

MOTORSPORT aktuell

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



Rallye-WM - Finnland

Latvala: Schnellster Sieg aller Zeiten

S. 17



MotoGP - Transfer

Bradl: Ab sofort im Aprilia-Werksteam

S. 23

DTM

Audi: Zwei starke Siege und ein böses Foul

S. 14



MotoGP

Rossi: So sieht er seine WM-Chancen

S. 24

IndyCar

Rahal: Heimsieg und den Titel im Visier

S. 9

Superbike-WM

Sepang: Die vertagte Titelentscheidung

S. 28

Nürburgring

Nordschleife: Gefahr 2016 anders senken

S. 3

Motocross-WM

Lommel: Überleben in der Sandhölle

S. 32

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

www.motorsport-aktuell.com

Neue Serie: Die Zukunft der Automobil-Königsklasse

WOHIN FÄHRT DIE FORMEL 1?



Jeden
Dienstag
neu

Ab 2017 soll vieles anders werden in der Formel 1 - und vor allem besser. Doch dazu ist noch mehr nötig als stärkere, schnellere und bulligere Rennwagen.

Welche Aufgaben die Topklasse des Automobilsports zu lösen hat, erklärt die neue MSA-Serie. Thema von Folge 1: Management und Organisation. **Ab S. 4**

4 190525 190205 33

LIEBE LESER!

Aufgepasst! Weitere Konsequenzen des tragischen Rennunfalls, bei dem beim diesjährigen Saisonauftakt der VLN ein Zuschauer auf der Nürburgring-Nordschleife tödlich verletzt wurde, stehen an: Die infolge der Tragödie an besonders gefährlichen Streckenabschnitten verhängten Tempolimits soll es 2016 nicht mehr geben. Außerdem soll an genau diesen Stellen umgebaut werden.

Aber bitte: Finger weg von der Rennstrecke selbst! Das wäre ein völlig falsches Zeichen. Die für Fahrer wie Fahrzeuge schwierigste Piste der Welt darf ihren Charakter nicht verlieren! Wenn etwas verändert werden muss, dann die Rennautos. Dabei darf auch das Nordschleifen-Verbot für GT3-Autos nicht tabu sein. Die Hersteller, die damit gute Kundensport-Geschäfte machen, und die Teams, die damit auf vielen Motorsport-Bühnen spielen, sind natürlich dagegen. Hoffentlich bleiben die Verantwortlichen aber so klug wie bisher: Da haben sie die Nürburgring-Nordschleife gesperrt für Formel 1, Gruppe C und DTM, als diese Rennserien dort zu schnell und zu gefährlich wurden. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland

Leopold Wieland
Chefredakteur



WER? O (BR)
WO? Lexington (USA)

WAS? Fanfreundliche LED-Platz-Anzeige auf der Airbox



WER? Alex Zanardi (I)
WO? Nottwil (CH)

WAS? Der unermüdete Kämpfer auf dem Weg zu einer von drei Goldmedaillen bei der Para-Cycling Straßen-WM in der Schweiz



WER? Opel (D)
WO? Rüsselsheim (D)

WAS? Studie einer 330 PS starken TCR-Version des kommenden Opel Astra, der ab 2016 Opels Kundensport-Programm ergänzt

INHALT

AUTOMOBIL

- ! THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Die Zukunft von Renault; Nürburgring: 2016 Risiken anders bannen S. 4
- ! FORMEL 1 Serie:** Was folgt auf Ecclestone? S. 4
- FORMEL 1** Gefahr falscher Lösungen S. 6
- FORMEL 1** Wie Kvyat seine Kritiker vorführte S. 8
- ! INDYCAR** Mehr Spannung dank Rahal S. 9
- FORMEL 3** EM-Leader mit Köpfchen S. 10
- LANGSTRECKEN-WM** So wurde Audi Test-Sieger S. 11
- PORSCHE CARRERA CUP** Eng zieht davon S. 12
- VLN** Uwe Alzens gewinnbringender Umstieg S. 13
- ! DTM** Scheider-Foul überstrahlte Audi-Siege S. 14
- ! RALLYE-WM** Latvalas großer Heimsieg S. 17
- RALLYE-WM** Diese Sprungvarianten gibt es S. 19

MOTORRAD

- ! THEMA DER WOCHE**
MotoGP: Bradl ist jetzt bei Aprilia Werksfahrer S. 23
- ! MOTOGP** Wie Rossi seine Titelchancen sieht S. 24
- MOTOGP** Was passiert mit Bradls Ex-Team? S. 26
- MOTO2** So kommt Hersteller Suter zurück S. 27
- ! SUPERBIKE-WM** Vorentscheidung vertagt S. 28
- IDM-SUPERBIKE** Rettungspaket in Sicht? S. 30
- ! MOTOCROSS-WM** Überlebensfight in Lommel S. 32
- SPEEDWAY** Landshut im Bundesliga-Finale S. 34

PANORAMA

- BOXENGEFLÜSTER**
Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM** S. 38
- SERVICE** Termine und TV-Programm S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

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 - Renault

Entscheidung noch vor Spa

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Die Formel-1-Zukunft von Renault ist weiter offen. Das Treffen der Obersten vom 28. Juli in Paris hat aber die Richtung aufgezeigt: Renault will über Lotus wieder werkseitig in die Formel 1 einsteigen. Die Frage ist nur: Was ist dieses Comeback Formel-1-Boss Bernie Ecclestone wert?

Die Zukunft von Renault in der Formel 1 bleibt weiter ungewiss. Zumindest offiziell. Vom Treffen von Konzernchef Carlos Ghosn, Markenbotschafter Alain Prost und Sportdirektor Cyril Abiteboul in Paris vergangene Woche ist wenig nach außen gedrungen. Fakt ist: Renault will zurückkehren – als Werksteam (in welcher Form auch immer). Aber es geht ums Geld. Um viel Geld.

Die wahrscheinlichste Lösung ist die: Die Franzosen übernehmen das angeschlagene Team Lotus (mitsamt dessen Schulden) und treten ab 2016 (oder 2017, wenn 2016 ein Übergangsjahr werden sollte) wieder als offizielles Werksteam an. Der derzeitige Besitzer Genii mit Gerard Lopez an der Spitze würde bis 2020 mit einer Beteiligung von 20 Prozent an Bord bleiben.

Günstig wird diese Variante nicht sein. Das weiß Ghosn. Und er ist bekannt dafür, jeden Cent umzudrehen, bevor er ihn ausgibt. Lopez hat den Verantwortlichen vorgerechnet, dass ein werkseitiges Comeback

nur dann Sinn machen würde, wenn Renault bereit ist, mindestens 200 Millionen Euro im Jahr auszugeben. Andernfalls drohe das Mittelfeld. Und das wäre für Renault kein Ansporn, schließlich tummelt man sich als Motorenhersteller ja bereits dort. Und muss zu allem Überfluss noch Kritik von Langzeitpartner Red Bull einstecken.

Renault 3.5 wird eingestellt

Durch seine bewegte Formel-1-Vergangenheit hat Renault keine so schlechte Verhandlungsbasis mit FI-Chef Bernie Ecclestone. Und darum geht es letztendlich. Ghosn will Bedingungen schaffen, die ihm möglichst viele (Extra-)Zahlungen

aus Bernies TV-Topf garantieren. Seine Hauptargumente sind das jahrzehntelange Engagement in der Formel 1 und die zwei WM-Titel von Fernando Alonso 2005/2006, die dem Team zusätzliche zwölf Millionen Euro in die Kasse spülen würden. Ecclestone hat schon vor einiger Zeit durchblicken lassen: «Wenn sie (Renault, d. Red.) zurückkehren, würden sie dieselben Bedingungen vorfinden wie Mercedes.»

Die Weichen für eine Übernahme von Lotus sind also gestellt. Und konzernintern hat man auch im Nachwuchsbereich Entscheidungen getroffen: Die Renault 3.5 wird Ende 2015 eingestellt. Die

Nachwuchsklasse kostet die Franzosen rund 50 Millionen Euro im Jahr. Ein Haufen Geld. Wobei man auch sagen muss: Kein Autokonzern hat je eine bessere Plattform geschaffen. Dennoch ist der Nutzen in den letzten Jahren immer öfter infrage gestellt worden. Fahrer, die über die World Series in die FI aufgestiegen sind oder in ihr die ersten Schritte absolviert haben, werden nicht als solche wahrgenommen. «Dass ein Lewis Hamilton in der 2-Liter-Klasse angefangen hat, weiß heute keiner mehr. Er wird nicht mit Renault in Verbindung gebracht. Obwohl er mit uns angefangen hat», sagt Abiteboul.

Stattdessen will der Ex-Caterham-Chef das einstige Juniorförderprogramm wieder aufleben lassen. Und das macht nur Sinn, wenn diese Junioren auch ein Ziel haben. Und dieses Ziel kann nur das Werksteam in der Formel 1 sein.

Zurück zur Renault 3.5. Was aus der seit elf Jahren bestehenden Nachwuchsserie wird, ist offen. Organisator RPM bemüht sich darum, die Meisterschaft fortzusetzen. Doch ohne die Unterstützung von Renault kann das zum Fass ohne Boden werden. Außerdem steht der Schulterschluss zwischen GP2 und FIA Formel 2 bevor. Wird dieses Szenario umgesetzt, ist die 3.5-Klasse Geschichte. Schon jetzt kriegt der Meister der 3.5-Klasse keine Formel-1-Superlizenz mehr.

Was hat Red Bull vor?

Wie geht es jetzt weiter? Sobald sich Ghosn und Ecclestone einig sind, wird das werkseitige Comeback eingeleitet. Bis zum Rennen in Spa (23.8.) soll Klarheit herrschen. Und was ist mit den Motorenverträgen mit Red Bull? Die laufen bis Ende 2016. Und Renault hat stets signalisiert, dass man diese Verträge auch einhalten wird. Doch Red Bull hat die Fühler inzwischen in andere Richtungen ausgestreckt. So ist für Red Bull sogar eine Partnerschaft mit Mercedes (und für Toro Rosso eine mit Honda) nicht mehr auszuschließen. Selbst Mercedes-Sportchef Toto Wolff meinte kürzlich: «Sag niemals nie. In der Formel 1 ist alles möglich.» ♦



Ghosn (l.) und Ecclestone: Wie viel TV-Geld bekommt Renault für ein werkseitiges Comeback?

Nürburgring-Nordschleife

Limits weg, Baumaßnahmen nötig?

Die nach dem tödlichen Unfall beim VLN-Auftakt eingeführten Tempolimits fallen 2016 weg. Wird im Gegenzug umgebaut?

Wie Capricorn-Nürburgring-Geschäftsführer Carsten Schumacher vergangene Woche versicherte, werde es 2016 keine Tempolimits auf der Nordschleife mehr geben. Dazu würden allerdings bestimmte Baumaßnahmen notwendig. Doch nach MSA-Informationen sind die geplanten Maßnahmen noch nicht final entschieden.

Sowohl mit dem DMSB und der FIA als auch mit den staat-

lichen Genehmigungsbehörden laufen derzeit hinter den Kulissen noch intensive Gespräche, welche Maßnahmen an den Streckenabschnitten Flugplatz, Schwedenkreuz und Döttinger Höhe umgesetzt werden sollen.

Nordschleifen-Permit

Puncto Nordschleifen-Permit haben die DMSB-Arbeitsgruppen erste Ergebnisse erzielt. So können die Voraussetzungen für eine Permit ab sofort auch im Rahmen der Freitagstests vor den VLN-Läufen erworben werden – eine Erleichterung für Fahrer, die in der laufenden Saison einsteigen wollen. Parallel

geht die Diskussion um eine Verschärfung der Regularien in anderen Bereichen weiter.

Nach dem Unfall Jann Mardenboroughs waren viele kritische Stimmen an der seit diesem Jahr notwendigen DMSB Permit Nordschleife laut geworden. Der Besitz mindestens einer Internationalen B-Lizenz genügte zusammen mit einem Lehrgang ohne weitere Auflagen dazu, die Permit der Stufe A zu erlangen, wie sie auch für SP9-Fahrzeuge wie den verunglückten Nissan notwendig ist. Mardenborough konnte so sein VLN-Debüt auf dem GT3-Boliden geben. ♦ MBR/AW



Ab 2016 wieder ohne Tempolimits: Nordschleife-Rennen

Neue Serie

1. Folge

DIE ZUKUNFT DER FORMEL 1



Die zwei, die das Sagen haben: Ecclestone und Donald MacKenzie

KOMMENTAR

Was fehlt, ist ein Aufbruchgeist

Von ELMAR BRÜMMER

Zur Versöhnung all derer, die das Wort Krise nicht mehr hören können, sei ein Zitat vorangestellt, das Hoffnung macht: «Wir erklären, dass sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit.» Der Satz aus dem «Manifest des Futurismus» ist als philosophische Liebeserklärung an den Motorsport über 100 Jahre alt. Aber er besitzt nach wie vor seine Gültigkeit. Denn bei allem, was in dieser Serie über die Zukunft der Formel 1 angeprangert oder gefordert wird, muss man eines vorab feststellen: Es ist eine Klage auf höchstem Niveau. Denn bei allem, was

schiefläuft oder schiefzulaufen droht – dieser Sport hat (s)eine Zukunft. Es mag kurzfristig erscheinen, die in jeder Hinsicht gelungenen GP von Silverstone und Budapest anzuführen, aber es ist dennoch nicht ganz falsch: Wenn der Sport seine Substanz behält, laufen auch die Geschäfte besser. Was dem Ganzen fehlt, ist ein Aufbruchgeist wie Ende der Siebziger, als man sich – unter Führung von Bernie Ecclestone und Max Mosley – selbst befreite von einem lähmenden, selbtherrlichen Verband. Denn neben dem Benzin und dem Geld als gängigen Treibstoffen der F1 ist das, was die Brennstoffzelle der Zukunft ausmacht, immer noch die Leidenschaft.



Management und Organisation

In drei Jahrzehnte

Von ELMAR BRÜMMER

Bernie Ecclestone hat die Formel 1 zu einer der rentabelsten Sportarten gemacht. Doch Management und Organisation haben Schwächen. Und was geschieht, wenn Ecclestone mal nicht mehr will oder kann? Fest steht nur: Es besteht Handlungsbedarf.

Das Logo unserer neuen Serie regt eine Reise in die Vergangenheit an: Zurück in die Zukunft – das war der Kino-Renner 1985. Da machen wir doch gleich mal den Test, ob es sich lohnen würde, 30 Jahre zurückzugehen in der Geschichte der Formel 1. Es war das Jahr, in dem Ayrton Senna seinen ersten Grand Prix gewann, Alain Prost zum ersten Mal Weltmeister wurde, Niki Lauda zum zweiten Mal aufhörte, zum letzten Mal ein Großer Preis an einem Samstag ausgetragen wurde, ATS aus der Formel 1 ausstieg und Brabham noch mal ein Rennen gewann. Ach ja, und schon damals gab es ein Concorde Agreement, und Bernie Ecclestone hatte die Vermarktung der F1 unter sich.

Vieles gestern wie heute also, zumindest was die Organisation der Königsklasse angeht. Also nach vorn, indem man zurückgeht? Bloß nicht! Denn das muss einen dann schon stutzig ma-

chen: In drei Jahrzehnten hat sich nicht viel geändert? Gut, in manchen Familienunternehmen ist das ja auch so – aber von denen verlieren viele auch ihre Alleinstellung, weil nur das Wort des Patriarchen gilt, der seine eigenen Vorstellungen davon hat, wie sich die Welt drehen soll. Immerhin, der familiäre Nachfolgestreit bei den Ecclestons hat sich gelegt, die Töchter sind anderweitig untergebracht. Aber genau das ist das Thema: Momentan geht nichts ohne Bernie in der Formel 1. Aber was geht noch, wenn Bernie mal nicht mehr kann oder will?

Das Schicksal der Titanic

Der 84-Jährige ist natürlich alles andere als blauäugig, und er hat mehr als einmal damit kokettiert, dass er mal im Sarg aus dem Paddock getragen würde. Aber in letzter Zeit sind ihm, dem eingesetzten Statthalter und Fünf-Prozent-Anteilseigner, die Sorgen dann doch anzusehen. Selbstkritisch war er schon immer, vor allem, wenn es darum ging, noch bessere Geschäfte zu machen. Weshalb er die aktuellen Krisenszenarien am liebsten unter dem Tisch halten würde: «Es besorgt mich, dass die Formel 1 beschädigt wird. Wir beschädigen sie selbst, und ich bin genauso schuld wie jeder andere.» Was

die Nachfolgeregelung angeht, sogar voll schuldig im Sinne der Anklage. Auch wenn niemand gern Macht abgibt, schon gar nicht, wenn er es sein F1-Leben lang gewohnt ist. Für eine bessere Zukunft braucht es aber einen Ansatz, der ähnlich gut ist wie Ecclestons Idee von der Gesamtvermarktung damals in den späten Siebzigern.

Einen neuen Geschäftsführer einzusetzen, das ist kein Problem, egal wie der Besitzer der Serie heißt. Aber eine tragfähige, erfolgreiche Struktur für die Formel 1 zu finden, das ist schon viel schwieriger. Denn wie soll die aussehen? Was aus der FOCA und der FISA, den per Dauerkrieg herzlich abgegrenzten Vorgänger-Organisationen der heutigen FOM und FIA gewachsen ist, sind alte Abhängigkeiten, alter Stolz, alte Ansichten. Solange alle vom Geschäftsmodell partizipieren, besteht auch kein großer Handlungsbedarf. Selbst jetzt, wo die Hälfte der Teams in einer finanziellen Krise steckt, ist immer noch reichlich Geld da. Doch die Unfähigkeit zur Lösung nur der kleinsten Probleme zeigt die große Gefahr: Wenn mal ein richtig dickes Problem auftaucht, dann droht das Schicksal der Titanic.

Wer jedes Jahr ein paar Milliarden umsetzt, der kann ja nicht alles falsch machen. Stimmt.



Zwei mögliche Nachfolger? Christian Horner (l.) und Toto Wolff



Die Show ist gut – das darf nicht Alltag werden: leere F1-Tribünen

mehr Stillstand als Bewegung

Aber er kann auch nicht darauf setzen, dass man einen Weltkonzern nach den undurchdringlichen Gesetzen britischer Garagisten führt. Immerhin, einige Teams scheinen das erkannt zu haben und vertrauen in den Führungsetagen nicht bloß auf Motorsportlerfahrung, sondern auch auf Managementkenntnisse. Auch Bernie Ecclestone hat in seiner Organisation eine Menge Top-Spezialisten, aber am Ende ist sein System eine Pyramide: Nur der an der Spitze hat den Überblick.

Stillstand statt Bewegung

Wenn der Formel 1 etwas in eine glorreiche Zukunft hilft, dann ist es Transparenz. Das ist leicht hingeschrieben hier, aber es ist praktisch unter den gegebenen Umständen nicht umzusetzen. Man nehme allein das, was auf den zahllosen Sitzungen der zahlreichen Kommissionen passiert (oder nicht passiert): nach Teilnehmerberichten ein Geschacher. So lässt sich ein moderner, nicht unumstrittener Sport nicht führen. Zumal die Entscheidungsfindung ohnehin ein Rätsel ist: Da sind die Top-Teams beteiligt, der Weltverband und die Rechteinhaber. Je nach Sachverhalt gelten unterschiedliche Abstimmungsprozesse. Allein, dass Funktionäre und Beteiligte zusammen ein Reglement finden müssen,

ist der Hauptfehler im System. Ein Entweder-Oder würde zwar nicht unbedingt zu mehr Frieden führen, aber wenigstens würde nicht das meiste auf Kompromisse hinauslaufen – oder gar nicht angepackt. Momentan sind der FIA (siehe Budgetkontrolle) die Hände gebunden. Den Teams, die sich nicht einigen können (siehe Budgetsenkung) aber auch. Das bedeutet mehr oder weniger Stillstand. In einem Sport, dessen Prinzip die Bewegung ist.

Bevor also Personalien diskutiert werden, muss man sich klar werden, wie unabhängig die Formel 1 von gängigen Sportregularien werden will/kann/darf. Die erfolgreichen Ligen im Fußball, wo allerdings auch selten die Regeln geändert werden müssen, spielen zwar unter Fifa-Hoheit. Aber ihre Geschäfte klären sie selbst. Im Top-Motorsport aber ist alles miteinander verwoben: Sport, Business und Technik. Weshalb sich eher eine Lösung wie bei den großen nordamerikanischen Sportarten wie Football, Baseball, Basketball und Eishockey anbietet – die Liga ist unabhängig, die Vereine («Franchises») sind, was das Große und Ganze angeht, untertan. Aber alle haben die Sicherheit einer funktionierenden (Geld-)Maschine.

Natürlich gibt es da auch immer einen großen Vorsitzen-

den, ob der jetzt Präsident oder Commissioner heißt. Der hat natürlich Macht, das gehört ja zur Durchsetzungskraft auch dazu. Aber: Die Handlungen sind transparent, allein schon durch die Kontrolle der Klubs. Und der Chef ist schon deshalb kein Alleinherrscher, weil er für jeden wichtigen Unternehmensbereich – und um nichts anderes als Unternehmen handelt es sich im Profisport – einen eigenen Fachmann hat. Sportarten, die eine Zukunft haben wollen, müssen

«Es besorgt mich, dass die Formel 1 beschädigt wird.»

BERNIE ECCLESTONE



wie der Gesamtvorstand einer Firma operieren, mit einzelnen Ressortchefs für Finanzen, Vermarktung, Technik etc. Das funktioniert natürlich nur, wenn alle diese Teilung akzeptieren, insbesondere der Vorstandsvorsitzende selbst. Vor Machtkämpfen, das kann man ständig im Manager Magazin lesen, schützt das natürlich nicht. Doch das lässt sich re-

geln. Unerlässlich aber ist es in einer sich immer mehr spezialisierenden Welt, auf Fachleute zu vertrauen. Nichts gegen Selfmade-Menschen und Improvisationskünstler, wie sie in jedem Team oder Unternehmen immer noch unerlässlich sind – aber allein auf das zu vertrauen, was man selbst geschaffen oder geschafft hat, das ist rückständig.

Zumal alle wichtigen Partner der Formel 1, ob das Technik- und Automobilfirmen, Sponsoren oder Vermarkter sind, eine klare Struktur und Ansprechpartner auf Augenhöhe auch in den obersten Ebenen erwarten. Hemdsärmeligkeit und Streits um die Zuständigkeiten sind eher geschäftsschädigend. Ebenso die Konzentration auf das schnelle Geschäft, als ob es um einen Gebrauchtwagenverkauf ginge. Die Formel 1 braucht, selbst wenn die Erzielung von Gewinn immer noch funktioniert, eine Strategie. Man könnte auch sagen: Vision.

Ecclestone war der Erste, der die Chance des Digitalfernsehens erkannte, aber er hat den Versuch zu früh abgebrochen, weil er nicht bereit war, noch mehr zu investieren. Vielleicht kommt daher seine Abneigung gegen das Internet und die Sozialen Medien. Dort wird inzwischen am meisten über seinen

Sport debattiert, über alles, was zuvor zu sehen oder zu lesen war. Aber die F1 lässt sich die riesige Chance, Fans an sich zu binden und neue zu gewinnen, entgehen. Lieber mal einen Videoclip verbieten, statt diesen als kostenlose Werbung zu nutzen?

Die Trends der Zukunft

Es erstaunt, dass die unheimlich konzentrierte Anzahl cleverer Menschen, die im Fahrerlager anzutreffen ist, in eigener Sache häufig nicht weit genug über den Zaun hinausblicken kann. Dass sie nicht erkennt, wie sich der Massengeschmack ändert, wo die Trends der Zukunft liegen. Das mag daran liegen, dass man viel zu sehr mit sich selbst, dem Kampf um kleine Vorteile und dem Abgrenzen des eigenen Territoriums beschäftigt ist. Wenn die Organisationsstruktur klarer und nicht mehr so zentriert wäre, wenn die generellen Regeln des Miteinander klarer gefasst wären, dann wäre ein Großteil des nervenden und lähmenden Hin und Her hinfällig. Das simpelste Beispiel ist doch das: Während in jedem anderen Profisport das Preisgeld offen und voller Stolz genannt wird, weil es auch vom eigenen Wert kündet, bleibt das in der Formel 1 top secret. Aus allem ein Geheimnis machen – das muss nicht zwingend ein Erfolgsgeheimnis sein. ♦

Nachfolger

Horner oder Wolff?

Wer kommt nach Ecclestone? Die besten Chancen hat zurzeit Christian Horner. Aber auch Toto Wolff wäre ein geeigneter Kandidat.

Er trägt eine Sonnenbrille, hat eine hohe Stirn und ist sehr öffentlichkeitsscheu. Donald MacKenzie ist der mächtigste Mann im Top-Motorsport, denn er ist als Gründer der Kapitalgesellschaft CVC auch der Boss von Bernie Ecclestone. Der 58-Jährige ist ein Finanzmann durch und durch, aber die Faszination Formel 1 hat ihn so gepackt, dass er sogar freiwillig in die Sitzungen der Strategiegruppe geht. Das ist natürlich Berechnung. MacKenzie handelt ja mit der Zukunft, und der rasende Deal hat sich seit 2006 als ziemlich guter für ihn

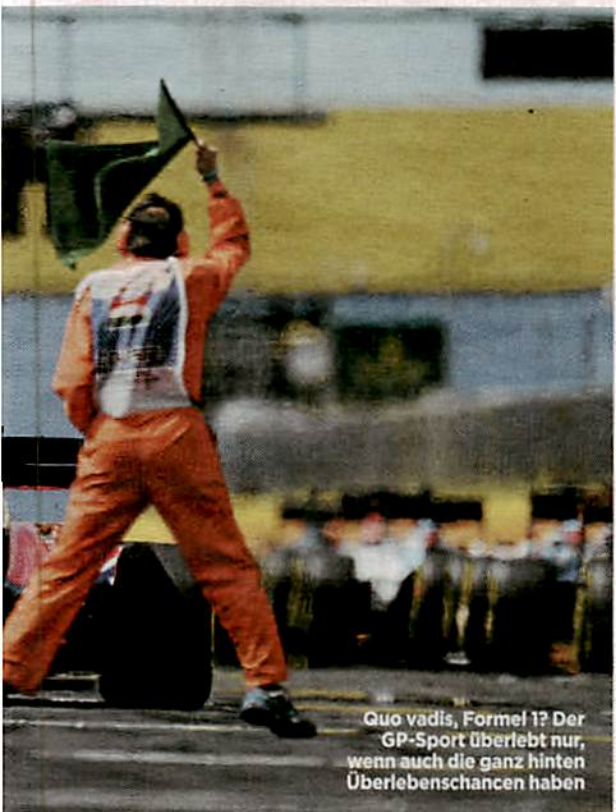
und seine Anleger entpuppt. Als Mann mit Visionen ist er an den Rennstrecken stets willkommen, aber ein Mann fürs Tagesgeschäft ist er nicht.

Der einzige Kandidat, den Ecclestone ins Gespräch gebracht hat, war Christian Horner – unabhängig davon, dass der soeben seinen Vertrag als Red-Bull-Teamchef verlängert hat. Das muss nichts heißen, vielleicht übernimmt der Brausekonzern ja tatsächlich die Gesamtvermarktung der Formel 1, dann hätte der 41-Jährige ohnehin eine Beraterrolle.

Die These, dass zumindest der Geschäftsführer aus der Branche kommen muss, ist vermutlich richtig. «Es braucht jemanden, der den Sport kennt», predigt auch Ecclestone. Die Herkunft sorgt für das nötige

Fachwissen und die Sensibilität für die Belange der Racer, aber natürlich auch schon wieder für Seilschaften. Aber die Hausmacht lässt sich Großbritannien kaum nehmen. Selbst das Weltmeisterteam von Mercedes ist ja mehr auf der Insel als in Stuttgart zu Hause. Womit ein zweiter potenzieller Kandidat ins Spiel kommt: Toto Wolff (43).

Der Mercedes-Sportchef wäre die Horner-Alternative. Wolff ist zwar Österreicher, aber seit seinem Job als Reformer bei Williams akzeptiert auf der Insel. Dass er ein gewinnender Typ sein kann, hat die Branche ja schon gelernt. Wolff ist sicher auch jemand, der aus seinem Wissen als Konzern-Teamchef die Zuständigkeiten problemlos verteilen würde, statt alle Aufgaben an sich zu reißen. ♦ BRÜ



Quo vadis, Formel 1? Der GP-Sport überlebt nur, wenn auch die ganz hinten Überlebenschancen haben

SUTTON-IMAGES.COM

Studie 2017

Die Gefahr falscher Lösungen

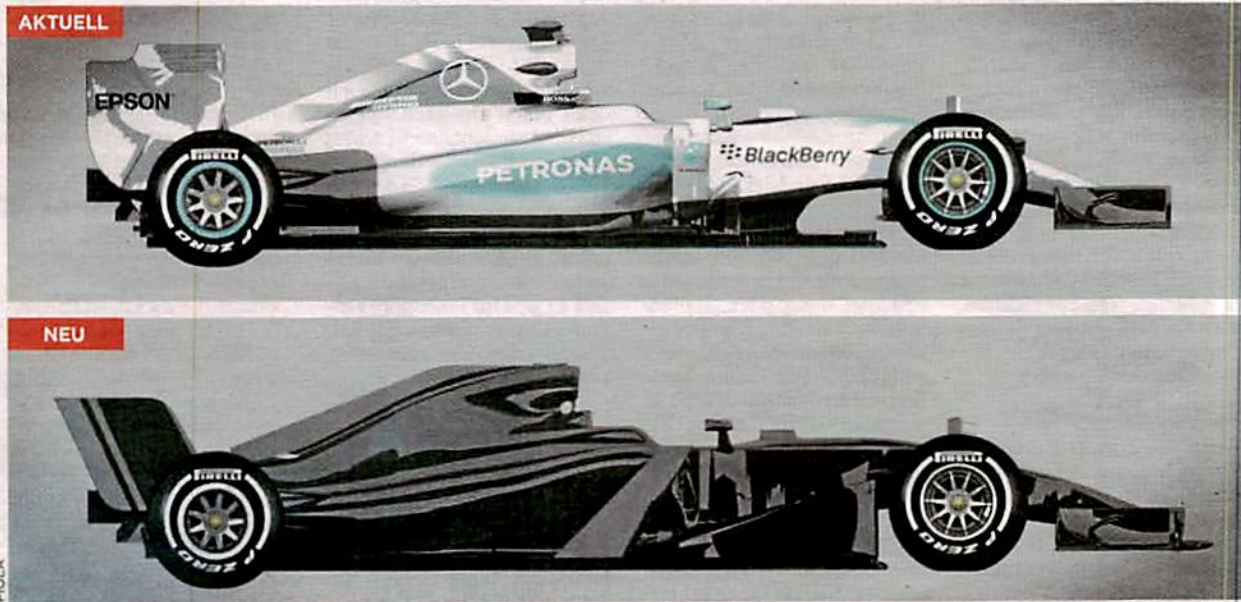
Von MICHAEL SCHMIDT

MSa-Leser kennen das Konzept der F1-Autos für 2017. Die Ingenieure sollen den Red-Bull-Entwurf nachbessern, um das Überholen zu erleichtern. Doch sie sind in Verzug. Die Sorge steht im Raum, dass unter zu viel Zeitdruck falsche Lösungen geboren werden.

Die Ingenieure arbeiten seit Dezember 2014 am Formel-1-Auto der Zukunft. Seit März existiert ein Entwurf mit den Rahmenbedingungen. MSa-Leser wissen Bescheid (siehe Heft 32). Zu der Zeit brüteten die Ingenieure erneut über dem Konzept. Auftrag der FIA: Die Autos dürfen nicht mehr so abhängig vom Frontflügel sein, damit das Überholen einfacher wird.

Deshalb haben sich Adrian Newey, Paddy Lowe & Co. noch einmal Gedanken darüber gemacht, ob der vorgeschlagene Frontflügel in Delta-Form, der 330 Millimeter vor der Hinterachse beginnende Diffusor und der breitere und tiefere Heckflügel der Weisheit letzter Schluss sind. In einem auf den 21. Juli anberaumten Treffen sollten die Vorschläge der Technikchefs mit FIA-Rennleiter Charlie Whiting diskutiert werden. Doch wegen Jules Bianchis Beerdigung wurde der Termin auf den 18. August verschoben.

Williams-Technikchef Pat Symonds macht sich Sorgen, ob bei dem Brainstorming etwas Vernünftiges zustande kommt: «Es ist eine große Aufgabe, das Konzept richtig hinzubekom-



Aktuelles Auto (oben) und Studie (darunter) im seitlichen Vergleich: Noch sind längst nicht alle Vorschläge in Stein gemeißelt

men, und das dann auch noch bis Ende Februar 2016 in ein Reglement zu gießen. 2009 hatte die Überhol-Arbeitsgruppe zwei Jahre Zeit, Vorschläge zu erarbeiten. Wir waren mit dem Konzept fünf Mal im Windkanal. Der nächste Schuss muss sitzen. Ich halte 2017 als Einstieg für sehr ambitioniert. Die Zeit wird uns zu knapp.»

Viele Ingenieure schlagen deshalb vor, das Projekt auf 2018 zu verschieben. «Es sind nur Red Bull und Ferrari, die voll dahinterstehen. Die wollen, dass sich etwas ändert, in der Hoffnung, dass sie so schneller den Rückstand auf Mercedes aufholen können», wird in Konkurrenzkreisen gespottet. Sau-

ber, Force India oder Lotus würden am liebsten nichts ändern: «Das kostet nur wieder Geld.»

Überholen noch schwieriger

Je mehr sich die Ingenieure mit dem 2017er-Auto befassen, umso deutlicher wird, wie schwer die Aufgabe ist, alle gesteckten Ziele zu erreichen. «Mit den aktuellen Autos musst du 1,5 Sekunden schneller sein, um ein Überholmanöver sicher durchzuführen. Sie wurden aber bereits daraufhin entworfen, dass Überholen einfach ist», warnt Symonds.

Paddy Lowe war seinerseits mit Symonds in der Überhol-Kommission, die für die 2009er-Aerodynamikgeneration ver-

antwortlich zeichnete. Lowe erklärt den Grundgedanken von damals: «Der schmale und hohe Heckflügel und der Frontflügel mit seiner 50 Zentimeter neutralen Zone in der Mitte wurden genau aufeinander abgestimmt. Die schlechte Luft des Heckflügels trifft nur auf den Mittelteil des Frontflügels, der aber unkritisch ist, weil er keinen Abtrieb produziert.»

Symonds und Lowe befürchten, dass ein tieferer und breiterer Heckflügel andere Turbulenzen produziert, die einen Frontflügel in Deltaform möglicherweise noch mehr stören als die aktuelle Konfiguration. Daran wird auch der Auftrag der FIA, die Y250-Wirbel zu eli-

minieren, nicht viel ändern. «Damit lösen wir das Problem an dieser Stelle. Aber wer sagt uns, dass es nicht anderswo wieder auftaucht? Kein Mensch weiß, welche Flügelformen sich die Ingenieure in Zukunft ausdenken», so Symonds.

Inzwischen ist noch ein Problem hinzugekommen. Erste Simulationen haben ergeben, dass die 2017er-Autos auf der Basis der Red-Bull-Studie viel schneller würden als geplant. Da war von vier bis fünf Sekunden die Rede. Mehr Speed bedeutet aber nicht automatisch mehr Show, meint Symonds: «Alle wissen, dass Überholen mit schnelleren Autos noch schwieriger wird.» ♦

Haas F1

Mindestens 30 Millionen Dollar gespart

Das Formel-1-Projekt des US-Amerikaners Gene Haas (62) nimmt Formen an.

In einem Punkt wird sich Haas F1 von der Konkurrenz unterscheiden: Das Team des CNC-Königs Gene Haas wird von drei verschiedenen Standorten aus geführt. In der US-Basis Kannapolis sitzt die Verwaltung. Dort werden auch alle Metallteile produziert. Auf 20 hauseigenen Maschinen.

Im englischen Banbury befindet sich die Rennfabrik. Teamchef Günther Steiner hat dafür die alte Marussia-Basis ausgesucht. Für die Basis England

spricht: «Dort kriegst du die Leute mit Rennerfahrung.»

Standort 3 befindet sich in Italien. Dort findet unter der Leitung von Chefdesigner Rob Taylor und Aerochef Ben Agathangelou die Entwicklung statt. Bei Dallara das Chassis, im Ferrari-Windkanal die Aerodynamik.

Wenn das Team einmal steht, werden 200 Menschen für Haas arbeiten. 50 in den USA, 60 in England, 90 in Italien. Zurzeit sind 130 der 200 Arbeitsplätze vergeben. Großteile des Rennteams werden von Steiner und Teammanager Dave O'Neill erst nach Saisonende rekrutiert. «Sonst würden sie jetzt nur

rumsitzen. Es gibt ja noch nicht viel zu tun.»

Das Chassis ist abgesehen und geht demnächst in Produktion. «Das neue Auto soll im Februar auf den Rädern stehen», sagt Steiner. Rechtzeitig für den ersten Test in Barcelona am 1. 3.

Haas bekommt von Ferrari nicht nur Motor und Getriebe, sondern auch Aufhängungen, Radträger, Sitz, Hydraulik, Lenkung und Elektronik. Damit steht das Skelett. Das Budget von Haas fällt mit 100 Mio. Dollar deshalb relativ bescheiden aus. Hätten die Amis alles selbst gemacht, hätte es mindestens 30 Mio. mehr gekostet. ♦ MS



Von hier aus operiert Haas: US-Sitz in Kannapolis/North Carolina

MOTOR
SPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

Komplexe Manöver in jede
Richtung – auch Loopings!
Gyro-Technik, verschiedene Flugmodi,
Maße: ca. 7 x 7 x 3 cm, inkl. Akku und
Fernsteuerung.



Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Gratis-Extra dazu ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem Jahr können Sie das Abo jederzeit kündigen

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525
Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 86,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Gratis-Extra, den RC-Mini-Quadrocopter**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich zusätzlich eine Ausgabe **GRATIS**. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum	Unterschrift
	X

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

Daniil Kvyat

Nur nie aufgeben



Lohn harter Arbeit: Daniil Kvyat (im Bild vor Teamkollege Ricciardo) sicherte sich beim GP in Ungarn seinen ersten Podestplatz

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Daniil Kvyat hat in Ungarn nicht nur das beste Ergebnis eines Russen in der F1 erzielt. Er hat auch fast den Rekord des jüngsten Podestbesuchers geknackt. Viel wichtiger für ihn war jedoch, dass er seinen Kritikern das Maul gestopft hat.

Charakterbildend sei das erste halbe Jahr gewesen, meint Daniil Kvyat. Und manchmal hätte er sich gewünscht, er hätte die Erfahrung eines Jenson Button aus 15 Formel-1-Jahren. «Dann wäre es vielleicht manchmal etwas einfacher gewesen.» Doch Kvyat hat das Tief überwunden. Und er hat vor allem eines verinnerlicht: Man darf in der Formel 1 nie aufgeben.

Beim Großen Preis von Ungarn wurde der 21-jährige Russe für seine Hartnäckigkeit belohnt. Platz 2 vor Teamkollege Daniel Ricciardo war nicht nur sein bisher bestes Ergebnis, es war auch fast Formel-1-Rekord. 19 Tage haben Kvyat gefehlt. Dann wäre er als jüngster Po-

destbesucher in die GP-Geschichtsbücher eingegangen. So bleibt diese Bestmarke Sebastian Vettel vorbehalten. Der Heppenheimer war bei seinem ersten Podestbesuch (Sieg in Monza 2008) 21 Jahre und 73 Tage jung. Hinter Vettel/Kvyat rangieren Kevin Magnussen (21 Jahre und 162 Tage) sowie Fernando Alonso (21 J. und 237 Tg.).

Wie für die meisten Rennfahrer sind auch für Daniil Kvyat Rekorde mehr oder weniger nebensächlich. «Früher oder später kommt sowieso einer, der deine Bestmarke unterbietet», meint der Mann aus Ufa. Und da könnte er recht haben. Max Verstappen war in Budapest nur knapp am Podest vorbeigeschrammt. Er wäre mit 17 Jahren und 299 Tagen ein Rekordhalter für die Ewigkeit gewesen. Doch was nicht ist, kann ja noch werden. Verstappen hat ab dem nächsten Rennen in Spa noch drei Jahre und 111 Tage Zeit. Das sollte reichen, um Vettels Monza-Rekord zu knacken.

Kvyat mit Weltmeister-Genen

Kvyat war in Ungarn einer von vier Franz-Tost-Schülern auf

den Rängen 1 bis 4. Das hatte es zuvor auch noch nie gegeben. Und Kvyat weiß auch, dass er seinem eisernen Ex-Teamchef viel verdankt. «Franz hat viel für mich getan», sagt Daniil. Dass der Toro-Rosso-Boss ihm Weltmeister-Genen attestiert, freut Kvyat. «Wenn einer wie er das behauptet, dann muss ja was dran sein», grinst er. «Franz hat ja so viel Erfahrung.»

Genau die fehlt ihm noch. Und deshalb war für den bisher besten Formel-1-Russen die Saison vor Ungarn auch eine ziemliche Tortur. «Ich habe Sessions auslassen müssen. Oder bin zumindest weniger zum Fahren gekommen als die Konkurrenz. Das ist natürlich ausgerechnet in meinem Fall sehr ärgerlich. Aber ich habe gelernt, ruhig und konzentriert zu bleiben.»

Zu Beginn der Europasaison bat Kvyat sogar um Verständnis. Es sei einfach, das Team und die Fahrer zu kritisieren. Aber die Situation sei halt eben schwierig. Und er versuche, das alles auszublenden.

Leicht ist das für einen Fahrer, der nach nur einem Lernjahr in einem von Erfolg verwöhnten

Top-Team landet, nicht. Und man darf ja auch nicht vergessen, wen Kvyat bei Red Bull Racing ersetzt hat: keinen geringeren als den viermaligen Formel-1-Weltmeister Vettel.

Aus dem starken Ungarn-Wochenende abzuleiten, dass Red Bull den Anschluss geschafft habe, wäre falsch. Das weiß auch Kvyat. Die Strecke kam den Bullen-Autos entgegen. Und die Gegner, allen voran Mercedes, aber auch Williams, patzten gewaltig. Auf den Powerstrecken in Spa und Monza werden sich Red Bull und Toro Rosso wieder schwerer tun. Erst Singapur dürfte dann wieder eine gute Gelegenheit für Punkte sein.

Mit dem Podestplatz von Kvyat (und P4 von Verstappen) ist auch das Thema Jugendwahn wieder aufgeflammt. Wie steht Kvyat selber dazu? «Die Fahrer werden immer jünger, weil sie in den unteren Klassen immer besser vorbereitet werden», so der GP3-Champion von 2013.

Sein nächstes Ziel ist klar: der erste GP-Sieg. Will er auch dort die Nummer zwei hinter Vettel sein, hat er noch bis zum Spanien-GP 2016 Zeit dafür. ♦

NACHRICHTEN Räikkönen-Zukunft weiter ungewiss

Ferrari Hat Ferrari die Option auf Kimi Räikkönen am 31. Juli gezogen oder nicht? Diese Frage beschäftigt nicht nur italienische Medien. Auch in Finnland ist das Interesse daran groß. Doch so richtig wissen tut es niemand. In Italien gehen die Meinungen weit auseinander. Für die einen ist klar: Kimi muss Ende 2015 seinem Landsmann Valtteri Bottas Platz machen. Andere glauben, Räikkönen wird auch 2016 an der Seite von Ungarn-Sieger Sebastian Vettel fahren. Räikkönen selber beteuert, dass er bleiben werde, es aber nicht in seiner Macht stehe. «Es ist nicht meine Entscheidung», so der Iceman. Das Pech, das dem Finnen in dieser Saison an den Füßen klebt, wird seinen Verbleib nicht beeinflussen. Wenn Kimi fliegt, dann wegen seiner Quali-Schwäche.

Mehr fürs Geld beim GP Deutschland 2016

Hockenheim Der Ticketverkauf für den Großen Preis von Deutschland 2016 in Hockenheim hat begonnen. Und der Veranstalter lockt mit günstigen Preisen. Bis zum 30. September werden Wochenendkarten für 99 Euro angeboten. Auch für Familien gibt es attraktive Preise. Weitere Infos auf: www.hockenheimring.de/news/Formel1-2016 ♦ CE

KOMPAKT

»» **Italien** Der GP von Italien in Monza steht seit Jahren auf der Kippe. Jetzt soll das Traditionsrennen gesichert sein. Das berichten italienische Medien. Der Senat habe 20 Millionen Euro für Umbauarbeiten zugesichert. Steuerfrei, wie es hieß. F1-Chef Bernie Ecclestone bleibt skeptisch. «Es gibt Veranstalter, die glauben, sie seien auf ewige Zeiten im WM-Kalender.»

»» **Button** Jenson Button soll 2016 einen neuen Job haben. Das berichtet die «Daily Mail». Button wird nachgesagt, er soll bei der Kult-Sendung «Top Gear» eine Hauptrolle übernehmen. Andere Quellen sagen: Button gehe zu Williams (als Bottas-Ersatz, wenn dieser zu Ferrari wechselt), wenn ihm McLaren keinen neuen Vertrag anbietet. ♦ CE



Vettel: 21 Jahre, 73 Tage



Kvyat: 21 Jahre, 91 Tage



Magnussen: 21 Jahre, 162 Tage



Alonso: 21 Jahre, 237 Tage

IndyCar Lexington

Rahals wichtigster Sieg



Sieg vor Heimpublikum: Graham Rahal bezeichnete den Triumph in Lexington als seinen größten Erfolg – in der Meisterschaft liegt er nur noch neun Zähler hinter Montoya

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Dank Graham Rahal werden die letzten zwei IndyCar-Rennen zum absoluten Knüller. Der noch führende Juan-Pablo Montoya sitzt angezählt in seiner Ecke.

Lange Zeit hatte es so ausgesehen, als ob niemand Juan Pablo Montoya auf dem Weg zu seinem zweiten IndyCar-Titel aufhalten könnte. Doch seit seinem Sieg beim Indy 500 ist der Penske-Pilot nicht mehr auf dem Podium gefahren. Zuletzt landete JPM in Iowa mit einem Aufhängungsschaden in der Mauer. Beim drittletzten Rennen in Lexington wollte der Kolumbianer unbedingt wieder zurück in die Erfolgsspur. Doch das Unterfangen scheiterte. Der ehemalige Formel-1-Pilot wurde auf der Berg-und-Talbahn in Mid-Ohio nur Elfter. Von seinem Vorsprung von 42 Punkten sind noch neun mickrige Zähler übrig geblieben.

Perfektes Timing beim Stopp

Größer Gewinner des drittletzten Saisonlaufs war Lokalmatador Graham Rahal. Der Sohn des Ex-IndyCar-Champions Bobby Rahal hatte vor seinem Heimrennen angekündigt: «Wir brauchen noch einen weiteren Sieg, um das Titelrennen spannend zu gestalten.» Gesagt, getan. Rahal erwischte bei

der dritten «Fuel Course Yellow» das perfekte Timing für den finalen Boxenstopp. Und ging so in Führung. Montoya kam erst eine Runde später hinein. Und purzelte in der Rangliste von P1 auf P12 zurück.

20 Runden hatte Montoya danach noch Zeit, Boden gutzumachen. Doch zuerst musste er auch noch Marco Andretti vorbeilassen. Ein weiteres DNF hätte Montoya die Gesamtführung gekostet. So hielt er sich zurück und kassierte gegen Rennende lediglich Gabby Chaves und Luca Filippi. «Das Timing hat nicht gepasst», meinte der feurige Latino hinterher. Zweifel an der Legalität des Boxenstopps von Rahal hatte er auch. Doch dieser – das bewiesen die TV-Aufnahmen – war absolut korrekt.

Für Rahal gab es nach der Zieldurchfahrt kein Halten mehr. 30 Jahre nachdem sein Vater Bobby in Mid-Ohio vor der Rahalschen Haustüre siegte, wiederholte Graham dieses Familien-Kunststück. Mutter, Schwester und Vater jubelten ihm in der Box zu. Und auch die Fans auf den gut besetzten Naturtribünen zollten Respekt. «Diesen Tag werde ich nie vergessen», meinte Rahal jr. noch vor der Siegerehrung. «Ich glaube, es gibt zwei Rennen, die ich immer gewinnen wollte: das Indy 500 und das hier. Beim Indy 500 hat es noch nicht geklappt. Hier vor heimischem

Publikum schon. Und dieses Gefühl ist unfassbar. Ich bin überwältigt.» Rahal liegt jetzt nur noch neun Punkte hinter Montoya. Der Traum vom Titel rückt näher. «Neun Punkte?», fragte Rahal beim Siegerinterview ungläubig. «Das ist genau das, was ich vor dem Rennen gesagt habe: Wir brauchen noch einen Sieg. Jetzt ist alles möglich.»

Doppelte Punkte beim Finale

Graham Rahals Karriere könnte Stoff für einen Hollywood-Streifen liefern. Der 26-jährige aus Columbus hat einen der außergewöhnlichsten Lebensläufe hinter sich. Bei seinem IndyCar-Debüt in St. Petersburg 2008 siegte er auf Anhieb. Danach blieb er die nächsten 125 Rennen sieglos! Bis Fontana 2015. Dort sicherte er seinen zweiten Karrieretriumph. Jetzt hat er schon drei auf dem Konto. Und den Titel vor Augen.

«Dieser Sieg bedeutet mir mehr als mein erster. Jetzt freue ich mich auf die letzten beiden Rennen.» Diese finden in Pocono (Trioval, 23. August) und Sonoma (Roadcourse, 30. August) statt. Schon in Pocono muss Montoya zurückschlagen. Noch eine Niederlage, und Rahal zieht möglicherweise vorbei. «Bei dem Lauf, den Graham zurzeit hat, ist alles denkbar», sagt Vater Bobby. Und nicht zu vergessen: Beim letzten Rennen gibt's auch noch doppelte Punkte. ♦



Montoya vor Rahal: Da war die Welt für JPM noch in Ordnung

INDYCAR / Resultate

Lexington/Mid-Ohio (USA): 14. von 16 Saisonrennen; 90 Rdn. à 3,634 km (= 327,05 km); 24 Fahrer gestartet, 23 im Ziel; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken
1. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) in 1:55:20,086 h (= 170,135 km/h);
2. Justin Wilson (GB/Andretti) +3,405; 3. Simon Pagenaud (F/Penske) +4,570; 4. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +5,029; 5. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +10,594; 6. Tristan Vautier (F/Dale Coyne) +11,441; 7. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +13,896; 8. Jack Hawksworth (GB/Foyt) +15,037; 9. Carlos Muñoz (CO/Andretti) +15,612; 10. Marco Andretti (USA/Andretti) +16,009; 11. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +16,132; 12. Gabby Chaves (CO/Herta) +16,496; 13. Josef Newgarden (CFH Racing) +18,035; 14. Will Power (AUS/Penske) +18,429; 15. Hélio Castroneves (BR/Penske) +19,128; 16. James Jakes (GB/Schmidt) +20,101
Führungsrunden: Dixon (1-22), Vautier (23-32), Wilson (33-38), Montoya (39/40), Newgarden (41/42), Castroneves (43-48), Montoya (49-67), Rahal (68-90)
Pole-Position: Dixon in 1:04,5814 min (= 202,560 km/h)
Schnellste Runde: Power in 1:06,348 min (= 197,165 km/h)
Gelbphasen: 4 für 16 Runden
Stand nach 14 von 16 Läufen: 1. Montoya 465 Punkte; 2. Rahal 456; 3. Dixon 431; 4. Castroneves 407; 5. Power 406; 6. Bourdais 379; 7. Andretti 378; 8. Newgarden 370; 9. Kanaan 354; 10. Pagenaud 329; 11. Hunter-Reay 304; 12. Muñoz 303; 13. Kimball 282; 14. Salo 246; 15. Chaves 229; 16. Jakes 227; 17. Hawksworth 226; 18. Karam 180; 19. Coletti 171; 20. Filippi 170; 21. Vautier 152; 22. Hincliffe 129; 23. Briscoe; 24. Wilson 92; 25. Daly 81; 26. Carpenter 75; 27. De Silvestro 66; 28. Saavedra 61
Nächstes Rennen: 23. August, Pocono, Pocono/Pennsylvania (USA)
Internet: www.indycar.com

Formel-3-EM Spielberg

Leader mit Köpfchen

Von ANNETTE LAQUA

Antonio Giovinazzi hat am Red Bull Ring seine Gesamtführung erfolgreich verteidigt. Teamkollege Brandon Maisano trennte sich überraschend von seinem Team.

Für Antonio Giovinazzi war die Tour zum Red Bull Ring eine Reise wert: Er beendete alle Rennen der Formel-3-Europameisterschaft auf dem Podium und baute seinen Vorsprung in der Gesamtwertung weiter aus. Am Samstag eroberte er P3 und P2, im Regen am Sonntag wurde er als Sieger abgewinkt.

Für einen Südländer eher untypisch agiert Giovinazzi sehr überlegt, nicht selten bringt er lieber einen sicheren dritten Platz nach Hause, als das Risiko eines Angriffs auf Rang 2 einzugehen. «Ich möchte den Titel gewinnen und darauf ist meine Fahrweise ausgelegt», so der Carlin-Pilot, der die ersten neun Rennen auf dem Podest beendete, bevor er in Monza und in Spa die Top 3 verpasste. Aber er fand einen Weg aus seinem Tief und ist seit dem Norisring wieder ständiger Treppchen-Kandidat. «Ich glaube, es ist klar, dass in einer Serie wie der F3-EM nicht immer alles glatt laufen kann, dafür ist sie zu stark besetzt. Ich habe einfach weiter an mir gearbeitet und nach vorne geschaut.»

In Österreich konnte sich auch Felix Rosenqvist nicht über seine Ausbeute beklagen,



Die drei Laufsieger auf einem Bild: Rosenqvist, Dennis, Giovinazzi

sein Sieg brachte ihn zusammen mit zwei zweiten Plätzen auf Rang 2 der Fahrerwertung. In Heat 1 ließ er sich am Start von seinem Teamkollegen Jake Dennis überrumpeln und konnte diesen Makel im Laufe der 24 Rennrunden nicht mehr ausbügeln. Im dritten Lauf lag es nicht an ihm, dass er wieder als Zweiter abgewinkt wurde. Wegen starken Regens gingen gerade einmal vier Runden in Wertung, die alle hinter dem Safety Car absolviert wurden. Zudem wurde der Heat unterbrochen und nach rund 20 Minuten Pause neu gestartet, bevor er wenige Minuten später final abgebrochen wurde. «In den ersten Runden hatte ich den Eindruck,

dass man das Rennen hätte freigeben können. Aber stattdessen habe ich plötzlich rote Flaggen gesehen, die mich eher überrascht haben. Ich war schon bereit für das Duell mit Antonio und hungrig auf den Sieg», war der Prema-Pilot traurig.

Erster Podestplatz für Stroll

Neben den üblichen Podestkandidaten kletterte in Österreich erstmals Lance Stroll auf das Siebertreppchen. Für den 16-Jährigen war dieser Erfolg auch eine gute Antwort auf einige schwächere Wochenenden. Vor allem in Monza und in Spa unterliefen dem amtierenden italienischen Formel-4-Champion teils haarsträubende Fehler.

Doch der Teenager, der sich in Italien überschlug und in Belgien zwei Kontrahenten über den Haufen fuhr, empfindet diese Phase seiner Karriere als nicht so dramatisch: «Auch anderen Rookies passieren Fehler, teilweise sogar viel häufiger als mir. Bei mir ist es nur aufgefallen, weil ich vorne fuhr.»

Dennoch hat er versucht, die Gründe für seine Fahrfehler zu finden: «Ich bin ohne große Erwartungen in die Saison gestartet. Doch als es zu Beginn mit zwei vierten Plätzen an den ersten drei Wochenenden recht gut lief, habe ich mir zu früh höhere Ziele gesteckt. Ich habe dadurch meine Lockerheit verloren. Jetzt habe ich mich wieder gefangen und bin auf gutem Weg.»

Stroll gehörte neben den beiden Siegern Rosenqvist und Dennis zu den strahlenden Prema-Vertretern des Österreich-Wochenendes, doch es gab auch einen unglücklichen Mann: Brandon Maisano suchte am Samstag nach Rennen 1 das Weite und verließ das italienische Team. Dieses gab in einer kurzen Pressemitteilung die Trennung bekannt, nannte aber keine Gründe. Auch Maisano äußerte sich nicht offiziell, aber in den Sozialen Netzwerken konnte man seine Unzufriedenheit erkennen. Der 22-jährige Franzose, der von 2010 bis 2012 zur Ferrari Driver Academy gehörte, hat als bestes Resultat einen vierten Platz erreicht und verließ die F3-EM als Zwölfter der Gesamtwertung. ♦

NACHRICHTEN
Ex-Marussia-Pilot
zweimal Zweiter

Indy Lights Der Brasilianer RC Enerson hat in Mid-Ohio sein erstes Indy-Lights-Rennen gewonnen. Enerson startete von der Pole und siegte vor Max Chilton und Shelby Blackstock. Auch in Durchgang 2 gab es mit Sean Rayhall einen neuen Sieger. Chilton wurde erneut Zweiter.



Zweimal Zweiter: Max Chilton

Bahrain als Ersatz
für Hockenheim fix

GP2/GP3 Was sich schon lange abgezeichnet hat, ist nun offiziell. Die von der Absage des Deutschland-GP betroffenen Läufe der GP2 und GP3 werden eine Woche vor dem Finale in Abu Dhabi in Bahrain (20./21.11.) nachgeholt. Damit kommt die GP2 auf 22, die GP3 auf 18 Läufe.

Leader Ghiotto hat
zwei Punkte mehr

GP3 Der GP3-Organisation ist nach dem zweiten Rennen in Ungarn ein Rechenfehler unterlaufen. Gesamtleader Luca Ghiotto hat nicht wie geschrieben 119 Punkte auf seinem Konto, sondern 121. Auch wir sind dem Fehler auf den Leim gegangen.

Delétraz in der NEC
vor Gesamtsieg

Renault 2.0 Der Belgier Dries Vanthoor gewann bei der 2-Liter-NEC in Assen sein erstes Rennen. Ebenfalls auf dem Podium im ersten Lauf: Der von der Pole gestartete Schweizer Kevin Jörg (3.). Im zweiten Durchgang siegte Tabellenführer Louis Delétraz (Durchgang 1 «nur» Fünfter) vor Callan O'Keeffe und Ukyo Sasahara. Jörg belegte den vierten Rang. In der Gesamtwertung liegt der Genfer Delétraz weiter klar in Führung (253 Punkte) vor Jörg (200) und Sasahara (192). Zu fahren sind noch vier Läufe. ♦ CE



Einmal Vierter, einmal Sechster: Der Deutsche Markus Pommer



Tonio Giovinazzi: Der Leader hat seine Gesamtführung verteidigt

FORMEL-3-EM / Resultate

Spielberg/A: 4,326 km; Wetter/Piste: Sa: leicht bewölkt/trocken; So: Regen/nass

1. Lauf (24 Runden = 103,824 km, 34 Fahrer gestartet, 32 gewertet)

1. Jake Dennis (GB/Prema) in 34:20,242 min (= 181,419 km/h); 2. Felix Rosenqvist (S/Prema) +0,668; 3. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) +1,180; 4. Lance Stroll (CDN/Prema) +3,139; 5. George Russell (GB/Carlin) +3,999; 6. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +5,298; – Ferner: 17. Markus Pommer (D/Motopark) +29,552; 19. Fabian Schiller (D/West Tec) +37,319; 20. Maximilian Günther (D/Mücke) +37,837

2. Lauf (24 Runden = 103,824 km, 33 Fahrer gestartet, 32 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 35:55,558 min (= 173,397 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) +1,312; 3. Lance Stroll (CDN/Prema) +2,740; 4. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +3,845; 5. Alexander Albon (T/Signature) +5,396; 6. Markus Pommer (D/Motopark) +5,435; – Ferner: 14. Maximilian Günther (D/Mücke) +10,979; 27. Fabian Schiller (D/West Tec) +32,591

3. Lauf (4 Runden = 17,304 km, 33 Fahrer gestartet, 32 gewertet)

1. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) in 10:01,772 min (= 103,518 km/h); 2. Felix Rosenqvist (S/Prema) +1,347; 3. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +2,624; 4. Markus Pommer (D/Motopark) +4,403; 5. Lance Stroll (CDN/Prema) +6,389; 6. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +6,389; – Ferner: 19. Maximilian Günther (D/Mücke) +19:44,805; 28. Fabian Schiller (D/West Tec) +19:54,124

Stand nach 24 von 33 Läufen: 1. Giovinazzi 333,5 Punkte; 2. Rosenqvist 313; 3. Leclerc 304,5; 4. Dennis 248; 5. Russell 163; 6. Albon 150; 7. Stroll 121; 8. Günther 118; 9. Pommer 84,5; 10. Jensen 84,5; 11. Ferrucci 64; 12. Maisano 53; – Ferner: 23. Schiller 2; – Teams: 1. Prema 583; 2. Jagonya Ayam with Carlin 418,5; 3. Van Amersfoort 368,5;

4. Carlin 249,5; 5. Mücke 239; 6. Signature 221; 7. Motopark 115,5; 8. West Tec 43,5

Nächstes Rennen: 5./6. September, Portimão (P)

Internet: www.fiaf3europe.com

Langstrecken-WM

Audi mit Test-Bestzeit

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Bei den Testfahrten am Nürburgring, der Generalprobe zur Le-Mans-Revanche Ende August, setzte Audi die Bestzeit. Rund 6000 Zuschauer nutzten den freien Eintritt.

Etwa fünf Wochen vor dem Heimspiel der drei großen LMP1-Werksteams erzielte der Le-Mans-Gewinner von 2012, Loïc Duval im Audi R18 e-tron quattro, mit 1:37,456 Minuten die Bestzeit. Gute zwei Zehntelsekunden dahinter lag der fast pausenlos fahrende Porsche 919 Hybrid, während Toyota rund zwei Sekunden fehlten.

«Für uns war es sehr wichtig, herauszufinden, was unser Auto leisten kann. Deshalb haben wir vor allem daran gearbeitet, ein besseres Set-up zu finden», konstatierte Toyota-Fahrer Sébastien Buemi. Wie viel Luft für Verbesserungen noch bleibt, ist aufgrund schwieriger Witterung mit teilweise Regen und starkem Wind schwierig zu prognostizieren. Zum Vergleich: Die letzte Pole-Zeit der Formel 1 am Nürburgring war 2013 eine 1:29,398 von Lewis Hamilton (Mercedes).



Teil 1 der Le-Mans-Revanche bereits geglückt: Audi fuhr beim Nürburgring-Test Bestzeit



Mit Toyota auf P3: Buemi



Dauereinsatz: Porsche-LMP1

Anders als die Formel 1 nutzt die Langstrecken-WM jedoch die schnellere Variante der momentan namenlosen Schikane zwischen Advan-Bogen und Schlusskurve. Die entsprechende FIA-Abnahme für diese Streckenvariante gab es rechtzeitig für den WEC-Testtag.

WEC langfristig in der Eifel?

Dass der Geist von Le Mans in der Eifel Einzug gehalten hat, freut Fans, Fahrer und Verantwortliche gleichermaßen. «Zu-

letzt bin ich während meiner Formel-3-Zeit am Nürburgring gefahren. Mit unseren Prototypen werden wir aber deutlich schnellere Rundenzeiten fahren. Ich bin gespannt, wie sich diese im Vergleich zu denen der Formel 1 entwickeln», sagte Audi-Pilot André Lotterer. «Le Mans war die beste Werbung für unseren Sport, aber ich denke, dass die Sportwagen auch am Nürburgring viele Fans faszinieren werden», ergänzt Porsche-Fahrer Timo Bernhard.

Bei Toyota erwartet man «keine Wunderdinge» (Zitat Buemi), freut sich aber trotzdem auf das erste Heimrennen für das in Köln ansässige Team. Wie der Zuspruch von rund 6000 Test-Zuschauern – an normalen Werktagen! – zeigt, bietet auch die Fangemeinde entsprechendes Potenzial für einen langfristigen Verbleib des Nürburgrings im WEC-Kalender. Ob es so kommt, das entscheidet sich erst nach der Premiere der Langstrecken-WM auf

dem Eifelkurs, wie WEC-Chef Gérard Neveu bestätigt: «Der Nürburgring ist eine herausragende Strecke mit großer Tradition. Neben dem Rennstreckenbetreiber und dem DMSB haben auch die Teams signalisiert, dass sie großes Interesse daran haben, auf dem Nürburgring zu fahren. Wir werden nach dem Rennen entscheiden, ob wir auch im kommenden Jahr hier fahren. Den WEC-Kalender 2016 werden wir Mitte September veröffentlichen.» ♦

Blancpain Endurance Series

24h-Sieger-Teamchef ist raus



Bas Leinders: Nach dem Marc-VDS-Aus vor ungewisser Zukunft?

Das belgische BMW-Werksteam Marc VDS sorgte in der vergangenen Woche nach seinem ersten Triumph beim 24h-Rennen in Spa für einen weiteren Paukenschlag: Teammanager Bas Leinders und die Mannschaft aus Gosselies gehen nun getrennte Wege!

Diese für Nicht-Insider überraschende Nachricht gab das Team des Bier-Milliardärs Marc van der Straten am vergangenen Donnerstag offiziell bekannt. In einer Pressemitteilung heißt es, das Team werde im Bereich des Managements restrukturiert, um für die zukünftigen Herausforderungen gewappnet zu sein.

Ziel sei dabei, dass die Rennsport-Abteilungen Auto und Motorrad enger zusammenarbeiten und dabei Kräfte gebündelt würden. Angeblich wurde

die Trennung im beiderseitigen Einvernehmen getroffen. «Ich möchte Bas für seine Arbeit danken und wünsche ihm das Beste für seine Zukunft», sagt Marc van der Straten in der Stellungnahme und betont dabei, dass die neue Struktur der Mannschaft Mitte September veröffentlicht werden soll.

Shootingstar Nicky Catsburg

Belgischen Medien zufolge hatte Leinders aber schon seit längerer Zeit keine Befugnisse bei MVDS und war stattdessen einem externen BMW-Mitarbeiter unterstellt. Und: Seine Nichtberücksichtigung als Fahrer innerhalb des Teams soll auf Druck von BMW geschehen sein. Wir erinnern uns, dass Leinders im vergangenen Jahr beim 24h-Rennen am Nürburgring einen Unfall mit dem zwischenzeitlich führenden Werks-BMW hatte. Dabei wurde der

MVDS-Z4 irreparabel beschädigt. Schon damals war darüber diskutiert worden, ob in einem professionellen Team ein Fahrer auch gleichzeitig noch als Teammanager fungieren kann.

Fakt ist, das Leinders seither kein von BMW Motorsport unterstütztes Rennen mehr fuhr und im MVDS-Team durch Nicky Catsburg (auf die richtige Schreibweise legt der neue BMW-Shootingstar persönlich großen Wert!) ersetzt wurde.

Der «fliegende Holländer» sorgte heuer bei den 24h-Rennen in der Eifel und den Ardennen für Furore, als er jeweils die schnellste Rennrunde erzielte. Zudem hatte Catsburg in Spa mit seinen superschnellen Doppelstints in der Nacht sowie beim Führungswechsel in der 19. Stunde großen Anteil am ersten BMW-Triumph in Spa seit 1998 und dem 22. für den Rekordgewinner seit 1965. ♦ AW



Der neue Shootingstar bei Marc VDS und BMW: Nicky Catsburg

Porsche Carrera Cup Spielberg

Schmidts Premiere

Der große Gewinner auf dem Red Bull Ring hieß Philipp Eng. Der Österreicher holte P1 und P3 und baute seinen Vorsprung in der Tabelle weiter aus.

Seine Verfolger hingegen mussten in der Steiermark Federn lassen. Einzig Eng-Rivale Jeffrey Schmidt sammelte fleißig Zähler, was er auch einer richtigen Reifenwahl im zweiten Lauf zu verdanken hatte.

Der ereignisreiche zweite Lauf startete auf nasser Strecke, doch die meisten Piloten setzten auf eine abtrocknende Piste und wählten Slicks. Nicht aber Schmidt, der in Runde eins bereits die Führung übernahm.

Als Alex Riberas seinen 91er gegen Rennende ins Kiesbett schmiss, schickte die Rennleitung das Safety Car auf die Bahn. Aber statt beim Restart die Verfolger Elia Erhart und Alex Toril zu fürchten, konnte Schmidt sich noch weiter von ihnen absetzen. «Direkt hinter mir lag der überrundete Ralf Bohn, der mit Slicks deutlich langsamer war. Ich habe also besonders früh Gas gegeben,



Richtig gepokert und Premiersieg gefeiert: Jeffrey Schmidt

während meine Verfolger hinter ihm eingebremst wurden.»

Eng Bester mit Reifenwechsel

Schmidts Rechnung ging auf, er hatte nach wenigen Metern bereits einen Vorteil von 6,7 Sekunden. Der Rest war Formsache. «Ich freue mich riesig über meinen ersten Sieg im Porsche Carrera», jubelte der Schweizer aus dem Lechner-Rennstall.

Der ebenfalls von Beginn an regenbereifte Rookie Alex Toril sah die Zielflagge als Zweiter und feierte seinen ersten Besuch auf dem Siegtreppchen des PCC. In der Schlussphase

setzte sich der Deutsch-Spanier in einem harten Duell gegen Teamkollege Matteo Cairoli durch. Bester der Piloten, die von Slicks auf Regenreifen wechseln mussten, war nach 17 Rennrunden Philipp Eng. Im trockenen ersten Lauf siegte der amtierende Champion klar vor Robert Renauer, Christian Engelhart, Jeffrey Schmidt und Gaststarter Mattia Drudi.

Der erst 16-jährige Italiener, der sein Engagement in der deutschen Formel 4 kürzlich beendete, erntete bei seiner starken Premiere im PCC Lob von allen Seiten. ♦ AL

NASCAR Pocono

Sprit-Fuchs Kenseth überrascht die Leader

Aus dem Kampf um den Sieg zwischen Joey Logano und Kyle Busch ging Matt Kenseth als Sieger hervor. Leader Harvick nach Motorschaden früh raus.

Joey Logano war der dominierende Mann des Rennens. Insgesamt 97 Führungsrunden ließ sich der Sieger des diesjährigen Daytona 500 auf dem «Tricky Triangle» von Pocono gutschreiben. Der Einzige, der dem Penske-Piloten bis zum Schluss folgen konnte, war Kyle Busch.

Die Gibbs-Speerspitze war nach drei Siegen in Folge einer der großen Favoriten auf einen weiteren Erfolg. Zumal er nicht nur das Truck-Rennen in Pocono, quasi als Vorbereitung auf den Cup-Start, gewann, sondern sich auch die Pole-Position fürs Rennen sicherte.

Und tatsächlich sah der Gibbs-Pilot erneut wie der Sieger aus, als Leader Logano in der drittletzten Runde mit vor Spritmangel stotterndem Motor langsamer wurde und Busch so die Führung übernahm. Doch auch «Rowdy» wurde Opfer eines zu leeren Tanks und rollte in der letzten Runde ohne Vortrieb aus. Statt P1 und P2 blieben Logano, der noch ins Ziel kroch, und Busch nur die Ränge 19 und 20, während die Teamkollegen abräumten.

Busch-Stallgefährte Matt Kenseth hatte noch die meisten Reserven und übernahm denkbar knapp vor dem Ende die Spitzenposition, die ihm den zweiten Saisonsieg bescherte. Gleichzeitig war es für den Champion von 2003 und Vize von 2013 der überhaupt erste Sieg in diesem Trioval, der ihm zudem den jetzt bombenfesten Chase-Platz einbrachte.

Stopp-Crash bei Keselowski

Loganos Penske-Teamkollege Brad Keselowski erlebte ein Rennen voller Höhen und Tiefen. Beim Stopp in Runde 58 rutschte er weit über seinen Boxenplatz hinaus, riss einen Teil seiner Boxencrew mit und katapultierte einen Reifen durch die Boxengasse. Am Ende feierte der als Sprit- und Reifensparner bekannte Ex-Champ mit P2 ein weiteres starkes Ergebnis.

Überhaupt kein Glück hatte diesmal Titelverteidiger und Tabellenführer Kevin Harvick. Bereits nach 20 Runden ereilte den Stewart-Haas-Fahrer einer der extrem seltenen Motorschäden am Hendrick-Kunden-Chevy. Weil aber die direkten Verfolger Logano sowie Pocono-Juni-Sieger Martin Truex Jr. (ebenfalls Spritmangel) Punkte liegen ließen, bleibt der Pechvogel weiter klar an der Spitze der Gesamtwertung. ♦ MBR

Audi Sport TT Cup Spielberg

Schock am Sonntag



Kurz nach Start am Sonntag: Drei der Wracks vom Massencrash

Mit Jan Kisiel und Alexis van de Poele gab es auch in Spielberg zwei neue Rennsieger. Schwerer Unfall im verregneten zweiten Lauf endet relativ glimpflich.

Nach vier Runden hinter dem Safety Car wurde das Feld der 24 Starter endlich ins völlig verregnete Sonntagsrennen losgelassen. Und schon in der Anfahrt zur zweiten Kurve krachte es: Anton Marklund kam von der Strecke ab, knallte in unglücklichem Winkel in die Reifenstapel und flog zurück auf

die Strecke. Fast in NASCAR-Manier kam es in der Gischt zu einem Massencrash mit insgesamt sechs schwer beschädigten Fahrzeugen.

Glück im Unglück: Weil die Cup-Renner über die gleichen Sicherheitsstandards verfügen wie der neue Audi R8 LMS passierte den Fahrern so gut wie nichts. Einzig Levin Amweg, der kurioserweise unter den SC-Bedingungen die schnellste Runde notieren ließ, zog sich Verletzungen am Rücken zu und musste ins Landeskrankenhaus Judenburg eingeliefert

werden. «Das gesamte Team des Audi Sport TT Cup wünscht ihm rasche Genesung und hofft, dass er schon bald wieder an den Start gehen kann», zeigte sich auch Cup-Leiter Rolf Michl besorgt.

Moller Madsen gegen Kisiel

Alexis van de Poele, der von der Pole-Position gestartet war, war durch den Rennabbruch automatisch zum Rennsieger – wenn auch mit halben Punkten – geworden. Damit war der Sohn des belgischen Ex-DTM-Champions im sechsten Saisonrennen der sechste Fahrer, der siegen konnte.

Denn tags zuvor war es der Pole Jan Kisiel, der seinerseits seinen ersten Rennerfolg feiern durfte. Dabei verwies er Dennis Marschall und den Dänen Nicolaj Moller Madsen auf die weiteren Podiumsplätze.

In der Gesamtwertung führt weiterhin Moller Madsen, der im zweiten Spielberg-Lauf erstmals überhaupt nicht auf das Podest kam und trotzdem verdienter Halbzeitmeister wurde. Erster Verfolger ist Kisiel vor Marschall. ♦ MBR



Sogar noch Sprit für den Sieger-Donut: Matt Kenseth in Pocono

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Pocono/Pennsylvania (USA): 160 Rdn. à 4,023 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Matt Kenseth (Toyota); 2. Brad Keselowski (Ford); 3. Jeff Gordon (Chevrolet); 4. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 5. Greg Biffle (Ford); 6. Jimmie Johnson (Chevrolet); 7. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 8. Clint Bowyer (Toyota); 9. Tony Stewart (Chevrolet); 10. Carl Edwards (Toyota); 11. Paul Menard (Chevrolet); 12. Kyle Larson (Chevrolet); 13. Austin Dillon (Chevrolet); 14. Landon Cassill (Chevrolet); 15. Jamie McMurray (Chevrolet); 16. Danica Patrick (Chevrolet); 17. David Ragan (Toyota); 18. Aric Almirola (Ford); 19. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 20. Joey Logano (Ford); 21. Kyle Busch (Toyota); 22. Denny Hamlin (Toyota); 23. Ryan Newman (Chevrolet); 24. Justin Allgaier (Chevrolet); 25. Alex Bowman (Chevrolet); 26. Michael Annett (Chevrolet); 27. Cole Whitt (Ford); 28. Casey Mears (Chevrolet); 29. Matt DiBenedetto (Toyota); 30. J. J. Yeley (Toyota); 31. Brett Moffitt (Ford); 32. Travis Kvapil (Chevrolet); 33. David Gilliland (Ford)
Stand nach 21 von 36 Rennen: 1. Harvick 780 Punkte; 2. Logano 734; 3. Earnhardt Jr. 717; 4. Johnson 713; 5. Truex Jr. 694; 6. Keselowski 681; 7. McMurray 631; 8. Kurt Busch 620; 9. Gordon 617; 10. Hamlin 614; 11. Menard 591; 12. Newman 584; 13. Bowyer 574
Nächstes Rennen: 9. August, Watkins Glen/New York (USA)
Internet: www.nascar.com

VLN 5. Lauf

Trotz Strafen gesiegt

Von MARTIN BERRANG

In den vergangenen zwei Jahren hatte Uwe Alzen vergeblich versucht, mit einem BMW Z4 in der VLN zu gewinnen. Jetzt, beim ersten Einsatz im Ford GT von Bruder Jürgen, holte er zusammen mit Dominik Schwager sofort einen Gesamtsieg.

Die Grundlage dafür legte Alzen schon im Qualifying, als er den US-Flachmann knapp auf die Pole gehievt hatte. Dadurch hatte der Betzdorfer freie Fahrt und zog dem Feld auf und davon. Sein Vorsprung im GT war teilweise so groß, dass man unweigerlich an die Zeiten erinnert wurde, als Uwe im «Turbinchen» genannten Turbo-Porsche regelrecht Kreise um die Konkurrenz gefahren war.



Nick Tandy

Beim Start der ersten Gruppe hatte sich ein Porsche ins Kiesbett gedreht, so dass es für die beiden nachfolgenden Startgruppen einen sehr heiklen Start unter Doppelgelb gab. In Runde 5 wurde die schnelle Ford-Fahrt für den ersten geplanten Tankstopp unterbrochen. Dieser Halt fiel allerdings zwei Sekunden zu kurz aus und bescherte Alzen, der weiter im Auto blieb, eine Stop-and-go-Strafe. Als härteste Verfolger erwiesen sich Dominik und Mario Farnbacher im Lexus RC-F GT3. Bei Farnbacher Racing hatte man seit dem letzten Lauf erstaunliche zehn Sekunden gutgemacht. Für Frikadelli Racing wäre wohl auch mehr gegangen, doch Patrick Huisman hatte den Porsche 911 GT3 R ohne Fremdvorschulden in der neunten Runde am Galgenkopf in die Planken gesetzt.

Lexus schon auf P2 gefahren

Er konnte sich noch in die Boxen retten, musste jedoch aufgeben. Das galt auch für den Phoenix Audi R8 LMS von Frank Stippler, Chris Mamerow und Marco Mapelli, der nach mehreren kleinen Unfällen aus dem Rennen genommen wurde. Auch mit Schwager am Steuer ging die Ford-Pace munter weiter. Der Münchner nahm dem zweitplatzierten Walkenhorst-BMW Z4 von Jesse Krohn, Michela Cerruti und Felipe Fernandes Laser gut zehn Sekunden pro Runde ab.

Dabei war er dann zu schnell und fing sich eine 95-Sekunden-Zeitstrafe ein. Doch selbst damit war der Ford GT nicht zu schlagen und sicherte sich mit fast 15 Sekunden Vorsprung den

Sieg. Schwager war nach der Zieldurchfahrt so fertig, dass er sich beim Siegerinterview mit einer Kreislaufschwäche erst einmal hinsetzen musste.

Den Kampf um Platz 2 gewannen die beiden Farnbacher-Brüder. Laser hatte sich einen kleinen Ausrutscher geleistet, konnte seinen BMW aber noch auf P3 ins Ziel retten. Unaufällige Vierte wurden Dominik Baumann, Anders Buchardt und Max Sandritter im BMW Z4 von Schubert. Die Top 5 vervollständigten der diesjährige Le-Mans-Sieger Nick Tandy zusammen mit Christoph Breuer im Porsche 911 GT3 Cup MR von Manthey.

Für Uwe Alzen bleibt es 2015 vielleicht der einzige Auftritt im Ford GT. Bei den nächsten drei Läufen wird der Westerwälder wieder im Haribo-SLS fahren und somit gegen seinen diesma-

ligen Partner antreten. «Gestern hatte niemand mit dem Sieg gerechnet», schilderte Schwager. «Wir hatten sehr viel Arbeit, bis das Set-up für den neuen Flügel und die Michelin-Reifen gepasst haben. Zudem brauchen wir einen Limiter für die Speedzonen, da wir das immer noch per Gasfuß machen.»

Titelkampf: Clio gegen GT86

Zur Halbzeit des Championships kristallisieren sich zwei Teams als Favoriten heraus. Zum einen Tim und Dirk Groneck (Meister 2013), die in ihrem Renault Clio den vierten Sieg in der Klasse SP3 einfuhren. Zum anderen Arne Hoffmeister und Fabian Wrabetz, die im Toyota TMG GT86 Cup von Dörr Motorsport ebenfalls den vierten Kassensieg feiern konnten.

Im BMW M235i Cup hatten Michele di Martino und Moritz Oberheim die Nase vorn. In der Anfangsphase hatten sich die zwei TKS Motorsport-Piloten bewusst aus allen Rangeleien herausgehalten und recht schnell die Führung übernommen. Diese gaben sie dann bis zum Ende nicht mehr ab und siegten. Im Gegensatz zu vielen ihrer Cup-Kollegen ganz ohne Beulen oder Zeitstrafen.

Viel länger hätte das Rennen für die Sieger des Opel Astra OPC Cups Alexander Schula und Willy Hüppi nicht mehr dauern dürfen. Schula musste in der neunten Runde seines Schlusstints schon Sprit sparen, schaffte es noch über den Zielstrich und rollte bereits in der Querspanne mit völlig leerem Tank aus. ♦



Erste Nicht-SP9-Gesamtsieger seit Langem: Schwager (l.)/Alzen



Der siegreiche Ford GT



Starker P2: Farnbacher-Lexus



OPC-Sieger: Hüppi/Schula



Im Titelkampf: Dörr-GT86

VLN / Resultate

47. ADAC Barbarossapreis/D (24,369 km): 01.08.2015, 5. Lauf VLN-Langstreckenmeisterschaft; 28 Runden (= 682,332 km); 141 Teams gestartet, 101 gewertet; Wetter/Strecke: leicht bewölkt/trocken
1. Alzen/Schwager (Ford GT) in 4:07:35,255 h (= 165,281 km/h); **2.** D. Farnbacher/M. Farnbacher (Lexus RC-F GT3) +14,592; **3.** Cerruti/Krohn/Laser (BMW Z4 GT3) +36,847;
4. Baumann/Buchardt/Sandritter (BMW Z4 GT3) +2:00,072; **5.** Breuer/Tandy (Porsche 911 GT3 Cup MR) +2:11,960; **6.** Weiss/Kainz/Krumbach (Porsche 911 GT3 RSR) +2:15,098;
7. Walkenhorst/Henkola (BMW Z4 GT3) +5:30,872; **8.** Christodoulou/Metzger/«Gerwin» (Porsche 911 GT3 Cup) +5:33,829; **9.** Hennerici/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup) +5:34,625;
10. Hennes/Gerling/Kappeler/Schramach (Porsche 911 GT3 Cup) +1 Rd
Klassensieger CUP1: Hüppi/Schula (Opel Astra OPC); **CUP2:** Hennerici/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP4:** Hoffmeister/Wrabetz (Toyota GT86); **CUPS:** Di Martino/Oberheim (BMW M235i Cup); **H1:** Langenegger/Baderstcher (Citroën Saxo VTS); **H2:** Freiburg/Kraft (VW Corrado); **H4:** Bleul/«Friedrichs»/Knechtges (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Hüttenrauch/Czyborra (Aston Martin Vantage V8); **SP21:** Bretschneider/Fürsch (BMW Mini JCW Coupé); **SP3:** T. Groneck/D. Groneck (Renault Clio); **SP3T:** Andree/Schmid/Wieninger (Audi TT RS2); **SP5:** Tepel/Rettich/Kranenberg (BMW 1 M Coupé); **SP6:** Kleeschulte/Welschar/Wiskirchen (BMW M3); **SP7:** Breuer/Tandy (Porsche 911 GT3 Cup MR); **SP8:** Jäger/Köhler/Kohlhaas/Lungstrass (Ferrari 458); **SP9:** Cerruti/Krohn/Laser (BMW Z4 GT3); **SP Pro:** Weiss/Krumbach/Kainz (Porsche 911 GT3 RSR); **SP X:** Alzen/Schwager (Ford GT); **V2:** Thomas/Schmitz (BMW 318 IS); **V3:** Nacken/«Wilden»/Rülke (Toyota GT86); **V4:** Van Campenhoudt (BMW 325i); **V5:** Thiemann/Müller/Riemer (BMW 330i); **V6:** Tveten/Fubrich (Porsche 911); **V7:** Wiesner/Erpenbach/Höppe (Renault Mégane)
Schnellste Runde: Alzen/Schwager in 8:08,615 min (= 179,464 km/h)
Stand nach 5 von 10 Rennen: 1. Groneck/Groneck 37,69 Punkte; 3. Hoffmeister/Wrabetz 37,04; 5. Van Campenhoudt 36,69; 6. Menzel 35,67; 7. Büllesbach/Schettler/Hilgert 33,75; 10. Schmid 33,55; 11. Ebertz/Schrey/Weldinger 33,46; 15. Schall 33,27
Nächstes Rennen: 22. August, 38. RCM DMV Grenzlandrennen
Internet: www.vln.de

NACHRICHTEN

Walkenhorst: Mit P3 viele überrascht

Berg-DM Ein in Deutschland selten gesehenes Spitzenstarterfeld, mit 200 Piloten aus 15 Nationen und ein neuer Zuschauerrekord von über 25000 Fans passten bei Kaiserwetter zum vom MSC Osnabrück bestens organisierten FIA-Cup und DM-Lauf. Um den Gesamtsieg entbrannte ein Dreikampf zwischen den Schweizern Joel Volluz (Osella FA 30) und Eric Berguerand (Lola FA99 F3000) sowie dem Luxemburger David Hauser (Wolf GB08F1). Erst im letzten Lauf klärten sich die Fronten und Volluz fuhr zu seinem zweiten Sieg im Norden Deutschlands. Eben solche Spannung verbreiteten die Tourenwagenpiloten. Frankreichs Meister Nicolas Werver (Porsche 997 Cup) rang den Bulgaren Nikolay Zlatkov (Audi Quattro S1) nieder. Ohne Training und über Nacht von der VLN angezogen, belegte Henry Walkenhorst im BMW Z4 GT3 P3 unter der versammelten Bergelite.

Gabat rückt näher an Schagerl heran

Berg-ÖM Im norditalienischen Belluno waren die österreichischen Bergspezialisten mit ihrem siebten von elf Meisterschaftsläufen zu Gast. Der Gesamtsieg blieb durch die Bestzeit mit Streckenrekord durch Christian Merli im Osella FA 30 im Lande. Mit Rang 7 und dem Tourenwagensieg konnte Andreas Gabat (Ford Escort Cosworth) ein wenig Punkte auf ÖM-Leader Karl Schagerl (VW Golf) gutmachen. Andy Stollinger (F3) war auf Rang 8 bester ÖM-Rennwagen.

«Frosty» dominiert, Mostert verlängert

V8 Supercars Nachdem Tabellenführer Mark Winterbottom (Ford) in Ipswich mit seinen Saisonsiegen Nummer sieben und acht weiter seine Titelambitionen unterstrichen hat, ging der letzte Laufsieg des Wochenendes an seinen jungen Teamkollegen Chaz Mostert (23). Für den Youngster, aktuell Gesamt-Dritter hinter «Frosty» und Craig Lowndes (Holden), war das Wochenende nicht nur deshalb top: Er bekam zudem eine Vertragsverlängerung im Prodrive-Team um vier Jahre und damit bis mindestens Ende 2019. ♦ TBU/MBR

Spielberg

Versaute Siege



Sonntagsleg und neuer Tabellenführer: Ekström hatte Paffett (2.) im Regen im Griff

Von ARNO WESTER

Höchst aufregend begann die zweite Saisonhalbjahrzeit der DTM: Mattias Ekström holte sonntags nach Edoardo Mortara am Samstag den zweiten Audi-Sieg des Österreich-Wochenendes. Doch diese Erfolge waren nach dem bösen Foul von Markenkollege Timo Scheider an zwei Mercedes-Piloten nur noch Nebensache.

Am Samstag war die DTM-Welt noch in Ordnung. Audi konnte an die teils überragenden Leistungen zu Saisonbeginn anknüpfen und demonstrierte trotz schwerer Autos von Edoardo Mortara (1125 kg) und Mattias Ekström (1127,5 kg) seine Stärke. Neben dem Schweden hatte Mercedes-Shooting-Star Pascal Wehrlein das meiste Performance-Gewicht an Bord.

Dieses Trio bestimmte das Geschehen: Mortara, weil er dem permanenten Druck von Wehrlein bis zum Schluss standhielt. Ekström, weil er sich mit einem Weltklasse-Manöver in der letzten Runde den bestplatzierten BMW-Fahrer Augusto Farfus (P6) austrickste.

«Als ich auf meinem Dashboard grünes Licht (für die Ak-

tivierung des DRS, d. Red.) angezeigt bekam, habe ich gedacht: Oh du armer Junge (womit Ekström seinen Vordermann Farfus meinte, d. Red.). Ich war nur einmal in der Position, einen Angriff zu wagen. Es war die letzte Chance, und die habe ich genutzt.» Die Art und Weise, wie Ekström seinen BMW-Rivalen überrumpelte und sich hinter Paul di Resta und Christian Vietoris (beide Mercedes) Rang fünf sicherte, war allein schon das Eintrittsgeld wert!

Greens Pech, Mortaras Glück

Vorne waren Wehrlein und Mortara, der hinterher stolz auf seine Leistung und die des Abt-Teams («Mein Auto war heute perfekt.») war, enteilt und ungefährdet. Der Audi-Pilot hatte zwar den Start verpatzt, er profitierte aber wenig später vom Aus des Markenkollegen und Tabellenführers Jamie Green. Der war mit einem frisch revidierten Getriebe (Einheitsbauteil) ins Rennen geschickt worden. Weil dort ein Ring – ein sprichwörtliches Cent-Teil – brach, konnte Leader Green nicht mehr schalten und kassierte die vierte Nullrunde in Folge, der tags drauf sogar noch die fünfte folgen sollte.

Nutznießer war Formel-1-Testfahrer Wehrlein, dem Platz zwei am Samstag zur Übernahme als jüngster Tabellenführer der DTM-Geschichte reichte. «Darauf lege ich keinen besonderen Wert. Für mich ist wichtig, von Rennen zu Rennen zu schauen und Punkte zu sammeln», verriet Wehrlein, der als einziger Fahrer in acht von neun Rennen in die Punkteränge gefahren ist und sich zudem den inoffiziellen Titel des Halbzeitmeisters gesichert hat.

Auch im zweiten Rennen konnten sich am Sonntag zwei Protagonisten besonders in Szene setzen: Mattias Ekström (Audi) und Gary Paffett (Mercedes). Das Duo seilte sich bei teils strömendem Regen schnell von den Verfolgern ab und bescherte den Fans einen faszinierenden Zweikampf. Alle Attacken des Briten im ART-Mercedes wehrte der Schwede im Abt-Audi ab. Mit seinem zweiten Saisonserfolg übernahm Ekström die Führung von Wehrlein, der stocksauer auf Audi-Fahrer Timo Scheider war.

Denn: Der Phoenix-Pilot, der zuvor von Robert Wickens und Pascal Wehrlein auf legale Weise düpiert worden war, hatte offenbar einen dicken Hals. Als Scheider dann noch von seinem

Chef (siehe Kommentar) die Aufforderung bekam, den vor ihm fahrenden Mercedes von Wickens von der Piste zu rammen, kochten die Emotionen vollends über. Scheider beteuerte zwar später, den unglaublichen Funkspruch «Timo, schieb' ihn raus!» nicht gehört zu haben, aber die Sportkommissare waren aufgrund der Fahrzeugdaten und der Videoaufnahmen der Ansicht: Die von Scheider verursachte Kollision mit Wickens war – unabhängig von dem unsportlichen Funkspruch – absichtlich herbeigeführt worden. Deshalb wurde der zweimalige Ex-Champion mit einem Wertungsausschluss belegt. Sein Audi Sport Team Phoenix verzichtete auf eine mögliche Berufung.

Sonntagsergebnis vorläufig

In einer zweiten Entscheidung leiteten die Sportkommissare unter Vorsitz von Felix Holter die Vorfälle rund um eine mögliche unsportliche Anweisung per Funk durch das Audi Team Phoenix bzw. Audi Sport an das Sportgericht des DMSB zur weiteren Untersuchung weiter. Bis zu dessen Entscheidung bleibt das Ergebnis des zweiten Rennens in Spielberg vorläufig.

Die möglichen Konsequenzen könnten weitreichende Folgen haben. Denn Wehrlein, der von Wickens nach Scheiders Rammstoß unabsichtlich mit ins Kiesbett gerissen worden war, hätte für P6 acht Punkte mehr ansammeln können. Die könnten ihm entscheidend in der Endabrechnung fehlen. Entsprechend aufgebracht reagierte das Mercedes-Lager.

«Das Verhalten von Audi und Timo Scheider ist aus unserer Sicht grob unsportlich: Den Meisterschaftsführenden absichtlich und auf Ansage so aus dem Rennen zu nehmen, hat mit fairem Sport nichts zu tun und ist nicht das, was wir in der DTM sehen wollen», sagte Mercedes-AMG-DTM-Teamchef Ulrich Fritz. Sein Pendant bei Audi, Wolfgang Ullrich, entschuldigte sich für seinen Funkspruch: «Es war auf gar keinen Fall eine Anweisung an Timo (Scheider, d. Red.).»

Zu den großen Verlierern des Wochenendes in der Steiermark gehörten neben Scheider und Ullrich auch alle BMW-Piloten. Die nach den Mehrfachsiegen in Zandvoort in Spielberg wieder ins Mittelmaß zurückfielen und weder im Trockenen noch im Nassen konkurrenzfähig waren. ♦



Böses Foul: Scheider (l.) schob Wickens, der prallte auf Wehrlein (r.)



Der Anstifter: Dr. Ullrich



Starker Samstagsieg: Mortara



Green: Zweimal punktlös und so die Tabellenführung verloren

BMW

Zweifel am Urteil

Von ARNO WESTER

Das Berufungsgericht des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) hat letzte Woche in Frankfurt den Wertungsausschluss von Tom Blomqvist beim zweiten DTM-Rennen auf dem Norisring bestätigt.

Dem BMW-Team RBM wurde vorgeworfen, in den BMW M4 DTM ein elektronisches System eingebaut zu haben, das nicht dem technischen Reglement entspricht und einen Einfluss auf die Fahreigenschaften hat. Dieser Argumentation der Sportkommissare ist das DMSB-Berufungsgericht in seiner Verhandlung nun im Wesentlichen gefolgt.

Die drei Richter des Berufungsgerichts, Rainer Wicke (Vorsitzender) sowie Peter Fassl und Helmut Köhler, sahen es als erwiesen an: Am BMW M4 DTM von Blomqvist wurde ein aerodynamisch wirksames System genutzt, dessen Einbau gegen mehrere(!) Artikel des technischen Reglements verstößt. Unter anderem auch gegen die Regelung des Artikels 2.14. Der besagt, dass eine vom Reglement grundsätzlich abgedeckte Maßnahme (etwa ein



Fuhr wieder ein zurückgebautes Ersatzauto: Tom Blomqvist

Fahrerkühlsystem) nicht in der Folge eine verbotene Maßnahme (Einfluss auf die Performance des Fahrzeugs) nach sich ziehen darf.

Außerdem wurden in verschiedenen Bereichen des Systems Teile verwendet, die nicht mit der seit 28. Februar 2014 gültigen Homologation des BMW M4 DTM übereinstimmen. Das neue System sah vor, Luft im Bereich der hinteren Radhäuser ins Innere des Fahrzeugs zu führen, einen Teil der Luft zur Kühlung des Fahrersitzes zu nutzen und danach oberhalb des Diffusors ausströmen zu lassen.

Nächste Berufung bei der FIA?

«Die Pressemitteilung (des DMSB, d. Red.) hat mich extrem gewundert. Da ist nicht

unser Auto beschrieben. Ich weiß nicht, was für ein Auto da beschrieben ist, aber nicht unseres», sagte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt am Rande des DTM-Rennens in Spielberg und überraschte mit dieser Aussage nicht nur die Medienvertreter.

Marquardt betont: «Wir warten auf die schriftliche Urteilsbegründung und werden dann entscheiden, ob wir weitere Schritte einleiten.» Damit behält sich BMW Motorsport das Rechtsmittel vor, das Berufungsgericht des Automobil-Weltverbandes FIA in Paris anzurufen.

Da Blomqvist beim Rennen auf dem Norisring ursprünglich nur Rang 16 belegt hatte, hat die Entscheidung keinen Einfluss auf den DTM-Punktstand. ♦

KOMMENTAR

Der verbale Aussetzer des Doktor Ullrich

Von ARNO WESTER

Die DTM hat bei ihrem Gastspiel in Spielberg tollen Sport geboten. Die beiden Rennen waren spannend und unterhaltsam. Die insgesamt 52000 Zuschauer, die trotz miserablen Wetter an den Red Bull Ring gepilgert waren, kamen voll auf ihre Kosten. Diejenigen, die am Sonntag daheim vor dem TV saßen, mögen ihren Ohren nicht getraut haben: Als in der letzten Rennrunde ein Funkspruch die bis dahin meistens heile DTM-Welt vehement erschütterte. «Timo, schieb' ihn raus», war in der ARD-Übertragung mehr als deutlich zu hören. Und sofort wurde überall die Frage gestellt: Wer hat diesen ungeheuerlichen Funkspruch

als Aufforderung zum «Abschluss» des Mercedes-Fahrers Robert Wickens an Timo Scheider losgelassen? In der ARD überraschte wenig später Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich mit dem Geständnis, der «Übeltäter» gewesen zu sein.

Es ist völlig unbestritten, dass Ullrich mit seinem verbalen Aussetzer seinem Arbeitgeber einen Bärendienst erwiesen hat, zumal dadurch die beeindruckenden Spielberg-Siege seiner Fahrer Edoardo Mortara und Mattias Ekström völlig untergingen.

Viele, die jetzt voreilig den Stab über dem 64-jährigen Österreicher brechen, vergessen die Frage gestellt: Wer hat diesen öffentlich nichts zu Schulden kommen lassen.



AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARNO WESTER

Audi-Werksfahrer **Mattias Ekström** hat seine Negativserie in Spielberg endlich beendet. Bisher hatte der Schwede bei acht Starts keinen einzigen Podestplatz erzielt. Am Sonntag übernahm er mit seinem 21. DTM-Sieg im Abt-Audi RS5 auch die Tabellenführung.

Nach seinen Rekorden als jüngster DTM-Fahrer auf der Pole (19 Jahre/330 Tage) sowie als jüngster DTM-Rennsieger (19 Jahre/331 Tage) krönte sich «Sternfahrer» **Pascal Wehrlein** am vergangenen Samstag mit Platz zwei auch zum jüngsten DTM-Tabellenführer (20 Jahre und 287 Tage).

Apropos Tabellenführung: Wehrleins Arbeitgeber **Mercedes-Benz** konnte sich letztmalig am 30. September 2012 über den Platz an der Sonne freuen – und das trotz einer Nullrunde von Gary Paffett in Valencia. Dem

Britten nutzte der Drei-Punkte-Vorsprung bekanntermaßen nichts, denn beim Saisonfinale in Hockenheim wurde er trotz Platz zwei noch von Sieger Bruno Spengler im Schnitzer-BMW abgefangen.



Pascal Wehrlein

Ballast-Regel

Schweres Problem

Die Zuteilung der Performance-Gewichte in der DTM 2015 sorgt nicht nur für große Verwirrung, sondern auch kontroverse Diskussionen hinter den Kulissen. Spätestens nach dem Sieben- und Fünffach-Triumph von BMW beim vorletzten DTM-Event in Zandvoort ist aber wohl allen Beteiligten in der DTM klar, dass dringend eine Reglement-Änderung vonnöten ist.

Nur, was geändert werden soll, darüber ist man sich noch keinesfalls einig. Und das liegt vor allem an der Problematik des Systems, für das sich die Hersteller vor Saisonbeginn entschieden haben, um Chancengleichheit für alle drei Marken zu gewährleisten. Sollte tatsächlich noch während der laufenden Saison eine Lösung gefunden werden, müsste diese zunächst von der DTM-Kommission und dem DMSB-Präsidium abgesegnet werden. ♦ AW

DTM

STRECKE

Red-Bull-Ring Spielberg



Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

Start: Mortaras Wagen rollt auf der Pole-Position leicht an, bevor die Rotlichter verlöschen. «Kein Frühstart», urteilt die Rennleitung später. Da beim Losfahren Mortaras Antriebsräder am Heck zu stark durchdrehen, kann Green ihn von Startplatz zwei aus noch vor der ersten Kurve überholen. Dort fädelt sich Wehrlein als Dritter ein.

2. Runde: Leader Green kann wegen Getriebeproblemen nicht voll aus Kurve 2 beschleunigen. Nach und nach geht das komplette Feld am Tabellenführer vorbei. Mortara führt vor Di Resta, der Wehrlein im Getümmel rund um Green überholen konnte.

3. Runde: Wehrlein holt sich von Di Resta P2 zurück. Green gibt auf.

7. Runde: Wickens gibt nach Kollision auf (Aufhängungsdefekt rechts vorn).

10. Runde: Die Folgen einer Kollision zwingen auch Tomczyk zur Aufgabe (Frontsplitter kaputt).

29. Runde (Ziel): Ekström jagt Farfus noch P5 ab. Mortara siegt vor Wehrlein.

Stand Fahrer

1. Ekström	111
2. Mortara	98
3. Wehrlein	94
4. Green	81
5. Paffett	61
6. Wickens	57
7. Vietoris	56
8. Spengler	52
9. Wittmann	51
10. Félix da Costa	44

MSA-Rookie-Wertung**

1. Götz	179
2. Auer	156
3. Blomqvist	134

** inoffizielle Wertung

Stand Hersteller

1. Audi	399
2. Mercedes-Benz	338
2. BMW	248

Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

Start: Der starke Regen klingt zwar ab, doch aus Sicherheitsgründen wird hinter dem Safety Car gestartet. Damit bleibt die Reihenfolge des verregneten Sonntags-Qualifying vorerst bestehen: Ekström vor Rockenfeller, Paffett, Wehrlein, Wickens, Mortara und Scheider.

6. Runde: Das Safety Car wird abgezogen, das Rennen ist freigegeben. Mortara überholt Wickens.

8. Runde: Wehrlein (4.) rutscht ins Kiesbett, kann aber auf P7 weitermachen.

9. Runde: Paffett verdrängt Rockenfeller von P2.

12. Runde: Wehrlein wieder durch den Sand und auf P9.

20. Runde: Ekström behält nach seinem Pflicht-Boxenstopp (diesmal ohne Rundenfenster) P1. Dahinter: Paffett, Mortara, Félix da Costa und Rockenfeller.

33. Runde: Wickens, Scheider und Wehrlein kämpfen um P6, P7 und P8.

34. Runde (Ziel): Wehrlein überholt Scheider und Wickens. Auf Funkbefehl boxt Scheider beide Gegner raus. Sieger: Ekström.

Stand Teams

1. Mercedes/HWA gooix	150
2. Audi/Abt Sportline	138
3. Audi/Rosberg	103
4. Audi/Abt	101
5. Mercedes/HWA Silberpfeil	97
6. BMW/RMG	83
7. BMW/MTEK	77



Erste Punkte: Rookie Götz

DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS/Resultate/1. Rennen (Samstag)

Spielberg (A): 1. August 2015; 9. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 29 Runden à 4,326 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	29	41:41,536	–	1:25,632	1	25
2. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	HWA	29	+1,792	–	1:25,758	3	18
3. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	29	+11,200	–	1:26,187	4	15
4. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	HWA	29	+17,958	–	1:26,270	6	12
5. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	29	+19,300	–	1:26,175	9	10
6. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-5,0 kg	RBM	29	+19,902	–	1:26,264	5	8
7. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	ART	29	+23,272	–	1:26,273	8	6
8. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Phoenix	29	+23,534	–	1:26,152	10	4
9. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-5,0 kg	RMG	29	+29,879	–	1:26,363	12	2
10. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	-2,5 kg	Abt	29	+30,368	–	1:26,128	11	1
11. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	Mücke	29	+31,966	–	1:26,450	17	0
12. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	0 kg	Rosberg	29	+37,797	–	1:26,433	14	0
13. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-5,0 kg	Schnitzer	29	+38,532	–	1:26,544	13	0
14. Maxime Martin (B)	BMW M4	-5,0 kg	RMG	29	+39,350	–	1:26,661	19	0
15. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	29	+39,925	–	1:26,534	15	0
16. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	0 kg	Phoenix	29	+40,422	–	1:26,579	16	0
17. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-7,5 kg	RBM	29	+45,267	–	1:26,592	21	0
18. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	0 kg	Abt	29	+45,684	–	1:26,394	20	0
19. Timo Glock (D)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	29	+46,800	–	1:26,631	23	0
20. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	-10,0 kg	Mücke	29	+47,375	–	1:26,659	22	0
21. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	ART	29	+49,453	–	1:26,711	24	0
Nicht klassiert:									
Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-10,0 kg	Schnitzer	10	+19 Rdn.	Kollision	1:27,501	18	0
Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	HWA	7	+22 Rdn.	Kollision	1:28,120	7	0
Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	3	+26 Rdn.	Getriebe	1:30,809	2	0

¹ Performance-Gewicht (Basisgewicht: 1120 kg)² Startplatz

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet. Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.

Durchschnittstempo des Siegers: 151,997 km/h

Schnellste Runde: Mortara, 10. Runde, in 1:25,632 min (= 181,867 km/h)

DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS/Resultate/2. Rennen (Sonntag)

Spielberg (A): 2. August 2015; 10. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 34 Runden à 4,326 km; 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Strecke: Regen/nass

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	34	1:01:47,136	–	1:41,547	1	25
2. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	ART	34	+4,334	–	1:41,830	3	18
3. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	34	+23,555	–	1:41,666	6	15
4. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Phoenix	34	+25,445	–	1:42,148	2	12
5. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	0 kg	Rosberg	34	+29,964	–	1:41,974	11	10
6. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	ART	34	+43,726	–	1:42,047	16	8
7. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	Mücke	34	+44,620	–	1:42,346	12	6
8. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	HWA	34	+1:00,668	–	1:42,610	8	4
9. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	34	+1:01,506	–	1:42,072	9	2
10. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-5,0 kg	Schnitzer	34	+1:05,663	–	1:42,690	18	1
11. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-5,0 kg	RMG	34	+1:06,995	–	1:43,064	21	0
12. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-10,0 kg	Schnitzer	34	+1:07,700	–	1:42,835	14	0
13. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	0 kg	Abt	34	+1:10,505	–	1:43,241	19	0
14. Timo Glock (D)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	34	+1:11,638	–	1:43,020	24	0
15. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	34	+1:13,669	–	1:42,502	20	0
16. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	-7,5 kg	Abt	34	+1:15,250	–	1:42,041	10	0
17. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	34	+1:22,362	–	1:42,910	17	0
18. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	0 kg	RBM	34	+1:26,870	–	1:42,846	23	0
19. Maxime Martin (B)	BMW M4	-5,0 kg	RMG	34	+1:40,397	–	1:42,760	15	0
20. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	HWA	33	+1 Rde.	Kollision	1:42,751	5	0
21. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	HWA	33	+1 Rde.	Kollision	1:42,856	4	0
22. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-7,5 kg	RBM	28	+6 Rdn.	Unfall	1:46,386	22	0
23. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	Mücke	27	+7 Rdn.	Unfall	1:42,713	13	0
Aus der Wertung genommen wegen des Rammstoßes gegen Wickens, der Wehrlein mit aus dem Rennen warf:									
Timo Scheider (D) ³	Audi RS 5	0 kg	Phoenix	34	+41,946	–	1:42,835	7	0

¹ Performance-Gewicht (Basisgewicht: 1120 kg) ² Startplatz ³ Ursprünglich als 6. im Ziel

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet. Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben. Im Regen war am Sonntag in Spielberg allerdings die nur für Slicks beim ersten Stint geltende Maximal-Rundenzahl-Regel außer Kraft gesetzt. Stattdessen war ein Boxenstopp Pflicht, der ab der zweiten Runde nach Ende der Safety-Car-Phase, mit der das Rennen gestartet worden war, erlaubt war.

Durchschnittstempo des Siegers: 142,833 km/h

Schnellste Runde: Ekström, 31. Runde, in 1:41,547 min (= 153,363 km/h)

Nächste Rennen: 29./30. August 2015, Moskau (RUS)

Internet:www.dtm.com

Sprung ins Geschichtsbuch:
Latvala, der schnellste Sieger
einer WM-Rallye



Finnland

Mentaler Himmelsstürmer

Von REINER KUHN und
MICHAEL HEIMRICH

Das geheimnisvolle «Sisu», jene mentale Stärke, die nur Finnen eigen ist, trieb Jari-Matti Latvala im Duell des Jahres zum Sieg über Sébastien Ogier. Der Rest konnte den beiden Volkswagen-Piloten bei der schnellsten WM-Rallye aller Zeiten nur staunend hinterherfahren.

Er wird oft belächelt. Ob seines omnipräsenten Mentaltrainers oder wegen seiner ungewöhnlichen Konzentrationsphase vor dem Start einer Prüfung, die eher an ein verunglücktes Laienschauspiel erinnert. Doch die Willenskraft, mit der Latvala die Rallye Finnland anging, nötigte allen Respekt ab.

Der Druck seiner ganzen Nation lastete auf den Schultern des 30-Jährigen, dessen Saison bislang – höflich umschrieben – alles andere als wunschgemäß verlief. Statt um den Titel zu kämpfen, war der Vizeweltmeister bei Volkswagen ins dritte Glied abgerutscht. So etwas zerrt am Nervenkostüm. Die kurze Sommerpause war eine willkommene Unterbrechung, um sich neu zu sortieren. Latvala tankte in der Heimat Kraft – oder jenes geheimnisvolle «Sisu», das den Finnen in besonderen Situationen zusätzliche mentale Stärke verleiht. Der VW-Pilot ließ das Wort demonstrativ ans Heck seines Polo kleben – ein klares Statement auch an den Teamkollegen, der ein schier übermächtiger Gegner zu sein scheint und

vor Selbstbewusstsein nur so strotzt. Soll sich Ogier seinen dritten Titel doch holen: Finnland bekommt er nicht!

Dabei fühlt sich Ogier in Finnland pudelwohl. Der schiere Speed, der nötige Mut und die Begeisterung der Finnen haben ihn schon vor Jahren gepackt. Noch trifft der Franzose auf wenig Gegenliebe. Seinen Vorgänger haben sie einst «Loebinen» getauft, doch von jener Ehrerbietung ist Ogier noch zwei Siege entfernt. An Motivation fehlt es dem Franzosen auch so nicht. Als er auf der legendären Prüfung Unin pohja (siehe Seite 19) einen 13 Jahre alten Rekord brach, schienen die Finnen mit dem Schlimmsten zu rechnen. Doch der Held aus ihren Reihen stellte ein paar Stunden später die alte Hackordnung

wieder her. Latvala brannte eine derartige Bestzeit in den feuchten Schotter, dass der Jubel auf den Rängen keine Grenzen kannte. «Und ich habe endlich meinen Frieden mit Unin pohja geschlossen», bekannte der neue Rekordhalter.

Die schnellste WM-Rallye

Seine 132,16 km/h Durchschnittstempo lassen die Fliehkräfte auf dieser knapp 35 Kilometer langen Berg- und Talbahn nur erahnen. Und wo wir gerade bei Geschwindigkeiten sind: Auf der abschließenden Power-Stage trieben sich Latvala und Ogier sogar zu einem Schnitt von über 135 km/h. In der Gesamtbetrachtung erreichte der diesjährige Gesamtsieger 125,44 Kilometer in der Stunde – eine höhere Durch-

schnittsgeschwindigkeit hat es in der Geschichte der Rallye-WM noch nicht gegeben. Die Rallye Finnland übertraf damit ihren eigenen Bestwert aus dem Jahr 2012, als 122,89 km/h erreicht wurden, deutlich. Unter den zehn schnellsten Rallyes aller Zeiten nimmt die Rallye Finnland nun neun Positionen ein – darunter die ersten vier.

Beim Duell zwischen Latvala und Ogier spielten die anderen WM-Piloten nur eine Nebenrolle. Oder fielen wie Thierry Neuville (schon im Shakedown), Robert Kubica (heftig), Andreas Mikkelsen (heftiger) oder Hayden Paddon (richtig heftig) durch massive Kaltverformungen auf, für die man in Finnland auch Respekt

FORTSETZUNG S. 18



Fast ohne Traktionsnachteil: Ogier holt in Finnland «nur» Platz 2 – aber vielleicht bald WM-Titel 3

FORTSETZUNG VON S. 17

bekommt – je nachdem, wie tief man mit seinem Dienstwagen in den Wald abfliegt. Kris Meeke hatte kurzzeitig das Gefühl, oben im Norden etwas reißen zu können. Obwohl er über eine unruhige Vorderachse seines DS 3 WRC klagte und das Wort Dreiradantrieb gebrauchte. Zehn Strafsekunden wegen eines Stempelfehlers warfen ihn jedoch am Freitagabend zurück, eine falsche Linie am Samstagmittag von der Strecke und damit aus dem Rennen um das Podium. Teamkollege Mads Östberg sprang sprichwörtlich in die Bresche und sicherte als «Best of the rest» den dritten Rang für Citroën Racing.

Der Norweger saß quasi auf dem Logenplatz beim Showdown zwischen Latvala und Ogier. Im Sekundentakt hetzten sie sich über die Strecken, ehe Ogier am späten Samstagnachmittag ein Mini-Schnitzer unterlief, der Latvala einen kleinen Vorteil brachte. Der Franzose war auf jenem losen Schotter ausgerutscht, den die Teilnehmer der nationalen Rallye, die zwischen den WM-Durchgängen über die Prüfungen tobten, in die Ideallinie der WRC-Asse geworfen hatten. Irgendwas ist halt immer, könnte man als WM-Spitzenreiter und damit erster Fahrer auf der Strecke meinen. Denn ansonsten hielt sich der Traktionsnachteil von Ogier in Grenzen: Die starken Regenfälle hatten den Schotter gebunden – umher rutschte nur, wer übers Limit ging.

Mit 13,2 Sekunden Vorsprung startete Latvala in die letzte Etappe. Wer dachte, jetzt würde das Nervenflattern kommen, sah sich erneut getäuscht. Mit einer knappen Bestzeit am Sonntagmorgen sendete der Finne ein klares Signal an Verfolger Ogier: Hier und heute würde er Latvala nicht besiegen können. Der rollte unter dem tosenden Applaus der Fans durch das Ziel der letzten Prüfung und ließ sich für seinen dritten Finnland-Sieg feiern. «Ich kann gar nicht beschreiben, wie glücklich ich bin», so Latvala, der von einer tonnen-schweren Last befreit war.

Einer, der sich für die Rallye Finnland einiges ausgerechnet

hatte, war M-Sport-Speerspitze Ott Tänak. Nach seiner Gala-Vorstellung in Polen wollte der Este im Nachbarland die nächste Stufe zünden, verbog sich aber schon am Freitagmorgen den Dämpfer vorne links. Weil der Veranstalter einen langen Tag ohne Mittagsservice angesetzt hatte, quälte sich Tänak mit dem Schaden über sechs Prüfungen und war entsprechend angesäuert: «Ich kann diesem Ausdauergedanken nichts abgewinnen.» Kleiner Trost: Seinem Teamkollegen Elfyn Evans erging es auch nicht besser. Der hatte sich die hintere Aufhängung beschädigt und war ebenfalls weit zurückgefallen. Zur Freude von Teamchef



«Best of the Rest»: Östberg holte für Citroën Racing Rang 3



Richtig heftig: Paddon-Abflug



Auch heftig: Aus für Mikkelsen



Beeindruckende Aufholjagd: Aber Platz 5 enttäuschte Tänak

Malcolm Wilson gelang Tänak jedoch eine beeindruckende Aufholjagd, die ihn auch durch die Abflüge der Konkurrenz bis auf den fünften Platz nach vorne brachte. «Ich bin trotzdem enttäuscht, denn das Podium wäre für uns drin gewesen», sagte Tänak, hinter dem sich die beiden Ford-Privatiers Juho Hänninen und Martin Prokop einreihen. Hänninens Einsatz war von Hauptsponsor Neste Oil finanziert worden, allerdings reichte das Budget nicht, um einen Vorabtest zu absolvieren. Entsprechend schwer tat sich der ehemalige Hyundai-Werkspilot zu Beginn, ehe er sich gegen Ende deutlich steigerte: «Eigentlich schade, ich

hätte mich gerne noch mehr mit den Top-Jungs gemessen.»

Für Neuville wäre auch mehr drin gewesen. Doch der Überschlag im Shakedown hatte am Selbstvertrauen genagt. Kaum hatte der Belgier wieder Tritt gefunden, narren ihn Zündaussetzer und fehlender Grip seines Hyundai: «Wenn man den Start des Wochenendes betrachtet, ist ein vierter Platz kein schlechtes Ergebnis.» Sein Werkskollege Dani Sordo landete außerhalb der Top 10. Zunächst konnte sich der Spanier im vorderen Verfolgerfeld behaupten, doch ein Ausflug in einen Graben warf ihn aus den Punkterängen. Für Sordo ein Rückschlag zur Unzeit. Denn wenn die nächsten Vertragsverhandlungen anstehen, kann er kaum etwas vorweisen.

Vorzeitig Titel Nummer 3?

Immerhin erhellte die Aussicht auf die nächste Rallye das Gemüt von Hyundai-Teamchef Michel Nandan. In Deutschland fuhr seine Mannschaft vor einem Jahr den ersten Sieg ein. Zwar ist kaum davon auszugehen, dass ein Hyundai-Pilot aus eigener Kraft um den Sieg kämpfen wird, doch auf den Weinbergprüfungen ist schon so mancher Favorit gestolpert – allen voran Volkswagen. Das Weltmeister-Team hat bislang jedes WM-Heimspiel verbockt, entsprechend groß ist die Motivation. Vor allem Ogier brennt auf den Einsatz: Er könnte sich, wenn alles passt, vorzeitig zum Weltmeister krönen – es wäre sein dritter Titel in Folge. ♦

NACHGEHAKT BEI Mads Östberg

(27/N) Der Citroën-Werksfahrer über das Fahrgefühl auf den schnellsten Schotterpisten der Welt, die Rivalität unter Teamkollegen und seine Zukunft.

Von REINER KUHN

? Wie fühlt es sich an, mit 180 km/h durch den Wald zu fliegen? Lass es mich so sagen: es ist ein automobiler Orgasmus! Früher war mir auch nicht immer wohl dabei, aber irgendwann hat man es im Blut und denkt auch bei extremen Geschwindigkeiten nicht mehr nach. Man entwickelt einen Automatismus. Und mit dem richtigen Aufschrieb ist man wie in Trance. Aber dazu braucht es Erfahrung und eine gute Vorbereitung.

? Hab ihr vor Finnland getestet? Ja, anders als in Polen, wo das Vertrauen fehlte und wenig zusammenlief, waren wir hier gut vorbereitet.

? War mehr drin als Rang 3? Ich war mir sicher, dass ich ums Podium mitkämpfen und schneller sein kann als beispielsweise Mikkelsen. Aber um hier Latvala und Ogier zu schlagen, braucht man auch Glück, beide sind perfekt gefahren. Podium ist okay, auch weil ich am Anfang meinen DS etwas überfahren habe.

? Wie groß ist die Rivalität im Team? Kris (Meeke) und ich verstehen uns prima. Während der Rallye sind wir aber Wettbewerber. Er kann sehr schnell sein, ich bin konstanter und mache wenig Fehler.

? Wie geht es weiter? Mein Ziel war eine gute Startposition bei den Asphaltläufen. WM-Zweiter wäre besser gewesen als Dritter, aber das passt. Um die Zukunft mache ich mir wenig Sorgen: Ich sitze auch 2016 in einem Top-Auto.



Finnische Schotterstrecken

Das Mächtigkeitsspringen

Von REINER KUHN

Nirgends sind die World Rally Cars mehr in der Luft als beim wilden Ritt durch die finnischen Wälder. Selbst für die weltbesten Lenkradartisten eine besonders knifflige Aufgabe.

«Sisu» – salopp: dicke Eier, wie Finnen die Mischung aus Mut und Entschlossenheit bezeichnen – alleine genügt nicht, um mit gehobenem Autobahntempo durch die Wälder zu toben. Fahrer müssen auch wissen, wie man mit einem Auto springt und fliegt. Immerhin heben sie in den Wäldern rund um die Stadt Jyväskylä häufiger ab als bei jedem anderen WM-Lauf.

Der Respekt ist immens. «Das größte Problem ist der extreme Unterschied zwischen dem



Ja, wo will der denn hin?: Weltmeister Ogier hebt mächtig ab

Tempo bei der Streckenbesichtigung und im Wettbewerb. Wenn man statt mit 80 mit 170 km/h abhebt, wird die Sache ziemlich knifflig», berichtet Robert Kubica. Thierry Neuville ergänzt: «Zudem sind viele

Kuppen in Kurven. Also weiß man oft nicht, wo genau man abhebt und aufkommt.»

Zu den spektakulärsten Rallyeritten zählt die erstmals wieder volle 34,39 Kilometer lange WP Ouninpohja. Mensch und

Maschine fliegen dort über mehr als 170 Kuppen – bei rund 80 sind alle vier Räder in der Luft. Im ersten Durchgang unterbot Sébastien Ogier den Uraltrekord von Harri Rovanperä aus dem Jahr 2002 um knapp fünf Sekunden. Im zweiten war Lokalmatador Jari-Matti Latvala nochmals über 17 Sekunden schneller als sein VW-Teamkollege. Gleichfalls beeindruckend: Bei der Rekordzeit von 15:36,8 Minuten (Schnitt 132,16 km/h) wurde Latvalas Polo für über 30 Sekunden zum Flugzeug.

Drei Varianten

Die Kunst des Fliegens erklärt der VW-Pilot so: «Es gibt drei Arten, Kuppen anzugehen. Das Ziel ist das gleiche: Möglichst gerade zu fliegen und mit vier Rädern gleichzeitig aufzukommen. Variante 1: Man fährt ein-

fach voll. Das geht nur bedingt und meist nicht lange gut. Also konzentrieren wir uns auf die Varianten 2 und 3: Man bremst kurz und hart an und beschleunigt wieder voll, um vor dem Abheben am Scheitelpunkt die Nase des Autos nach oben zu bekommen. Oder man bleibt voll auf dem Gas und versucht nur mit leichtem Linksbremsen, die Flugeigenschaften zu beeinflussen. Ich bevorzuge Ersteres. Auch weil ich, wenn schon nicht gleichzeitig mit allen vier, so zuerst mit den Hinterrädern aufkomme.» Besser ist das.

Denn die Belastung ist nicht nur für das Auto immens: Bei der härtesten Landung auf Ouninpohja wirkten 4,2 g an Vertikalkräften auf Latvala ein. Er wurde also mit dem 4,2-fachen seines Körpergewichts in den Sitz gedrückt. ♦

WRC2

Skoda-Junior Lappi hat alles und alle im Griff

Esapekka Lappi und Skoda-Teamkollege Pontus Tidemand dominierten auch in Finnland das WRC2-Feld nach Belieben. Der Drittplatzierte, Citroën-Junior Stéphane Lefebvre, wurde nachträglich disqualifiziert.

Nach seinem Polen-Sieg geigte Lappi auch auf heimischem Boden eindrucksvoll auf. Schon auf der ersten Etappe demontierte der Skoda-Pilot seine 21 Konkurrenten nach Belieben. Mit sieben von neun WP-Erfolgen setzte er sich früh eine Minute von seinem ärgsten Verfolger, Skoda-Werkskollege Tidemand, ab. «Die Prüfungen am Freitag kannte ich

besser als die anderen. Deswegen haben wir dort attackiert», verriet Lappi, der auch von einem Ausrutscher Tidemands profitierte.

Der Schwede beschädigte die Radaufhängung seines Werks-Fabia R5 und fing einen Reifenschaden ein (WP 4). Eyvind Brynildsen (Ford Fiesta R5) bot dem Skoda-Duo nur anfangs Paroli – eine Rolle (WP 4) warf ihn raus aus dem Kampf um den Sieg. Kurzzeitig schnupperte auch Jarkko Nikara (Ford Fiesta R5) an einem Podestplatz. Motorprobleme (WP 8) und eine gebrochene Antriebswelle (WP 9) warfen den Finnen auf Platz 4 hinter Lefebvre (Citroën DS3 RRC) zurück.

Vorne teilten sich die beiden Skoda-Piloten alle weiteren Bestzeiten. Richtig gekämpft wurde nur um Rang 4. Yürii Protasov (Ford Fiesta RRC) behielt die Oberhand, als Nikara

seinen Ford mit beschädigtem Kühler abstellen musste (WP 16) – und enterte später gar das Podium. Denn am DS 3 von Lefebvre wurde ein nicht zugelassenes Steuergerät gefunden

und der Citroën-Junior disqualifiziert. Mit dem zweiten Sieg in Folge übernahm Lappi die Tabellenführung. WRC2-Weltmeister Nasser Al-Attiyah war nicht am Start. ♦ RK



Alles unter Kontrolle: Lappi gewinnt wieder und ist Tabellenführer



Disqualifiziert: Lefebvre

AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Nirgends ist die Dichte an Rallyeliegenden höher als in Finnland: Neben den mehrmaligen Weltmeistern **Tommi Mäkinen** und **Markus Grönholm** waren auch Champion **Ari Vatanen**, der weltbeste Fahrer von 1978, **Markku Alen**, sowie der mittlerweile 72 Jahre junge «Erfinder» des Linksbremsens, **Simo Lampinen**, zugegen. Ebenfalls Stammgast vor Ort: Ex-Formel-1-Pilot **Mika Salo**.

Nach seinem EM-Lauf-Sieg in Estland wollte **Alexey Lukyanuk** beim Debüt im Ford Fiesta WRC den Überflieger geben.

Doch nach wenigen Testkilometern zerstörte der Russe seinen Leihwagen und die Chance, in der Rallye-WM für Furore zu sorgen, bevor es losging.

Stillecht feierte **Mikko Hirvonen**, viermaliger Vizewelt-



Vor einem Trümmerhaufen: Lukyanuk

meister und Finnland-Sieger von 2009, am Rallye-Freitag den 35. Geburtstag. Mit seinen zwei Buben und deren Großvater zog es den künftigen Dakar-Piloten in die Wälder, um das Rallyetreiben an der Strecke zu beobachten.

Kleines Jubiläum für Sieger **Jari-Matti Latvala**: Beim zweiten Durchgang der Kultprüfung Ouninpohja markierte der Finne die 400. Bestzeit seiner WM-Karriere.

Betriebsausflug der besonderen Art: Das auch 2013, 2014 und 2015 siegreiche **Kamaz-Team** rund um den zuvor siebenmaligen Dakar-Gewinner **Vladimir Tschagin** reiste zum Rallye-WM-Lauf und durfte bei den ebenfalls von Red Bull unterstützten Weltmeistern aus Wolfsburg genauer hinter die Kulissen schauen.

Erstmals fungierte **Mercedes-Benz** als offizieller Fahrzeugpartner des finnischen Schotter-Grand-Prix. Rund 60 Fahrzeuge stan-

den den Organisatoren zur Verfügung, darunter auch drei serienmäßige A-Klassen, die als Vorwagen dienten.



Premiere: Mercedes' Voraus-Auto

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Finnland



< Jari-Matti Latvala (1.)

«Ein fantastischer Sieg. Ich war super unterwegs und speziell am Samstag war es eine der besten Fahrten meiner Karriere. Ich bin richtig glücklich, auch wenn meine Titelchancen vorbei sind.»

Sébastien Ogier (2.) >

«Das Wochenende war fantastisch und das Duell mit Jari-Matti (Latvala) unglaublich. Er war bärenstark. Ich habe kein Problem damit, dass er mich bei seinem Heimspiel geschlagen hat.»



< Thierry Neuville (4.)

«Zu Beginn hatten wir einige Probleme. Und ehrlich gesagt: Mehr als Rang 4 war für uns nicht drin. Aber auch wenn ich mit der Rallye nicht zufrieden sein kann, so ist das Resultat in Ordnung.»



Ott Tänak (5.) >

«Schon schade, es ist etwas anderes, ob man um einen Podiumsplatz kämpft oder nicht. Nach dem Dämpferschaden am ersten Tag war die Chance auf ein anständiges Resultat dahin.»



< E. Lappi (8./1. WRC2)

«Wieder ein perfektes Wochenende. Wie in Polen hatte ich erneut nicht das kleinste Problem. Ich sammle weiter Erfahrungen, aber früher oder später will ich in einem WRC sitzen.»



Andreas Mikkelsen (out) >

«Mein Aufschrieb war etwas zu optimistisch, und uns ist die Straße ausgegangen. Wir haben uns mehrfach überschlagen, aber glücklicherweise ist der Polo R WRC ein sehr stabiles Auto.»



Experten-Urteil

Reiner Kuhn



Sonderkorrespondent

Fahrer der Rallye

Esapekka Lappi

Der Skoda-Werkspilot lieferte beim Heimspiel die Blaupause eines perfekten Auftritts ab. Mit drei frühen Bestzeiten in Folge und insgesamt sieben von neun WP-Siegen am Freitag setzte sich Lappi mit einer knappen Minute Vorsprung an die Spitze des WRC2-Feldes und kontrollierte fortan souverän Tempo und Gegner. Noch beeindruckender: Beim schnellsten WM-Lauf aller Zeiten tobte das Top-Talent im Fabia R5 inmitten der WRC-Asse mit und landete auf Gesamtrang 8. Sein Lohn: Zwei WM-Zähler und eine sorgenfreie Zukunft.



Heimlicher Gewinner

Mads Östberg

Mit dem Rückenwind aus einem gelungenen Vorbereitungstest stellte sich der Citroën-Werkspilot dem teaminternen Erfolgsdruck und machte noch vor dem Start der Hochgeschwindigkeitsjagd den letzten Podiumsplatz als persönliches Ziel aus. Im Verlauf des Wochenendes unterstrich der in 86 WM-Läufen gestählte Norweger, wie gut er sich einzuschätzen und seine Möglichkeiten zu nutzen weiß. Mit der dritten Podiumsplatzierung der Saison festigt Östberg den dritten Tabellenrang. Mehr kann man von einem Nicht-VW-Piloten kaum erwarten.



Heimlicher Verlierer

Thierry Neuville

Selten driteten Ergebnis und Leistung weiter auseinander als bei der Hyundai-Speerspitze. So schön der vierte Gesamtrang, so enttäuschend der Rückstand von fast vier Minuten auf die Doppelsieger von Volkswagen. Ernüchternd aber auch, weil Hyundai-Youngster Hayden Paddon einmal mehr zeigte, dass man im aktuellen i20 WRC durchaus schneller unterwegs sein kann. Sorgen muss sich Neuville keine machen. Anders als Kris Meeke hat er einen langfristigen Vertrag. ♦



Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Thierry Neuville (Hyundai) kann trotz Shakedown-Rolle bei der Rallye starten. Andreas Mikkelsen (VW) ist nach einem Überschlag raus (WPS), Hayden Paddon (Hyundai) fliegt ebenfalls ab (WP6). Am Ford von Robert Kubica geht die Lichtmaschine kaputt (nach WP4).
2. Tag: Dani Sordo (Hyundai) landet im Graben (WP15); Kris Meeke (DS) hat einen Aufhängungsschaden nach Unfall (WP16); Kubica (Ford) ist nach Überschlag raus (WP18).
3. Tag: Sébastien Ogier (VW) gewinnt die Power-Stage (20) vor Teamkollege Jari-Matti Latvala und Meeke. Latvala feiert bei der schnellsten Rallye aller Zeiten seinen insgesamt 14. WM-Erfolg.

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (4,62 km): 1. Östberg in 2:13,3 min (=121,45 km/h); 2. Mikkelsen +0,4 sec; 3. Kubica +0,5; 4. Latvala +0,7; 5. Ogier +0,8; 6. Tänak +1,3; 7. Meeke +1,8

1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Mikkelsen; 3. Östberg; 4. Latvala; 5. Neuville; 6. Meeke; 7. Evans; 8. Paddon; 9. Tänak; 10. Sordo; 11. Prokop; 12. Al-Oassimi; 13. Kubica; 14. Hänninen; 15. Bertelli
WP 1 (2,27 km): 1. Ogier in 1:48,6 min (=75,25 km/h); 2. Meeke +0,6; 3. Mikkelsen +0,8; 4. Kubica +1,1; 5. Latvala +1,6; 6. Östberg +1,7; 7. Prokop +1,9
WP 2 (14,51 km): 1. Latvala in 6:36,4 min (=131,78 km/h); 2. Meeke +0,9; 3. Tänak +1,1; 4. Ogier +1,9; 5. Paddon +2,5; 6. Evans +4,9; 7. Östberg +8,6
WP 3 (23,56 km): 1. Ogier in 10:49,4 min (=130,61 km/h); 2. Meeke +0,8; 3. Tänak +3,8; 4. Latvala +4,7; 5. Paddon +4,8; 6. Evans +5,3; 7. Östberg +6,5
WP 4 (34,39 km): 1. Ogier in 15:53,9 min (=129,79 km/h); 2. Latvala +0,4; 3. Östberg +3,8; 4. Meeke +5,3; 5. Paddon +15,9; 6. Mikkelsen +16,4; 7. Sordo +23,7
WP 5 (5,62 km): 1. Ogier in 3:17,7 min (=102,34 km/h); 2. Latvala +0,5; 3. Sordo +2,4; 4. Kubica +3,5; 5. Paddon +3,8; 6. Östberg +4,4; 7. Meeke +4,9
WP 6 (14,51 km): 1. Latvala in 6:32,0 min (=133,26 km/h); 2. Ogier +0,7; 3. Östberg +0,9; 4. Meeke +1,6; 5. Sordo +9,1; 6. Neuville +9,5; 7. Hänninen +13,4
WP 7 (23,56 km): 1. Meeke in 10:36,9 min (=133,17 km/h); 2. Latvala +3,0; 3. Ogier +4,3; 4. Östberg +5,1; 5. Neuville +14,0; 6. Sordo +14,0; 7. Prokop +18,5
WP 8 (34,39 km): 1. Latvala in 15:36,8 min (=132,16 km/h); 2. Ogier +5,4; 3. Meeke +5,7; 4. Östberg +6,9; 5. Neuville +18,2; 6. Sordo +24,9; 7. Hänninen +27,8
WP 9 (5,62 km): 1. Latvala in 3:13,4 min (=104,61 km/h); 2. Ogier +1,0; 3. Meeke +3,5; 4. Sordo +3,5; 5. Neuville +4,1; 6. Östberg +5,3; 7. Prokop +6,0
WP 10 (2,27 km): 1. Ogier in 1:43,4 min (=79,03 km/h); 2. Latvala +0,5; 3. Sordo +1,3; 4. Meeke +1,4; 5. Neuville +1,5; 6. Östberg +1,6; 7. Prokop +1,9

2. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Kubica; 2. Ogier; 3. Östberg; 4. Latvala; 5. Neuville; 6. Meeke; 7. Evans; 8. Tänak; 9. Sordo; 10. Prokop; 11. Al-Oassimi; 12. Hänninen; 13. Bertelli
WP 11 (13,84 km): 1. Latvala in 6:45,3 min (=122,93 km/h); 2. Meeke +1,0; 3. Tänak +3,1; 4. Ogier +3,4; 5. Östberg +3,5; 6. Evans +6,2; 7. Kubica +8,5
WP 12 (21,14 km): 1. Ogier in 9:55,4 min (=127,82 km/h); 2. Latvala +3,9; 3. Meeke +4,9; 4. Östberg +7,8; 5. Tänak +9,1; 6. Kubica +9,8; 7. Evans +14,7
WP 13 (14,95 km): 1. Ogier in 7:59,7 min (=112,20 km/h); 2. Latvala +0,1; 3. Meeke +0,4; 4. Östberg +3,3; 5. Kubica +3,7; 6. Tänak +3,9; 7. Evans +11,7
WP 14 (15,59 km): 1. Latvala in 7:16,7 min (=128,52 km/h); 2. Ogier +1,0; 3. Östberg +2,3; 4. Tänak +7,1; 5. Meeke +7,2; 6. Evans +7,7; 7. Sordo +9,7
WP 15 (13,84 km): 1. Ogier in 6:39,3 min (=124,78 km/h); 2. Latvala +0,1; 3. Meeke +1,5; 4. Östberg +3,7; 5. Tänak +3,7; 6. Evans +7,2; 7. Kubica +8,2
WP 16 (21,14 km): 1. Latvala in 10:12,7 min (=124,21 km/h); 2. Ogier +3,3; 3. Tänak +11,9; 4. Evans +13,3; 5. Hänninen +16,2; 6. Neuville +20,0; 7. 26,4
WP 17 (14,95 km): 1. Latvala in 7:51,5 min (=114,15 km/h); 2. Ogier +5,2; 3. Tänak +7,2; 4. Östberg +8,3; 5. Evans +11,0; 6. Neuville +13,8; 7. Hänninen +15,7
WP 18 (15,59 km): 1. Latvala in 7:16,7 min (=128,52 km/h); 2. Ogier +1,8; 3. Östberg +2,7; 4. Tänak +7,0; 5. Evans +8,3; 6. Neuville +8,9; 7. Hänninen +10,3

3. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Meeke; 2. Al-Oassimi; 3. Evans; 4. Sordo; 5. Bertelli; 6. Prokop; 7. Hänninen; 8. Tänak; 9. Neuville; 10. Östberg; 11. Ogier; 12. Latvala
WP 19 (14,13 km): 1. Latvala in 6:26,7 min (=131,54 km/h); 2. Ogier +0,9; 3. Meeke +2,3; 4. Östberg +4,8; 5. Tänak +6,4; 6. Evans +8,7; 7. Hänninen +9,5
WP 20 (Power-Stage/14,13 km): 1. Ogier in 6:16,1 min (=135,25 km/h); 2. Latvala +0,4; 3. Meeke +2,9; 4. Tänak +4,2; 5. Östberg +4,4; 6. Evans +7,3; 7. Hänninen +14,2

RALLYE-WM FINNLAND 2015/Resultate

Start: Jyväskylä, 30 Juli-2. August 2015; 8. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1270,83 km, davon 319,38 km auf 20 Wertungsprüfungen; 84 Teams gestartet, 56 gewertet. Wetter: sonnig/regnerisch.

Team	Auto	Wertung Klassen	Zeit	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	2:33:03,8 h	WP 8-20	10	25+2**
2. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	2. WRC M*	+13,7 sec	WP 1,3-7	9	18+3**
3. Östberg/Andersson (N/S)	DS 3 WRC	3. WRC M*	+1:36,8 min			15
4. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+3:58,7			12
5. Tănăk/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	5. WRC M*	+4:29,3			10
6. Hänninen/Tuominen (FIN)	Ford Fiesta RS WRC		+4:44,3			8
7. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	6. WRC M*	+6:20,3			6
8. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5	1. WRC 2	+7:11,2			4
9. Tidemand/Axelsson (S)	Skoda Fabia R5	2. WRC 2	+8:52,2			2
10. Bertelli/Dotta (I)	Ford Fiesta RS WRC	7. WRC M*	+9:37,4			1
11. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	8. WRC M*	+10:17,8			
12. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	9. WRC M*	+11:46,2			
13. Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta RRC	3. WRC 2	+12:09,5			
14. Pedder/Moscatt (GB)	Ford Fiesta R5	4. WRC 2	+13:56,8			
15. Grondal/Eilertsen (N)	DS 3 R5	5. WRC 2	+15:29,0			
16. Al-Qassimi/Patterson (VAT/IRL)	DS 3 WRC		+16:20,7			
17. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	10. WRC M*	+21:39,7	WP 2	1	0+1**
18. Gilbert/Jamouli (F)	DS 3 R3	1. JWRC	+21:39,8			
19. Haapamäki/Salminen (FIN)	DS 3 R3	2. JWRC	+21:40,3			
20. Eronen/Makela (FIN)	Mitsubishi Evo IX		+23:12,0			
21. Cave/Parry (GB)	Ford Fiesta R2T	1. DMACK	+24:35,0			
22. Veiby/Jaeger (N)	DS 3 R3	3. JWRC	+24:48,9			
23. Aasen/Engan (N)	Ford Fiesta R2T	2. DMACK	+25:25,6			
Ferner:						
45. Della Casa/Pozzi (CH/I)	DS 3 R3	8. JWRC	+53:28,0			

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

Wichtigste Ausfälle:

Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC	Unfall, WP 5
Breen/Martin (IRL/GB)	Peugeot 208 R5	Motor, WP 5
Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	Unfall, WP 6
Gorban/Korsia (UA)	Mini Cooper Works RRC	Unfall, WP 12
Kubica/Szczepaniak (POL)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 18
Lefebvre/Prévot (F)	DS 3 RRC	Disqualifikation, Ziel

Nächster WM-Lauf: Rallye Deutschland 20.-23. August 2015

Internet: www.wrc.com



Supersieger: Anttila/Latvala (Mitte) jubeln, da spendet auch Weltmeister Ogier (l.) gerne Applaus



WM – Stand Fahrer

1. Ogier	182
2. Latvala	93
3. Östberg	84
4. Mikkelsen	83
5. Neuville	70
6. Meeke	54
7. Evans	53
8. Tănăk	50
9. Paddon	44
10. Sordo	39

WM – Stand Marken

1. Volkswagen Motorsport	257
2. Citroën Total Abu Dhabi WRT	141
3. Hyundai Shell World Rally Team	139
4. M-Sport World Rally Team	126
5. Volkswagen Motorsport II	49
6. Hyundai Motorsport N	43
7. Jipocar Czech National Team	43

WRC2 – Stand Fahrer

1. Lappi	70
2. Ketomaa	67
3. Protasov	62
4. Tidemand	61
5. Al-Attiyah	60
6. Al-Kuwari	57
7. Fuchs	36

WRC3 – Stand Fahrer

1. Gilbert	75
2. Veiby	65
3. Haapamäki	48
4. Tempestini	44
5. Crugnola	27
6. Andolfi	26
7. Suninen	25

Junioren-WM – Stand Fahrer

1. Gilbert	81
2. Haapamäki	81
3. Tempestini	47
4. Veiby	40
5. Perry	22
6. Della Casa	20
7. Riedemann	18

Junior-WM/DMack Fiesta Trophy

Fünf Zehntel zu wenig

Henri Haapamäki avancierte auf den heimischen Schotterpisten zum Topfavoriten bei den WM-Junioren. Doch ein früherer Reifenschaden kostete den Lokalmatador 2,5 Minuten, und er rutschte auf Rang 10 ab. Sechs Bestzeiten in Folge brachten Haapamäki erst auf Rang 3, weitere sieben WP-Erfolge dicht an den führenden Quentin Gilbert heran. Doch trotz der 16. von 20 möglichen Bestmarken auf der finalen Prüfung verpasste der Finne den Sieg haarscharf um 0,5 Sekunden. Nach dem dritten Sieg beim vierten Auftritt führt Gilbert die Junior-WM mit 33 Zählern vor Haapamäki und 34 Punkten vor Simone Tempestini an und kann beim nächsten Lauf auf Korsika vorzeitig den WM-Titel klarmachen.

In der mit identischen Ford Fiesta R2 ausgefahren DMack Fiesta Trophy gab es nach Max Vatanen und Marius Aasen mit Tom Cave beim dritten Lauf den dritten Sieger. In der Tabelle rückt das Top-Trio zusammen. Aasen bleibt vorne, Cave zog mit einem Zähler an Vatanen vorbei, der sich bei der Rallye Wartburg auf den nächsten WM-Auftritt rund um Trier vorbereitet. ♦ RK



Starke Aufholjagd: Haapamäki

Toyota

Jyväskylä als Basis



Im Gespräch: Mäkinen (r.) mit MSA-Sonderkorrespondent Kuhn

Am Rande der Rallye Finnland gab Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen einen Einblick in sein Konzept und die dringenden Aufgaben.

Seit rund drei Wochen zeichnet Tommi Mäkinen für das Rallye-WM-Projekt von Toyota verantwortlich. «Oberste Priorität hat der Aufbau der Entwicklungsabteilung», so der viermalige Rallyeweltmeister, nach dessen Idee der künftige Toyota Yaris WRC nicht bei TMG in Köln, sondern in seinen Werkhallen nahe Jyväskylä (FIN) entstehen soll. «Ich hoffe, dass wir ab Mitte August arbeitsfähig sind und ab September voll loslegen können. Bis zum Ende des Jahres will ich rund 25 Mitarbeiter haben.» Namen will der 51-Jährige in Kürze bekanntgeben. «Aber einen verrate ich: Der Grieche Michael Zotos wird bei Toyota GAZOO Racing eine entscheidende Rolle als Chefdesigner oder technischer Leiter spielen.» Auch in Sachen Zulieferer hat er klare Vorstellungen: «Ich will die bestmöglichen Teile im Auto haben. Xtrac wäre meine Wahl

beim Antrieb. Im Bereich der Aufhängung will ich mit BOS, die auch Citroën beliefern und mit denen ich seit Jahren verbunden bin, zusammenarbeiten. Und klar, die Toyota Motorsport GmbH baut den Motor.» Die Entwicklung des Toyota Yaris WRC für 2017 ist auch ein Kampf gegen die Zeit. «Wir haben klare Ideen und beginnen nun mit der Konzeption und Konstruktion. Ende des Jahres wollen wir dann die ersten Prototypen bauen», weiß Mäkinen. «Ich hoffe, wir können mit der Erprobung des Autos im März beginnen. Mein Plan ist es, vier Testautos zu haben, damit zwei ständig in der ganzen Welt Kilometer abspulen können. Am Anfang werde ich selbst hinter dem Steuer sitzen. Ich denke, dass ich mit meiner Erfahrung ideale Voraussetzungen mitbringen, um die Basis zum Beispiel bei der Geometrie und der Fahrwerksauslegung festzulegen. Danach brauchen wir erfahrene Profipiloten wie Mikko Hirvonen, die sich mit den aktuellen WRCs auskennen und die Detailarbeit vorantreiben», erklärt der Finne. ♦ RK

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

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

Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,-€ inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

MotoGP

Bradl fährt ab sofort Aprilia



Aprilia RS-GP
(hier Marco Melandri):
Für die restliche
Saison 2015 das
Arbeitsgerät von
Stefan Bradl

Von IMRE PAULOVITS

Nachdem dunkle Wolken über das Forward-Team aufgezogen sind und der Rest der Saison nicht gesichert war, hat Stefan Bradl schnell gehandelt: Er hat seinen Vertrag aufgelöst und beim Aprilia-Werksteam von Fausto Gresini unterschrieben.

Die Sommerpause war für Stefan Bradl reichlich turbulent. Nachdem der 25-jährige deutsche MotoGP-Pilot wegen eines Kahnbeinbruchs auf dem Grand Prix auf dem Sachsenring verzichten musste, hatte er sich eigentlich voll darauf ausgerichtet gehabt, alles dafür zu tun, dass er bis Indianapolis die nötige Fitness zurückerlangt, um wieder fahren und um WM-Punkte kämpfen zu können.

Doch am Montag nach dem Sachsenring-GP wurde Forward-Teambesitzer Giovanni Cuzari in Lugano festgenommen. Ihm werden Steuerhinterziehung, Geldwäsche und Bestechung vorgeworfen. Nach dieser Festnahme sind mehrere Sponsoren abgesprungen, dadurch ist die Finanzierung des Teams für den Rest der Saison nicht mehr gesichert. Forward hat sich von der IRTA für den GP von Indianapolis freistellen lassen, ob sie in Brunn wieder dabei sein können, ist fraglich.

Schon länger Aprilia-Kontakt

Stefan Bradl hat schnell reagiert. Nachdem durch die Nicht-Teilnahme am Indy-GP sein Vertrag nicht erfüllt wird,

ließ er diesen auflösen, und am Samstag letzter Woche hat er für den Rest der Saison beim Aprilia-Werksteam von Fausto Gresini unterschrieben. «Der Kontakt mit Aprilia bestand schon letztes Jahr», verrät Bradl. «Wir haben damals schon über 2015 verhandelt, ich hatte mich aber für Forward-Yamaha entschieden. Ich habe aber natürlich mitbekommen, als sie sich von Marco Melandri getrennt haben. Aprilia selbst hat auch meine Situation bei Forward mitverfolgt, und nachdem das Team durch die Verhaftung von Cuzari in eine

«Habe das Schlimmste hinter mich gebracht.»

STEFAN BRADL



schwierige Situation gekommen ist, sind wir wieder in Kontakt getreten.»

Es mussten trotzdem lange Verhandlungen geführt werden, bis der Vertrag unterschrieben werden konnte. «Viele stellen sich einen Teamwechsel mitten in der Saison einfach vor, doch es ist nicht so einfach, die Formalitäten abzuklären. Dass alles den richtigen Weg geht, war schon ein Haufen Arbeit. Ich habe mir meine Sommerpause natürlich anders vorgestellt, bin aber wirklich erleichtert und happy, dass ich

die neue Aufgabe bei Aprilia eingehen kann und das Schlimmste hinter mich gebracht habe.»

Erst mal nur bis Ende 2015

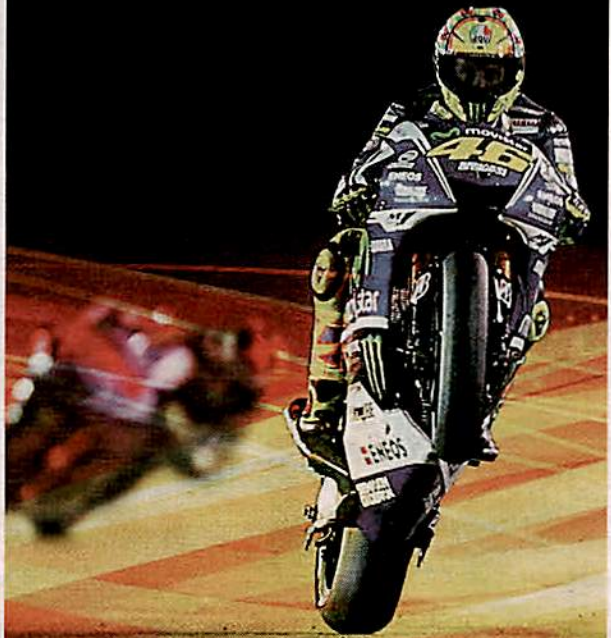
«Der Vertrag gilt erst einmal nur für 2015», stellt Bradl klar. «Wie es 2016 weitergeht, das werden wir sehen, da wird man sicherlich noch etwas abwarten und sehen, wie ich mich mit dem Motorrad zurechtfinde. Da ist noch nichts Konkretes besprochen.»

Bradl will auch erst einmal den Ball flach halten, was die Erwartungen angeht. «Ich komme von einer Verletzung und einem Teamwechsel nach Indianapolis», gibt er zu bedenken. «Dort lerne ich erst einmal neue Leute und ein neues Motorrad kennen. Da muss ich mich erst einmal zurechtfinden.

Ich will einfach einen guten Job erledigen, Aprilia helfen, das Motorrad weiterzuentwickeln, und meine Erfahrung nutzen, um das Motorrad zu verbessern. Dann will ich bei den nächsten Rennen versuchen, auf das Level von Álvaro Bautista zu kommen.»

Ob er auch außerhalb der GP-Wochenenden an Testfahrten für die zukünftigen neuen Teile teilnimmt, weiß Bradl noch nicht. «Darüber werden wir uns wohl in Indy unterhalten.» Seine Hand hat Bradl so weit kuriert, er hat die Belastungen im Training simuliert. «Ich bin so gut wie schmerzfrei, aber die wirklichen Belastungen merkt man erst auf dem MotoGP-Motorrad.» ♦

EUROSPORT 2



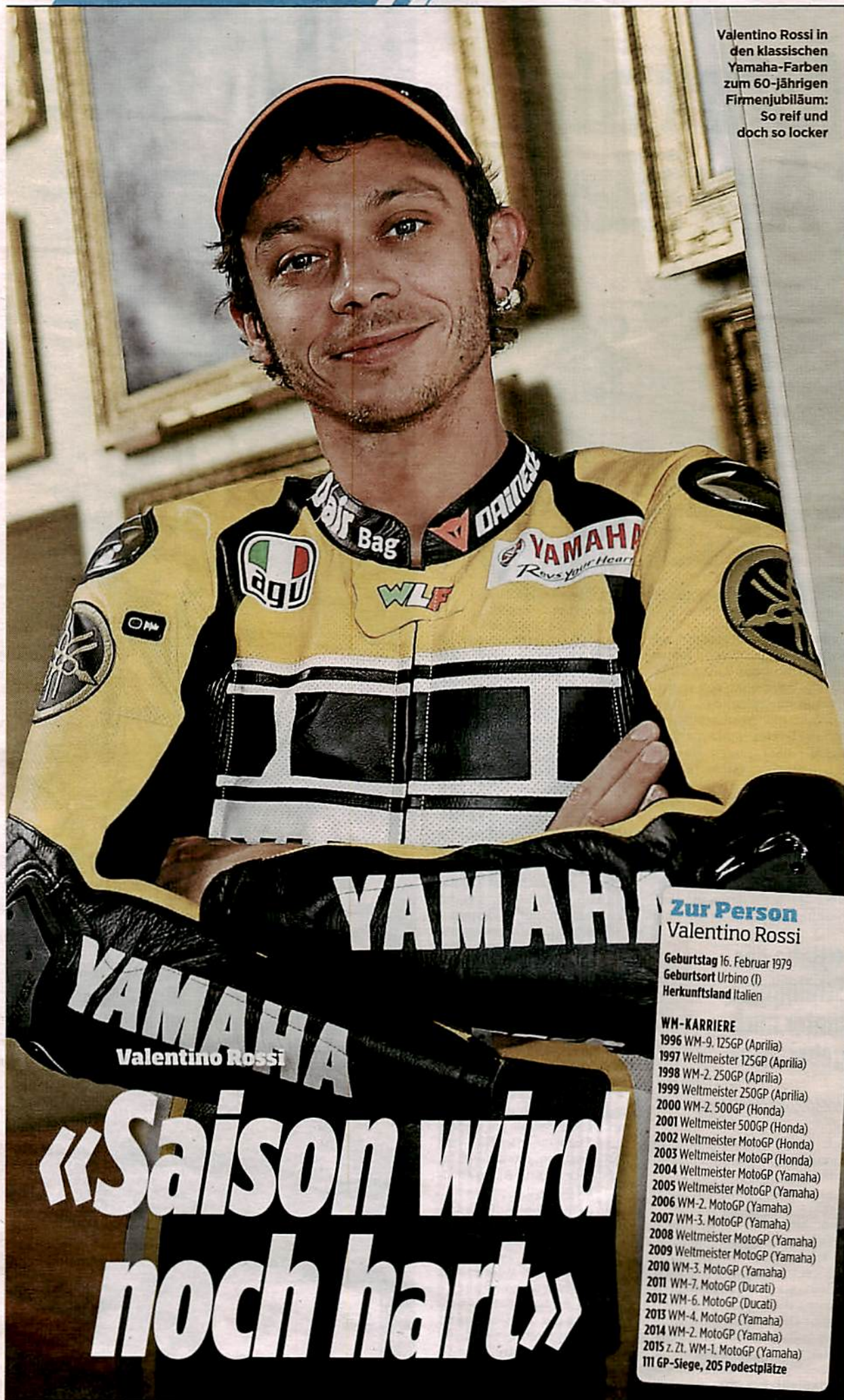
FEIERN BIS ZUM ANSCHLAG

#MotoGPrules Der große Preis von Amerika in Indianapolis.
Ab 07. August LIVE bei Eurosport 2.
Mehr MotoGP als jemals zuvor.



GERMAN OFFICIAL BROADCASTER

eurosportplayer.de



Valentino Rossi in den klassischen Yamaha-Farben zum 60-jährigen Firmenjubiläum: So reif und doch so locker

Von IMRE PAULOVITS

Valentino Rossi erlebt seinen zweiten Frühling: Nach fünf Jahren Pause könnte er wieder Weltmeister werden. Im MSA-Interview erzählt der 36-jährige Italiener, wie er seine Chancen sieht, was ihn so stark gemacht hat und wo er am meisten Respekt vor seinen jüngeren Titelkonkurrenten Jorge Lorenzo und Marc Márquez hat.

Du hattest eine richtig gute erste Saisonhälfte.

VALENTINO ROSSI: Ja, das kann man sagen. Ich liege 13 Punkte vor Jorge und stand immer auf dem Podest. Auch auf dem Sachsenring bin ich noch einmal vor Jorge gelandet und habe ihm drei Punkte abgenommen, das war aus psychologischer Sicht vor der Sommerpause noch einmal wichtig. Aber ich weiß auch, dass der Kampf in der zweiten Saisonhälfte noch einmal härter wird. Wir dürfen auch nicht den dummen Fehler machen und Márquez in der Meisterschaft vergessen, denn er ist zwar derzeit weit weg, aber er wird sehr stark wiederkommen. Ich denke aber, es wird in der zweiten Saisonhälfte einige Strecken geben, auf denen unsere M1 sehr konkurrenzfähig sein wird. Also werden wir dort weiter um Siege kämpfen können.

Was siehst du als Höhepunkt und was als Tiefpunkt dieser ersten Saisonhälfte?

Der Höhepunkt war für mich noch immer der Sieg in Katar zum WM-Auftakt. Da habe ich die WM-Führung erobert und seither nicht wieder abgegeben. Es war auch ein großartiges Rennen, das ich sehr genossen habe, speziell die letzte Runde, als ich gespürt habe, dass ich gewinnen kann. Das war schon ein toller Moment. Ich denke, dass der Tiefpunkt Mugello war, denn das war wirklich kein gutes Wochenende. Wir konnten einfach nicht am Maximum arbeiten, und ich selber war nicht in der Lage, einhundert Prozent zu geben. Das war sehr frustrierend, denn Mugello war mein Heimrennen, das für mich wichtig war. **Du hast erwähnt, dass Strecken kommen werden, die der Yamaha entgegenkommen. Auf welchen rechnest du dir selbst die besten Chancen aus?**

Ich denke, jetzt kommen mit Indy, Brünn und Silverstone erst einmal drei Strecken, auf denen Márquez und auch Jorge sehr stark sein werden. In Indy hatte ich aber auch schon richtig gute Rennen. Brünn müssen wir mal sehen. In Silverstone waren Marc und Jorge in den letzten Jahren stärker als ich. Dann kommt Misano, diese Strecke mag ich sehr. Danach kommen zum Saison-

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 WM-2. MotoGP (Yamaha)

2015 z. Zt. WM-1. MotoGP (Yamaha)

111 GP-Siege, 205 Podestplätze

Valentino Rossi

«Saison wird noch hart»

schluss die Strecken, die ich alle mag. Dort wird es aber schwierig, denn die Rennen folgen schnell aufeinander. Und es wird überhaupt nicht einfach werden, denn an jedem Wochenende können sich die Kräfteverhältnisse zwischen den besten Piloten verschieben, und man kann schnell Punkte einbüßen.

Auf dem Sachsenring hast du den dritten Platz gefeiert wie einen Sieg.

«Wir dürfen Márquez im Titelkampf nicht vergessen.»

VALENTINO ROSSI

Dieser dritte Platz war aus den schon erwähnten Gründen sehr wichtig für mich. Und er war das meiste, das wir dort herausholen konnten. Von Freitag an hatten wir verstanden, dass wir nicht auf dem Level von Márquez, Pedrosa und der Honda sind. Wir haben aber sehr gut gearbeitet und speziell nach dem Warm-up die richtige Entscheidung gefällt, das Set-up so zu modifizieren, dass wir auf der Bremse stärker sind. Mein Team hatte da den richtigen Riecher, das Bike wurde für das Rennen richtig gut. Das hatte ich von Beginn an begriffen, und ich hatte ein sehr gutes Rennen, das ich richtig genossen habe.

War die Set-up-Änderung nach dem Warm-up wirklich das Entscheidende?

Wir hatten vorher schon so einiges probiert und uns verbessert, aber ich war einfach beim Bremsen nicht stark genug. So hatten wir für Sonntag etwas geändert, womit es besser wurde. Aber nur für vier oder fünf Runden. Da ich in der Startaufstellung auch weiter hinten stand, war uns klar, dass ich auf der Bremse stark sein muss, und so sind wir noch weiter in diese Richtung gegangen. Und das hat dann richtig gut funktioniert.

Du bist auch entsprechend schnell nach vorn gestürzt.

Es war aber nicht leicht, Pedrosa und Jorge zu überholen. Aber als ich Jorge überholt hatte, habe ich gemerkt, dass ich schneller bin als er, und so habe ich bis zum Maximum gepusht, um eine Lücke zu ihm aufzumachen. Mit Dani Pedrosa war es danach nicht so einfach, aber ich denke, ich bin am besten gefahren, nachdem mich Dani überholt hatte. Ich habe alles gegeben, um ihm zu folgen, denn ich habe gewusst, dass er mich von Jorge wegziehen kann. Dani fährt auf dem

Sachsenring sehr gut. Ich habe von ihm diesmal viel gelernt und ein paar gute Linien abgesehen. Es gab dann einen Moment, wo ich gedacht habe, dass ich mit ihm um den zweiten Platz kämpfen kann. Das wäre für mich wichtig gewesen, denn dann hätte ich Jorge noch zwei Punkte mehr abknöpfen können. Aber noch während ich das dachte, hat Dani erst richtig Gas gegeben und war plötzlich weg. So hat er mir zumindest die Entscheidung abgenommen, ob ich das zusätzliche Risiko eingehen sollte.

In Assen hast du die Pole-Position herausgefahren, auf dem Sachsenring bist du wieder nur vom sechsten Platz gestartet. Hast du deine Quali-Schwäche doch nicht abgelegt?

Wir waren auf dem Sachsenring am Samstag mit dem Set-up noch nicht so weit, wie wir es hätten sein müssen. Und ich habe auch keine optimale Runde zustande gebracht. Als die Reifen die beste Haftung hatten, habe ich einfach zu viele kleine Fehler gemacht. Aber immerhin hat es für die zweite Startreihe gereicht. In Assen waren wir das ganze Wochenende stark, und ich konnte dort auch eine perfekte Runde zusammensetzen. Auf dem Sachsenring war ich mit meinem ersten Reifen gut, und hätte ich mit dem zweiten aus zwei Runden die besten Zeiten zusammengesetzt, wäre meine Zeit sehr ähnlich wie die von Jorge gewesen.

«Ich bin den Fans dankbar für das, was sie mir geben.»

VALENTINO ROSSI

Nach Assen hat deine Aktion mit Marc Márquez für viel Aufregung in der Presse gesorgt. Wie siehst du sie heute?

Das ist ganz normal, dass über Rennen, die in der letzten Kurve entschieden werden, viel geredet wird. Wir hatten uns die Aufnahmen mit Marc ja auch bei der Rennleitung angesehen, und ich habe sie mir zu Hause auch noch einmal angeschaut. Aber ich denke, es war nicht anders, als wie ich es gleich nach dem Rennen gesehen habe.

Wird sich die Tatsache, dass die Elektronik-Entwicklung für den Rest der Saison eingefroren wurde, auf den WM-Kampf auswirken?

Ich denke nicht. Ich bin aber schon gespannt auf die Elektronik für das nächste Jahr. Unsere momentane Elektro-

nik arbeitet sehr gut, und ich bin sehr neugierig, wie sich das Motorrad mit der Einheits-Elektronik fahren lassen wird. Dies wird auch sehr wichtig sein, um das Gleichgewicht der Meisterschaft in den kommenden Jahren zu verstehen. Darauf müssen wir aber noch bis zu den Valencia-Tests warten. Im Moment ändert sich erst einmal gar nichts.

Wie hoch schätzt du die Chance ein, dass du dieses Jahr deinen zehnten WM-Titel gewinnen kannst?

Das kann ich nicht sagen. Wir hatten eine sehr gute erste Saisonhälfte, und ich habe eine Chance, wie ich sie schon lange nicht mehr hatte. Ich führe die WM-Tabelle vom WM-Auftakt bis jetzt an, und das macht mich sehr glücklich. Aber Jorge und Marc sind sehr stark, und jedes Rennwochenende schreibt seine eigene Geschichte. Ich muss mich einfach von Rennen zu Rennen konzentrieren und darf keine Fehler machen. Die WM wird auf alle Fälle bis zum Finale spannend bleiben.

Könnte es sein, dass du bei der Stärke von Marc Márquez, die du für die zweite Saisonhälfte erwartest, den Titel ohne einen weiteren Sieg gewinnen könntest? Ich weiß es nicht. Aber im Vorjahr habe eine gute zweite Saisonhälfte hingelegt. Da das Bike nun besser ist, könnten wir noch stärker sein. So will ich auch weiter um Siege kämpfen.

Du wirst auf den meisten Rennstrecken von den Zuschauern am meisten angefeuert, das war auch auf dem Sachsenring nicht anders. Gibt dir das noch einmal zusätzliche Kraft?

Ich muss sagen, dass ich den Fans sehr dankbar bin. Es ist ein fantastisches Gefühl, dass sie mich anfeuern, denn es heißt, dass ich in meiner Karriere gute Rennen geliefert habe, die ihnen gefallen haben. So gebe ich auch weiter alles, nicht nur für mich, sondern auch für die Fans.

Wie waren die kurzen Ferien für dich?

Diese zehn Tage auszuspannen war wirklich wichtig. Ich habe in der ersten Saisonhälfte sehr hart gearbeitet und mich nie ausruhen können, denn ich war immer gefordert. Da tat es richtig gut, wieder Energie zu tanken, ich musste aber auch gleich wieder an meiner Form arbeiten. Wir werden jetzt zwei Rennen gleich hintereinander haben, da ist es sehr wichtig, in guter Form anzukommen. Ich war auf dem Bootcamp von Colin Edwards und hatte dort sehr viel Spaß mit Bikes, Autos und beim Schießen. Und auch mit den Jungs meiner Akademie hatten wir viel Spaß auf meiner Ranch und in Misano. ♦



Valentino Rossi vor Lorenzo und Pedrosa auf dem Sachsenring



Rossi feiert, Lorenzo grübelt: «Wichtig vor der Sommerpause»



Rossi mit Crewchief Galbusera: «Team hat sehr gut gearbeitet»

MotoGP

Rettungsversuche

Von IMRE PAULOVITS

Nach der Festnahme von Forward-Yamaha-Teambesitzer Giovanni Cuzari versuchen die Mitglieder, das Team zu retten. Auch eine Übernahme ist möglich.

Forward Racing hat sich eine Auszeit für den Indianapolis-GP erbeten. Bis Brünn will Geschäftsführer Marco Curioni versuchen, neues Geld von Sponsoren zusammenzubekommen, um den Rennbetrieb fortführen zu können.

Im bisherigen Team von Stefan Bradl arbeiteten auch die beiden deutschen Daten-Spezialisten Dirk Debus und Tex Geissler. Für Debus, dessen Unternehmen 2D führend bei der Datenspeicherung und -auswertung ist, war die Arbeit im Forward-Team nur ein Nebenjob, allerdings einer mit

Herzblut. «Ich werde sicher nicht nach Indy gehen und auch nicht nach Brünn. Wäre Stefan dort gefahren, wäre ich gegangen», stellt Debus klar. «Jetzt warte ich erst einmal ab, wie es mit dem Team weitergeht. Ich selbst werde mich bemühen, Loris Baz zu helfen, aber erst wenn alles geregelt ist.»

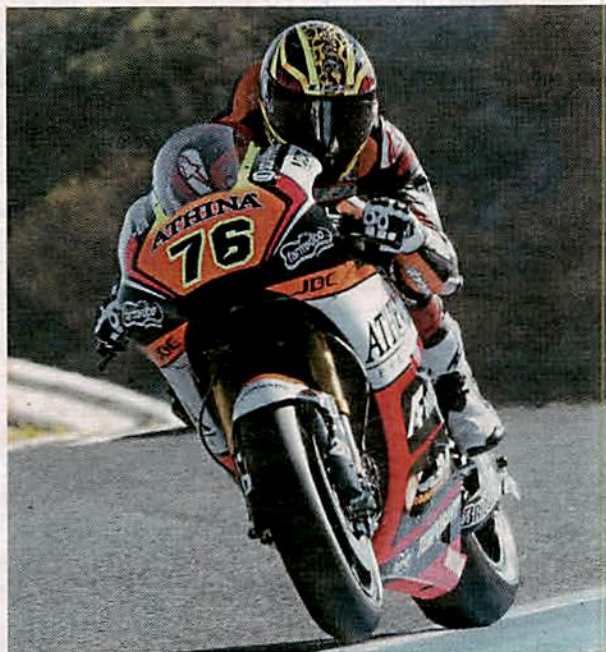
Für Tex Geissler war der Job bei Forward der Haupt-Lebensunterhalt. Der 44-jährige Ex-GP-Pilot wartet nun auf Neuigkeiten. «Was ich bisher erfahren habe, kam hauptsächlich aus dem Internet», so Geissler. «Ich hoffe natürlich, dass es mit dem Team weitergeht, weil dort eine super Truppe zusammen war. Derzeit weiß keiner von uns wie es weitergeht, wir können nichts machen als abwarten.»

Der Ex-Crewchief von Stefan Bradl, der Italiener Sergio Verbena, hat das gesamte Team auf der technischen Seite seit Moto2-Tagen mit aufgebaut. Aber auch

er kann nur abwarten. «In der nächsten Woche sollten wir wissen, ob wir nach Brünn fahren können», so Verbena. «Wir wissen auch noch nicht, ob wir nur mit Baz weiterfahren oder ob ein zweiter Fahrer kommt. Es könnte wieder Corti sein, wie auf dem Sachsenring.»

MotoGP-Platz viel wert

Wenn Forward als Team nicht weiter bestehen kann, ist ihr MotoGP-Platz, vor allem im Hinblick auf die Zeit ab 2017, viel wert. So ranken sich auch viele Gerüchte um die Übernahme des Teams. Auch Flavio Becca, Besitzer von Leopard Racing (Moto3-WM-Leader mit Danny Kent) wurde in Zusammenhang gebracht. Der Bauunternehmer aus Luxemburg dementiert jedoch: «Da ist nichts dran», versichert Becca. «Wir haben sehr wohl Expansionspläne, aber da geht es derzeit nur um die Moto2.» ♦



Loris Baz: Kann das Team um den MotoGP-Rookie weitermachen?

Moto2

Keine Kalex-Updates



Moto2-Meute: Zeitverbesserung durch Dämpfer-Krieg, neue Fahrwerkskomponenten erst für 2016

Von IMRE PAULOVITS

Bislang hat Kalex für die zweite Saisonhälfte immer Chassis-Updates gebracht. Das bleibt 2015 aus, aber nicht aus Mangel an Konkurrenz.

Die Moto2 haben dieses Jahr bei den Rundenzeiten einen großen Sprung nach vorn gemacht und sich dabei mehr der Fahrweise der MotoGP angenähert. «Durch die neuen Dunlop-Reifen, bei dem der Hinterreifen besseren Grip hat als früher, dafür der Vorderreifen in der Kurvenmitte weniger Vertrauen gibt und einen kleineren Grenzbereich hat, hat sich die Fahrlinie geändert hin zu weniger Kurvenspeed, dafür späterem Bremsen und früherem

Gasgeben», erklärt Baumgärtel. «So hat sich das Set-up so geändert, dass das Motorrad länger und stabiler wird. Dies hilft sowohl beim Anbremsen als auch beim Beschleunigen.»

Dass sich die Zeiten um teilweise über eine Sekunde verbessert haben, führt Baumgärtel auf eine Kombination dieser Reifen mit der großen Konkurrenz, die zwischen Öhlins und WP entfacht ist, zurück. «WP ist sehr stark in die Saison eingestiegen und hat auch seither Updates gemacht», weiß Baumgärtel. «Die mussten für die neuen Reifen ein neues Dämpfungs-Set-up machen, und weil sie nun so stark unter Konkurrenzdruck stehen, sind ihnen dabei größere Schritte gelungen. In den letzten Jahren waren

wir als Fahrwerkshersteller gefordert und haben viel entwickelt, auf dem Dämpfersektor war es ruhig. Nun hat sich dies rumgedreht.»

Altes Material vorn

So besteht derzeit kein Wunsch von den Teams nach einem Update. «Sogar die Teams, die mit 2014er-Material die Saison angefangen haben, haben kein Update auf 2015er-Niveau bestellt», verrät Baumgärtel. «Es gibt so viele Kombinationsmöglichkeiten, und jeder hat sein Set-up gefunden, mit dem er glücklich ist. Johann Zarco führt die WM mit 2014er-Material an.»

Trotzdem geht die Entwicklung weiter. «In Aragón haben wir schon einiges für 2016 probiert, wir werden dies weiter auf die Reifen optimieren.» ♦

Moto2/Moto3

Platztausch

Von IMRE PAULOVITS

Die Sommerpause der Motorrad-WM war hinter den Kulissen ziemlich hektisch. So haben mehrere Teams einen ihrer Fahrer für die zweite Saisonhälfte gewechselt.

Das Tech3-Moto2-Team von IRTA-Präsident Hervé Poncharal hat den Spanier Ricky Cardús für die zweite Saisonhälfte gegen seinen erst 18-jährigen Landsmann Xavi Vierge ausgewechselt.

Cardús, ein enger Freund des vierfachen Weltmeisters Jorge Lorenzo, war im Vorjahr als Ersatz für den verletzten Alex Mariñelarena zum Team gestoßen und hat in seiner ersten Tech3-Saison mit vier Top-10-Plätzen den 18. WM-Rang belegt. Dieses Jahr bekam er eine weitere Chance, kam allerdings in den ersten neun Rennen keinmal in die Punkte.

So gibt Tech3 nun dem jungen Vierge eine Chance, der in der Spanischen Meisterschaft im Targobank-Team bereits eine von Tech3-Techniker Guy Coulon konstruierte Mistral 610 eingesetzt und damit in den ersten fünf Rennen einen Sieg sowie vier Podestplätze eingefahren hat und auf dem zweiten

Platz der Tabelle hinter Edgar Pons liegt.

Isaac Viñales raus und rein

Im LaGlisse-Husqvarna-Werks-Team wurde ebenfalls eine Blut-auffrischung vorgenommen. Isaac Viñales, der in Argentinien auf dem Podest stand, aber in Assen und auf dem Sachsenring zwei Nuller geschrieben hat, wurde durch den 18-jährigen Italiener Lorenzo Dalla Porta ersetzt, der in der LaGlisse-Academy in der Moto3-Junior-WM gefahren ist und bei fünf Rennen drei Top-5-Plätze herausfuhr.

Isaac Viñales, Cousin des Suzuki-MotoGP-Piloten Maverick Viñales, wird in Indy trotzdem dabei sein – als Ersatz für die verletzte Ana Carrasco. ♦



Tech3-Pilot Xavi Vierge



So knapp am vorzeitigen
Titelgewinn vorbei:
Jonathan Rea (#65) fehlte
im zweiten Lauf nur eine
Zehntelsekunde

Sepang

Davies verhindert Titel

Von IMRE PAULOVITS

Jonathan Rea hat in der Hitze von Malaysia wieder mit den Reifen gezaubert und hatte schon den WM-Titel vor Augen. Doch Chaz Davies hielt gegen und vertagte die WM-Entscheidung auf nach der Sommerpause.

Die Bruthitze von Malaysia stellte die Reifen vor einen Härtestest. In den Trainings wurde klar, dass sie bei Asphalttemperaturen über 40 Grad und dem welligen Belag von Sepang nur sechs Runden wirklich voll belastet werden können. Wer über die 16-Runden-Distanz auf der längsten Strecke im WM-Kalender kommen wollte, der musste sich das Rennen einteilen.

Jonathan Rea ist bekannt für seine feine Reifentaktiererei, doch der Mann aus Nordirland, der dieses Jahr die Superbike-WM-Saison dominiert hat, wie zuletzt Doug Polen 1991, hatte ein anderes Problem: Nachdem er sich über die ganzen Trainingssitzungen um ein möglichst gutes Set-up gekümmert hatte, musste er sich in der Superpole umstellen, wollte es auf eine Runde ankommen lassen, doch in dieser verschaltete er sich in Turn 9, und er musste vom siebten Startplatz ins Rennen gehen. Sein Teamkollege Tom Sykes hingegen sicherte sich den ersten Startplatz, und er hatte für das Rennen eine klare Taktik: sich vorn aus dem Staub machen.

Dies setzte der Weltmeister von 2013 auch meisterhaft um, er kümmerte sich wenig um die

Sorgen seines Crewchefs Marcel Duinker wegen der Reifen und fuhr sich einen Vorsprung von über drei Sekunden heraus, während sich Rea hinter Davies auf Platz 3 hielt.

Und die Unüberlegtheit von Sykes sollte sich rächen: Seine Reifen bauten ab, er wurde bis auf Platz 5 durchgereicht, während Rea sich seine Reifen für den Schlusspurt schonte und in der letzten Runde in Führung ging. Damit fehlten ihm nur noch 11 Punkte zum WM-Titel gegenüber seinem Teamkollegen Tom Sykes.

Sykes Titelhoffnungen nahmen dann ein frühes Ende, als in der ersten Kurve Sylvain Guintoli Max Biaggi anstupste, dieser Sykes berührte und dieser erst einmal hoffnungslos ins Mittelfeld zurückfiel. Auch seine furiose Aufholjagd endete mit einem Sturz, von dem er zwar weiterfahren konnte, jedoch der Titel Adieu sagen konnte.

Doch der Weg zum WM-Titel war für Rea trotzdem nicht frei. Ducati-Werkspilot Chaz Davies zeigte eine unheimliche Stärke, zog an der Spitze auf und davon, doch auch er musste zum

Schluss mit den Reifen hadern. Rea legte eine unglaubliche letzte Runde hin, war in der Zielkurve schon vorn, doch dann berührten sich die beiden, und Davies kam besser weg. So ist es nun der Ducati-Pilot, der noch theoretische Chancen um den Titel hat. «Wir haben uns ziemlich hart berührt», kommentierte Rea. «Das halte ich nicht gegen Chaz, er wollte auch gewinnen. Jetzt gehe ich erst einmal in die Sommerpause und freue mich schon auf Jerez, ich mag diese Strecke sehr.»

Biaggi: Mal oben, mal unten

Ex-Weltmeister Max Biaggi zeigte bei seinem zweiten Wildcard-Einsatz noch mehr Leistung als bei seinem ersten in Misano. Dank ausgiebigen Testfahrten war er zunächst Schnellster, und auch in den Rennen ging er beherzt zur Sache. Im ersten hatte auch er eine brillante Reifentaktik und fuhr aufs Podest. Im zweiten Lauf machte er sich zu noch größeren Taten auf, wurde jedoch Opfer der Starkollision. Nun will sich der Römische Imperator zurückziehen. Aber wer weiß: Vielleicht bekommt er schon bald wieder Lust. ♦



Unbelohnter Einsatz: Biaggi wurde im zweiten Rennen umgefahren

Supersport-WM

Jacobsen kann es

Der 21-jährige Amerikaner Patrick Jacobsen zeigte schon das ganze Jahr Potenzial, in Sepang setzte er es in einen Sieg um.

Das in Thailand ansässige Team von Core Motorsport war ganz aus dem Häuschen. Sein Pilot Jacobsen duellierte sich an der Spitze über das ganze Rennen mit MV-Agusta-Werkspilot Jules Cluzel, wehrte auch zum Schluss alle Attacken des erfahrenen Franzosen ab und holte seinen ersten Sieg in der Supersport-WM. Damit hat das Team nach dem Sieg mit Rattapark Wilairot in Buriram auch den zweiten WM-Lauf in Südostasien gewonnen.

«Als ich zum ersten Mal an Jules vorbei war, habe ich nur noch meinen Kopf tief hinter die Verkleidung gesenkt und nur noch gepusht», gab Jacobsen zu Protokoll. «Nach mei-

ner Armpump-Operation gab es keine Entschuldigung mehr für mich, ich musste einfach gewinnen.»

Cluzel nahm es gelassen: «Klar wollte ich gewinnen und so war ich sauer, dass Patrick besser bis zum Zielstrich kam. Aber mein Augenmerk liegt auf Kenan, der ist hier nur Vierter geworden, und ich bin drei Rennen vor Schluss wieder auf 13 Punkte an ihm ran.» Sofuoglu hatte ein besseres Resultat gleich zu Rennbeginn vergeben, als er sich verbremste.

Der Schweizer Dominic Schmitter und der Deutsche Kevin Wahr holten beide WM-Punkte und waren in einem Vierer-Kampf um Platz 11 verstrickt, den sich schließlich Schmitter sicherte. «Die Zweikämpfe haben richtig Spaß gemacht. Das war wirklich Racing», freute sich der Schweizer. ♦ IP



Hartnäckig geblieben: Jacobsen (#99) hielt Cluzel hinter sich

SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate

Sepang/MAL: 31. Juli; 10. Lauf, 19. Rennen; 88,688 km über 16 Rdn. à 5,543 km; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 31 Grad; Asphalt: 43 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	16	33:33,964	2:04,489	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	16	+0,121	2:04,530	20
3. Max Biaggi (I)	Aprilia RSV4 RF	16	+10,695	2:04,791	16
4. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	16	+15,433	2:05,394	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	16	+17,983	2:05,654	11
6. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	16	+23,758	2:05,765	10
7. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	16	+24,854	2:04,638	9
8. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	16	+28,306	2:06,081	8
9. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	16	+31,098	2:05,987	7
10. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	16	+34,105	2:04,628	6
11. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	16	+37,107	2:06,442	5
12. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	16	+37,378	2:06,200	4
13. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	16	+39,656	2:07,335	3
14. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	16	+43,451	2:06,860	2
15. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	16	+48,476	2:06,218	1
16. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:01,166	2:07,753	-
17. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	16	+1:24,006	2:09,460	-
18. Alex Phillis (AUS)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:31,093	2:09,240	-
19. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	16	+2:02,124	2:12,540	-

Nicht klassiert:

- Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	7	+9 Rdn.	2:08,393	-
- Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	7	+9 Rdn.	2:05,467	-

Durchschnittstempo des Siegers: 158,532 km/h
Schnellste Runde: Sykes, 2. Runde, in 2:03,654 min (=161,376 km/h) (Rekord)

Sepang/MAL: 31. Juli; 10. Lauf, 20. Rennen; 88,688 km über 16 Rdn. à 5,543 km; 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 31 Grad; Asphalt: 39 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	16	33:36,466	2:04,707	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	16	+0,091	2:04,730	20
3. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	16	+5,008	2:05,012	16
4. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	16	+13,130	2:05,660	13
5. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	16	+15,801	2:05,443	11
6. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	16	+15,970	2:05,533	10
7. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	16	+24,561	2:06,251	9
8. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	16	+26,526	2:06,099	8
9. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	16	+28,528	2:06,454	7
10. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	16	+31,598	2:06,431	6
11. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	16	+33,568	2:06,036	5
12. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	16	+34,806	2:06,581	4
13. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	16	+46,521	2:06,454	3
14. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	16	+48,964	2:05,015	2
15. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	16	+49,865	2:05,862	-
16. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:04,171	2:08,228	-
17. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:24,837	2:09,478	-
18. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	16	+1:25,068	2:09,536	-
19. Alex Phillis (AUS)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:34,051	2:10,253	-
20. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	16	+2:00,907	2:12,012	-

Nicht klassiert:

- Max Biaggi (I)	Aprilia RSV4 RF	1	+15 Rdn.	-	-
------------------	-----------------	---	----------	---	---

Durchschnittstempo des Siegers: 158,335 km/h
Schnellste Runde: Davies, 3. Runde, in 2:04,707 min (=161,376 km/h)

Nächste Rennen: 20. September, Jerez (E) Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Sepang International Circuit



Training (3 Läufe) min

1. Torres	2:04,356
2. Haslam	2:04,522
3. Biaggi	2:04,823
4. De Puniet	2:04,858
5. Guintoli	2:04,863
6. Davies	2:04,972
7. Badovini	2:05,009
8. Rea	2:05,043
9. Sykes	2:05,096
10. Canepa	2:05,395
11. Salom	2:05,635
12. Van der Mark	2:05,748
13. Baiocco	2:05,757
14. Lowes	2:05,806
15. Camier	2:06,038
16. Mercado	2:06,268
17. Ramos	2:06,518
18. Ponsson	2:07,650
19. Vizziello	2:09,600
20. Rizmayer	2:09,742
21. Phillis	2:10,512
22. Tóth	2:10,585

Plätze 1–20: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe) min

1. Sykes	2:03,240
2. Torres	2:03,510
3. Guintoli	2:03,836
4. Biaggi	2:03,948
5. Lowes	2:04,018



SUPERSPORT-WM / Resultate

Sepang (Mal): 31. Juli, 9. WM-Lauf; 14 Runden à 5,543 km (= 77,602 km); 19 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt 31/43 Grad

1. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki) in 31:19,621 min (= 153,785 km/h); 2. Jules Cluzel (F/MV Agusta) +0,091 sec; 3. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +3,387; 4. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki) +3,456; 5. Kyle Smith (GB/Honda) +9,507; 6. Roberto Rolfo (I/Honda) +15,835; 7. Martin Cardenas (COL/Honda) +16,281; 8. Gino Rea (GB/Honda) +16,298; 9. Cristian Gamarino (I/Kawasaki) +19,628; 10. Andrea Baldolini (I/MV Agusta) +20,959; 11. Dominic Schmitter (CH/Kawasaki) +32,332; 12. Fabio Menghi (I/Yamaha) +32,397; 13. Kevin Wahr (D/Honda) +32,487

Schnellste Runde: Sofuoglu, in 2:09,338 min (= 154,284 km/h)
Stand (nach 9 von 12 Läufen): 1. Sofuoglu, 168 Punkte; 2. Cluzel 155; 3. Jacobsen 140; 4. Zanetti 113; 5. Rea 88; 6. Rolfo 68. Ferner: 14. Schmitter 32; 18. Wahr 13
Nächstes Rennen: 20. September, Jerez (E) Internet: www.worldsbk.com



Chaz Davies: Nach Sieg gar theoretische Chancen auf WM-Titel

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf

Start: Biaggi kommt am besten weg, doch Sykes biegt als Erster ein, vor Davies. Rea katapultiert sich von Startplatz 7 auf P3, Biaggi Vierter.

1. Runde: Rea überholt Davies, der holt sich den Platz aber wieder zurück.

2. Runde: Sykes knallt eine Rekordrunde hin und hat 1,5 sec. Vorsprung vor Davies und Rea. Torres und Haslam bedrängen Biaggi.

3. Runde: Biaggi wird zuerst von Torres, dann von Haslam überholt.

5. Runde: Van der Mark fällt von P8 auf P12 zurück.

7. Runde: Sykes führt mit 3,2 Sekunden, Biaggi holt sich P5 von Haslam.

8. Runde: v.d. Mark out.

10. Runde: Sykes 3,1 sec. vor Davies, dieser wird von Rea bedrängt.

12. Runde: Sykes Führung schmilzt dahin. Biaggi holt sich P4 von Torres zurück.

13. Runde: Davies geht in Führung, auch Rea will an Sykes vorbei, wird aber zweimal rausgetragen. Erst der dritte Versuch sitzt.

15. Runde: Rea robbt sich an Davies ran, Biaggi kommt Sykes immer näher.

16. Runde: Biaggi geht in Turn 1 an Sykes vorbei auf P3. Rea schnappt sich Davies in Turn 5. Rea wird in der Zielkurve herausgetragen, kann trotzdem besser bis zum Zielstrich beschleunigen und siegt.

2. Lauf

Start: Biaggi biegt als Erster in Turn 1 ein, wird aber von Guintoli angestupst, kollidiert mit Sykes und stürzt.

1. Runde: Davies führt vor Guintoli und Rea. Sykes fällt bis auf P14 zurück.

2. Runde: Van der Mark vorbei an Haslam auf P5. Sykes bereits wieder auf P12.

3. Runde: Sykes auf P10.

4. Runde: v.d. Mark vorbei an Guintoli auf P4, Sykes 9.

5. Runde: Guintoli wieder 4., Sykes auf P8.

6. Runde: Sykes stürzt auf P7, kann weiterfahren und fällt auf P19 zurück.

9. Runde: Torres verdrängt v.d. Mark auf P6, Sykes auf P15.

10. Runde: Davies führt drei sec. vor Rea, Torres weitere 1,5 sec. zurück und kommt näher.

15. Runde: Davies noch immer 1,9 sec. vor Rea.

16. Runde: Davies geht mit 1,2 sec. Vorsprung in die letzte Runde, Rea feilt den Vorsprung Kurve für Kurve ab, sie berühren sich in der Zielkurve, Davies siegt. ♦ IP

WORLDSBK.COM

Strahlender Sonnenschein und 34.700 Zuschauer: Die legendäre Naturrennstrecke Schleizer Dreieck ist ein Bestseller im IDM-Kalender



IDM Schleiz

Keine Spielchen mehr

Von ANKE WIECZOREK

Dass sich die IDM in einer Schiefelage befindet, ist kein Geheimnis. Doch scheinbar sind für Promoter Motor-Events Rettungspakete in Sicht, zumindest vonseiten des DMSB. Noch nie ließen sich in diesem Jahr so viele hochrangige Funktionäre blicken wie in Schleiz.

In der IDM Superbike gab es einen Schlagabtausch zwischen Xavi Forés und Markus Reiterberger, der auf seiner Lieblingsstrecke die Superpole gewonnen hatte. Die beiden machten die Siege unter sich aus. An-

sonsten hatte vorne niemand etwas zu melden. Im ersten Lauf trieben Forés, der wieder die Hybrid-Ducati mit dem 2014er-Chassis und der 2015er-Elektronik einsetzte, ihre Spielchen miteinander. Der Spanier sammelte die meisten Führungskilometer. In der letzten Runde fuhren beide nebeneinander auf die letzte Schikane zu. Forés erwischte den besseren Ausgang. Reiti konnte mit der BMW aus dem Windschatten heraus nicht mehr kontern. Freude über den Sieg kam bei Forés nicht auf. Er gedachte ergriffen seinen zwei Landsmännern, die vor zwei Wochen bei der Moto America tödlich ver-

unglückt waren. Einer davon gehörte zu Forés' engem Freundeskreis. Er wollte unbedingt gewinnen, um ihnen den Sieg zu widmen: «Heute waren wir zu dritt auf dem Motorrad.»

Im zweiten Lauf ließ sich Reiterberger auf keine Eskapaden mehr ein und gewann überlegen. Am kommenden Wochenende in Assen wird er seine BMW aufgrund der Balance of Performance nochmals um ein Kilo beschweren müssen. Die nunmehr sieben Kilo Zusatzgewicht bleiben ihm auch beim Finale in Hockenheim nicht erspart.

Yamaha brachte mit dem Amerikaner Cameron Beaubier,

der die AMA anführt, und dem Briten Kev Coghlan nicht nur schlagkräftigen Ersatz für die verletzten MGM-Fahrer Max Neukirchner und Damian Cudlin an den Start, sondern auch gleich Besuch aus der Chefetage mit Keith McCarthy, Race Manager Yamaha America, machte sich vor Ort ein Bild von der IDM, der jenseits des Großen Teichs durchaus Beachtung geschenkt wird.

Yamaha: Weiter im Sturzpech

Doch weder Beaubier noch Coghlan kamen unbeschadet über die Runden. Beaubier fuhr im ersten Lauf ähnliche Zeiten wie die Spitze, doch

dann rutschte ihm das Vorderrad weg. Coghlan erwischte es im zweiten Lauf. Er verzögerte viel zu spät, fuhr geradeaus und schlug nahezu ungebremst ein. Bei der medizinischen Erstuntersuchung in Schleiz wurde mindestens ein gebrochener Brustwirbel diagnostiziert. Weil das nicht ungefährlich ist, wird Coghlan in Jena weiterbetreut, wo neurochirurgische Spezialisten vor Ort sind.

Seine Konstanz hat mittlerweile Honda-Fahrer Jan Halbich auf den vierten Gesamtrang nach vorn gespült, der auch mit sechsten Plätzen in den Rennen fleißig punktet. ♦

Superstock 1000

Stamm: Wieder nicht vorbei

Für Roman Stamm zählt nur: Mathieu Gines muss im Rennen hinter ihm bleiben. Und am besten noch ein paar Fahrer dazwischen.

Nach dem Schleiz-Wochenende trennt Stamm nur noch ein einziger Punkt vom Gesamtführenden Franzosen Gines. Der Yamaha-Fahrer war in Thüringen weit weg von seiner gewohnten Form. Stamm hatte ein neues Fahrwerk in der Kawasaki. Wenn er im ersten Lauf nicht mit Chattering-Problemen gekämpft hätte und dadurch nicht zurückgefallen wäre, hätte er mit seinem zweiten Platz in Lauf 2 locker die Spitze in der Wertung einnehmen können. Die volle Punktzahl ging beide Male an Lukas Trautmann, der damit nach einer Durststrecke wieder auf der Idealinie ist. Auf dem Siegetreppchen standen



Endlich läuft es wieder wie am Anfang: Lukas Trautmann

allerdings andere ganz oben. Die Jungs vom Team Triple M by Barni, Ondrej Jezek und Marc Moser, waren die Ersten, nur Punkte bekamen sie nicht, denn als Gastfahrer fuhren die FIM Superstock 1000 Cup-Piloten außerhalb der Wertung. Beinahe wäre ein zweifacher

Doppelsieg für sie herausgesprungen, aber bei Moser brach im zweiten Lauf der Schalthebel an der Ducati Panigale. In Hockenheim zum IDM-Finale folgt ein weiterer Auftritt des Duos. Pech hatte Dominik Vincin: zwei Ausfälle. Damit verlor er zwei Tabellenränge. ♦ AWI



Zweimal Erster: Ondrej Jezek

IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf:** Jezek und Reiterberger top, aber Forés gewinnt Sprint in die erste Kurve.
- 1. Runde:** Forés führt vor Jezek, Reiti, Baubier, Lanzl.
- 2. Runde:** Forés mit 1,046 sec Vorsprung unterwegs.
- 3. Runde:** Reiti geht an Jezek vorbei und versucht die Lücke zu Forés zu schließen.
- 8. Runde:** Forés weiter vorn, Sturz Beaubier
- 10. Runde:** Reiti hat zu Forés aufgeschlossen, beide haben sich schon über sechs Sekunden vom Feld abgesetzt.
- 18. Runde:** Forés und Reiti nebeneinander, der Spanier siegt um Haaresbreite.
- 2. Lauf:** Start: Forés setzt sich an die Spitze.
- 9. Runde:** Reiti geht zur Halbzeit in Führung, Forés kann nicht dagegenhalten.
- 17. Runde:** Coghlan stürzt.
- 18. Runde:** Reiti-Sieg mit 7,161 sec Vorsprung. ♦ AWI

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Schleizer Dreieck (D): 30. Juli–2. August 2015, 6. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 3,805 km; Wetter: trocken

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 18 Runden, 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet

1. Xavi Forés (E/Ducati) in 25:33,265 min (= 160,8 km/h); 2. Markus Reiterberger (D/BMW) +0,077 sec; 3. Lorenzo Lanzi (I/Ducati) +11,818; 4. Ondrej Jezek (CZ/Ducati, 1. SST 1000) +15,430; 5. Marc Moser (D/Ducati, 2. SST 1000) +17,237; 6. Matej Smrz (CZ/BMW) +30,081; 7. Lukas Trautmann (A/Yamaha, 3. SST 1000) +30,089; 8. Kev Coghlan (GB/Yamaha) +31,866; 9. Roman Stamm (CH/Kawasaki, 4. SST 1000) +37,567; 10. Jan Halbich (CZ/Honda) +37,670; 11. Stefan Kerschbaumer (A/Yamaha, 5. SST 1000) +42,802; 12. Marvin Fritz (D/Yamaha, 6. SST 1000) +43,000; 13. Matthieu Gines (F/Yamaha, 7. SST 1000) +43,200; 14. Lucy Glöckner (D/BMW, 8. SST 1000) +43,306; 15. Pijp Blijstbosch (NL/BMW, 9. SST 1000) +43,737

Schnellste Runde: Markus Reiterberger (D/BMW) in 1:23,988 min

2. Lauf: 18 Runden, 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet

1. Markus Reiterberger (D/BMW) in 25:28,035 min (= 161,36 km/h); 2. Xavi Forés (E/Ducati) +7,161 sec; 3. Lorenzo Lanzi (I/Ducati) +12,880; 4. Cameron Beaubier (USA/Yamaha) +18,491; 5. Ondrej Jezek (CZ/Ducati, 1. SST 1000) +23,568; 6. Matej Smrz (CZ/BMW) +34,820; 7. Lukas Trautmann (A/Yamaha, 2. SST 1000) +35,014; 8. Jan Halbich (CZ/Honda) +35,331; 9. Roman Stamm (CH/Kawasaki, 3. SST 1000) +36,489; 10. Marvin Fritz (D/Yamaha, 4. SST 1000) +38,447; 11. Stefan Kerschbaumer (A/Yamaha, 5. SST 1000) +49,017; 12. Luca Grünwald (D/Kawasaki) +50,479; 13. Pijp Blijstbosch (NL/BMW, 6. SST 1000) +50,909; 14. Matthieu Gines (F/Yamaha, 7. SST 1000) +54,675; 15. Danny De Boer (NL/Yamaha, 8. SST 1000) +56,691

Schnellste Runde: Markus Reiterberger (D/BMW) in 1:24,165 min.

Stand Superbike (nach 12 von 16 Läufen): 1. Reiterberger 285 Punkte; 2. Forés 230; 3. Lanzi 176; 4. Halbich 104; 5. Neukirchner 101; 6. Smrz 98; 7. Cudlin 70; 8. Grünwald 60; 9. Nigon 49; 10. Jones 37

Stand Superstock 1000 (nach 12 von 16 Läufen): 1. Gines 227; 2. Stamm 226; 3. Trautmann 156; 4. Fritz 147; 5. Kerschbaumer 111; 6. Vincon 109; 7. Blijstbosch 109; 8. Burri 99; 9. De Boer 92; 10. Filla 66

Supersport

1. Lauf: 16 Runden, 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet

1. Jan Böhn (D/Yamaha) in 23:50,366 min (= 153,22 km/h); 2. Marco Nekvasil (A/Kawasaki) +3,665 sec; 3. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +11,413; 4. Julian Puffe (D/Kawasaki) +12,041; 5. Christian von Gunten (CH/Kawasaki) +18,861; 6. Rafael Neuner (A/Kawasaki) +21,705; 7. Sarah Heide (D/Suzuki) +24,651; 8. Thomas Walther (D/1. Open 600) +25,958; 9. Stefan Ströhlein (D/Suzuki) +38,780; 10. Sebastian Frotscher (D/2. Open 600) +40,803

Schnellste Runde: Marco Nekvasil (A/Kawasaki) in 1:28,541 min.

2. Lauf: 16 Runden, 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet

1. Marco Nekvasil (A/Kawasaki) in 23:47,186 min (= 153,56 km/h); 2. Jan Böhn (D/Yamaha) +1,192 sec; 3. Julian Puffe (D/Kawasaki) +5,984; 4. Christian Stange (D/Suzuki) +6,081; 5. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +6,788; 6. Jasha Huber (CH/Kawasaki) +13,588; 7. Christian von Gunten (CH/Kawasaki) +23,353; 8. Rafael Neuner (A/Kawasaki) +24,042; 9. Sarah Heide (D/Suzuki) +25,436; 10. Thomas Walther (D/1. Open 600) +31,839

Schnellste Runde: Marco Nekvasil (A/Kawasaki) in 1:28,391 min.

Stand (12 von 16 Läufen): 1. Lauslehto, 241 Punkte; 2. Böhn 195; 3. Stange 170; 4. Huber 133; 5. Heide 111; 6. Von Gunten 109; 7. Brouwer 98; 8. Ströhlein 97; 9. Neuner 80; 10. Nekvasil 20

Moto3 GP/Standard

16 Runden, 11 Fahrer gestartet, 11 gewertet

1. Jonas Geitner (D/KTM) in 25:04,450 min (=145,677 km/h); 2. Ernst Dubbink (NL/Honda) +0,731; 3. Martin Gobelec (CZ/Ariane 3) +16,977; 4. Matthias Meggle (D/Honda, 1. Moto3 Standard) +31,167; 5. Philipp Freitag (D/Honda, 2. Moto3 S) +32,059

Schnellste Runde: Jonas Geitner (D/KTM) in 1:32,944 min.

Stand Moto3 GP: 1. Geitner, 100 Punkte; 2. Dubbink 40; 3. Kroeze 36

Stand Moto3 Standard: 1. Georgi, 95 Punkte; 2. Meggle 72; 3. Freitag 65

Sidecar

16 Runden, 14 Gespanne gestartet, 12 gewertet

1. Sattler/Neubert (A/D/LCR-Suzuki) in 25:11,338 min (= 145,01 km/h); 2. Gürck/Wechselberger (A/LCR-BMW) +13,216 sec; Nussbaum/Prudlik (D/LCR-Suzuki) +23,374; 4. Pichler/Pichler (A/RSR-Suzuki) +33,452; 5. Ruppert/Wäfler (CH/LCR) +45,511; 6. Schröder/Werth (CH/D/LCR F1) +1:00,235 min.

Schnellste Runde: Sattler/Neubert (A/D/LCR-Suzuki) in 1:32,697 min.

Stand (nach 6 von 8 Läufen): 1. Gürck 130 Punkte; 2. Sattler 95; 3. Kretzer 83

Nächster Lauf: 7.-9. August, Assen (NL) Internet: www.superbike-idm.de

Yamaha-R6-Dunlop-Cup/Resultate

Schleizer Dreieck (D): 13 Runden à 4,381 km; 35 Fahrer gestartet, 33 gewertet

1. Maurice Ullrich (D) in 21:23,316 min; 2. Manou Antweiler (D) +0,069 sec; 3. Andreas Klambauer (A) +6,033; 4. Loris Haug (D) +8,306; 5. Patryk Kosiniak (PL) +10,238; 6. Arnaud Friedrich (D) +10,625; 7. Colin Rossi (CH) +10,790; 8. Marc Zellhöfer (D) +10,819; 9. Dominik Rubin (D) +17,100; 10. Timo Kugler (CH) +21,518

Punktstand nach 4 von 8 Läufen: 1. Ullrich, 106 Punkte; 2. Antweiler 91; 3. Tulovic 57; 4. Klambauer 54; 5. Pasek 48; 6. Kosiniak 48; 7. Friedrich 39; 8. Rossi 35; 9. Höfer 33; 10. Haug 29

Nächster Lauf: 7. bis 9. August, Assen (NL) Internet: www.yamaha-cup.de

IDM Supersport 600

Vorsprung schmilzt



Marco Nekvasil (#6): Zweiter Platz und Sieg bei IDM-Rückkehr

Durch einen Start-Ziel-Sieg von Jan Böhn gerät Tatu Lauslehto unter Druck.

Ungewöhnlich voll, aber für Schleiz typisch, war das Fahrerfeld mit 21 Teilnehmern, darunter neun Gaststartern. Die große österreichische Nachwuchshoffnung Marco Nekvasil gab ein IDM-Comeback. Der 18-Jährige war zu Jahresbeginn als Superstock 1000-Sieger in die Spanische Moto2-Meisterschaft abgewandert, wurde bisher aber nicht glücklich. «Die

dort eingesetzte FTR ist nicht wirklich konkurrenzfähig. Es ist schön, hier in der IDM mal wieder ein gut funktionierendes Motorrad zu fahren.» Nekvasil bekam von LSG Racing eine Kawasaki zur Verfügung und wird die 600er auch noch bei der IDM in Assen fahren. Spitzenreiter Tatu Lauslehto hatte sich in der Vorwoche schon beim Rundstrecken-Cup auf der Strecke eingefahren, doch sein ärgster Verfolger Jan Böhn schnitt besser ab und machte Boden gut. ♦ AWI

Yamaha R6-Dunlop-Cup

Junior im Höhenflug

Der erst 15-jährige Lukas Tulovic führte das Rennen zunächst an, musste aber in der vierten Runde wegen Problemen mit der Hand die Box ansteuern. Dass er jetzt schon eine 600er fährt, war ein Frage der Größe. Der ADAC-Stiftungs-Sport-Fahrer misst jetzt bereits 181 cm. Um seine Karriere absehn zu können, ließen ihn seine Eltern in der Uniklinik Heidelberg vermessen. Entwarnung: Er wächst maximal noch vier Zentimeter. Über sein Saisonziel ist der Eberbacher ebenfalls

schon hinausgeschossen. Angepeilt war Rang fünf, inzwischen ist ein Podiumsplatz drin. Erster ist weiterhin Maurice Ullrich: drei Siege in fünf Rennen. ♦ AWI



Tulovic: Nach Führung Aus

Moto3 Standard/GP

Partystimmung

Im Freudenberg-Team gab es mächtig zu feiern. Teamchef Michael Freudenberg fuhr exakt vor 25 Jahren sein letztes Rennen auf dem Schleizer Dreieck. Und gleichzeitig beging er jetzt sein 25-jähriges Firmenjubiläum. Jonas Geitner schenkte ihm Sieg Nummer vier in der GP-Klasse. Geitner wurde diesmal aber den niederländischen Kollegen Ernst Dubbink nicht los. Und in der Standard-Klasse musste Tim Georgi diesmal zurückstecken, indem er Dritter wurde.

Kurios: Walid Soppe erhielt für seinen Frühstart eine Stop-

and-go-Strafe. Nach der Absolvierung rauschte er gleich in die Wiese, fing sich aber wieder und wurde noch Vierter. Bravourös: ADAC-Junior-Cup-Fahrer Dennis Norick Stelzer als Gastkommentator – fachlich top und herzlich erfrischend. ♦ AWI



Geitner: Weiter unantastbar

NACHRICHTEN

Trennung: Nigon fehlt die Motivation

IDM Superbike HPC Power Suzuki und Erwan Nigon haben die Zusammenarbeit vor dem Schleiz-Wochenende beendet. Dem Team gelang es bisher nicht, ein konkurrenzfähiges Paket für vordere Plätze zu entwickeln. Nigon fehlte zuletzt zudem die Motivation. Der Franzose will sich jetzt auf die Langstrecken-WM konzentrieren. Am kommenden IDM-Wochenende in Assen bleibt die GSX-R 1000 nicht verwaist. Kurzfristig wird sich entscheiden, ob Vittorio Iannuzzo oder Nina Prinz Platz nimmt.

Waldi: Mittendrin statt nur noch dabei

SuperNaked Der 20-fache Grand Prix-Sieger und zweifache Vizeweltmeister Ralf Waldmann greift noch einmal als Fahrer an. In Schleiz fuhr er als Gaststarter in der SuperNaked-Klasse auf einer Ducati Monster 821. Beim IDM-Finale in Hockenheim (25.-27. September) folgt ein zweiter Auftritt.

Tödlicher Unfall überschattet Event

Suzuki Gladius-Trophy Im Training der IDM-Gastklasse ereignete sich am Freitag ein schwerer Unfall. Richard Neumann stürzte nach einer Schikane und wurde von einem nachfolgenden Fahrer überrollt. Neumann erlitt ein Schädel-Hirn-Trauma. Trotz sofortiger ärztlicher Versorgung verstarb der 55-jährige Suzuki-Händler aus Braunschweig im Spital. ♦ AWI

KOMPAKT

IDM Superstock 1000 Roman Stamm hat endlich ein freies Wochenende gefunden. Zwischen der IDM in Assen und dem Acht-Stunden-Rennen in Oschersleben wird der Schweizer am 15. August seine Freundin Jolanda heiraten.

IDM Superbike Ex-Meister Jörg Teuchert besuchte seine alte Yamaha-Crew und sah sich die Rennen an. Seine Leidenschaft gehört inzwischen dem Mountainbike, er fährt regelmäßig Rennen. ♦ AWI

MXGP: Gautier Paulin (21) jagt WM-Leader Romain Febvre und Tagessieger Shaun Simpson



Motocross-GP Lommel

Überlebensschlacht

Von ALEX HODGKINSON

Doppelsiege in Lommel/B für die Briten Shaun Simpson (MXGP) und Max Anstie (MX2). Pauls Jonass übernimmt die WM-Führung in der MX2-Klasse.

Die Schlacht ums Überleben in der diesjährigen MXGP-WM geht weiter. Villopoto-Ersatz Steven Frossard drehte in der Sandhöhle von Lommel keine einzige Runde, nachdem er sich in Loket eine Verletzung der Kniebänder zugezogen hatte. Der WM-Zweite Gautier Paulin befand sich während der Woche nach einer ähnlichen Verletzung in ständiger Behandlung und entschied sich erst am Donnerstag für eine Teilnahme.

Eine ausgekugelte Schulter im Training legte Clement Desalle lahm, und das KTM-Werkslager blieb am Renntag

leer, nachdem sich Tommy Searle mit einer Rippenverletzung verabschiedet hatte. Aber WM-Leader Romain Febvre marschiert weiter. Er konnte zwar die verbliebenen einheimischen Sandspezialisten deutlich schlagen, doch auch er hatte in der Quali keine Antwort auf Shaun Simpson parat.

Der Schotte, der vor einem Jahr mit Cairoli und De Dycker ein KTM-Podium bildete, war im wahrsten Sinnes des Wortes «beflügelt». Er hatte als Einziger den Mut, den riesigen, 36 Meter-Vierfachsprung zu wagen: «Eigentlich ist es gar nicht so schwer, und auch die Landezone ist perfekt, weil sie sonst von niemand befahren wird.»

Lob von Ryan Villopoto

Der prominente Zuschauer Ryan Villopoto lobte die Leistung und analysierte die berühmte flämische Sandstrecke: «Diese Strecke ist einmalig

Man muss Ruhe bewahren. Das Rennen wird ein Marathon, es wird kein Sprint.»

Febvre und Glenn Coldenhoff legten die schnellsten Starts im 1. GP-Lauf hin, aber schon am Vierfachsprung übernahm Simpson die Spitze. Febvre blieb hartnäckig im Windschatten. Paulin lag überraschend auf Rang 3, aber beim Versuch, den Schotten zu überholen, ging Febvre zu Boden und überließ Paulin kampfflos Rang 2. Nur Evgeny Bobryshev auf der zweiten Honda blieb unter einer Minute hinter dem Top-Trio.

Trotz mäßigem Start fuhr Simpson im 2. Lauf schnell auf Rang 2, aber Paulin blieb sieben Runden vorn. «Mein Respekt: Gautier hat mich mit seiner Leistung überrascht, aber ich blieb ruhig», erklärte Simpson, der zwei Runden vor Schluss eine Schrecksekunde erlitt: Er stürzte auf «seinem» Vierfachsprung, blieb dennoch vorn.

Paulin gab zu: «Ich hatte Schmerzen. Und als ich den Holeshot hatte, habe ich entschieden, so lange wie möglich zu forcieren. Aber Shaun lauerte vier Sekunden hinter mir und ich musste nach 15 Minuten mein Tempo nachlassen.»

Anstie siegt trotz Nackenstütze

Trotzdem blieb er vor Febvre und reduzierte den Abstand in der WM um vier Punkte auf 84.

Die MX2-WM bleibt weiterhin ein Sechskampf, nachdem Max Anstie erneut sein Können im Sand bewies. Der Engländer trug abseits der Strecke nach seinem schweren Abgang in Loket eine Nackenstütze, aber auf der Strecke war er eine Klasse für sich: «Ich konnte während der Woche nur einmal trainieren, und ich war seit meinem Sieg im Vorjahr kein einziges Mal hier. Aber Lommel bleibt Lommel und ich kann es.» Trotz erneutem Doppelsieg

bleibt der Engländer WM-Siebter, aber er hat den Abstand zur Spitze auf 46 Punkte reduziert.

Die effektiv WM-Führenden Tim Gajser und Valentin Guillod gingen schon während der Qualifikation unsanft zu Boden, und ihr Renntag war von weiteren Stürzen geprägt. Guillod traf es am schwersten (siehe «Nachgehakt» auf Seite 33), aber auch Gajser konnte die WM-Führung nicht vom verletzten Herlings übernehmen.

Großer Gewinner der WM-Jagd war KTM-Rookie Pauls Jonass: «Es ist unglaublich. Es sollte ein Lehrjahr für mich sein, aber jetzt reise ich als WM-Leader nach Mantua. Ich habe versucht, so wenig Fehler wie möglich zu machen, und es hat sich gelohnt.»

Eine Überraschung war auch Jeremy Seewer, der nach Platz 5 in der Quali zweimal Achter wurde und nur 38 Punkte hinter der WM-Spitze liegt. ♦



MX2-Start: Jeremy Seewer (91) beinahe gleichauf mit Sandspezialist und Doppelsieger Max Anstie (99)



Shaun Simpson: Tagessieger für KTM

MOTOCROSS-GP BELGIEN / Resultate MXGP

Lommel/B: 2. August 2015, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad

1. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet; 17 Runden à 1,675 km (= 28,475 km)
 1. Shaun Simpson (GB/KTM), 17 Runden in 34:36,275 min (= 49,372 km/h)
 2. Gautier Paulin (F/Honda), 4,580 sec zurück
 3. Romain Febvre (F/Yamaha), 25,658 sec zurück
 4. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 5. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 6. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 7. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 8. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 9. Gert Krestinov (EST/Honda); 10. Filip Bengtsson (S/Honda); 11. Nathan Watson (GB/Husqvarna); 12. Tyla Ratray (ZA/Kawasaki); 13. Priit Ratsap (EST/Honda); 1 Runde zurück:
 14. Christophe Charlier (F/Honda); 15. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 16. Jose Butron (E/KTM); 17. Angus Heidecke (D/KTM); 18. Klemen Gercar (SLO/Husqvarna); 2 Rdn. zurück:
 19. Mike Vanderstraeten (B/Yamaha); 20. Dennis Ullrich (D/Suzuki); 3 Rdn. zurück:
 21. Kei Yamamoto (JAP/Honda); 6 Rdn. zurück: 22. Tanel Leok (EST/Kawasaki)
Schnellste Runde: Shaun Simpson (GB/KTM), in 1:54,864 min (= 52,497 km/h)

2. Lauf: 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; 17 Runden à 1,675 km (= 28,475 km)
 1. Shaun Simpson (GB/KTM), 17 Runden in 35:02,032 min (= 48,767 km/h)
 2. Gautier Paulin (F/Honda), 6,005 sec zurück
 3. Romain Febvre (F/Yamaha), 18,680 sec zurück
 4. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 5. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 6. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 7. Tyla Ratray (ZA/Kawasaki); 8. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 9. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 10. Gert Krestinov (EST/Honda); 11. Christophe Charlier (F/Honda); 1 Runde zurück: 12. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 13. Priit Ratsap (EST/Honda); 14. Angus Heidecke (D/KTM); 15. Jose Butron (E/KTM); 16. Filip Bengtsson (S/Honda); 17. Davide Guarneri (I/ITM); 2 Rdn. zurück: 18. Klemen Gercar (SLO/Husqvarna); 19. Mike Vanderstraeten (B/Yamaha); 20. Jeffrey Dewulf (B/Yamaha)
Schnellste Runde: Gautier Paulin (F/Honda), in 1:53,382 min (= 53,183 km/h)

Nächstes Rennen: 23. August 2015, Mantova/I Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP	WM-Stand Hersteller MXGP
1. Febvre	1. Yamaha
2. Paulin	2. KTM
3. Bobryshev	3. Suzuki
4. Cairoli	4. Honda
5. Nagl (D)	5. Husqvarna
6. Simpson	6. Kawasaki
7. Desalle	7. TM
8. Van Horebeek	
26. Heidecke (D)	
31. Ullrich (D)	
	555
	547
	545
	529
	517
	334
	93

MOTOCROSS-GP BELGIEN / Resultate MX2

Lommel/B: 2. August 2015, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad

1. Lauf: 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet; 17 Runden à 1,675 km (= 28,475 km)
 1. Max Anstie (GB/KTM), 17 Runden in 34:55,901 min (= 48,910 km/h)
 2. Pauls Jonass (LV/KTM), 24,619 sec zurück
 3. Petar Petrov (BG/Kawasaki), 35,480 sec zurück
 4. Harri Kullas (FIN/Husqvarna); 5. Tim Gajser (SLO/Honda); 6. Julien Lieber (B/Yamaha); 7. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 8. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 9. Brent Van Doninck (B/Yamaha); 10. Benoît Paturel (F/Yamaha); 11. Brian Bogers (NL/KTM); 12. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 13. Jens Getteman (B/Honda); 1 Runde zurück: 14. Ben Watson (GB/KTM); 15. Ivo Monticelli (I/KTM); 16. Karel Kutsar (EST/KTM); 17. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 18. Anton Lundgren (S/Husqvarna); 6 Rdn. zurück: 19. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 8 Rdn. zurück: 20. Davy Pootjes (NL/KTM); 21. Samuele Bernadini (I/ITM); 12 Rdn. zurück: 22. Viacheslav Golovkin (RUS/KTM); 14 Rdn. zur.: 23. Henry Jacobi (D/KTM)
Schnellste Runde: Pauls Jonass (LV/KTM), in 1:54,471 min (= 52,677 km/h)

2. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 17 Runden à 1,675 km (= 28,475 km)
 1. Max Anstie (GB/KTM), 17 Runden in 35:42,426 min (= 47,848 km/h)
 2. Pauls Jonass (LV/KTM), 25,396 sec zurück
 3. Julien Lieber (B/Yamaha), 26,179 sec zurück
 4. Petar Petrov (BG/KTM); 5. Harri Kullas (FIN/Husqvarna); 6. Davy Pootjes (NL/KTM); 7. Tim Gajser (SLO/Honda); 8. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 9. Benoît Paturel (F/Yamaha); 10. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 1 Runde zurück: 11. Henry Jacobi (D/KTM); 12. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 13. Brian Bogers (NL/KTM); 14. Ivo Monticelli (I/KTM); 15. Samuele Bernadini (I/ITM); 16. Karel Kutsar (EST/KTM); 2 Rdn. zurück: 17. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 9 Rdn. zurück: 18. Jens Getteman (B/Honda); 11 Rdn. zurück: 19. Ben Watson (GB/KTM); 13 Rdn. zurück: 20. Anton Lundgren (S/Husqvarna)
Schnellste Runde: Max Anstie (GB/KTM), in 1:57,657 min (= 51,251 km/h)

Nächstes Rennen: 23. August 2015, Mantova/I Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2	WM-Stand Hersteller MX2
1. Jonass	1. KTM
2. Gajser	2. Kawasaki
3. Herlings	3. Yamaha
4. Guillod (CH)	4. Honda
5. Seewer (CH)	5. Suzuki
6. Tixier	6. Husqvarna
7. Anstie	7. TM
8. Lieber	
23. Jacobi (D)	
29. Rauchenecker (A)	
	613
	583
	495
	470
	395
	348
	67

NACHRICHTEN

Davy Pootjes dritter Fahrer bei KTM 2016

MX2-WM Pit Beirer hat Davy Pootjes als dritten Fahrer 2016 im KTM-MX2-Werks-team bestätigt. Üblicherweise stellt Mattighofen nur zwei Fahrer pro Marke und Klasse auf. Beirer: «Shaun Simpson hat tolle Leistungen in den letzten zwei Jahren gebracht. Er bekommt Werksmotorräder von uns, und KTM-UK kann entscheiden, in welchem Team er startet.» Es wurde noch keine endgültige Entscheidung getroffen, aber die KTM-Junioren Jorge Prado, Josiah Natzke und Conrad Mewse, könnten von der EM-125 in die EMX250 aufsteigen. Betreuer wird wahrscheinlich Joël Smets. Nach einem Schlüsselbruch bei Maxime Renaud (Yamaha) wird der 125-ccm-EM-Titel zwischen Prado und Natzke entschieden.

Van Horebeek und Guillod bei Yamaha

MXGP Jeremy Van Horebeek wurde bei Yamaha für 2016 bestätigt; Kevin Strijbos erhielt einen neuen Zweijahresvertrag bei Suzuki, aber der neue Boss Stefan Everts sucht vergeblich nach einem zweiten Fahrer. Den Versuch, Valentin Guillod von Yamaha mit Wahnsinnsangeboten wegzulocken, ist gescheitert. Der Westschweizer unterschrieb am Freitag einen festen Vertrag mit Standing-Construct. ♦ AH



NACHGEHAKT BEI Valentin Guillod

(22/CH) Trotz eines schwarzen Tages in Lommel bleibt der WM-Vierte der MX2-Klasse einer der Titelfavoriten.



Von ALEX HODGKINSON

? Was lief in Lommel schief? Ziemlich alles. Ich bin der einzige WM-Spitzenfahrer, der nicht hier in der Gegend zu Hause ist, und in Südfrankreich gibt es keine Sandstrecken. Ich bin am Mittwoch, als ich sechsmal Zehn-Minuten-Sprints in Lierop gefahren bin, zum ersten Mal seit Valkenswaard Ende April im Sand gefahren. Einige Fahrer haben seit Wochen im Sand auf diesen GP trainiert, aber ich halte meine Entscheidung nicht für grundsätzlich falsch. Ich hatte ein gutes Tempo, aber viel Pech. Ich war Neunter im Pflichttraining und wollte im Qualirennen an Tixier innen vorbei, um Platz 6 zu übernehmen, aber ich bin gestürzt und habe meinen Bauch am Lenker angeschlagen. Damit durfte ich am Renntag als Letzter meinen Startplatz aussuchen und hatte keine Chance auf einen

guten Start. Ich habe im ersten Lauf das Beste daraus gemacht und kämpfte mich vom 16. auf den 10. Platz, bevor ich einen weiteren Fahrfehler, der mich zwei Punkte gekostet hat, gemacht habe. Meine Rundenzeiten waren in Ordnung, und nach einem viel besseren Start war ich schon auf Platz 7, aber dann das Desaster in der zweiten Runde! Van Doninck stürzte direkt vor mir auf einem Sprung. Ich war schon in der Luft und konnte nicht ausweichen. Der Kühler war demoliert, und ich konnte nur zusehen.

? Sind Deine WM-Chancen noch intakt? Klar, es wäre besser, wenn ich heute mehr Punkte geholt hätte, aber es hat schon jeden in diesem Jahr erwischt. Es fehlen mir immer noch nur 25 Punkte zur WM-Spitze, und wir fahren noch vier GPs. Alles ist noch möglich.

HODGKINSON

Nur neun magere Punkte für Yamaha-Pilot Valentin Guillod

KOMPAKT

»» **Motocross-WM** Tim Gajser unterschrieb am Samstag einen neuen Fünfjahresvertrag mit HRC. Der 18-Jährige soll schon 2017 in die MXGP-Klasse aufsteigen.

»» **Motocross-WM** OK-Chef Willi Läderach unterschrieb in Lommel den Dreijahresvertrag für die Ausführung des schweizerischen GP in Frauenfeld: «Wir werden im grünsten Land Europas auch den grünsten MXGP aufstellen.» Termin 2016 ist der 6./7. August.

»» **Enduro** Noch weiß Derrick Görner nicht, ob er nach der Sommerpause wieder bei der Enduro-DM antreten kann. Der aktuell Zweite in der E1-Klasse hatte sich vor vier Wochen die Achillessehne am linken Fuß gerissen. ♦ AH/RP

NACHRICHTEN

Simpson startet in US-Meisterschaft

US-Motocross Shaun Simpson fliegt heute (Dienstag) in die USA und wird als einziger aktueller WM-Fahrer im Jahr 2015 an einem Lauf zur US-Meisterschaft teilnehmen: «Eigentlich ist das Rennen kommandes Wochenende in Unadilla das einzige, das in meinen Kalender passt, und ich freue mich riesig auf diese berühmte Naturstrecke. KTM USA stellt mir eine 2016er-SX450F zur Verfügung und ich werde im BTO-Vorzelt untergebracht. Ich möchte in die Top 5 fahren.»

Smolinski bleibt König von Willing

Bahnsport Zum wiederholten Mal gewann Martin Smolinski souverän das Grasbahnrennen im niederbayerischen Willing. Dem zweitplatzierten Stephan Katt unterlag der Speedwaystar nur im Finale; Christian Hülshorst wurde Dritter. Bei den Gespannen gewannen Schramm/Bacher mit dem GTR-Motor vor Motk/End und den Brandl-Brothers.

De Jong in Melsungen überlegen

Bahnsport Mit Punktemaximum gewann Europameister Jannick de Jong das Grasbahnrennen in Melsungen vor Bernd Diener und Stephan Katt. Bei den Gespannen siegten Markus Venus/Markus Heiss punktgleich mit Stefan Brandhofer/Daniel Eibl. Erst im Finale überholte Venus Brandhofer. Evergreen Karl Keil kam mit Helmut Gärtner als Dritter auf das Podium, nachdem er sich im Finale gegen Hundsrucker/Günthör durchgesetzt hatte.

Riss gegen vier Polen im U21-EM-Finale

Speedway-U21-EM Einen Tag nach seinem Bundesligaauftritt in Landshut gewann der Lette Andrzej Lebedevs in Debrecen/H das Semifinale zur U21-Europameisterschaft und qualifizierte sich für das Finale in Silkeborg/DK am 29. August. Neben ihm kamen mit Drabik, Smektala, Rempala und Woryna nur Polen weiter. Deutsche waren nicht am Start; Erik Riss ist bereits für das Finale am 29. August qualifiziert. ♦ AH/TS

Supermoto-WM Chachagüi

Tscheche in Kolumbien

Der Tscheche Pavel Kejmar gewann den ersten Supermoto-GP in Südamerika. Thomas Chareyre konnte seinen WM-Vorsprung auf Ivan Lazzarini bewahren.

Erstmals verließ die Supermoto-Weltmeisterschaft Europa in Richtung Kolumbien und wurde im westkolumbianischen Chachagüi ihrem Namen spät gerecht. Mit 18 Teilnehmern lag

der 6. GP-Lauf im Mittel aller vorangegangenen Rennen, wengleich sieben Protagonisten Kolumbianer waren, die meist konkurrenzfähig waren. Titelverteidiger und WM-Leader Thomas Chareyre, dem sein härtester Konkurrent Mauno Hermunen durch Verletzung abhanden gekommen ist, fuhr am Samstag auf der anspruchsvollen, 1345 Meter langen Strecke noch auf die Pole vor Pavel Kej-

mar. Doch der tschechische Husqvarna-Pilot übernahm von Ivan Lazzarini im 1. Lauf in der 6. Runde die Führung. Chareyre wurde Dritter; Lukas Höllbacher wurde vom letzten Startplatz enttäuschter 11.

Höllbacher durchs Feld gerast

Obwohl Chareyre ihm im 2. Rennen die ganze Distanz auf den Fersen war, gewann Kejmar erneut. Da WM-Leader Chareyre

vor Lazzarini blieb, konnte er seinen Vorsprung von 13 Punkten auf den Italiener aufrechterhalten. Lukas Höllbacher pflügte erneut vom 17. Startplatz durchs Feld; nach fünf Runden war er Achter. Der österreichische Husqvarna-Pilot kam schließlich als Siebter ins Ziel und zog vor dem Finalrennen an Hermunen vorbei. Doch Kejmar schob sich mit dem Doppelsieg auf Rang 3 vor. ♦ TS



Historischer GP-Sieger in Kolumbien: Pavel Kejmar

SUPERMOTO-WELTMEISTERSCHAFT / Resultate

Chachagüi/COL: 2. August, 6. Lauf; Wetter/Piste: bewölkt, 25 Grad/trocken

1. Lauf: 1. Pavel Kejmar (CZ/Husqvarna), 16 Runden in 19:51, 501 min.; 2. Ivan Lazzarini (I/Honda), 1,501 sec zurück; 3. Thomas Chareyre (F/TM), +11,976 sec; 4. Valerio Piedrahita Ocampo (COL/Suzuki); 5. Christian Ravaglia (I/Honda); 6. David Burbano (COL/Suzuki); 7. David Gimenez (E/Suzuki); 8. Fabrizio Bartolini (I/Honda); 9. Max Verderosa (I/Honda); 10. Rigo German Salazar Ceron (COL/KTM); 11. Lukas Höllbacher (A/Husqvarna)

2. Lauf: 1. Kejmar, in 19:50,932 min.; 2. Chareyre, +0,190 sec; 3. Lazzarini, +13,912 sec; 4. Ravaglia; 5. Burbano; 6. Verderosa; 7. Höllbacher; 8. Salazar Ceron; 9. Bartolini; 10. Milan Sitniansky (CZ/Honda); 11. Gimenez

Stand nach 12 von 14 Läufen: 1. Chareyre, 253 Punkte; 2. Lazzarini 240; 3. Kejmar 211; 4. Höllbacher 206; 5. Hermunen 188; 6. Ravaglia 170; 7. Vermeulen 149; 8. Verderosa 140; 9. Kingelin 135; 10. Monticelli 135; 11. Piedrahita Ocampo 107

Nächstes Rennen: 20. September, Melk/A

Internet: www.supermotos1.com

Enduro-WM

EnduroGP wird 2016 die neue Topklasse

Für 2016 stellte FIM-Kommissionspräsident Jean-Guillaume Meiller eine neue Klasse der Enduro-WM vor: In der EnduroGP sollen die 16 besten Fahrer ohne Hubraumschranke antreten.

Im ersten Jahr setzt sich das Feld aus den vier Besten jeder Klasse (nach dem Lauf in Italien) und vier Wildcard-Piloten zusammen. Die anderen Klassen bleiben weiter bestehen, doch weil die Top 4 fehlen, haben andere Fahrer nun die Möglichkeit, den WM-Titel zu erringen.

Im weiteren Verlauf ist geplant, dass jährlich die aktuellen Weltmeister aufsteigen und die drei Letztplatzierten der EnduroGP-Klasse absteigen. «Das ist das Ende des Endurosports», meinte Husqvarna-Teammanager Thomas Gustavsson entsetzt. Dabei wird es für die Werksteams preiswerter, denn man braucht nicht mehr so viele Werksfahrer; es kann nur einer den EnduroGP gewinnen. Allerdings hat man weniger Möglichkeiten, die

komplette Fahrzeugpalette zu präsentieren.

Mittelfristig wird die WM in den einzelnen Klassen zu einer Meisterschaft 2. Klasse verkommen. Dann wird es für Privatfahrer noch schwieriger, finanzielle Unterstützung für ihre WM-Saison zu finden.

Blazusiak als Wildcard

In der Nominierungsliste der FIM beruft man aus der E2-Klasse Antoine Meo und Pierre-Alexandre Renet. Doch beide haben schon bekannt gegeben, dass sie dem Endurosport den Rücken kehren und nur noch Rallye fahren werden.

In der Wildcard-Liste findet sich SuperEnduro-Weltmeister Taddy Blazusiak, der bei seinen sporadischen Einsätzen in der «normalen» WM bislang nicht überzeugen konnte. Auch Ex-Weltmeister David Knight ist in den letzten beiden Jahren weniger erfolgreich gewesen, gilt aber als Publikumsfavorit.

Sicherlich zu Recht nominiert sind Johnny Aubert und Ivan Cervantes, die ohne ihre Verletzungen ohnehin aufgestiegen wären. ♦ RP



J. G. Meiller

Speedway-Bundesliga

Landshut nach Heim-sieg erster Finalist

Die hochgesteckten Erwartungen, fünf Tage nach ihrem Heimspiel in Diedenbergen, konnten die «DMV White Tigers» letzten Freitag in Landshut in keiner Weise erfüllen. Das Kombiteam ging in der gleichen Besetzung gegen die «Devils» mit 31:56 unter und

hat keine Chance mehr auf das Finale. Landshut mit einem überragenden Martin Smolinski holte sich den dritten Sieg und steht damit als erster Finalist fest. Nur Stralsund kann bei einem Sieg in Norden wie Landshut noch auf sechs Matchpunkte kommen. ♦ TS



Keine Chance für «White Tigers»: Landshuts Härtel vor Smolinski

SPEEDWAY-BUNDESLIGA / Resultate

Landshut/D: 31. Juli 2015; Bahnlänge: 393 m; Wetter/Piste: warm, sonnig/trocken

1. AC Landshut 56 Punkte: Renat Galurov 10, Andrzej Lebedevs 8, Martin Smolinski 15, Michael Härtel 6, Erik Riss 10, Mark Riss 7

2. DMV White Tigers 31 Punkte: Bjarne Pedersen 7, Nicolai Lindt 12, Max Dilger 3, Michell Hoffmann 0, Daniel Spiller 4, Valentin Grobauer 5

Tabelle nach 10 von 12 Läufen: 1. Landshut Devils 4/187/6; 2. Brokstedt Wikinger 4/188/4; 3. Wolfslake Falubaz Berlin 4/162/4; 4. MC Nordstern Stralsund 3/136/4; 5. DMV White Tigers 3/118/2; 6. Norden Haie 2/63/0

Nächster Lauf: 15. August, Norden/D

Internet: www.speedwaybundesliga.de

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

A4 B7, 650 PS, breit, Clubsport.
info@hohenester-sport.de H

635 CSI, 10/89, orig. 47000 km, el. FH, Klima, SSD, kpl. M-Werksausst., Led., Sports., Scheckh., Bordm., Jahreswagenzust., 46.000,- € 0172/7606971

BMW

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



TV/DVD auch während der Fahrt für alle BMW-Modelle! Vor-Ort-Service! 0700/22022011, www.digitaletechnik.de H

Cobra

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

Corvette

Wir suchen Corvettes - alle Modelle!
06105/21133, www.corvette-center.de H

Ferrari

Suche Ferrari 458 Speciale Aperta von privat. Auto kann bis zu einem Jahr auf den Besitzer angemeldet bleiben. Telefon 0172/8272733 oder 0841/9544205

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

FF, 360, 430, 456, 458, 512, 599, 612, LP 570, 640 etc. Seriöse schnelle Abwicklung. cmr2000@web.de Tel. 0151-51829774

Jaguar

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

Kia



Chemnitzer Auto-Salon
www.kia-chemnitz.de

Sorento 2.2 CRDI Vision 7S. AWD AT, EZ 02/2015, 800 km, 147 kW (200 PS), weiß, Leder, AHK, Navi, Klima, SHZ, NR-Fzg., Kraftstoffverbr. 6,7 l/100 km (kombi), 7,7 l/100 km (innerorts), 6,1 l/100 km (außerorts), CO2-Ausst. 177 g/km, Effizienzkl. B, 32.990,- € (MwSt. awb.) Chemnitzer Auto-Salon Zentrum GmbH, Winkhoferstr. 13, 09116 Chemnitz, Tel. 0371/281440, www.chemnitzer-autosalon.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28015

Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2014, 5 km, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €. Tel. +49(0)176/63373466

Lexus



www.lackas-race-events.de

Testdrive-Events im LEXUS RC F, IS F oder TOYOTA GT 86 ab 399,- €. Termine: 9.+10.9. Info: 0281/95295-55 H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421
Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



www.varex.com

... SLS- / G-PARADE: Wir kaufen an! ...
.....Kfz-Handel am Tergernsee.....
.....Tel. 08022/6607080..... H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27917

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



Mercedes R230/SL500/SL55/R171/SLK AMG M 113 Motor, neuer Hochleistungs-Edelstahl-Fächerkrümmer, 950,- €. Telefon 0170/7087215 oder E-Mail: herbst-heiko@t-online.de

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



Vans - sportlich - einzigartig, „Vito Mixto 114 HARTMANN VP Spirit“ EZ 10/2014, ca. 4200 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heckspoilerschürze), Sportfedersatz, MB Alu-Radsatz 245/45 R18, Sportauspuffendrohr, Klima, Tempomat, 6-Sitzer uv.m., Verbr. l/100 km: in.orts 7,8; auß.orts 5,4; komb. 6,3; CO2 komb. 164 g/km; CO2-Effizienz: C. 39.900,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27928



CLK 63, mit neuen 8,5 + 10 x 20", feueropal, EZ 7/2006, 134250 km, 525 PS, Klima, MB Einzelstück, TÜV/AU, Bremsen und Felgen NEU, 39.500,- € 0170/6823950
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27974



Vans - sportlich - einzigartig, „HARTMANN SP6“ - Sprinter 316 CDI Kombi 9-Sitzer, EZ 05/2014, ca. 14000 km, Aerodynamikpaket SP 6 (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Alu-Radsatz VEST 3 mit SR 255/55 R19, weitere Tuning-Ausstattungen möglich. Standhgz., Doppelklimaanlage, Xenon, Navi u.v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 7,6; auß.orts 6,5; komb. 6,9; CO2 komb. 182 g/km; CO2-Effizienz: A. 59.380,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27929

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

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

Porsche

Kaufe 911, Turbo + RS. Tel. 0172/9342421 H



991 Coupé, Sportauspuff, PDK, 03/2014, 44600 km, 257 kW (349 PS), grau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 84.890,- € (MwSt. awb.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Mauersbergerstr. 2a, 09117 Chemnitz, 0371/36911-0, www.porsche-chemnitz.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27987

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



Boxster, EZ 1/04, 102000 km, 228 PS, grau, Leder, Klima, TÜV neu, 16.900,- €. Tel. 0179/7497403, uhlinger@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27975

Privat sucht top gepflegten 993 S/4S od. 964 WTL, deutsches Auto, kein Automatik. Tel. 0176/17911791

Original PORSCHE Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

nur echt mit dynamischen Leitlinien! Für 991, Cayenne, Panamera, Macan - auf Wunsch in Ihrem PZ. 0700/22022011 H

Porsche-Fan sucht CARRERA GT, 959, 918er unfallfrei, zum Kauf. Tel. 0172/5159727

991 Carrera S Cabrio, EZ 10/2012, nur 43000 km, 294 kW (400 PS), indischrot/schwarz, unfallfrei, 1.Hd., Top-Zustand, 7-Gang-Handschialtung, PCM, Bi-Xenon, Sport Paket u.v.m. FP 92.900,- €. Telefon 0171/7676000

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

Carrera Cabrio, Bj. 01, schwarz, Vollausst., m. Sport-Fahrwerk, -Auspuff, -Räder etc., VB 17.500,-. Tel. 0175/1629643

Privat sucht 997 Turbo S Cabrio, km bis 35000. Tel. 0172/2715570

Suche schönes, gut erhaltenes Porsche 911 Cabrio. Tel. 09495/8567

Tuning-Chip für 911 Carrera 83 bis 89, + 12-15 PS, biete Hilfe bei Einbau und Prüfstandskontrolle. Tel. 0179/4014232

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

Porsche 911 Cabrio, rest./Historie, Bj. 82, perm.silber, Verdeck schw., Leder schw., Turbulook, TÜV, 110000 km, gute Gedaht., 59.000,- €. T. 0160/5140065



1976 - 930 Porsche Turbo, silver, top condition, Motor total überholt, 140000 km. Horst Baecker, Vancouver/Canada, hbaecker@telus.net

911 Carrera 4S 997, EZ 05.07, 90000 km, schwarz, Innenausstattung Vollleder sandbeige, Tiptronic uvm. T. 06062/266678

911 Carrera Coupé, arktissilber-met., EZ 31.01.2002, 48000 km, Teilleder metropolblau, Navi, Klima, Schaltung, 320 PS, unfallfrei, Topzustand, VB 22.000,- €. Telefon 0171/8529821

www.Rennsportshop.com

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Rolls-Royce

Corniche Cabrio, Bj. 85, H-Zulassung, 1. Hd., 46000 km, einwandfrei, evtl. Inzahlungnahme. Tel. 0171/5454104

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Smart



ForTwoForTwo Brabus, EZ 11/10, 15000 km, 102 PS, rot, Klima, SHZ, Smart Brabus Einzelstück, 36.000,- €. 0172/2854357, evgenidis@aol.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28002

www.berlin-tuning.com H

Renn/Rallye

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

SCHARF und SCHNELL.

www.CATCAM.S.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teiler, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

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

GA Rennsport-Ausrüster

Tel. 08678/246
www.ga-racing.com

www.indysport.de H

Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service · Verkauf · Beratung

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

www.luetticke-motorsport.de H

VW

Golf 7 R DSG, Md15, 300 PS, 5-Ig., Voll: Led, SD, Xe, DCC, ACC, Navi, 49000 km, black, ufr., 33.900,- €. 0174/7556166

MOTOR
SPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

TRAUER UM KOLLEGEN



Stefan Leber 1969-2015

Lieber Stefan!

Was ist eine Redaktion ohne einen tadellos funktionierenden Verlag? Nicht viel. Du Stefan, hast den Verlag der Motor-Presse Schweiz zehn Jahre lang in Schuss gehalten. Du hast dich um alles (und noch viel mehr) gekümmert. Du warst dieser berühmte Fels in der Brandung – ein stets aufrichtiger Kollege. Und du hast immer gute Stimmung verbreitet. Ich habe dich nie traurig oder niedergeschlagen erlebt. Du hattest diese positive Lebenseinstellung. Dein Lachen war ansteckend. Im Januar hast du erfahren, dass du Krebs hast. Vergangene Woche bist du zu Hause für immer eingeschlafen. Ich werde dich vermissen. Wir alle werden dich vermissen. Dein Lachen wird uns immer begleiten.

Mach's gut, Stef! Ich, Chris, und die MSA-Redaktion werden dich nie vergessen!

Namen & Nachrichten

Dreimal Gold für Zanardi

»» **André Lotterer** Gleich auf zwei Autos ist der dreimalige Le-Mans-Sieger für das Revival der Deutschen Rennsport-Meisterschaft im Rahmen des AvD Oldtimer Grand Prix am Nürburgring gemeldet. Dort trifft er am Wochenende unter anderem auf Peter Mücke und Patrick Simon. Aber auch davon abgesehen bietet der OGP wie üblich viel Action. Während die aktuelle Formel 1 in diesem Jahr einen Bogen um die Eifel gemacht hat, können die Fans auf dem Nürburgring – neben GT-, Touren- und weiteren Formelautos – historische Formel-1-Boliden bewundern. Unter anderem geht der Siegerwagen des Nürburgring-Eröffnungsrennens 1927 an den Start. Der Mercedes-Benz 680 S wurde damals von Rudolf Caracciola pilotiert. Der McLaren M26, mit dem James Hunt Mitte der 70er-Jahre fuhr, wird ebenso erwartet wie der Williams FW 07/C von Alan Jones. Der Renner aus dem Jahr 1991 wird vom Italiener Paolo Barilla bewegt, der neun Formel-1-Rennen für Minardi bestritt.

»» **Alex Zanardi** Nach dem unglücklichen Aus des «Dream Teams» bei den 24h von Spa ging es für den zweifach beinamputierten Italiener vergangene Woche bei der UCI Para-Cycling Straßen-Weltmeisterschaft im schweizerischen Nottwil sportlich und viel erfolgreicher weiter: Am Mittwoch holte er zunächst Staffel-Gold mit dem Team Italien, zwei Tage später verteidigte er seinen WM-Titel im Einzelzeitfahren. Die dritte Goldmedaille folgte beim abschließenden Straßenrennen (62 km) am Sonntag.

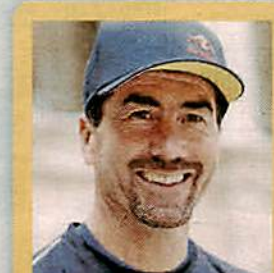
»» **Luc Alphand** Der Sieger der Dakar-Rallye 2006 und neunfache Le-Mans-Starter wird diesen Donnerstag (6. August) 50 Jahre alt. Vor seiner Motorsport-Karriere war der Franzose bereits erfolgreicher Skirennläufer. 2009 verunglückte Alphand bei einer Motorrad-Rallye schwer, zog sich Verletzungen an der Wirbelsäule zu. Im Jahr darauf trat er vom Rennsport zurück. Heute engagiert er sich u.a. für das Projekt «Wings for Life» seines langjährigen Sponsors Red Bull. ♦ AL/MBR



André Lotterer



Alex Zanardi



Luc Alphand

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),
Leopold Wieland (Chefredakteur)

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

Freie Mitarbeiter:
Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grubler,
Michael Heimrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopf,
Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang
Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke
Wieczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,
Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scallera
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-
kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona
de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:
Silvio Löttscher

Grafik und Produktion:
Jörg Schneider, Sophie Semmelmann

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

CEO/Geschäftsführung:
Reto Feurer

Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@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 Brix
cbrix@motorpresse.de
0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL
Präsident:
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann
CEO:
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier
Druck:
D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
2,00 € (D); 2,10 € (A)
Jahresabonnement:
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studien-
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-
tionsbescheinigung das Abo mit einem Preis-
vorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
€ 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
Telefax 0711-182 25 50
Übrige Länder: AboService MOTORSPORT aktuell,
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0) 31
300 62 67, motorsportaktuell@istaem.pli.com
© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur
mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-
nimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1471-8488

LESERBRIEFE

Formel 1? Nein, danke! Zur Situation in der laufenden Formel-1-WM

Nach längerer Zeit der Ent-
wöhnung habe ich mir mal
wieder ein Formel-1-Rennen
angesehen. Um es vorweg zu
nehmen: Es war alles andere
als spannend. Abwechslungs-
reich war der Ungarn-GP al-
lerdings.

Mit einer Ansammlung von
Peinlichkeiten. Lewis Hamil-
ton fuhr in einer Art, die eines
Weltmeisters unwürdig ist.
Okay, auch er ist nur ein
Mensch. Daniel Ricciardo und
Hamilton verließen gemein-
sam in der 49. Runde komplett
die Strecke und fuhren dort
ihr «Privatrennen», ohne dass
dies geahndet wurde. Ob Ricci-
ardos Angriff auf Rosberg –
mit der Folge, dass Rosbergs
Rennen dadurch vernichtet
wurde – hätte geahndet wer-
den müssen, darüber lässt sich
durchaus streiten.
Die Herren Toto Wolff und
Niki Lauda erzählen seit über
einem Jahr, dass ein teamin-
terner Undercut unerwünscht
sei und demzufolge auch nicht

durchgeführt werde. Dafür
setzt sich Hamilton über nahe-
zu jede Anweisung des Teams
hinweg – oder gilt das ange-
sprochene Agreement ohne-
hin nur für bzw. gegen Ros-
berg?
Rudolf Kowalski,
D-56072 Koblenz

Echt alles korrekt? Zur Situation in der laufenden Formel-1-WM

Beim GP von Ungarn hatte ich
das Gefühl, als sei nicht alles
mit rechten Dingen zu- und
hergegangen. Seit wann über-
holen die Ferrari die Mercedes
scheinbar mühelos beim Start?
Und seit wann fahren die
McLaren scheinbar mühelos
in die Top 10 beziehungsweise
in die Top 5?
Außerdem kollidiert Lewis
Hamilton mit Valtteri Bottas,
dessen Reifen platzt. Hamilton
bekommt eine Durchfahrts-
strafe, während Daniel Ricci-
ardo nach einer ähnlichen
Kollision mit gleichem Aus-
gang bei Nico Rosberg straf-
frei bleibt.

Ebenfalls habe ich in den letz-
ten Jahren kein FI-Rennen
unter normalen Bedingungen
gesehen, bei dem es so viele
Unfälle oder Kollisionen gab.
Jonas Merkel,
D-08468 Heinsdorfergrund

Begeisterung teilen Zum Leserbrief «Schein- heilig», MSA 32/2015

Da kann ich nur hoffen, dass
wir alle eines Tages in hohem
Alter friedlich einschlafen und
nicht in einem Rennwagen
sterben, damit die Angehörigen
durch Herrn Exner die Legiti-
mation zur Trauer erhalten.
Auch ich habe um Jules
Bianchi getrauert. Auch ich
begebe mich jeden Morgen
bewusst in die Gefahr eines
tödlichen Verkehrsunfalles –
auf dem Weg zur Arbeit mit
dem Rad. Ich sage nicht,
Schluss mit dem Rennsport,
aber ich will um jemanden
trauern, der meine Begeiste-
rung für den Motorsport teilt
und seinen Teil, wie so viele
andere auch auf zwei oder vier
Rädern, dazu beiträgt, damit

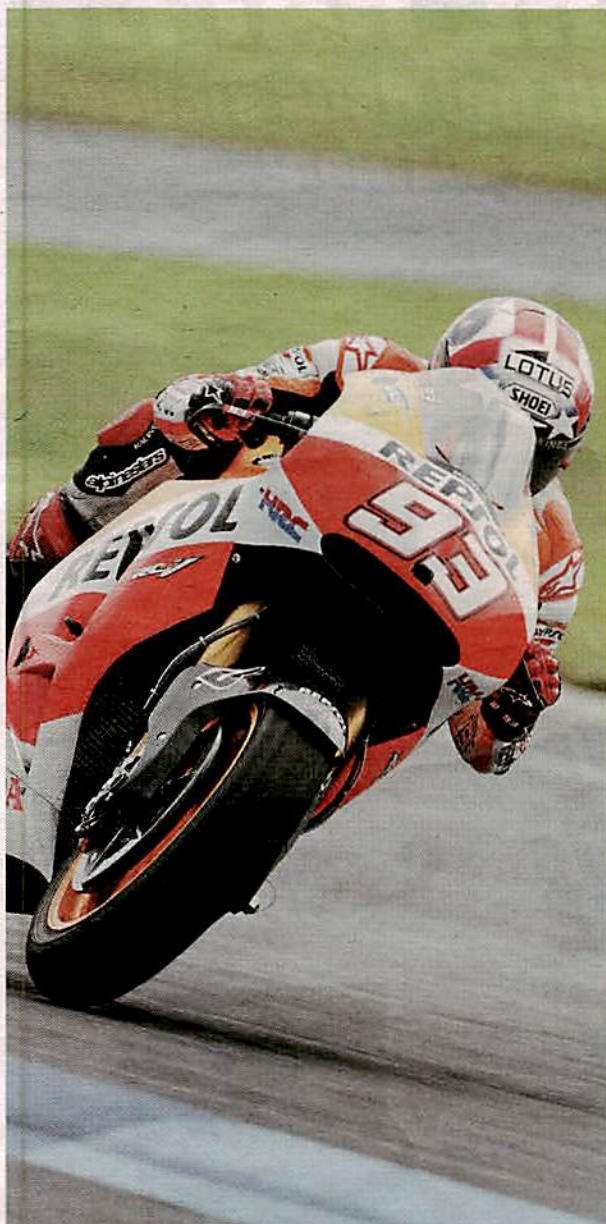
diese Begeisterung entstehen
kann.
Michael Acker,
D-29223 Celle

Danke schön! Zum Eifel Rallye Festival vom 23.-25. Juli 2015

Wir Fans bedanken uns bei
allen Helfern und den Organi-
satoren des Eifel Rallye Festi-
vals. Ein tolles Fahrerfeld und
beeindruckende Rallye-Autos
waren wieder einmal der Mag-
net, der uns Fans schon lange
im Voraus anzog.
Weiter so!
Mario Englaro,
D-63538 Großkrotzenburg

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.)



Die MotoGP in Indianapolis: 2014 siegte Weltmeister Márquez

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 4.8.

- 8.00 NASCAR, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 23.30 Formel-3-EM, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 11.20 IndyCar, Lexington/Ohio (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**
- 12.40 Classic Races: Deutsche Rallye-Meisterschaft 1983 (Dok.) **MOTORVISION-TV**
- 17.55 Rallye-WM, Finnland Rallye, 1. Tag (Zus.) **SPORT 1+**
- 18.20 Rallye-WM, Finnland Rallye, 2. Tag (Zus.) **SPORT 1+**
- 18.45 Rallye-WM, Finnland Rallye, Power Stage (Zus.) **SPORT 1+**
- 19.45 Rallye-WM, Finnland Rallye, 3. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

MITTWOCH, 5.8.

- 8.00 Formel-3-EM, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 18.40 IndyCar, Lexington/Ohio (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**
- 12.40 Classic Races: Audi Quattro – Eine neue Dimension (Rallye/Dok.) **MOTORVISION-TV**
- 22.30 NASCAR, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**

DONNERSTAG, 6.8.

- 12.40 Classic Races: Die Rallye-WM 1982 (Dok.) **MOTORVISION-TV**
- 13.30 Car History: Porsche Racing (Dok.) **MOTORVISION-TV**
- 14.00 Car History: Ford Motorsport (Dok.) **MOTORVISION-TV**
- 22.10 Audi TT Cup, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

FREITAG, 7.8.

- 22.25 Rallye-WM, Finnland Rallye, Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

SAMSTAG, 8.8.

- 10.25 Rallye-WM, Finnland Rallye, Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 16.30 Porsche Carrera Cup, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 17.00 VLN, Nürburgring (D), Barbarossapreis/Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 17.30 DIM - Das Magazin: Spielberg (A), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 19.15 Audi TT Cup, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

SONNTAG, 9.8.

- 11.40 Drive: Magazin zur Rallye-WM, Finnland Rallye, Berichte (Zus.) **ORF 1**
- 19.00 NASCAR, Watkins Glen/New York, Rennen (live) **MOTORVISION-TV**
- 20.45 United SportsCar USCC, Elkhart Lake/Wisconsin (USA), Rennen (live) **MOTORS-TV**

MOTORRAD

DIENSTAG, 4.8.

- 2.20 Motocross-WM/MXGP, Lommel (B), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**

- 3.15 Motocross-WM/MXGP, Lommel (B), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 3.00 Superbike-WM, Rückblick 2015, Imola (I), 1./2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 4.00 Motocross-WM, Rückblick 2015, Neuquén (RA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 8.00 Motocross-WM, Rückblick 2015, Arco di Trento (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 11.00 Superbike-WM, Rückblick 2015, Portimão (P), 1./2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 16.55 Motocross-WM/MX2, Lommel (B), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 17.45 Motocross-WM/MX2, Lommel (B), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 23.00 Motocross-WM, Lommel (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 5.8.

- 3.00 Superbike-WM, Rückblick 2015, Donington (GB), 1./2. Ren. (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 4.00 Motocross-WM, Rückblick 2015, Talavera (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

DONNERSTAG, 6.8.

- 7.00 Superbike-WM, Rückblick 2015, Laguna Seca (USA), 1./2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 8.00 Motocross-WM, Rückblick 2015, Loket (CZ), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 9.45 Motorrad-WM/Moto3, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 10.30 Motorrad-WM/Moto2, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 11.15 Motorrad-WM/MotoGP, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 23.00 Superbike-WM, Rückblick 2015, Misano (I), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 23.30 Superbike-WM, Rückblick 2015, Misano (I), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

FREITAG, 7.8.

- 0.00 Motorrad-WM, Sachsenring (D), alle Rennen 2015 (Zus.) **EUROSPORT**
- 0.00 Motocross-WM, Rückblick 2015, Uddevalla (S), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 11.00 Superbike-WM, Rückblick 2015, Sepang (MAL), 1./2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 12.00 Motocross-WM/MX2, Rückblick 2015, Lommel (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 12.30 Motocross-WM/MXGP, Rückblick 2015, Lommel (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 14.30 Motocross-WM, Lommel (B), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

- 15.00 Motorrad-WM/Moto3, Indianapolis/Indiana (USA), 1. Training (live) **EUROSPORT 2**
- 15.45 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), 1. Training (live) **EUROSPORT 2**
- 16.45 Motorrad-WM/Moto2, Indianapolis/Indiana (USA), 1. Training (live) **EUROSPORT 2**
- 19.00 Motorrad-WM/Moto3, Indianapolis/Indiana (USA), 2. Training (live) **EUROSPORT 2**
- 20.00 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), 2. Training (live) **EUROSPORT 2**
- 21.00 Motorrad-WM/Moto2, Indianapolis/Indiana (USA), 2. Training (live) **EUROSPORT 2**
- 23.55 Motocross-WM, Lommel (B), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

SAMSTAG, 8.8.

- 15.00 Motorrad-WM/Moto3, Indianapolis/Indiana (USA), 3. Training (live) **EUROSPORT 2**

- 15.45 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), 3. Training (live) **EUROSPORT 2**
- 16.45 Motorrad-WM/Moto2, Indianapolis/Indiana (USA), 3. Training (live) **EUROSPORT 2**
- 17.45 Motorrad-WM, Indianapolis/Indiana (USA), Vorberichte Quali. (live) **EUROSPORT 2**
- 18.30 Motorrad-WM/Moto3, Indianapolis/Indiana (USA), Qualifik. (live) **EUROSPORT 2**
- 19.30 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), Qualifik. (live) **EUROSPORT 2**
- 21.00 Motorrad-WM/Moto2, Indianapolis/Indiana (USA), Qualifik. (live) **EUROSPORT 2**

SONNTAG, 9.8.

- 14.30 Motorrad-WM, Indianapolis/Indiana (USA), Warm-Up (live) **EUROSPORT 2**
- 16.00 Motorrad-WM/, Indianapolis/Indiana (USA), Vorber. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
- 17.00 Motorrad-WM/Moto3, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (live) **EUROSPORT 2**
- 18.05 Motorrad-WM/Moto2, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (live) **SRF INFO**
- 18.15 Motorrad-WM/Moto2, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (live) **EUROSPORT 2**
- 19.45 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (live) **EUROSPORT 2**
- 19.45 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (live) **ORF SPORT+**
- 23.30 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (W) **SRF 2**

MONTAG, 10.8.

- 8.15 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 10.45 Motorrad-WM/Moto3, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 11.30 Motorrad-WM/Moto2, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 12.15 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 21.00 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (W) **EUROSPORT**
- 23.15 Motorrad-WM/MotoGP, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

TERMINE

AUTOMOBIL

7./8.	Rallycross, Trois-Rivières/Quebec	WM	CDN
7.-9.8.	Oldtimer Grand Prix, Nürburgring		D
7.-9.8.	Rallye/ADAC Masters, Wartburg Rallye/Eisenach	DM	D
7./8.8.	Rallye, Rallye Weiz	ÖM	A
9.8.	Rundstreckenmeisterschaft, Most	ÖM	CZ
9.8.	NASCAR, Watkins Glen/New York		USA
9.8.	United Sports Car/USCC, Elkhart Lake/Wisconsin		USA

MOTORRAD

3.-8.8.	Ulster Grand Prix, Belfast		GB
8.8.	Speedway, Horsens	WM	DK
8.8.	Speedway/UZ1-Team, Gislaved	EM	S
8./9.8.	Enduro, Jämsä	EM	FIN
8.8.	US-Motocross, New Berlin/New York		USA
8.8.	Speedway Abensberg		D
9.8.	MotoGP/Moto2/Moto3, Indianapolis/Indiana	WM	USA
9.8.	Motocross/Seitenwagen, Kegums	WM	LV
9.8.	IDM/Superbike/Superstock/Supersport, Assen	DM	NL
9.8.	IDM/Seitenwagen, Assen	DM	NL
9.8.	Motocross/ADAC Masters, Ried im Innkreis	DM	A
9.8.	Rundstrecke/IOEM, Hungaroring/Budapest	ÖM	H
9.8.	ADAC Junior Cup/Moto3, Assen		NL
9.8.	Yamaha R6 Cup, Assen		NL
9.8.	Grasbahn, Rastede		D

IM NÄCHSTEN HEFT / 11.08.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Hintergrund-Stories
Rallycross-WM: Kanada
Rallye: DRM in Wartburg
MOTORRAD
Motorrad-WM: Indianapolis
IDM: Rennen in Assen
Speedway-WM: Horsens

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 7.-9. August, Oldtimer GP Nürburgring; 15./16. August: Rhön Hauenstein Bergrennen. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT
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