wirklich gut. Dort wohnen auch Josh Brookes und Josh Parkes gleich am anderen Ende der Straße, dazu eine Menge andere Australier, die keine Motorradrennfahrer sind. Auch die Superbike-WM-Fahrer Chaz Davies und Leon Camier wohnen dort, wir haben eine Menge Spaß zusammen.

**Du hast seit einer Beinverletzung kein Offroad mehr trainiert.**

Nein, aber ich hatte schon in Assen mein Motocross-Motorrad in meinem Van und werde jetzt wieder loslegen. Wenn ich also wieder mit einem gebrochenen Bein am Sachsenring ankomme, dann wisst ihr, warum.

**Hat dir deine Offroad-Vergangenheit bei den regnerischen Verhältnissen geholfen?**

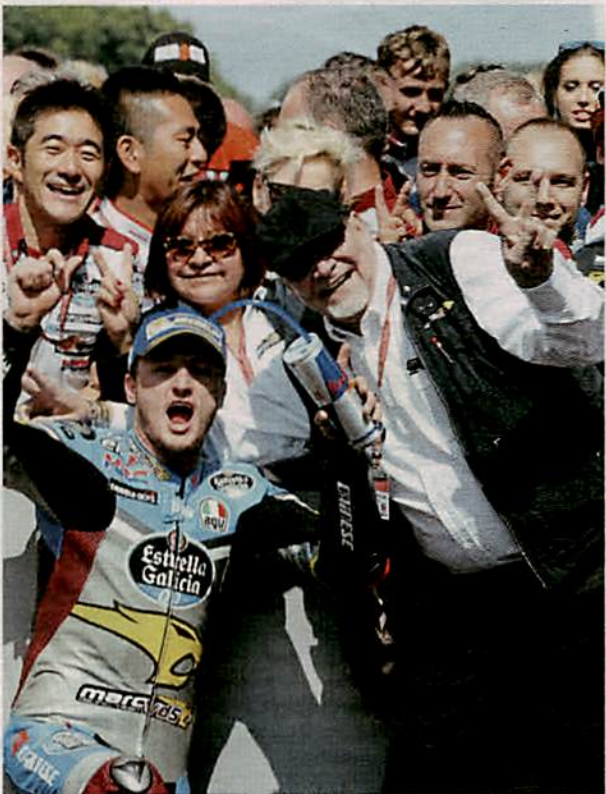
Sicher helfen Dirt Track und Motocross bei solchen Verhältnissen. Australier waren schon immer gute Regenfahrer, und ich weiß nicht warum, denn eigentlich regnet es bei uns nicht viel. Aber irgendwie mag ich das Fahren im Regen, und auch Anthony West hat in Assen vor zwei Jahren im Regen gewonnen.

**Wie sehr kann dir Stefan Prein als Riding Coach helfen?**

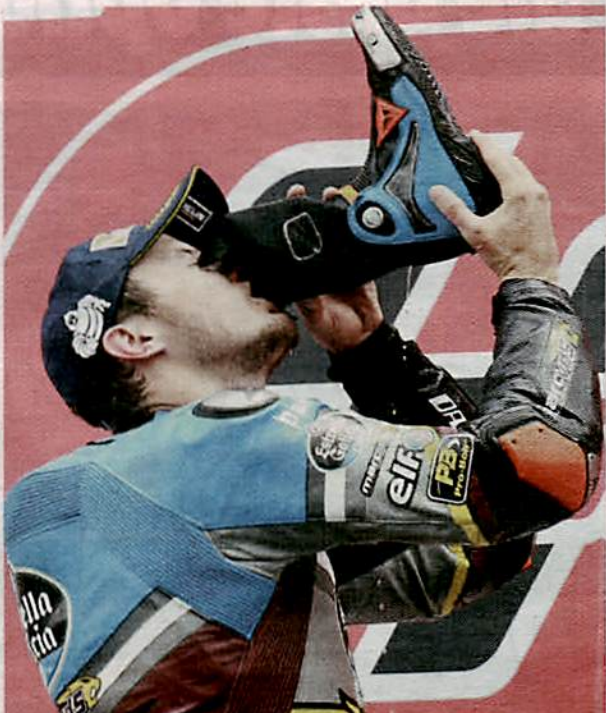
Er hilft mir wirklich viel. Es ist immer gut, jemanden draußen an der Strecke zu haben. Er ist ein Ex-Pilot, der weiß, wovon er redet. Er kann ganz kleine Dinge sehen. Zum Beispiel, dass ich hier oder da das Gas nicht so schlagartig zumachen soll, sondern eher sanft zurückrollen. Oder er sagt mir, wo die anderen andere Linien fahren als ich. All das hilft eine Menge. ♦



Jack Miller (#43) an Márquez vorbeiziehend: «Fühlte mich auch da sicher»

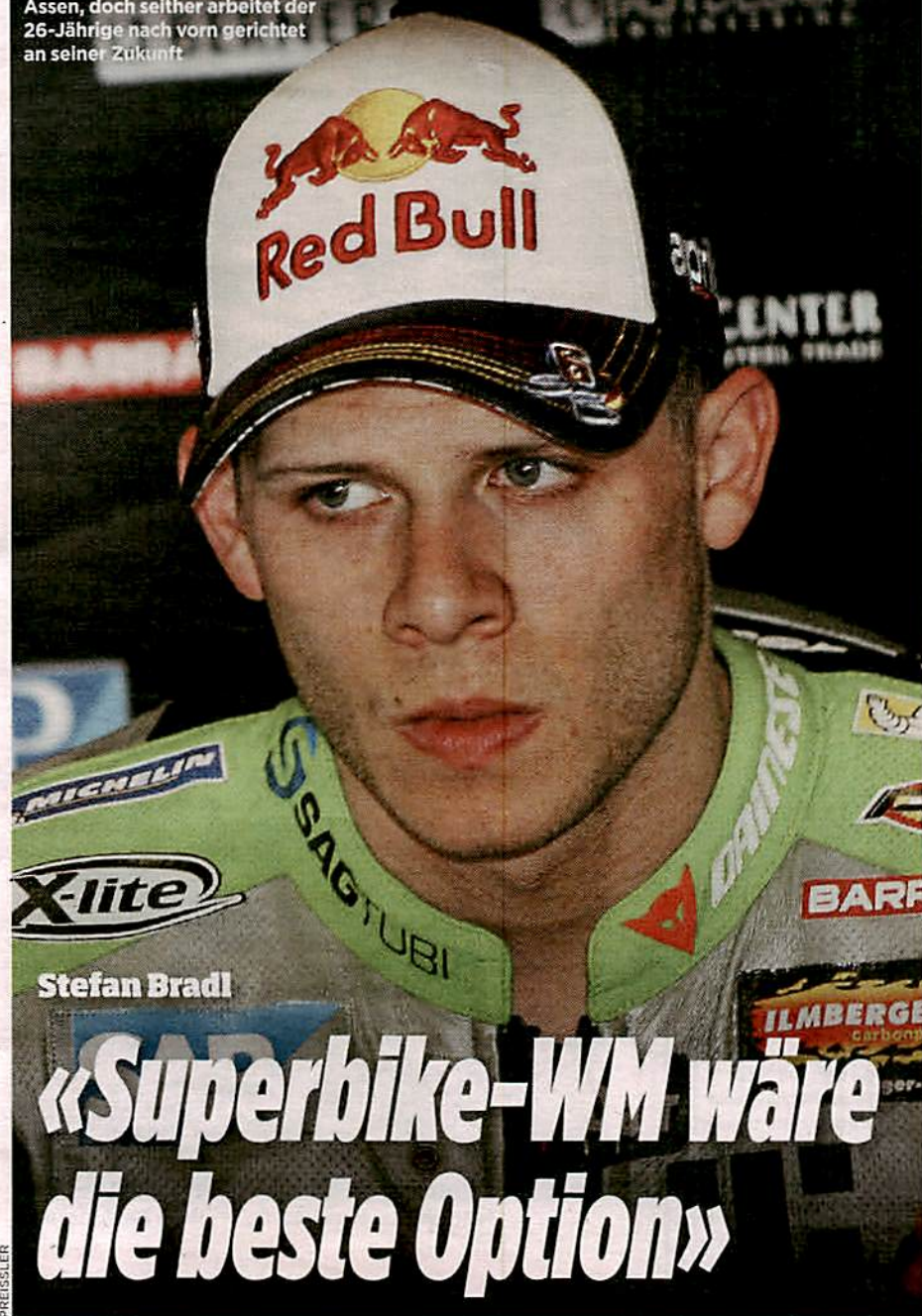


Miller und das Marc-VDS-Team: «Harte Zeit hinter uns»



Schampans aus dem Stiefel: Jack Miller ist und bleibt ein Original

Stefan Bradl: Düstere Miene in Assen, doch selbster arbeitet der 26-Jährige nach vorn gerichtet an seiner Zukunft



Stefan Bradl

«Superbike-WM wäre die beste Option»

PREISSELER



Verregnete Stimmung: Die Wege von Stefan Bradl und der MotoGP werden sich 2017 trennen

Von IMRE PAULOVITS

Seit klar ist, dass Stefan Bradl 2017 nicht mehr im Aprilia-Werksteam fahren wird und auch sonst keine Erfolg versprechenden Plätze in der MotoGP frei sind, verhandelt der 26-jährige Zahlinger um seine Zukunft. Dabei sieht er diese mehr in der Superbike-WM als in der Moto2.

Als Stefan Bradl am Donnerstag in Assen von Aprilia-Rennleiter Romano Albersiano die Nachricht bekam, dass seine Option auf 2017 nicht eingelöst wird, war diese zwar niederschmetternd, aber ganz unerwartet kam sie für den deutschen MotoGP-Piloten nicht. «Eigentlich hatte es sich schon nach dem Rennen in Barcelona abgezeichnet», blickt Bradl zurück. «Da wurde klar, dass Suzuki Alex Rins verpflichten wird, dass dadurch Aleix Espargaró frei wird und er mit Aprilia in Ver-

wasst. «Es muss aber ein Angebot kommen, das meinen Vorstellungen entspricht, sich eine Konstellation zusammensetzen, die passt, was Team und Fahrerumfeld angeht. So weit ich weiß, ist Markus Reiterberger für das nächste Jahr fix. Er hat jetzt eine fiese Verletzung, wobei ich hoffe, dass er möglichst schnell wieder zurückkommt und wieder fit wird. Aber ich kann mir gut vorstellen, dass wir nächstes Jahr zusammen Superbike-WM fahren werden.»

#### Verhandlung mit Werksteams

Dabei kommen für Bradl nur die Top-Teams infrage. «Ich bin in Verhandlungen mit Honda, ich bin in Verhandlung mit Ducati und mit Yamaha, mit mehreren Teams», verrät Bradl. «Im Moment ist alles im Gespräch, die Kontakte bestehen zu einigen Teams und zu einigen Werken. Wenn ich die Möglichkeit habe, suche ich mir natürlich das Team aus, das mir am meisten zusagt und wo es einfach passt. Die Verhandlungen sind da, aber mehr kann ich im Moment auch nicht sagen, weil es noch nichts Konkretes gibt.»



«Die endgültige Absage war keine Überraschung mehr.»

STEFAN BRADL

bindung steht. Man muss in diesem Geschäft schon mal mit dem Worst Case rechnen, und man muss sich mit der Situation abfinden. Deshalb war für mich die definitive Absage keine Überraschung mehr, und habe ich auch sofort angefangen, mich anderweitig umzuhören.»

#### Superbike-WM näher an MotoGP

Da bereits alle Erfolg versprechenden MotoGP-Plätze belegt sind, bleiben Bradl die Moto2 und die Superbike-WM als beste Optionen für die Fortsetzung seiner Karriere. Dabei tendiert er selbst zur Superbike-WM. «Ich habe mir Gedanken gemacht und dabei festgestellt, dass die Superbike-WM der MotoGP was die Leistung und das Motorrad betrifft, viel ähnlicher ist als die Moto2», so Bradl. «So ist sie die Variante, die mir für die Zukunft deutlich mehr zusagt. Die Moto2 ist vom Motorrad und vom Fahren her doch ein größerer Unterschied. Deshalb habe ich mich auch mehr mit Superbike befasst, aber es schwebt noch alles in der Luft und es ist noch nichts konkret verhandelt.»

Dass Bradl in der Superbike-WM neben Markus Reiterberger der zweite deutsche Top-Pilot wäre und dadurch der Serie zu sehr viel Aufmerksamkeit verhelfen könnte, ist ihm be-

Ein Zeitlimit, bis wann der Vertrag unter Dach und Fach sein muss, hat sich Bradl bislang nicht gesetzt. «Das lasse ich erst einmal auf mich zukommen», bleibt er entspannt. «Ich kann jetzt nicht sagen, bis dann und dann habe ich einen Vertrag, sondern wenn die Optionen passen und im Vertrag das drinsteht, was ich haben will, kann man sich an die Details machen. So weit bin ich noch lange nicht, dass ich einen unterschrittsreifen Vertrag aus irgendeiner Serie vor mir liegen habe. Ich will jetzt nichts überstürzen, sondern mir die Sachen genau überlegen, und ich hoffe, dass ich bis zum Sachsenring etwas mehr Klarheit habe. Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass ich bis dahin schon irgend etwas unterschrieben habe, außer es passiert noch etwas Ungewöhnliches. So drastisch schnell muss es auch nicht unbedingt sein. Man kann sich ja auch schon mal per Handschlag einigen und als Beispiel den Vertrag 14 Tage später unterschreiben. Aus der Hinsicht ist derzeit nicht allzu viel Druck da, aber natürlich würde ich auch gerne weiterkommen, um Klarheit in meine Zukunft zu bringen.»

Wenn die Hiobsbotschaft die Fans des Moto2-Weltmeisters von 2011 auch erschüttert hat: Bradl hat in den letzten Jahren bewiesen, dass er fahrerisch das Zeug hat, um auf allerhöchstem Niveau mitzufahren. Wenn die Umstände in der MotoGP für ihn auch nicht immer glücklich waren, könnte ihn gerade in der Superbike-WM ein zweiter Frühling blühen. ♦

## Moto2

# Krise bei den «Dream Teams»

Von MARKUS LEHNER

**Die Hoffnungen und Erwartungen der beiden deutschsprachigen «Dream Teams» mit Jonas Folger/Sandro Cortese und Tom Lüthi/Dominique Aegerter waren vor Saisonbeginn groß. Jetzt macht sich in beiden Strukturen langsam Ernüchterung breit.**

Jonas Folger und Sandro Cortese, die beiden stärksten deutschen Fahrer, vereint im Team Dynavolt Intact. Dazu die beiden besten Schweizer, Tom Lüthi und Dominique Aegerter, gemeinsam bei Garage Plus/carXpert Interwetten: Das versprach vor dem Saisonstart in Katari viele Siege, Podestplätze und vielleicht sogar den WM-Titel in der Moto2-Klasse.

Doch die Realität ist ernüchternd. Nach acht von 18 Grands Prix ist insbesondere das Dynavolt-Intact-Team von Jürgen Lingg weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Jonas Folger stand zwar in Argentinien (3.) und Jerez (2.) auf dem Podest, ist aber seit der MotoGP-Vertragsunterzeichnung bei Tech3-Yamaha nur noch ein Schatten seiner selbst. Folger hat in den letzten vier GP lediglich 16 Punkte geholt und ist auf den siebten Gesamtrang zurückgefallen. Bei Sandro Cortese, Moto3-Champion von 2012, ist die Zwischenbilanz noch düsterer. Er dümpelt nach Verletzungsspech und technischen



Folger (#94), Cortese (#11): Zwei Podestplätze, WM-Ränge 7 und 19

Sorgen mit nur 14 Punkten auf dem 19. WM-Rang herum.

Dank Tom Lüthi sieht zumindest die Schweizer Bilanz etwas besser aus: Der 29-Jährige gewann den Auftakt in Katari und holte sich in Le Mans einen weiteren Podestplatz (3.). Doch der vor Saisonbeginn zum engsten Titelfavoritenkreis gezählte Lüthi fuhr bisher nicht konstant genug, der Sturz in Assen vor zehn Tagen warf ihn im Titelkampf empfindlich zurück. Teamkollege Dominique Aegerter begann mit drei Top-5-Klassierungen stark, ist aber seither nie besser als auf Rang 8 ins Ziel gekommen und auf den zehnten WM-Rang abgerutscht.

## Lingg: «Volle Breitseite»

Intact-GP-Teambesitzer Jürgen Lingg, 2011 mit Stefan Bradl Mo-

to2-Weltmeister, spricht Klarheit: «Es läuft gar nicht rund. Wir kriegen von den Medien im Moment die volle Breitseite ab, wie immer, wenn es mal nicht so läuft wie erhofft. GP-Sport ist ein gnadenloses Geschäft. Sandro hat viel Pech gehabt, mit Verletzungen und technischen Ausfällen. Zudem macht er zu viele kleine Fehler. Das muss er abstellen. Der Speed ist auf jeden Fall da, sonst wäre er nicht Weltmeister geworden. Jonas hat andere Probleme. Ob es bei ihm mit dem MotoGP-Wechsel zusammenhängt, kann ich nicht sagen. In der Moto2 ist die Luft halt extrem dünn. Vielleicht haben wir zu viel und in die falsche Richtung probiert. Für den Sachsenring kriegen wir von Öhlins neue Entwicklungsteile, mal schauen, ob das klappt. Was



Lüthi (#12), Aegerter (#77): 1 Sieg, 1 Podest, WM-Ränge 4 und 10

wir jetzt für unser Selbstvertrauen brauchen, sind Erfolge, Erfolge, Erfolge. Dann sieht alles wieder ganz anders aus.»

Für 2017 sind bei Dynavolt Intact noch keine Verträge unterschrieben. Lingg: «In der Moto2 geht das nicht so rasch wie in der MotoGP. Wir reden mit verschiedenen Fahrern, aber Konkretes gibt es noch nicht. Aus deutscher Sicht sehe ich keinen reifen Nachwuchsfahrer außer Philipp Öttl. Aber Philipp sollte 2017 noch eine Moto3-Saison anhängen und vorne mitfahren, zudem steckt er im Team seines Vaters bereits in einer ausgezeichneten Struktur.»

Ist eine Rückkehr von Stefan Bradl denkbar? «Wir haben mal flüchtig miteinander geredet. Aber ich denke, er orientiert sich eher an Superbike-WM

und MotoGP. Moto2 wäre für ihn wohl eher dritte Wahl.»

## Lüthi: «Titelchancen intakt»

Auch im Schweizer «Dream Team» ist Ernüchterung eingetreten. Tom Lüthi sieht seine Titelchancen zwar noch intakt: «Es sind noch zehn GP offen. Klar, es wird schwierig. Jetzt liegen mit Zarco, Rins und Lowes gleich drei Fahrer deutlich vor mir, nicht nur einer, der mal einen Fehler macht. Wir haben uns beim Set-up zu weit auf die Äste hinausgewagt. Das Temperaturfenster, wo alles perfekt funktioniert hat, war zu klein. In Assen war der Asphalt im Rennen neun Grad wärmer als am Morgen, das war bereits zu viel. Jetzt werden wir am Sachsenring versuchen, mit einer etwas breiteren Basis zu arbeiten.»

## Moto2

# «Auch 2017 mit drei Fahrern»

Der Schweizer Fred Corminboeuf ist ein vielbeschäftigter Mann. Seine Firma CGBM Evolution setzt seit 2015 in zwei verschiedenen Teams drei Fahrer in der Moto2-Klasse ein. Tom Lüthi fährt für Garage Plus Interwetten, Dominique Aegerter und Robin Mulhauser für carXpert Interwetten. Hauptsponsor sind Interwetten und der Großindustrielle Olivier Métraux, der Sohn des IRTA-Gründers Michel Métraux. Das Schweizer «Dream Team» ist seit zwei Jahren in Südfrankreich stationiert, nur wenige Kilometer von der früheren GP-Strecke Paul Ricard in Le Castellet entfernt.

Corminboeuf will diese Struktur mit zwei Teams und drei Fahrern 2017 weiterführen. Mit welchen Piloten, ist jedoch of-

fen. «Vertraglich ist noch nichts geregelt, die Gespräche laufen. Wir würden gerne mit Tom und Dominique weitermachen.»

## «Mulhauser braucht Punkte»

Bei Robin Mulhauser, der in seiner zweiten Saison bisher erst einen WM-Punkt gesammelt hat, gibt Corminboeuf den Tarif klar durch: «Wenn er in den restlichen GP nicht mehrmals Punkte holt, ist sein Platz weg. Er hätte das Potenzial und hat das in Le Mans und Jerez auch aufgezeigt, aber er bringt bisher die Dinge selten zusammen.»

Schweizer GP-Nachwuchs ist laut Corminboeuf kaum in Sicht: «Der Einzige, den wir genau beobachten, ist NEC-Moto3-Pilot Jason Dupasquier, der Sohn des ehemaligen Motocross-Profis

Philippe Dupasquier. Doch Jason ist erst 14 Jahre alt und muss sich erst seine Sporen abverdienen. Bei uns können auch Nicht-Schweizer fahren. Früher waren Kenan Sofuoglu, Robert Rolfo und Shoya Tomizawa im Team.»

## «KTM-Moto2 beobachten»

Corminboeuf, der den Traum vom MotoGP-Aufstieg bis 2018 zur Seite gelegt hat, ist mit der Zusammenarbeit mit Kalex sehr zufrieden und wird diese 2017 weiterführen. Er beobachtet aber das Moto2-Projekt von KTM genau: «Aki Ajo wird wohl das Bike 2017 exklusiv für das Werk einsetzen. Ich bin gespannt, wie sich das bewährt. 2018 könnte die KTM-Moto2 erstmals an Kundenteams abgegeben werden.»



Corminboeuf (Mitte) will Lüthi und Aegerter auch 2017 im Team

## MotoGP

# Honda: Modifizierter Rahmen

Von NEIL SPALDING

Die neuen Fahrwerksteile, die Marc Márquez bei den Barcelona-Tests ausprobieren konnte, waren nicht nach dem Geschmack des zweifachen MotoGP-Weltmeisters. Doch schon in Assen legte Honda nach, und Márquez setzte die Neuerung auch im Rennen ein.

Das Problem, welches das Honda-Chassis mit den Michelin-Reifen hat, ist bekannt: Der Vorderreifen verfügt über eine andere Kontur als der Bridgestone, und bei etwa 40 Grad Schräglage erzielt der Vorderreifen nicht die Haftung, die die Honda bräuhete, um den zuvor erarbeiteten Fahrstil – spitz in die Kurven hineinzuweichen und früh wieder herauszubeschleunigen – zu ermöglichen. Beim Hineinfahren und beim Beschleunigen behindert diese Kontur die Honda gleichermaßen.

## Der Trick mit dem Kettenzug

Wenn der Fahrer damit beginnt, das Motorrad aufzurichten, kann er nicht vor dem Erreichen von 45 Grad Schräglage wirklich Gas anlegen. Das Problem ist, dass genau dann, wenn er dies tun will, der Vorderrei-



Schweißnaht an der Honda von Marc Márquez, durch die der Schwingendrehpunkt abgesenkt wurde

fen seine Schwäche hat. Bei einem MotoGP-Motorrad hat der Kettenzug beim Beschleunigen einen wesentlichen Effekt auf die Haftung. Sind der Schwingendrehpunkt und das Kettenritzel an der richtigen Stelle positioniert, hebt der Kettenzug das Heck an, drückt den Reifen in den Asphalt und wirft das Gewicht nach vorn, wodurch der Vorderreifen mehr belastet wird. Der Bridgestone-Reifen brauchte mehr Belastung, der Michelin weniger.

Honda wurde klar, dass ihre Beschleunigung durch zu viel Druck auf den Vorderreifen limitiert wird, und ihnen sind die Einstellmöglichkeiten ausgegangen. Sie könnten das Heck absenken, aber damit würden sie ihren Schwerpunkt verschlechtern.

In Assen hatte Marc Márquez einen umgeschweißten Rahmen, bei dem der Schwingendrehpunkt abgesenkt worden war. So konnte Honda den Kettenzug reduzieren und dabei den Schwerpunkt beibehal-

ten. Diese Änderung können wir in Zukunft auch an den anderen Honda erwarten.

Übrigens: Miller wurde mit dem alten Fahrwerk im Regen von Assen glücklich und schlug Márquez. Die Regenreifen von Michelin sind noch aus einer früheren Generation als ihre Slicks. Yamaha, die das beste Chassis für die Michelin-Slicks haben, bekam die Regen-Vorderreifen nicht auf Temperatur. Vielleicht hat ihr Schwingendrehpunkt nicht genügend Kettenzug geliefert. ♦

## Moto3

## Historischer Mahindra-Sieg



Bagnaia in Assen: Erster Mahindra-Sieg nach 95 Grands Prix

### Der Sieg von Francesco Bagnaia in Assen war der erste von Mahindra und der erste eines indischen Herstellers.

Man mag es kaum glauben, aber seit Einführung der Moto3-Klasse im Jahr 2012 haben nur Triebwerke von KTM und von Honda gewonnen. So ist Mahindra erst der dritte Hersteller, der einen siegreichen Moto3-Motor bauen konnte.

Die Inder sind 2011 erstmals als Werk in der Motorrad-WM

aufgetaucht, indem sie beim italienischen Engines Engineering andockten, deren Konstruktion zuvor unter Lambretta lief. Mit ihnen bauten sie auch ihr erstes Moto3-Motorrad, spannten dann für 2013 mit Suter Racing Technology zusammen. Seit letztem Sommer ist Mahindra in Norditalien mit einem eigenen Entwicklungsteam stationiert.

Bis zu ihrem ersten GP-Sieg brauchten die Inder 95 Rennen. Ab dem Sachsenring haben sie bereits ein neues Getriebe homologiert. ♦ IP

## Moto2

## «KTM-Moto2 interessant»

### Tom Lüthi verhandelt mit mehreren Teams über 2017. Der Schweizer interessiert sich auch für das Moto2-Projekt von WP und KTM.

Am 19./20. Juli trifft der Moto2-WM-Vierte Tom Lüthi (29) in seinem Nebenjob als KTM-Testfahrer auf dem Red Bull Ring in Spielberg erstmals auf die MotoGP-Stars. «Ich bin sehr gespannt auf den Vergleich. Aber nicht nur darauf, sondern auch auf weitere Runden mit der KTM. Das Fahren mit dieser Mega-Power und der Elektronik macht mir enorm Spaß.»

Für 2017 sind die KTM-Fahrerplätze bereits vergeben (Bradley Smith, Pol Espargaró). Macht sich Lüthi Hoffnungen, dass er 2018 in einem KTM-Satellitenteam zum Zuge kommen könnte. «Das ist noch sehr weit weg. Ich kümmere mich zur Zeit eher um 2017. Es ist noch alles offen. Der MotoGP-Zug ist mehr oder weniger abgefahren, ein Moto2-Verbleib ist wahrscheinlicher. Ich verhandle mit

mehreren Teams, darunter auch meinem jetzigen. Es freut mich enorm, dass das Interesse an mir so hoch ist.»

Hat Lüthi mit KTM auch über das hauseigene Moto2-Projekt, das 2017 vom Team von Aki Ajo erstmals eingesetzt werden soll, gesprochen? «Das Moto2-Projekt von KTM ist wirklich sehr interessant, obwohl im Moment wenig darüber geredet wird. Sagen wir es mal so: Das ist sicher etwas, worüber ich mich näher informieren möchte.» ♦ ML



Lüthi: «Viel Interesse an mir»

## NACHRICHTEN

## Ein Dutzend australische Sieger

MotoGP Assen-Sieger Jack Miller ist der zwölfte Australier, der bei einem Weltmeisterschaftslauf der Königsklasse gewonnen hat. Seine berühmten historischen Vorgänger sind Ken Kavanagh (1 Sieg, 1953), Jack Ahearn (1 Sieg, 1964), Jack Findlay (3 Siege, 1971-1977), Wayne Gardner (18 Siege, 1986-1992), Kevin Magee (1 Sieg, 1988), Mick Doohan (54 Siege, 1990-1998), Daryl Beattie (3 Siege, 1993-1995), Garry McCoy (3 Siege, 2000), Troy Bayliss (1 Sieg, 2006), Casey Stoner (38 Siege, 2007-2012) und Chris Vermeulen (1 Sieg, 2007). Dazu hat Bob Brown 1959 den GP von Schweden gewonnen, eine WM-Runde, bei der der 500er-Lauf aber nicht zur WM zählte.

## Aegerter: «Kopf frei bekommen»

Moto2 Dominique Aegerter hat seine Ziele in dieser Saison bisher nicht erreicht. Nach drei Top-5-Klassierungen ging es resultatsmäßig bergab, hinzu kam ein technischer Ausfall in Barcelona. Aktuell liegt der 25-Jährige auf dem zehnten Gesamtrang. «Klar bin ich unzufrieden, ich will regelmäßig aufs Podest und am Ende in den Top 5 klassiert sein», gibt Aegerter zu. Der Schweizer verhandelt für 2017 mit mehreren Teams: «Mein Manager Rolf Siegrist und ich halten die Augen offen. Mein aktuelles Team carXpert-Interwetten ist eine der besten Moto2-Adressen, da muss man sich einen Wechsel gut überlegen. Ich bin froh, dass ich vor dem Sachsenring den Kopf bei den Tests in Japan mit F.C.C.-Honda für die 8h von Suzuka etwas durchlüften kann.» ♦ IP/ML

## KOMPAKT

»» Moto3 Der 16 Jahre junge Deutsche Tim Georgi (KTM), dieses Jahr in der Junior-WM und im 2016 erstmals durchgeführten Northern Europe Cup (NEC) aktiv, bekommt für den Sachsenring-GP eine Wildcard. Georgi wird dennoch das im Rahmen des Sachsenring-GP ausgetragene NEC-Rennen bestreiten, muss aber auf Training sowie Qualifikation verzichten und von ganz hinten losfahren. ♦ ML

## Moto3 Junior-WM

## Die Favoriten setzen sich ab

**Lorenzo Dalla Porta und Steven Odendaal siegten bei der Junioren-Moto3-WM und der Moto2-EM im spanischen Albacete. Sowohl Dalla Porta als auch Odendaal haben sich in der Gesamtwertung abgesetzt.**

Moto3: Der klare Sieg von Lorenzo Dalla Porta überraschte in Albacete niemanden. Der Italiener, der beim Assen-GP für den verletzten Jorge Navarro gefahren war und Rang 10 geholt hatte, dominierte bereits im Training. Von der Pole-Position übernahm er die Führung und hielt die Gegner bis ins Ziel entschlossen hinter sich. Mit dem Sieg baute er auch seine Gesamtführung auf 36 Punkte Vorsprung aus. Der aus dem GP ausgeschlossene Tscheche Karel Hanika startete für das deutsche Freudenberg-Team, hielt lange mit der Spitze mit und wurde Fünfter. Keine Punkte gab es für die beiden Deutschen Max Kappler und Tim Georgi auf den Plätzen 20 und 21.

Moto2: Der Südafrikaner Steven Odendaal holte sich die Pole-Position und seinen vierten Sieg 2016. Mit 48 Punkten Vorsprung auf den Japaner Tetsuta Nagashima und 51 Punkten auf den Franzosen Alan Techer vier Rennen vor Schluss biegt Odendaal in Sachen Moto2-EM-Titel



Lorenzo Dalla Porta (#48) ert in Riesenschritten Richtung Moto3-Junior-WM-Titel

bereits auf die Zielgerade ein. Drei Punkte gab es für den Deutschen Max Enderlein. Direkt dahinter auf Rang 14 kam der junge Schweizer Marcel Brenner ins Ziel. Brenner ließ den GP-erfahrenen Anthony West hinter sich. «Ich konnte Anthony West kontrollieren, doch gegen Max Enderlein hatte ich am Ende keine Chance. Ich habe es in der letzten Runde bis zur Ziellinie versucht, ihn wieder zu schnappen, aber er war in der Schlussphase einfach stärker als ich». ♦ ML

## JUNIOREN-MOTO3-WM / MOTO2-EM Albacete (E) Resultate

Moto3: 1. Lorenzo Dalla Porta (I/Husqvarna), 19 Rdn. in 30:28,962 (=132,76 km/h); 2. Marcos Ramirez (E/KTM) +0,088; 3. Toba Kaito (J/Honda) +0,308; 4. Raul Fernandez (E/Honda) +0,713; 5. Karel Hanika (CZ/KTM) +3,584; 6. Stefano Manzi (I/Mahindra) +8,846; 7. Albert Arenas (E/Mahindra) +8,934; 8. Kazuki Masaki (J/Honda) +9,363; 9. Ayumu Asaki (J/Honda) +9,580; 10. – ferner: 20. Max Kappler (D/KTM); 21. Tim Georgi (D/KTM)  
Stand (nach 7 von 12 Rennen): 1. Dalla Porta 143; 2. Ramirez 107; 3. Toba 80; 4. Lopez 65; 5. Sasaki 62; 6. Arenas 58; 7. Masaki 55; 8. Fernandez 51; 9. Foggia 50; 10. Manzi 49  
Moto2: 1. Steven Odendaal (ZA/Kalex), 20 Rdn in 31:08,968 (=136,83 km/h); 2. Tetsuta Nagashima (J/Kalex) +2,791; 3. Alan Techer (F/NTS) +4,955; 4. Eric Granado (BR/Kalex) +9,629; 5. Iker Lecuona (BR/Kalex) +18,193; – ferner: 13. Max Enderlein (D/Kalex); 14. Marcel Brenner (CH/H43); 15. Anthony West (AUS/FTR); 24. Lukas Tulovic (D/FTR);  
Stand (nach 7 von 11 Rennen): 1. Odendaal 136; 2. Techer 88; 3. Nagashima 85; 4. Granado 79; 5. Lecuona 50; – 18. Enderlein 22; 23. Gradinger 6; 25. Brenner 3

## IDM Superstock 1000

## MGM Yamaha angelt sich Remy Gardner

Während sich Max Neukirchner mit Reha-Maßnahmen abquält, darf sich Teamkollege Lukas Trautmann am kommenden Wochenende in Zolder auf den nächsten Einsatz auf der YZF-R1M des bei Testfahrten in Frankreich schwer gestürzten Sachsen freuen. Nach weiteren Dunlop-Reifentests steht der Österreicher zum zweiten Mal in der Superbike-Klasse neben Florian Alt am Start.

Die Superstock-1000-Yamaha, mit der Trautmann in die Saison startete, übernimmt Remy Gardner. Es handelt sich um den ältesten Sohn der 500-ccm-Weltmeister-Legende Wayne Gardner. Remy fährt Motorrad, seitdem er zehn Jahre alt ist. Um seine Karriere in die richtige Bahn zu lenken, zog der Australier nach Spanien um und bestreitet dort aktuell erfolgreich die Moto2-Meisterschaft. In der

IDM ist der Junior für die Rennen in Zolder und Schleiz gebucht. Zolder kennt Remy nur von Videospiele. Mit Schleiz ist er schon weiter. Dort durfte er am vergangenen Freitag mit einer Standard-R1 trainieren. Der 18-Jährige ist noch nie mit einer 1000er Rennen gefahren, war aber mit dem Rollout zufrieden. ♦ AWI



So sieht er aus: Remy Gardner

## Superbike-WM/MotoAmerica

## Historische Superbikes in Laguna Seca

Die Superbike-WM-Runde in Laguna Seca am kommenden Wochenende wird auch gleichzeitig das vorletzte Wochenende der Amerikanischen Meisterschaft MotoAmerica sein. Dazu feiert die Superbike-Klasse in diesem Jahr ihr 40-jähriges Bestehen in den USA, und um dieses Jubiläum gebührend zu feiern, hat MotoAmerica-Präsident Wayne Rainey für dieses Wochenende eine besondere Ausstellung organisiert.

So werden in Laguna Seca mehrere historische Maschinen ausgestellt sein, darunter auch die Kawasaki GPZ 750, mit der Rainey 1983 US-Superbike-Meister wurde, bevor er 1984 seine erste GP-Saison bestritt. Neben Raineys grünem Renner wird noch die 1988er-Honda VFR 750 F ausgestellt sein, mit der Bubba Shobert US-Meister wurde, die Honda RC 30, mit der

Freddie Spencer 1992 seine Rückkehr in die US-Meisterschaft gab, Mat Mladins 1999erzeitig das Yoshimura-Suzuki GSX-R750, die dem Australier seinen ersten von sieben Titeln in den USA bescherte. «Diese Bikes sind Teil der 40-jährigen US-Superbike-Geschichte», freut sich Rainey. «Ich freue mich, sie den Fans präsentieren zu können». ♦ IP



Rainey und die 1983er-Kawasaki

## NACHRICHTEN

## Nützlicher Vergleich vor Zolder-Event

**IDM Superstock 1000** Einige Piloten nutzten das letzte Wochenende vor der nächsten IDM-Runde, die ab diesem Freitag in Zolder beginnt, indem sie als Gäste am Sprintrennen bei einer Bimota-Club-Veranstaltung teilnahmen. Roman Stamm (Kawasaki Schnock Team Motorex) war der schnellste Superstock-1000-Fahrer. Teamkollege Daniel Kartheiner lieferte sich dahinter ein Kopf-an-Kopf-Duell mit Dominik Vincon (BMW Stigenbauer). Die Kawasaki-Jungs hatten im Gegensatz zu Vincon, der eine etwas härtere Reifenmischung aufgezogen hatte, den ganz weichen Pirelli SPO montiert. Besonders für den 24-jährigen Vincon war der dreitägige Einsatz in Brünn wichtig. Der Superstock-1000-Dritte der Jahre 2013 und 2014 ist derzeit nur Tabellen-Siebter. Zum Saisonbeginn plagten ihn Fahrwerksprobleme. Im Rahmen der DTM auf dem Lausitzring ging es vorwärts, doch das zweite Rennen wurde wegen heftig einsetzenden Regens abgebrochen. Vincon: «Für Zolder bin ich optimistisch, die Strecke kommt meinem Fahrstil durch das harte Abbremsen und die schnellen Richtungswechsel entgegen. Ein Podiumsplatz ist realistisch. Letztes Jahr bin ich Zweiter geworden». ♦ AWI

## KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Für Nicky Hayden steht am nächsten Wochenende sein Heimrennen in Laguna Seca an. Der «Kentucky Kid» hatte dort in der MotoGP 2005 und 2006 gewonnen und will nun auch in der Superbike-WM eine gute Figur machen. Deshalb hat er sein Dirt-Track-Training in den letzten zwei Wochen nochmals intensiviert.

»» **Superbike-WM Superstock-1000-Cup-Leader** Raffaele de Rosa, der in Laguna Seca die BMW des verletzten Markus Reiterberger fahren wird, ist für dieses Rennen besonders motiviert. «Die Strecke ist in natura noch spektakulärer als bei den Fernsehübertragungen», weiß der 29-jährige Italiener. Althea-Teambesitzer Genesio Bevilacqua hat für Laguna Seca ohnehin hohe Hoffnungen: «Er ist dort sehr gut und könnte dort auf das Podest fahren». ♦ IP

## US-Motocross-Meisterschaft Buchanan

## Die Roczen-Show geht weiter

Von ALEX HODGKINSON

**Ken Roczens Siegeszug in den USA ist nicht aufzuhalten. Der 22-Jährige aus Thüringen gewann beim Prestigelauf in Red Bud zum fünften Mal in sechs Rennen und führt zur Halbzeit in der amerikanischen Motocross-Meisterschaft mit 53 Punkten Vorsprung vor Eli Tomac.**

Wie üblich konnte der Suzuki-Pro in keinem der beiden Rennen den Holeshoot gewinnen, aber er übernahm jedes Mal die Führung schon in der Start-

runde. Er siegte in Lauf 1 13 Sekunden vor Tomac und gar 31 Sekunden vor dem Kawasaki-Leader in Moto 2.

«Wir haben das ganze Jahr über eine tolle Zusammenarbeit im Team, und ich möchte mich bei den Jungs für ihre Bemühungen in der Pause bedanken», erklärte der Doppelsieger. «Im ersten Lauf hatten wir wahrscheinlich das schlechteste Setup des Jahres, aber nach einigen Änderungen war das Bike in Lauf 2 das beste, was ich dieses Jahr hatte. Ein perfekter Tag. Und ich freue mich auch, dass mein Teamkollege Broc Tickle auf dem Podest stand.»

Geico-Hondapilot Justin Bogle verdiente sich den Holeshoot-Preis im ersten Lauf, aber seine Führung war von kurzer Dauer, als ihn Vorjahressieger Justin Barcia attackierte. Der Yamaha-Fahrer konnte sich ebenfalls nur kurz über seine Führung freuen, bevor Roczen vorbeiging. Der Deutsche konnte sich gleich von seinen Verfolgern absetzen.

## 53 Punkte vor Eli Tomac

Obwohl er einmal den Motor abwürgte, kam Jäger Tomac als klarer Zweiter ins Ziel, während sich Barcia in der Schlussphase gegen heftige Attacken von

Tickle wehren musste. KTM-Fahrer Marvin Musquin belegte Rang 5.

Bogle war erneut schnellster Starter in Lauf 2, aber der übermächtige Roczen sprintete aus dem Mittelfeld schon in der Startrunde an die Spitze und holte sich seinen elften Laufsieg bei zwölf Starts. Titelgegner Tomac konnte nur machtlos zusehen. Dem Sohn eines ehemaligen Mountainbike-Weltmeisters fehlte im Ziel fast eine Viertellrunde auf «KenRoc».

Roczens RCH-Teamkollege Broc Tickle belegte beim Rennen in seinem Heimatstaat Michigan Platz 3 in der Lauf-

und Tageswertung und hat sich damit auf Rang 5 in der Meisterschaft vorgearbeitet.

Zur Halbzeit der Serie führt Roczen mit 53 Punkten Vorsprung auf Tomac, während dem drittplatzierten Musquin schon 126 Punkte auf den Deutschen fehlen. Roczens Serie von elf Laufsiegen in zwölf Rennen ist der viertbeste Start in der 45-jährigen Geschichte der Serie. 2002 sowie 2004 blieb sein Teamchef Ricky Carmichael die ganze Saison ungeschlagen und 2008 wiederholte James Stewart diesen Coup. Cooper Webb verbuchte einen Doppelsieg in der 250ccm-Klasse. ♦



Elfter Sieg im zwölften Lauf: Ken Roczen in Topform



Roczen (l.) mit Broc Tickle

## US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Buchanan (USA): 22. Juli 2016, 6. Lauf 450 ccm, Gesamt: 1. Ken Roczen (D/Suzuki), 1-1; 2. Eli Tomac (USA/Kawasaki), 2-2; 3. Broc Tickle (USA/Suzuki), 4-3; 4. Justin Barcia (USA/Yamaha), 3-4; 5. Marvin Musquin (F/KTM), 5-6; 6. Blake Baggett (USA/Suzuki), 7-5; 7. Christophe Pourcel (F/Husqvarna), 6-7; 8. Matt Bisceglia (USA/Honda), 8-8; 9. Justin Bogle (USA/Honda), 10-9; 10. Benny Bloss (USA/KTM), 11-10; 11. Andrew Short (USA/KTM), 9-12; 12. Justin Brayton (USA/KTM), 12-13; 13. Fredrik Noren (S/Honda), 15-14; 14. Heath Harrison (USA/Kawasaki), 14-17; 15. Weston Peick (USA/Yamaha), A-11; 16. Ben LaMay (USA/Yamaha), 17-16; 17. Kyle Peters (USA/Honda), 13-A; 18. Phil Nicoletti (USA/Yamaha), A-15; 19. Cole Martinez (USA/Yamaha), 18-18

Stand nach 6 von 12 Läufen: 1. Roczen 293 Punkte; 2. Tomac 240; 3. Musquin 167; 4. Cole Seely (USA/Honda), 151; 5. Tickle 147; 6. Barcia 146; 7. Pourcel 136; 8. Ryan Dungey (USA/Honda), 131; 9. Bogle 118; 10. Jason Anderson (USA/Husqvarna) 113; 11. Trey Canard (USA/Honda), 97; 12. Brayton 96; 13. Josh Grant (USA/Kawasaki), 88; 14. Baggett 84; 15. Nicoletti 82; 16. Short 80; 17. Bisceglia 75; 18. Noren 75; 19. Bloss 70; 20. Peick 67

Nächstes Rennen: 9. Juli, Southwick (USA)  
Internet: [www.mxsportsracing.com](http://www.mxsportsracing.com)

## ADAC MX Masters Bielstein

## Abbruch nach Unfall-Drama

Von THOMAS SCHIFFNER

**Der geplante vierte Lauf der MX-Masters-Serie wurde am Sonntag während des ersten Rennens abgebrochen, nachdem das Motorrad von Jeremy Delince eine verheerende Katastrophe auslöste.**

Am Samstag im Qualifying ging noch alles seinen gewohnten Gang. Der Schweizer MX2-GP-Pilot Jeremy Seewer, der die GP-Pause nutzen wollte, war in der Qualifikation Schnellster vor Masters-Leader Dennis Ullrich vom KTM-Sarholz-Team und dem Litauer Arminas Jasikonis.

Am Sonntag führte im ersten Masters-Lauf nach 21 Minuten der Finne Harri Kullas vor Seewer, Ullrich, Christian Brockel und dem Belgier Jeremy Delince. Der 25-jährige Delince verlor aus bei Redaktionsschluss nicht geklärter Ursache

die Kontrolle über seine KMP-Honda, kam von der Strecke ab, und das Motorrad flog in die Sperrzone hinein.

Dabei wurde nach Agenturmeldungen ein 28-Jähriger aus Gummersbach vom Motorrad am Kopf getroffen und erlitt dabei schwerste Verletzungen.

Trotz sofort eingeleiteter Reanimationsmaßnahmen verstarb der Mann noch an der Bahn. Ein 15-jähriger Zuschauer und ein Streckenposten erlitten bei dem Unfall ebenfalls schwere Verletzungen.

Rettungsdienste, Feuerwehr und ein Helikopter waren so-

fort mit einem Großaufgebot am Bielsteiner Waldkurs. Auch Jeremy Delince soll schwer verletzt sein.

## Sofortiger Rennabbruch

«Die Verletzungen von Fahrer und Sportwart sind nach ersten Erkenntnissen nicht lebensbedrohlich», sagte ADAC-Sprecher Oliver Runschke am Sonntagabend.

Die Rennleitung brach den Lauf sofort ab, und auch die Veranstaltung wurde umgehend abgebrochen. Die Organi-

satoren gehen davon aus, dass der Abschnitt, wo das Motorrad landete, für Zuschauer gesperrt war. Der Veranstalter sprach sein tiefstes Beileid an die Familien, Freunde und weiteren Beteiligten dieses tragischen Ereignisses aus.

Lediglich der erste Lauf des ADAC-Youngster-Cups war vor dem abgebrochenen ersten Masters-Lauf durchgeführt worden. Schon in Aichwald musste der zweite Masters-Lauf wegen der schlechten Witterung abgesagt werden. ♦



Dennis Ullrich nur in der Quall am Samstag

## ADAC MX MASTERS/Resultate

Bielstein (D): 3. Juli 2016  
MX-Masters, 1. Lauf: Nach Unfall Lauf und Veranstaltung abgebrochen.  
MX-Youngster-Cup, 1. Lauf (40 Fahrer gestartet, 39 gewertet): 1. Bas Vaessen (NL/Suzuki), in 30:27,714 min (=49,719 km/h); 2. Martin Krc (CZ/KTM), +0,078 sec; 3. Miro Sihvonen (FIN/KTM), +11,455 sec; 4. Luca Nijenhuis (NL/Kawasaki); 5. Richard Sikyna (SK/KTM); 6. Glen Meier (DK/KTM); 7. Tom Koch (D/Suzuki); 8. Stefan Ekerold (D/Husqvarna); 9. Stephan Büttner (D/Kawasaki); 10. Tomas Kohut (SK/KTM)

Nächstes Rennen: 17. Juli, Tensfeld (D)  
Internet: [www.adac-mx-masters.de](http://www.adac-mx-masters.de)

Enduro-WM Gordexola

# Neuer Doppelsieger

Von ROBERT PAIRAN

**Der amtierende E3-Weltmeister Mathias Bellino gewann beide Tageswertungen beim sechsten WM-Lauf in Nordspanien. Nach zuletzt enttäuschenden Ergebnissen könnte der Husqvarna-Pilot am Ende doch wieder mitreden.**

Allerdings profitierte der Franzose auch von seinen Konkurrenten, die nicht zurechtkamen: Matthew Phillips fand seinen Rhythmus nicht und belegte zweimal Gesamtrang 5. Trotzdem behält er die goldene Startnummerntafel des Gesamt-Führenden. Verfolger Eero Remes erging es noch schlechter: Am Samstag ein Sturz, bei

dem er sich den Fuß anschlug und anschließend nur 14. wurde. Am zweiten Tag war er nach anfänglicher Führung in der E1 von Nathan Watson in die Defensive gedrängt worden. Im Kampf um Platz 1 riskierte er in der letzten Prüfung mit fast zwei Sekunden Rückstand zu viel und stürzte, sodass er wegen technischer Probleme den Test nicht beenden konnte.

**Maria Franke bleibt Dritte**

Technische Probleme hatte auch Steve Holcombe am ersten Tag: Die Mechaniker des Führenden der E3-Klasse brauchten 12 Minuten zusätzlich, um die Beta des Briten wieder fahrbereit zu machen. Deshalb bekam er als Letzter keine GP-Punkte

und keine Verbesserung in der Meisterschaft.

Die Deutsche Maria Franke belegte erneut an beiden Tagen Platz 2 in der Damenklasse, liegt

aber weiterhin auf Meisterschaftsrank 3. Weltmeisterin Laia Sanz hatte beide Tage deutlich gewonnen und die Führung in der WM übernommen. ♦

**ENDURO-WM / Resultate**

**Gordexola (E):** 11. und 12. WM-Lauf; Wetter/Strecke: regnerisch/griffig  
**Klasse E1, 1. Tag (13 Fahrer gestartet, 10 gewertet):** 1. Nathan Watson (GB/KTM), in 1.07:19,73 h; 2. Daniel McCanney (GB/Husqvarna), +38,57 sec; 3. Eero Remes (FIN/TM), +52,30 sec; 4. Victor Guerrero (E/KTM). – Ferner: 9. Pascal Rauchenecker (A/Husqvarna); 10. Edward Hübner (D/Yamaha)

**2. Tag (13 Fahrer gestartet, 12 gewertet):** 1. Watson, in 1.05:27,21 h; 2. McCanney, +25,48 sec; 3. Rauchenecker, +44,32 sec; 4. Guerrero. – Ferner: 11. Hübner  
**Stand nach 12 Tagen:** 1. Remes, 212 Punkte; 2. Watson 207; 3. D. McCanney 145; 4. Cervantes 128; 5. Rauchenecker 117. – Ferner: 10. Hübner 63

**Klasse E2, 1. Tag (12 Fahrer gestartet, 10 gewertet):** 1. Mathias Bellino (F/Husqvarna), in 1.06:47,54 h; 2. Alex Salvini (I/Beta), +25,33 sec; 3. Matthew Phillips (AUS/Sherco), +39,94 sec; 4. Oriol Mena (E/Honda); 5. Loïc Larrieu (F/Yamaha); 6. Davide Guarneri (I/Honda)

**2. Tag (12 Fahrer gestartet, 11 gewertet):** 1. Bellino, in 1.04:55,26 sec; 2. Larrieu, +26,54 sec; 3. Salvini, +33,48 sec; 4. Phillips; 5. Robert; 6. Guarneri  
**Stand nach 12 Tagen:** 1. Phillips, 217 Punkte; 2. Robert 166; 3. Larrieu 165; 4. Bellino 164; 5. Salvini 152; 6. C. Guerrero 116; 7. Mena 106; 8. Guarneri 89

**Klasse E3, 1. Tag (13 Fahrer gestartet, 10 gewertet):** 1. Manuel Monni (I/TM), in 1.07:14,29 h; 2. Johnny Aubert (F/Beta), +23,00 sec; 3. Jaume Betriu (E/KTM), +31,765 sec; 4. Jeremy Joly (F/KTM); 5. Antoine Basset (F/KTM)

**2. Tag (13 Fahrer gestartet, 9 gewertet):** 1. Monni, in 1.05:15,94 h; 2. Holcombe, +25,33 sec; 3. Aubert, +52,70 sec; 4. Luis Correia (P/Beta); 5. Betriu; 6. R. Dumontier (F/Yamaha).  
**Stand nach 12 Tagen:** 1. Holcombe, 184 Punkte; 2. Aubert 180; 3. Basset 165; 4. Monni 146; 5. Betriu 121; 6. Correia 105; 7. Dumontier 95

**Klasse EnduroGP, 1. Tag (38 Fahrer gestartet, 30 gewertet):** 1. Bellino; 2. Salvini; 3. Monni; 4. Watson; 5. Phillips; 6. Mena. – Ferner: 27. Rauchenecker; 28. Hübner  
**2. Tag (38 Fahrer gestartet, 32 gewertet):** 1. Bellino; 2. Monni; 3. Larrieu; 4. Salvini; 5. Phillips; 6. Holcombe. – Ferner: 11. Rauchenecker; 28. Hübner  
**Stand nach 12 Tagen:** 1. Phillips, 181 Punkte; 2. Remes 153; 3. Holcombe 148; 4. Bellino 146; 5. Watson 142; 6. Aubert 112; 7. Robert 111; 8. Larrieu 111; 9. Salvini 106

Nächster Lauf: 16./17. Juli, Fabriano (I)  
 Internet: www.endurogp.org



Mathias Bellino ist zurück: Doppelsieg für Husqvarna

Speedway-WM Lonigo

# Challenge erreicht

**Wenns drauf ankommt, ist auf Martin Smolinski Verlass: In Lonigo qualifizierte er sich als Siebter gerade noch für den GP-Challenge in Vetlanda.**

Mit Schmerzen in seiner in Landshut verletzten linken Hand startete der Olchinger mit null Punkten in das Quali-Halbfinale in Norditalien. Nach Platz 2 konnte er Heat 12 gegen Thomas H. Jonasson gewinnen – ein Sieg, der Gold



M. Smolinski

wert war. Unmittelbar danach wurde das Rennen wegen eines heftigen Sommergewitters abgebrochen. Der ehemalige GP-Pilot lag mit Mikkel Bech und Craig Cook punktgleich auf Platz 7-9. Da ein Stechen nicht mehr möglich war und Smoli als Einziger einen Heatsieg aufzuweisen hatte, wurde er als Siebter gewertet und steht, wie der britische «DMV

White Tiger» Robert Lambert, im GP-Challenge. ♦ TS

**SPEEDWAY-WM-QUALIFIKATION / Resultate**

Lonigo (I): Semifinale 2, Bahnlänge: 334 m, Wetter: bewölkt, dann Regen, 31 Grad.  
**Abbruch nach 12 Läufen - Qualifiziert für WM-Challenge:** 1. Patryk Dudek (PL), 9 Punkte; 2. Tomasz Jedrzejak (PL), 8; 3. Max Fricke (AUS), 7; 4. Nicolas Covatti (I), 7; 5. Robert Lambert (GB), 6; 6. Brady Kurtz (AUS), 6; 7. Martin Smolinski (D), 5; Reserve: 8. Mikkel Bech (DK), 5; Ausgeschieden: 9. Craig Cook (AUS), 5; 10. Michael Jepsen Jensen (DK), 4; 11. Thomas H. Jonasson (S), 4; 12. Fredrik Lindgren (S), 3; 13. Bartosz Zmarzlik (PL), 2; 14. Michele Paco Castagna (I), 1; 15. Stanislav Melnichuk (UA), 1; 16. Daniel Gappmeier (A)

Nächster Lauf: 3. September, Challenge Vetlanda (S)  
 Internet: www.speedwaygp.com

Speedway-Bundesliga

# Ein Abbruchsieger

**Stralsund wurde in Wolfslake Sieger nach Rennabbruch. Die DMV White Tigers kamen in Diedenbergen gegen Brokstedt unter die Räder.**

Kein Glück hatte Wolfslake mit seinem Bundesliga-Rennen gegen Stralsund. Nach vier schweren Stürzen und Rettungshubschrauber-Einsatz brach man das Rennen ab und

wertete es inklusive Heat 9. Der Rest der Läufe wurde mit je 3 Punkten pro Team gerechnet, sodass Stralsund mathematisch mit 44:40 gewann. Bester bis dahin war Martin Smolinski als Gastfahrer für Wolfslake.

In Diedenbergen siegte Brokstedt hoch gegen die DMV White Tigers, nachdem sich Max Dilger bei einem Sturz frühzeitig verletzte. Brokstedt bleibt ungeschlagen. ♦ WR/TS

**SPEEDWAY-BUNDESLIGA / Resultate**

**Wolfslake:** 6. Lauf, Bahnlänge: 335 m, Wetter: sonnig, 20 Grad.  
**Abbruch nach Lauf 9, 1. Stralsund 29 (44 gewertete) Punkte:** Nick Morris 4, David Bellego 3, Tobias Busch 7, Kevin Wölbelt 6, Dominik Möser 6, Mathias Bartz 1, Jan Lukas Dittner 2  
**2. Wolfslake 25 (40 gewertete) Punkte:** Jurica Pavlic 4, Peter Ljung 6, Martin Smolinski 9, Mathias Schultz 2, Mirko Wolter 0, Steven Mauer 4  
**Diedenbergen:** 5. Lauf, Bahnlänge 386 m, Wetter: gewittrig, 24 Grad  
**1. Brokstedt 57 Punkte:** Fredrik Lindgren 12, Mikkel Bech 7, Kai Huckenbeck 13, Tobias Kroner 13, Matthias Kröger 6, Lukas Fienhage 6. **2. DMV White Tigers 30 Punkte:** Bjarne Pedersen 8, Davey Watt 5, Rene Deddens 2, Max Dilger 1, Daniel Spiller 11, Danny Maassen 1, Michel Hoffmann 2

Nächster Lauf: 10. Juli, Brokstedt – Landshut  
 Internet: www.svg-veranstalter.de

NACHRICHTEN

## Saisonende für Ben Townley

**Motocross-WM** Ben Townleys MXGP-Saison ist vorbei. Bei Tests zwei Tage nach dem GP der Lombardei im italienischen Mantua stürzte der Neuseeländer und zog sich dabei innere Verletzungen zu. Suzuki World sucht nun nach einem Ersatz für die restlichen sechs GP-Rennen.

## Stephan Katt zieht ins Finale ein

**Grasbahn-EM** Nicht Titelverteidiger Jannick de Jong, sondern sein niederländischer Landsmann Dirk Fabriek gewann den Semifinalauf zur Grasbahn-EM auf der Sandbahn in Mulmshorn. Bis zum Finale war der Brite James Shanes (2.) bester Fahrer. Neben Fabriek, Shanes, de Jong (3.) und dem Tschechen Josef Franc schaffte Stephan Katt (5.) als einziger Deutscher den Einzug ins EM-Finale in Swingfield/GB am 11. September. David Pfeffer (13.) schied nach einem Sturz aus.

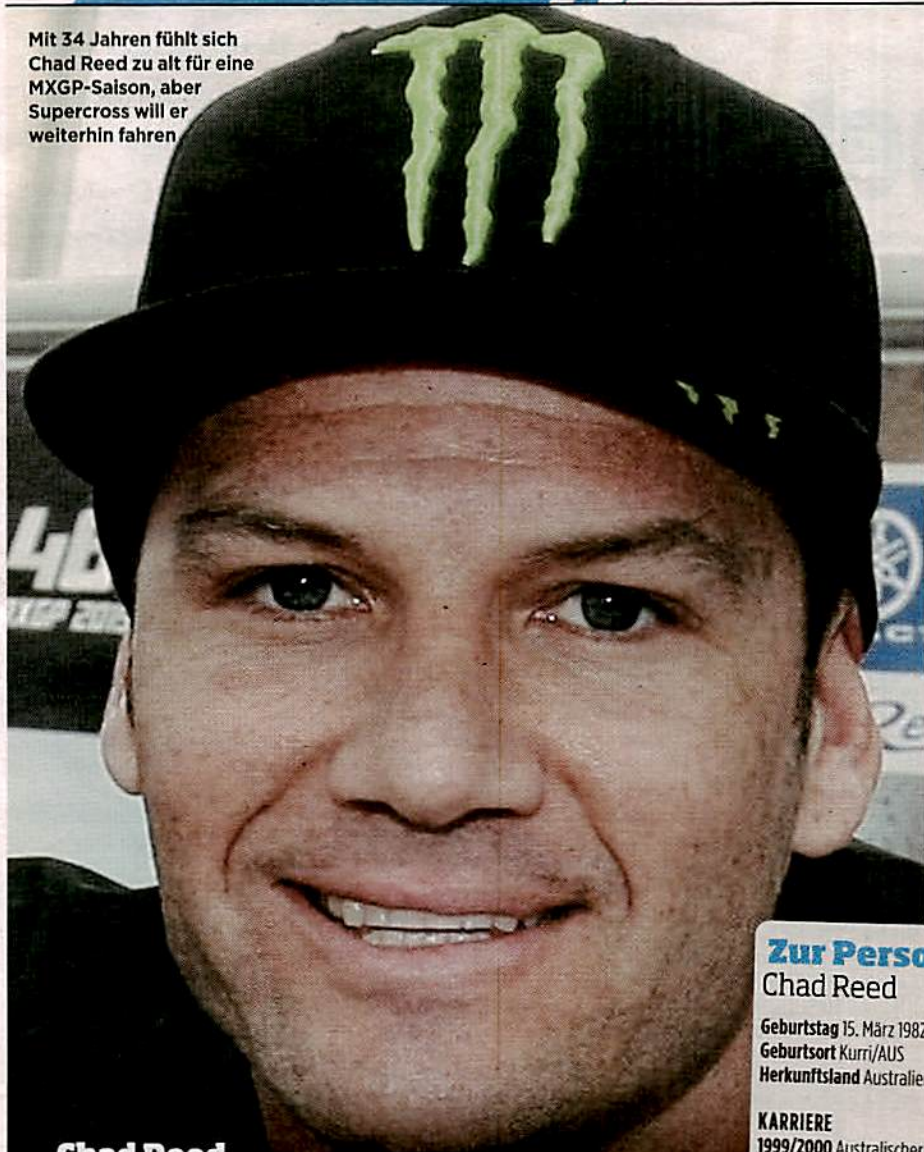
## «Bomber» Harris im Grasbahnfinale

**Grasbahn-EM** Am Vorabend wurden in Tayac/Südfrankreich die restlichen neun EM-Finalisten ermittelt. Mit einer handfesten Überraschung: Hinter Tagessieger Mathieu Tresarrieu wurde Speedway-GP-Fahrer Chris «Bomber» Harris Zweiter und startet damit in Swingfield mit Heimvorteil. Christian Hülshorst wurde im A-Finale hinter Henry van der Steen und Gabriel Dubernard Fünfter und steht damit neben Katt als zweiter Deutscher im EM-Finale. Jens Benneker schied als 18. aus.

## Olching baut Führung weiter aus

**Speedway Team Cup** Auch bei seinem dritten Auftritt im Speedway Team Cup in Diedenbergen blieb das neue Olchinger Team ungeschlagen. Mit einem Punktemaximum von Kai Huckenbeck und 14 Punkten von René Deddens gewannen die Bayern mit 42 Punkten klar vor Wittstock I (34), Diedenbergen (25) und Brokstedt (13). Olching (3 Rennen) führt die Tabelle jetzt mit 9 Punkten 4 Punkte vor Wittstock (5) und Herxheim (2 Rennen/5 Punkte). ♦ AH/TS

Mit 34 Jahren fühlt sich Chad Reed zu alt für eine MXGP-Saison, aber Supercross will er weiterhin fahren



Chad Reed

«Supercross ist mein Leben»

### Zur Person Chad Reed

**Geburtstag** 15. März 1982  
**Geburtsort** Kurri/AUS  
**Herkunftsland** Australien

#### KARRIERE

**1999/2000** Australischer Supercross-Meister (Suzuki)  
**2001** Vizeweltmeister 250ccm (Kawasaki)  
**2002** US-Supercross-Meister Lites (Yamaha)  
**2003** Supercross-Vizeweltmeister (Yamaha)  
**2004** Supercross-Weltmeister (Yamaha)  
**2005-2007** Supercross-Vizeweltmeister (Yamaha)  
**2008** Supercross-Weltmeister (Yamaha)  
**2009** Supercross-Vizeweltmeister (Suzuki)  
**2011** Supercross-Vizeweltmeister (Honda)  
**2012-2015** Fahrer/Besitzer TwoTwo-Motorsports  
**2016** Supercross-WM Platz 5 (Yamaha)

#### HOBBYS

Golf, Jetski, Familie



Auf Wunsch von Yamaha und Monster Energy gastierte Reed zweimal in Europa

Von ALEX HODGKINSON

**MSa sprach mit der australischen Motocross-Legende Chad Reed (34), zweifacher Supercross-Weltmeister und seit 2002 erfolgreich in den USA, während seiner MXGP-Gastspiele in Mat-terley Basin und Mantua.**

**Willkommen, Chad. Was hat dich nach Europa gebracht?**

**CHAD REED:** Es hat sich einfach ergeben. Als Yamaha und Monster Energy den Wiedereinstieg in die US-Crossszone mit mir wollten, waren wir uns gleich einig, dass wir uns ausschließlich auf die Supercross-WM konzentrieren und keine Nationals fahren wollten. Nach dem Fehlschlag 2015 mit Villopoto in der MXGP-WM wollte Monster als Serien-Titelsponsor einen bekannten Namen aus der US-Szene für einige Rennen einsetzen – hier bin ich!

**Wie lange bleibst du in Europa?**

Ich bin seit drei Wochen hier und habe zuerst den MotoGP in Barcelona besucht. Ich bin ein großer Fan und kenne da viele Leute, unter anderem Valentino Rossi. Wenn ich sowieso hier bin, wollte ich die Gelegenheit auf keinen Fall verpassen. Es war cool, das Wochenende mit dem Monster-Yamaha-Team zu verbringen. Gleich im Anschluss habe ich meine YZM450-F bei Michele Rinaldi geholt und habe auf Strecken in der Nähe von Parma und in Maggiora getestet.

**Heißt das, du wirst beim Nationencross im September antreten?**

Wahrscheinlich nicht. Ich würde gern, aber wenn schon, dann mit Siegfürchancen. Mein Mechaniker Mike Gosselaar und Michael Byrne aus meinem Beraterstab sind für diese beiden Rennen mitgekommen. Aber das ist das absolute Minimum. Und im Olympiajahr ist die Kasse beim australischen Sportverband ausgeschöpft.

**War die Vorbereitung auf diese beiden GP ausreichend?**

Es ist ein Unterschied, das Land beim Nationencross zu vertreten oder ein paar Gastspiele zu absolvieren. Wir hatten gerade eine lange Supercross-Saison hinter uns und zwei Wochen reichen nicht aus, um auf eine Freiluftserie umzuschalten. Es macht Spaß, hier zu sein und so viele alte Freunde aus meiner Zeit von 2001 aus der 250er-WM zu treffen. Ich hoffe, dass ich nächstes Jahr nochmals

kommen und mich auf einen längeren Zeitraum vorbereiten kann.

**Wie groß ist die Umstellung wegen der unterschiedlichen Spritvorschriften im Supercross und in der MXGP-WM?**

Die Bikes sind viel langsamer hier, aber der Unterschied ist nicht so krass, wie er während der Zweitakt-Ära war. Die Viertakter haben das größtenteils überbrückt, aber man muss sich auf die großen Sprünge konzentrieren.

**Wäre es möglich, dass du je wieder eine komplette MXGP-Serie fährst?**

Sag niemals nie, aber definitiv nicht in den nächsten beiden Jahren. Es ist unser Plan, zwei weitere Jahre bei der Supercross-WM zu fahren, und die Kalender überschneiden sich im Frühjahr. Ich hatte immer Spaß hier in Europa 2001, als ich die 250er-WM fuhr. Aber Supercross ist mein Leben. Es wird schon hart genug, Supercross irgendwann aufzugeben, und mit 34 Jahren bin ich schon zu alt, um Woche für Woche zweimal 35 Minuten zu fahren. Der Körper würde es nicht aushalten. In den USA fahren wir ein Eintagesprogramm, und jeder gibt schon ab der

«Zu alt, um jede Woche 2 x 35 Minuten zu fahren.»

CHAD REED

ersten Runde des Trainings Gas, das ist die amerikanische Art. Aber bei der WM muss man Freitag vor Ort sein, den ganzen Tag am Samstag umsonst fahren und am Sonntag noch Energie haben. Die Umstellung ist schwer.

**Was ist mit der 360fly-Helmkamera?**

Ich muss mich zuerst bei denen bedanken, die zu mir gehalten haben. Sie wollten ursprünglich nicht nur die tollen Motive haben, sondern auch die Präsenz beim Rennen. Aber jede Serie in den USA und bei der WM hat ein Monopol mit einem anderen Hersteller. Wir haben die Hoffnung, dass diese Situation sich 2017 in den USA ändern wird. In den USA verstehen die Hersteller auf dem Energy-Getränkemarkt, dass Wettbewerb Gewinn für alle bringt.

**Bleibst du in den USA, wenn deine Rennkarriere vorbei ist?**

Sicher. Ich habe zwei Nationalitäten, und so viele Aspekte meines Lebens sind mit den USA verbunden. Ich habe mehr als die Hälfte meines Lebens dort verbracht, und ich habe drei Kinder, die dort zur Schule gehen. ♦



**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## BMW

[www.bmw-gebrauchtwagen.com](http://www.bmw-gebrauchtwagen.com) H

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

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

## Cobra

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

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Corvette

Wir suchen Corvettes - alle Modelle!  
06105/21133, [www.corvette-center.de](http://www.corvette-center.de) H

## Ferrari

WANTED: Ferrari 488 GTB & Spider für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380

Original-Koffersatz (Leder) neuwertig, für Ferrari 360, 1800,- €. T. 0171/4001588

## Jaguar

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

## Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2015, 110 ccm, 5 kW (7 PS), rot, 2800,- €. Tel. +49(0)176/43433368

## Lexus

**LEXUS RACE EVENTS**  
NORDSCHLEIFE

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

Testdrive-Events im LEXUS RC F, GS F, TOYOTA GT 86, SUZUKI Swift ab 349,- €. Freie Startplätze! Info: 0281/95295-55 H

## Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421  
Fan-Shop: [www.bf-sportwagen.de](http://www.bf-sportwagen.de) H

## McLaren

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

675 LT Spyder, EZ 6/2016, 80 km, 675 PS, VB 550.000,- MwSt. awb. 089/12284070, [mac675ltspyder@aol.com](mailto:mac675ltspyder@aol.com)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 33703

## Mercedes

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

## VANSPTS.DE BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig "V 250 - HARTMANN VP Spirit" Avantgarde Edition, EZ 01/2015, ca. 15000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front- mit Aufsätzen, Seiten-, Dach-, Heckspoilerschürze), Sportfedersatz, Alu-Radsatz VARA2 mit 245/45 R19, V8 Soundmodul, Sportauspuffendrohr, Chiptuning, Interieur-Pakete, Leder schwarz, 7-Sitzer, alle Assistenten, Burmester Sound, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, uvm., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 75.400,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 33653

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



ML 350 W166, EZ 6/2014, 58500 km, 190 kW (258 PS), blau, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, Nr-Fzg., AHK, VB 48.500,- €. Tel. 0172/2663400

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 33671

**VANSPTS.DE BY HARTMANN-TUNING**

VP Spirit Design-Paket für Mercedes-Benz V-Klasse (BM447), (Frontspoiler-Seitenschweller-Heckschürze-Auspuffendrohr). Verkaufspreis ab 5950,- € inkl. Lackierung, Montage, MwSt. und TÜV. VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H



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

SLS- / G-PARADE: diverse Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN!!! Kfz-Handel am Tegernsee, Tel. 08022/6607080 H  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 33645

## Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

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

## Oldtimer



Honda Accord SJ, EZ 6/1980, 55000 km, 43 kW (59 PS), grau, 2300,- €. Tel. 0049172/8991943, [senior@voiltlaender.de](mailto:senior@voiltlaender.de)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 33669

„mehr im Web: Nr. XXXXXX“ unter [www.automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://www.automarkt.auto-motor-und-sport.de)

## Porsche

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



AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM  
VERTRIEBS GMBH



GT3 RS Neu 2016, Vollausst., Ceramic, Lifting, Chrono, 248.800,- € MwSt. awb. Verbr. l/100 km: in.orts 19,2; auß.orts 8,9; komb. 12,7; CO2 komb. 296 g/km, CO2-Effizienz: G. T. 08151-28808 AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33689



911 997 GT3 RS, EZ 3/2010, 15000 km, Clubsportpaket, Leichtbaubatterie, Carbon, Garantie 05/17, Scheckheft, 210000,-. Tel. 0170/9488259, aschweinle@schweinle.de  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33709

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421 H



AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM  
VERTRIEBS GMBH



993 Coupé MY 96, 6 Gg., 1. Hd., orig. 56000 km!!! MUSEUMSQUALITÄT, aus Sammlung von Arzt, VARIORAM, in NEUWAGENZUSTAND 96.500,- €. 08151-28808, AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33690

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

Porsche-Fan sucht 991 R, zahle Höchstpreis. Tel. 0172/5159727

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

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

1 Renngetriebe, neu, 353 8/33, gerade verzahnt m. Schaltmuffe inkl. Lamellensperre, gr. Zapfen, Fr. 10.000,-. 1 Getriebe 353 8/27, neu, neue Sperre, Fr. 8500,-. 1 Getriebe 353 8/33 enu, Fr. 4800,-. Tel. CH-0041/79/6823907

## Renn/Rallye

Beratung - Verkauf - Service  
**BELL** HELMETS  
Direkt vom Importeur

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

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

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

**schäfer**  
RENNAUSPUFFANLAGEN  
TEL. 06281/518 - 58, FAX - 59

**ISA-RACING**  
MOTORSPORTZUBEHÖR  
HELME/ZUBEHÖR  
**BELL** HELMETS  
Beratung • Verkauf • Service

ISA-Racing GmbH  
Tel.: 02651-9625 0 · www.isa-racing.de

## www.Rennsportshop.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

## Sportwagen



HyundaiGenesis vs Audi TT & Nissan 370Z, EZ 5/2013, 78000 km, 255 kW (347 PS), silber, Leder, Klima, Xenon, SHZ, VB 24.500,- + Infos & Fotos Online. rs944-ruediger@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33685



**Motorsport- und High Performance Bremsanlagen**

Service • Verkauf •  
Wartung & Instandsetzung • Beratung

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

SCHARF und SCHNELL  
www.CATCAMS.BE  
TEL: +32 (0)3 320.25.60  
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
[Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]  
° RENN PLEUEL  
[SAE 4340, geschmiedet]

## Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

## Smart

www.berlin-tuning.com H

## Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos  
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

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

## Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

## Geschäftsverbindungen

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen. 01523/3752139, Mail 168@bestwater.de H

## Literatur

Suche Automobil-Revue, Auto Jahr, Motor Revue und ams. Tel. 02254/4735

AUTO Jahr kpl. Sammlung 1-59 zu verkaufen, Preis VS. Tel. 02865/2509758, ab 17 Uhr

**MOTORSPORT**  
aktuell

# Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos  
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo



## Formel 1 und Comic, Teil 2

## Verkehrte Welt – als die

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

Unsere Comic-Doppelseite in Heft 28 hat positive Reaktionen ausgelöst. Deshalb haben wir uns nochmals ins Archiv gestürzt. Und ein paar interessante Exemplare gefunden, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen.

Comics sind, obschon die englische Bezeichnung es vermuten lässt, keine Erfindung der Neuzeit. Die Kombination aus Text und Bild geht auf die Antike zurück. Die ersten «Bildergeschichten» sind inzwischen bald 3500 Jahre alt. Der Comic, so wie wir ihn heute kennen, ist neueren Datums. Ende des 19. Jahrhunderts wurden in Tageszeitungen in den USA die ersten «Strips» veröffentlicht. Später wurden daraus ganze Beilagen. Das Comic-Heft, wie wir es heute kennen, ist eine französisch-belgische «Erfindung» und geht auf «Hergé» zurück, der 1929 mit «Tim & Struppi» eine der wohl bekanntesten Figuren geschaffen hat.

Grundlage eines jeden Comics ist ein Held. Und davon gab es im Motorsport zahlreiche. Vor allem in den 60er- und 70er-Jahren – allein aufgrund der Tatsache, dass der Rennsport damals noch viel gefährlicher war. Doch das allein ist nicht ausschlaggebend. Jean Graton, Vater der legendären Rennfahrerfigur Michel Vaillant, sagte einst: «Comic-Helden müssen Charakterköpfe sein.» Dass ein italienischer Verlag Mitte der 70er-Jahre eine Figur mit dem Namen «Jacky» (s. rechts) schuf, kommt nicht von ungefähr. Ickx galt als furchtlos – das Gegenstück zu Jackie Stewart, der die Sicherheit im Rennsport vorantrieb. Außerdem fuhr und siegte Ickx für Ferrari. Das allein war Mythos genug.

Zu welchem Status es Comic-Helden bringen können, beweist eine Aussage von Jochen Rindt, die Graton überlieferte. «Es ist schwer zu glauben, dass es Michel Vaillant nie gegeben hat. Sollte er wirklich irgendwo existieren, wäre er der ideale Gegner für mich.»

Heute gibt es keine rennfahrenden Comic-Helden mehr. Der letzte war «Senninha». Eine Figur, die Ayrton Senna, den dreimaligen Formel-1-Weltmeister aus Brasilien, als achtjährigen Jungen karikierte. ♦



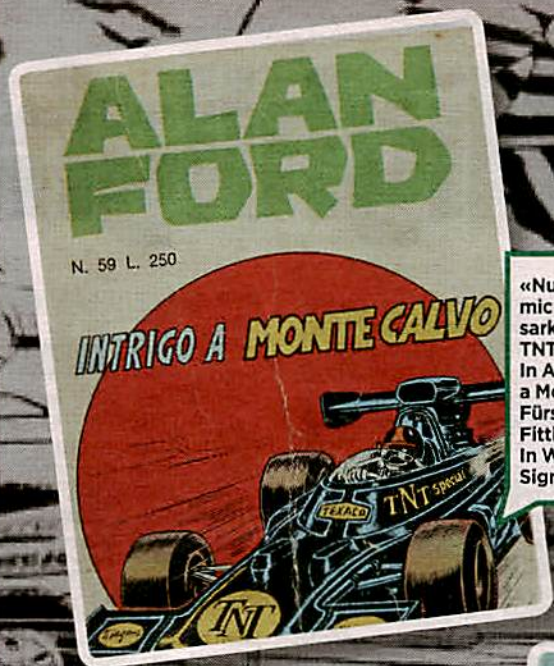
Alain Chevallier ist ein zwischen 1971 und 1985 erschienener frankobelgischer Racer-Comic, der viel Ähnlichkeit mit Michel Vaillant hat. Was nicht verwundert. Denn Zeichner Christian Denayer (70) ging nicht nur bei Vaillant-Erfinder Jean Graton (92) in die Schule. Er war dort lange für die Hintergründe verantwortlich. Ab 1966 machte Denayer sein eigenes Ding. Und dazu zählte die Rennfahrerfigur Chevallier, die in der deutschen Übersetzung als Rolf Thomsen an den Start ging. Chevallier ist wie die meisten anderen kein gewöhnlicher Comic-Rennfahrer. Sondern ein Held, der neben der Strecke Kriminalfälle löst und Sabotageakten auf die Schliche kommt. Immer an seiner Seite: Mechaniker John John und Freundin Tina Rex – Namen, wie sie nur in Comics und nicht auf der echten Rennstrecke vorkommen können.

Die Charlton Comics aus den USA waren billig produzierte Heftchen, die 10, später 15 Cent kosteten. Doch – und das ist erstaunlich – sie waren in Farbe gedruckt, wodurch spannende Rennaction viel besser herüberkam als in Schwarz-Weiss. Die Serie «Grand Prix» gab es von 1967 bis Mai 1970. Sie hatte nicht nur F1-Stories zum Thema. Auch CanAm und NASCAR waren Bestandteile der Comic-Reihe. Unfälle, Feuer und Explosionen sind bei «Grand Prix» an der Tagesordnung. Und ab und zu (vor allem bei NASCAR) sprechen nach den Rennen auch mal die Fäuste, was dem Ganzen einen sehr authentischen Touch verleiht. Die Autos, Formula Vee genannt, sind ein Mix aus IndyCar und F1. Einzelne, wie der Eagle Weslake, sind so gut gezeichnet, dass keine Verwechslungsgefahr besteht.

Die genialen Zeichnungen des Schweizer Künstlers Willy Richard und seine Buchreihe «Grand Prix» hatten wir schon in Heft 28 vorgestellt. 1979 erschien im Condor-Verlag dann das deutsche Pendant. Drei Bände (im Softcover-Stil) wurden herausgegeben: 1979, 1980 und 1981, wobei Letzterer, «Die Helden des Grand Prix», eine Zusammenfassung der ersten beiden ist und wenig Neues bietet. Der Band von 1979 hat vor allem den Grand Prix von Monaco zum Thema. Über die Dialoge kann man ein Fragezeichen setzen. Aber die Zeichnungen in diesem Doku-Comic sind absolut top. Und die einzelnen Charaktere sofort identifizierbar. So vergleicht beispielsweise Guy Ligier seinen Rennstall mit einem Sanatorium – ein Satz, der dem leicht cholerischen Teamchef durchaus auch in echt so über die Lippen gerutscht sein könnte.



# Formel 1 in Daytona fuhr



«Number One» spielt die Hauptrolle in diesem italienischen Comic – ein Agent, angelehnt an James Bond 007. Allerdings sehr sarkastisch interpretiert. Geboren wurde die Figur, deren Zentrale TNT in einem New Yorker Blumenladen untergebracht ist, 1969. In Ausgabe 59 (Mai 1974) muss «Number One» den Fall «Intrigo a Monte Calvo» lösen. Selbstverständlich spielt diese Story im Fürstentum. Den schnittig gezeichneten Lotus 72 von Emerson Fittipaldi lenkt der blonde Superagent leider nur auf dem Cover. In Wirklichkeit geht er mit einem Auto an den Start, das an den Sigma-Prototyp von Sergio Pininfarina erinnert.



«Grand Prix» von Mark van Oppen, einem nahe der Rennstrecke von Zolder geborenen Comiczeichner und -autor, ist eine Trilogie, die die Anfänge des Autorennensports in Deutschland in den 1930er-Jahren beschreibt. Fahrer wie Rudolf Caracciola, Bernd Rosemeyer oder Hans Stuck sind fester Bestandteil des Comics, der um eine fiktive Hauptfigur (Leslie Toliver) aufgebaut wurde. Die meiste Rennaction wird so abgebildet, wie sie sich in der Zeit des Nationalsozialismus zugetragen hat. Die drei zwischen 2010 und 2012 erschienenen Bände wurden beim «ZACK Magazin» ins Deutsche übersetzt. Genauso wie die meisten Michel-Valliant-Bände, die dort seit Jahren aufgelegt werden.



Ein Schuss Burt Reynolds dazu, und aus Jacky Ickx wird die Comicfigur «Jackye». So oder ähnlich muss die Figur dieses Italo-Comics im Format der «Lustigen Taschenbücher» entstanden sein. Die Geschichten rund um Jackye sind totale Fiktion. Der Titel des Erstlingswerks «Terrorre sulle Piste» (von 1975) lässt erahnen, worum es geht. Zwar werden immer wieder reale Austragungsorte für die Storys gewählt. Wie Indianapolis oder Daytona. Aber während Ersteres Schauplatz eines Sportwagenrennens ist, gastiert in Florida die Formel 1. Da hat sich der Autor respektive Zeichner viel Freiheiten herausgenommen. Interessant: Jackye ist einer der wenigen Formel-1-Comics, in dem leicht bekleidete Frauen/Gridgirls vorkommen. Dieses doch so gängige Motorsport-Klischee trifft man in dieser Form in anderen Publikationen nur sehr selten an.

# IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986  
1976 1966

# Die Juli-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

## ... vor 20 Jahren



Hockenheim: Alesi als «Taxifahrer» für Pechvogel Berger

**Formel 1** Ausgerechnet bei seinem Heimspiel muss WM-Leader Damon Hill (Williams) einen Ausfall in Kauf nehmen. Hill sichert sich dabei zunächst die Pole-Position, einmal mehr knapp vor Jacques Villeneuve. Doch zunächst erwischt er keinen guten Start und fällt zurück. Kurz nach Rennhalbwert beendet eine defekte Radmutter Hills Rennen vorzeitig: Beim Angriff auf Mika Häkkinen (McLaren) fliegt er ab und fällt aus – zum dritten Mal in den letzten fünf Rennen. Villeneuve, der das Rennen gewinnt, verkürzt damit den Abstand in der Tabelle auf nur noch 15 Punkte.

Zwei Wochen später steht der Hockenheim-GP auf dem Plan, und Hill sichert sich erneut die Pole. Im Rennen deutet jedoch lange alles auf den ersten Saisonsieg von Gerhard Berger (Benetton) hin. Aber der Österreicher wird zum großen Pechvogel: Drei Runden vor Schluss geht in

Führung liegend der Renault-V10 im Benetton-Heck hoch. Hill gewinnt vor Jean Alesi, der den gestrandeten Teamkollegen Berger als «blinden Passagier» zurück ins Fahrerlager bringt. Dritter wird Villeneuve, Vierter Michael Schumacher. Nach drei Doppel-Ausfällen bei Ferrari in Folge, jeweils in den ersten Runden des Rennens, ist aber schon die Zielankunft ein großer Schritt nach vorn für «Rot».

**Formel 3000** Marc Goossens (Team Astromega) heißt der Sieger im sizilianischen Pergusa. Am Wochenende darauf holt Kenny Bräck (Super Nova) am Hockenheimring im Rahmen des Formel-1-GPs seinen zweiten Sieg in der laufenden Saison. **Rallye-WM** In Argentinien sichern sich Tommi Mäkinen/Seppo Harjanne (Mitsubishi) ihren dritten Saisonsieg vor Carlos Sainz/Luis Moya (Ford) und Kenneth Eriksson/Staffan Parmander (Subaru).

**BPR-Serie** Erst beim fünften Saisonrennen reißt die McLaren-Siegesserie. In Anderstorp siegen Anders Olofsson und Luciano Della Noce mit ihrem Ferrari F40 GTE. In der GT2-Klasse gewinnen erneut Bruno Eichmann, Michel Neugarten und Gerd Ruch (Rooch-Porsche).

**ITC** Diepholz ist Bernd-Schneider-Land: Der Mercedes-Pilot sichert sich die Pole und beide Rennsieg – aber nur eine schnellste Rennrunde. Diese lässt im zweiten Lauf der junge Alex Wurz (Opel) notieren.

**IndyCar** In Michigan sichert sich André Ribeiro seinen zweiten Saisonsieg. In Lexington zieht Alex Zanardi nach: Der Italiener holt dort seinen zweiten Saison- und Karriereerfolg.

**NASCAR** Im Juli gibt es vier Sieger in vier Rennen: Sterling Marlin (Daytona – wegen Regens verkürzt), Ernie Irvan (Loudon), Rusty Wallace (Pocono) und Jeff Gordon (Talladega).

## ... vor 40 Jahren



Klare Angelegenheit in Watkins Glen: Sieg der Porsche 935

**Formel 1** Der Juli bringt nicht nur auf der Strecke reichlich Action mit sich. Der zweite Schauplatz, auf dem um Siege gekämpft wird, ist der grüne Tisch. Endlich ergeht ein Urteil über das Jarama-Rennen, bei dem James Hunt (McLaren) wegen eines zu breiten Heckflügels disqualifiziert worden war: Hunt bekommt seinen Sieg und so auch neun Punkte zurück!

Auch auf der Strecke läuft es. Während WM-Leader Niki Lauda (Ferrari) in Le Castellet ausfällt, holt Hunt seinen zweiten Saisonsieg und hat damit bereits 18 Punkte aufgeholt.

Das zweite der beiden Juli-Rennen, jenes in Brands Hatch, endet abermals mit einem Nachspiel. Hunt wird beim Start in einen Unfall verwickelt, steigt für den Restart (wie Clay Regazzoni/Ferrari und Jacques Laffite/Ligier) ins Ersatzauto. Hunt gewinnt und jubelt seinen vermeintlich dritten «Sieg» im Juli. Doch Ferrari legt Protest ein: Das Rennen mit dem Ersatz-

auto zu bestreiten, sei regelwidrig. Bis zur Entscheidung bleibt Hunt Brands-Hatch-Sieger unter Vorbehalt. WM-Rückstand auf Lauda: noch 23 Punkte.

**Formel 2** In Mugello holt Jean-Pierre Jabouille (Elf-Renault) seinen zweiten Saisonsieg. In Pergusa wird René Arnoux (Martini-Renault) der Sieger aus den zwei kombinierten 30-Runden-Segmenten.

**Sportwagen** Beim Marken-WM-Lauf in Watkins Glen über sechs Stunden geht es im Kampf Porsche gegen BMW in die nächste Runde. Nach den schlechten Turbo-Erfahrungen bringt BMW jedoch nur die schwächeren Saugmotoren mit über den großen Teich – welche dann auch noch nicht problemlos über die Runden kommen. Auch bei Porsche, die diesmal gleich drei 935er unter Werks-Flagge laufen haben, geht nicht alles ganz glatt. Dennoch feiert man mit Stommelen/Schurti, Kinnunen/Evertz/Hezemans sowie Ickx/Mass ei-

nen Dreifachsieg. Letztere führten eigentlich klar, doch dann nutzten sich die Bremsbeläge stärker als erwartet und ein Extrastopp über rund 15 Minuten kostete die Siegchance.

**Tourenwagen-EM** Die BMW-Dominanz geht auch im Juli weiter. Das Vier-Stunden-Rennen am Nürburgring gewinnen Hughes de Fierlant, Gunnar Nilsson und Claude de Wael im 3,0 CSL von Luigi Racing. Als einziges Division-4-Auto im Ziel stehen sich beim 24h-Rennen in Spa-Francorchamps Jean-Marie Dettrin, Charles «Chavan» van Stalle und Nico Demuth im Ecurie-Jameda-BMW vor drei Alfa Romeos durch.

**USAC** Das einzige Juli-Rennen, das Norton Twin 200s in Brooklyn/Michigan gewinnt Gordon «Gordy» Johncock.

**NASCAR** Wie der Juni hält auch der Juli nur zwei Rennen für die Stockcar-Asse bereit. In Daytona gewinnt Cale Yarborough, in Nashville Benny Parsons (beide Chevrolet).

# des Automobilsports

## ... vor 30 Jahren



Wer seinen McLaren liebt, der schiebt: Alain Prost in Hockenheim



Zweiter Sieg hintereinander: Kankkunen/Piironen in Neuseeland

**Formel 1** Gleich drei Rennen hält der Juli für die Akteure der Königsklasse bereit. Den ersten Aufschlag gewinnt Williams-Pilot Nigel Mansell deutlich vor Alain Prost (McLaren) und Teamkollege Nelson Piquet. Der zweite Juli-Lauf in Brands Hatch wird vom schweren Startcrash von Jacques Laffite (Ligier) überschattet, bei dem sich der Franzose drei offene Schienbeinbrüche und einen multiplen Beckenbruch zuzieht. Am anderen Ende des Rennens darf Mansell seinen Heimsieg vor Piquet und Prost feiern und übernimmt damit auch die WM-Führung vom französischen «Professor».

Prost scheint schon in Hockenheim, beim dritten Juli-Rennen, zurückzuschlagen: Die McLaren fahren in einer eigenen Liga, Prost liegt klar auf Siegfürs – und rollt in der letzten Runde kurz vorm Ziel ohne Sprit aus, wie Rosberg kurz zuvor. Prost versucht noch, den Boliden über

die Linie zu schieben, schafft es aber nicht ganz. So siegt Piquet vor Ayrton Senna (Lotus) und dem glücklichen Mansell.

**Formel 3000** Beim dritten Italien-Rennen in Folge verpasst Pierluigi Martini den Sieghattrick knapp: In Pergusa gewinnt Luis Pérez-Sala (Ralt-Ford) vor seinem Pavesi-Teamkollegen.

**Sportwagen-WM** Beim 1000-km-Rennen von Brands Hatch verliert jeder irgendwann einmal die Übersicht: Im von vier Pacecar-Phasen zerfurchten Rennen spuckt die Zeitnahme zeitweise sehr rätselhafte Zwischenergebnisse aus, sodass etwa ein Lancia plötzlich mit zwei Runden Vorsprung führt und Joest andererseits zwei unerklärliche Runden verliert. Am Ende glücklicherweise unbestrittene Sieger werden jedoch Bob Wollek und Mauro Baldi im Liqui-Moly-Porsche 956 GT1.

**Rallye-WM** Wie bei der Akropolis-Rallye führt auch bei der

Neuseeland-Rallye kein Weg an Juha Kankkunen/Juha Piironen im Peugeot 205 T16 Evo 2 vorbei. Das finnische Duo siegt vor den drei Lancia Delta S4 von Alén/Kivimäki, Biasion/Siviero sowie Ericsson/Billstam. Kenneth Eriksson und Peter Diekmann werden im Werks-VW-Golf Sieger der Gruppe-A-Fahrzeuge.

**IndyCar** Danny Sullivan sichert sich auf dem Flugplatzkurs von Cleveland seinen zweiten Sieg in Folge. Ebenfalls den zweiten Saisonsieg feiert zwei Wochen später Bobby Rahal in den Straßen von Toronto.

**NASCAR** Am US-amerikanischen Unabhängigkeitstag lässt sich Tim Richmond zum Rennsieger in Daytona küren. Auch zwei Wochen später in Pocono gewinnt der Hendrick-Chevy-Pilot. Beim letzten Juli-Rennen muss er sich nur Bobby Hill Jr. (Buick) geschlagen geben, der in Talladega seinen ersten und einzigen Winston-Cup-Sieg feiert.

## ... vor 50 Jahren



In Zandvoort schon dritter Sieg in Folge: Jack Brabham

**Formel 1** Schon vor der Saison wusste Jack Brabham, dass es gegen die Werksteams mit den neuen Dreiliter-Triebwerken schwer werden wird. Sein Repco-V8 müsse zuverlässig sein, weil schlicht Leistung fehlt. In Reims, dem ersten von drei Juli-Rennen, ist das nicht anders. Doch diesmal siegt die Zuverlässigkeit. Lorenzo Bandini führt im Ferrari klar, und Brabham verliert auf den Geraden immer wieder den Anschluss. Doch dann bricht die Verbindung zwischen Gaspedal und Motor bei Bandini, Brabham übernimmt und wird der erste Fahrer, der in seinem eigenen Auto einen WM-GP gewinnt.

Als der Knoten geplatzt ist, läuft es weiterhin gut. Und beim WM-Lauf in Brands Hatch wird es sogar ein Doppelerfolg: Fast wie in der Formel 2 siegt Brabham vor Denis Hulme. Mit einer Runde Rückstand(!) wird Graham Hill im BRM Dritter.

Auch in Zandvoort fährt Brabham mit seinem «Old-Nail»-

BT19 ganz nach vorne. Und das ähnlich dominant: Im Qualifying P1 und P2 für die Brabham-Autos. Weil bei Hulme aber die Zündung schlappmacht, wird es «nur» ein einfacher Sieg für Jack, welcher erneut eine Runde Vorsprung (vor Hill/P2) hat.

**Formel 2** Wie beim FI-Rennen siegt Jack Brabham auch beim F2-Rennen von Reims – hier im BT18-Honda. In Rouen dagegen bricht bei Jack der Schalthebel. Teamkollege Denis Hulme holt jedoch die Brabham-Kohlen aus dem Feuer und gewinnt.

**Sportwagen-WM** Auf dem 66 km langen Straßenrundkurs in den Apenninen findet das 500-km-Rennen von Mugello statt. Jedoch sind nur Fahrzeuge bis 2000 ccm am Start, wodurch die beiden Porsche 906 zu den großen Favoriten avancieren. Am Ende siegt dann auch einer deutlich: Jochen Neerpasch und Gerhard Koch gewinnen vor drei Alfa Romeos.

**Rallye-EM** Bei der Moldaun-Rallye rund um Prag holen sich

Rauno Aaltonen/Henry Liddon (BMC Mini Cooper) ihren zweiten Saisonsieg. Einen Heimerfolg gibt es bei der Deutschland-Rallye: Günther Klass/Rolf Wütherich gewinnen mit ihrem Porsche 911 letztlich mit über vier Minuten Vorsprung.

**USAC** Beim Pikes-Peak-Bergrennen sichert sich Bobby Unser zum bereits achten Mal den Gesamtsieg. In Indianapolis, beim ersten von zwei Road-Rennen der Saison, macht Michael Andretti dort weiter, wo er vor Pikes Peak aufgehört hat: Zwar sichert er sich erstmals im laufenden Jahr nicht die Pole, wohl aber Saisonsieg Nummer vier.

**NASCAR** Neunmal(!) wird im Juli gefahren. David Pearson (Bridgehampton/Fonda) und Bobby Allison (Oxford/Islip) gewinnen je zwei Rennen, in den anderen Läufen triumphierten Sam McQuagg (Daytona), Elmo Langley (Manassas), Paul Goldsmith (Bristol), Paul Lewis (Maryville) und Richard Petty (Nashville) je einmal.

Motorrad-Stars gestern &amp; heute

## ACHTUNG FAHRERLAGER!

GARRY  
McCOY

1998



2016

Denke ich an Garry McCoy, fallen mir spontan drei Dinge ein: seine Vorliebe für die ungarische Salami, über die er sich immer freute, wenn ich ihm welche mitgegeben hatte, sein spindeldürreres Äußeres, vor allem aber sein ungeheuer spektakulärer Fahrstil. Niemand konnte in der Ära der letzten 500er-Zweitakter und der frühen MotoGP-Tausender so driften wie der Australier, und selbst Valentino Rossi hatte mal gesagt, dass er gar Geld dafür zahlen würde, wenn McCoy vor ihm fährt, weil man so etwas sonst nie sieht.

In New South Wales in der Nähe von Sydney aufgewachsen, hatte Garry McCoy mit Dirt Track und Speedway begonnen, bevor er mit 19 Jahren in den Straßensport wechselte. Barry Sheene organisierte für ihn bereits vier Monate nach seinem ersten Straßenrennen einen Start beim Grand Prix auf Phillip Island 1992 bei der 125ern, dann trat McCoy noch beim GP von Malaysia und der Dutch TT an, bevor er 1993 seine erste komplette WM-Saison fuhr. 1995 gewann er in Shah Alam, 1996 auf Phillip Island bei den 125ern, seine große Zeit kam aber erst mit dem Wechsel zu den 500ern, wo er die Drift-Kenntnisse aus seinen frühen Tagen anwenden konnte. Nach einem Jahr auf einer Zweizylinder-Honda wurde er 1999 in das WCM-Team aufgenommen, fuhr noch in dem Jahr mit deren Red-Bull-Yamaha in Valencia erstmals aufs Podest, bevor er die Saison 2000 mit einem Knall

begann: Er gewann den WM-Auftakt im südafrikanischen Welkom. In dem Jahr gewann er auch noch in Estoril und in Valencia und stand noch drei weitere Male auf dem Podest, doch wegen Durchhängern und Ausfällen war nicht mehr als der fünfte WM-Rang drin. Wenn er die folgende Saison auch wieder mit einem zweiten Platz begann, konnte er seine beste Saison nach Verletzungen nicht wiederholen. Als dann die MotoGP-Ära begann, war er einer der letzten Zweitakt-Mohikaner, bevor er 2003 zu Kawasaki kam. Dort sorgte er mit qualmenden Reifen für viel Spektakel für die Fans, doch mit der unterentwickelten Ninja war ergebnismäßig nicht viel zu holen. 2004 wechselte er in die Superbike-WM, konnte auf der NCR-Ducati das zweite Rennen auf seiner Heimstrecke auf Phillip Island gewinnen und wurde WM-Sechster, doch der Umstieg zu Foggy-Petronas für 2005 war auch gleichzeitig ein Abstieg.

Er engagierte sich danach als Entwicklungsfahrer für das Ilmor-MotoGP-Projekt, fuhr zwei Saisons für Triumph in der Supersport-WM, bevor er 2010 letztmals als Testfahrer für das FB-Corse-MotoGP-Projekt arbeitete. Dann kehrte er nach Australien zurück. Dort baute der heute 44-Jährige eine Rennfahrerschule auf, doch auch seine Fans in Europa bekommen ihn gelegentlich zu Gesicht, wie zuletzt bei den GP-Legends auf dem Sachsenring. PEPI BÖRÖCZKY/IP

\* Autor Pepi Böröczky, der im September 2011 gestorben ist, hat den MSA-Lesern fast 100 Folgen der beliebten Serie hinterlassen.



Driftkönig Garry McCoy: 2000 WM-Fünfter bei den 500ern

## Namen &amp; Nachrichten

## Engstler-Glück in Istanbul

»» Peter Oberndorfer Vier Tage vor seinem 60. Geburtstag (5. Juli) hat der Ex-DTM-Pilot die Gesamtverantwortung für die Kommunikation der Produkt- und Technikthemen, zu denen auch Motorsport zählt, bei der Audi AG übernommen. Oberndorfers Vorgänger Stefan Moser wechselt als Leiter in die Kommunikation des Motorsports. Jürgen Pippig, der diese Abteilung bisher führte, wird künftig als Koordinator für Motorpublizistik die Sonderpublikationen der Audi-Kommunikation verantworten.

»» Peter Rumpfkeil Der frühere Chef und Ex-Rennleiter des legendären Flugplatzrennens in Diepholz, der bis 2008 auch Geschäftsführer der Motorsport Arena Oschersleben war, feiert morgen Mittwoch (6. Juli) seinen 75. Geburtstag. Seit einem

Schlaganfall Ende 2013 leidet «Mr. Diepholz» an Gleichgewichtsstörungen und darf deshalb nicht mehr hinters Lenkrad. Er ist aber noch als Beifahrer bei Oldtimer-Veranstaltungen aktiv. Am 1. Mai feierte der frühere Sportleiter des ADAC Weser Ems seine 50-jährige Zugehörigkeit zum AMC Diepholz.

»» Engstler Motorsport Auf dem Weg zur TCR International Series in Sotschi hatten sieben Mitglieder des Engstler-Teams Riesenglück. Bei dem verheerenden Terroranschlag auf den Internationalen Flughafen Atatürk in Istanbul befanden sie sich in einer Raucher-Lounge im Airport! Ein dumpfer Knall war für sie die einzige Wahrnehmung des Verbrechens. Erst bei der Ankunft in Russland erfuhren sie von Angehörigen via E-Mail und SMS, was in Istanbul passiert war. ♦ AW



Peter Oberndorfer



Peter Rumpfkeil

## LESERBRIEFE

## Mehr Mitgefühl

Zu den 24 Stunden von Le Mans, MSA 27/16

Was für eine Tragödie für Toyota in Le Mans! So sehr ich mich im Vorjahr über den Sieg von Porsche gefreut habe, in diesem Jahr überwog das Mitgefühl für die Toyota-Mannschaft. Es hätte nun endlich reichen können zum Sieg – und dann der Ausfall kurz vor Schluss. Zumal Toyota 1994 schon einmal Ähnliches erlebte, als sie mit dem 94 CV (Irvine/Martini/Krosnoff) mit zwei Runden Vorsprung in Führung lagen und mit defektem Getriebe ausrollten. Auch damals hatte ein Porsche, der Dauer 962 LM, den Sieg geerbt. Ich verneige mich vor der gesamten Toyota-Mannschaft und vor Toshio Sato für seine Führung. Noch stärker und mit noch größerem Siegeswillen.» Mario Grabmann D-78083 Dauchingen

## Einen Riss bekommen

Zum Leserbrief «Zum Fremdschämen», MSA 28/16

Motorsportfreund Ralk Könnel spricht mir aus der Seele. Auch ich fand die Veitstänze in der Porsche-Box mehr als peinlich. Bei allem Verständnis: Nach einem so harten Kampf über 24 Stunden freut man sich natürlich auch – oder erst recht – über einen so unverhofft zu-

gefallenen Sieg. Aber die exzessiv zur Schau gestellte Freude der Porsche-Fahrer empfand ich als Verhöhnung der Gegner. Etwas Demut im Moment des Sieges hätte ihnen gut zu Gesicht gestanden. Sie hätten damit neben der unbestrittenen fahrerischen Klasse auch menschliche Größe bewiesen. Dies scheinen die Verantwortlichen bei Porsche mittlerweile ähnlich zu sehen (siehe die Anzeige auf der Rückseite von MSA 28/2016). Dennoch hat das Bild, dass die WEC gerne von sich zeichnet – «sportlich fairer, menschlicher Umgang miteinander» – einen Riss bekommen. Harald Blegten, D-46149 Oberhausen

## Verschwörungstheorie

Zum Leserbrief «Auf dem Trocken», MSA 28/16

Mit Verwunderung habe ich gelesen, dass in ihren Leserbriefen nun sogar Verschwörungstheorien eine Bühne gegeben wird, wie der, dass der Ausfall des führenden Toyotas in Le Mans in der letzten Runde ein als Defekt kaschierter Spritmangel gewesen sei. Das Wissen, dass sich ein Turboladerdefekt immer langfristig ankündigt, stammt aus einer Zeit, als die Motoren nicht einmal halb so kompliziert waren wie heute. Darüber hinaus halte ich es für abwegig, dass Ingenieure, die den Spritver-

brauch auf weniger als ein Prozent genau via Telemetrie sehen, eine Spritmengenunterdeckung von einer Runde (bei einem 14-Runden-Stint wären das 7 Prozent Abweichung) den Fahrer so umsetzen lassen, dass sie ihn bis zur letzten Runde volles Rohr gehen lassen und ihn dann anweisen, die letzte Runde auf Batteriestrom heimzukriechen. Markus Heiertz, D-80809 München

## Blamabler Lorenzo

Zum MotoGP-WM-Lauf in Assen, MSA 28/16

Es war wieder einmal ein blamables Regenrennen von Jorge Lorenzo. Ein dreifacher MotoGP-Weltmeister ist nicht in der Lage, eine vernünftige Regenabstimmung hinzubringen. Er fuhr am Ende des Feldes herum und Valentino Rossi ganz vorne. Nach all den erfolgreichen Jahren kann es Jorge immer noch nicht. Eine Erklärung hierfür hat er scheinbar selber nicht. Franz Schmid, D-85653 Aying

## 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 Schillfer

**Freie Mitarbeiter:**  
 Belgien: Christian Fischer  
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,  
 Georg Dobes, Martin Grunler,  
 Michael Helmrich, Sven Kopf, Annette Laqua,  
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,  
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,  
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,  
 Anke Wiczorek, Michael Wolf  
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding  
 Japan: Shigeo Kibiki  
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer  
 Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller,  
 Wolfgang Vlasaty  
 Schweiz: Jörg Kaufmann  
 Spanien: Manuel Pecino  
 Tschechien: Martin Straka

**Fotografen:** Bernd Barth, Sybille Berrang,  
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,  
 opa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre  
 Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,  
 Nico Schneider, XPB, IAT, 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 Feuerabend (Stv.)

**Gesamtanzeigenerleitung Automobil:**  
 Markus Eiberger

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

**Werbeverkauf Online:**  
 Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1546

**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 Jüttner (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  
**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 ih-  
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit  
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-  
 oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

**Abonnentenservice:**  
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 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

**TIPP DER REDAKTION**

**Coole Socke: Jo Siffert auf «seinem» Filmplakat**

**Amazon.de; Exlibris.ch** Jo Siffert – Live fast, die young (Doppel-DVD)

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

9.7.	NASCAR, Sparta/Kentucky	USA
9./10.7.	GP2/GP3, Silverstone	GB
10.7.	Formel 1, Silverstone	GB
10.7.	Tourenwagen/ETCC, Magny-Cours	EM
10.7.	IndyCar, Newton/Iowa	USA
10.7.	IMSA/Sportwagen, Mosport/Ontario	CDN
10.7.	GT4 European Series, Spa-Francorchamps	B

**MOTORRAD**

9.7.	Speedway, Cardiff	WM	GB
9.7.	Motocross, Southwick/Massachusetts		USA
9.7.	Speedway, Herxheim		D
10.7.	Superbike, Laguna Seca/Kalifornien	WM	USA
10.7.	Motocross/Gespanne, Genk	WM	B
10.7.	IDM-Superbike/Superstock/Seitenwagen	DM	NL
10.7.	Speedway/Bundesliga, Brokstedt	DM	D

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 5.7.**

12.35	Formel V8 3.5, Spa-Francorchamps (B), 1. und 2. Rennen (W)	SPORT 1+
14.30	Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen (Zus.)	SPORT 1+
23.10	Formel E, London (GB), Rennen (Zus.)	EUROSPORT 1
23.35	Blancpain Sprint Series, Nürburgring (D), Rennen (Zus.)	EUROSPORT 1

**MITTWOCH, 6.7.**

10.00	Formel E, London (GB), Rennen (Zus.)	EUROSPORT 1
12.00	Classic Races: BMW-MotorSport 1976 (Doku.)	MOTORVISION TV
22.30	NASCAR, Daytona/Florida (USA), Rennen (W)	MOTORVISION TV

**DONNERSTAG, 7.7.**

8.30	Formel E, London (GB), Rennen (Zus.)	EUROSPORT 2
12.15	Classic Races: Die DTM-Saison 1995 (Doku.)	MOTORVISION TV

**FREITAG, 8.7.**

8.30	Formel E, London (GB), Rennen (Zus.)	EUROSPORT 2
10.55	Formel 1, Silverstone (GB), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
12.10	Classic Races: Die 24 Stunden von Le Mans 1952 (Doku.)	MOTORVISION TV
14.30	PS – Formel 1 Inside: Interviews und Reportagen (Magazin)	N-TV
14.55	Formel 1, Silverstone (GB), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1, N-TV
19.30	Formel 1, Silverstone (GB), 1. und 2. Freies Training (W)	SKY SPORT 1

**SAMSTAG, 9.7.**

9.30	PS – Formel 1 Inside: Interviews und Reportagen (Magazin)	N-TV
10.55	Formel 1, Silverstone (GB), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
12.45	Formel 1, Silverstone (GB), 1. und 3. Freies Training (W)	SKY SPORT 1
13.00	Formel 1, Silverstone (GB), Freies Training (Zus.)	RTL
13.35	Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen (Zus.)	RTL
13.45	Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (live)	RTL, ORF 1
13.50	Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (live)	SKY SPORT 1
13.55	Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (live)	SRF 2
19.00	Truck-EM, Nürburgring (D), Rennen (Zus.)	SPORT 1
19.30	TCR International Series, Sotchi (RUS), Rennen (Zus.)	SPORT 1
22.15	Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (W)	SKY SPORT 2

**SONNTAG, 10.7.**

1.00	NASCAR, Sparta/Kentucky (USA), Rennen (live)	MOTORVISION TV
------	--	----------------

**10.45** European Touring Car/ETCC, Magny-Cours (F), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

**11.45** Porsche Supercup, Silverstone (GB), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

**12.00** Rallye-WM, Rallye Polen, Rennen (Zus.) **ORF 1**

**12.30** Formel E, London (GB), Rennen (Zus.) **ORF 1**

**12.30** European Touring Car/ETCC, Magny-Cours (F), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

**12.45** Formel 1, Silverstone (GB), Vorbereiche zum Rennen (live) **ORF 1**

**13.00** Formel 1, Silverstone (GB), Vorbereiche zum Rennen (live) **RTL, SKY SPORT 1**

**13.25** Formel 1, Silverstone (GB), Vorbereiche und Rennen (live) **ORF 1**

**13.50** Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (live) **SRF 2**

**13.55** Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (live) **SKY SPORT 1**

**14.00** Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (live) **RTL**

**18.20** Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **N-TV**

**19.00** Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

**19.15** Rallycross-WM, Höljes (S), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

**21.00** Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (W) **SKY SPORT 1**

**23.30** IndyCar, Newton/Iowa (USA), Rennen (live) **SPORT 1 US**

**MOTORRAD**

**SAMSTAG, 9.7.**

11.40	Motocross/ADAC Masters, Bielstein (D) Rennen (W)	SPORT 1+
23.30	Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (live)	EUROSPORT 1

**SONNTAG, 10.7.**

10.00, 13.00	Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (W)	EUROSPORT 2
17.45, 21.00	Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (W)	EUROSPORT 2
23.30	Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 2. Rennen (live)	EUROSPORT 1

**MONTAG, 11.7.**

11.10	Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 2. Rennen (W)	EUROSPORT 1
21.00	Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1./2. Rennen (W)	EUROSPORT 2

**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: 9. Juli: Rundstrecken-Challenge Nürburgring; 16. Juli: VLN 56. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen. Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)

**IM NÄCHSTEN HEFT/12.07.2016**

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: GP in Silverstone

**MOTORRAD**  
 MotoGP: Vor Deutschland-GP  
 Superbike-WM: Laguna Seca

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# RUMSCHRAUBEN

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

**GRATIS**



## BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

Damit haben Sie den Dreh raus! Kompakt und extrem leicht (nur 620 Gramm), mit automatischer Spindelarreterung, Power-Light-LED und Softgrip für besonders guten Halt.

3,6 Volt 1,5 Ah Lithium-Ionen-Akku (Ladedauer: 3 h). Inkl. Ladestation und Bitsethalter mit 10 Bits.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Reich, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beieförderung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschleip (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Hahnel, Am Sandtorpark 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95732.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509387  
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 **BOSCH-Akkuschauber "IXO V"**, erhalte ich nach Zahlungseingang 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, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [widerruf@dpv.de](mailto:widerruf@dpv.de) widerrufen.

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

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

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, 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 einzukassieren. 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.

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 Abenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: [motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

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

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