

MOTORSPORT

aktuell

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

MotoGP

Rossi: So will er beim Heimrennen siegen S. 24



IndyCar

Power: Der Meister zu Formel 1 und mehr S. 14

Superbike-WM

Aprilia: Keine Stallorder, kein Titel? S. 27

Tourenwagen-WM

Lopez: Der neue Star im Interview S. 18

Motocross-WM

Brasilien: Doppelsieg Nagl, Cairoli Champ S. 30

Langstrecken-WM

Porsche: So geht es in den Endkampf S. 17

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

www.motorsport-aktuell.com/doppelabo

NERVEN VERLOREN



14 Tage nach seinem missglückten Überholversuch von Spa unterlief WM-Tabellenführer Nico Rosberg in Monza ein weiterer

Fehler. Mit mehr Folgen: Denn von Rosbergs Verbremser profitierte sein Mercedes-Teamkollege und schärfster Titelrivale

Lewis Hamilton. Wie angespannt es bei Mercedes weiter ist. Wie heftig Vettel und Ferrari in Italien untergingen. **Ab S. 4**

Und weitere Highlights aus Monza



Vettel: Falsche Strategie, von Ricciardo erneut überholt



Ferrari: Defekt bei Alonso (Foto), Räikkönen nur Platz 9



Williams: P3 für Massa und jetzt P3 in der Teamwertung



Hülkenberg: Nur 12., Force-India-Kollege Pérez 7.

LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Mercedes sucht Nachfolger für seine Formel-1-Piloten Nico Rosberg und Lewis Hamilton.

Nicht wegen des verbissenen Titelkampfs der beiden, sondern für die fernere Zukunft.

Na endlich, das wurde aber auch Zeit. Doch hoffentlich machen die Stuttgarter es diesmal besser als Mitte der 1990er-Jahre mit Ralf Schumacher und Nick Heidfeld. Deren Grand-Prix-Karrieren hätten mit konsequenter Mercedes-Hilfe besser starten und verlaufen können.

Jetzt also auf ein Neues – mit Pascal Wehrlein als erstem Förderkandidaten. Der Deutsche wird momentan bereits im zweiten Jahr als Mercedes-Pilot in der DTM eingesetzt. Er soll laut Mercedes-Sportchef Toto Wolff so gezielt Richtung Formel 1 unterstützt werden wie einst Michael Schumacher, Karl Wendlinger und Heinz-Harald Frentzen.

Doch wo soll Wehrlein 2015 hin? Das Mercedes-Werksteam ist besetzt mit Rosberg/Hamilton, Motorenkunde Williams mit Massa/Bottas und McLaren fährt dann mit Honda-Power. Bleibt also nur noch Force-India – oder doch die derzeit dementierte Gründung eines Zweit-Teams à la Toro Rosso. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



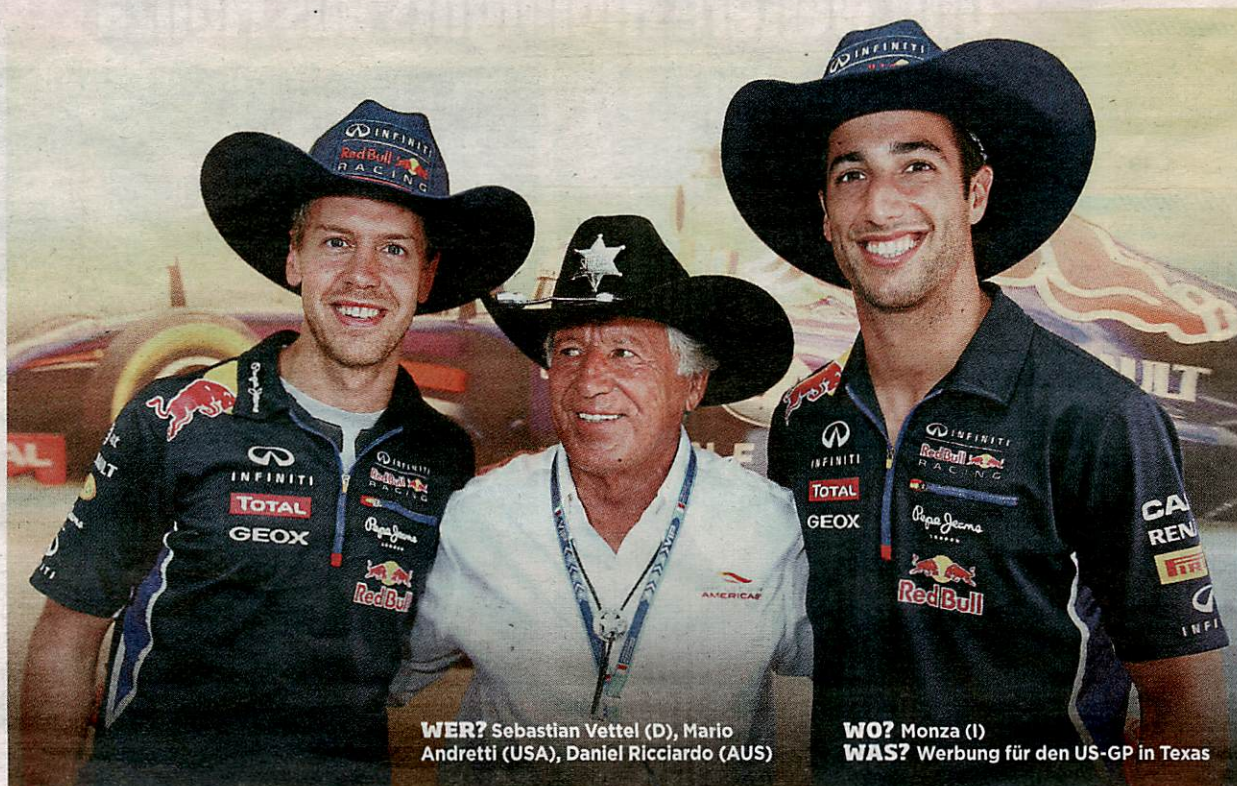
WER? Domi Aegerter (CH)
WO? Rohrbach (CH)

WAS? Der Moto2-WM-Biker
in Rennluft beim Rasenmähen



WER? Jan Becker (D)
WO? Grömitz (D)

WAS? Nach einem kapitalen Verbremser beim Rallye Masters an der Ostsee seinen Subaru Impreza WRX in den Büschen versenkt



WER? Sebastian Vettel (D), Mario Andretti (USA), Daniel Ricciardo (AUS)

WO? Monza (I)
WAS? Werbung für den US-GP in Texas

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Wo steuert Vettel hin?; DTM: Historische Chance für Wittmann S. 3
- ! FORMEL 1 Warum Rosberg zweimal patzte S. 4
- ! FORMEL 1 Schadensbegrenzung für Red Bull S. 5
- FORMEL 1 Neuer Tempothriller in Monza S. 6
- FORMEL 1 Maldonado vom Regen in die Traufe S. 10
- ! INDYCAR Champ Power und die Formel 1 S. 14
- GP2 Leader Palmer und Hitzkopf Canamasas S. 15
- ! LANGSTRECKEN-WM Die Szene lebt wieder S. 17
- ! TOURENWAGEN-WM Interview mit López S. 18
- RALLYE-WM So reagiert VW auf die Heimleite S. 21
- RALLYE Vergebliche Hoffnung in der DRM S. 22

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Wayne Rainey's Förderplan für die USA; Superbike-WM: Reifenhersteller will nach Spa S. 23
- ! MOTOGP Das sagt Rossi vor dem Heim-GP S. 24
- MOTO2 Schrötter, der Entwicklungshelfer S. 26
- ! SUPERBIKE-WM Verspielt Aprilia den Titel? S. 27
- ! MOTOCROSS-WM Doppelsieg Max Nagl S. 30

PANORAMA

- TOP-RENNSERIE Berghevon-Trips-Pokal S. 35
- TOP-FAHRER Rupert Hollaus 60 Jahre tot S. 37
- BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Achtung Fahrerlager! S. 38
- IMPRESSUM S. 38
- LESERBRIEFE S. 39
- SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 39

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM/XPB

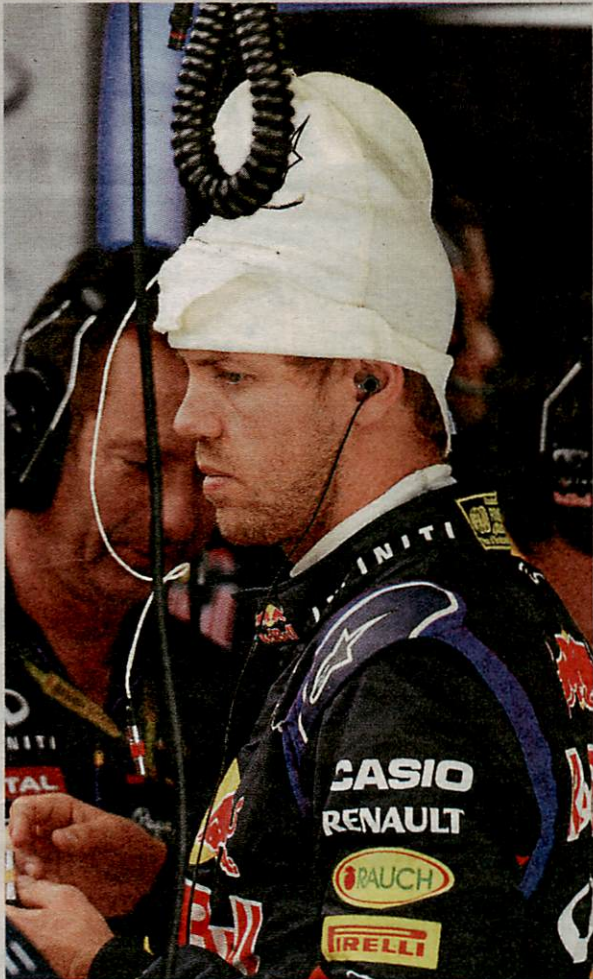
KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Vettel: Jetzt ist guter Rat teuer



Auch in Monza: Titelverteidiger Vettel in der Verliererrolle

Von PETER HAAB

Die Saison 2014 ist für Sebastian Vettel kein Hit: Der vierfache Weltmeister kommt mit seinem neuen Turbo-Hybrid-Auto nicht klar, und teamintern wurde er von seinem neuen Teamkollegen Daniel Ricciardo entzaubert. In diesen Tagen und Wochen ist für den Champion guter Rat teuer. Denn Vettel muss die Weichen für seine mittelfristige Zukunft stellen.

Sicher ist: Sebastian Vettel ist vertraglich noch bis Ende 2015 an Red Bull Racing gebunden. Genauso sicher ist: Der 27-jährige Wahlschweizer wird in der kommenden Saison zwei wichtige Stützen, die ihn auf dem Weg zu seinen vier WM-Titeln begleitet haben, verlieren. Technik-Chef Adrian Newey wird sich zumindest teilweise vom Formel-1-Projekt des Energy-Drink-Herstellers verabschieden. Und Vettels bisheriger Renningenieur und Vertrauensmann Guillaume «Rocky» Rocquelin wird infolge interner Umstrukturierungen im Weltmeister-Team ab 2015 neue (Führungs-)Aufgaben übernehmen.

Was bei Red Bull Racing ebenfalls kritisch ist: Sebastian Vettel ist nicht restlos über-

zeugt davon, dass Renault den technischen Rückstand gegenüber Mercedes während der Winterpause aufholen kann. Unangenehm ist zudem, dass der neue Teamkollege Daniel Ricciardo mit den aktuellen Schwierigkeiten beim Red Bull RB10 scheinbar spielerisch klarkommt, währenddessen Vettel praktisch an jedem Rennwochenende mit den Tücken des neuen Turbo-Hybrid-Autos zu kämpfen hat. Bereits nach dem GP von Belgien nahm der Vierfach-Champion kein Blatt mehr vor den Mund: «Die schicken mich an die Front, wo bekanntlich scharf geschossen wird. Und sie geben mir zur Verteidigung einen Holzknüppel in die Hand.»

Viele offene Fragen

Fakt ist: Sollte Red-Bull-Teamneuling Ricciardo in den kommenden Wochen weiterhin der erste WM-Herausforderer von Lewis Hamilton und Nico Rosberg bleiben, werden die Bosse bei Red Bull am Tag X nicht davor zurückschrecken, eine Stallorder auszusprechen. Das wäre für den Erfolgsmenschen Vettel dann die absolute Höchststrafe. Ganz egal, wie viel Mitschuld der Titelverteidiger an der missglückten Saison 2014 trägt: Das Image jenes Mannes, der in den letzten vier Jahren die Formel 1 nach Belieben domi-

niert hat, wäre dann massiv beschädigt.

Fazit: Für Sebastian Vettel drängt sich also ein Teamwechsel auf. Doch welche vernünftigen Alternativen hat der Red-Bull-Pilot momentan? Im Prinzip nur deren zwei: Mercedes fällt weg, bleiben also McLaren-Honda und Ferrari. Das Problem: Weder beim einen noch beim anderen Team ist sichergestellt, dass es 2015 oder auch ein Jahr später mit Mercedes auf Augenhöhe fahren kann. Doch falls sich Vettel zu einem Wechsel entschliesst, muss er so oder so ein Übergangsjahr einplanen.

Darum wäre der Dauerweltmeister der letzten Jahre im Prinzip gut beraten, schon für 2015 das Team zu wechseln. Falls er den bis Ende 2015 laufenden Vertrag mit Red Bull Racing ohnehin nicht mehr verlängern will, hat er mit einer vorzeitigen Vertragsauflösung wenig zu verlieren. Auch bei Red Bull hat der Champion keine Garantie dafür, dass er nächstes Jahr mit dem neuen RB11 ein Auto zur Verfügung hat, mit dem er die Mercedes-Piloten herausfordern kann. Vier Jahre lang ist für Red Bull und Vettel (fast) alles wie am Schnürchen gelaufen. Doch jetzt steht er vor der grossen Herausforderung, für die kommenden vier Jahre die richtige Entscheidung zu treffen. ♦

DTM

Historische Chance für Wittmann

Von ARNO WESTER

BMW-Shootingstar Marco Wittmann kann am kommenden Sonntag auf dem Lausitzring Motorsport-Geschichte schreiben. Sollte sich dort der 24-Jährige aus Fürth im RMG-BMW M4 den DTM-Titel sichern, wäre er der jüngste deutsche Champion in der 30-jährigen DTM-Historie.

Wittmann benötigt für seinen Husarenstreich nach seinem vierten Saisonsieg zuletzt auf dem Nürburgring, unabhängig von den Ergebnissen seiner direkten Verfolger Mattias Ekström, Edoardo Mortara und Mike Rockenfeller (alle Audi), einen vierten Platz. So wäre der Franke in den beiden dann noch ausstehenden Rennen in Zand-

voort (28.9.) und beim Saisonfinale in Hockenheim (19.10.) punktemässig nicht mehr einzuholen. Marco Wittmann wäre nach Volker Strycek (1984), Klaus Ludwig (1988/1992/1994), Hans-Joachim Stuck (1990), Frank Biela (1991), Bernd Schneider (1995/2000/2001/2003/2006), Timo Scheider (2008/2009), Martin Tomczyk (2011) und Mike Rockenfeller (2013) der neunte Deutsche, der den Titel der populärsten Tourenwagen-Serie Europas gewinnt.

Wird Volker Strycek abgelöst?

Bisher jüngster deutscher Titelträger ist, man mag es kaum glauben: Volker Strycek, der in der ersten DTM-Saison 1984, ebenfalls in einem BMW, im Alter von 26 Jahren den Gesamtsieg feierte. Noch jünger als

Wittmann, der am kommenden Sonntag (14.9.) 24 Jahre und 294 Tage alt sein wird, waren die beiden britischen Mercedes-Piloten Gary Paffett (24 Jahre und 213 Tage) und Paul di Resta (24 Jahre und 226 Tage) bei ihren Titelgewinnen 2005 und 2010. Ältester DTM-Champion ist bis heute Klaus Ludwig, der 1994 in einem Mercedes bei seinem dritten und letzten DTM-Triumph 44 Jahre alt war.

Eine Titelentscheidung in der DTM bereits bei der drittletzten Veranstaltung gab es übrigens nur einmal: als sich Rekordmeister Bernd Schneider am Dienstag dieser Woche vor 13 Jahren, am 9. September 2001, auf dem AI-Ring in Spielberg (Österreich) seinen dritten von insgesamt fünf DTM-Titeln in einem Mercedes-Benz CLK sichern konnte. ♦



Marco Wittmann: Greift schon jetzt zum DTM-Titel 2014

Mercedes

Ein Fehler zu viel



Die Entscheidung: Rosberg (links) hat sich zum zweiten Mal verbremst und muss durch den Notausgang, Hamilton geht kampflos an die Spitze

Von PETER HAAB

Zweimal verbremste sich Nico Rosberg als Führender bei der ersten Schikane nach Start und Ziel. Der zweite Fehler war einer zu viel: Lewis Hamilton übernahm die Führung und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Nach dem GP von Italien in Monza führt Rosberg das WM-Zwischenklassement immer noch mit 22 Punkten Vorsprung auf Hamilton an.

Die Frage an Mercedes-Sportchef Toto Wolff war naheliegend: «Mit welcher internen Order fahren Ihre beiden Piloten nach dem Start auf die erste Schikane zu?» Wolff konnte sich am Samstagabend nach dem Qualifying ein leichtes Schmunzeln nicht verkneifen und sagte: «Das haben wir bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht festgelegt. Unsere Strategie-Meetings finden immer am Sonntagmorgen statt. Und auch hier in Monza werden wir bei dieser Gelegenheit festlegen, was wir in den ersten paar Runden von unseren Piloten erwarten.» Wolff auf die Frage, ob er sich nach dem Belgien-Debakel bereits vor der nächsten Kollisi-

on fürchtet: «Wenn man so will, fürchtet man sich in meiner Position immer vor der nächsten Kollision. Und in Monza ist die Anfahrt zur ersten Schikane immer besonders risikoreich. Aber ich bin überzeugt, dass Nico und Lewis nach unseren Gesprächen nach dem Belgien-Zwischenfall sehr genau wissen, wo die team-internen Limiten sind.»

Erleichterung bei Wolff

Der Start erinnerte an den Belgien-GP: Wie damals Rosberg gelang es auch Pole-Mann Hamilton in Monza nicht, die Führung bis zu ersten Schikane zu behalten. Im Gegenteil – der schnellste Mann im Abschluss-training fiel sogar bis auf den vierten Platz zurück. Toto Wolff und Niki Lauda dürften über diese Situation nicht ganz unglücklich gewesen sein. Denn während der ersten Monza-Runden bestand nicht die geringste Kollisionsgefahr zwischen den beiden Silberpfeil-Piloten. Und zum Zeitpunkt, als Hamilton seinem Teamkollegen die Führung abnahm, war alles im grünen Bereich. Weil sich Rosberg in der Anbremszone zum zweiten Mal einen Fehler geleistet hatte, konnte Hamilton die Führung quasi

kampflos übernehmen. «Es ist nicht ganz einfach, bei diesen Tempi den Bremspunkt immer optimal zu finden», hielt Rosberg nach dem Rennen fest. «Aber das soll keine Entschuldigung sein. Das ist einfach eine Charakteristik dieser Strecke, und ich habe leider ausgerechnet im Rennen zweimal die Bremsen blockiert.»

Hamilton verließ den Monza-Paddock mit einem zufriedenen Gesichtsausdruck: «Ich bin mit einer positiven Einstellung hierhergekommen. Und ich habe gewusst: Wenn ich keine technischen Probleme habe, kann ich hier damit beginnen, meinen Rückstand wieder zu reduzieren.»

Das Monza-Weekend hatte für Lewis Hamilton schon am Samstag sehr gut begonnen. Erstmals seit Barcelona stand der Champion von 2008 wieder auf dem besten Startplatz. Trotzdem sah der spätere Sieger vor dem Rennen noch keinen Grund für irgendwelche Freudenstürze. «Diese Pole ist für allem für meine Boxencrew schön. Das gibt diesen Jungs wieder neue Motivation für den Kampf um den WM-Titel. Für mich selbst ist sie allerdings nur ein kleiner Schritt. Denn Fakt ist, dass ich beim

Start am Sonntag immer noch 29 Punkte Rückstand auf Rosberg habe.» Hamilton gestand, dass er in den letzten Wochen etwas mehr auf den WM-Stand geschaut und mehr gerechnet habe als auch schon. «Ich kann ja schlecht verneinen, dass mir bereits die Zeit davonläuft. Jetzt bleiben mir nur noch sechs Rennen, um meinen Rückstand wettzumachen. Ich brauche also jeden einzelnen WM-Punkt ganz dringend.» Von Teamanweisungen für das Verhalten in der ersten Schikane wollte Hamilton schon vor dem Start nichts wissen. «Ehrlich gesagt, bringt das nicht viel. Denn du kannst ja nicht ahnen, wie sich die Situation auf dem Weg zur ersten Kurve entwickeln wird. Aber ich gehe mal davon aus, dass unsere Bosse in den ersten paar Runden ziemlich nervös sein werden.»

Nico Rosberg betonte ebenfalls, dass er nach dem Belgien-Zwischenfall garantiert nicht mit angezogener Handbremse unterwegs sein werde. «Startplatz zwei ist nicht ideal. Und weil vermutlich alle mit einer Einstoppstrategie operieren werden, bleibt der Start die beste Möglichkeit, um eine Position zu gewinnen.» Insgesamt gesehen, dominiert das Merce-

des-Team die Formel-1-Weltmeisterschaft 2014 zwar nach Belieben. Aber auf der Technikseite passieren immer wieder irgendwelche Dinge, die an der Standfestigkeit der Silberpfeile fürs Rennen zweifeln lassen. In Monza wurden beide Mercedes-Piloten schon vor dem samstäglichen Qualifying von technischen Gebrechen eingebremst. Hamilton verlor am Freitagnachmittag viel Zeit wegen eines Elektronikproblems. Bei Rosberg gab's am Samstagmorgen in FP3 Ärger mit dem Getriebe.

Massa-Jubel in Monza

Hinter den beiden Werks-Mercedes kam Felipe Massa auf dem Williams-Mercedes in Monza auf den dritten Platz. Der Ex-Ferrari-Pilot freute sich riesig darüber, ausgerechnet beim Heimrennen seines früheren Arbeitgebers erstmals seit Barcelona 2013 wieder auf dem Podium zu stehen. «Schön, dass wir ausgerechnet hier das Ferrari-Team in der Konstruktors-Weltmeisterschaft überholen konnten», hielt Massa fest. Am Sonntagmorgen gab die Williams-Teamführung in Monza bekannt, dass die Fahrerpaarung auch für die Saison 2015 Bottas/Massa heißen wird. ♦



Schneller Vormarsch: Hamilton nahm Massa in Runde 9 P2 ab



Schön nach der Quali: Hamilton (rechts) jubelte vor Rosberg

KOMMENTAR

Sauber: Schwierige Suche nach seriösem Teilhaber

Von PETER HAAB

Peter Sauber liess sich den Europa-Abschied der Formel 1 im königlichen Park von Monza nicht entgehen. Es waren allerdings nicht emotionale Gründe, die den Besitzer des Schweizer Formel-1-Teams zu einem Absteher in die Lombardei bewogen. Die Liste von prominenten Leuten, die sich übers Monza-Weekend im Sauber-Motorhome blicken liessen, war beeindruckend. CVC-Chef Donald Mackenzie und Nestlé-Manager Peter Brabeck (Mitglied des CVC-Boards) waren ebenso dort wie Carlos Slim junior (Telmex) und ein gewisser Lawrence Stroll, dessen bald 16-jähriger Sohn Lance seit 2010 Mitglied des Ferrari-Junior-Programms ist. Bei derart berühmten Namen liegt es auf der Hand, dass es um nichts weniger als um das finanzielle Überleben des Sauber-Teams ging.

Peter Sauber und Monisha Kaltenborn gaben sich in Monza schmallippig. Offenbar stehen sie aber in Verhandlungen mit dem kanadischen Geschäftsmann, dessen Vermögen von Wirtschaftsexperten auf 1,8 Milliarden Euro geschätzt wird. Der 55-jährige Stroll lebt in der Schweiz und gilt als grosser Motorsportfan. Sein Sohn Lance ist ein erfolgreicher Nachwuchsrennfahrer mit dem klaren Ziel, eines Tages den Sprung in die Formel 1 zu schaffen. Stroll soll bei Sauber entweder als neuer Mehrheitseigner oder zumindest als starker Teilhaber zur Diskussion stehen. Denn das Sauber-Team benötigt dringend einen finanzstarken Partner. Es haben sich zwar schon viele Möchtegern-Teilhaber in Hinwil angeboten. Aber den meisten ging ein wirklich seriöser Hintergrund ab.



Red Bull

Mercedes-Power war übermächtig

Von PETER HAAB

Gegen den übermächtigen Mercedes-Antriebsstrang war auf dem Highspeed-Kurs in Monza kein Kraut gewachsen: Für Red Bull Racing bedeuteten die Plätze 5 (Daniel Ricciardo) und 6 (Sebastian Vettel) in erster Linie Schadensbegrenzung.

Daniel Ricciardo war nicht sonderlich optimistisch zum Italien-GP nach Monza angereist. «Hier auf diesem Highspeed-Kurs, wo die Motor-Power alles ist, muss ich wohl auf Schadensbegrenzung machen und schauen, dass ich in der Weltmeisterschaft den Kontakt zu den Mercedes-Jungs nicht verliere.»

Ricciardo möchte unbedingt mit weniger als fünfzig Punkten Rückstand zum letzten Saisonrennen in Abu Dhabi anreisen. Dort werden ja bekanntlich doppelte Punkte vergeben, und der Red-Bull-Pilot könnte sich vorstellen, erster Profiteur eines erbitterten Zweikampfes zwischen Hamilton und Rosberg zu werden.

«Es ist ja offensichtlich, dass die beiden nicht die besten Freunde sind», grinste Ricciardo in Monza. «Aber man weiss nicht genau, wie schwerwiegend die Situation bei Mercedes ist. Falls Nico und Lewis nochmal kollidieren, gilt für mich einfach, dass ich erneut zur Stelle sein muss.»

Der Australier weiter: «An einem Rennwochenende denke ich nicht gross darüber nach, was die beiden möglicherweise machen könnten. Ich kann das ja sowieso nicht beeinflussen. Ich kann nur meinen Kopf nach unten halten und meinen Job

möglichst gut machen.» Zum sechsten Mal qualifizierte sich Sebastian Vettel in diesem Jahr vor Daniel Ricciardo. Zum zehnten Mal kam der Australier nun vor dem noch amtierenden Weltmeister ins Ziel. Im teaminternen Duell bei Red Bull zeigt Ricciardo beim Italien-GP einmal mehr, wer in dieser Saison die Nase vorne hat. Ricciardo war überrascht, dass er in der Schlussphase des Rennens derart leicht am Weltmeister vorbeikam. «Als ich auf ihn aufgeschlossen habe, dachte ich, er würde sich heftig verteidigen. Ich hätte nicht gedacht, dass er es mir leicht macht.» Vettel seinerseits blieb nach dem Rennen gelassen: «Als er es zum ersten Mal probierte, habe ich natürlich versucht dagegen zuhalten. Aber meine

schon in der Qualifikation von Monza so schlimm wie befürchtet. Mit den Rängen 8 und 9 waren Sebastian Vettel und Daniel Ricciardo ein ganzes Stück von der Spitze entfernt. Dementsprechend unzufrieden zeigten sich beide Piloten nach dem Abschlusstraining. «Wir waren ganz einfach nicht schnell genug», seufzte Vettel nach dem für ihn enttäuschenden achten Rang. «Wir wussten natürlich schon im Vorfeld, dass es hier in Monza ganz schwer für uns wird. Es gibt ja nicht allzu viele Kurven, in denen du Zeit gutmachen kannst.» An seiner persönlichen Leistung hatte Sebastian Vettel nach dem Qualifying nicht viel auszusetzen. «Es ist

jetzt nicht so, als hätte ich irgendwo extrem viel Zeit liegen lassen. Und wenn du dann erkennst, dass alles so eng ist und du selbst immer am Ende der Kette bist, macht das natürlich keine grosse Freude.»



«Ich muss da sein, wenn Nico und Lewis Fehler machen.»

DANIEL RICCIARDO

Hinterreifen waren zu diesem Zeitpunkt in einem so schlechten Zustand, dass ich noch im dritten und vierten Gang durchdrehende Räder hatte.» Red-Bull-Motorsport-Berater Helmut Marko nahm den vierfachen Weltmeister einmal mehr in Schutz: «Wir haben von der Strategie her einen Fehler gemacht. Seb wurde zu früh zum Reifenstopp hereingeholt. Deshalb hatte er am Schluss keine Reifen mehr.» Für die beiden Red-Bull-Piloten kam es



Kurz vor seinem Überholmanöver: Ricciardo (links) folgt Vettel dichtauf aus der ersten Schikane

BRUMM-BRUMM-BRÜMMER

Einzigartiges Monza

Das Transparent, das genau gegenüber der Boxenanlage von Monza hängt, ist mit Herzblut geschrieben. Leuchtend Rot, der einzig möglichen Farbe, wenn man sich in Italien standesgemäss mit der Scuderia auseinandersetzen will, steht dort: «Man kann die Leidenschaft nicht beschreiben, man kann sie nur leben. Forza Ferrari!»

Monza ist Heimspiel, Monza ist Mythos, Monza ist Ausnahmezustand, Monza ist Ehrensache, Monza ist Schicksal. Mit der 65. Auflage des GP von Italien ist das Autodromo Nazionale theoretisch ins Rentenalter gekommen, bleibt aber die grosse alte Dame der Formel 1. Die Piste im Königspark ist der adäquate Ort, um den Europaabschied der Königsklasse zu zelebrieren.

Ivan Capelli, Ex-Fi-Pilot und neuer Statthalter der Rennstrecke, will mit Geschick den Ruhm von gestern in die Zukunft transportieren, in der es in Verhandlungen mit Bernie Ecclestone um den Verbleib von Monza im Rennkalender gehen wird. Ein erstes leuchtendes Beispiel dafür sind die gereinigten Steilkurven, quasi als betoniertes Statement für die enorme Tradition von Monza, die auch für die grossen Emotionen steht. Und für den Stolz der Lombardei, ach was, ganz Italiens, auf die Mitgliedschaft im Highspeed-Klub. Nur ein einziges Mal seit 1950 – 1980 – war Monza nicht Austragungsort des Italo-PS-Spektakels. Es ist unverzichtbar.

Wer Monza sagt, erinnert sich an die tragischen Todesfälle, an Jochen Rindt, an Ronnie Peterson, an Graf Berghe von Trips. Aber auch an die grossartigen Triumphe von Michael Schumacher, der hier 2006 erst seinen Rücktritt verkündete und dann das Rennen gewann. Die Plakate von damals hängen noch in einem Gang über den Garagen, seine Silhouette und das Gesicht ein roter Schatzen. Die Ferrariisten haben ihn ohnehin nicht vergessen.

Und Luca di Montezemolo schon gar nicht, der als ausgeprägter Erfolgsmensch nicht nur der Vor-

gesetzte Schumachers, sondern auch ein Bruder im Geiste war. Der aber auf Dauer auch keine anderen Götter neben sich duldet. So bekam die Beziehung zu Schumi ähnliche Risse wie die momentane zu Fernando Alonso. Als ob «Monti» diese mit einer öffentlich Umarmung kitten könnte, drückte er den Spanier ausgiebig an sich. Noch besser war der 67-Jährige darin, sich selbst zu inszenieren. Seit Tagen wabern durch die italienischen Medien Gerüchte, Montezemolo werde aus dem Amt des Ferrari-Präsidenten scheiden. Eilig bestellte er kurz vor der Qualifikation die Fernsehteams zu einer Audienz, hielt sich dann lange hinter dem Rauchglas im ersten Stock des Ferrari-Motorhomes auf. Sichtbar, aber nicht greifbar. Ein Mythos in eigener Sache. Wie ein König schritt er anschliessend die Wendeltreppe hinunter, blieb so auf einem Absatz stehen, dass alle zu ihm hochschauen mussten. Um dann viel – und nichts – zu sagen. Ausser den üblichen Durchhalteparolen und Treueschwüren. Aber keiner tut das so charmant wie der ehemalige Rennleiter, der über den Motorsport zu einem der mächtigsten Manager Italiens wurde: «Ich habe den Sturm der letzten Tage gesehen. Aber ich bin hier, um zu arbeiten.»

Anschliessend schritt Montezemolo zum Kommandostand, suchte und fand eine Lücke im Zaun der Boxenmauer und schüttelte den blauen Anzugsärmel dem heranrasenden Ferrari entgegen. Die geballte Faust setzte die Fanbotschaft um: Forza! Monza!

seeländer begann seine Karriere 1962 als Sekretär von Bruce McLaren.



Sehr gefragt: Montezemolo

Autodromo Nazionale di Monza

Neuer Tempo-

Von ELMAR BRÜMMER

Monza ist der Vollgas-Tempel der Formel 1. Mit den neuen Turbo-Hybrid-Autos blieb die Speed-Entwicklung dort nicht auf der Strecke. Im Gegenteil.

Wie man dem Monster Monza am besten begegnet, erzählt Nico Rosberg im Schnellkurs: «Heckflügel runter, Frontflügel runter.» Heisst: sich so flach machen, wie es nur geht. Flügel sein, das stellt man sich auf der schnellsten Strecke im Formel-1-Kalender als aufregendes Fahrzeugteil vor. Am schlimmsten aber wäre es, sich auf dieser Strecke ein Dasein als Gaspedal oder Bremscheibe einbilden zu müssen. Pure Strapaze. Pure Kräfte. Pure Faszination.

Über die angesetzten 53 Runden kann die Geschwindigkeit

da schon mal zum Rausch werden. Speed ist in Monza eine ganz legale Droge. Es ist die Essenz dieses Sports, und deshalb haben PS-Kathedralen wie Monza, wie Spa oder die schnelle Acht von Suzuka einen Sonderstatus.

Für das italienische Tempodrom im Königlichen Monza-Park galt die Besessenheit schon beim allerersten FI-Grand-Prix 1950. Damals war das Durchschnittstempo 189 km/h. Diesmal lag der Schnitt von Sieger Lewis Hamilton bei 232,449 km/h. Der Blick in die Rekordbücher zeigt: 18 der 20 schnellsten WM-Läufe sind in Monza ausgetragen worden. Darunter natürlich der allerschnellste: 2003 mit dem Sieg von Michael Schumacher (Schnitt 247,585 km/h). Damit war der Monza-Rekord von 1971 endlich gebrochen, den Peter

Gethin noch ohne Schikanen mit einem Schnitt von 242,72 km/h aufgestellt hatte. Da war der Temporausch kollektiv – die ersten fünf kamen innerhalb von 0,7 Sekunden ins Ziel, Gethin gewann nur 0,01 Sekunden vor Ronnie Peterson.

Tempo-Tendenz steigend

Aber spannender noch ist der Blick auf die absolute PS-Spitze. «Mit den neuen Hybrid Power Units waren wir in diesem Jahr noch schneller», sagt Nico Rosberg, der schon in der ersten Quali-Session mit 353,9 km/h den Samstagsrekord aufstellen konnte. Selbst Fernando Alonso überschritt mit dem kränklichen Ferrari-Aggregat ganz knapp die magische Marke von 350 km/h. Aber 2014 war die Piste wie gemacht für die Mercedes-Motoren. «350», sinniert Rosberg, «das ist eine irrsinnige

AUS DEM FAHRERLAGER

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

2001 und 2005 gewann er in Monza. Jetzt stattete er dem GP-Tross einen Besuch ab: **Juan Pablo Montoya** genoss in Italien das frühe Saisonende der IndyCar-Serie. Für den Zwist **Rosberg vs. Hamilton** hatte er nur ein müdes Lächeln übrig: «Über so eine Lappalie regt sich in den USA keiner auf.»

Der allseits respektierte Motorsportjournalist **Eoin Young** ist im Alter von 74 Jahren verstorben. Der Neu-



Mario Andretti und Juan Montoya

seeländer begann seine Karriere 1962 als Sekretär von Bruce McLaren.

Tontaubenschüssen hat in der Formel 1 Tradition. Schon **Jackie Stewart** war leidenschaftlicher Schütze. Der Schotte erhielt 1960 sogar ein Aufgebot für die Olympischen Sommerspiele. Jetzt bekam er einen Nachahmer: **Valtteri Bottas**. Der Finne

liess sich in Mailand die Gelegenheit nicht nehmen, mit Olympiasiegerin **Jessica Rossi** (I) zu trainieren. «Tontaubenschüssen ist ein Hobby von mir», sagt der Williams-Kutscher. Ob er etwas getroffen hat? Bottas lacht: «Ja, ab und zu.»

Ein schlecht gehütetes Geheimnis wurde am Rande des GP von Italien gelüftet. Das Team von **Gene Haas**, das 2016 in der F1 debütiert, wird mit Ferrari-Technik ausgerüstet. Als mögliche Fahrer sind im Gespräch: Ferrari-Junior **Raffaele Marciello** und **Alex Rossi**.

Ivan Capelli hat die Medien mit einem persönlichen Schreiben willkommen geheissen. Der Ex-GP-Pilot ist seit einhalb Monaten Präsident des Automobilclubs von Mailand und als solcher für die Austragung des Monza-GP mitverantwortlich. «Ich werde alles unternehmen, um den Grand Prix hier zu behalten», sagt Capelli. «Wir streben eine Vertragsverlängerung bis 2020 an. Der Monza-GP wird nicht sterben.»

Formel-1-Legende **Mario Andretti** war in Monza zu Gast. «Es ist das erste Mal seit 1982,

als ich für Ferrari eingesprungen bin, dass ich wieder hier bin», meinte der 74-jährige Renn-Opä. Andretti lief sogar die Strecke ab. «Das habe ich zu aktiven Zeiten nie getan.» Als COTA-Botschafter verteilte Andretti fleissiger Cowboy-Hüte in Teamfarben.

Sauber-Sponsor Certina und Red-Bull-Partner Casio stellen in Monza neue Uhren vor. Beim Weltmeisterteam wurde dafür ein Kochwettbewerb mit Teamchef **Christian Horner** und Spa-Sieger **Daniel Ricciardo** organisiert. Bei Sauber überreichte Certina-Boss und Ex-Motorradpilot **Adrian Bosshard** den Fahrern und **Peter Sauber** je ein Exemplar der neuen DS2.

Bei Caterham feierte **Kamui Kobayashi** sein Comeback. Am Freitagmorgen musste der Japaner allerdings zuschauen. Der Spanier **Roberto Merhi** (auch als Stammfahrer im Gespräch) feierte seinen Trainingseinstand.



Horner und Ricciardo

Thriller im königlichen Park

Zahl! Es gibt nur wenige Strecken, auf denen wir den achten Gang einsetzen. Aber Monza gehört definitiv dazu.»

Und dann die Überraschung im Rennen. Die Radarfalle wies am Ende den Australier Daniel Ricciardo als den Mann mit der grössten Dröhnung aus: 362,1 km/h. Nur noch Valtteri Bottas kam mit 360,8 km/h in ähnliche Regionen. Lewis Hamilton hingegen musste sich mit 358,6 km/h bescheiden, Rosberg gar mit 331,0 km/h – der vorletzte Platz in diesem Ranking vor Adrian Sutil (329,1 km/h).

Wie lassen sich diese ungewöhnlichen Zahlenspiele erklären? Im Falle der Top-Speeder vor allem durch den zusätzlichen Windschatten bei ihren zahlreichen Überholmanövern im Vorderfeld. Der Red-Bull-Renault vor allem ist im Renntrimm deutlich konkurrenzfähiger.

Das Monza-Geheimnis liegt aber nicht allein auf der langen Geraden begründet. Für die perfekte schnellste Runde müssen die Rennwagen bereits vom Scheitelpunkt der letzten Kurve an auf ein hohes Ausgangstempo kommen und dieses dann konsequent mitnehmen. Die Beschleunigungskette reicht von der Parabolica bis zur ersten Schikane. Je höher die Geschwindigkeit am Ausgang der Zielkurve ist und je konsequenter diese mitgenommen wird, desto höher fällt der Topspeed aus. Mit den neuen Power Units können die Fahrer bis zum ersten Bremspunkt durchbeschleunigen.

Die neuen Bestwerte sind natürlich kein wirklicher Vergleich zu jenen Rekorden von 2005, interessanterweise auch damals von Mercedes-Motoren erzielt. Kimi Räikkönen im

McLaren kam im Grand Prix auf 370,1 km/h, aber in den damals noch erlaubten Testfahrten im Autodromo ging es noch einen Tick schneller. Juan Pablo Montoya kam mit dem damaligen Silberpfeil auf ein Spitzentempo von 372,6 km/h. Aber es handelte sich auch um Zehnzylinderaggregate, welche die 900-PS-Marke bei weitem übertrumpften. Die aktuellen Turbos übertreffen die Leistungen der Achtzylinder aus 2013 in Monza um gut 10 km/h. Da sorgte Esteban Gutiérrez mit dem Sauber-Ferrari (341,1 km/h) für den Saisonrekord.

Sogar in Monaco schneller

Die Werte klettern also wieder, die neuen Turbo-V6 sind bislang auf allen Pisten bei der Top-Speed-Messung deutlich schneller, häufig bewegt sich die Verbesserung zwischen 10

und 20 km/h, in Barcelona und Montreal waren es sogar um die 25 km/h. Selbst in Monte Carlo gelang der Fortschritt, wenn auch nur um einen simplen Kilometer. Dass es auf den High-Speed-Strecken eine vergleichsweise geringere Entwicklung der Bestwerte gab, liegt vor allem daran, dass dort schon immer mit dem niedrigsten Anpressdruck gefahren wurde.

Nach der Sound-Debatte kann deshalb ein weiteres Diskussthemata grundsätzlich zu den Akten genommen werden: die angebliche neue Langsamkeit der Formel 1. Für den Thrill reicht es allemal. Der Dauer-Nörgler Adrian Newey hat in diesem Fall natürlich auch einen Einwand, aber den kann man ruhig gelten lassen: «Die Autos sollten auch schnell aussehen.»

Aerodynamische Effizienz, das ist die hohe Kunst der Fl-Technik. Und es auch da auf die Spitze zu treiben, das wollen Ingenieure, Fahrer und Zuschauer gleichermaßen. In Windschattentunneln, für die es leider keine Vergleichstabellen gibt, sind sogar noch höhere Tempi drin. Und die chemischen Tüfteleien der Benzinhersteller sorgen auch für einen kleinen Leistungsschub. Das ist besonders für Renault oder Ferrari wichtig, wo man sich angesichts des eingefrorenen Motorenreglements an jede noch so kleine Hoffnung klammert. Auch das elektronische Doping lässt – gerade im komplizierten Zusammenspiel der aktuellen Hybridtechnik – den Spielraum für ein paar zusätzliche Pferdestärken. Und all das gilt – wie schön! – nicht nur für den Königspark von Monza. ♦



Rosberg (Mercedes): Mit 353,9 km/h den höchsten Topspeed im Monza-Qualifying erzielt



Alonso (Ferrari): Quali-Topspeed von 350,1 km/h gefahren



Vettel (Red-Bull-Renault): 345,0 km/h maximales Quali-Tempo



Ericsson (Caterham-Renault): Quali-Schlusslicht mit 334 km/h

Team für Team - GP Italien 2014

Ferrari-Desaster: Daheim



Rauchfahne aus dem Heck: Der E-Motor an Alonsos Ferrari hat vorzeitig seine Arbeit eingestellt



Verbremser: Beim zweiten verlor Rosberg Führung und Sieg



Grosjean: Mit neuem Frontflügel und neuem Helmdesign



Stark: Pérez im Zweikampf (hier mit Button, links)



Ausbrechendes Heck: Toro Rosso bekam das Handling nicht hin



Am Haken: Chiltons Auto nach Fahrfehler und Abflug

MERCEDES 6 ROSBERG P2, 44 HAMILTON P1

Beide W05 AMG hatten in Italien am Heck wie schon zuvor in Belgien den «gewellten» Flügel für mehr Topspeed. Rosbergs Silberpfeil wurden vor dem ersten freien Training (FT1) neue Getriebeszahnräder eingebaut. Hamilton wurde Freitagmittag von einem Sensorendefekt gestoppt, der sich schon im Morgentraining angekündigt hatte. Weil sein Auto nicht mehr ansprang, verlor der Brit fast eine Stunde, schaffte aber dennoch im FT2 Rang 2. Im FT3 am Samstagmorgen musste Rosberg nach nur drei gezeigten Runden (P22) zuschauen: Zwei Sensoren einer Getriebewelle mussten getauscht werden. Weil der WM-Leader in seiner letzten schnellen Runde im dritten Quali-Drittel (Q3) querschlug, konnte er Hamilton nicht mehr von der Pole verdrängen. Rosbergs zweiter schwerer Verbremser brachte im GP die Führung zurück an Hamilton, der diese am Start von der Pole wegen Startprogramm-Problemen verloren hatte. **WM-Punkte/WM-Platz: 454/1.**

LOTUS 8 GROSJEAN P16, 13 MALDONADO P14

Im FT1 musste Grosjean seinen E22 Testpilot Pic überlassen. Im FT2 fiel Grosjean vor allem durch seine Offroad-Einlagen aus. Rasenmähen war nicht der Zweck des neuen Frontspoilers und verschiedener weiterer neuer Flügelchen gewesen. P18 (Maldonado) und P20 (Grosjean) am Ende des Freitags bestätigten die schlechten Monza-Erwartungen. Dass beide Fahrer schon nach Q1 Zuschauer waren, überraschte niemanden. Hauptursache: Mangel an Höchstgeschwindigkeit. Weil Maldonado in der Quali zu schnell in der Boxengasse fuhr (106,1 km/h), gab es 1000 Euro Strafe. Maldonado erlebte ein ereignisloses Rennen. Höhepunkt für Grosjean, der zuerst ein Teil eines Seitenkastens verlor und dessen Getriebe dann nicht mehr sauber runterschaltete, war die Kollision mit Gutiérrez – nachdem der ihn überholt hatte. **WM-Punkte/WM-Platz: 8/8.**

FORCE INDIA 11 PÉREZ P7, 27 HÜLKENBERG P12

Am Freitagmorgen wurde einer der beiden VJM07 von zwei Piloten gefahren: Erst durfte Tester Daniel Juncadella ran. Dem Mercedes-DTM-Fahrer standen 30 Minuten und nur ein Satz – der härteren – Reifen zur Verfügung. Juncadella erarbeitete Basis-Set-ups für Fahrwerk, Aerodynamik und Kupplungseinstellungen beim Start im Rennmodus. Danach übernahm Pérez sein Stammcockpit. Hülkenberg kämpfte in beiden Freitagssessions mit den Pneus. Weder für den in Monza weicheren Pirelli-Typ «Medium» noch für den härteren «Hard» fand er das optimale Gespür. Trotz Hydraulikproblem im FT3 schaffte Pérez in der Quali P10. Nur P14 für Hülkenberg – wegen zu wenig Reifengefühl und zu viel Verkehr. Pérez begeisterte mit einem zweikampfbetonten GP, vor allem im Duell mit Button. Hülkenberg hatte weiterhin Balance-Probleme. **WM-Punkte/WM-Platz: 109/6.**

TORO ROSSO 25 VERGNE P13, 26 KVYAT P11

«Fehlende Haftung», auf diese Kurzformel brachten Kvyat und Vergne ihre Probleme am Freitag, nachdem der Russe und Franzose im FT2 auf P13 und P15 gelandet waren. Wie beim österreichischen Red-Bull-Team fehlte es dem italienischen Ableger ausserdem an der in Monza entscheidenden Höchstgeschwindigkeit. Da half auch die neue Software nicht wirklich weiter, die Renault im FT2 im STR9 von Vergne ausprobiert hatte. Am Samstag war bei Kvyat der sechste neue Motor der Saison nötig. Folge: Strafversetzung um 10 Startplätze nach hinten. Das bedeutete SP21, nachdem Kvyat in der Quali Elfter geworden war. Am Ende wurde er als Elfter gewertet, war aber frustriert. Der Bruch einer Bremsscheibe hatte ihn kurz vor Schluss arg ins Schlingern gebracht. Mehr Grund zum Frust hatte Vergne: Ohne Defekt von SP12 auf P13 abgerutscht. **WM-Punkte/WM-Platz: 19/7.**

MARUSSIA 4 CHILTON AUSFALL, 17 BIANCHI P18

Neuer Motor plus Turbolader für Chiltons MR03 und vorerst nur Standard-Heckflügel für den Briten. So begann der russische Rennstall das Italien-Wochenende. Bianchi verglich im FT1 beide Varianten des Heckleitwerks und kam zu dem Schluss: Der für weniger Abtrieb und speziell für Monza entwickelte war die bessere Alternative. Den fuhren dann beide Piloten ab dem FT2. Nach dem FT3, wo Bianchi am Ende 16. war, reichte es in der Quali dann doch wieder nur zu den Rängen 20 (Bianchi) und 21 (Chilton). Erklärung dafür bei Chilton: Set-up zu wenig auf «low downforce» (niedrigen Abtrieb) eingestellt. Im Rennen hob der Brit dann richtig ab nach einem Verbremser. Über einen Curb ging es ins Kiesbett. Bianchi hatte weder am Auto noch sonst Balance-Probleme und kam schliesslich als 18. und somit Dritttletzter ins Ziel. **WM-Punkte/WM-Platz: 2/9.**

von Williams überholt!

RED BULL 1 VETTEL P6, 3 RICCIARDO P5

Der RB10 von Titelverteidiger Vettel hatte wieder den fünften Saisonmotor drin, der 14 Tage zuvor in Spa nach nur 77 km ausgebaut worden war. Renaults Untersuchung nach dem Belgien-GP ergab: Der Turbo-V6 war bei der Explosion von unverbranntem Benzin im Auspuffrohr (Ursache defekte Zündkerze) nicht beschädigt worden. Zudem bekam das Vettel-Auto einen neuen Energiespeicher und ein neues – das vierte – Chassis. Dessen Vorgänger war offenbar zu weich, hatte sich verwunden und so Rundenzeit gekostet. Beide Wagen hatten in Monza noch flachere Heckflügelprofile als in Spa. Dennoch fehlten in der Quali fast 10 km/h auf Mercedes. Und die Startplätze (SP) 8 für Vettel und 9 für Ricciardo waren enttäuschend. Vettels aggressive Rennstrategie war der konservativen von Ricciardo unterlegen. Zudem passten auf seinem Wagen die harten Reifen. So kam er in seinem kürzeren zweiten Stint an Vettel vorbei. **WM-Punkte/WM-Platz: 272/2.**



Keine Chance: Vettel (rechts) von Ricciardo erneut überholt

FERRARI 7 RÄIKKÖNEN P9, 14 ALONSO AUSFALL

Alonso und Raikkönen verfügten beim Heimrennen der Scuderia in ihren F14 T über neue Motoren, neue Turbolader und neue Wärmegeneratoren. Alonso bekam dazu einen neuen Energiespeicher, Räikkönen neue Getriebeinnereien. Diverse, nicht näher spezifizierte Motormodifikationen kamen auch den Ferrari-Kunden Sauber und Marussia zugute. Wie alle verwendeten auch die Roten für ihr Achtganggetriebe die vor dem ersten Saisonrennen angemeldete Abstufung. Im FT1 verglich Räikkönen Aerodynamikkonfigurationen. Ab dem FT2 führen beide Wagen eine «Intermediate-Lösung». Seinen nur 12. Quali-Rang erklärte Räikkönen mit fehlendem Grip und blockierenden Vorderbremsen. Bei Rennhalbwert schied Alonso – erstmals seit Malaysia 2013 – aus: E-Motor defekt. Räikkönen wurde nur Zehnter, profitierte dabei noch von der Strafzeit für Magnussen. So wurde Ferrari von Williams in der Teamtabelle von P3 auf P4 verdrängt. **WM-Punkte/WM-Platz: 162/4.**



Enttäuscht: Alonsos erster Ausfall nach anderthalb Jahren

MCLAREN 20 MAGNUSSEN P10, 22 BUTTON P8

Gegenüber Spa gab es an beiden MP4-29 nur Detailverbesserungen, die das Briten-Team nicht näher erklärte. Offen dagegen die FIA-Info: Buttons Getriebe wurde vor dem FT1 geöffnet und innerlich runderneuert. Ab den ersten Trainingsrunden klar: Der Topspeed-Vorteil der McLaren machte gerade auf dem Highspeed-Kurs von Monza ihren Abtriebsnachteil wett. Im Magnussen-Auto arbeitete ab Samstag ein neuer Energiespeicher. Der Rookie aus Dänemark beklagte im FT3 instabiles Fahrverhalten beim Bremsen. Aus der dritten Startreihe (SP5 Magnussen, SP6 Button) sollte im GP einiges drin sein. Doch: Am Ende landete Button auf P8 und Magnussen auf P10. Der Däne war zwar als Siebter abgewinkt worden, kassierte aber noch fünf Strafssekunden. Wieder hatte er einen Gegner abgedrängt – diesmal Bottas. **WM-Punkte/WM-Platz: 110/5.**



Foul: Magnussen hat Bottas (rechts) von der Piste gedrängt

SAUBER 21 GUTIÉRREZ P20, 99 SUTIL P15

Neuer Motor für Sutil, neue Getriebeinnereien für Gutiérrez, für beide neue Wärmegeneratoren. Im FT1 durfte für Sutil Testpilot van der Garde ran. Von der Strategie des minimalsten Abtriebs sahen die Schweizer bald ab, weil seine Fahrer damit zu wenig Vertrauen ins Handling ihrer C33 hatten. Gegen Ende von FT1 wurde erst nur bei van der Garde ein Heckflügel montiert, der mehr Anpressdruck erzeugte. Am Samstagmorgen stoppte ein Hydraulikdefekt Sutil länger. Erst in der Quali konnte der Bayer intern Oberhand gewinnen: Sutil hatte nach seinen ersten Q1-Runden Aerodynamik und Luftdruck erneut ändern lassen und so bessere Balance gefunden. Gutiérrez gab im GP früh die harten Pneu ab, holte insgesamt dreimal weiche. Dann: Grosjean gerammt, dafür 20 Strafssekunden und so 20. statt 19. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**



Getestet: Eine der Heckflügel-Varianten beim Monza-Training

WILLIAMS 19 MASSA P3, 77 BOTTAS P4

Die FW36 waren aerodynamisch rundum auf das Tempo-Rennen des Jahres getrimmt worden. Das Bottas-Auto hatte ferner einen neuen Energiespeicher drin. Am Freitag fand Englands wiedererstarktes Traditionsteam noch nicht den richtigen Dreh für die Abstimmung. Im FT1 waren Bottas und Massa nur 12. und 13., im FT2 immerhin 5. und 9. Am Samstag fuhr das Williams-Duo in der Rolle des ersten Mercedes-Verfolgers. SP3 für Bottas und SP4 für Massa. Aus der zweiten Startreihe behaupteten sie ihre Positionen im Ziel – in umgekehrter Reihenfolge. Massa wurde Dritter, weil er von Beginn an in der Spitzengruppe blieb. Bottas musste für P4 hart kämpfen. Denn der Finne versaut den Start total, kam nur als Elfter aus der ersten Runde zurück. Was bei Bottas beim Losfahren schiefging? Williams fand es «nicht normal», sagte dazu vorerst aber nichts mehr. **WM-Punkte/WM-Platz: 177/3.**



Massa: P3 im Williams für den von Ferrari Verschnühten

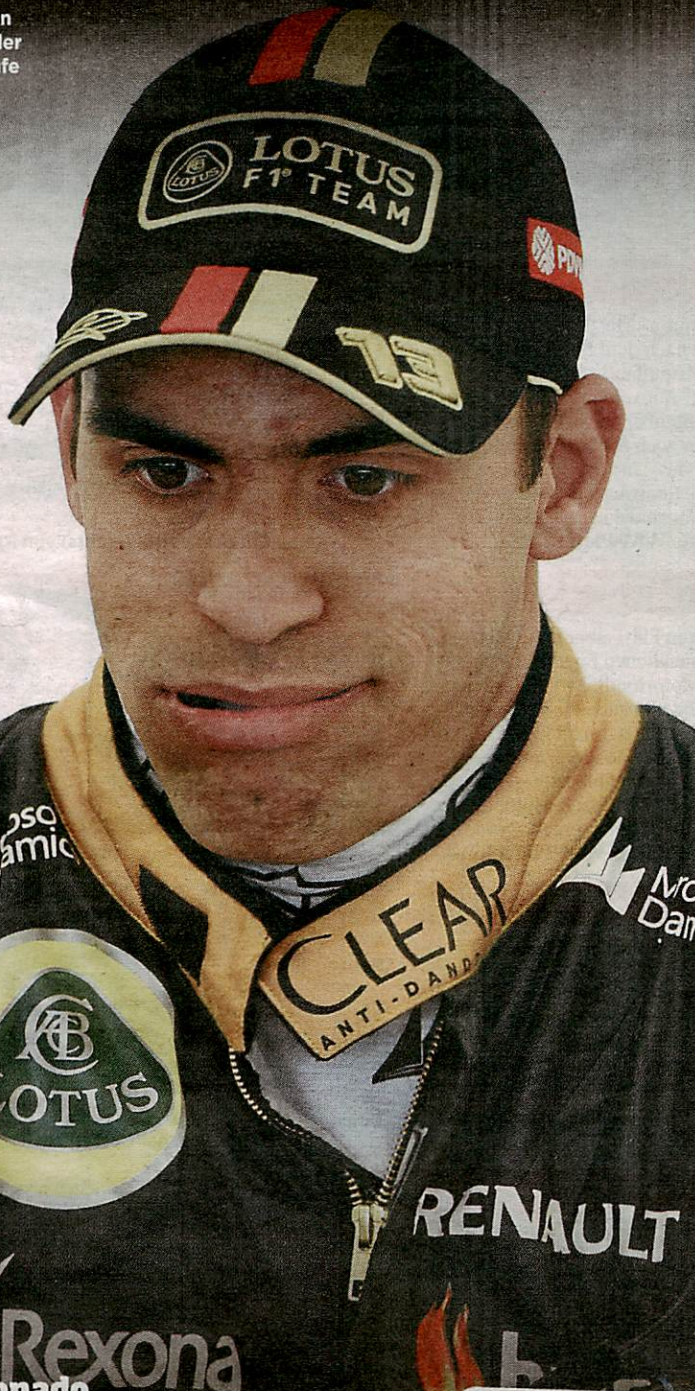
CATERHAM 9 ERICSSON P19, 10 KOBAYASHI P17

Eigentlich sollte Roberto Merhi sein F1-Debüt geben. Doch ihm fehlte die Superlizenz. So kam der Spanier nur im FT1 zum Einsatz. Für den Rest des Monza-Wochenendes wurde Ex-Stammfahrer Kobayashi zurückgeholt. Denn: Lotterer wollte ohne FT1 angeblich nicht antreten. Seinen Testfahrer Robin Frijns nahm Caterham nicht, weil sonst 2014 kein Merhi-Rennstart mehr möglich wäre. Pro Saison darf ein Team nur vier verschiedene Fahrer bei GP einsetzen. Kobayashi (neuer Energiespeicher) war als 18. der Quali klar vor Ericsson (22.). Weil der im FT3 bei doppelten gelben Flaggen (Gefahr) nicht vom Gas ging: Straf-Start aus der Boxengasse und 3 Punkte aufs Sünderkonto. Unauffälliges Rennen. Hinterher der Knall: Christijan Albers trat nach nur fünf GP als Teamchef zurück – aus privaten Gründen. Nachfolger: Manfredi Ravetto. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/11.**



Merhi: Erste Formel-1-Runden für den Ex-DTM-Piloten

Pastor Maldonado: Von Williams zu Lotus – oder vom Regen in die Traufe



Pastor Maldonado

«Frust ist das falsche Wort»

Zur Person Pastor Maldonado

Geburtstag 9. März 1985
Geburtsort Maracay (VY)
Herkunftsland Venezuela

KARRIERE

1992–2002 Karting
2003–2004 Formel Renault 2.0 (ital. Meister 2004), 1. FI-Test mit Minardi
2005–2006 Renault 3.5 (total 3 Siege, Meisterschaftsdritter 2006)
2007–2010 GP2 (total 10 Siege, Meister 2010 mit Rapax)
2011 Formel 1 mit Williams (19.)
2012 Formel 1 mit Williams (15., 1 Sieg und 1 Pole-Position in Barcelona)
2013 Formel 1 mit Williams (18.)
2014 Formel 1 mit Lotus (19. nach dem Grand Prix von Italien, 0 Punkte bisher)

HOBBYS
Karting, Jetski

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Pastor Maldonado (29) hat auf diese Saison zu Lotus gewechselt. In der Hoffnung, das schlechte Jahr 2013 bei Williams zu vergessen. Doch stattdessen ist der staatlich unterstützte Venezolaner vom Regen in die Traufe gekommen.

13 Rennen und kein einziger WM-Punkt: Wie frustierend ist diese Saison für dich?

PASTOR MALDONADO: Frust ist das falsche Wort. Es ist mehr ein Charakter bildendes Lernjahr. Keiner konnte wissen, dass der Antriebsstrang von Renault so viel schwächer ist als der von Mercedes. Aber das macht unser Leben natürlich immens schwer. Die neue Technologie ist kom-

Das spricht nicht unbedingt für eure Weiterentwicklung.

Wir müssen uns in allen Bereichen verbessern. Aber es ist schwierig, wenn auf der Geraden fast 30 PS fehlen. Nimm das Beispiel von Red Bull. Das Auto liegt in den Kurven fantastisch. Ich glaube, es ist nach wie vor das beste im Feld. Das erkennst du, wenn du hinter Vettel oder Ricciardo fährst. Aber auf der Geraden sind sie chancenlos. Es sei denn, sie fahren mit weniger Abtrieb. Aber dann geht der Vorteil in den Kurven flöten. Im Moment kann Red Bull nur Rennen gewinnen, wenn Mercedes Mist baut.

Hat Lotus in der Vergangenheit zu viel gutes Personal verloren? Kann sein. Aber es sind ja auch Neue dazugekommen. Ich würde das nicht überbewerten. Das Hauptproblem ist die Performance des Antriebsstrangs.



Ist die Situation für dich als Neuling im Team noch schwieriger?

Nein, ich fühle mich wohl.

Daran liegt es bestimmt nicht. Ärgerst du dich manchmal, wenn du siehst, wo Williams fährt?

Nein. Ich war drei Jahre dort. Und ich hatte eine neue Herausforderung gesucht. Niemand konnte wissen, dass Renault solche Probleme kriegt und dass der Mercedes-Motor so überlegen ist. Nach 2012 und dem Sieg in Barcelona hatten wir alle bei Williams einen weiteren Schritt nach vorne erwartet. Doch stattdessen haben wir zwei Schritte zurück gemacht. Erst gegen Ende 2013, als wir den Coanda-Auspuff entsorgt und auf ein herkömmliches System umgerüstet haben, lief es besser. Aber da stand mein Entschluss schon fest.

Würdest du wieder so entscheiden?

Ja. Lotus war zu dem Zeitpunkt ein Topteam. Natürlich war der Wechsel mit Risiken verbunden. Und wie sich jetzt herausgestellt hat, ist Mercedes im Moment die klare Nummer 1 auf dem Motorensektor. Aber ich bereue den Wechsel nicht. Und ausserdem: Manchmal muss man im Leben etwas riskieren, um weiterzukommen. Wer ins Casino geht und nicht spielt, wird nie gewinnen.

Du wusstest, dass Williams Mercedes-Motoren kriegt?

Ja. Aber das hat bei meiner Entscheidung keine Rolle gespielt. Das Team war entscheidend, nicht der Motorenhersteller.

Deine Autos waren bisher fast alle mit Renault-Power ausgerüstet. Auch in den Nachwuchsklassen. Was erwartest du von Lotus-Mercedes 2015?

Es gibt immer Fragezeichen. Ein guter Antriebsstrang allein ist auch noch nicht die Garantie für Siege. Das sieht man am Beispiel von McLaren. Aber natürlich verspreche ich mir einen Schritt nach vorne. ♦

«Wer ins Casino geht und nicht spielt, gewinnt auch nie.»

PASTOR MALDONADO

pliziert. Das Zusammenspiel zwischen Motor, Reifen, Aerodynamik und Mechanik, das in der Vergangenheit fast jeder verstanden und beherrscht hat, ist plötzlich ein Buch mit sieben Siegeln.

Das heisst, ihr seid euch nicht sicher, ob ein neues Aero-Teil am Auto den gewünschten Effekt erzielt, weil ihr mit der Performance des Antriebsstrangs so weit im Hintertreffen seid.

Ja. Aus der Vergangenheit wissen wir etwa, wo und um wieviel wir uns mit gewissen Veränderungen verbessern. Aber mit dem neuen Konzept sind diese Auswirkungen auf der

Strecke nicht sichtbar. Das heisst: Du fischst nicht nur in Sachen Antriebsstrang im Trüben, du verstehst Reaktionen des Autos auch in anderen Bereichen viel schlechter.

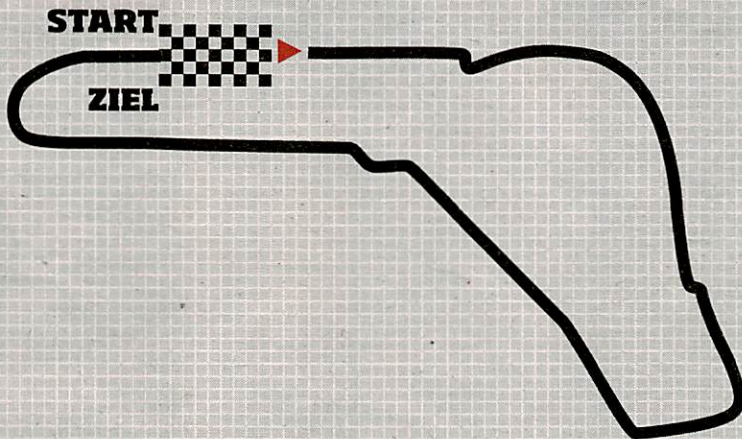
Klingt nach einem Teufelskreis. Ja, du löst ein Problem und kriegst an einem anderen Ort zwei neue. Natürlich haben wir das Auto gegenüber dem Saisonstart verbessert. Aber das haben die anderen Teams auch. Und manche halt deutlich mehr als wir.

Täuscht der Eindruck, dass ihr euch an manchen GP-Wochenenden enorm steigert, aber beim nächsten Rennen wieder bei null anfängt?

Der Eindruck stimmt. Ich habe das Gefühl, dass wir zu Beginn eines jeden Wochenendes immer deutlich hinter Sauber, Force India und Toro Rosso liegen. Im Rennen holen wir dann aber wieder auf.

STRECKE

GP Italien - Monza



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiss) und Hart-Gummimischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es dreizehn Trockenreifensätze: sieben Sets Prime, sechs Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediates, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur fünf Antriebsseinheiten pro Saison verwenden. Beim sechsten Tausch gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst. Bei Fahrerwechsel wird die Antriebsseinheitenanzahl übernommen. In Monza gab es zwei DRS-Zonen: auf Start/Ziel und zwischen Kurve 7/8 (vor der Ascari-Schikane).

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. Hamilton 1:26,187 (25)	1. Rosberg 1:26,225 (41)	1. Hamilton 1:25,519 (23)	1. Rosberg 353,9
2. Button 1:26,810 (27)	2. Hamilton 1:26,286 (16)	2. Alonso 1:25,931 (13)	2. Bottas 353,0
3. Rosberg 1:26,995 (26)	3. Räikkönen 1:26,331 (31)	3. Bottas 1:26,090 (19)	3. Pérez 351,1
4. Alonso 1:27,169 (23)	4. Alonso 1:26,565 (26)	4. Massa 1:26,114 (18)	4. Hamilton 350,8
5. Magnussen 1:27,228 (30)	5. Bottas 1:26,758 (34)	5. Button 1:26,242 (21)	5. Massa 350,6
6. Vettel 1:27,271 (27)	6. Button 1:26,762 (34)	6. Vettel 1:26,290 (17)	6. Alonso 350,1
7. Räikkönen 1:27,493 (27)	7. Vettel 1:26,762 (27)	7. Räikkönen 1:26,327 (15)	7. Räikkönen 348,2
8. Pérez* 1:27,687 (13)	8. Magnussen 1:26,881 (44)	8. Kvyat 1:26,437 (21)	8. Vergne 347,7
9. Kvyat 1:27,741 (33)	9. Massa 1:26,935 (33)	9. Ricciardo 1:26,482 (16)	9. Hülkenberg 347,3
10. Hülkenberg 1:28,112 (23)	10. Ricciardo 1:26,992 (37)	10. Hülkenberg 1:26,608 (17)	10. Kvyat 347,2
11. Gutiérrez 1:28,114 (21)	11. Pérez 1:27,079 (42)	11. Magnussen 1:26,829 (20)	11. Button 346,2
12. Bottas 1:28,148 (20)	12. Hülkenberg 1:27,227 (39)	12. Gutiérrez 1:27,207 (18)	12. Magnussen 345,7
13. Massa 1:28,150 (21)	13. Kvyat 1:27,476 (37)	13. Pérez 1:27,312 (10)	13. Ricciardo 345,3
14. Vergne 1:28,300 (30)	14. Gutiérrez 1:27,840 (33)	14. Vergne 1:27,479 (22)	14. Vettel 345,0
15. v. d. Gardes** 1:28,429 (19)	15. Vergne 1:27,929 (33)	15. Sutil 1:27,498 (12)	15. Maldonado 341,9
16. Ricciardo 1:28,487 (12)	16. Sutil 1:28,029 (35)	16. Bianchi 1:28,025 (19)	16. Gutiérrez 341,8
17. Juncadella* 1:29,192 (10)	17. Bianchi 1:28,659 (34)	17. Maldonado 1:28,137 (20)	17. Sutil 340,6
18. Maldonado 1:29,512 (24)	18. Maldonado 1:28,700 (42)	18. Kobayashi 1:28,265 (21)	18. Bianchi 339,8
19. Chilton 1:30,017 (25)	19. Chilton 1:28,786 (29)	19. Grosjean 1:28,459 (14)	19. Kobayashi 339,5
20. Bianchi 1:30,081 (27)	20. Grosjean 1:29,085 (29)	20. Chilton 1:28,579 (19)	20. Chilton 339,0
21. Pic*** 1:30,125 (23)	21. Kobayashi 1:29,178 (32)	21. Ericsson 1:29,251 (22)	21. Grosjean 338,7
22. Merhi**** 1:30,704 (29)	22. Ericsson 1:29,275 (37)	22. Rosberg keine Zeit (3)	22. Ericsson 334,7
23. Ericsson 1:30,948 (16)			

*im selben Auto; **für Sutil; ***für Grosjean; ****für Kobayashi

QUALIFYING

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Hamilton 1:25,363	1. Hamilton 1:24,560	1. Hamilton 1:24,109	Vettel 6:7 Ricciardo
2. Rosberg 1:25,493	2. Rosberg 1:24,600	2. Rosberg 1:24,383	Hamilton 5:8 Rosberg
3. Massa 1:25,528	3. Bottas 1:24,858	3. Bottas 1:24,697	Räikkönen 2:11 Alonso
4. Bottas 1:26,012	4. Massa 1:25,046	4. Massa 1:24,865	Maldonado 2:11 Grosjean
5. Vergne 1:26,014	5. Alonso 1:25,525	5. Magnussen 1:25,314	Button 6:7 Magnussen
6. Kvyat 1:26,261	6. Button 1:25,630	6. Button 1:25,379	Hülkenberg 9:4 Pérez
7. Button 1:26,328	7. Vettel 1:25,769	7. Alonso 1:25,430	Sutil 7:6 Gutiérrez
8. Magnussen 1:26,337	8. Pérez 1:25,863	8. Vettel 1:25,436	Vergne 6:7 Kvyat
9. Hülkenberg 1:26,371	9. Ricciardo 1:25,946	9. Ricciardo 1:25,709	Bottas 9:4 Massa
10. Alonso 1:26,514	10. Magnussen 1:25,973	10. Pérez 1:25,944	Bianchi 10:3 Chilton
11. Pérez 1:26,569	11. Kvyat 1:26,070		Ericsson 2:10 Kobayashi
12. Vettel 1:26,631	12. Räikkönen 1:26,110		Ericsson 0:1 Lotterer
13. Räikkönen 1:26,689	13. Vergne 1:26,157		
14. Ricciardo 1:26,721	14. Hülkenberg 1:26,279		
15. Gutiérrez 1:26,999	15. Sutil 1:26,588		
16. Sutil 1:27,034	16. Gutiérrez 1:26,692		
17. Maldonado 1:27,520			
18. Grosjean 1:27,632			
19. Kobayashi 1:27,671			
20. Bianchi 1:27,738			
21. Chilton 1:28,247			
22. Ericsson 1:28,562			

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Italien

< Valtteri Bottas (4.)
 «Ich hatte am Start Probleme. Da müssen wir noch genau analysieren, was passiert ist. Ich kam nur als Elfter aus der ersten Runde zurück. Aber ich habe danach noch viele überholt.»



Kevin Magnussen (10.) >
 «Ich habe einen super Start erwischt. Ich wusste aber, dass ich P2 nicht lange halten kann. Die Strafe war ärgerlich. Ich hätte mehr als einen Punkt aus Monza mitnehmen können.»



< Kamui Kobayashi (17.)
 «Ich bin sehr zufrieden mit meinem Rennen. Ich lag im Ziel vor Bianchis Marussia. Die Updates, die das Team schon in Spa gebracht hatte, waren ein Schritt in die richtige Richtung.»



Esteban Gutiérrez (20.) >
 «Ich hatte Probleme, die harte Reifenmischung zum Arbeiten zu bringen. Wir haben dann die Strategie geändert, das war gut. Der Zwischenfall am Schluss hat viel Zeit gekostet.»



< Fernando Alonso (out)
 «Es ist eine Schande, ausgerechnet vor dem Heimpublikum auszufallen. Vor allem, wenn man so lange kein technisches Problem mehr hatte. Aber diesmal gab's Ärger mit dem ERS.»



Max Chilton (out) >
 «Dieser Ausfall war ärgerlich. Und geht auf meine Kappe. Ich habe einen Tick zu spät gebremst und bin nicht mehr um die Kurve gekommen. Es tut mir leid für das Team.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Hamilton kommt von der Pole-Position schlecht weg und fädelt erst als Vierter in die erste Schikane ein. Dort vor ihm: Rosberg, Magnussen und Massa. Bottas fällt beim Losfahren noch sehr viel massiver zurück – von Startplatz 3 auf Rang 11.

5. Runde: Massa attackiert Magnussen. Im zweiten Versuch kommt der Brasilianer am Dänen vorbei. Im selben Umlauf kann auch Hamilton Magnussen überholen. Neue Reihenfolge vorne: Rosberg, Massa, Hamilton, Magnussen. Dahinter: Vettel, Button, Alonso. Spa-Sieger Ricciardo liegt nach schwachem Start immer noch auf P12.

9. Runde: Rosberg verpasst den Bremspunkt in der ersten Schikane, weicht Zickzack fahrend durch die Styropor-Mauern aus, bleibt aber vorn. Dahinter schiebt sich Hamilton an Massa vorbei auf den zweiten Platz.

21. Runde: Bei der Aufholjagd von Bottas ist Magnussen das nächste Opfer und verliert Rang 4.

24. Runde: Massa (3.) stoppt zum einzigen Reifenwechsel, der 2014 in Monza für fast alle Fahrer die Regel ist.

25. Runde: Rosberg zur Box, Hamilton in Führung.

26. Runde: Hamilton tauscht die weicheren gegen die härteren Pneus. Danach ist er wieder Zweiter hinter Rosberg.

29. Runde: Rosberg verbremst sich erneut am Ende der fast 1,7 Kilometer langen Zielgeraden bei seiner Höchstgeschwindigkeit von rund 330 km/h. Wieder muss er durch den Notausgang der ersten Schikane. Diesmal verliert er die Führung – an Hamilton.

31. Runde: Magnussen drängt Bottas, der ihn überholen will, in Schikane eins von der Bahn und kassiert dafür eine 5-Sekunden-Strafe. Statt Siebter wird er so am Ende nur Zehnter.

36. Runde: Magnussen blockiert Bottas erneut, diesmal durch Linienwechsel, als der Verfolger schon zum Überholen angesetzt hat.

37. Runde: Bottas kommt an Magnussen vorbei und ist damit Fünfter.

39. Runde: Bottas verdrängt von Platz 4.

46. Runde: Vettel verliert P4 an Ricciardo.

Ziel: Hamilton gewinnt vor Rosberg und Massa. ♦

GP VON ITALIEN/Monza 2014 / Resultate

Monza/I: 7. September 2014; 13. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 306,720 km über 53 Runden à 5,795 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

29°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W05 AMG Hybrid	53	1:19:10,236 h		1	m-h	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes W05 AMG Hybrid	53	+3,175		1	m-h	18
3. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW36	53	+25,026		1	m-h	15
4. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW36	53	+40,786		1	m-h	12
5. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB10	53	+50,309		1	m-h	10
6. Sebastian Vettel (D)	Red-Bull-Renault RB10	53	+59,965		1	m-h	8
7. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM07	53	+1:02,518		1	m-h	6
8. Jenson Button (GB)	McLaren-Mercedes MP4-29	53	+1:03,063		1	m-h	4
9. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari F14 T	53	+1:03,535		1	m-h	2
10. Kevin Magnussen (DK)*	McLaren-Mercedes MP4-29	53	+1:06,171		1	m-h	1
11. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Renault STR9	53	+1:11,184		1	h-m	0
12. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM07	53	+1:12,606		1	h-m	0
13. Jean-Eric Vergne (F)	Toro-Rosso-Renault STR9	53	+1:13,093		1	m-h	0
14. Pastor Maldonado (VV)	Lotus Renault E22	52	+1 Rd.		1	m-h	0
15. Adrian Sutil (D)	Sauber-Ferrari C33	52	+1 Rd.		1	h-m	0
16. Romain Grosjean (F)	Lotus Renault E22	52	+1 Rd.		1	h-m	0
17. Kamui Kobayashi (J)	Caterham-Renault CT05	52	+1 Rd.		1	m-h	0
18. Jules Bianchi (F)	Marussia-Ferrari MR03	52	+1 Rd.		1	m-h	0
19. Marcus Ericsson (S)	Caterham-Renault CT05	51	+2 Rd.		1	h-m	0
20. Esteban Gutiérrez (MEX)**	Sauber-Ferrari C33	51	+2 Rd.		3	h-m-m-m	0

*5 Strafsekunden auf Endzeit addiert wegen Abdrängens von Bottas; **plus 20 Strafsekunden wegen Kollision mit Grosjean

Nicht klassiert:

Fernando Alonso (E)	Ferrari F14 T	28	Antrieb	1	m-h	-
Max Chilton (GB)	Marussia-Ferrari MR03	5	Unfall	0	m	-

Durchschnittstempo des Siegers: 232,449 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 29. Runde, in 1:28,004 min (=236,975 km/h)

Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: 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 zwei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Beide müssen im Rennen eingesetzt werden. In der F1-Fachsprache wird die jeweils weichere Gummimischung «Option», die härtere «Prime» genannt.



Alonso ausgefallen: Der Spanier startet ins Heck seines Ferrari

Topspeed Rennen (So)	km/h
1. Ricciardo	362,1
2. Bottas	360,8
3. Hamilton	358,6
4. Vergne	357,6
5. Massa	356,5
6. Button	355,1
7. Kvyat	354,2
8. Pérez	353,1
9. Magnussen	349,2
10. Alonso	347,0
11. Gutiérrez	346,1
12. Hülkenberg	343,0
13. Vettel	339,9
14. Räikkönen	338,9
15. Grosjean	338,6
16. Kobayashi	337,6
17. Ericsson	334,8
18. Maldonado	334,2
19. Chilton	333,0
20. Bianchi	331,8
21. Rosberg	331,0
22. Sutil	329,1

Schnellste Runde Rennen (So)	Zeit
1. Hamilton	1:28,004
2. Rosberg	1:28,206
3. Massa	1:28,342
4. Kvyat	1:28,486
5. Bottas	1:28,559
6. Ricciardo	1:28,588
7. Räikkönen	1:28,942
8. Pérez	1:29,107
9. Vergne	1:29,121
10. Vettel	1:29,141
11. Button	1:29,245
12. Magnussen	1:29,283
13. Hülkenberg	1:29,366
14. Sutil	1:29,375
15. Gutiérrez	1:29,449
16. Alonso	1:29,680
17. Maldonado	1:29,856
18. Grosjean	1:30,083
19. Ericsson	1:30,280
20. Bianchi	1:30,521
21. Kobayashi	1:30,758
22. Chilton	1:32,569



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Button	790
2. Ricciardo	788
3. Magnussen	773
Bottas	773
5. Rosberg	771
6. Alonso	770
7. Räikkönen	739
8. Hülkenberg	737
9. Hamilton	710
10. Chilton	658
11. Bianchi	653
12. Gutiérrez	643
13. Vergne	634
14. Vettel	632
15. Kvyat	631
16. Grosjean	626
17. Massa	615
18. Pérez	609
19. Sutil	602
20. Ericsson	560
21. Kobayashi	557
22. Maldonado	540
23. Lotterer	1

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. McLaren-Mercedes	1563
2. Scuderia Ferrari	1509
3. Mercedes AMG Petronas F1	1481
4. Red Bull Racing	1420
5. Williams Martini Racing	1388
6. Sahara Force India F1 Team	1346
7. Marussia F1 Team	1311
8. Scuderia Toro Rosso	1265
9. Sauber F1 Team	1245
10. Lotus F1 Team	1166
11. Caterham F1 Team	1118
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	795/1590

Experten-Urteil

Christian Eichenberger

Chef vom Dienst



Fahrer des Rennens

Felipe Massa

Vierter in Österreich, Fünfter in Ungarn – und nun in Monza vor dem ehemaligen Heimpublikum auf dem Podest: Für Felipe Massa war der Italien-GP Balsam auf die Wunden. Denn bisher hatte ihm Teamkollege Valtteri Bottas fast jedes Mal die Show gestohlen. Den Grundstein zu seinem ersten Podestplatz mit Williams legte Massa am Start. Zwar spülte es ihn hinter Kevin Magnussen, doch den rang er in Runde 1 nieder und durfte – zum ersten Mal seit Spanien 2013 – wieder Champagner verspritzen. Nebenbei wurde er von Williams für 2015 bestätigt, was aber bei seinem Zweijahresvertrag keine Überraschung war.



Heimlicher Gewinner

Sergio Pérez

Ein siebter Platz ist nicht unbedingt ein Grund, die Sektorkorken knallen zu lassen. Aber der erneute teaminterne Sieg gegen den hochgeschätzten Nico Hülkenberg (enttäuschter Zwölfter) hat dem Mexikaner gutgetan. In der WM führt Hülkenberg zwar immer noch 70:45. Aber Pérez hat über die Saison gesehen bisher die größeren Highlights gesetzt.



Heimlicher Verlierer

Daniil Kvyat

Was nützt es, wenn einem beim Heim-GP in Russland die Ehre zuteil wird, dass eine Kurve nach einem benannt wird, wenn man gleichzeitig beim Heim-GP von Toro Rosso einen Punkt verschenkt? Kvyat lag auf P11 und hätte durch die 5-Sekunden-Strafe von Magnussen P10 geerbt. Aber zwei Runden vor Schluss – im Heck von Kimi Räikkönen – verpasste er den Bremspunkt bei der ersten Schikane. Sehr zum Leidwesen des italienischen Rennstalls, der in Monza den 500. GP (Minardi & Toro Rosso) feierten. ♦



GP2 Monza

Palmer und der Hitzkopf

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Zwei Fahrer haben in Monza für Schlagzeilen gesorgt: Leader Jolyon Palmer, der trotz einer Strafe, die ihn nach ganz hinten beorderte, das zweite Rennen gewann. Und Sergio Canamasas, der mit der schwarzen Flagge aus dem Rennen genommen und von seinen «Kollegen» übel beschimpft wurde.

Er ist noch nicht durch. Und um in Russland (am 11./12. Oktober) den Sack zuzumachen, bräuchte er zwei perfekte Rennen. Doch Jolyon Palmer ist seinem Ziel, GP2-Meister zu werden, ein grosses Stück näher gekommen, obwohl es am Freitagabend überhaupt nicht danach aussah.

Palmer hatte sich als Vierter qualifiziert und seinen Hauptgegner Felipe Nasr hinter sich gelassen, als bei der Nachkontrolle festgestellt wurde, dass in seinem Dallara weniger als der vorgeschriebene Restliter zurückgeblieben war. Laut Reglement wurden dem Briten alle Zeiten gestrichen. Deshalb musste er am Samstag aus der letzten Reihe losfahren.

Doch Palmer steckte deswegen nicht auf. Im Gegenteil. Am Samstagmorgen kündigte er an: «P8 ist das Ziel. Dann stehe ich am Sonntag auf der Pole.» Gesagt – getan. Palmer zögerte seinen Pflichtstopp auf den «primers» bis zur 20. Runde hinaus. Danach war er Boxenstopp-beeinigt Neunter. Die letzte Hürde hiess Stefano Coletti. Und die nahm Palmer in der 26. von 30 Runden. «Ich konnte ihn nicht länger halten», meinte Coletti. «Ich hatte im Zweikampf mit Leal zu viel Zeit verloren.»

41 Punkte Vorsprung auf Nasr

Palmer wusste, dass dieser achte Platz Gold wert ist. Vor allem, weil Nasr als Sechster und Stoffel Vandoorne als überlegener Sieger (und Dritter in der Meisterschaft) wichtige Punkte holten. Weil Vandoorne am Sonntag aber nach Kupplungsproblemen am Start nur Vierzehnter wurde und Nasr erneut nicht über P6 hinauskam, hatte Palmer am Ende des Wochenendes seine Führung sogar ausgebaut. Vor dem nächsten Rennen in Sotschi liegt der Dams-Pilot 41 Punkte vor Nasr. Und 76 vor Vandoorne. «Dieses Weekend werde ich so schnell nicht vergessen», meinte Palmer jr. hinterher. «Am Freitagabend habe ich nicht wirklich damit

gerechnet, dass ich die Führung sogar ausbauen könnte.»

Bad Boy versteht Kritik nicht

Für Schlagzeilen anderer Art sorgte Sergio Canamasas. Der heissblütige Spanier ist in der GP2 bekannt für grenzwertige Manöver. Im Sprint gab es drei heisse Szenen. Und Señor Canamasas war in alle verwickelt. Zuerst war er Auslöser an einer Kollision zwischen Artem Markelov und Pierre Gasly auf der Gegengeraden. Dann versenkte er Raffaele Marciello im Kiesbett. Und schliesslich beendete er in der zweiten Schikane auch das Rennen von René Binder. Alles zusammen war der Rennleitung zu viel! In Runde 15 «bat» man den Unbelehrbaren mit der schwarzen Flagge zur Box. Ausserdem brummte man ihm fünf Strafpunkte auf.

Weitere Sanktionen gab es nicht. Auch wenn einige Fahrer die Suspendierung Canamasas' fordern. «Er hat mir vor dem Rennen gedroht, dass er mich abschiessen würde», sagte ein Pilot, dessen Name uns entfallen ist. Ein anderer meinte: «Der ist lebensgefährlich! Man sollte ihn aus dem Verkehr ziehen.»

Canamasas selber sass nach dem Rennen mit seinem Vater gemütlich auf einem Klappstuhl im Trident-Motorhome. Und er konnte weder die Kritik noch die Disqualifikation verstehen. Wobei man ihm in einem Punkt recht geben muss: «Es ist nicht immer alles schwarz oder weiss da draussen auf der Strecke. Beim Zwischenfall in Runde 1 bin ich nur durch den Acker gepflügt, weil sich vor mir eine Kollision anbahnte und ich diese verhindern wollte.» Dass er mit seinem wilden Ritt durchs Kies und seinem anschließenden rustikalen «Einfädeln» in den Verkehr selber zur Gefahr wurde, perlte an dem Mann ab, der bereits in Singapur 2013 die Aufforderung, zur Box zu kommen, ignoriert hatte.

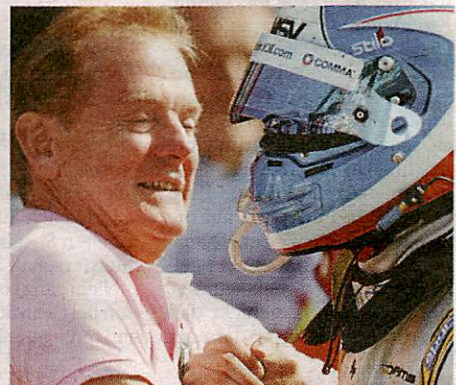
Ein «kleiner Trost» in Richtung Canamasas spendete Simon Trummer. Obwohl der Rapax-Pilot vom Spanier heftig eine gebürstet bekommen hatte, meinte er hinterher: «Das war nicht das Schlimmste an dem Weekend. Schlimmer war, dass meine Kupplung so schlecht eingestellt war, dass ich am Start den Motor abwürgte.» Und das auf SP5. Mit der Vermutung, «wir hätten in beiden Rennen gepunktet», lag Trummer vermutlich richtig. Auf jeden Fall wäre er ohne Kupplungsärger weit weg von Canamasas gewesen. ♦



Wer hätte das gedacht? Palmer führt Lauf 2 an, nachdem ihm am Freitag alle Zeiten gestrichen wurden



Ärgerte sich über seine Kupplung: Trummer



GP2-Titel in Reichweite: Vater und Sohn Palmer



In der Kritik: Sergio Canamasas



Samstagsieger Vandoorne

GP2 / Resultate

Monza/I: 5,793 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken
 Hauptrennen 30 Runden=173,481 km, 26 Fahrer gestartet, 21 gewertet
 1. Stoffel Vandoorne (B/ART) in 48:02,203 min (=216,685 km/h); 2. Arthur Pic (F/Campos) +0,673; 3. Mitch Evans (NZ/Russian Time) +4,102; 4. Stéphane Richelmi (MC/Dams) +9,502; 5. André Negrão (BR/Arden) +11,140; 6. Felipe Nasr (BR/Carlin) +11,605; 7. Marco Sörensen (DK/MP) +14,458; 8. Jolyon Palmer (GB/Dams) +15,049; 9. Stefano Coletti (MC/Racing Engineering) +16,704; 10. Johnny Cecotto (YV/Trident) +17,164; – ferner: 19. Simon Trummer (CH/Rapax) +1:10,746; 20. René Binder (A/Arden) +1:13,478; out: Daniel Abt (D/Hilmer) +21,036; – out: René Binder (A/Arden)
 Schnellste Runde: Leal in 1:33,473 min (=223,110 km/h)
 Sprintrennen 21 Runden=121,344 km, 26 Fahrer gestartet, 20 gewertet
 1. Jolyon Palmer (GB/Dams) in 36:38,991 min (=198,654 km/h); 2. Stefano Coletti (MC/Racing Engineering) +1,501; 3. Stéphane Richelmi (MC/Dams) +3,024; 4. Marco Sörensen (DK/MP) +4,881; 5. André Negrão (BR/Arden) +7,980; 6. Felipe Nasr (BR/Carlin) +10,602; 7. Arthur Pic (F/Campos) +11,238; 8. Adrian Quaife-Hobbs (GB/Rapax) +12,453; 9. Daniel de Jong (NL/MP) +16,157; 10. Daniel Abt (D/Hilmer) +20,311; 11. Simon Trummer (CH/Rapax) +21,036; – out: René Binder (A/Arden)
 Schnellste Runde: Coletti in 1:33,258 (=223,624 km/h)
 Bonuspunkte: Pole (4): Vandoorne (1:31,707 min=227,406 km/h); schnellste Runde (je 2): Palmer (1:33,476 min)/Coletti (1:33,258 min)
 Stand nach 18 von 22 Läufen: 1. Palmer 251 Punkte; 2. Nasr 190; 3. Vandoorne 164; 4. Cecotto 128; 5. Evans 125; 6. Coletti 114; 7. Pic 90; 8. Leal 66; 9. Richelmi 63; 10. Marciello 57; 11. Quaife-Hobbs 50; 12. Sörensen 28; 13. Abt 27; 14. Trummer 26; 15. Haryanto 26; 16. Izawa 26; 17. Canamasas 22; 18. Negrão 19; 19. Dillmann 18; 20. Berthon 16; 21. Rossi 12; 22. Ellinas 7; 23. Lancaster 6; 24. Markelov 6; 25. Binher 3; – Teams: 1. Dams 294; 2. Carlin 256; 3. ART 190; 4. Racing Engineering 171; 5. Trident 150; 5. 6. Russian Time 131; 7. Campos 92; 8. Rapax 56; 9. Caterham 40; 10. Arden 36; 11. MP 36; 12. Hilmer 33; 13. Lazarus 18
 Nächstes Rennen: 11./12. Oktober 2014, Sotschi (RUS)
 Internet: www.gp2series.com

GP3 Monza

Schmach von Spa vergessen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Ausgerechnet in Monza, auf einer Strecke, die Marvin Kirchhöfer nicht kannte, gelang dem Deutschen mit zwei dritten Plätzen die Rehabilitation für Spa. Die Siege gingen an Dean Stoneman und Jimmy Eriksson.

In Spa ist er auf dem Weg zum Grid beim Reifenaufwärmen in die Leitschienen gekracht. In Monza hat sich Marvin Kirchhöfer zurückgemeldet – und wie! Mit zwei dritten Plätzen hat der 20-jährige Leipziger die Schmach von Belgien vergessen gemacht. In der Meisterschaft liegt er wieder auf P5 – in Schlagdistanz zum Top 3. «Noch so ein gutes Wochenende in Sotchi und ein Platz unter den ersten drei ist möglich», meinte Kirchhöfer, «aber daran denke ich im Moment gar nicht.»

Mit seinen 20 Jahren ist Marvin ein alter Hase. Das bekam im ersten Heat Robert Visoiu zu spüren. Kirchhöfer machte mächtig Druck auf den vor ihm liegenden Arden-Pilot, und hatte die Nase im Anflug auf die zweite Schikane vor dem Rumänen. Weil an dem Ort aber gelbe Flaggen geschwenkt wurden, liess er Visoiu geschickt den Vortritt – im Wissen, dass der

für dieses Manöver (Überholen unter Gelb) bestraft wird. «Ich hätte mit stehendem Vorderrad hineinbremsen können», sagte Marvin. «Aber mir war sofort klar, dass Robert für diese Aktion eine Drive-Through bekommen wird.»

Visoiu hatte wenig Verständnis für die Strafe. Kirchhöfer habe, wenn überhaupt, zehn Zentimeter vor ihm gelegen, meinte der GP3-Routinier. Immerhin: Als sich die beiden im



Dean Stoneman



Jimmy Eriksson

Fahrerlager begegneten, gratulierte Visoiu seinem cleveren Kontrahenten fair zu Platz 3.

Tuscher: Pole nicht umgesetzt

Vorne hatte Jimmy Eriksson alle(s) im Griff. Der Schwede feierte nach Silverstone seinen zweiten Sieg und rückte in der Meisterschaft auf Rang 3 vor.

Nicht ganz so leicht wie Eriksson fiel Dean Stoneman der Sieg in Durchgang 2. Zwar ging der

Brite am Start in Führung. Doch Landsmann Alex Lynn, der in Russland vorzeitig Meister werden kann, machte ihm das Leben schwer. Für eine halbe Runde lag der Red-Bull-Junior sogar vorne. «Doch ich hatte mehr Speed», so Stoneman, «und kassierte ihn wieder.»

Der Rest der deutschsprachigen Fraktion kämpfte in Monza glücklos. Mathéo Tuscher stand am Sonntag auf der Pole, schmiss die gute Ausgangsposition aber am Start weg. Ein Foul an Patrick Kujala (verbogene Spurstange) beendete sein Rennen.

Alex Fontana wurde in Lauf 1 vom übereifrigen Luca Ghiotto abgeschossen. Der Tessiner setzte seine Fahrt fort – allerdings mit einer total krummen Lenkung. «Später ist dann die Radaufhängung kollabiert, und ich musste aufgeben.» Durchgang 2 beendete Fontana nach grandioser Aufholjagd auf P10.

Patric Niederhauser handelte sich einen Bremsplatten ein. «Danach hatte ich nur noch Untersteuern.» Am Sonntag wurde der Arden-Pilot unsanft von Mitch Gilbert umgedreht und fiel auf die 19. Position zurück.

Gar nicht erst am Start war Sebastian Balthasar. Das Chassis des Deutschen wies nach einer Flugeinlage über die Kerbs drei Risse auf. Der Schaden war vor Ort nicht zu beheben. ♦



Kirchhöfer: Diese Flugeinlage blieb zum Glück ohne böse Folgen

GP3 / Resultate

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

1. Lauf 17 Runden=98,172 km, 27 Fahrer gestartet, 21 gewertet

1. Jimmy Eriksson (S/Koironen) in 28:35,462 min (=206,019 km/h); 2. Dino Zamparelli (I/ART) +0,674; 3. Marvin Kirchhöfer (D/ART) +6,329; 4. Emil Bernstorff (GB/Carlin) +7,380; 5. Dean Stoneman (GB/Marussia) +8,287; 6. Alex Lynn (GB/Carlin) +9,107; 7. Patrick Kujala (FIN/Marussia) +10,776; 8. Mathéo Tuscher (CH/Jenzer) +11,805; 9. Richie Stanaway (NZ/Status) +12,647; 10. Nick Yelloly (GB/Status) +13,438; – ferner: 13. Patric Niederhauser (CH/Arden) +17,404; out: Alex Fontana (CH/ART); Sebastian Balthasar (D/Hilmer).

2. Lauf 17 Runden=98,172 km, 26 Fahrer gestartet, 21 gewertet

1. Dean Stoneman (GB/Marussia) in 28:27,813 min (=206,942 km/h); 2. Alex Lynn (GB/Carlin) +0,908; 3. Marvin Kirchhöfer (D/ART) +3,399; 4. Emil Bernstorff (GB/Carlin) +4,321; 5. Nick Yelloly (GB/Status) +7,472; 6. Kevin Ceccon (I/Jenzer) +9,774; 7. Luis Sá Silva (AO/Carlin) 18,900; 8. Jimmy Eriksson (S/Koironen) +19,759; 9. Dino Zamparelli (I/ART) +21,007; 10. Alex Fontana (CH/ART) +21,513; – ferner: 19. Patric Niederhauser (CH/Arden) +31,820; out: Mathéo Tuscher (CH/Jenzer); nicht gestartet: Sebastian Balthasar (D/Hilmer).
Stand nach 14 von 18 Läufen: 1. Lynn 173 Punkte; 2. Stanaway 123; 3. Eriksson 115; 4. Bernstorff 111; 5. Kirchhöfer 107; 6. Yelloly 102; 7. Zamparelli 101; 8. Stoneman 95; 9. Mardenborough 61; 10. Niederhauser 37; 11. Tuscher 29; 12. Visoiu 22; 13. Kujala 22; 14. Fontana 20; 15. Agostini 18; 16. Varhaug 11; – Teams: 1. Carlin 290; 2. ART 228; 3. Status 225; 4. Arden 120; 5. Marussia 117; 6. Koironen 115; 7. Jenzer 44; 8. Hilmer 18; 9. Trident 12.

Nächstes Rennen: 11./12. Oktober 2014, Sotchi (RUS)

Internet: www.gp3series.com

Formel E

Volle Kanne wird nicht gehen

Am Wochenende fällt in Peking der Startschuss zur Formel E. Für Teilnehmer und Macher der Serie ist es eine Reise ins Ungewisse.

Die Zeit des Experimentierens ist vorbei. Am Wochenende finden in Peking die ersten Rennen zur Formel E statt. 20 Autos werden am Start zum ersten Elektrossenrennen im Formelsport stehen. Die Dauer eines Rennen ist auf ca. 50 Minuten festgelegt. Weil der Saft der Batterien nicht ausreicht, sind die Fahrer beim Pflichtstopp gezwungen, in das «Ersatzauto» umzusteigen.

Noch ist unklar, mit welcher Taktik die Teams ins Rennen gehen. Daniel Abt, der für Audi Sport Abt an den Start geht, erklärt: «Wir werden alle sparsam fahren müssen.» Im Klartext heisst das: Die im Rennen maximal erlaubte Batterieleistung von 150 kW (Quali 200 kW)

kann nicht über die gesamte Distanz abgerufen werden. «Ich rechne damit, dass wir mit 80 bis 85 Prozent der Leistung auskommen müssen», so Abt. «Aber es ist abhängig von der jeweiligen Strecke. Auf schnellen Kursen müssen wir sparsamer sein als auf langsamen.»

Das Feld der Formel E lässt sich sehen. 13 ehemalige GP-Piloten, darunter zwei Deutsche (Nick Heidfeld und Daniel Abt) sowie ein Schweizer (Sébastien Buemi) werden in Peking dabei sein. Ein anderer Eidgenosse (Fabio Leimer) hätte den wegen der DTM verhinderten António Félix da Costa bei Amlin Aguri ersetzen sollen. Doch auf Druck von Sponsoren wurde Takuma Sato ins zweite Cockpit gesetzt.

Die Übertragungsgrechte im deutschsprachigen Raum hat sich übrigens Sky gesichert. Das erste Rennen wird am Samstag 9.30 Uhr live ausgestrahlt. ♦ CE



Farbenfrohe Angelegenheit: So rückt das Team Abt in Peking aus

STARTLISTE FORMEL E

Team	Fahrer
Amlin Aguri	Katherine Legge (GB)
Andretti Formula E	Franck Montagny (F)
Audi Sport Abt	Lucas di Grassi (BR)
China Racing	Nelson Piquet jr. (BR)
Dragon Racing	Oriol Servia (E)
E-Dams-Renault	Nicolas Prost (F)
Mahindra Racing	Karun Chandhok (IND)
Trulli	Jarno Trulli (I)
Venturi	Nick Heidfeld (D)
Virgin Racing	Jaime Alguersuari (E)
	Takuma Sato (J) +
	Scott Speed (USA)
	Daniel Abt (D)
	Ho-Pin Tung (RC)
	Jérôme d'Ambrosio (B)
	Sébastien Buemi (CH)
	Bruno Senna (BR)
	Michela Cerruti (I)
	Stéphane Sarrazin (F)
	Sam Bird (GB)

NACHRICHTEN

McLaren-Junior vorzeitig Meister

Renault 2.0 Nyck de Vries hat sich in Mugello mit zwei Siegen den Titel gesichert. Der McLaren-Junior gewann Lauf 1 vor Charles Leclerc und Bruno Bonifacio; im zweiten vor Leclerc und Matevos Isaakyan. Pietro Fittipaldi, Enkel von F1-Weltmeister Emerson, belegte in Heat 1 P4.

Chassis klar, Motor noch offen

Formel Masters/Formel 4 Ab 2015 wird die ADAC Formel Masters als ADAC Formel 4 an den Start gehen. Die Autos werden von Tatuus (bisher Dallara) gebaut. Noch unklar ist, wer die Motoren liefert. Bis Ende September soll eine Entscheidung fallen. Der bisherige Hersteller VW steht auf der Pole. Aber es gibt noch andere Interessenten (Ford, Fiat, Mercedes). ♦ CE

Langstrecken-WM

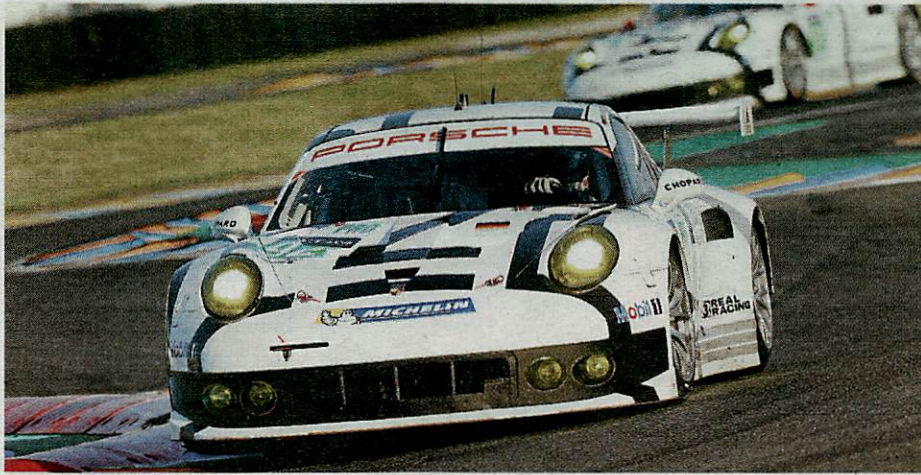
Noch einige Fragezeichen

Von GUSTAV BÜSING und ARNO WESTER

Drei Monate ohne Rennen – das ist lang. Doch jetzt, knapp zwei Wochen vor dem Start in die zweite Saisonhälfte der Langstrecken-WM (WEC), kommt viel Bewegung in die Szene. Und auch in der Gerüchteküche ist es mit der Sparflamme vorbei.

Für den Kampf um die Titel in der GT-Klasse hat Porsche seine Karten mit Blick auf das Klassement neu sortiert. In der Startnummer 91 des Porsche Team Manthey lösen sich künftig Jörg Bergmeister und Richard Lietz am Lenkrad ab. Bergmeisters bisheriger Partner, Patrick Pilet, wechselt dafür in die Startnummer 92 an die Seite seines Landsmannes Frédéric Makowiecki. Dadurch sitzen nunmehr in beiden Elfren wieder Fahrer, die noch Chancen haben, das derzeit führende Ferrari-Duo Bruni/Vilander beim Kampf um den Titel abzufangen.

Marco Holzer, der bisher mit Makowiecki fuhr und laut Porsche-Sportchef Hartmut Kris-



Ab dem Austin-Rennen neu besetzt: Die beiden Werks-Porsche 911 RSR aus der GTE-Pro-Kategorie

ten «ein exzellenter Test- und Abstimmungsfahrer» ist, wird für den Rest der Saison als Entwicklungsfahrer für künftige Werks- und Kundensportfahrzeuge eingesetzt. Ein kleines Fragezeichen steht noch hinter der Fitness von Richard Lietz, der sich am 25. August bei einem Unfall in der USCC den Arm brach. Deshalb nominierte Porsche für Austin vorsichtshalber noch Nick Tandy mit der Startnummer 91.

Während gestern (Montag) die letzten Rennwagen ihre Reise per Luftfracht von Frankfurt nach Austin angetreten haben, waren und sind Audi und Porsche weiterhin aktiv. Die Ingolstädter testeten von Montag bis Donnerstag am Lausitzringring – allerdings nicht für Austin.

Duvals Comeback geplant

«Wir sind mit Blick auf die kommende Saison in einer Vorentwicklungsphase», so Chris

Reinke, Leiter LMP bei Audi. «Es war somit kein Test für die kommenden WEC-Rennen.» Am Lenkrad des R18 e-tron quattro lösten sich Testfahrer Marco Bonanomi und Loïc Duval ab, Letzterer mit dem Ziel, nach seinem Le-Mans-Unfall und der Genesungsphase möglichst viele Kilometer zu absolvieren. Noch gibt es ein kleines Fragezeichen, was Duvals Einsatz in Austin betrifft. «Das ist geplant, aber noch nicht bestä-

tigt», erklärte Reinke im Gespräch mit MSA.

Völlig klar ist jedoch die Zielsetzung von Audi: «Wir sind in Le Mans durchgestartet. Jetzt liegen noch fünf WM-Läufe vor uns. Wir geben noch lange nicht auf, und unser absolutes Ziel ist, beide Titel (in der Fahrer- und Markenwertung, d. Red.) zu verteidigen.»

Porsche absolviert noch einen Test in Magny-Cours, um den aktuellen 919 Hybrid mit Blick auf die kommenden fünf Rennen zu verbessern. Mit der Vergabe der Titel hat Porsche zwar nichts mehr zu tun, aber Podiumsplätze und möglichst auch der eine oder andere Sieg sollen bis zum Ende des Comeback-Jahres noch herauspringen.

Während es um Nissans LMP1 für 2015 sehr still bleibt, machen in Asien andere von sich reden. So möchte das SARD-Team mit einem LMP1-L einsteigen und hat ein Projekt für die Garage 56 in Le Mans 2015 in der Pipeline. Auch Subaru, aktuell mit GT300-Werks- team in der Super GT, bekundet Interesse für die LMP1 ab 2016/2017, und Yokohama möchte mit Tests von LMP2-Reifen für 2015 beginnen. ♦

Blancpain Sprint Series Portimão

Buhk zurück, Götz Titelfavorit

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Maximilian Götz und Maximilian Buhk haben ihren zweiten Saisonsieg eingefahren. Damit avanciert Götz endgültig zum Titelfavoriten. Punkte für Zanardi in Speziallackierung.

Zwei Rennwochenenden musste Maximilian Buhk ausfallen lassen, weil ihm seine Rennlizenz nach den Vorfällen beim ADAC GT Masters am Slovakiaring (siehe MSA 35/36) suspendiert worden war. Besonders hart traf es den 21-jährigen dabei in Sachen der BSS, wo er als Tabellenführer die Rennen in der Slowakei verpasste. Pünktlich vor der Runde in Portimão war die Lizenz aber wieder da. Am 1. September hatte der Vorsitzende des DMSB-Berufungsgerichts, Harald Schmeier, ein Einsehen. Auf den Einlass von Buhks Anwalt Michael Schwägerl, dass ihn die Suspendierung ohnehin die Titelchancen

in zwei Meisterschaften gekostet hat, gab es die Lizenz zurück. Die Zeit der Bestrafung sei ausreichend, um «dem Betroffenen sein Fehlverhalten deutlich zu machen», so Schmeier.

Zweiter Saisonsieg für Maxis

In Portimão war von Resignation angesichts der verlorenen Titel nichts zu spüren. Im Gegenteil: Buhk war genauso erfolgshungrig wie Maximilian

Götz, der ungewollt zum großen Profiteur der Buhk-Strafe zu werden scheint. Denn mit P2 im Qualifikations- und Sieg im Hauptrennen bleibt Götz bei 16 Punkten Vorsprung vor seinem zurückgekehrten Teamkollegen – der aber gleichzeitig sein härtester Verfolger ist.

Bereits 23 Zähler zurück liegen Jeroen Bleekemolen und Hari Proczyk (Grasser-Lamborghini), die im Quali-Lauf ge-

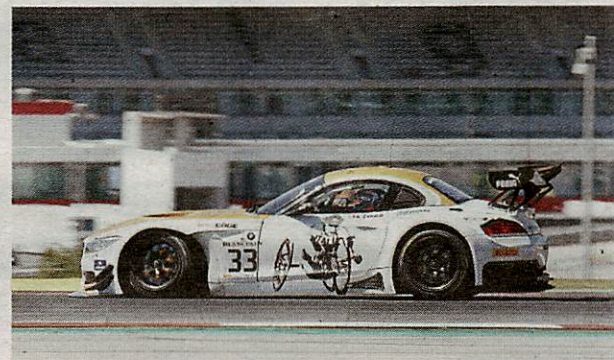
wannen, am Sonntag aber gegen HTP-Mercedes-Startfahrer Götz nichts entgegenzusetzen hatten. Götz zog nach knapp fünf Rennminuten dank neuer Pirelli-Reifen an Pole-Mann Proczyk vorbei und nach kurzer Safety-Car-Phase auf und davon. Im Finish musste sich Bleekemolen noch Laurens Vanthoor im Kampf um P2 geschlagen geben. Weil der Belgier aber ausserhalb der Strecke den

entscheidenden Schwung für den erfolgreichen Angriff holte, wurde der WRT-Audi zurückgestuft, womit Proczyk/Bleekemolen doch auf P2 landeten.

Als Ehrung für Doppel-Gold bei der Paracycling-WM (siehe MSA 37) trat Alex Zanardi mit einer speziellen Lackierung an seinem Roal-BMW an. Mit goldenen Akzenten am Auto beeindruckte er als bester Z4-Pilot auf P9 das Hauptrennen. ♦



Grosser Jubel: Gesamtleader Götz (l.), Comeback-Sieger Buhk



Gold auf Motorhaube und Dach: Zanardi auf dem Weg zu P9

Das Strahlen eines zukünftigen Weltmeisters? Der einstige «Underdog» im Citroën-Werksteam, José María López, ist klarer WM-Leader und hat gut lachen

Von REINER KUHN

José María López (31) ist zum grossen Titelfavoriten 2014 avanciert. Im MSA-Interview spricht er über ein Idol als Teamkollegen und seine Titelgedanken.

Stimmt es, dass du eigentlich Rallyefahrer werden wolltest?

JOSÉ MARÍA LÓPEZ: Ja, das ist richtig. Wenn du in Argentinien geboren bist, willst du eigentlich entweder Fussballer werden oder Rallyefahrer. Noch vor ein paar Jahren zelte ich mit Freunden an der berühmten Argentinien-WP «El Condor», fieberte vor allem mit Sébastien Loeb mit. Keine Frage, er war mein Idol.

Warum also Rennen statt Rallye?

In unserem Heimatort gab es eine Kartbahn. Als ich sieben Jahre alt war, kaufte mein Vater einen Kart. Ich hatte viel Spass, später Erfolg und bin eben dabei geblieben. Aber Rallyes habe ich immer geschaut und ich werde nie vergessen, als ich bei meinem ersten Citroën-Test Séb traf. Es war vor rund einem Jahr bei meinem ersten Test in Valencia. Das Erste, was ich machte, war ein Erinnerungsfoto mit Séb. Das Bild habe ich heute noch auf dem Handy.

Wie fühlt man sich, wenn man im gleichen Team und Auto schneller ist als sein Idol?

Ich schlage ihn ja nicht auf einer Schotterprüfung. Als Rennfahrer mit 20-jähriger Erfahrung weiss ich meine Leistung gut einzuordnen. Viele Dinge spielen eine Rolle; nicht nur, wie gut man mit dem Auto klar kommt, sondern zum Beispiel auch, wie gut man mit den Ingenieuren zusammenarbeitet. **Dennoch hast du zwei extrem starke Teamkollegen. Gegen wen ist es einfacher zu bestehen:**

Rekord-Rallyeweltmeister

Sébastien Loeb oder Rekord-WTCC-Champion Yvan Muller?

Zuerst schaut man auf sich und versucht, einen möglichst guten Job zu machen. Bei Séb ist es sehr beeindruckend, was er in seiner ersten Saison zeigt. Mit Yvan ist das natürlich etwas anderes. Wir kennen uns schon eine Weile und haben auch schon zusammen Rennen bestritten. Er ist hier sozusagen die Referenz. Am Anfang habe ich nicht zu viel erwartet. Im Grunde war ich selbst überrascht, wie gut es läuft. **Und jetzt führst du die WM an...**

Klar, ist man selbstbewusst genug, davon auszugehen, dass man mithalten kann. Das sieht man ja beim Testen. Aber Testen ist das eine, abgeliefert wird im Rennen. Man hat andere Bedingungen, das Set-up muss passen, man muss im Verkehr klarkommen und so weiter.

Das scheint dir zu gelingen.

Keiner hat mehr Siege als du...

Wir sind gar nicht so weit auseinander, weder beim Set-up noch bei den Rennen oder Ergebnissen. Bis auf Argentinien, wo ich den Heimvorteil hatte, sind wir gleichauf. Yvan hatte etwas weniger Glück und zwei Ausfälle, ich kam nur einmal nicht ins Ziel. In der Slowakei hatte Yvan einen Frühstart und wurde nur Zehnter. Das sind für mich auch Gründe, warum ich aktuell vorne liege. Auch Séb macht einen tollen Job und muss sich sicher noch an das Tür-an-Tür-Fahren gewöhnen. Auf Strecken wie in Marokko sieht man aber, wie präzise er an die Mauern ranfährt.

Wie gehst du das letzte Saisondrittel an?

So wie bisher auch.

«Im Grunde war ich selbst überrascht, wie gut es läuft.»

JOSÉ MARÍA LÓPEZ

Ich versuche, möglichst viele Punkte zu sammeln, und hoffe, am Ende die meisten zu haben (lacht). Wichtig ist, dass man saubere Rennen fährt, im Verkehr kühlen Kopf bewahrt und im richtigen Moment überholt. Es ist wichtig, im zweiten Lauf möglichst schnell vorne dabei zu sein und lange Duelle zu vermeiden. Im ersten Lauf muss man noch vorsichtiger und cleverer sein, um nicht das ganze Wochenende zu riskieren.

Denkst du an den WM-Titel?

Ich würde lügen, wenn ich nein sagen würde, ich bin schliesslich Tabellenführer. Aber es ist noch ein langer Weg, und ich werde jedes Rennen voll konzentriert angehen. Ich habe Meisterschaften im letzten Rennen verloren, aber auch gewonnen. Alles ist möglich, vor allem mit solchen Teamkollegen.

Abschliessend eine Frage zur Saison 2015. Freust du dich auf die Nürburgring-Nordschleife?

Das wird eine besondere Sache und tolle Herausforderung. Ich bin sogar schon mal eine Runde dort gefahren, mit meinem Bruder in einem alten Auto, das mehr Öl als Benzin brauchte. Das war 2001, als ich in der Formel Renault fuhr. Das war extrem beeindruckend und wird mir wohl nicht helfen. Aber es ist ja noch eine Weile. ♦



José María López

«Alles ist möglich»

Zur Person José María López

Geburtstag 26. April 1983

Geburtsort Río Tercero (RA)

Herkunftsland Argentinien

KARRIERE/ERFOLGE

2001/02 Formel Renault 2000 Eurocup

2002 Ital. Formel Renault (Meister)

2003 Formel Renault V6 (Meister)

2004 Int. Formel 3000 (6.)

2005 GP2-Serie (9., 1 Sieg)

2006 GP2-Serie (10., 3× Podium),

Formel-1-Testfahrer (Renault)

2007 TC2000 (Honda, 5.)

2008 TC2000 (Honda, Meister)

2008-2013 Turismo Carretera

2008-2013 Top Race V6 (2009: Meister)

2009 TC2000 (Honda, Meister)

2010 TC2000 (Honda, 6.)

2011 TC2000 (Fiat, 5.)

2012 Super TC2000 (Fiat/Ford, Meister)

2013 Super TC2000 (Fiat, 5.), Gaststart

WTCC Argentinien (BMW, 1 Sieg)

2014 WTCC (Citroën, bisher 7 Siege)

Hobbys
Fliegen



Traumpaarung: López in seinem Citroën C-Élysée auf der Rennstrecke

24h Barcelona

Doppelsieg der Roten



BERRANG

Überlegen gewonnen: Der Ferrari F458 des Praha-Teams

Mit einem Doppelsieg bei den 24h von Barcelona gelang Ferrari auf der Langstrecke, wovon man in der Formel 1 derzeit nur träumen kann. Die Schweizer Vorjahressieger führen auf Platz 3.

Bei der 17. Auflage der 24h auf dem Circuit de Catalunya blieb der grosse Regen zumindest beim eigentlichen Rennen aus. Ganz anders beim letzten Nachtraining, das wegen Extremhagel sogar vorzeitig abgebrochen werden musste. Zu-

mindest in der Anfangsphase war das Rennen äusserst spannend und die Führung wechselte mehrmals. Bereits zum Ende des ersten Renndrittels begann dann allerdings der Durchmarsch des Ferrari 458 GT3 der Scuderia Praha von Jiri Pisarik, Jaromir Jirik, Peter Kox und Matteo Malucelli. Wenn die Konkurrenz zulegte, zog man ebenfalls an. Ansonsten passte man die Rundenzeiten so an, dass der Vorsprung von zuletzt sieben Runden erhalten blieb.

Die Markenkollegen Jonathan Sicart, Giacomo Piccini, Nicola

Cadei, Frederic Delpit und Dimitri Enjalbert im 458 GT3 von Kessel Racing hatten gleich anfangs durch einen Rempler fünf Runden eingebüsst.

Selbst ohne diesen Crash wäre der Prager Ferrari an diesem Wochenende für sie nicht zu schlagen gewesen. So oder so wurde es das beste Ergebnis der Edelmarke aus Maranello bei einem 24h-Rennen seit dem Doppelsieg in Spa vor mittlerweile zehn Jahren.

Hofor chancenlos auf Platz 3

Chancenlos waren die Vorjahressieger des Schweizer Hofor Racing Teams. Wegen Bremsproblemen an ihrem Mercedes SLS AMG GT3 mussten die Bremszylinder auf beiden Seiten gewechselt werden. Am Ende schafften Roland Eggmann, Kenneth Heyer, Christian Frankenhout sowie Michael Kroll und seine Tochter Chantal, die bei diesem Rennen ihr Debüt auf dem SLS gab, zumindest den Sprung aufs Podium. Nur im übertragenden Sinne galt das für Kenneth Heyer, der nach seinem Erfolg bei den 24h von Zolder letzte Woche vorzeitig nach Spa geeilt war. ♦ MBR

Berg-SM Gurnigel

Erster Titel vergeben

Bei der 45. Auflage des Bergrennens Gurnigel triumphierte Eric Berguerand bei seinem siebten Saisonstart zum siebten Mal. Mit seinem Lola-Cosworth FA99 verwies der 35-jährige Romand nach zwei Laufbestzeiten den Lokalmatadoren Marcel Steiner im Martini-MK-77-BMW-Prototyp auf den zweiten Platz. Mit dem Formel-Master-Tatuus-Honda komplettierte Christian Balmer das Siegerpodium.

Schnellster «Dachautofahrer» wurde Ronnie Bratschi mit seinem Mitsubishi Lancer Evo VIII, der in der El-4000 René Ruch im Ferrari 355 hinter sich liess. Herbert Hunziger (Norma MF20) triumphierte

bei den CN-Spyder-Sportwagen. Der Wangener Albin Mächler sicherte sich bereits vor dem Finalrennen in Les Paccots (20./21.9.) mit seinem BMW M4 Coupé nach Perennantsiegen in seiner Klasse den Schweizer Meistertitel bei den Tourenwagen. ♦ MG



LEHMANN

Siebter Streich: Berguerand

BTCC Rockingham

Menu: Erstes Podium

Der grosse Sieger des Rennsontags in Rockingham heissen: Colin Turkington heissen: Zwei Siege und ein vierter Platz lassen den Champion von 2009 endgültig zum obersten Titelanwärter werden. Mit mehr als 50 Punkten Vorsprung geht der BMW-Pilot in die letzten zwei Rennwochenende von Silverstone und Brands Hatch.

Neben Rob Austin (Audi), der nach seinem sehr umjubelten Premiersieg in Rockingham 2013 auch in diesem Jahr einen Laufsieg holte, gab es aber zumindest einen heimlichen Gewinner: Alain Menu zeigte im VW CC des BMR-Teams sein bislang bestes Rennwochenende. Nach P8 im Qualifying

nutzte er die weichen Reifen in Heat 1, um bis auf P4 vorzufahren. Nach P6 im zweiten Lauf startete er im Finalrennen von der Pole. In diesem musste er sich nur dem weich bereiften Austin beugen und feierte mit P2 sein erstes Podium seit seiner Rückkehr in die BTCC. ♦ MBR



Erster Podestplatz: Menu

Porsche Supercup Monza

Junioren unter sich

Beim Rennen in Monza gewann Sven Müller bereits im ersten Jahr als Porsche-Junior seinen ersten Supercup-Lauf. Spannende Titelentscheidung in Austin.

Was Thomas auf dem Fussballplatz längst ist, könnte Sven auf der Rennstrecke bald sein. Der 22-jährige Porsche-Junior Sven Müller aus Bingen am Rhein erlebte nach seiner Pole am Samstag auch einen perfekten Rennsonntag. Denn vom Platz an der Sonne kam der Project-1-Pilot bestens weg und setzte sich sobald ein kleines Stück von den Verfolgern ab. Und auch wenn diese mal mehr oder weniger Druck auszuüben vermochten: Nervositäten, wie auch schon gesehen in diesem Jahr, zeigte der erst vor gut einem halben Jahr ins GT-Cockpit gewechselte F3-EM-Umsteiger keine.

Nur Junioren auf dem Podest

Wie gut die Porsche-Förderpiloten allgemein unterwegs sind, zeigte sich auch auf den folgenden Positionen. Klaus Bachler, in seinem dritten Jahr als Porsche-Junior, fuhr mit seinem Konrad-Elfer immer in



Das reine Junioren-Podium (v.l.): Bachler, Sieger Müller, Bamber

Schlagdistanz zum Leader, konnte aber letztlich nichts mehr ausrichten. Earl Bamber (Fach) als globaler «Cup-Schüler» komplettierte das Podest, auch wenn er für den Treppchenplatz kämpfen musste.

Im Qualifying hatte er auf P3 bereits das Nachsehen gegen Titelrivale Kuba Giermaziak. Und der Pole, der bis Spa auch Gesamtleader war, setzte dem Neuseeländer entsprechend zu, nachdem er von diesem direkt am Start kassiert worden war. Letztlich hielt Bamber Giermaziak also nur knapp hinter sich – und holte so vielleicht entscheidende Punkte.

P3 in Monza bedeutete für Bamber zumindest schon den Rookie-Titel. Und auch für die Nachfolge von Nicki Thiim als Supercup-Champion hat Bamber die besten Karten. Vor den beiden abschliessenden Rennen in Austin (1./2. November) hat Bamber fünf Zähler Vorsprung auf Giermaziak. Somit reicht es, wenn der Neuseeländer jedes Mal «nur» einen Platz hinter dem Polen einläuft.

Um P3 der Tabelle wird es übrigens auch nochmal spannend. Nach seinem Premiersieg in Monza macht Sven Müller diesen nämlich noch Klaus Bachler streitig. ♦ MBR

STCC Solvalla

Björk setzt sich ab

Nachdem er in Knutstorp die Tabellenführung übernehmen konnte, lief für Thed Björk (Volvo) auch in Solvalla vieles in Richtung Titelverteidigung. Nach der erneuten Pole-Position und somit wieder den vollen 25 Zählern musste er den ersten Lauf von Platz 10 in Angriff nehmen. Dort hielt er sich aus den vielen Reibereien, vor allem rund um Saab-Fahrerin Emma Kimiläinen, heraus und landete auf P5.

Grosser Jubel herrschte beim erst 19-jährigen Andreas Wernersson (Kia), der vom Grossteil des Chaos hinter ihm nichts mitbekam und knapp vor Mattias Andersson (Dacia) seinen ersten Sieg in der STCC holte. Auf P3 machte Li-

nus Ohlsson das gute Ergebnis für die Kia-Truppe perfekt.

Im zweiten Lauf setzte Björk seine Pole in einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg um. Damit liegt er jetzt, zwei Events vor Saisonende, bereits 31 Punkte vor Rivale Fredrik Larsson (BMW), der in Solvalla P4 und P5 einfuhr. ♦ MBR



Erster Sieg: Wernersson

NACHRICHTEN

Doppel-Erfolg für Andy Bovensiepen

DMV TCC Eine Pole und ein Doppelsieg waren die Ausbeute für Alpina-Chef Andreas Bovensiepen (Alpina B6 GT3) bei seinem Auftritt in Dijon. Während Lauf 1 klar an Bovensiepen ging, erreichte im zweiten Lauf Leader Florian Spengler (ebenfalls Alpina) ein Reifenschaden. Jeweils Zweiter wurde Jürgen Bänder (Corvette), der bei noch vier ausstehenden Rennen weiterhin die Tabelle anführt. Das Podium komplettierten je einmal Frédéric Yerly (Mercedes SLS GT3) und Albert Kierdorf (Porsche 911 GT3 RSR), wobei Letzterer erst im Fotofinish gegen Bänder das Nachsehen hatte.

Zwei Corvette-Siege in den Ardennen

Int GT Open In beiden Rennen von Spa-Francorchamps gewann eine Corvette-Fahrerpaarung: Am Samstag jubelten Nicky Pastorelli und Miguel Ramos (V8 Racing), am Sonntag waren es dann Archie Hamilton und Isaac Tutumlu (Selleslagh). Pech für die Samstagssieger: Weil am Sonntag ein Getriebeproblem für einen Nuller sorgte, haben sie die Gesamtwertung an Andrea Montermini/Niccolò Schirò (Ferrari) verloren.

Comini mit Pech, aber noch im Rennen

Seat Leon Eurocup Der als Tabellenführer angereiste Stefano Comini (CH) fiel in beiden Rennen von Spa nach Kollisionen vorzeitig aus. Mit acht Punkten Rückstand bei noch vier Rennen sind die Meisterschaftschancen aber weiter intakt. Die Siege in Spa gingen an Julien Briche (F) und Ferenz Ficza (H), der gemeinsam mit Stian Paulsen (N) jetzt Gesamtleader ist.

Träger/Keller holen erneut den Titel

RCN/GLP Mit dem sechsten Saisonsieg im ebensoviellen Rennen haben sich Holger Träger und Alexander Keller (VW Golf) erneut den Titel in der Gleichmässigkeitsprüfung (GLP) gesichert. In der RCN holte Christopher Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup) seinen fünften Gesamtsieg in der laufenden Saison, Gesamtführende sind weiterhin Daniel Schellhaas/Patrick Wagner (BMW M3). ♦ HTS/MBR

Tourenwagen-WM

Nordschleife: Zweimal Sprint!



Action auf der Nordschleife

Wie MSA aus FIA-Kreisen erfahren hat, werden bei dem geplanten WTCC-Event auf der Nürburgring-Nordschleife 2015 keine doppelten Punkte vergeben. Der Grund ist ganz einfach: Wie gehabt und schon seit dem Comeback der Tourenwagen-WM 2005 praktiziert, soll es zwei Sprintrennen über je drei Runden geben.

Bisher war seit der Bekanntgabe des WTCC-Spektakels in der «Grünen Hölle» von einem Rennen über sechs Runden und deshalb auch der doppelten Punktevergabe die Rede. Offen-

bar befürchten die Verantwortlichen aber ein Crash-Festival, wenn nur in einem einzigen Rennen 50 WM-Punkte auf dem Spiel stehen.

Nur ein Quali und zwei Läufe

Folgender Ablauf steht demnach vor der Absegnung durch den Automobil-Weltverband FIA. Im Rahmen des 43. ADAC Zurich 24h-Rennens am Himmelfahrts-Wochenende soll es am Donnerstag (14.5.) ein 60-minütiges freies Training geben, dem ein Tag später zwei Trainingssitzungen über erneut je 60 Minuten folgen. Am Samstag (16.5.) sind gleich zwei WTCC-Highlights innerhalb

weniger Stunden geplant. Nach einem einzigen (!) 60-minütigen Qualifying sollen die Piloten eine Einführungsrunde über die Nordschleife absolvieren, nach der aufgetankt werden muss. Direkt im Anschluss erfolgt dann der Start zum ersten von zwei Sprintrennen über drei Runden. Nach dem Abwinken ist eine kurze Reparaturpause vorgesehen, in der wieder nachgetankt werden kann. Anschliessend folgt Lauf 2, erneut über drei Runden.

Ein offizieller WTCC-Test auf dem Nürburgring ist zwischen dem WM-Rennen in Marrakesch (19.4.) und Budapest (3.5.) geplant. ♦ AW

NASCAR Richmond

Das Titelrennen beginnt

Brad Keselowski hat in dominanter Manier das letzte Rennen vor Chase-Beginn gewonnen – und führt den Cup jetzt auch an.

Es war eine Machtdemonstration des Penske-Piloten: 383 von 400 Runden auf dem 0,75-Meilen-Oval führte der von der Pole gestartete Meister des Jahres 2012 an diesem Rennabend an. Damit bescherte er dem Team

von Roger Penske und dem «Captain» selbst den insgesamt 400. Sieg in der Teamhistorie über alle Rennserien hinweg. Netter Nebeneffekt für Keselowski: Da er nun alleiniger Fahrer mit bislang vier Saisonsiegen ist, geht er auch mit drei Bonuspunkten mehr in den Chase-Cup als die vier Fahrer (Logano, Gordon, Johnson und Earnhardt Jr.), die jeweils drei Saisonserienfolge einheimen konnten.

Ungleich spannender als das Geschehen an der Spitze des Feldes war die Frage, wer die letzten Chase-Plätze einnehmen würde. Nachdem Kasey Kahne, bis dahin sieglos, eine Woche zuvor in Atlanta (nach Redaktionsschluss von MSA 37) den Sieg holte und sich als vierter Hendrick-Pilot den sicheren Chase-Platz erfuhr und Matt Kenseth über seine eingefahrenen Punkte als Chase-Teilnehmer feststand, waren also noch zwei Plätze vakant.

Bowyer knapp vorbei

Ryan Newman durfte sich fast sicher sein, den Cut zu schaffen. Er liess dementsprechend nichts anbrennen und machte den Einzug mit P9 souverän fest. Die Entscheidung fiel zw-

ischen Greg Biffle und Clint Bowyer: Der Toyota-Pilot zeigte eine starke Leistung und kam auf Platz 3. Weil Biffle aber letztlich auf P19 einlief, ging das letzte Ticket fürs Titelrennen an den Ford-Piloten. Bowyer fehlten sieben Punkte.

Einer, der schon längst als Chase-Teilnehmer feststand, sorgte nach Rennende noch einmal für eine Schrecksekunde: Jimmie Johnson wurde nach dem Aussteigen aus seinem Hendrick-Chevrolet

schwarz vor Augen. Die 400-Rennrunden forderten in Verbindung mit Dehydrierung ihren Tribut und setzten «Six-pack» kurzzeitig ausser Gefecht. Nach kurzem Check im Medical Center gab es aber schon Entwarnung. ♦



Keselowski

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Atlanta/Georgia (USA): 335 Rdn. à 2,478 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Kasey Kahne (Chevrolet); 2. Matt Kenseth (Toyota); 3. Denny Hamlin (Toyota); 4. Jimmie Johnson (Chevrolet); 5. Carl Edwards (Ford); 6. Danica Patrick (Chevrolet); 7. Ryan Newman (Chevrolet); 8. Kyle Larson (Chevrolet); 9. Aric Almirola (Ford); 10. Greg Biffle (Ford); 11. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 12. Jamie McMurray (Chevrolet); 13. Kurt Busch (Chevrolet); 14. Joey Logano (Ford); 15. Brian Vickers (Toyota); 16. Kyle Busch (Toyota); 17. Jeff Gordon (Chevrolet); 18. Paul Menard (Chevrolet); 19. Kevin Harvick (Chevrolet); 20. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 21. Michael Annett (Chevrolet); 22. Casey Mears (Chevrolet); 23. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 24. Austin Dillon (Chevrolet); 25. Ty Dillon (Chevrolet)
Stand nach 25 von 36 Rennen: 1. Gordon 872 Punkte; 2. Earnhardt Jr. 851; 3. Kenseth 794; 4. Logano 791; 5. Keselowski 782; 6. Johnson 766; 7. Edwards 755; 8. Harvick 748; 9. Newman 747; 10. Biffle 728; 11. Kahne 708; 12. Bowyer 705; 13. Larson 704

Internet: www.nascar.com

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Richmond/Virginia (USA): 400 Rdn. à 1,207 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Brad Keselowski (Ford); 2. Jeff Gordon (Chevrolet); 3. Clint Bowyer (Toyota); 4. Jamie McMurray (Chevrolet); 5. Kevin Harvick (Chevrolet); 6. Joey Logano (Ford); 7. Kurt Busch (Chevrolet); 8. Jimmie Johnson (Chevrolet); 9. Ryan Newman (Chevrolet); 10. Aric Almirola (Ford); 11. Kyle Larson (Chevrolet); 12. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 13. Brian Vickers (Toyota); 14. Kyle Busch (Toyota); 15. Tony Stewart (Chevrolet); 16. Danica Patrick (Chevrolet); 17. Kasey Kahne (Chevrolet); 18. Paul Menard (Chevrolet); 19. Greg Biffle (Ford); 20. Austin Dillon (Chevrolet); 21. Denny Hamlin (Toyota); 22. Carl Edwards (Ford); 23. A. J. Allmendinger (Ford); 24. Reed Sorenson (Chevrolet); 25. Martin Truex Jr. (Chevrolet).
Stand nach 26 von 36 Rennen: 1. Keselowski 2012 Punkte; 2. Gordon 2009; 3. Earnhardt Jr. 2009; 4. Johnson 2009; 5. Logano 2009; 6. Harvick 2006; 7. Edwards 2006; 8. Kyle Busch 2003; 9. Hamlin 2003; 10. Kurt Busch 2003; 11. Kahne 2003; 12. Almirola 2003.
Nächstes Rennen: 14. September, Chicago/Illinois (USA)

Internet: www.nascar.com

TEILNEHMER «CHASE FOR THE SPRINT CUP» 2014

#	Fahrer	Team
2	Brad Keselowski (4 Siege)	Team Penske (F)
4	Kevin Harvick (2 Siege)	Stewart-Haas Racing (C)
5	Kasey Kahne (1 Sieg)	Hendrick Motorsports (C)
11	Denny Hamlin (1 Sieg)	Joe Gibbs Racing (T)
16	Greg Biffle (0 Siege)	Roush Fenway Racing (F)
18	Kyle Busch (1 Sieg)	Joe Gibbs Racing (T)
20	Matt Kenseth (0 Siege)	Joe Gibbs Racing (T)
22	Joey Logano (3 Siege)	Team Penske (F)
24	Jeff Gordon (3 Siege)	Hendrick Motorsports (C)
31	Ryan Newman (0 Siege)	Richard Childress Racing (C)
41	Kurt Busch (1 Sieg)	Stewart-Haas Racing (C)
43	Aric Almirola (1 Sieg)	Richard Petty Motorsports (F)
47	A. J. Allmendinger (1 Sieg)	JTG Daugherty Racing (F)
48	Jimmie Johnson (3 Siege)	Hendrick Motorsports (C)
88	Dale Earnhardt Jr. (3 Siege)	Hendrick Motorsports (C)
99	Carl Edwards (2 Siege)	Roush Fenway Racing (F)

C=Chevrolet; F=Ford; T=Toyota

SCHAEFFLER



FAG

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von **Mike Rockenfeller**
Audi Sport Team Phoenix

Nach vier Wochen Rennpause starten wir am kommenden Sonntag auf dem Lausitzring zum achten Saisonlauf. In der Zwischenzeit gab es viel zu arbeiten. Vor allem bei den Testfahrten auf dem Lausitzring, die für vier Tage in der letzten Augustwoche angesetzt waren. Mein Arbeitgeber Audi Sport hatte mich bei meinem Team Phoenix für einen halben Tag im Audi RS5 DTM eingeteilt. Weil es da regnete, machte ein Setup-Entwicklung wenig Sinn. Dennoch waren meine Runden im Nassen sehr sinnvoll. So konnte ich die neuen Asphaltstücke auf dem Lausitzring bei Regen ausprobieren. Dabei machte sich besonders bemerkbar: In einigen Kurven, wo der Belag erneuert wurde, gibt es nun stellenweise unterschiedliche Gripniveaus.

Am 30. August war ich dann bei der Eröffnung des neuen Audi-High-



«Rocky» beim Golftraining

tech-Areals in Neuburg. Ich kenne ja schon einige Motorsport-Entwicklungszentren, aber dieses ist etwas ganz Besonderes. Ich freue mich schon riesig drauf, auf der dortigen Teststrecke meine ersten «richtigen» Runden drehen zu dürfen. Bei der Eröffnung war ich bei meinen Taxifahrten im DTM-Auto logischerweise nicht am Limit. Von Neuburg ging es eine Woche lang zum Golfen beim Deutschland-Finale des Audi quattro Cup bei Berlin. Dort schwang ich erstmals unter Profianleitung den Schläger und habe flott gelernt.

Nebenbei gab es Hausaufgaben für unsere neue DTM-Fahrervertretung DTMDA zu machen. Per Mail habe ich meine Optimierungsideen für den Lausitzring-Event zehn Tage vor dem Start eingereicht. Sehr gut, dass wir DTM-Fahrer jetzt so organisiert sind. Wenn wir uns weiterhin im Vorfeld über die anstehenden Fragen abstimmen, dürften wir in Zukunft beim Eintreffen an einer Rennstrecke nicht mehr so oft vor vollendeten, kurzfristig nicht zu ändernden Tatsachen stehen. Das verbessert nicht allein die Sicherheit auf und neben der Piste, sondern den sportlichen Wert insgesamt. Zudem bin ich wie alle meine Fahrerkollegen in höchstem Masse daran interessiert, dass die DTM für unsere vielen Fans und Zuschauer glaubhaft und durchschaubar ist.

SCHAEFFLER-NEWS

Am Wochenende beginnt in Peking ein neues Motorsport-Zeitalter: In der FIA Formula E werden erstmals Rennen nur mittels der Kraft von Elektromotoren gefahren. Das macht sie technisch höchst interessant. Daher engagiert sich Schaeffler als Partner - zur Fortentwicklung eigener Technologien und zur emotionalen Aufladung des Themas Elektromobilität.

Rallye-WM

Schlapppe abgehakt



Start zur Siegesserie: VW (Ogier) dominierte 2013 in Australien

Von REINER KUHN

Die Heimschlapppe ist abgehakt, der Blick nach vorne gerichtet: In Australien kann Volkswagen vorzeitig den Herstellertitel klar machen. Die Konkurrenz hofft auf kleinere Erfolgserlebnisse: Die Speerspitzen von Citroën, Hyundai und M-Sport-Ford schielen auf Podiumsplätze.

Fünf Punkte müssten Sébastien Ogier und Jari-Matti Latvala gemeinsam sammeln, um den erneuten Herstellertitel für Volkswagen perfekt zu machen - im Falle eines Citroën-Doppelsieges, wohlgermerkt. In jedem Fall reicht es, 129 von derzeit 167 Punkten Vorsprung auf die Konkurrenz zu verteidigen. Dementsprechend leicht fällt es VW-

Motorsportdirektor Jost Capito, weiterhin auf eine Stallregie bei seinen Werkspiloten zu verzichten. «Beide haben grünes Licht, dürfen um den Sieg zu kämpfen», erklärte der VW-Sportchef vor der Abreise nach Australien. «Im vergangenen Jahr haben wir 21 von 22 Prüfungen für uns entschieden und die längste Siegesserie in der Geschichte der Rallye-WM begonnen. Erneut erfolgreich zu sein, wird aber nicht einfach», warnt Capito. «Wie schnell eine Rallye zu Ende sein kann, haben wir zuletzt beim Heimspiel gesehen.»

Hyundai mit Rückenwind

Allen voran die rund um Trier beflügelten Doppelsieger von Hyundai reisen mit Rückenwind an die australische Goldküste. Denn neben Deutschland-Sieger Thierry Neuville

sitzen der australische Lokalheld Chris Atkinson sowie der Neuseeländer Hayden Paddon in einem Werks-i20-WRC.

Bei Citroën ruhen die Hoffnungen vor allem auf Kris Meeke. Der Nordire stand nicht nur bei den Schotterläufen in Finnland und Argentinien auf dem Podium, sondern lag bei seinem Australien-Debüt im Vorjahr bis zum späten Patzer auf Rang 2. Und selbst bei der gebeutelten Truppe von M-Sport, die in Down Under ihren 250. WM-Start feiert, schaut man positiv nach vorne. Mehr als 200-mal ist ein M-Sport-Fahrer aufs Podium gefahren, man feierte über 50 Siege und holte zwei WM-Titel für Ford. Noch wichtiger: In Australien stand M-Sport dreimal ganz oben auf dem Treppchen - dreimal mit Mikko Hirvonen, der hier 2006 seinen ersten WM-Sieg feierte und erneut das Siegerpodium im Visier hat.

Elf WRC bilden die Spitze des nur 30 Teams starken WM-Feldes. Dahinter folgen neun Teilnehmer der WRC2 sowie Privatiser in seriennahen Allradlern und Fronttrieblern. Mit 20 Wertungsprüfungen über 315,30 WP-Kilometer (948,10 Gesamtkilometer) an drei Tagen rund um Coffs Harbour im Bundesstaat New South Wales ist Australien eine der kompaktesten Herausforderung im WM-Kalender. ♦

Rallycross-WM Lohéac

Dem Ziel immer näher

Die Franzosen nennen den Circuit de Lohéac ihren Rallycross-Tempel. Rund 35 000 Zuschauer pilgerten zum WM-Lauf dorthin und sahen den dritten Saison-sieg von Petter Solberg.

Petter Solberg kommt dem Ziel, der erste FIA-Weltmeister in zwei verschiedenen Autosport-Disziplinen zu werden, näher. Im 700-Seelen-Nest Lohéac in der Bretagne gewann der Rallye-Champ des Jahres 2003 am Sonntag den dritten von zwölf Rallycross-WM-Läufen.

Timmy Hansen, der Sohn des 14-fachen Rallycross-Europameisters Kenneth Hansen, beherrschte die Qualifikationsrennen und erkämpfte sich drei von vier Bestzeiten. Den vierten und letzten Qualilauf kralte sich Andreas Bakkerud. Das erste Semifinale ging an Petter Solberg vor Reinis Nitišs und dem stark aufgelegten Gaststarter

Ken Block. Im zweiten Halbfinale verwies Pontus Tidemand den schlecht gestarteten Hansen auf Platz 2, Timur Timerzyanov erreichte die Zielflagge als Dritter. Damit standen die sechs Finalisten fest. Solberg und Tidemand teilten sich die erste Startreihe.

Souverän im Final

Im letzten Rennen des Wochenendes übernahm Solberg im Citroën DS3 nach dem Start die Führung und gab sie dann bis ins Ziel nicht mehr ab. Tidemand, der Stiefsohn von Sol-

bergs Bruder Henning, wurde von einem Plattfuss am Audi S1 eingebremst und fiel bis auf Rang 5 zurück. Noch-Europameister Timerzyanov musste in der ersten Runde das Handtuch werfen. Sein Peugeot 208 war nicht weiter fahrbereit, der Russe wurde Sechster. Hinter Solberg wurden Nitišs (Ford Fiesta) und Hansen (Peugeot 208) fast zeitgleich Zweiter und Dritter. Block (Ford Fiesta) benötigte nur eine gute Sekunde länger für die sechs Runden und verpasste als Vierter einen Platz auf dem Podium. ♦ EL



Angriff: Sieger Solberg (Mitte) vor Tidemand (r.) und Nitišs

Rallye-WM

FIA: Eine lange Liste

Am Donnerstag dieser Woche tagt der FIA-Weltrat in Peking. Die «Startreihenfolge» bei einem Lauf der Rallye-WM ist nur einer von vielen Diskussionspunkten.

Künftig soll der WM-Führende gleich an zwei Tagen vorne wegfahren und die Strasse für die Verfolger säubern. Heisst, erst am kurzen Final-Sonntag statt wie bisher am Samstag soll in umgekehrter Reihenfolge des Zwischenstandes der aktuellen Rallye gestartet werden.

Das Thema Startreihenfolge ist nur ein Punkt auf der langen Liste der Vorschläge, die durch die FIA-Rallye-Kommission erarbeitet wurde und die helfen sollen, die Weltmeisterschaft künftig attraktiver zu gestalten. Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Unterbindung der Übertragung von Zwischenzeiten in die Fahrzeuge. Die Fahrer sollen wieder auf sich allein gestellt werden und sich nicht mehr am Tempo ihrer Gegner orientieren. Neueinsteigern soll das Kennenlernen von unbekanntem WM-Läufen durch einen dritten Durchgang bei der Streckenbesichtigung (Recce) erleichtert werden. Für WM-Teams sind ausserdem zusätzliche Testtage geplant, damit der Nachteil gegenüber Hersteller-Teams verringert wird. Auch bei der Rallye-2-Regel – die ausgefallenen Teams sollen am nächsten Tag die Möglichkeit eines Neustarts erhalten – wird nachgebessert. Generell gibt es für jede ausgelassene Prüfung sieben Strafinuten. Die alte Regel mit jeweils fünf plus weiteren fünf am Tagesende entfällt. Zudem schlägt die Kommission vor, im kleinen Zwischenservice (Remote Service) mehr Ersatzteile zuzulassen. Bislang dürfen dort nur Dinge verwendet werden, die die Fahrer in ihren Wettbewerbsautos mitführen.

Kalender ohne Änderungen

Keine Neuerungen werden beim Kalender erwartet. Polen soll weiter (für Griechenland) gefahren werden, wenn auch ohne Abstecher nach Litauen. Der gewünschte Zuwachs an Überseeläufen hakt: auch wenn nach dem Scheitern einer WM-Kandidatur aus Südafrika nun Pläne auf dem Tisch liegen, ab 2017 die traditionsreiche Safari-Rallye in Kenia wieder als WM-Lauf auszutragen. Bestenfalls ein Jahr früher könnten China und Brasilien mit von der Partie sein. ♦ RK

DRM/Masters Ostsee

Vergeblich gehofft

Von MICHAEL HEIMRICH

Ruben Zeltner setzt seine Siegesserie in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) fort. An der Ostsee traf er nur kurzzeitig auf Gegenwehr.

Ein wenig Schotter und ein leistungsstarker Gruppe-H-Allradler: Darauf ruhten die Hoffnungen der Zeltner-Gegner beim zehnten Saisonlauf rund um das Ostseebad Grömitz. Doch die Siegesserie des Porsche-Piloten geht unvermindert weiter. Der lose Untergrund konnte ihm ebenso wenig etwas anhaben wie seine Gegner, die sich einmal mehr selber aussortierten.

Lokalmatador Jan Becker lag in Führung, als er mit seinem Subaru von der Strecke in einen Graben rutschte (WP7). Befahrerin Bianca Hutzfeldt wurde dabei im Auto eingeklemmt. Aufgrund der längeren Bergung wurde die Prüfung neutralisiert. Im Krankenhaus wurden zum Glück keine ernsthaften Verletzungen festgestellt. Kurz zuvor hatte bereits Hermann Gassner jr. seinen Mitsubishi wegen sinkenden Öldrucks abstellen müssen. Die beiden einzigen echten Gegner von Zeltner waren vorzeitig raus.

Vater Hermann Gassner (Mitsubishi Lancer) rettete mit Platz

2 die Familienehre und konnte nicht nur seine Titelchancen in der Masters-Wertung am Leben erhalten, sondern verwies auch noch den schnellen Dänen Kim, Boisen (BMW M3) auf Rang 3.

Mehr erhofft hatte sich auch Carsten Mohe beim zweiten Einsatz seines neuen Renault Clio R3T. Doch eine falsche Reifenwahl und ein Dreher sorgten für einen frühen Rückstand, so dass ihm später die bestens aufgelegten Opel-Junioren Marijan Griebel und Fabian Kreim in ihren Adam R2 auf der Nase herumtanzten. Das drückte die Laune noch mehr.

Opel-Sieg an Madsen

Im ADAC Opel Rallye Cup siegte der Däne Jacob Madsen vor dem Schweden Emil Bergkvist. Mit dem dritten Platz verteidigte Julius Tannert seine Cup-Führung. Das Rennen um den Titel hat sich allerdings deutlich verschärft. ♦



Sieger im Opel-Cup: Madsen



Auch auf Schotter nicht zu bremsen: Zeltner im Porsche 911

RALLYE MASTERS/Deutsche Rallye-Meisterschaft/Resultate

Ostsee-Rallye, Grömitz (D): 10. von 14 Läufen; 363,5 Gesamtkilometer mit 12 WP über 129,2 km, 64 Teams am Start, 42 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken

1. Zeltner/Zeltner (D/Porsche 911 GT3) in 1:03:19,2 h; 2. Gassner/Brock (D/Mitsubishi Evo X) +1:40,2 min; 3. Boisen/Dose (DK/D/BMW M3) +2:09,9; 4. Schütte/David (D/Mitsubishi Lancer) +2:23,0; 5. Griebel/Rath (D/Opel Adam R2) +2:27,7; 6. Scharmach/Zenz (NZL/D/Mitsubishi Evo 7) +2:31,1; 7. Corazza/Gerlich (D/Mitsubishi Evo 9) +2:31,2; 8. Kreim/Kölbach (D/Opel Adam R2) +3:19,6; 9. Mohe/Walker (D/Renault Clio R3T) +3:46,8; 10. Müller/Breuer (D/BMW 320iS) +4:50,5.

Leader: WP 1-6, Becker; WP 8-12 (Ziel) Zeltner.

WP-Bestzeiten: Zeltner 5; Becker 4; Gassner 1; Scharmach 1.

Divisionssieger: Div. 1: Zeltner/Zeltner (D/Porsche 911 GT3); Div. 2: Gassner/Brock (D/Mitsubishi Evo X); Div. 3: Boisen/Dose (DK/D/BMW M3); Div. 4: Mohe/Walker (D/Renault Clio R3T); Div. 5: Griebel/Rath (D/Opel Adam R2); Div. 6: Mosel/Meier (D/Renault Twingo); Div. 7: Madsen/Frederiksen (DK/Opel Adam)

DRM-Stand nach 10 von 14 Läufen: 1. Zeltner 194 Punkte; 2. Gassner 103; 3. Gassner jr. 93; 4. Corazza 89; 5. Stölzel 52; 6. Wallenwein 46; 7. Riebensahm 43; 7. Griebel 43

Nächster Lauf: Litermont-Rallye, 19./20. September 2014

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

ÖRM Liezen

Alle 14 für Baumschlager

Raimund Baumschlager dominierte die ÖRM-Premiere in Liezen. Auf dem Weg zum Ziel markierte der österreichische Rekordmeister auf allen Wertungsprüfungen die Bestzeit.



Baumschlager (r.); Co Zeltner

Nicht nur der Ex-Produktionswagen-Weltmeister Andreas Aigner freute sich über eine glückliche Premiere der Rallye Liezen. Auf der Zielrampe überreichte der als Fahrleiter fungierende Steirer Baumschlager nicht nur den Siegerkranz, sondern gratulierte seinem ehemaligen Teamchef auch zum beeindruckenden Auftritt. Denn beim siebten und vorletzten Meisterschaftslauf siegte der österreichische Rekordmeister im Skoda Fabia S2000 mit Bestzeiten auf allen 14 Prüfungen.

Gerwald Grössing (Ford Fiesta R5) wurde mit einem Rückstand von 2:23,2 Minuten Zweiter vor Mario Saibel (Skoda Fabia S2000), der nach dem zwischenzeitlichen Aus in WP 8 den Restart am Sonntag nützte und sich mit Platz 3 vorzeitig den Vizemeistertitel sicherte. «Eine super Veranstaltung;

schwer, technisch anspruchsvoll und viele Zuschauer, was man besonders beim finalen Stadtrundkurs in Liezen sah. Den Organisatoren muss man gratulieren», so Baumschlager nach seinem 65. ÖRM-Sieg.

In der Division II für zweiradangetriebene Autos straukelten die favorisierten Suzuki-

ki-Piloten Michael Böhm und Martin Zellhofer am Samstag. Es siegte Christoph Leitgeb (Opel Corsa OPC) vor Alois Handler (Peugeot 207 RC) und Zellhofer (Suzuki Swift S1600). Böhm wurde 13., hat aber dank Extrapunkten durch Bestzeit auf der Powerstage noch Chancen auf den 2WD-Titel. ♦ RK

ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Liezen, Liezen (A), 7. von 8 Läufen; 412,53 Gesamtkilometer mit 14 WP über 153,49 km. 46 Teams am Start, 41 gewertet. Wetter/Piste: meist klar und sonnig/trocken.

1. Baumschlager/Zeltner (A/Skoda Fabia S2000) in 1:31:24,8 h; 2. Grössing/Schwarz (A/Ford Fiesta R5) +2:23,2 min; 3. Saibel/Winkhofer (A/D/Skoda Fabia S2000) +6:18,8; 4. Mrlik/Bailer (A/Subaru Impreza WRX) +6:39,2; 5. Mayer/Hofmann (A/Peugeot 207 S2000) +9:21,7; 6. Leitgeb/Hartenberger (A/Opel Corsa OPC) +9:51,7; 7. Rosenberger/Ettel (A/Porsche 911) +11:14,2; 8. Handler/Scherz (A/Peugeot 207 RC R3T) +11:59,8; 9. Zellhofer/Kachel (A/D/Suzuki Swift S1600) +12:53,3; 10. Arai/McNeali (JPN/AUS/Subaru Impreza WRX R4) +13:15,2.

Leader: WP 1-14 (Ziel) Baumschlager.

WP-Bestzeiten: Baumschlager 14.

ÖRM-Stand: (nach 7 von 8 Läufen): 1. Baumschlager 148 Punkte; 2. Saibel 94; 3. Grössing, Mayer je 60; 5. Brugger 28; 6. Zupanc 27; 7. Danzinger 25; 8. Kubica 23.

Nächster ÖRM-Lauf: 6.-8. 11., Rallye Waldviertel (A)

Internet: www.rallye-oem.at

MotoGP

Rückkehr der USA

Von IMRE PAULOVITS

Amerikanische Spitzen-Piloten sind in der Motorrad-WM rar geworden. Das will Ex-Weltmeister Wayne Rainey nun ändern.

Für ein Vierteljahrhundert beherrschten sie die Königsklasse der Motorrad-WM: Kenny Roberts, Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey, Kevin Schwantz, Kenny Roberts Jr. und Nicky Hayden führen zusammen 16 WM-Titel ein, dazu waren Steve Baker, Randy Mamola, Mike Baldwin, John Kocinski, Doug Chandler, Bobba Shoberg, Scott Russell, Colin Edwards und Ben Spies stets für Spitzenplätze gut. Doch diese Zeiten sind längst vergangen. Colin Edwards hat sich nach einer langen Karriere mit 40 Jahren verabschiedet, und Nicky Hayden laboriert seit Jahren an seinem rechten Handgelenk.

Seit bereits fast zehn Jahren ist kein wirklicher Nachwuchs in Sicht. Ben Spies bildete die rühmliche Ausnahme, bevor auch er verletzungsbedingt zurücktreten musste.

Zeiten ändern sich

Die einstige Dominanz der Amerikaner war nicht nur die Folge einer Motorsport-Szene, die in über 50 Jahren auf Basis von schweren Serien-Motorrädern und mit Rennen sowohl auf losem Untergrund als auch asphaltierten Rennstrecken ge-

wachsen ist. Es war auch der Mototorrad-Boom, der auf der Westseite des Atlantiks ein Jahrzehnt früher einsetzte als in Europa und der genügend Finanzmittel in die Motorradszene fließen liess, um junge Talente zu Spitzenfahrern heranwachsen zu lassen.

Dieser Boom ist längst vorbei und die US-Szene hat eine schwere Zeit hinter sich. Trotz zahlreicher Reformen versucht die einst so prestigeträchtige US-Superbike-Meisterschaft wegeblich, an die glorreichen Zeiten anzuknüpfen. Wenn die schwersten Jahre auch überstanden scheinen, an eine internationale Karriere traut sich keiner der jungen Fahrer heran. Zu gross ist die Kluft zu den Europäern geworden. Die Angst, dass die USA gar hinter die nächste Generation von heranströmenden Talenten aus der neuen Boom-Region Südostasien zurückfällt, hat nun viele Insider alarmiert.

Seit nunmehr fünf Jahren ist es bei jedem der zahlreichen US-GP das Hauptthema, wie US-Talente wieder in die Motorrad-WM gebracht werden können. Dass selbst Top-MotoGP-Rookies-Cup-Piloten wie JD Beach und Cameron Beaubier der Belastung der Motorrad-WM fernab der Heimat alleine nicht gewachsen waren und in ihre nationalen Meisterschaften zurückgekehrt sind, hat den Trend nur bestätigt. Und dass selbst US-Superbike-

Meister Josh Herrin in der Moto2-WM hinterherfuhr und ersetzt wurde, ist nun der letzte Beweis, dass etwas getan werden muss.

Rückkehr der ganz Grossen

Den Insidern ist klar, was die USA brauchen: ein Förderungssystem, wie das, das die spanischen Piloten an die Spitze aller WM-Klassen gebracht hat. Früher war es Kenny Roberts, der die Talente über den Teich brachte, und der Ex-Weltmeister hat sich die letzten drei Jahre vergeblich bemüht, ein Paket zu schnüren, mit dem er an vergangene Tage anknüpfen könnte.

Seit geraumer Zeit versucht auch Kevin Schwantz, Mittel für Förderkonzepte aufzubringen. Doch nun ist es wohl Wayne Rainey, der die Wende in den USA einleiten wird. Der querschnittsgelähmte dreifache Ex-Weltmeister hat mit Chuck Aksland, dem einstigen Teammanager von Kenny Roberts, mit Terry Karges und Richard Varner die Krave Group LLC gegründet. Diese wird nach dem US-Meisterschaftsfinale am 14. September in New Jersey die Austragsrechte an der US-Strassenmeisterschaft von der Daytona Group übernehmen. Unter dem Label MotoAmerica werden sie dann im Auftrag des US-Verbandes AMA für Reformen sorgen und ein System vom Kindersport bis in die Motorrad-WM entwickeln. ♦

Superbike-WM

Pirelli will nach Spa!



Kann Reifen-Monopolist Pirelli seinen Willen durchsetzen?

Von JOHANNES ORASCHE und PAOLO GOZZI

Pirelli wird in der Superbike-WM auch ab 2016 als Alleinausrüster zum Zug kommen. Hinter den Kulissen versuchen die Italiener aber auch bei der Gestaltung des neuen WM-Kalenders einige ihrer Vorstellungen bei Promoter Dorna durchzusetzen.

Die Bewerbungsfrist für die Position des Reifen-Alleinausrüsters in der Superbike-WM ist am 25. August zu Ende gegangen. Und zwar ohne den Eingang einer Offerte des französischen Giganten Michelin, wo es neben ihrem Engagement in der MotoGP-WM schlichtweg an Kapazitäten im Rennsport-Bereich fehlt. Alles deutet darauf hin, dass Pirelli ab 2016 für eine weitere Periode bis 2018 zum Zug kommen wird.

Wieder in die Ardennen?

Dass Pirellis Begehren nach einem SBK-Lauf in Spa nicht nur heisse Luft ist, wird durch den Besuch von Dornas SBK-Boss Javier Alonso in den Ardennen untermauert. Spa liegt auch für die vielen SBK-Fans aus Grossbritannien günstig.

Die Superbike-WM war letztmals 1992 in Francorchamps. Damals mit Ikonen wie Doug Polen, Raymond Roche, Rob Phillis, Fabrizio Pirovano, Stéphane Mertens und Giancarlo Falappa. Wegen finanzieller Probleme und mangels eines passenden lokalen Promoters kam dann das Ende.

Weil in kritischen Streckenabschnitten wie Blanchimont die Sturzräume erweitert wurden und sonstige Adaptionen nur einige Wochen dauern könnten, sieht es nun tatsächlich gut aus für eine Rückkehr nach Spa. Nach Angaben der Dorna könnte dort mit den Modifikationen problemlos nach FIM-Vorgaben gefahren werden.

Europa «schrumpft»

Zum Kalender der Superbike-WM 2015, wo erstmals alle Bikes in einer neuen Form des Evo-Trimms unterwegs sein werden, sichern immer weitere Details durch. Schon im kommenden Jahr könnte es ein WM-Meeting in Thailand auf dem brandneuen Buriram Circuit geben. Die Übersee-Termine in Sepang, Phillip Island und Laguna Seca bleiben ebenfalls dabei. Weitere Übersee-Events sind noch Katar und eventuell Südafrika.

Die Saison 2015 könnte nach ersten Anzeichen mit einem Übersee-Trip in Australien, Südafrika und Thailand beginnen. Das Finale wird wohl auch im Jahr 2015 wieder in Doha bei Flutlicht gefahren. Russland wackelt weiter massiv.

Fakt ist aber: Europa wird wegen der aktuellen Entwicklungen auch im Kalender weiter «schrumpfen». Klassiker wie Assen sind zwar nach wie vor gesetzt. Doch was passiert in Deutschland? Um den Sachsenring ist es leise geworden. Genauso um den Red-Bull-Ring, wo man sogar überlegt, die Piste auf das alte, klassische 5-km-Layout zurückzubauen. ♦



Wayne Rainey (1), Eddie Lawson (7) und Kevin Schwantz: An diese glorreichen Zeiten anknüpfen



Valentino Rossi

«Will in Misano mitkämpfen»

Zufrieden mit seiner Saison und mit vollem Optimismus voran: Ex-Weltmeister Valentino Rossi glaubt, bald wieder mit Marc Márquez kämpfen zu können

Von IMRE PAULOVITS

Valentino Rossi (35) ist weiterhin auf dem Vormarsch und will bei seinem Heim-GP Weltmeister Marc Márquez herausfordern. Im MSA-Interview lässt er hinter die Kulissen schauen.

Bist du nach acht Podestplätzen zufrieden mit deiner Leistung in diesem Jahr?

VALENTINO ROSSI: Ja, vor allem seit der Sommerpause stand ich immer auf dem Podest. Leider war ich aber bislang noch nicht so weit, dass ich jeweils bis zur letzten Runde um den Sieg mitkämpfen konnte. Wir müssen nun daran arbeiten, unseren Rhythmus bis zur letzten Runde hoch zu halten. Dafür hatten wir bislang aber zu oft Probleme in den Trainings, um gleich in die richtige Richtung für das Rennen zu arbeiten. Wir müssen noch einen Schritt in der Entwicklung machen, dann können wir diese Lücke schliessen. Acht Podestplätze sind aber nicht so schlecht, und ich bin auch in der WM-Tabelle nicht weit von Dani Pedrosa entfernt.

Wie hast du dein Rennen in Silverstone gesehen?

Vor allem in der ersten Hälfte war ich sehr schnell. Leider ist mir kein sonderlich guter Start gelungen, ich habe lange mit Andrea Dovizioso und den Espargarós kämpfen müssen. Dabei wäre meine Pace zu diesem Zeitpunkt um eine Sekunde schneller gewesen. Als ich dann freie Fahrt hatte, hat mein Reifen bereits stark abgebaut, so musste ich langsamer machen, und da sind Jorge und Marc vorne davongefahren. Ich hätte wohl auch bei einem besseren Start kaum mit den beiden mithalten können. So hatte ich aber zumindest einen schönen Kampf mit Dani und Dovi gehabt.

Was hat Jorge Lorenzo dort stärker gemacht als dich?

Wir hatten an diesem Wochenende beide die gleichen Probleme, und unsere Teams haben versucht, sie zu lösen. Besonders, den Hinterrifen bis Rennende am Leben zu halten. Jorge hatte dann ein Rennen mit einem sehr hohen Rhythmus. Es ist aber auch eine der besten Strecken für ihn, wo er immer sehr stark fährt. Unsere Rundenzeiten waren gar nicht so unterschiedlich, er konnte aber die Reifen besser schonen.

Was habt ihr in den letzten Rennen gelernt?

In Brünn haben wir die Balance geändert, um die Lebensdauer der Reifen für das Rennende zu verbessern. In Silverstone hat diese Abstimmung nicht funktioniert, weil wir durch die Bodenwellen Zeit verloren. Wir hatten nicht genügend Vorderadgefühl, um diese richtig zu



Zur Person Valentino Rossi

Geburtstag 16. Februar 1979
Geburtsort Urbino (I)
Herkunftsland Italien

WM-KARRIERE

1996 WM-9. 125GP (Aprilia)
1997 Weltmeister 125GP (Aprilia)
1998 WM-2. 250GP (Aprilia)
1999 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2000 WM-2. 500GP (Honda)
2001 Weltmeister 500GP (Honda)
2002 Weltmeister MotoGP (Honda)
2003 Weltmeister MotoGP (Honda)
2004 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2005 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2006 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2007 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2008 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2009 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2010 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2011 WM-7. MotoGP (Ducati)
2012 WM-6. MotoGP (Ducati)
2013 WM-4. MotoGP (Yamaha)
2014 derzeit WM-3. MotoGP (Yamaha)
106 GP-Siege, 191 Podestplätze

Alter Kämpfer: Rossi (46) konnte in Silverstone Dovizioso (04) und Pedrosa hinter sich halten

nehmen. Das haben wir aber für das Rennen gut hinkommen und dadurch viel über das Bike gelernt.

Ist die diesjährige M1 das beste Motorrad, das du je hattest?

Auf dem Niveau, auf dem die Entwicklung angekommen ist, macht es unheimlich Spass, sie zu fahren. Sie ermöglicht unglaublich hohen Kurvenspeed, hat viel Grip beim Bremsen, Einbiegen und beim Beschleunigen, und sie hat unglaublich viel Leistung. Ich stelle sie auf die höchste Stufe von allen Motorrädern, die ich bisher gefahren bin. Aber zu ihrer Zeit war auch meine 500er-Honda fantastisch, genauso die Yamaha M1 von 2005.

«Wenn wir noch etwas finden, sollten wir vorne dabei sein.»

VALENTINO ROSSI



Du hast Ende letzten Jahres deinen Crewchief gewechselt. Jetzt gehen Gerüchte um, dass Dani Pedrosa und Jorge Lorenzo das Gleiche tun könnten.

Ich weiss wenig über das, was Dani und Jorge planen, und die Frage des Crewchefs ist etwas sehr Persönliches. Für mich war es letztes Jahr sehr schwierig, diese Entscheidung zu fällen, nachdem ich zuvor 15 Jahre mit Jeremy Burgess zusammen gearbeitet hatte. Aber leider hatten wir zusammen keinen Weg mehr gefunden, das Bike zu verbessern. Ich hatte gehofft, dass ich – wenn wir das Setting besser hinkommen – mit Lorenzo, Márquez und Pedrosa mitkämpfen könnte. Aber es ist unmöglich, für die anderen eine Prognose abzugeben.

Du hast die MotoGP lange Zeit dominiert, jetzt ist Marc Márquez der Dominator. Wie kann sich ein Fahrer so von den anderen abheben?

Das ist eine komplizierte Kombination vieler Dinge. Meine Karriere ist in vielem ähnlich wie die von Marc. Wir sind beide sehr früh in der MotoGP beziehungsweise den 500ern angekommen, sind gleich in ein starkes Team gekommen, in beiden Fällen auf Werks-Honda. In dieser Klasse ist es sehr schwer, die Bikes zu fahren, geschweige denn, das Niveau noch weiter anzuheben, das heisst das Bike bei einem noch höheren Tempo zu kontrollieren. Wenn es trotzdem gelingt, macht das den Unterschied aus. Das ist im Moment besonders schwierig, denn auch Jorge und Dani fahren auf einem sehr hohen Level und sind sehr schnell. Marc hat es trotzdem geschafft, ein besonderes Gefühl für sein Bike zu

entwickeln, und dadurch schafft er diese Ergebnisse.

Hat er dadurch noch einmal einen psychischen Vorteil euch gegenüber?

Ich denke, im Motorsport ist das Wichtigste einfach der Speed auf der Strecke. Wenn man schneller als die anderen ist, wird man auch mental stärker, aber wenn man mental stark ist und zu langsam, nützt es einem nichts. Wenn man in der Lage ist, etwas schneller als die anderen zu sein, macht es den entscheidenden Unterschied, vor allem am Ende der Rennen.

Woran liegt es deiner Meinung nach, dass in der letzten Zeit nur Fahrer aus Spanien und Italien ganz an die Spitze kommen?

Es hat immer Phasen starken Nationen im Motorsport gegeben. Es gab eine Ära der Engländer, dann gab es eine der Amerikaner, jetzt sind es die Spanier und die Italiener. Derzeit sieht es so aus, dass junge Piloten in Spanien und Italien bessere Chancen bekommen. In vielen Ländern sieht es mehr so aus, dass in den nationalen Meisterschaften die Superbikes eine wichtigere Rolle spielen, und wenn man nicht von jung auf mit GP-Motorrädern aufwächst, wird es schwierig, später den Fahrstil zu ändern.

Wie geht es deinem Finger?

Ganz ehrlich, habe ich gedacht, dass es mit der Heilung schneller gehen wird. Er war mehr in Mitleidenschaft gezogen worden, als ich zuerst gedacht habe. Ich habe mit den Ärzten daheim viel gearbeitet, aber die Haut wächst langsamer zusammen als erwartet. Ich hoffe aber, dass er mich in Misano nicht mehr behindert.

Was erwartest du von deinen Heim-GP?

Ich mag Misano sehr und habe dort grosse Momente erlebt. Ich versuche auch diesen Jahr 100% zu geben und noch konkurrenzfähiger zu sein als bisher. Wir haben zuletzt sehr viele Daten gesammelt. Die Strecke ist komplett anders als die letzten beiden, aber ich erwarte, dass Marc, Jorge und Dani wieder stark sein werden. In den letzten Jahren war die Yamaha M1 in Misano sehr konkurrenzfähig. Aber ich hatte letztes Jahr Probleme beim Bremsen. Ich kann das Motorrad seither besser fahren und bin auf der Bremse wieder stärker geworden. So will ich nun versuchen, bis zum Ziel an der Spitze mitzuhalten. Wir müssen dort die richtige Balance finden, damit das möglich wird. Honda und speziell Marc haben in diesem Jahr einen sehr grossen Sprung nach vorne gemacht, wir müssen jetzt noch ein kleines Quäntchen finden, dann könnten wir dran sein. ♦

MotoGP-Technik

Ducatis Renaissance



Hart, sogar für Pedrosa: Dovizioso ist auf der Ducati beim Bremsen und bei der Power eine Macht

Andrea Dovizioso konnte in Silverstone bis ins Ziel mit Valentino Rossi und Dani Pedrosa mithalten. Hinter dieser Entwicklung steckt viel Detailarbeit.

Ducati arbeitet mit Vollgas am nächstjährigen Motorrad, das erst zum ersten Sepang-Test fertig werden wird, aber bereits jetzt spielen sie alle möglichen Strategien durch, die es schneller machen sollen.

Durch die 12-Motoren- und 24 Liter-Regel, die sie sich zu Saisonbeginn ausgehandelt haben, können sie sich viele Experimente beim Motor erlauben, und so wurde bislang viel mit unterschiedlichen externen Schwungmassen gearbeitet, um die Gasannahme zu besänftigen. Mit 24 Litern kann man die Motoren mit maximaler Leistung laufen lassen, und so dreht Ducati seit Mugello unglaubliche 18000/min – 1000 Touren höher als Honda.

Fahrwerksexperimente

Während alles auf die ganz neue Maschine wartet, mit der man besser einbiegen soll, hat Ducati-Corse-Boss Gigi Dall'Igna auch versucht, das Maxi-

mum aus den aktuellen Fahrwerken herauszuholen, und so bekommen Andrea Dovizioso und Andrea Iannone ständig neue Teile. Für den Sachsenring kamen neue Schwingen mit mehr Flex, für Indianapolis kam eine neue Motorenabstimmung, in Brünn gab es neue Verkleidungen mit anderen Kühlerauslässen, günstigerem Lufteinlass und offenerer Front. All diese Modifikationen helfen, einen sehr heissen Motor in den Griff zu bekommen. Zuletzt gab es einen neuen Auspuff von Partner Akrapovic.

Drag Racer

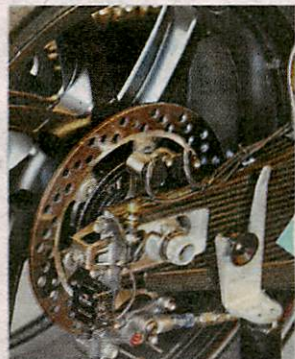
In Silverstone waren nun all diese Neuerungen beisammen, Dovizioso's Motorrad war mit dem neuen Auspuff und einer sehr grossen Schwungmasse ausgerüstet. Dazu fuhr er die 340er-Brembo-Scheiben und hatte mehr Kühlschächte an seiner Bremse als die Konkurrenz. Letztere hatte er schon in Mugello gefahren. In Silverstone gibt es zwar keine so lange gerade, aber viele kürzere Strecken, die die Bremsen nicht abkühlen lassen. Laut Brembo hat er siebzehn Prozent der Rundenzeit auf der Bremse verbracht!

Die Regeln lassen Ducati die weichen Reifen der Open-Teams fürs Qualifying, dafür können sie nicht die härtere Option der Werksteams verwenden, wenn dies im Rennen nötig wäre. In Silverstone weichen die anderen aber die weichere Option, so war Dovizioso mit den gleichen Reifen wie Rossi und Pedrosa unterwegs. Und die 24 Liter Sprit machten viel von den Problemen wett, die die anderen mit magerer laufenden Motoren hatten.

Dovizioso konnte seine Linien an den meisten Stellen halten, er konnte dank der Bremsbelüftung über die gesamte Distanz sehr hart bremsen und – da seine Reifen gehalten haben – auch immer raketenhaft aus den Kurven herausbeschleunigen, sobald die Ducati aufgerichtet war. Es war die glorreiche Kombination aus allem, das beginnt, zusammen zu funktionieren. Dovizioso fuhr sozusagen eine Aneinanderreihung von Drag Races, um die Vorteile der Ducati zusammenzubringen. Die nächste Strecke, auf der das funktioniert, wäre Motegi, aber Ducati soll auch in Misano stark geworden sein, für Aragón kommt ein neues Bike. ♦ NS



Neuer Akrapovic-Auspuff



Neue Schwinge und Sensoren



Bremse mit sehr viel Belüftung

Moto2

Tech3: Schrötter gefragt



Marcel Schrötter: Mit der Tech3 grosse Konstanz erreicht



Technik-Tausendsassa Guy Coulon: Von Schrötter überzeugt

Von IMRE PAULOVITS

Wenn Marcel Schrötters Manager Michael Kories auch noch weitere Möglichkeiten abwägt, zeichnet sich eine Einigung mit dem Tech3-Team ab. Techniker Guy Coulon entwickelt das Bike nach Wünschen des Deutschen weiter.

Ein gutes Team sollte man nicht verlassen, und die Zusammenarbeit zwischen dem 21-jährigen Bayer Marcel Schrötter und dem französischen Tech3-Team hat in diesem Jahr eine stetige Entwicklung erfahren, dank welcher der Deutsche in den

letzten acht Rennen immer gepunktet hat und nun punktgleich mit seinem Freund Jonas Folger auf dem zwölften Tabellenplatz steht.

«Ich kann nicht genau sagen, wie gut unser Motorrad im Vergleich zur Kalex ist», gesteht Konstrukteur Coulon. «Aber so schlecht kann sie nicht sein, denn sowohl Marcel als auch Ricky Cardús haben nach den bisherigen zwölf Rennen in diesem Jahr bereits mehr Punkte, als sie je in einer gesamten Saison hatten.»

«Natürlich können wir bei der Entwicklung niemals so viele Daten und Möglichkeiten berücksichtigen wie Kalex und

Suter, denn wir entwickeln mit den Aussagen von zwei Fahrern und nicht einem Dutzend», fährt Coulon fort. «Wir fangen die Saison mit einem Fahrwerk an, dann sammeln wir bis Assen die Daten und beginnen dann mit der Konstruktion für das nächste Jahr. Mit der Konstruktion des neuen Rahmens sind wir fertig, und die Fräsarbeiten sind bereits im Gange.»

Einlenkverhalten verbessern

Coulon bescheinigt Schrötter gute Aussagen und sehr viel Disziplin bei der Testarbeit. «Wenn ich ihn bat, mit einer völlig anderen Abstimmung rauszufahren, weil wir Daten

brauchen, dann fuhr er raus und fuhr genau die Anzahl der Runden, um die wir ihn gebeten hatten.»

Bei der Weiterentwicklung geht es nun hauptsächlich darum, das Einlenkverhalten der Mistral 610 zu verbessern.

Schrötters Manager Michael Kories: «Ich bin ja verpflichtet, alle Möglichkeiten, die sich in irgendeiner Form ergeben, für Marcel auszutesten, aber so wie es aussieht, wird er mit grosser Wahrscheinlichkeit bei Tech3 bleiben.» Und wie es Coulon ergänzt: «Wir haben vielleicht nicht die schnellste Moto2, aber den kürzesten Weg in die MotoGP.» ♦

Moto2

Alex Márquez kommt

Sein grosser Bruder hat die Moto2 zwei Jahre lang aufgemischt und ist im Titelkampf nur knapp an Stefan Bradl gescheitert, nun folgt Alex Márquez in dessen Spuren und wird 2015 in der mittleren Klasse antreten. Der 18-jährige Spanier, derzeit auf dem zweiten Platz der Moto3-WM-Tabelle, hat letzte Woche einen Zweijahresvertrag mit dem Marc-VDS-Team unterschrieben und wird dort Teamkollege des derzeitigen WM-Leaders Tito Rabat.

Auch Sito Pons und andere Teams waren hinter «Márquez II.» her, nun hat Teamchef Michael Bartholemy das Rennen um den begehrten Spanier gemacht. «Ich bin sehr stolz darauf, meinen Aufstieg in die Moto2 in einem so fantastischen Team machen zu können», frohlockte Alex Márquez nach der Vertragsunterzeichnung. «Das ist sehr wichtig für meine weitere Karriere und ich werde dort von meinem starken Teamkollegen viel lernen können. Aber jetzt will ich mich voll auf die Moto3 konzentrieren und um den Titel kämpfen.»

Gerüchten aus Spanien zufolge wechselt auch Alex Rins 2015 in die Moto2-WM, er soll sich mit dem Team von Sito Pons einig haben. Damit würde Emilio Alzamora beide seiner Fahrer mit einem Schlag verlieren, dafür kann er dank der Reglementsänderung, nach welcher der Sieger der Spanischen Meisterschaft schon vor dem vollendeten 16. Lebensjahr in die WM kann, auf die Dienste des hochtalentierten Fabio Quartararo zählen. ♦ IP



Alex Márquez: Ab in die Moto2

Motorrad-WM

2015 GP in Donington

Die Eigner des neuen Circuit of Wales, die von der Dorna ab 2015 die Austragungsrechte für den England-GP bekommen haben, werden ihre Strecke erst 2016 fertig haben. Für das nächste Jahr haben sie sich mit

Donington Park einigen können, so wird dort erstmals seit 2009 wieder ein GP stattfinden. Auch mit Silverstone wurde verhandelt, dort konnte aber keine finanzielle Einigung erzielt werden. ♦ IP

Zeitplan und Statistik GP Misano/RSM

Freitag, 12. September 2014			
09.00–09.40	Moto3	1. freies Training	
09.55–10.40	MotoGP	1. freies Training	
10.55–11.40	Moto2	1. freies Training	
13.10–13.50	Moto3	2. freies Training	
14.05–14.50	MotoGP	2. freies Training	
15.05–15.50	Moto2	2. freies Training	
Samstag, 13. September 2014			
09.00–09.40	Moto3	3. freies Training	
09.55–10.40	MotoGP	3. freies Training	
10.55–11.40	Moto2	3. freies Training	
12.35–13.15	Moto3	Qualifying	
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training	
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1	
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2	
15.05–15.50	Moto2	Qualifying	
Sonntag, 14. September 2014			
08.40–09.00	Moto3	Warm-up	
09.10–09.30	MotoGP	Warm-up	
09.40–10.00	Moto2	Warm-up	
11.00	Moto3	Rennen 23 Rdn. = 97,2 km	
12.20	Moto2	Rennen 26 Rdn. = 109,9 km	
14.00	MotoGP	Rennen 28 Rdn. = 118,3 km	

Sieger 2013:

Moto3: Alex Rins (E), KTM
Moto2: Pol Espargaró (E), Kalex

MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha

Pole-Position 2013:

Moto3: Jonas Folger (D), Kalex-KTM,

1:42,707

Moto2: P. Espargaró (E), Kalex, 1:37,666

MotoGP: Marc Márquez (E), 1:32,915

Schnellste Runde 2013:

Moto3: Alex Márquez (E), KTM,

1:43,293 (=147,2 km/h)

Moto2: Pol Espargaró (E), Kalex,

1:38,070 (=155,1 km/h)

MotoGP: Marc Márquez (E),

1:33,935 (=183,335 km/h)

Rundenrekorde:

Moto3: Alex Márquez (E), KTM,

1:43,293 (=147,2 km/h), 2013

Moto2: Pol Espargaró (E), Kalex,

1:38,070 (=161,9 km/h)

MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha,

1:33,906 (=162,0 km/h)

NACHRICHTEN

Ratthapark Wilairot ersetzt Josh Herring

Moto2 Der letztjährige US-Superbike-Meister Josh Herring wird bei Caterham ab sofort durch den Thailänder Ratthapark Wilairot ersetzt. Herring blieb die gesamte Saison über weit hinter den Erwartungen zurück, und während sein Teamkollege Johann Zarco in Barcelona auf dem Podest stand und in Assen und Silverstone Vierter wurde, schaffte Herring keinen einzigen WM-Punkt, dafür umso mehr Stürze. Wilairot fuhr schon in Jerez für das Team und wird nun die restlichen GP dieses Jahres dort bestreiten.

Marino statt Corsi in Misano

Moto2 Simone Corsi, der in Silverstone von Jonas Folger zu Fall gebracht worden war und sich dabei einen verschobenen Bruch der linken Elle sowie Schäden an den Strecksehnen der linken Hand zugezogen hatte, wurde am Montag in Oxford operiert. Wann der derzeitige WM-Fünfte wieder fahren kann ist noch ungewiss. In Misano wird er vom 21-jährigen Franzosen Florian Marino vertreten.

Vittoriano Guareschi verlässt VR46

Moto3 Eklat im Team VR46-Team von Valentino Rossi: Teamchef Vittoriano Guareschi hat nach Meinungsverschiedenheiten das Team verlassen und wurde provisorisch durch die Rossi-Vertrauten Alessio «Uccio» Salucci und Carlo Alberto Tebaldi ersetzt. ♦ IP

KOMPAKT

»»»

Asia Talent Cup Vier der fünf noch ausstehenden Rennen des asiatischen Gegenstücks zum MotoGP Rookies Cup werden in Sepang gefahren, so konnten die Fahrer letzte Woche dort ausgiebig testen.

»»»

MotoGP Die australischen Ex-500er-Piloten Mick Doohan und Daryl Beattie fuhren letzte Woche als Werbung für den Australien-GP, der am 19. Oktober stattfindet, einige VIP-Kunden auf dem Beifahrersitz um den Kurs von Phillip Island. ♦ IP

Jerez/E

Was treibt Aprilia?



Die Aprilia-Asse Marco Melandri (33) und Sylvain Guintoli (50) dominierten in Jerez

Von JOHANNES ORASCHE

Die stolzen Italiener liessen in Jerez die Chance aus, den desolaten WM-Leader Tom Sykes nochmals in Bedrängnis zu bringen.

Aprilia-Rennboss Romano Albesiano hatte mehrfach beteuert, dass er nichts von der Stallorder hält. Doch da schien die WM auch schon fast gelaufen. Was sich in Jerez abspielte, muss Sylvain Guintoli weh getan haben – aber wohl auch Albesiano, der seinen Prinzipien treu blieb. Guintoli hätte beide Rennen gewinnen können, wenn ihn nicht Melandri jeweils nach Rennmitte überholt hätte.

Zu dem Zeitpunkt hatte kein Gegner mehr eine Chance auf den Sieg. Aprilia hätte Melandri dezent «bremsen» können. Es passierte nicht. Guintoli hat zwei Meetings vor Schluss zwar immer noch WM-Chancen. 31 Punkte fehlen dem Franzosen – er hat in Jerez immerhin 13 Zähler gutgemacht.

Gedämpfte Freude

Doch es hätte ganz anders laufen können. Wenn Guintoli Hilfe von seinem Team bekommen und beide Rennen gewonnen hätte, wären es nur noch 21 Punkte zu Sykes – die WM also bei 100 zu vergebenden Punkten völlig offen. Zur Erinnerung: 2009 verlor Haga die WM gegen Spies wegen fünf Punkten, die ihm Teamkollege Fabrizio in Imola abgenommen hatte.

Guintoli machte nach Lauf 1 gute Miene, gab sich mit den neun aufgeholten Punkten noch zufrieden. «Es war kein einfaches Wochenende, nicht die

beste Strecke. Ich freue mich übers Podium. Wir haben mit der Renn-Pace gekämpft. In den letzten fünf Runden konnte ich die Zeiten nicht mehr fahren. Ich musste am Start aggressiv sein, weil wir am Ende Probleme haben. Jetzt geht es um jedes einzelne Rennen. Lauf 1 war sehr positiv.» Auf dem Podium von Lauf 2 waren die Mienen von Guintoli und Albesiano aber versteinert.

Doppelsieger Melandri grinste den ganzen Tag. «Ich wollte nicht zu schnell beginnen, war dann aber etwas zu langsam, vor allem im ersten Rennen. Es war dann viel Arbeit, um nach vorn zu kommen. Die Pace war dann richtig gut. Gegen Loris und Sylvain musste ich viel Druck machen. Am Ende von Lauf 1 habe ich etwas Gas rausgenommen, es war fast schon zu viel.»

Premiere für Davies

Bei Ducati Corse freute sich nur die Davies-Crew über zwei gute Ergebnisse. In Lauf 1 sprang der Waliser sogar auf das Podium. «Ich bin sehr happy mit dem Podium. Es ist das erste Mal nach 14 Jahren, in denen ich schon nach Jerez komme. Es

war bisher definitiv eine meiner schwächsten Pisten. Aber das kann ich jetzt auch abhaken. Das Bike war wirklich klasse. Die Reifen haben aber im Finish stark abgebaut, sie waren schwer zu kontrollieren. Ich konnte die Rundenzeiten nicht halten.» Deswegen kam ihm auch Johnny Rea in beiden Rennen im Finish noch sehr nahe.

Davies-Teamkollege Davide Giugliano landete zweimal im Kies. In Lauf 2 war jedoch ein Technikproblem der Grund.

Mit dem Herzen gefahren

Kawasaki-Evo-Ass David Salom kämpfte in Heat 1 trotz Schmerzen den starken Sylvain Barrier nieder: «Ich hatte ziemliche Schmerzen im rechten Handgelenk», jammerte der Spanier. «Es war wirklich schwierig für mich. Ich hatte gehofft, dass die Sommerpause bei der Verletzung hilft. Zehn Runden vor Schluss hatte ich keine Kraft mehr in der Hand. Aber in Jerez fährt man als Spanier mehr mit dem Herzen als mit den Armen.» In Durchgang 2 war für Salom nach einem Ausrutscher Schluss – Barrier hatte so keinen Evo-Gegner. ♦

NACHGEHAKT BEI Tom Sykes

(29/GB). Der WM-Leader verlor in Jerez wertvollen Boden auf seinen Rivalen Sylvain Guintoli – die WM ist wieder eng.



Von JOHANNES ORASCHE

? Tom, was war los in Jerez? Es ist ungewöhnlich, dass du so weit weg bist von den Laufsiegen. Ich habe eigentlich geglaubt, diese Piste könnte uns wieder einen Aufwärtstrend bescheren. Aber sie liegt weder mir noch unserer Ninja, leider. In Lauf 2 musste ich sehr hart fahren, um auf das Podium zu kommen, wir hatten auch einiges geändert, das Bike fühlte sich ruhiger an.

? Aprilia war aber ausser Reichweite. Ja, P3 war in Lauf 2 wirklich das Maximum. Gesamt muss ich happy sein, da wir in Lauf 1 etwas Pech hatten. Ich habe zu Beginn einen falschen Gang erwischt und einige Positionen verloren.

Wir haben an diesem Wochenende viele Dinge ausprobiert. Alles in allem haben wir einen guten Job gemacht und nicht arg viele Punkte liegen lassen. Die Jungs haben hart gearbeitet, und ich konnte ihnen in Lauf 2 etwas zurückgeben.

? Macht dich der geschrumpfte Vorsprung unsicher? Nein, dazu gibt es keinen Grund. Wir können uns nichts vorwerfen – viel mehr war nicht möglich.

? Die Aprilia hätten dir heute mehr weh tun können, wenn man Guintoli beide Rennen hätte gewinnen lassen. Ja, das mag schon sein. Aber darüber mache ich mir keine Gedanken. Es ist zu früh, um irgendwas heranzurechnen.



Versteinerte Aprilia-Mienen am Ende von Lauf 2 auf dem Podium



Tom Sykes' Schrecksekunde in Lauf 1 im Duell mit Johnny Rea

SUPERBIKE-WM 2014 / Resultate

Jerez (E): 7. September; 19. Lauf; 88,460 km über 20 Rdn. à 4,423 km; 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 27/26 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Melandri (I)	Aprilia RSV4	20	34:20,164	1:42,222	25
2. Sylvain Guintoli (F)	Aprilia RSV4	20	+1,397	1:42,198	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	20	+4,283	1:41,994	16
4. Jonathan Rea (GB)	Honda CBR 1000 RR	20	+5,705	1:41,976	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10	20	+6,979	1:42,394	11
6. Eugene Laverty (IRL)	Suzuki GSX-R 1000	20	+7,342	1:42,499	10
7. Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR	20	+14,868	1:42,190	9
8. Toni Elias (E)	Aprilia RSV4	20	+23,853	1:42,854	8
9. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10 Evo	20	+25,886	1:43,385	7
10. Sylvain Barrier (F)	BMW S 1000 RR Evo	20	+26,536	1:43,051	6
11. Jeremy Guarnoni (F)	Kawasaki ZX-10 Evo	20	+41,308	1:43,874	5
12. Andrea Andreozzi (I)	Kawasaki ZX-10 Evo	20	+46,672	1:43,941	4
13. Sheridan Morais (ZA)	Kawasaki ZX-10 Evo	20	+48,742	1:43,731	3
14. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panig. Evo	20	+50,131	1:43,788	1
15. Claudio Corti (I)	MV Agusta F4 RR	20	+1:03,677	1:44,226	-
16. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR Evo	20	+1:14,881	1:45,662	-
17. Geoff May (USA)	EBR 1190 RX	20	+1:22,832	1:45,627	-
18. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	20	+1:35,170	1:46,222	-

Nicht klassiert:

- Aaron Yates (USA)	EBR 1190 RX	16	+4 Rdn.	1:45,723	-
- Boris Baz (F)	Kawasaki ZX-10	13	+7 Rdn.	1:42,046	-
- Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	11	+9 Rdn.	1:42,151	-
- Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	11	+9 Rdn.	1:41,939	-
- Brian Staring (AUS)	Kawasaki ZX-10 Evo	7	+13 Rdn.	1:43,779	-

Durchschnittstempo des Siegers: 154,578 km/h

Schnellste Runde: Davide Giugliano (I), 2. Runde, in 1:41,939 min (=156,199 km/h)

Jerez (E): 7. September; 20. Lauf; 88,460 km über 20 Rdn. à 4,423 km; 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft/Asphalt: 28/40 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Melandri (I)	Aprilia RSV4	20	34:25,940	1:42,419	25
2. Sylvain Guintoli (F)	Aprilia RSV4	20	+2,845	1:42,223	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10	20	+6,097	1:42,469	16
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	20	+7,749	1:42,478	13
5. Jonathan Rea (GB)	Honda CBR 1000 RR	20	+7,935	1:42,849	11
6. Eugene Laverty (IRL)	Suzuki GSX-R 1000	20	+10,510	1:42,884	10
7. Boris Baz (F)	Kawasaki ZX-10	20	+16,078	1:43,001	9
8. Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR	20	+16,098	1:42,815	8
9. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	20	+16,554	1:43,006	7
10. Toni Elias (E)	Aprilia RSV4	20	+25,840	1:43,286	6
11. Sylvain Barrier (F)	BMW S 1000 RR Evo	20	+36,839	1:43,860	5
12. Sheridan Morais (ZA)	Kawasaki ZX-10 Evo	20	+55,531	1:44,641	4
13. Jeremy Guarnoni (F)	Kawasaki ZX-10 Evo	20	+55,980	1:44,627	3
14. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR Evo	20	+1:18,354	1:45,599	1
15. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panig. Evo	20	+1:26,338	1:43,685	-
16. Aaron Yates (USA)	EBR 1190 RX	20	+1:31,468	1:45,939	-

Nicht klassiert:

- Andrea Andreozzi (I)	Kawasaki ZX-10 Evo	12	+8 Rdn.	1:43,803	-
- Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	11	+9 Rdn.	1:47,202	-
- Geoff May (USA)	EBR 1190 RX	10	+10 Rdn.	1:46,073	-
- Claudio Corti (I)	MV Agusta F4 RR	6	+14 Rdn.	1:45,695	-
- Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	2	+18 Rdn.	1:43,435	-
- David Salom (E)	Kawasaki ZX-10 Evo	1	+19 Rdn.	-	-

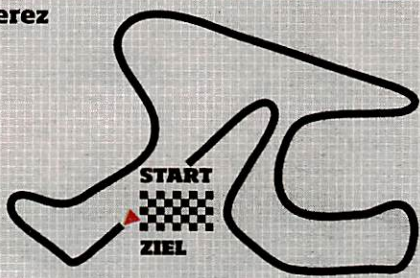
Durchschnittstempo des Siegers: 154,146 km/h

Schnellste Runde: Sylvain Guintoli (F), 3. Runde, in 1:42,223 min (=155,765 km/h)

Nächstes Rennen: 5. Oktober 2014, Magny-Cours (F) Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Jerez



Training (3 Läufe) min

1. Melandri	1:41,436
2. Giugliano	1:41,645
3. Elias	1:41,849
4. Laverty	1:41,888
5. Davies	1:41,983
6. Guintoli	1:42,001
7. Lowes	1:42,011
8. Sykes	1:42,016
9. Baz	1:42,049
10. Rea	1:42,527
11. Haslam	1:42,547
12. Salom	1:42,778
13. Barrier	1:43,063
14. Andreozzi	1:43,356
15. Canepa	1:43,663
16. Corti	1:43,805
17. Morais	1:43,918
18. Staring	1:44,082
19. Guarnoni	1:44,220
20. Tóth	1:45,291
21. Rizmayer	1:45,590
22. May	1:45,693
23. Yates	1:45,929
24. Scassa	1:47,525

Plätze 1–20: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe) min

1. Baz	1:40,298
2. Giugliano	1:40,533
3. Sykes	1:40,561
4. Melandri	1:40,822
5. Guintoli	1:40,877
6. Laverty	1:41,092
7. Davies	1:41,199
8. Haslam	1:41,338
9. Lowes	1:41,421
10. Rea	1:41,447
11. Elias	1:41,882
12. Barrier	1:42,928
13. Salom	1:42,329
14. Canepa	1:42,356
15. Andreozzi	1:42,622
16. Morais	1:43,380
17. Guarnoni	1:43,628
18. Staring	1:43,640
19. Corti	1:43,651
20. Tóth	1:44,633

WM-Stand Fahrer

1. Sykes	352
2. Guintoli	321
3. Rea	285
4. Melandri	267
5. Baz	262
6. Davies	188
7. Laverty	154
8. Giugliano	153
9. Elias	151
10. Haslam	150

WM-Stand Hersteller

1. Kawasaki	369
2. Aprilia	368
3. Honda	285
4. Ducati	249
5. Suzuki	220
6. BMW	69
7. MV Agusta	21
8. EBR	2

SUPERSPORT-WM / Resultate

Jerez (E): 7. September; 9. Lauf; 84,037 km über 19 Rdn. à 4,423 km; 26 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 28/40 Grad

1. Michael van der Mark (NL/Honda) in 33:34,503 min (=150,178 km/h); 2. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki) +0,363 sec; 3. Florian Marino (F/Kawasaki) +0,508; 4. Jack Kennedy (IRL/Honda) +0,960; 5. Kevin Coghlan (GB/Yamaha) +2,951; 6. Lorenzo Zanetti (I/Honda) +4,639; 7. Roberto Rolfo (I/Kawasaki) +5,860; 8. Rattapark Wilairot (THA/Honda) +6,460; 9. Alessandro Nocco (I/Kawasaki) +10,477; 10. Roberto Tamburini (I/Kawasaki) +10,875; 11. Dominik Schmitter (CH/Yamaha); 12. Vladimir Leonov (RUS/Honda); 13. Kenan Sofuoğlu (TR/Kawasaki); 14. Valentin Debise (F/Honda); 15. Christian Gamarino (I/Kawasaki)

Schnellste Runde: Kenan Sofuoğlu (TR/Kawasaki) in 1:44,849 min (=151,864 km/h)

Stand (nach 9 von 11 Läufen): 1. van der Mark 185 Punkte (Weltmeister); 2. Marino

109; 3. Cluzel 107; 4. Zanetti 90; 5. Coghlan 88; 6. Jacobsen 87; 7. Sofuoğlu 86; 8. Rolfo 71. – ferner: 15. Wahr 26; 23. Schmitter 8

SUPERSTOCK-1000-FIM-CUP / Resultate

Jerez (E): 7. September; 6. Lauf; 69,104 km über 14 Rdn. à 4,423 km; 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 22/31 Grad

1. Ondrej Jezek (CZ/Ducati) in 26:00,349 min (=159,435 km/h); 2. Fabrizio Massei (I/Ducati) +1,394 sec; 3. Leandro Mercado (ARG/Ducati) +12,506; 4. Romain Lanusse (F/Kawasaki) +22,812; 5. Joshua Day (USA/Honda) +31,274; 6. Balazs Nemeth (H/Kawasaki) +31,960; 7. D. McFadden (ZA/Kawasaki) +33,357; – ferner: 10. Sébastien Suchet (CH/Kawasaki); 14. Marc Moser (D/Ducati); 17. Julian Mayer (A/Kawasaki) Stand (nach 6 von 7 Rennen): 1. Mercado, 104 Punkte; 2. Savadori 99; 3. Jezek 69; 4. Massei 67; 5. McFadden 63; – ferner: 15. Suchet 13; 25. Moser 3; 28. Ayer 1

SUPERSTOCK-600-EM / Resultate

Jerez (E): 7. September; 6. Lauf; 57,499 km über 13 Rdn. à 4,423 km; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 29/51 Grad

1. Marco Facciani (I/Kawasaki) in 23:30,082 min (=146,797 km/h); 2. Federico Caricasulo (I/Honda) +2,562 sec; 3. Gauthier Duwelz (B/Yamaha) +7,563; 4. Andrea Tucci (I/Kawasaki) +8,055; 5. Wayne Tessels (NL/Suzuki) +11,840; 6. Michael Rinaldi (I/Yamaha) +15,510; 7. Richard Bodis (H/Honda) +19,187; 8. Ivan Michalchik (UKR/Kawasaki) +31,384; 9. Riccardo Caruso (I/Kawasaki) +19,946; – ferner: 22. Adrien Pittet (CH/Yamaha); – ausgeschieden: Julian Puffe (D/Kawasaki)

Stand nach (6 von 7 Rennen): 1. Facciani, 131 Punkte; 2. Tessels 83; 3. Tucci 68;

4. Caricasulo 66; 5. Tuuli 58; – ferner: 14. Nestorovic 19; 19. Puffe 12; 28. Pittet 5

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf:

Start: Es ist kühler als am Samstag; guter Start von Melandri vor Guintoli, dann Pole-Sitter Baz und Sykes.

1. Runde: Lowes in Kurve 2 aussen an Sykes vorbei, schnappt auch Melandri. Baz bereits auf P2; Lowes presst sich in der Zielkurve an Baz vorbei.

2. Runde: Laverty verdrängt Rea von P8.

Davies an Melandri vorbei auf P4. Auch Giugliano lässt Melandri hinter sich.

4. Runde: Giugliano, Davies streiten um P4. Laverty 10.

Baz in der Zielkurve auf P1.

5. Runde: Giugliano und Davies vor Lowes auf P3,4.

8. Runde: Guintoli wieder in Führung vor Baz.

9. Runde: Staring stürzt. Melandri stürmt an Davies vorbei auf P4.

11. Runde: Lowes nur noch auf P10; Barrier auf P12 bester Evo-Pilot.

11. Runde: Sykes überschätzt sich gegen Rea, muss in den Notausgang.

12. Runde: Giugliano stürzt.

13. Runde: Melandri ist der schnellste Mann mit 1:42,3.

15. Runde: Lowes rutscht in Kurve 1 aus; Baz legt sich im Fight gegen Melandri hin.

16. Runde: Melandri jagt Guintoli. Sykes nur auf P5.

17. Runde: Melandri packt in Kurve 1 Guintoli.

18. Runde: Barrier und Salom jagen Elias.

20. Runde: Melandri siegt vor Guintoli und Davies. Sykes wird nur 5.!

2. Lauf:

Start: Baz kommt gut weg, vor Melandri, Guintoli, Giugliano, Davies, Laverty.

1. Runde: Giugliano sorgt fast für einen Zusammenstoß der beiden Aprilia-Piloten in der Nieto-Ecke.

2. Runde: Sykes an Giugliano vorbei auf P3.

3. Runde: Guintoli geht in Kurve 1 vor Baz in Führung.

4. Runde: Sykes jagt Guintoli. Giugliano rollt mit Motordefekt im Kies aus.

6. Runde: Melandri auf P3 hinter Guintoli und Sykes.

8. Runde: Laverty hat Baz von P5 verdrängt.

11. Runde: Melandri in Turn 1 an Sykes vorbei auf P2.

13. Runde: Andreozzi steckt mit der Pedercini-Kawa in Kies.

14. Runde: Fehler von Guintoli in der Pons-Kurve, Melandri greift an.

16. Runde: Melandri packt Guintoli und führt; Rea liegt vor Laverty auf P5.

18. Runde: Haslam streitet dicht hinter Baz um P7.

20. Runde: Melandri gewinnt auch Lauf 2, vor Guintoli und Sykes. ♦ JO

Superbike-WM

Dornas Transfer-Knall



Loris Baz: Dorna dirigiert den jungen Franzosen in die MotoGP

Weil Dorna-Chef Ezpeleta höchstpersönlich in den Transfermarkt eingreift und Loris Baz in die MotoGP-WM lotsen will, ist bei Kawasaki eine völlig neue Situation entstanden.

Gelingt Ezpeletas Schachzug und Baz wechselt zum Aspar-Honda-Team, könnte Johnny Rea (27) der Top-Kandidat für die Nachfolge sein. Rea zeigte bis zuletzt selbst MotoGP-Interesse, hat das Thema aber abgehakt. Wie es aussieht, kann ihm Honda wieder kein Top-Paket für die MotoGP-WM bieten – in die Production-Honda ist sein Vertrauen gering. Anders sieht es bei Baz aus, der den Sprungwagen will. Ob sich Kawasaki die Paarung Sykes und Rea antun will, ist aber sehr fraglich.

Kleine MotoGP-Chance

Auch der pflegeleichte Eugene Laverty (28) ist bei Kawasaki eine Option als Baz-Ersatz. La-

vertys Fokus liegt immer noch auf MotoGP. «Norge» hofft auf die Pramac-Ducati und setzt auf seinen guten Draht zu Rennboss Gigi Dall'Igna. Nur: Bei Ducati will man scheinbar Scott Redding. Laverty hat noch kleine Chancen bei Forward.

Tom Sykes wäre nicht beleidigt, wenn der aufmüpfige Baz endlich weg wäre. Eine Option wäre bei Kawasaki auch Sylvain Guintoli, der zuletzt das Tech3-Team von Kumpel Herve Poncharal in Silverstone besuchte.

Alex Lowes bleibt wohl bei Suzuki, obwohl er sich in Silverstone im Moto2-Paddock umgehört hat. Als zweiter Fahrer ist Randy de Puniet ein Thema, falls eben Laverty geht. Laverty könnte gar bei Honda Reas Platz einnehmen. Dort ist Michael van der Mark für 2015 fix, das haben hinter vorgehaltener Hand alle Bosse bestätigt – und es verdichten sich die Anzeichen, dass Rea wohl doch bei Honda bleibt. ♦ JO

Supersport-WM

Ein verdienter Weltmeister!

Honda-Ass Michael van der Mark zeigte in Jerez keine Schwächen, holte den WM-Titel sogar mit einem Sieg.

Die einzige Schrecksekunde hatte der Holländer in Kurve 1, als er weit rauskam. Jules Cluzel, sein einziger ernsthafter WM-Rivale, versuchte alles, doch van der Mark (21) fuhr fast spielerisch durch die Meute und warf sogar scharfe Blicke zu Cluzel, um den Franzosen vor-

Dummheiten zu warnen. Dennoch kam es zu engen Momenten mit Kawasaki-Ass Florian Marino. In der vorletzten Runde legte sich Cluzel bei der Attacke auf Marino hin, so war der Fall erledigt.

Bekannte Tugenden

Kenan Sofuoglu stellte bei seiner erzwungenen Premiere bei Pucchetti die ZX-6 auf Startplatz 2. Der Jung-



M. v. d. Mark

Ehemann musste aber aus der Boxengasse – 10 sec hinter dem Feld – starten, weil er durch den Wechsel mehr als sechs Motoren verbraucht hat. Der Türke fuhr teilweise 0,5 sec schneller als die Spitze, was ihm P13 einbrachte.

Tapferer Schmitter

Stark fuhr Dominik Schmitter beim Gastspiel mit der Hagn-SKM-Yamaha, die von

Frank Kreleker betreut wird. Von Startplatz 11 verlor er Positionen – kämpfte sich aber von P16 wieder auf 11 und fing auch Leonov ein. «Es war der Hammer, ich war am Start nervös – mitten in der Elite. Leonov hat richtig gefightet, aber man muss sich den Respekt im Paddock verdienen.» Der 20-Jährige, der seine Lehre beendet hat, will 2015 eine komplette WM-Saison fahren, vielleicht in einem Team mit Kevin Wahr. ♦ JO

Spanische Meisterschaft (CEV)

«Auf der allerletzten Rille»

Mit einem 4. Platz im ersten und einem Sieg im zweiten Rennen baute der Schweizer Kalex-Pilot Jesko Raffin (18) in Navarra seine Führung in der spanischen Moto2-Meisterschaft aus.

Obwohl Raffin erstmals 2014 die Pole-Position verpasste und trotz langer Führung wegen Chatteringproblem im 1. Lauf nur auf Rang 4 ins Ziel kam, hatte er auch Glück. Denn sein Hauptwidrsacher im Titelkampf, der Deutsche Florian Alt, rollte bereits nach wenigen Runden mit Motorschaden aus.

Umso spannender verlief das zweite Rennen. Alt führte bis zur letzten Runde, als ihn Raffin noch abfangen konnte. «Meine Crew hat auf die Probleme im 1. Lauf perfekt reagiert», lobte Raffin, der eventuell 2015 in die Moto2-WM übersiedeln wird. «Meine Kalex lag sensationell, obwohl nach Rennmitte die Hinterradbremse ausfiel. Dennoch konnte ich langsam, aber sicher zu Alt aufschliessen und habe ihn genau studiert. Mein erster Angriff ging schief, ich wäre beinahe über das Vorderad abgeflogen. Aber vor der letzten Kurve habe ich mich auf

der Bremse auf der allerletzten Rille vorbeigedrückt.» Mit 138 Punkten aus 7 von 10 Rennen führt Raffin in der Gesamtwertung klar vor Alt (102 Punkte). Punkte gab es auch für die beiden Ex-GP-Piloten Toni Finsterbusch (D, 2x P14) und Bastien Chesaux (CH, P13/12).

Das Moto3-Rennen gewann das französische Wunderkind Fabio Quartararo, der 2015 ins GP-Team von Emilio Alzamora wechselt. Max Kappler holte als 15. seinen ersten Punkt. Jonas Geitner, Max Enderlein und Christoph Beinlich kamen auf P21, 24 und 28 ins Ziel. ♦ ML



Alt (links), Raffin: CEV-Topduo

NACHRICHTEN

Haslam: Absprung zu Ducati Barni

Superbike-WM Leon Haslam (31) soll 2015 für das italienische Team Barni fahren. Dort wagt man aufgrund des neuen Evo-Reglements, das die Panigale bevorzugen dürfte, den Aufstieg aus der Superstock 1000.

Dominik Schmitter: Start mit Spenden

Supersport-WM Der 20-jährige Schweizer brettete auf P11 und strahlte übers ganze Gesicht (siehe auch links). Die Jerez-Wildcard wurde erst durch eine erfolgreiche Spendenaktion seiner Fans gesichert.

Lorenzo als Dorna-Stargast in Jerez

Superbike-WM Yamaha-MotoGP-Star Jorge Lorenzo gab Autogramme in der Paddock-Show und fuhr für Sponsor Alfa Romeo Demorunden im 4C. Auch Ducati-Botschafter Carlos Checa war in Jerez.

Reiterberger: Erfolg mit Café-Racer

IDM Superbiker Markus Reiterberger belegte am Wochenende beim berühmten Café-Racer-Event Glemseck 101 auf einer BMW NineT den zweiten Platz in der internationalen 1/8-Mile-Sprint-Klasse. ♦ JO/AWI

KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Die Stars absolvierten am Donnerstag den PR-Termin in der königlichen Andalusier-Reitschule in Jerez.

»» **Superbike-IDM** Das HRP-Team tritt kommendes Wochenende bei der IDM-Premiere bei der DTM auf dem Lausitzring ohne Michael Ranseder an. Stattdessen fährt Jan Halbich (CZE) die Honda.

»» **Superbike-IDM** Matej Smrz bleibt in der Lausitz Einzelkämpfer für Yamaha Deutschland. Luca Hansen fährt nicht.

»» **Superbike-IDM** Während eines Tests in Hockenheim hat das Weber-Driener Racing Team das Chattering an der Damian-Cudlin-Kawasaki behoben. ♦ JO/AWI

Motocross-GP Goiânia

Grosses Fest in Brasilien

Spitze: Max Nagl (12) gewinnt den Start im ersten MXGP-Lauf

Von ALEX HODGKINSON

Toni Cairoli ist zum 8. Mal Motocross-Weltmeister geworden; der Sizilianer sicherte sich den MXGP-Titel in Trindade/Brasilien, während Max Nagl einen Doppelsieg feierte. Der MX2-Titel bleibt weiterhin offen, Romain Febvre schenkte Husqvarna den ersten GP-Sieg als Mitglied der Mattighofen-Familie.

Cairoli benötigte nur einen einzigen vierten Platz aus den letzten vier WM-Rennen, um seinen 8. WM-Titel zu sichern. Aber während der Qualifikation fuhr er weit hinter seiner Form und kam nur als 10. ins Ziel: «Das Glas ist aus meiner Brille rausgeflogen, und obwohl es kaum Staub gab, war meine Sicht behindert.»

Aber schon vor dem Ende des Quali-Laufes geriet Jeremy van Horebeek, Cairoli's einziger Titelgegner, ebenfalls in Schwierigkeiten: «Ich habe mir den rechten Fuss unter die Raste geklemmt. Nichts gebrochen, aber starke Schmerzen.»

Das Rennen lief optimal für Max Nagl – ein klarer Start-Ziel-Sieg: «Seit dem letzten GP habe ich einige neue Motorenteile in Italien getestet; sie scheinen gut zu funktionieren.»

Auch am Sonntag lief alles für Nagl, und er feierte einem lupenreinen Doppelsieg: «Ich konnte das ganze Wochenende dominieren. Wegen der WM-Pause seit Lommel konnte ich mich auch körperlich erholen, aber bei dieser Hitze hat sich je-



Max Nagl

der Gedanken gemacht. Nachdem ich gleich vorne war, habe ich zehn Minuten lang gepusht und mich dann darauf konzentriert, einen soliden Rhythmus zu fahren.»

Aber das Publikum interessierte sich hauptsächlich für den ungleichen Zweikampf der beiden Titelkontrahenten.

Cairoli startete in ersten Lauf als Neunter, aber er brauchte 35 Minuten, um Platz 5 zu sichern: «Ich hatte Sichtprobleme. Mir geriet gestern viel Dreck in ein Auge und es hat gebrannt; ich bin quasi mit einem Auge gefahren. Im zweiten Lauf versuchte ich, Max und Gautier Paroli zu bieten, aber es war mir bald klar, dass es zu riskant war, und ich gab mich mit Rang 3 zufrieden.»

Van Horebeek, der mit geschwollenem Fussgelenk kaum im Stehen fahren konnte, fuhr längere Zeit auf Rang 10, bevor er in den letzten zehn Minuten auf Rang 13 zurückfiel. Weil Kevin Strijbos erst als Dritter ins Ziel kam, reichten die Punkte aus, um den Vize-Weltmeistertitel zu sichern: «Jetzt fliege ich nach Belgien zurück und lasse mir das Fussgelenk untersuchen; ich werde Mexiko auslassen und hoffe, dass ich rechtzeitig zum Nationencross wieder fit bin.»

MX2: Husqvarna-Sieg

Der ersehnte dritte MX2-WM-Titel in Folge für Jeffrey Herlings ist immer mehr in Gefahr. Nachdem KTM-Teamkollege Jordi Tixier seinen Rückstand auf 57 Punkte verkürzt hatte, spielte der niederländische

Teenager, dessen Heilungsprozess erstaunliche Fortschritte macht, kurzfristig mit dem Gedanken einer WM-Rückkehr, aber eine Infektion im linken Oberschenkel setzte seiner Hoffnung ein Ende. Sogar seine Teilnahme beim WM-Endlauf am kommenden Wochenende in Mexiko ist jetzt gefährdet.

Tixier, während der letzten beiden GP so souverän, schien während der Qualifikation plötzlich wieder nervös zu werden. Am Start knapp unter den ersten zehn, beging der Franzose schon während der ersten Runde zwei Fahrfehler und befand sich plötzlich am Ende des Feldes. Er kam erst als Elfter ins Ziel, aber bei seiner Aufholjagd fuhr er die schnellste Rennrunde und war in der zweiten Rennhälfte mit Abstand der schnellste Mann.

Am Sonntag waren Tixiers Starts erneut schwach, und er kam nicht über die Laufplatzierungen 5 und 4 hinaus. Damit hat er den Abstand zu Herlings auf 23 Punkte reduziert, aber der amtierende Weltmeister benötigt nur noch 27 Punkte, falls er in Mexiko antreten kann. Es wird auf alle Fälle ein spannendes Finale auf der mexikanischen Hochebene werden.

GP-Sieger in Trindade war Romain Febvre, der damit die Traditionsmarke Husqvarna erneut auf die Siegesstrasse gebracht hat; es war der erste Sieg, seit die Marke von KTM gekauft worden war. Dazu fährt Febvre im Team von Ex-Weltmeister Jacky Martens, der selber 1993 für Husqvarna den ersten Sieg in der modernen Viertaktära herausgefahren hat. ♦



Cairoli und Teamchef Claudio De Carli: Gemeinsam acht WM-Titel



Romain Febvre (Husqvarna) gewinnt seinen ersten MX2-WM-Lauf



Tixier jagte im ersten MX2-Lauf Ferrandis, Tonus und Guilloid

MOTOCROSS-GP VON BRASILIEN / Resultate MXGP

Goiania (BR): 7. September 2014, 16. WM-Lauf, Wetter/Piste: sonnig, 34 Grad/trocken

1. Lauf: 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet; 17 Runden à 1,565 km=26,605 km
 1. Maximilian Nagl (D/Honda), 17 Runden in 35:17,310 min (=45,236 km/h)
 2. Steven Frossard (F/Kawasaki), 10,116 sec zurück
 3. Kevin Strijbos (B/Suzuki), 14,667 sec zurück
 4. Gautier Paulin (F/Kawasaki); 5. Antonio Cairoli (I/KTM); 6. Dean Ferris (AUS/Husqvarna);
 7. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 8. David Philippaerts (I/Yamaha); 9. Rui Gonçalves (P/Yamaha);
 10. Milko Potisek (F/Yamaha); 11. Matiss Karro (LV/KTM); 12. Davide Guarneri (I/TM);
 13. Jeremy Van Horebeek (B/Yamaha); 14. Adam Chatfield (GB/Honda);
 15. Wellington Garcia (BR/Honda); 16. Jetro Salazar (EC/Honda); 17. Humberto Martin (YV/Yamaha);
 18. Jean Carlo Ramos (BR/Honda); 8 Rdn. zurück; 19. Shaun Simpson (GB/KTM).

Schnellste Runde: Nagl, Honda, in 1:56,256 min (=47,642 km/h)

2. Lauf: 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; 17 Runden à 1,565 km=26,605 km
 1. Maximilian Nagl (D/Honda), 17 Runden in 35:57,355 min (=44,396 km/h)
 2. Gautier Paulin (F/Kawasaki), 13,277 sec zurück
 3. Antonio Cairoli (I/KTM), 29,125 sec zurück
 4. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 5. Davide Guarneri (I/TM); 6. Shaun Simpson (GB/KTM);
 7. Steven Frossard (F/Kawasaki); 8. Milko Potisek (F/Yamaha); 9. Kevin Strijbos (B/Suzuki);
 10. David Philippaerts (I/Yamaha); 11. Matiss Karro (LV/KTM); 12. Humberto Martin (YV/Yamaha);
 13. Wellington Garcia (BR/Honda); 14. Jean Carlo Ramos (BR/Honda); 15. Adam Chatfield (GB/Honda);
 7 Runden zurück; 16. Rui Gonçalves (P/Yamaha); 13 Runden zurück; 17. Dean Ferris (AUS/Husqvarna);
 14 Runden zurück; 18. Jetro Salazar (EC/Honda).

Schnellste Runde: Nagl, Honda, in 1:56,373 min (=48,413 km/h)

Nächstes Rennen: 14. September, León (MEX) **Internet:** www.motocrossmx1.com

WM-Stand Fahrer MXGP	
1. Cairoli	705
2. Van Horebeek	596
3. Strijbos	530
4. Desalle	484
5. Frossard	392
6. Simpson	382
7. Nagl (D)	357
8. Paulin	315
20. Ullrich (D)	126
32. Rauchenecker (A)	29

WM-Stand Hersteller MXGP	
1. KTM	705
2. Suzuki	648
3. Yamaha	618
4. Kawasaki	594
5. Honda	507
6. Husqvarna	326
7. TM	311

MOTOCROSS-GP VON BRASILIEN / Resultate MXGP

Goiania (BR): 7. September 2014, 16. WM-Lauf, Wetter/Piste: sonnig, 34 Grad/trocken

1. Lauf: 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; 17 Runden à 1,565 km=26,605 km
 1. Romain Febvre (F/Husqvarna), 17 Runden in 35:34,479 min (=44,872 km/h)
 2. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 2,137 sec zurück
 3. Arnaud Tonus (CH/Kawasaki), 2,639 sec zurück
 4. Valentin Guillod (CH/KTM) 5. Jordi Tixier (F/KTM); 6. Julian Lieber (B/KTM); 7. Tim Gajser (SLO/Honda); 8. Christophe Charlier (F/Yamaha); 9. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna);
 10. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 11. Max Anstie (GB/Yamaha); 12. Hector Assunção (BR/Honda);
 13. Kei Yamamoto (J/Honda); 14. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 1. Runde zurück; 15. Fabio Santos (BR/Honda); 16. Anton Lundgren (S/Yamaha); 17. Caio Lopes (BR/Honda);
 18. Kloman Navarro de Jesus (BR/Yamaha); 19. Lucas Bottcher Fração (BR/Honda) 7 Runden zurück; 20. Glen Coldenhoff (NL/Suzuki); 15 Runden zurück; 21. Jhonatan Carbajal (ROU/Honda); 17 Runden zurück; 22. José Butron (E/KTM).
Schnellste Runde: Tonus, Kawasaki in 1:56,523 min (=48,351 km/h)

2. Lauf: 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet; 17 Runden à 1,565 km=26,605 km
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 17 Runden in 36:03,755 min (=44,265 km/h)
 2. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 6,015 sec zurück
 3. Romain Febvre (F/Husqvarna), 9,099 sec zurück
 4. Jordi Tixier (F/KTM); 5. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 6. Valentin Guillod (CH/KTM);
 7. Christophe Charlier (F/Yamaha); 8. Arnaud Tonus (CH/Kawasaki); 9. Max Anstie (GB/Yamaha);
 10. Glen Coldenhoff (NL/Suzuki); 11. Julian Lieber (B/KTM); 12. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna);
 13. José Butron (E/KTM); 14. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 15. Kei Yamamoto (J/Honda);
 16. Hector Assunção (BR/Honda); 1. Runde zurück; 17. Anton Lundgren (S/Yamaha); 18. Fabio Santos (BR/Honda); 19. Kloman Navarro de Jesus (BR/Yamaha);
 20. Caio Lopes (BR/Honda); 2 Runden zurück; 21. Lucas Bottcher Fração (BR/Honda); 7 Runden zurück; 22. Jhonatan Carbajal (ROU/Honda).
Schnellste Runde: Gajser, Honda, in 1:58,348 min (=47,605 km/h)
Nächstes Rennen: 14 September, León (MEX) **Internet:** www.motocrossmx1.com

WM-Stand Fahrer MX2	
1. Herlings	594
2. Tixier	571
3. Febvre	534
4. Ferrandis	511
5. Gajser	487
6. Tonus (CH)	422
7. Guillod (CH)	412
8. Tonkov	384
9. Butron	345
10. Seewer (CH)	328

WM-Stand Hersteller MX2	
1. KTM	750
2. Kawasaki	616
3. Husqvarna	550
4. Honda	497
5. Yamaha	463
6. Suzuki	460
7. TM	6

NACHRICHTEN

Max Nagl startet 2015 bei den MX-Masters

MX-Masters Das IceOne-Husqvarna-MXGP-Werksteam wird in der nächsten MX-Masters-Saison an mehreren Rennen mit Max Nagl und dem jungen Engländer Nathan Watson teilnehmen. Teamchef Antti Pyrhönen: «Der professionelle Aufbau der Serie und die Organisation am Renntag hat mich sehr beeindruckt, als wir mit Dean Ferris in Gaildorf waren.»

Frossard und Nicholls fahren 2015 mit KTM

MXGP Steven Frossard fährt 2015 auf der 350er-KTM die MXGP-WM und die britische Meisterschaft. Der Franzose fährt für das Wilvo-Forkrent-KTM-Team, das vom Werk unterstützt wird. Teamkollege ist Jake Nicholls. José Butron wird die 350-ccm-Husqvarna bei Ilario Ricci fahren, der nach zwei Jahren als Chef des TM-Werksteam verlässt.

Maurizio Micheluz verteidigt EM-Titel

Enduro-EM Beim Finale der Enduro-Europameisterschaft im tschechischen Uhlířské Janovice hat der Italiener Maurizio Micheluz auf Suzuki sowohl den Titel in der E1-Klasse als auch im Overall verteidigt. Der Österreicher Werner Müller beendete die EM in der Veteranenklasse ungeschlagen: Damit holte er seinen achten (!) EM-Titel.

Briten holen EM-Titel für Bahngespanne

Speedway-EM Das britische Gespann Josh Goodwin und Lisa Brown sicherte sich im heimischen High Easter den Gespann-EM-Titel vor ihren Landsleuten Nick und Abi Radley. Dritte wurde das deutsche Duo Markus Venus und Markus Heiss. Markus Brandhofer und Tim Scheunemann landeten als Sieger des B-Finales auf EM-Endrang 5.

Philippe Dupasquier siegt in Frauenfeld

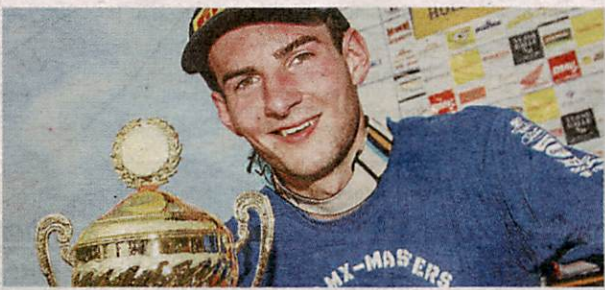
Supersmoto-SM Altmeister Philippe Dupasquier sicherte sich mit drei zweiten Plätzen den Supersmoto-Tagessieg im schweizerischen Frauenfeld vor Dani Müller und Marc-Reiner Schmidt, der zwei Läufe gewann und die Meisterschaft klar anführt. ♦ AH/RP/PV

ADAC-MX-Masters Holzgerlingen

Ullrich wieder Meister

Vorjahres-Champion Dennis Ullrich feierte beim vorletzten MX-Masters-Lauf in Holzgerlingen seinen dritten Saisonsieg und verteidigte damit vorzeitig seinen Titel.

Ullrichs Teamkollege Sébastien Pourcel aus Frankreich war ihm auf den letzten Metern im ersten Lauf so dicht auf den Fersen, dass es der Saarlouiser richtig schwer hatte, sich bei den einsetzenden Regenschauern und dem extrem rutschigen Lehm-boden durchzusetzen. Ullrich jubelte im Ziel: «Ich bin überwältigt, auf meiner Heimatstrecke erneut Champion geworden zu sein. Zwei Masters-Titel geben mir sehr viel Bestätigung und Selbstvertrauen für das Motocross der Nationen in Lettland Ende September.» Gesamtzweiter wurde mit einem zweiten und einem dritten Podiumsplatz nach den beiden Rennen der 29-jährige Pourcel, als Tagesdritter liess sich Marcus Schiffer feiern, der Zweiter in der Masters-Tabelle ist. ♦



Zweifacher Meister: Dennis Ullrich verteidigt seinen Masters-Titel

ADAC-MX-MASTERS / Resultate

Holzgerlingen: 7. September 2014, Wetter/Piste: bewölkt, Regen, 23 Grad/rutschig
1. Lauf (40 Fahrer gestartet, 35 gewertet): 1. Dennis Ullrich (D/KTM); 16 Runden in 35:05,561 min (=51,691 km/h); 2. Boris Maillard (F/Kawasaki), +6,041 sec; 3. Sébastien Pourcel (F/KTM), +9,404 sec; 4. Grégory Aranda (F/Kawasaki); 5. Marcus Schiffer (D/Suzuki); 6. Martin Michek (CZ/KTM); 7. Filip Neugebauer (CZ/Kawasaki); 8. Jeremy Delince (B/Yamaha); 9. Christian Brockel (D/KTM) 10. Petr Smitka (CZ/KTM); 11. Pascal Rauchenecker (A/KTM); 12. Stefan Kjer Olsen (DK/Kawasaki); 13. Brian Bogers (NL/KTM).
2. Lauf: (40 Fahrer gestartet, 31 gewertet) 1. Ullrich, 16 Runden in 36:37,100 min (=48,369 km/h); 2. Pourcel, +10,987 sec; 3. Schiffer, +47,372 sec; 4. Michek; 5. Bogers; 6. Delince; 7. Dennis Baudrexel (D/KTM); 8. Pauls Jonass (LV/KTM); 9. Rauchenecker; 10. Smitka; 11. Olsen; 12. Jiri Cepelak (CZ/Yamaha); 13. Petr Bartos (CZ/KTM); 14. Levy Batista (F/KTM).
DM-Stand (nach 14 von 16 Läufen): 1. Ullrich, 292 Punkte; 2. Schiffer 241; 3. Rauchenecker 193; 4. Pourcel 184; 5. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 175; 6. Maillard 153; 7. Aranda 145; 8. Michek 130; 9. Brockel 113; 10. Nagl 97; 11. Smitka 88; 12. Olsen 67; 13. Neugebauer 66.
Nächstes Rennen: 21. September, Teutschenthal **Internet:** www.adac-mx-masters.de

Trial-WM

Toni Bou: Titel Nr. 8

Mit überlegenen Siegen an beiden Tagen sicherte sich der Spanier Toni Bou vor heimischem Publikum in Arnedo seinen achten Trial-WM-Titel mit insgesamt 225 Punkten. Seine Landsmänner Adam Raga (210), Albert Cabestany (163) und Jeroni Fajardo (154) mussten sich nach zwölf Wettbewerben wie schon in den Vorjahren mit den WM-Plätzen 2, 3 und 4 begnügen.

Am ersten Tag des WM-Finals gewann Bou vor Cabestany und Raga, am zweiten Tag kam Raga als Zweiter vor Fajardo ins Ziel. Bou hat mit diesem historischen Triumph die beiden früheren Weltmeister Jordi Tarres aus Spanien und Doug Lampkin aus England überflügelt, die in ihrer Karriere jeweils sieben WM-Titel erringen konnten. ♦ JM



Toni Bou

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420 H



Audi TT RS plus Roadster 2,5 TFSI quattro, 265 kW (360 PS), Neuwagen, Leder, S-tronic, Bose, GRA, 20", Sitze elektr., PDC, Verbr.: L/100: kombiniert: 8,6; innerorts: 12,4; ausserorts: 6,4; Co² 199 g/km, Eff. Klasse F, 65.995,- € (MwSt. abw.), Waldhausen & Bürkel GmbH & Co. KG, Hohenzollernstr. 230-250, 41063 Mönchengladbach, Tel. 02161/2757-154 H

BMW

www.schaefer-automobile.de H



Wir machen den Sound...seit 1985! Sound (auch bei Dieselfahrzeugen und unter Beibehaltung der Serienoptik), Auspuffanlagen z.B. in 550i- oder M-Optik, Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV (siehe Rubrik Maserati, Mercedes, VW). Tel. 05264/8601 H

528i, EZ 6/10, blau-met., 50.000 km, 8-fach neu bereift, Leder beige, Massage-Sitze vorne, Kompl.-Ausstattung, 35.000,- €. Tel. 0176/55484018

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

bmw-gebrauchtwagen.biz H

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

BMW Alpina

Ankauf aller BMW
Tel./Fax 0208/32420 H

Bugatti

www.bugatti-dealer.com
Tel. (+49) 6431/529519 H

Cobra

www.cobra-cn.de ... simply the best H

Ferrari

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

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420 H

Jaguar

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

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

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420 H



XK Cabrio, EZ 9/1999, 170000 km, 209 kW (284 PS), schwarz, Klima, 12.500,- €. Tel. 015737515034, pehebe@web.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22463

Lamborghini

Miura Si! Einer der Besten! Aus langjährigem Besitz! Gegen Gebot bei Besichtigung! h.staedele@t-online.de

Maserati

www.mariani.de

Tuning vom Familienbetrieb mit 30 Jahren Erfahrung. Individuelle Komplettumbaulösungen z.B. Sound- und Optikänderung der Auspuffanlage, Fahrwerksmodifikation, Distanzscheiben, Rad-Reifen etc. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV (siehe Rubrik BMW, Mercedes, VW). Tel. 05264/8601 H

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

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

E 63 AMG, 71000 km, EZ 08/10, 525 PS (386 kW), sw/sw, Volla., NP 153.000,- € !! Garantie 8/15, VB 54.000,- €. 0171/3491847, www.rupp-mercedes.de

www.autoteileluecke.eu, Dichtungen usw. H

SL 65 AMG, 46000 km, EZ 07/07, 612 PS (450 kW), sw/sw, Volla., NP 240.000,- € !! Garantie: 8/15, VB 69.000,- €. 0171/3491847, www.rupp-mercedes.de

www.mariani.de

Design. Innovation. Beständigkeit... seit 1985. Sound unter Beibehaltung der Serienoptik und Kompletanlagen, Fahrwerke, Felgen, Leistung, Interieur, AMG-Teile...geht nicht gibt's nicht (siehe Rubrik BMW, Maserati, VW). Tel. 05264/8601 H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Toppreis. Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H

Porsche

Porsche 996 Turbo Coupe, Bj. 2004, top gepflegt, grau-met./innen zimt, 40.000 km, 50.000,- €. Tel. 0172/5723061



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Cayenne GTS (Navi Xenon Leder Klima), EZ 03/2008, 75400 km, 298 kW (405 PS), Rot, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 32.900,- € (MwSt. abw.), Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22447

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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

www.autoteileluecke.de 05706/391794

Tel. H



Porsche Zentrum Köln www.porsche-koeln.de
991 Carrera 4S Coupé (Navi Xenon Leder), EZ 04/2013, 33971 km, 294 kW (400 PS), Blau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 95.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22449



Porsche Zentrum Köln www.porsche-koeln.de
997 Turbo S Cabrio (Leder Einparkhilfe), EZ 08/2010, 57773 km, 390 kW (530 PS), Grau, Leder, SHZ, 96.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22451

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



Porsche Zentrum Köln www.porsche-koeln.de
Boxster S (Navi Xenon Leder Klima, Einparkh.), EZ 02/2014, 5135 km, 232 kW (315 PS), Grau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 67.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22448



Porsche Zentrum Köln www.porsche-koeln.de
991 Carrera Cabrio (Navi Xenon Leder Klima), EZ 02/2014, 6369 km, 257 kW (349 PS), Schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 106.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22450

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



Porsche Zentrum Köln www.porsche-koeln.de
Panamera Turbo (Navi Xenon Leder Klima), EZ 01/2010, 61876 km, 368 kW (500 PS), Schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 70.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22452



RCB-7 Fa. RCB Fahrzeug GmbH, www.rcb7.de, Tel. 08076/8500 H

MOTORSPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser Testabos
Jahresabos Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

„mehr im Web: Nr. XXXXXXX“ unter www.automarkt.auto-motor-und-sport.de

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

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

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

www.luetticke-motorsport.de H

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

Renntransporter



BRATKE Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 16.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211/54169751 oder Mobil +49 (0)172/7186266 H

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



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport. Service - Verkauf - Beratung BSA-Motorsport.com Viernheim e-mail: info@bsa-motorsport.com

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Volvo PV 544, Bj. 1959, 1600 ccm, 60 PS, grün, TÜV neu, ca. 300.000 km? Fahrbereit, VB 5500,- €. Tel./Fax 02935/1201

www.indysport.de H

APRACING BREMSENTECHNIK BERATUNG • VERKAUF • SERVICE JA-RACING MOTORSPORTZUBEHÖR Tel.: 02651-9625 0 www.isa-racing.de

VW



Sharan, EZ 10/2005, 141725 km, 96 kW (131 PS), silber, Klima, 5951,- €. Tel. 05311996040 kian41meister@t-online.de mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22459

RCB

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

ADAC Graf-Berghe-von-Trips-Pokal

Auf der Spur des Grafen



Start frei am letzten Rennwochenende des Jahres: Die Monoposto des Trips-Pokal am Nürburgring

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Als erste historische Rennserie in Deutschland erblickte der Graf-Berghe-von-Trips-Pokal 1982 das Licht der Welt. Drei Jahrzehnte später wird immer noch im Namen des F1-Vizeweltmeisters von 1961 gefahren.

Die Serie, deren Feld sich aus Monoposto-Rennwagen vom Schläge Formel Ford, Formel 3 oder Formel Atlantic der 1960er- und 70er-Jahre zusammensetzt, trägt dabei nicht zufällig ihren Namen. Denn der Kölner Blaublüter galt, unter anderem als Mitbegründer des DSK und Kart-Pionier in Deutschland, als wichtiger Förderer für den hiesigen Motorsport.

Als erste Rennserie Deutschlands im historischen Motorsport war das Feld anfangs nicht auf die heute gefahrenen Einbäume beschränkt. Zu Beginn trat so ziemlich alles an, was historisch aufzubieten war, also auch Touren- und Sportwagen. Schliesslich fuhr auch von Trips seine ersten Rennen mit VW, Porsche und später Mercedes. Erst vor rund 20 Jahren, als das Feld und der historische Motorsport an sich immer grösser wurden, wurde der Pokal eine reine Single-Seater-Serie.

Serienmitglied der ersten Stunde und entscheidender Tippspender für die Namensgebung ist Heinz Schreiber. «Es ist eine Serie für Schrauber, Bastler und Enthusiasten», charakterisiert das Urgestein die

Serie, die er seit über drei Jahrzehnten begleitet. Keine Spur also von Rennprofis oder der allgemein auch im historischen Sport immer grösser werdenden Professionalisierung.

Fast alle Altersklassen dabei

«Bei uns bringen die Teilnehmer ihre Autos meist auf offenen Anhängern ins Fahrerlager», schwärmt Schreiber vom Motorsport in seiner Urform. Seit Anbeginn hat sich der Charakter des Pokals also praktisch nicht verändert. Als reine Amateur-Serie ausgelegt, finden sich dann auch fast alle Altersklassen im Teilnehmerfeld wieder. «Von 30 bis 70 Jahren ist eigentlich alles dabei», so Schreiber. Lediglich die ganz jungen Spunde sucht man vergeblich. Rich-

tige «Stars» hat die Serie, die keinesfalls den Anspruch einer Nachwuchsklasse erhebt, also auch nicht hervorgebracht. An Walter Röhl als prominentesten Gaststarter in der Serie erinnert sich Schreiber aber gern.

«Rennen hier mit einem alten Formel Ford 1600 sind so gesehen auch die günstigste Form des Rundstreckensports», weist Schreiber auf einen weiteren wichtigen Aspekt hin. Tatsächlich kostet ein FF1600-Rennjahr mit insgesamt zehn Läufen gerade einmal rund 10 000 Euro – inklusive Reise- und Übernachtungskosten. Dazu kommt der Anschaffungspreis des Autos.

Kein Wunder, zählt die kleine Formel-Ford-Klasse zu den am stärksten besetzten im 2014 auf sechs Kategorien unterteilten

Feld. Auch der diesjährige Meister Roel Mulder aus den Niederlanden vertraute auf einen der kleinen Formel Ford und verwies damit Landsmann Kees van der Wouden (Formel Ford 2000) auf den Vizerang. Bester Deutscher im Schlussklassement war heuer Norbert Grondorf mit seinem Hawke-F3-Boliden von 1976.

Während der ADAC den berühmten Namen vergibt und den Pokal ausschreibt, sorgt im Hintergrund die HMR (Historic Monoposto Racing) für den internationalen Charakter der Serie. Wer die HMR-Boliden abseits des Trips-Pokal in diesem Jahr noch einmal live sehen möchte, kann das übrigens im Rahmen der DTM in Zandvoort (26.–28. September). ♦



Vizemeister: Kees van der Wouden (Formel Ford 2000)



Champion des Jahres 2014: Roel Mulder (Formel Ford 1600)



W. Graf Berghe v. Trips (†1961)

60. Todestag Rupert Hollaus

Der Weltmeister für

Von HEINZ PRÜLLER

Vor 60 Jahren, am 11. September 1954, verunglückte in Monza Österreichs erster und bis heute einziger GP-Weltmeister: Rupert Hollaus. Er war in vielen Belangen ein ganz aussergewöhnlicher Rennfahrer.

Den Kratzer in der zweiten Lesmo-Kurve sah man Jahrzehnte danach noch. Monza, die österreichische Schicksalsstrecke. 1970 verunglückte dort unser erster Formel-1-Weltmeister Jochen Rindt, 1954 unser erster (und einziger) Motorrad-Strassenweltmeister Rupert Hollaus – vor nunmehr 60 Jahren. «Hollaus war ein sensationeller Rennfahrer und ein besonders netter Kerl», sagte mir der grosse John Surtees, der noch gegen Hollaus gefahren war.

Bevor seine Bilder unscharf werden, seine Siege in der Statistik vergilben: Hollaus war eines unserer ersten Sportidole, über die sich das besetzte Österreich nach 1945 in der Welt identifizierte – neben Menapace, Weidinger, Sailer, Hanappi, Ocwirk.

Der stille, bescheidene Mechaniker aus Traisen in Niederösterreich war der einzige Ausländer im deutschen NSU-Team, aber der Beste. Für eine Jahresgage von 200 000 DM – damals schon eine Million Schilling!

Aber leider ein Komet, der viel zu früh verglühte. Hollaus gewann beim ersten Antreten das mörderischste aller Motorradrennen: die Tourist Trophy auf der Insel Man – das hatte vor ihm noch niemand und auch seither nur Dieter Braun 1971 geschafft. Er überrundete auf der langen Bremgarten-Strecke von Bern im strömenden Regen das ganze Feld und duellierte sich

Zur Person Rupert Hollaus

Geburtstag 4. September 1931
Geburtsort Traisen (A)
Herkunftsland Österreich
Todestag 11. September 1954
Sterbeort Monza (I)

ERFOLGE

1953 Österr. Motorrad-Meister 250 ccm
1953 9. Motorrad-WM 125 ccm
15. Motorrad-WM 250 ccm
1954 Weltmeister 125 ccm (4 Siege)
Vizeweltmeister 250 ccm (1 Sieg)

Nur kurz Weltmeister: Rupert Hollaus gewann 1954 die ersten vier 125er-GP, starb dann bei einem Trainingsunfall

nur 1000 Stunden

auf der Stuttgarter Solitude vor über 400 000 Zuschauern (!) mit seinem Teamkollegen Werner Haas. Damit stand er bereits beim Grand Prix von Deutschland nach vier Siegen aus vier Rennen am 25. Juli 1954 – anders als Jochen Rindt 17 Jahre später – schon vor Monza als 125-ccm-Weltmeister fest.

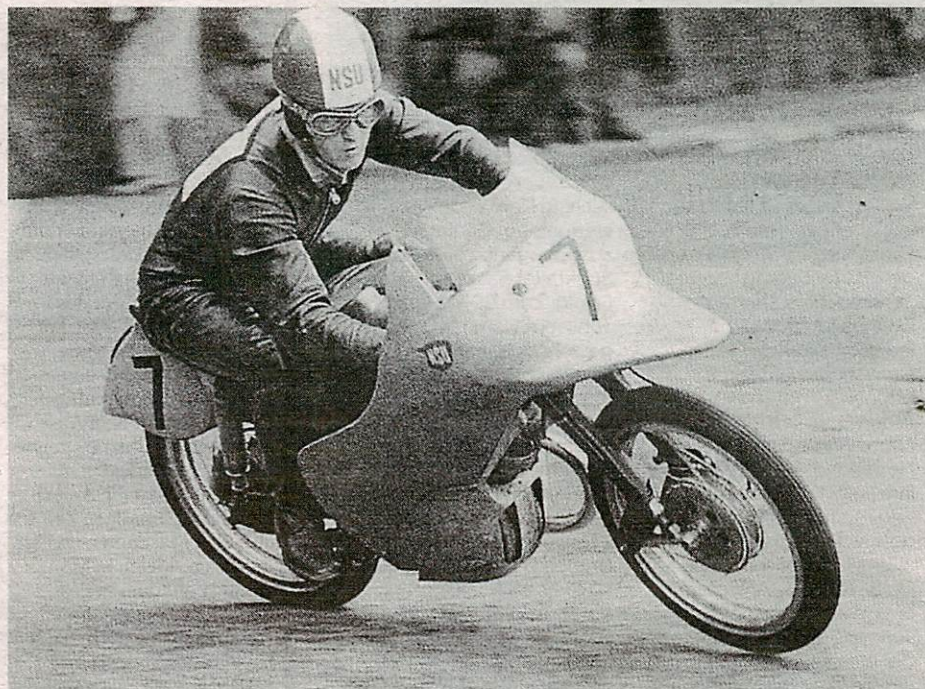
«Rupertl, pass auf!», sagte ihm noch sein väterlicher Freund und Rennfahrerkollege Alex Mayer, ein Motorradhändler aus St. Pölten. Hollaus beruhigte ihn: «Mach dir keine Sorgen, mir passiert schon nix.»

Aber dann wurde er im hektisch aufgeladenen Autodrom Opfer eines unfairen Tricks der Italiener. Ihr damaliger Star Carlo Ubbiali war im letzten Training schneller als Hollaus, dem die Lautsprecherdurchsage und das Beifallsgetrampel wehtat: «Das gib't doch nicht – ich als Weltmeister zu langsam?» Was Hollaus nicht wusste: Ubbiali fuhr seine 125-ccm-Trainingszeit mit einer stärkeren

Maschine, was zwar nicht direkt verboten, aber auch nicht wirklich erlaubt war.

Noch mehr unnötiges Risiko, Schräglagen, die NSU noch mehr heruntergewinkelt – und dann der böse Sturz in der Lesmo-Kurve. Sein erster Unfall überhaupt. Später staunten die Ärzte: Hollaus hatte unter dem Halbschalenhelm eine ungewöhnlich dünne Schädeldecke, «Schon ein Sturz beim Radfahren hätte für ihn lebensgefährlich sein können.»

Als ich 2003 mein Buch «Unsere Champions» über Rindt, Lauda usw. präsentierte, brachte Hollaus' Bruder das Schicksalsmotorrad nach Wien. Weltmeister für nur 1000 Stunden, aber heute noch ein Idol. Als jüngster Weltmeister ist Hollaus (damals 22) längst von Cecotto, Capirossi, Rossi und Co. abgelöst worden, aber ein Titel ist ihm in den Augen von vielen geblieben: der beste Regenfahrer, den es im Motorradsport je gegeben hat. ♦



Füreinander gemacht: Rupert Hollaus und die 125er-NSU Rennfox mit «Delphin»-Verkleidung



Grosse Konkurrenten: Rupert Hollaus mit Teamkollege Werner Haas (l.) und Carlo Ubbiali



Jagd auf den Sieg: Hollaus auf der Isle of Man 1954, noch hinter Carlo Ubbiali auf der MV Agusta

NACHGEHAKT BEI Luigi Taveri

(84/CH). Der dreifache Weltmeister über das Talent seines einstigen Konkurrenten Rupert Hollaus.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie hast du Rupert Hollaus in Erinnerung?
Bewusst bin ich nur viermal gegen ihn gefahren: zweimal in Österreich, beim GP von Bern 1954 und in Monza 1954, als er tödlich verunglückte. Persönlich hatte ich nicht viel Kontakt zu ihm. Aber als Fahrer war er sehr schnell, und soweit ich ihn kennengelernt habe, war er ein sehr anständiger Junge.

? Was hat ihn so schnell gemacht? Er hatte einen sehr schönen Fahrstil, er war sehr präzise. So war er dementsprechend schnell. Dies kam besonders auf der 125er-Maschine sehr zum Tragen.

? War es auch damals eine besondere Leistung, als er 1954 in Bern im Regen auf der 250er-NSU das ganze Feld überrundet hat? Auf alle Fälle, auch wenn die Werks-NSU unseren Privatmaschinen hoch

überlegen waren. Werner Haas, der zuvor im gleichen Jahr alle Rennen in der 250er-Klasse gewonnen hatte, ist in der ersten Runde gestürzt. Und die beiden anderen NSU-Werksfahrer Georg Braun und HP Müller waren nicht so stark. Müller hat mich erst in der letzten Runde überholt. Aber der Hollaus, der war ein ganz anderes Kaliber. Er war unglaublich schnell im Regen.

? Wie hast du das NSU-Werksteam in Erinnerung? Die haben damals schon einen gewaltigen Aufwand betrieben und hatten eine sehr fortschrittliche Technik.

? Hat dich der Tod von Rupert Hollaus in Monza sehr erschüttert? Damals sind leider sehr oft Fahrer tödlich verunglückt. Dennoch waren wir in Monza alle ziemlich fassungslos, dass es den Weltmeister in einer der Lesmo-Kurven erwischt hatte.

Namen & Nachrichten

Kind schrieb ein Buch für Schumi

»» **Michael Schumacher** Mehr als acht Monate nach dem Skiunfall des siebenmaligen Formel-1-Weltmeisters mit schwersten Kopfverletzungen gibt es vorerst keine weiteren Nachrichten zu seinem aktuellen Gesundheitszustand und dem Verlauf seiner Rehabilitation in einer Fachklinik in Lausanne (Schweiz). Über die «Bild»-Zeitung machte Schumachers Ehefrau Corinna letzte Woche lediglich einen der vielen Genesungswünsche öffentlich. Aidan Gormley, ein neunjähriger Schüler aus Nordirland, hatte ihr ein von ihm selbst geschriebenes und illustriertes Buch geschickt. Es trägt den Titel «Ferrari Adventure». Der junge Autor erzählt darin die Geschichte eines kleinen Jungens namens Johnny, der mit seinem roten Ferrari um die Welt reist. Corinna Schumacher liess aus ihrer Antwort an Aidan Gormley diese Passage veröffentlichen: «Unser Michael ist ein Kämpfer und wird niemals aufgeben. Vielen Dank für deine guten Wünsche und das schöne Geschenk. Für unsere Familie ist es eine wundervolle Unterstützung.»

»» **Race of Champions** Das Allstar-Einladungsrennen, kurz RoC genannt, findet 2014 nach einem Jahr Pause wieder statt. Auf der Karibikinsel Barbados werden am 13. und 14. Dezember aktuelle und ehemalige Automobil-Rennsportler auf Parallelkursen und auf jeweils identischen Autos verschiedenster Bauart gegeneinander antreten. Wegen der politischen Unruhen in

Thailands Hauptstadt Bangkok war die dort für Anfang Dezember 2013 geplante RoC-Veranstaltung abgesagt worden.

»» **Ezio Vialmin** Der Schweizer Unternehmer und Chef des Montreux Grand Prix konnte sich freuen. Auch das sechste Revival des 1934 erstmals am Genfersee ausgetragenen Motorsport-Spektakel war ein grosser Erfolg. Zum 80-jährigen Jubiläum waren 140 aussergewöhnliche Fahrzeuge verschiedenster Epochen am Start. Eine Rallye, ein Berg- sowie ein Stadtrennen standen vom 4. bis 7. September an. Highlight: Demo-Drifts des neunmaligen Rallye-Weltmeisters Sébastien Loeb in einem Citroën DS3 WRC.

»» **Ralph Bryans** Wie alle uns zugänglichen Publikationen und selbst die offizielle GP-Statistik hatten wir das Geburtsdatum des am 6. August verstorbenen 50er-Weltmeisters von 1965 fälschlicherweise mit 1942 angegeben. Seither haben uns Mike Jordan und Rolf Eggersdorfer handschriftliche Originalunterlagen des Nordiren zukommen lassen, in denen der 7. März 1941 als sein Geburtsdatum steht. Seine Familie bestätigte es. Vielen Dank für diese Hilfe!

»» **HTP** Das ADAC-GT-Masters-Team lässt fürs Sachsenring-Rennen erstmal die Fans einen Ersatzfahrer für den verletzten Heinz-Harald Frentzen (Knie-OP) suchen. Zur Wahl stehen: Ronny Melkus, Renger van der Zande, Jazeman Firhan Jaafar und Maximilian Götz. Es locken schöne Preise. Mehr Info unter: www.buchbinder.de. ♦ MSA/IP

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!



1990

WAYNE RAINEY



2014

Zum ersten Mal live erlebt habe ich Wayne Rainey, als Kenny Roberts 1984 ein 250er-Team gegründet und den damals amtierenden AMA-Superbike-Meister Wayne Rainey über den grossen Teich geholt hat. Wir konnten uns damals die Amerikaner nur bei den 500ern vorstellen, und eigentlich hatten wir den anderen Fahrer des neuen Team Roberts, den hochtalentierten Briten Alan Carter, höher eingestuft. Doch der blonde Kalifornier mit dem Aussehen eines Filmstars zeigte uns trotz unterlegenem Material, wozu die Amerikaner der damaligen Zeit auf allen Maschinen imstande waren. Gleich in Monza stand er auf dem Podest, doch dem sieggewohnten Rainey selbst waren Plätze jenseits des Podests und der 8. WM-Rang zu wenig und er kehrte erst einmal zu den amerikanischen Superbikes zurück.

Als er dann vier Jahre später, erneut als amtierender AMA-Superbike-Meister, mit Kenny Roberts' Team dann tatsächlich in die 500er-WM kam, kam mit ihm auch sein Rivale Kevin Schwantz, und sie führten ihre unerbittliche Rivalität in der WM fort. Rainey hatte nicht nur das Aussehen eines kalifornischen Sonnenkinds, sondern auch ein ebensolches Gemüt, er hatte keine Starallüren und war der freundlichste Fahrer, den man sich vorstellen konnte. Und obwohl die Königsklasse damals reichlich mit ameri-

kanische Superstars belegt war, war es ab 1990 bis zu jenem verhängnisvollen Tag stets Wayne Rainey, der als strahlender Sieger hervorging. Damals kannten nur wenige die knallharte Arbeit, die Schmerzen und die Opfer, die Rainey brachte, um der Beste zu sein und zu bleiben. Drei Weltmeistertitel in Folge, der vierte nur noch Formsache, schien es, als er am 5. September 1993 den Grand Prix von Italien in Misano anführte. Doch der furchtbare Sturz, der seine Wirbelsäule durchtrennte, beendete den kalifornischen Traum.

Für den querschnittsgelähmten Weltmeister begann ein ganz neues Leben. Doch auch hier ging er mit der gleichen Entschlossenheit an seine Aufgaben heran wie zuvor in seiner aktiven Karriere, löste bald seinen einstigen Mentor Kenny Roberts als Chef des Yamaha-Werks-teams ab und arbeitete genauso hart wie einst als Fahrer. Doch irgendwann hatte er seinen Körper völlig ausgelaugt und musste kürzertreten. Er widmete sich seiner Familie, dem Aufwachsen seines Sohnes Rex und kam nur noch als Ehrengast zu vereinzelten Rennen.

Doch nun kehrt Wayne Rainey zurück. Der 53-jährige Amerikaner wird ab dem nächsten Jahr zepfelführend sein bei der Ausrichtung der AMA-Meisterschaft und bei der Förderung von US-Talenten. PEPI BÖRÖCZKY*/IP

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



Wayne Rainey: Dreifacher 500er-Weltmeister auf Yamaha

REDAKTION

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

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

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

Freie Mitarbeiter:

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

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

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Lötscher

Grafik und Produktion:

Jürg Stohler, Nicole Wegmann,
Sascha Benzke, Sophie Semmelmann

VERLAG

Motor-Presse (Schweiz) AG
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 55
Telefax +41 (0)44 806 55 00
www.motorpresse.ch
verlag@motorpresse.ch

CEO/Geschäftsführung:

Reto Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzner
sgranzner@motorpresse.de
0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 - 1839

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
0711 182 - 1613

Carmen Brnx
cbrnx@motorpresse.de
0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:

Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:

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

Abonnentenservice:

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

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



Michael Schumacher



Ezio Vialmin

**Geld regiert die Welt
Zum Formel-1-GP in Sotschi/
Russland am 12. Oktober**

Was sich im Moment in der Formel-1-Szene abspielt, hat mit Fairplay nichts mehr zu tun. Wie kann sich ein vierfacher Weltmeister mit Abitur – gemeint ist Sebastian Vettel – von einem Wladimir Putin als Werbetbotschafter für vile leicht eine tolle Rennstrecke und dessen mit viel Blut verschmierten Propaganda-Methoden benutzen lassen? Klar sollte man Sport und Politik trennen, das ist aber in diesem Falle in keinsten Weise zu akzeptieren. Leider regiert Geld die Welt und nicht der gesunde Menschenverstand. *Hans Jurcys, D-68766 Hockenheim*

**Fett gepunktet
Zu «Heimlicher Verlierer:
Felipe Massa», MSa 36/2014**

Dem Inhalt der Rubrik «Heimlicher Verlierer» zu Felipe Massa beim Formel-1-GP in Belgien muss ich als Fan des Brasilianers heftig widersprechen. Natürlich hat Valtteri Bottas schon wesentlich mehr Punkte gesammelt als sein Teamkollege, aber das heisst nicht unbedingt, dass er auch der bessere Fahrer ist. Man muss dabei auch berücksichtigen, wie viel Pech Massa im Verlauf dieser Saison schon hatte, wie oft er bereits von anderen Fahrern im Rennen abgeschossen wurde, in denen er bei normalem Verlauf fett gepunktet hätte. Ausserdem habe ich schon gehört, dass Bottas als erfolgreicher Fahrer oft besseres Material zur Verfügung gestellt bekommt und neue, bessere Teile zunächst an seinem Boliden getestet werden. Zudem hat der Finne bis jetzt nur einen einzigen Ausfall zu verzeichnen, und zwar in Monaco. *Martina Papke, D-91052 Erlangen*

**Schlimmer getrieben
Zur Kollision Rosberg/
Hamilton beim FI-GP in Spa**

Freie Fahrt für beide Fahrer? Da möchte man laut lachen! Freie Fahrt gilt nach Niki Laudas «Regeln» allem Anschein nach nur für Hamilton. Er darf machen, was er will. Er darf in Bahrain Rosberg trotz sichtbarer Unterlegenheit behindern und darauf hoffen, dass Rosberg als «Gentleman-Driver» schön brav Platz macht und so einen von Hamilton geradezu provozierten Unfall verhindert. In Ungarn darf sich Hamilton einer klaren Stallorder widersetzen. Wie lange will sich Mercedes das noch ansehen?

Muss ein angenehmer Mensch und fairer Rennfahrer, der Rosberg unbestritten ist, erst in seinen Teamkollegen hineinknachen, wie das Ayrton Senna mit Alain Prost gemacht hatte? Alle 22 Fahrer sind aussergewöhnlich talentiert. Aber nur die, denen auch ein Unfall egal zu sein scheint, eignen sich anscheinend zu Weltmeistern. Vettel, Schumacher, Senna etc. haben es in dieser Hinsicht weit schlimmer getrieben als das, was nun Rosberg vorgeworfen wird. Dass Lauda sich nun so echauffert, ist durchaus verständlich. Schliesslich ist Hamilton als Fahrer nicht gerade ein Schnäppchen und der Engländer und Lauda müssen nun liefern. *Rudolf Kowalski, D-56072 Koblenz*

**Einfach umwerfend
Zum Leserbrief «Oh, wie war
es schön», MSa 35/2014**

Ich kann Leser Klaus-Peter Mohren voll und ganz zustimmen. Seit vielen Jahren verfolge ich schon diverse Motorsportarten (F1, DTM, IDM-Superbike, Speedway, etc.) als Zuschauer und im TV sowie in Zeitschriften. Dieses Jahr hat es bei mir auch endlich geklappt, zu den «Nitrolympx» nach Hockenheim zu fahren. Das ganze Rennwochenende war einfach nur umwerfend! Im Gegensatz zu anderen Rennsportveranstaltungen ist man dort gegenüber den Zuschauern in jeder Hinsicht offen. Bei den vielen Gängen durch das Fahrerlager kam man mit den Team-Mitgliedern und Fahrern schnell und locker in ein Gespräch. Allesamt, sofern nicht im Stress vor einem Lauf, haben sich für Fragen Zeit genommen, diese ausführlich beantwortet und vieles gezeigt. Besonders überrascht hat mich das Top-Methanol-Dragester-Team der Schöfer-Brüder. Sie sind schon sehr lange dabei und betreiben den Motorsport als reines Hobby mit sehr viel Herz. Schade, dass ihnen grosse Sponsoren fehlen. Die Formel 1 und die DTM sind immer mehr zu einem übersäten Zirkus verkommen, in dem die Fans auf der Strecke bleiben. *Christian Heuer, D-29596 Stadensen*

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
Fax: +41 44 806 55 11
E-Mail: msa-lesertribune@motorpresse.ch
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

- DIENSTAG, 9. 9.**
2.55 Rallye Australien, Vorschau **SERVUS-TV**
5.05 Formel-1-GP Monza/I, Höhepunkte Rennen (Zus.) **ORF 1**
8.00 Porsche Supercup Monza/I, Rennen (W) **EUROSPORT 2**
11.45 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate **EUROSPORT**
23.20 Blancpain-Sprint-Serie Slowakien und Portimão/P, Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**
- MITTWOCH, 10. 9.**
8.30 Porsche Supercup Monza/I, Rennen (W) **EUROSPORT 2**
9.00 Blancpain-Sprint-Serie Portimão/P, Rennen (W) **EUROSPORT**
20.15 Formel-1-GP Monza/I, Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- FREITAG, 12. 9.**
16.00 Rallye-WM Australien, Höhepunkte 1. Etappe (Zus.) **SPORT 1**
20.00 Formel-1-GP Monza/I, Rennen (W) **SKY SPORT 2**
22.30 GP2-Meisterschaft Monza/I, Haupt- und Sprintrennen (W) **SKY SPORT 2**

TERMINE

AUTOMOBIL

12.-14. 9.	Rallye Australien	WM	AUS
13. 9.	FIA-Formel-E-Meisterschaft Peking		RC
13. 9.	VLN Nürburgring		D
13./14. 9.	Goodwood Revival		GB
13./14. 9.	Formel Renault 3.5 Hungaroring		H
13./14. 9.	Renault 2.0 Hungaroring		H
13./14. 9.	ATS-Formel-3-Cup EuroSpeedway Lausitz		D
13./14. 9.	Porsche Carrera Cup EuroSpeedway Lausitz		D
14. 9.	Formel 3 Donington Park		GB
14. 9.	Formel 4 Vallelunga		I
14. 9.	DTM EuroSpeedway Lausitz	DM	D
14. 9.	ELMS Le Castellet		F
14. 9.	Super-GT-Serie Fuji		J
14. 9.	NASCAR Sprint Cup Chicago (Chase for the Cup)		USA
14. 9.	V8-Supercars Sandown		AUS
14. 9.	Ferrari Challenge Europe Silverstone		GB
14. 9.	Rundstreckenrennen Brünn	OM	CZ
14. 9.	Bergrennen Unterfranken	DM	D
14. 9.	Rallycross Sosnova	OM	CZ

MOTORRAD

13. 9.	Speedway-GP Vojens	WM	DK
13. 9.	Speedway Divisov (Paar-Finale)	EM	CZ
13. 9.	Langbahn-GP Morizes	WM	F
12. 9.	Speedway Wagenfeld		D
13./14. 9.	Trial der Nationen St. Julia	WM	AND
14. 9.	Motorrad-GP Misano	WM	I
14. 9.	IDM-Superbike EuroSpeedway Lausitz	DM	D
14. 9.	Rundstreckenrennen Slowakien	OM	SK
14. 9.	Motocross-GP León	WM	MEX
14. 9.	Motocross Vesoul (Gespanne)	WM	F
14. 9.	Motocross Romanel-sur-Morges	SM	CH
14. 9.	Supermoto Jesolo	WM	I
14. 9.	Supermoto Stendal	DM	D
14. 9.	Enduro Brioude	WM	F
14. 9.	German-Cross-Country-Serie Schefflenz		D
14. 9.	Speedway Diedenbergen (Team-Cup)		D
14. 9.	Speedwayrennen Olching		D

SAMSTAG, 13. 9.

- 9.30 Formel-E-Meisterschaft Peking/RCH, Rennen (live) **SKY SPORT 1**
11.15, 15.45, 22.30 Formel-E-Meisterschaft Peking/RCH, Rennen (W) **SKY SPORT 1**
13.45 Formel Renault 3.5 Hungaroring/H, 1. Rennen (live) **EUROSPORT**
16.00 Rallye-WM Australien, Höhepunkte 2. Etappe (Zus.) **SPORT 1**
16.30 DTM EuroSpeedway Lausitz, Qualifying (live) **ARD**
23.00 Formel Renault 3.5 Hungaroring/H, 1. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**
23.05 NASCAR Sprint Cup Charlotte/USA, Höhepunkte Rennen (Az.) **SKY MOTORVISION**
- SONNTAG, 14. 9.**
13.25, 23.00 Formel-E-Meisterschaft Peking/RCH, Rennen (W) **SKY SPORT 1**
13.15 DTM EuroSpeedway Lausitz, Rennen (live) **ARD**
13.45 Formel Renault 3.5 Hungaroring/H, 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
15.45 Rallye-WM Australien, Höhepunkte 3. Etappe (Zus.) **SPORT 1**
17.20 NASCAR-Reportage: The List **SKY MOTORVISION**
19.00 NASCAR Sprint Cup Joliet/USA, Rennen (live) **SKY MOTORVISION**

22.30 Formel Renault 3.5 Hungaroring/H, 1. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**

MONTAG, 15. 9.

- 0.30, 8.30 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate **EUROSPORT**
14.45 GP2-Meisterschaft Monza/I, Haupt- und Sprintrennen (W) **SKY SPORT 2**
17.00 Porsche Supercup Monza/I, Rennen (W) **SKY SPORT 2**
22.45 Rallye Australien (Zus.) **SERVUS-TV**

DIENSTAG, 16. 9.

- 1.35 Rallye Australien (W) **SERVUS-TV**
23.15 World Series by Renault Hungaroring, Höhepunkte aller Rennen (W) **EUROSPORT**

MOTORRAD

DIENSTAG, 9. 9.

- 7.00, 7.30 Superbike-WM Jerez/E, 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
16.15, 17.15 Superbike-WM Jerez/E, 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

FREITAG, 12. 9.

- 9.00 Motorrad-GP Misano/I, 1. freies Training Moto3, MotoGP, Moto2 (live) **SPORT 1**
3.00 Motorrad-GP Misano/I, 2. freies Training Moto3, MotoGP, Moto2 (live) **SPORT 1**

SAMSTAG, 13. 9.

- 12.30 Motorrad-GP Misano/I, Qualifying Moto3, MotoGP, Moto2 (live) **SPORT 1**
13.25 Motorrad-GP Misano/I, 4. freies Training MotoGP (live) **SPORT 1**

SONNTAG, 14. 9.

- 12.05 Motorrad-GP Misano/I, Rennen Moto2 (live) **SRF 2**
13.00 Motorrad-GP Misano/I, Rennen Moto2 (Aufz.) **SPORT 1**
13.45 Motorrad-GP Misano/I, Rennen MotoGP (live) **SPORT 1, SRF 2**
15.15 Motorrad-GP Misano/I, Rennen Moto3 (Aufz.) **SPORT 1**
23.30 Motocross-GP León/MEX, 1. Rennen MXGP und MX2 (Aufz.) **EUROSPORT 2**

MONTAG, 15. 9.

- 0.00 Motocross-GP León/MEX, 2. Rennen MX2 und MXGP (live) **EUROSPORT 2**
7.00, 14.00 Motocross-GP León/MEX, 1. und 2. Rennen MXGP (Aufz.) **EUROSPORT 2**

DIENSTAG, 16. 9.

- 23.45 Motocross-GP León/MEX, Höhepunkte aller Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
(W) = Wiederholung

IM NÄCHSTEN HEFT / 16. 9. 2014

AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
Rallye-WM: Australien
DTM: Lausitzring

MOTORRAD
Motorrad-WM: Italien
IDM: Lausitzring
Motocross-WM: Mexiko
Langbahn-WM: Frankreich

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

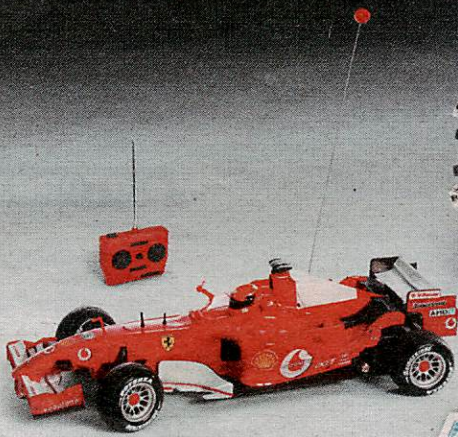
Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächster Einsatz des DSK-Busses: 13./14. September: 47. AvD-Bergrennen Unterfranken
Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



**MOTOR
SPORT**
aktuell

WER DIE WAHL HAT...

Jetzt **MOTORSPORT** aktuell frei Haus sichern
und aus vielen **tollen Extras** wählen!



**Ihr Wunsch-Extra
zum Abo von
MOTORSPORT aktuell**



Ihre Vorteile: ■ mindestens 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Extra Ihrer Wahl dazu ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Online-Kundenservice

Einfach online bestellen:

www.motorsport-aktuell.com/abo