

MOTORSPORT aktuell

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

RICHTIG AUFGEWACHT

MotoGP
**Márquez: Rettet ihn
das alte Fahrwerk?** S. 30



Langstrecken-WM
**Tandy: Jetzt spricht
der Le-Mans-Sieger** S. 18

MotoGP
**KTM: WM-Projekt
macht Fortschritte** S. 29

Tourenwagen-WM
**Citroën: Zurück zur
alten Dominanz** S. 21

Superbike-WM
**Reiterberger: Sein
toller Einstand** S. 33

DTM
**Reifen: Gewichtiges
Hankook-Problem** S. 3

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

www.motorsport-aktuell.com



Jeden
Dienstag
neu

Sein dritter Saisonsieg war sein stärkster: Nico Rosberg (links) jagte Mercedes-Teamkollege Lewis Hamilton beim Start in

Spielberg die Führung ab. Auch beim Restart nach der Safety-Car-Phase wegen der Räikkönen-Alonso-Kollision behauptete er die Spitze. Woher die

Vibrationen am Rosberg-Auto kamen. Wie Ferrari wieder am Podest vorbeifuhr. **Ab S. 4**

Und weitere Top-Themen aus Spielberg



Räikkönen/Alonso: Schwere Kollision, beide unverletzt



Massa: P3 für den Altmeister von Williams-Mercedes



Vettel: Boxenpanne kostete ihn den dritten Rang



Hülkenberg: Der Le-Mans-Sieger wurde Sechster



LIEBE LESER!

Das darf ja wohl nicht wahr sein: Niki Lauda, Marc Surer, Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen fordern für die Formel 1 mehr Gefahr. Damit sie wieder interessanter wird.

Lauda, Surer und Räikkönen müssten es besser wissen. Sie alle haben sehr schwere FI-Unfälle überlebt - Räikkönen zuletzt am Sonntag beim Österreich-GP. Mag für die Fahrer der höchste Kick beim Racing vom erhöhten Risiko kommen, bei den meisten Fans kommt er dadurch nicht.

Die Fans reizen enge Zweikämpfe, bärenstarke Rennautos und Motoren sounds, die ihnen die Haare am ganzen Körper zu Berge stehen lassen. Was sie jedenfalls noch weniger anfixt als die aktuellen Sprintspar-Schlachten im Schongang, das Überholkönnen von Klappflügels Gnaden und die Hybrid-Antriebs-Fehden auf Holzreifen und zu Horrorkosten: verletzte oder getötete Rennfahrer.

Also bloß nicht die Sicherheit runterschrauben, sondern die Stimmungskiller abschaffen. Der neu angewachte Einheitsunterboden ist schon mal ein vernünftiger Ansatz.

Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



Leopold Wieland
Chefredakteur



WER? Anthony Simone (CDN)
WO? Innisfil/Ontario (CDN)

WAS? Crash beim Rennen zur
NASCAR Canadian Tire Series



WER? Formel-1-Pappkameraden
WO? Spielberg (A)

WAS? Die lebensgroßen Abbilder der aktuellen Formel-1-Piloten
beim Österreich-GP am Red Bull Ring einträchtig versammelt



WER? Christian Danner (D), Nelson Piquet (BR)
WO? Spielberg (A)

WAS? Legenden-Duell am Red Bull Ring: Danner im Zakspeed
871 (1987) und Piquet im Brabham-BMW BT52 (1983, vorne)

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE
DTM: Pneu-Panne; Rallye:
PSA-Konzern forciert;
Nürburgring: Suche nach
Sicherheit S. 3
- FORMEL 1 So schlug
Nico Rosberg zurück S. 4
- FORMEL 1 Ferrari wieder
am Podest vorbei S. 5
- FORMEL 1 Red Bull droht
erneut mit Ausstieg S. 6
- FORMEL 1 Sauber-Chefin
Kaltenborn im Interview S. 10
- GP2 Vandornes un-
heimliche Siegesserie S. 14
- 24H LE MANS Interview
mit Sieger Nick Tandy S. 18
- LANGSTRECKEN-WM
Audi-Trio bleibt vorne S. 20
- TOURENWAGEN-WM
Citroën dominant S. 21
- ADAC GT MASTERS Erster
Sieg Asch jr./Ludwig jr. S. 24
- VLN der 200. Gesamtsieg
von Porsche S. 27
- RALLYE Kreims erster
DRM-Sieg im Fabia R5 S. 28

MOTORRAD

- THEMA DER WOCHE
MotoGP: Feuerprobe von
KTM rückt näher S. 29
- MOTOGP Barcelona-Test:
Neuer Márquez-Weg S. 30
- SUPERBIKE-WM Alles
zum Lauf in Misano S. 33
- MOTOCROSS-WM Nagls
Pech beim Heimrennen S. 36
- ENDURO-WM Die Wach-
ablösung in Italien S. 39

PANORAMA

- TOP-EVENT Sachsenring
Classic mit alten Helden S. 42
- TOP-EVENT Formel Vau:
50 Jahre D-Premiere S. 44
- TOP-EVENT Bergrennen
Iberg feierte Jubiläum S. 46
- BOXENGEFLÜSTER
Fan-Shop; Leserbrief S. 47
- IMPRESSUM S. 47
- SERVICE Termine und
TV-Programm S. 48

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

XPB. SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR
SPORT
aktuell

DTM / Reifen

Die Kilo-Panne

Von ARNO WESTER

Fast drei Wochen nach dem Reifenrger von BMW und Mercedes auf dem Lausitzring hat Exklusiv-Lieferant Hankook eingeräumt: Seine für die ersten vier Saisonrennen gelieferten Pneos waren schwerer als letztes Jahr. Das Brisante daran: Audi fand dies sofort selbst heraus. BMW und Mercedes bekamen diese Info erst später von Hankook.

Die Beteiligten haben beschlossen, dies zum Wohle der DTM nicht an die große Glocke zu hängen. Dabei ist das, was passiert ist, eines der schrägsten Stücke in 28 Jahren DTM-Historie: Reifen-Alleinausrüster Hankook hat nach dem Verbot der bis Saisonende 2014 in der DTM benutzten weichen Gummimischung (Option) den ab 2015 ausschließlich verwendeten härteren Reifentyp (Prime) stabiler produziert – am wahrscheinlichsten mittels verstärkter Flanken.

Toleranz eingehalten

Ziel: höhere Haltbarkeit und Sicherheit angesichts der neuen 40-Minuten-Rennstanz ohne Reifenwechsel am Samstag. Dies führte zu höherem Gewicht des einzelnen Pneos. Und zwar «am oberen Rand des erlaubten Toleranzbereiches», wie Hankook erst in der letzten



BMW: Späte Info von Hankook

Woche im Nachhinein zugegeben hat.

Audi hatte die Gewichtszunahme bereits vor dem Saisonauftakt Anfang Mai festgestellt. Weil nämlich die Ingolstädter die ihnen für ein DTM-Wochenende zugelassenen Hankook-Pneos grundsätzlich samt Felge einzeln auf der Waage überprüfen. Nach MSA-Informationen war in Hockenheim jedes Hankook-Rad im Vergleich zum Vorjahr rund 600 bis 700 Gramm schwerer. Auf vier Räder gerechnet bedeutet das ein Mehrgewicht von 2,4 bis 2,8 Kilogramm.

BMW und Mercedes rästelten indes nur wegen der plötzlichen Zunahme des Gesamtgewichts ihrer Autos. Ihren Informationsnachteil hätte Hankook schon in Hockenheim ausgleichen können. Denn Audi hatte laut eigener Aussage den Südkoreanern unmittelbar die an ihren Pneos festgestellten Mehrgewichte mitgeteilt. BMW und Mercedes bestätigten MSA, dass Hankook ihnen erst am zweiten DTM-Wochenende am Lausitzring die Gewichtsschwankungen offenbart hatte.

Inwieweit dadurch der Wettbewerb in den ersten vier Rennen (zwei am Hockenheimring, zwei am Lausitzring) verzerrt worden ist, wird sich nie aufklären lassen. Fakt ist: Audi hat all diese Rennen überlegen gewonnen. Hankook betont zwar, dass die für die ersten beiden Rennwochenenden 2015 gelieferten Reifen «für alle Teilnehmer identisch» waren, ungeklärt bleibt aber: Konnte sich Audi durch seinen – selbst(!) erarbeiteten – Infoversprung besondere Zeitenvorteile verschaffen?

Reifen wieder leichter

Fakt ist auch: Hankook hat seine DTM-Reifenproduktion inzwischen erneut umgestellt. Schon zu den Norisring-Rennen in Nürnberg an diesem Wochenende sollen wie bis Saisonende 2014 Rennpneos an der «unteren Toleranzgrenze» eingesetzt werden. ♦

Citroën & Peugeot

Künftig unter einem Dach



CITROËN



PEUGEOT

Von REINER KUHN

Der PSA-Konzern forciert den Technologietransfer innerhalb seiner Unternehmensgruppe und plant ein «Centre d'Excellence» in Versailles.

Wie die Geschäftsführung in einem internen Schreiben mitteilte, sollen in einem neuen Kompetenzzentrum Peugeot Sport, Citroën Racing und DS, die jüngste Marke im französischen Sportverbund, zu einer Sportabteilung verschmelzen. Mit dem Exzellenz-Zentrum peilt PSA-Boss Carlos Tavares zwei wesentliche Ziele an: weiter die Kosten reduzieren und Fachwissen bündeln. Das Technologiecenter soll bis Sommer 2016 in Versailles-Satory entstehen, der Heimat von Citroën Racing.

Zwar erklärte die PSA-Konzernleitung im internen Schreiben, dass es keine Entlassungen oder Gehaltskürzungen geben werde. Klar ist aber: Man wird die Umstrukturierung dazu nutzen, die Sportprogramme der Marken neu zu ordnen. Intern wird eine klarere Positionierung von Citroën, Peugeot und DS sowie eine Trennung zwischen Rundstrecken- und Rallyeaktivitäten vermisst. Schon länger halten sich Gerüchte, dass mit der Einführung eines neuen Rallye-WM-Reglements 2017 Peugeot neben der Rallye Dakar auch die Topliga der Driftszene von Citroën Racing beziehungsweise DS übernehmen soll und den Tourenwagensport Citroën überlässt. Die Darstellung neuer Technologien wäre Sache der Edelmarke DS. ♦

Nürburgring

Die Suche nach Sicherheit



Nürburgring: Wird neben Autos auch der Verkauf ausgebremst?

Vergangene Woche wurden die auf der Nürburgring-Nordschleife ursprünglich für Rennfahrzeuge eingeführten Tempolimits ausgedehnt. Ab sofort und zumindest vorläufig sind jetzt Rekordfahrten untersagt.

Die Staatsanwaltschaft Koblenz hat ihre Ermittlungen zum tödlichen Unfall eines Zuschauers beim VLN-Auftakt Ende März auf der Nordschleife immer noch nicht abgeschlossen, insofern wird es wohl auf absehbare Zeit keine Aufhebung der Tempolimits geben. Neu ist jedoch, dass diese nun auch gelten, wenn beispielsweise ein

Autohersteller die ganze Strecke gemietet hat – wie etwa für Rekordversuche.

Neben einer Fahrer-AG (siehe S. 27) hat sich auch eine Technik-Arbeitsgruppe gebildet, welche sich am gestrigen Montag (nach Redaktionsschluss) mit dem heiklen Thema Nordschleife beschäftigte. Der Automobil-Weltverband FIA hat den DMSB zudem aufgefordert, zeitnah, spätestens bis zur nächsten Weltratssitzung am 10. Juli in Mexico City, Vorschläge für die notwendige FIA-Abnahme ab 2016 zu unterbreiten.

Unterdessen ist der Nürburgring nicht nur wegen der umstrittenen Tempolimits in aller

Munde, sondern erneut wegen des Verkaufsprozesses an Automobilzulieferer Capricorn sowie dem Weiterverkauf an ein russisches Konsortium.

Neue Klage gegen Verkauf

Der Verein Ja zum Nürburgring rund um Präsident Otto Flimm, wird beim Europäischen Gericht Klage gegen die Privatisierung des Nürburgrings einreichen, da der Verkaufsprozess nicht europarechtskonform abgelaufen sei. Neben der Streckensicherheit auf der Nordschleife wird also auch die Rechtssicherheit am Nürburgring möglicherweise noch lange ein Thema sein. ♦ MBR/AW

Mercedes

Spielberg = Rosberg



König von Spielberg:
Nico Rosberg feierte am Red Bull Ring
seinen dritten Saisonsieg

Von MICHAEL SCHMIDT und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Siegesserie von Mercedes geht weiter. Und die Konkurrenz kommt nicht näher. Doch dank dem wieder erstarkten Nico Rosberg ist das Duell der Silberpfeil-Piloten spannender denn je. In Spielberg ließ der Deutsche dem Weltmeister keine Chance – trotz verschenkter Pole.

Von den ersten vier Grands Prix hat Lewis Hamilton drei gewonnen. Von den letzten vier gingen drei auf das Konto von Nico Rosberg. Unterm Strich macht das nahezu Gleichstand zwischen den Mercedes-Piloten. «Zehn Punkte Rückstand sind nicht viel», macht sich Rosberg Mut. Und es klingt fast so, als habe der Deutsche (endlich) Blut geleckt.

Von den bisherigen sieben Rennen war bis auf Malaysia (Sieger Sebastian Vettel) und Monaco (unnötiger Boxenhalt von Hamilton) die Kuh schon nach dem Start vom Eis. Viermal setzte Hamilton die Pole-Position in einen Sieg um. Einmal (GP Barcelona) gelang das Rosberg. Am Red Bull Ring war das zum ersten Mal in diesem

Jahr anders. Rosberg kassierte zwar am Ort seines Vorjahrestriumphs seine siebte Trainingsniederlage, doch diesmal konnte der Deutsche die Qualifikation auf den ersten Metern umdrehen. «Der Start war das Wesentliche», sagte Rosberg deshalb auch nach dem Rennen. «Und die ersten paar Kurven, wo ich meine Position gut verteidigt habe. Danach konnte ich eine Lücke aufmachen – und so das Rennen kontrollieren.»

Hamilton: Fünf Strafsekunden

Rosbergs Blitzstart war das eine, Hamiltons Patzer nach seinem Boxenstopp das andere Zünglein an der Waage. Der amtierende Weltmeister stoppte zwei Umläufe nach Rosberg und lag bei der Ausfahrt klar hinter ihm, als er dort versehentlich die weiße Linie überfuhr. Der Fauxpas kostete ihn fünf Strafsekunden. Die wurden Hamilton am Ende auf seine Gesamtzeit aufgebremst. «Das war die Entscheidung», urteilte Mercedes-Sportchef Toto Wolff nach dem Rennen. «Zwischen den beiden geht es so knapp hin und her, da kannst du eine Fünf-Sekunden-Zeitstrafe unmöglich mehr aufholen.»

Hamilton suchte nach der zweiten Spielberg-Niederlage

gegen Rosberg in Serie auch keinerlei Ausflüchte. Nico sei einfach der Schnellere gewesen, so der (Noch)-WM-Leader auf dem Siegerpodest. Und: «Mein Start war suboptimal.»

Rosberg indes hat in Österreich nicht nur am Start gezeigt, wo der steirische Hammer hängt. Er war auch beim Restart nach dem Alonso-Räikkönen-Crash hellwach und legte gleich einige Dutzend Meter zwischen sich und seinen WM-Kontrahenten. Darüber hinaus zeigte er seine Kampfbereitschaft auch im Fernduell an den Boxen. Während Hamilton eher «brav» die Gasse herunterrollte, bremste sich Nico auf den letzten Drücker in die Tempo-80-Zone. Einen Unterschied hat das Vorgehen Rosbergs auf der Stoppuhr nicht ausgemacht. Doch die forsche Einfahrt hat zumindest optisch erahnen lassen: Seht her! Ich fahre um den Titel – und das auf der letzten Rille!

Rosberg hätte sich seinen zweiten Sieg in Spielberg auch leichter machen können. Im Qualifying vergab der Wahlmonegasse eine Chance auf dem Silbertablett, nachdem Hamilton auf seinem letzten Run wie im Vorjahr in Turn 2 von der Strecke kreiselte. Der Deutsche lag zwei Kurven vor dem Ende

auf dem Kurs für seine zweite Pole-Position. In beiden Sektoren leuchtete es «purple» auf. «Ich hatte exakt die zwei Zehntel aufgeholt, die Lewis vor mir lag. Ich musste also volles Risiko gehen, um noch ein, zwei Hundertstel zu finden. Dabei bin ich in Kurve 8 auf den Kunststrasen gekommen und dann geradeaus gerutscht. Möglicherweise war der noch nass. Fakt ist: Ich habe für die letzte Kurve zu spät gebremst. Ob der Kunststrasen etwas damit zu tun hatte, weiß ich nicht.»

Rosberg: Fehler gutgemacht

War Rosberg darüber informiert, dass für seinen WM-Gegner das Training schon beendet war? «Nein», meinte der Blondschoopf. «Es hätte auch nichts geändert, hätte ich vom Lewis-Dreher gewusst. Ich musste ja auf jeden Fall schneller fahren als er in seinem ersten Versuch. So eine Information kann dich eher ablenken, als dass sie dir hilft.»

Mercedes-Oberguru Niki Lauda nahm die Ausrutscher seiner beiden Fahrer am Samstagabend gelassen hin: «Beide haben es übertrieben. Aber ich mache keinem einen Vorwurf. Wir stehen ja ohnehin in der ersten Reihe.»

Auch nach dem Rennen bezog Lauda Stellung. «Rosberg war vom Start weg einfach besser», meinte der Wiener, der bei der Oldies-Parade vor dem GP seinen 84er-McLaren bewegen durfte. «Er hat den besseren Start erwischt und dann die richtigen Maßnahmen getroffen, um Lewis hinter sich zu halten.»

Dem besseren Start von Rosberg misst Lauda keine besondere Bedeutung zu: «Einmal erwischt der eine den besseren Start, dann der andere.» Tatsache ist: Rosberg hat in Spielberg seinen Fehler vom Vortag ausgebügelt – wie ein Champion.

Und was war mit diesen Vibrationen, die Rosberg über Funk an den Kommandostand meldete? Die seien nicht von den Reifen hergekommen, versichert Wolff, «sondern von den Bremsen». Grund zur Panik ist deshalb bei Mercedes nicht ausgebrochen. Lauda meinte nach dem Rennen gewohnt flapsig: «Toto und ich hatten alles unter Kontrolle.»

Eine Aussage, die wahrlich passt. Mercedes kontrolliert die Formel 1. Doch dank Rosbergs Sieg hat der Zweikampf nun frischen Wind gekriegt. Das könnte für den Rest der Saison das Salz in der sonst eher faden Formel-1-Suppe sein. ♦



Grundstein zum Erfolg: Rosberg gewinnt Start gegen Hamilton



Jubel bei Mercedes: Rosberg und seine Crew im Freudentaumel



Auch das Safety Car änderte nichts an der Mercedes-Hackordnung



Rosberg vor Hamilton: So nah kamen sie sich nur in Runde 1

Ferrari

Vettel und die rote Eichhörnchen-Taktik

Von ANDREAS HAUPT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Zum zweiten Mal in Folge verpasste Ferrari wegen Eigenfehlern das Podium. Den schon am Start weit zurückgebundenen Kimi Räikkönen verlor die Scuderia in der Startrunde durch einen Crash, der ins Auge hätte gehen können.

Zum zweiten Mal in Folge war Fiat-Chef Sergio Marchionne Gast bei einem Formel-1-GP. Und zum zweiten Mal in Folge verpasste Ferrari das Podest. Einen Zusammenhang haben die beiden Ereignisse bestimmt nicht. Und Marchionne wird deshalb in Zukunft auch nicht zu Hause bleiben. Trotzdem fällt auf: Ferrari tritt seit dem Spanien-GP auf der Stelle. Im Quali ist man Mercedes zwar nähergekommen. «Bis auf zwei Zehntel», präzisiert Sebastian Vettel. Doch im Rennen war bei den kühlen Temperaturen kein Kraut gegen die Silbernen gewachsen. Schlimmer noch: Wenn Ferrari patzt, ist Mercedes-Kunde Williams meistens nicht weit weg. In Kanada hatte sich Valtteri Bottas den dritten Rang nach Räikkönens Dreher gekrallt. In Österreich war es Felipe Massa, der einen verkorksten Boxenstopp von Vettel zu seinen Gunsten ausnutzte.

Vettel kam in Runde 37 zu seinem Pflichtstopp herein. Und hätte seine Position gegen den Williams-Kutscher unter nor-

malen Verhältnissen auch souverän verteidigt. Doch an Vettels SF15-T klemmte hinten rechts der Schlagschrauber. Der Vierfach-Weltmeister verlor zehn Sekunden. Diese nutzte Massa und schlüpfte vorbei.

Vettel machte danach zwar Druck auf den Brasilianer. Doch zu einer echten Attacke reichte es nicht: «Der Williams ist auf den Geraden ziemlich flott. Und je näher ich ihm kam, desto schwieriger wurde es. Erstaunlicherweise waren wir in den schnellen Kurven ganz gut unterwegs. Dafür habe ich mich aus den langsamen Ecken, also vor allem in der ersten und letzten Kurve, schwergetan.»

Schrecksekunde für Kimi

Für eine Schrecksekunde direkt nach dem Start sorgten Kimi Räikkönen und Fer-

«Ich hatte Wheelspin und verlor das Heck.»

KIMI RÄIKKÖNEN

nando Alonso. In der Anfahrt zur dritten Kurve des Red Bull Rings brach das Heck am Ferrari von Räikkönen unerwartet aus, das Auto schlingerte und rutschte dann nach links weg. Dort befand sich aber der

McLaren-Honda von Alonso, der daraufhin über Räikkönens linkes Hinterrad aufstieg, den Ferrari rasierte und an der Leitplanke hängen blieb. Glücklicherweise traf Alonso seinen alten Stallrivalen nicht am Kopf, und beide Piloten stiegen unverletzt aus.

«Ich hatte beim Beschleunigen Wheelspin und habe das Heck verloren», erklärte der Iceman hinterher so emotionslos, als habe er soeben ein Eis aus der Tiefkühltruhe in der Ferrari-Hospitality genommen. «Das war an dieser Stelle ungewöhnlich. Wir müssen das mal genauer analysieren.»

Alonso ergänzte: «Ich hatte sehr viel Glück. Es war ein seltsamer Unfall. Kimi hat die Kontrolle über sein Auto verloren. Ich war auf der Außenseite und konnte nicht viel machen. Ich war kurz zum Check im Medical Center. Aber alles ist in Ordnung.»

Vettel hatte vom Unfall seines Stallkollegen nicht viel mitgekriegt. «Ich bin einfach den Trümmerteilen ausgewichen», gab er zu Protokoll. «Das Auto von Fernando habe ich gar nicht gesehen.»

Dem bevorstehenden Silverstone-GP in zehn Tagen sieht Vettel zuversichtlich entgegen, «eben, weil wir hier am Red Bull Ring überraschend stark in den schnellen Kurven waren». Trotzdem: Illusionen macht sich der Ferrari-Mann keine: «Mühsam ernährt sich das rote Eichhörnchen.» ♦



Das hätte ins Auge gehen können: Räikkönens Ferrari-Wrack nach dem Erstrundencrash mit Alonso

MOMENT MAL!

Gelobter Hülkenberg

Er kommt immer von links, wenn er in den Rennwagen einsteigt. Reiner Aberglaube. Aber stärker noch ist bei Nico Hülkenberg der Glaube an sich. Und das ist vielleicht das Allerwichtigste an seinem Sieg in Le Mans: Das er diesen Glauben während seiner nicht ganz einfachen Jahre in der Königsklasse nie verloren hat. Ihn ausgerechnet als Novize beim 24-Stunden-Klassiker wiedergewonnen zu haben, das macht den Erfolg mit Porsche noch außergewöhnlicher.

Zuletzt hatte der Force-India-Pilot, ein angenehm umgänglicher im egozentrischen Fahrerlager, im Jahr 2009 ein Autoren gewonnen. Die Entzugescheinungen müssen also ziemlich schlimm gewesen sein. Natürlich hat er jetzt für sich gesiegt. Aber irgendwie auch für die ganze Formel 1. Die Kollegen, allesamt bekennende Egoisten, nehmen Anteil. Und wie. Fernando Alonso rechnet Hülkenberg vom Talent her zu den drei besten F1-Piloten. Der Spanier war im vergangenen Sommer, als er nach Alternativen zu Ferrari suchte, ebenfalls «sehr nah» an einem Deal mit Porsche. Alonso überlegt jetzt einen Start in der „nahen Zukunft“, vielleicht schon im kommenden Jahr. Daniel Ricciardo, ziemlich genervt von den mangelnden Fortschritten bei Red Bull-Renault, guckte 18 der 24 Stunden live und stellte sich vor, wie toll das gewesen wäre, hätte er dort auch mitfahren können: «Wir Formel-1-Fahrer haben Glück, Nico hat uns gut aussehen lassen, und jetzt haben wir dort alle Chancen auf einen Start.»

Kein Wunder, dass «Hulk» das ganze Österreich-Wochenende über mit ins Gesicht gemißeltem Lächeln durchs Fahrerlager lief. Das am Samstag durch den fünften Platz in der Qualifikation noch breiter wurde. Sebastian Vettel bekam wegen Le Mans auch große Augen:

«Da wird ja in jeder Runde am Limit gefahren. Und mehr Runden bedeutet mehr von diesem Gefühl. Dafür sind wir ja Rennfahrer. Super für Nico! Ich glaube, wir sind alle auch ein bisschen neidisch, dass es ihm so leicht von der Hand ging. So hat es zumindest von außen ausgesehen. Ich glaube aber, dass es ein schweres Stück Arbeit war. Respekt, denn in einem «Nebenjob» so perfekte Arbeit abzuliefern, ist unglaublich.»

Die Nacht mit Porsche strahlt für Nico Hülkenberg generell heller als der Tag bei Force India. Hülkenberg verwandelte seinen ganzen F1-Frust in die pure Sportwagen-Lust. Vor allem die Nachtfahrten und die vielen Überholvorgänge faszinierten den Rheinländer mehr als die mühsamen Platzkämpfe im GP-Sport. Hülkenberg gilt zwar auch in der Formel 1 seit Jahren als Talent. Doch es kommt eben auch darauf an, zur richtigen Zeit im richtigen Auto zu sitzen. Das tat er weder bei Williams, noch bei Sauber oder Force India – obwohl er jeweils das Meiste aus seinen Mittelfeld-Autos holte. Die großen Chancen verpasste er vor zwei Jahren, als Ferrari und McLaren an ihm interessiert waren. Immerhin kennt Nico Hülkenberg jetzt einen Ausweg: Le Mans.



Elmar Brümmer

Red Bull

Alte Spielchen be

Von ELMAR BRÜMMER

Österreichs F1-Team fuhr bei seinem Heimrennen besonders hinterher. Und Red Bulls Boss streute wieder mal Ausstiegsabsichten.

Das Projekt heißt Spielberg, und der Name soll Programm sein. Also spielen die österreichischen Zeitungen, prinzipiell der Nationalehre verhaftet, mit Wörtern und taufen diesen Landstrich in «Redbullistan» um. Wer nicht ganz so despektierlich ist, der wandelt die Steiermark in «Steuermark» um. Aber in beiden Fällen ist der Mann am Lenkrad immer derselbe: Dietrich Mateschitz, der nach Arnold Schwarzenegger bekannteste Sohn der Region. Um den Getränke-Mogul ranken sich so viele Geschichten, dass es beinahe glaubhaft erscheint, dass die 71 Runden vom

Sonntag analog zur Anzahl seiner Lebensjahre ausgetragen werden...

Man kann die Reizüberflutung mit Taurin mögen oder nicht, jedenfalls setzt der Mateschitz-Ring F1-Maßstäbe, auch weit über Europa hinaus. Alles, was rund um den etwa 17 Meter hohen Bullen im Inneren der Rennstrecke, die früher mal schlicht Österrichring hieß, passiert, ist perfektioniert.

Zwei ewige Sündenböcke

Der Firmengründer ist einer, der nicht gern verliert. Auf Dauer schon gar nicht. Weshalb Helmut Marko, sein Motorsportberater, und Christian Horner, sein F1-Teamchef, nicht besonders viel Spaß haben dürften bei den Besprechungen. Rechtfertigen, das ist keiner der drei gewohnt. Und das Lamentieren, das sich nun schon seit Beginn der Testfahrten hin-

zieht, will nicht so richtig zum coolen Image der Marke Red Bull passen. Um die leidlich bekannte Argumentationskette vereinfacht darzustellen, kommt man immer wieder auf zwei Schuldige: Renault, den Motorenlieferanten. Das wird durch die Rückversetzungen der Herren Kvyat und Ricciardo in der Startaufstellung von Spielberg unterstrichen. Des Weiteren werden die ganze Enge sowie die technischen und sportlichen Vorschriften des aktuellen Reglements für die stagnierende Popularität des GP-Sports verantwortlich gemacht. Und für den Rückgang der Zuschauerzahlen in Spielberg.

Über das gesamte Rennwochenende haben sich die Zahlen von über 200 000 aus dem Comeback-Jahr 2014 halbiert. Am Sonntag waren (Maßstab waren das mit 95 000 Fans verkaufte Haus 2014) gut ein

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT

Max Verstappen ist in seiner Wahlheimat Belgien schon ein Star. Bei einer Demonstrationsfahrt mit dem 201er Red Bull in Spa im Rahmen der Renault World Series kamen 74 000 Zuschauer. Mehr als zum GP Österreich.

◆◆◆ **Nelson Piquet** musste acht Mal gebeten werden. Er sollte den Brabham BT52-BMW beim Rennen der Legenden auf dem Red Bull Ring fahren. Sieben Mal sagte der dreifache Ex-Weltmeis-

Paul Rosche an Bord und düste mit dem inzwischen 81-jährigen «Nocken-Paule» nach Spielberg. Dort angekommen, erinnerten sich die beiden an alte Zeiten und derbe Späße. «Kannst du dich an meinen Faustkampf mit **Eliseo Salazar** in Hockenheim erinnern? Eliseo hat mich in Führung liegend aus dem Rennen geboxt. Was ich damals nicht wusste: Er hat uns vor einer großen Blamage gerettet», grinste Piquet.

Rosche erzählt die Geschichte zu Ende: «Eine Runde später hätte der Motor einen Kolbenschaden gehabt. Wir haben Nelson davon erst zehn Jahre später erzählt.»

◆◆◆ **Bernie Ecclestone** hat die Legenden-Fahrer und die Mehrfach-

Weltmeister der

Gegenwart zu einem Abendessen ins Steirer Schloß eingeladen. Zu **Nelson Piquet**, **Niki Lauda**, **Alain Prost**, **Gerhard Berger**, **Riccardo Patrese**, **Jean Alesi**, **Christian Danner** und **Pierluigi Martini** gesellen

sich noch **Sebastian Vettel**, **Lewis Hamilton** und **Fernando Alonso**. Während Alonso und Hamilton schon um 21 Uhr aufbrachen, blieb Vettel bis zum Schluss und lauschte den Zoten von Piquet und Co. «Ist das alles wahr? War es früher wirklich so wild?», staunte der Ferrari-Pilot. Piquet winkte ab: «Das war nur ein Prozent von dem, was wirklich passiert ist.» Red-Bull-Chef **Dietrich Mateschitz** war ebenfalls eingeladen. Er sagte aus Verärgerung ab. Die zu erwartende Blamage beim Heimspiel und sein Zorn über das Reglement verdarben Mateschitz offenbar den Spaß.

◆◆◆ Die Fanumfrage der GPDA ist abgeschlossen. 200 000 Fans nahmen teil. Jetzt wird ausgewertet. Beim Großen Preis von England in Silverstone wird das Ergebnis den Teams präsentiert. Jeder, der an der Umfrage teilgenommen hat, bekommt das Resultat als E-Mail zugeschickt.

◆◆◆ **Nico Rosberg** ist neuerdings ein Oldtimer-Fan. Anfang der Woche nahm der WM-Zweite mit einem Mercedes 300 SL an der historischen Rallye Passion Carracciola teil. Das Rennen führte in zweieinhalb Stunden von Stuttgart nach Schaffhausen.



Legenden-Treffen: Danner, Patrese, Berger, Lauda, Alesi, Piquet, Prost und Martini (v.l.)

ter ab: «Erst als **Niki Lauda** angerufen hat, habe ich zugesagt. Nikis Wort war für mich Befehl.» Piquet flog mit seiner Citation von Brasilia mit Zwischenstopp in Sal nach München. Dort nahm er den früheren BMW-Motorenchef



Happy: Hülkenberg (Mitte) flankiert von Rosberg und Vettel

Im schweren Heimspiel

Drittel. Wie viele Freikarten jeweils im Spiel waren, ist unbekannt. Aber der gute Eindruck, den seine Heimat weltweit machen soll, war Mateschitz im Vorjahr sogar die Erstattung von Renovierungskosten bei Hausbesitzern wert.

Was dieser Mann macht, macht er gründlich. Und deswegen halten sich nach wie vor Spekulationen, wie es mit Red Bull Racing und der Formel 1 weitergehen soll. Klar ist nur: So wie jetzt nicht. Das ganze große Szenario lässt vielerlei Interpretationen zu. Red Bull hat weiterhin Interesse daran, die Gesamtvermarktung der Formel 1 zu übernehmen. Die Frage ist nur: Wäre das mit einem eigenen Rennstall und einem Juniorteam machbar, oder würde die Schirmherren-Rolle nicht die Möglichkeit zum eleganten Ausstieg aus dem fahrenden GP-Geschäft liefern?

Red Bull gehört zu jenen großen Teams, die sich im Gegenzug für ein lukratives Concorde Agreement verpflichtet haben, bis 2020 am Start zu bleiben. Die Konventionalstrafe ist kein Kinkerlitzchen: Eine dreistellige Millionensumme, Insider sprechen sogar von einer halben Milliarde Euro, wäre dann fällig. Ob der Verkauf an jemand anderes diese Strafe aushebeln würde, ist juristisch umstritten.

Erneute Ausstiegsdrohung

Es seien schon viele Teams aus der Formel 1 ausgestiegen, man könne niemanden halten, der unbedingt raus wolle, lässt Mateschitz dazu nonchalant verlauten. Damit läuft die Pokerpartie auf höchster Ebene. Und Red Bull weiß natürlich, dass man mit einem angedrohten Ausstiegsszenario auch Mercedes und Ferrari zu Zugständen

nissen bewegen kann. Der Promotervertrag für Spielberg läuft übrigens auch bis zum Ende des Jahrzehnts.

Legen die Mateschitz-Truppen aber jenen Kampfgeist an den Tag, der von den Red-Bull-Vorzeigethleten sonst verlangt wird, bleiben zwei Alternativen: Entweder den bisherigen Motorenpartner von Red Bull mit den fortgesetzten öffentlichen Sticheleien weiter unter Druck setzen, oder sich von den Franzosen trennen. Das würde aber nur funktionieren, wenn es auf Sicht einen anderen, möglichst exklusiven Motorenpartner gäbe – vorzugsweise aus dem VW-Konzern.

Die Zeit bis dahin könnte mit einem Leihmotor von Ferrari überbrückt werden. Red Bull als Kunde des großen Gegners der letzten Jahre? Schwer vorstellbar. Aber in der Formel 1 sind verrückte Geschäfte an der

Tagesordnung, solange sie nur einen kleinen Vorteil versprechen, oder die Verzweigung groß genug ist. Es wäre nur eine Übergangslösung. Das Bittgesuch würde Ferrari ganz gut aussehen lassen. Aus Maranello kamen jedenfalls schon positive Signale. Aber klar ist: Wenn es hart auf hart geht, gibt es einen Unterschied zwischen den Voraussetzungen für einen eigenen Werksrennstall und ein Kundenteam. «Mit so einem Kundenmotor wirst du nie mehr Weltmeister werden», befürchtet Mateschitz. Und setzt drohend nach: «Wir sind schlechte Edelkomparsen.»

Damit wird zunächst der Druck auf Renault weiter erhöht. Die Franzosen schwören, dass die fünfte Version des eigenen V6-Turbo endlich ohne Kolbenprobleme läuft. Nur: Das gegenseitige Vertrauen ist schwer erschüttert, technisch wie menschlich. Mateschitz selbst hat mit einem Website-Kommuniqué vor seinem Heimspiel noch einmal nachgelegt: «Außer uns Zeit und Geld zu stehlen, haben sie uns auch die Freude und die Motivation genommen. Kein Fahrer und kein Chassis der Welt kann unser PS-Defizit kompensieren.» Wie lange sich Renault, ein durchaus stolzer Staatskonzern, noch so vorführen lassen will, sei dahingestellt.

Derzeit greift Red Bull Racing nach allen Strohhalmen, die sich anbieten. Wie beispielsweise die Streckenlayouts von Silverstone und Budapest, der beiden kommenden Grand-Prix-Pisten. Vor allem aber der Probelauf jenes Zylinderkopfes, den Motorenguru Mario Illien im Auftrag von Renault in dieser Woche auf den Prüfstand bringt. Sollte dem Schweizer tatsächlich eine weitere Wunderkonstruktion gelungen sein, dann wäre diese für die Power-Strecken von Spa und Monza nach der Sommerpause einsatzbereit.

Was das Zuschauerinteresse am Red Bull Ring angeht, kommt Schützenhilfe von der Konkurrenz: Mercedes-Teamchef Toto Wolff empfindet das nachlassende Interesse als nicht so überraschend oder dramatisch: «Es ist immer eine Herausforderung, eine Rennstrecke mit 90000 oder 100000 Zuschauern zu füllen. Österreich war viele Jahre lang ausgehungert. Jetzt geht es um den Realismus. Ab 50000 Zuschauern am Rennntag ist es ein großer Erfolg.» Auch Verwöhntsein ist eine Frage des Maßstabs. ♦

NACHRICHTEN

Mercedes: Keine Kompromisse mehr

Motoren Die Motorenhersteller diskutieren darüber, dass die Entwicklung im Rahmen der Rest-Token auch 2016 beibehalten werden soll. Über den Winter dürfen Mercedes, Ferrari, Renault und Honda jeweils maximal 25 Token einlösen. Allerdings sind immer mehr Bereiche in der Antriebseinheit gesperrt. Mercedes will sich diesmal nicht wie im Vorjahr in den Weg stellen. Um des lieben Friedens willen. Und um Renault und Honda auf die Füße zu helfen. «Und auch, wenn das Weiterführen der Entwicklung über das ganze Jahr sieben Millionen Pfund extra kostet», sagt Mercedes-Sportchef Toto Wolff.

Keine Diskussionen wegen Kurve 8

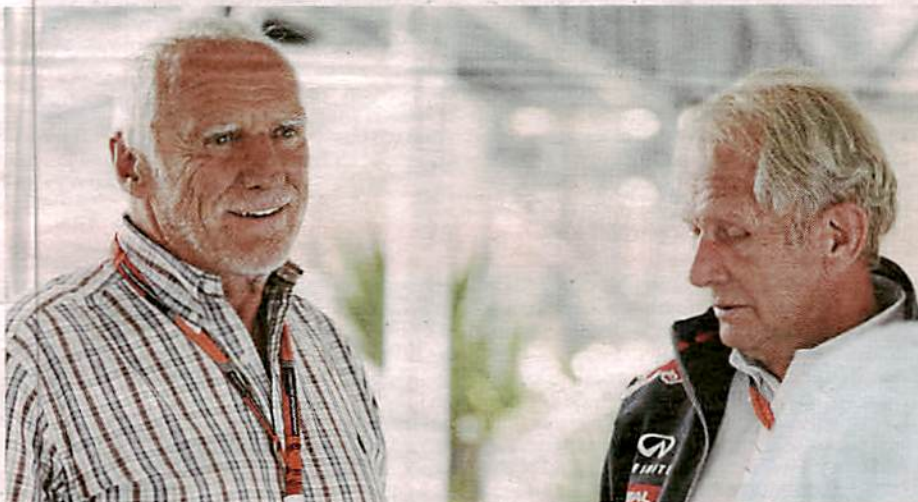
Spielberg Im letzten Jahr sorgte die Kurve 8 von Spielberg für hitzige Diskussionen. Die Rennleitung musste beurteilen, ob das Verlassen der Rennstrecke ein Vorteil war oder nicht. Mit den entsprechenden Strafen. Diesmal blieb uns diese leidige Diskussion erspart: Die Randsteine innen wurden abgeflacht. Außen wurde Kunstrasen gelegt. Wer zu weit nach außen kam, wurde automatisch langsamer. Die Sportkommissare mussten diesmal nicht eingreifen.

Was beabsichtigt Bernie Ecclestone?

Regeln Bernie Ecclestone lässt mit seiner Kritik an seinem eigenen Geschäft nicht locker. Der Formel-1-Zampano wird nicht müde, seine erste Einschätzung vom Winter 2014 zu wiederholen. «Die Formel 1 ist Mist», sagt der 84-Jährige. Im Grand-Prix-Zirkus wundert man sich darüber, dass Ecclestone weiter sein eigenes Produkt schlechtredet. Was will er damit bezwecken? Eine drastischere Regeländerung für 2017 als bereits geplant? Oder will er den von CVC angestrebten Börsengang verhindern? Oder das Produkt so billigreden, dass er es selbst zurückkaufen kann? CVC-Chef Donald Mackenzie ist jedenfalls hochgradig nervös: «Wir müssen so schnell wie möglich etwas ändern. Uns läuft langsam die Zeit davon. Wir können dem Zuschauer Schwund nicht mehr lange tatenlos zusehen.» ♦ MS



Ein Red Bull vor dem großen Bullen: Trainingsszene am Red Bull Ring 2015



Der Boss und seine rechte Hand: Dietrich Mateschitz (l.) und Helmut Marko

Team für Team – GP Österreich 2015

McLaren: Wieder



Rosberg: In Q3 verbremst, die Chance auf die Pole verspielt



Massa: Vettel gekonnt hinter sich gehalten und Dritter



McLaren-Honda: Viele Neuheiten und wieder viele Pannen



Verstappen: Wieder viele beherzte Duelle (hier gegen Bottas)



Merhi: Im Training noch skeptisch, im GP dann so gut wie nie

MERCEDES 6 ROSBERG P1, 44 HAMILTON P2

Im Gegensatz zum heißen Montreal konnte im kühlen Spielberg an den W06 Hybrid auf Zusatzkühlung verzichtet werden. Hamilton begann das achte GP-Wochenende des Jahres am Freitagvormittag furios: zwei Ausrutscher in Kurve 1, ein Quersteher zwischen vorletzter und letzter Kurve. «Wenn du keine Fehler machst, gehst du es nicht hart genug an», sagte der Weltmeister dazu. Sein Problem: Selbst die weichere Reifenmischung vom Typ «Supersoft», die alle Teams diesmal früher als sonst im ersten Freien Training (FT1) einsetzten, kamen bei knapp über 20 Grad Asphalttemperatur nur langsam auf Betriebstemperatur. Das war auch der Hauptgrund, warum Hamilton und Rosberg in ihrer jeweils letzten Quali-Runde von der Piste gerieten. Hamilton konnte diesmal seine Pole Position nicht nutzen. Beim Start klemmte bei ihm der elektronische Gaszug, die Drehzahl blieb oben, die Antriebsräder drehten zu sehr durch und schon war Rosberg von SP2 in Führung. Die der Deutsche nur während der Stopp-Phase kurz abgab. **WM-Punkte/WM-Platz: 328/1.**

WILLIAMS 19 MASSA P3, 77 VALTTERI BOTTAS P5

Mit einem XXL-Upgrade-Paket wurden die FW 37 auf dem Red-Bull-Ring an den Start gebracht. Neu: Unterboden, Heckflügel, Leitbleche unter der Nase, Motorabdeckung, Bremsbelüftungen hinten. Bottas bekam für seinen Wagen zudem ab dem FT1 ein neue Getriebe. Der Finne musste freitags seinen ersten Longrun-Test unterbrechen, weil sich sein Aerodynamik-Setup als zu instabil erwies auf der Berg-und-Talbahnen zwischen Spielberg und Zeltweg. Am Samstag drehte Massa richtig auf: P6 im FT3 am Morgen, nachmittags dann SP4 in der Quali rausgeholt. Bottas ging als Sechster ins Rennen. Beide standen hinterher um eine Position besser da. Vor allem Routinier Massa, der bis zum Schluss den Attacken von Vettel fehlerfrei standgehalten hatte, war happy. Bottas hatte sich noch mehr erhofft. Doch zu hoher Bremsverschleiß zwangen ihn etwa ab Rennmitte zu weniger Attacke. Die unterm Strich gewonnenen 25 Österreich-Punkte stabilisierten den dritten Tabellenplatz von Williams in der Teamwertung. **WM-Punkte/WM-Platz: 129/3.**

MCLAREN 14 ALONSO AUSFALL, 22 BUTTON AUSFALL

Ins FT1 gingen die MP4-30 noch weitgehend unverändert, also auch mit ihren langen, weit über den Frontflügel ragenden Nasen. Ab FT2 wurde Alonso mit der Kurz-Nasen-Version losgeschickt. Neu an der waren auch: Front- und Heckflügel, Unterboden samt Diffusor. Nachdem sich die offiziellen Auspuffschäden von Montreal an beiden Autos als Folgen schleicher Motorendefekte herausgestellt hatten, bekam Alonso freitags einen neuen Antrieb. Mit Motor, Turbolader, Wärme- und Kinetik-Generator – jeweils die fünfte Saisonversion. Button war samstags dran mit Motor Nr. 6 sowie Nr. 5 von Turbolader und Generatoren. Als bei ihm eine Zündkerze Samstagmorgen streikte, wurde Alonso zur Vorsicht gleich mit in die Box geholt. Beim Spanier kam ab der Quali ein neues Getriebe. Das alte hatte freitags beim Gangwechsel wegen falscher Software gehakt und war samstags früh ausgefallen. Strafversetzt fuhren beide von ganz hinten los. Und waren früh raus: Alonso durch Kollision mit Räikkönen, Button durch defekten Ansaugtrakt. **WM-Punkte/WM-Platz: 4/9.**

TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P8, 55 SAINZ JR. AUSFALL

«Einige neue Teile» an den STR 10 gab es diesmal. Welche das waren, verschwieg das italienische Red-Bull-Team. Verstappen behielt während Training und Qualifying in der Steiermark die Oberhand im Rookie-Duell. Beide kamen samstagsmorgens im Regen ins Kreiseln. In Verstappen wäre bei einem weiteren Ausrutscher im FT3 beinahe mit Räikkönen kollidiert. Der Niederländer schaffte es bis in Q3 und angelte sich da SP7. Sainz brachte es bis ins Q2 und da auf P13. Der Spanier durfte allerdings von SP12 losjagen, weil Kvyat (P8 in Q3) nach hinten strafversetzt wurde. Der Russe wurde nach Ansicht von Toro-Rosso-Teamchef Franz Tost zum Stolperstein. Verstappen, so Tost, verlor hinter Kvyat so viel Zeit, dass Maldonado ihm letztlich doch noch Endrang sieben abjagen konnte. Sainz kämpfte sich zunächst mit einem Raketenstart und dann mit bissigen Runden bis in die Top Ten vor. Doch kurz nach seinem Reifentausch streikte der Antrieb. Nach ersten Erkenntnissen seines Rennstalls war das Getriebe die Ursache. **WM-Punkte/WM-Platz: 19/8.**

MANOR (MARUSSIA) 28 STEVENS AUSFALL, 98 MERHI P14

Die zwei Vorjahres-Marussias vom Typ M04 wurden fürs achte Rennwochenende 2015 jeweils mit neuem Getriebe ausgerüstet. Am Samstag war im Stevens-Auto eine neue Kontrollelektronik nötig. Es war seine dritte in der laufenden Saison. Das Qualifying, das auf nasser Piste und für alle mit Regen- bzw. Intermediate-Reifen startete, begann der Brite mit einem ausgedehnten Kiesbett-Ausflug. Den er dank dosierter Gaspedal-Tritte aber so gerade noch überwinden konnte. In Grand Prix Nummer acht des Briten war für ihn schon nach zwei Runden Feierabend. Ursache: Wrackteile der Räikkönen-Alonso-Kollision, die Stevens überfahren hatte, zerstörten den Ölkühler. Merhi legte sich mit keinem der hinter ihm gestarteten Fahrer an und ließ sie früher oder später vorbeiziehen. Ab Halbzeit war der Spanier Letzter und blieb es bis zur Zielflagge. Das bedeutete für ihn Endplatz 14 und damit sein bisher bestes Formel-1-Rennergebnis. Ein neues Auto ist auch fürs Heimrennen der Hinterbänkler in Silverstone nicht in Sicht. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**

Doppel-Ausfall

RED BULL 3 RICCIARDO P10, 26 KVYAT P12

Beide RBll brauchten bereits zum Österreich-GP den fünften neuen Motor – also den ersten über dem neuen Saisonlimit von vier. Bei Ricciardo kam der neue V6-Turbo, an dem laut Fabrikant Renault die anfänglichen Kolbenprobleme endgültig ausgemerzt sein sollen, schon Freitag zum Einsatz, bei Kvyat erst ab Samstag. Was dem Ex-Weltmeister-Team weiterhin fehlte, war Leistung und somit vor allem Topspeed. Das waren in Spielberg rund 10 km/h. Was vor allem auf der Start-Ziel-Geraden und der folgenden zweiten Bergauf-Geraden viel Zeit kostete. Ricciardo blieb im zweiten Qualifying-Drittel (Q2) hängen. Kvyat schaffte es in Q3 auf nicht mehr als P8. Weil sie vorzeitig den fünften neuen Motor brauchten, wurden sie auf die Startplätze (SP) 15 (Kvyat) und 18 (Ricciardo) zurückversetzt. Kvyats großer Startdrang endete im Heck von Pérez. Das kostete den Russen einen neuen Frontflügel. Die ebenfalls beschädigte Karosserie konnte nicht getauscht werden und versaut die Balance. Ricciardos P10 war ein hartes Stück Arbeit. **WM-Punkte/WM-Platz: 55/4.**



Ricciardo: Starke Schlussattacke brachte noch einen Punkt

FERRARI 5 VETTEL P4, RÄIKKÖNEN AUSFALL

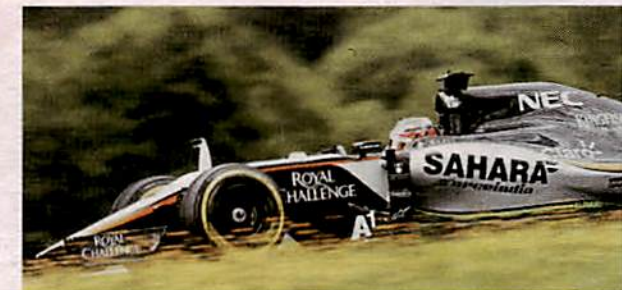
Räikkönens SF15-T hatte ein neues Getriebe im Heck. Der Finne bedankte sich mit P3 am Freitagmorgen. Vettel war da nur 20. und Letzter. Grund: Eine gebrochene Antriebswelle hatte ihn nach bloß vier Runden gestoppt. Im FT2 fuhr Vettel dann Bestzeit, obwohl seine Trainingsarbeit vom Alarm eines Getriebesensors unterbrochen worden war. Räikkönen musste einen Reifensatz der «Supersofts» abschreiben, weil er den rechten Vorderreifen davon durch Überbremsen zerstört hatte. Samstagmorgen, als es im FT3 zu regnen begann, rutschte der «Iceman» einmal weiter neben die Bahn. In der Quali wurde Räikkönen nur 18., weil Ferrari ihn – wie so oft schon – bei abtrocknender Piste zu früh reingeholt hatte. Die Rückversetzungen einer Reihe von Kollegen brachte den Finnen vor bis auf SP14. Von dort kam er nur bis hinter die zweite Kurve. Dort brach ihm beim Rausbeschleunigen das Heck. Folge: Kollision mit Alonso. Vettel verlor beim Reifenwechsel P3 an Massa, weil es hinten rechts beim Festschrauben viel zu lange dauerte. **WM-Punkte/WM-Platz: 192/2.**



Vettel: Am rechten Hinterrad klemmte es bei Reifenwechsel

FORCE INDIA 11 PÉREZ P9, 27 HÜLKENBERG P6

Ein Produktionswoche fehlte. Also mussten die VJM08 in Österreich nur mit etwa der Hälfte ihrer B-Variante antreten. Nase (kurz statt lang), Frontflügel und Leitbleche waren neu. Die neuen Seitenkästen, Motorhaube, Heckflügel und Diffusor sollen dann beim nächsten GP in Silverstone auch zum Renneinsatz bereit sein. Dass bei Pérez endlich die zweite Antriebseinheit der Saison (Motor, Turbolader, Generatoren) ins Auto kam, überraschte nicht. Wohl aber, dass im Hülkenberg-Wagen das erst für Montreal eingebaute zweite Antriebspaket vom dritten ersetzt wurde in Spielberg. Nach dem FT3 wurde Hülkenberg – wie Vettel – verwirrt, weil er – wie Vettel – die weiße Linie an der Boxeneinfahrt überfahren hatte und so die Kollegen auf der Ideallinie gefährdete hatte. Der fünfte Startplatz war der beste des Deutschen in diesem Jahr. Bottas konnte er wie von ihm selbst erwartet nicht hinter sich halten über die Distanz. So war Hülkenberg mit P6 «sehr zufrieden». Pérez Vormarsch von SP13 auf P9 war ebenfalls stark. **WM-Punkte/WM-Platz: 31/5.**



Hülkenberg: Nach Le-Mans-Sieg diesmal auch mit P6 glücklich

LOTUS 8 GROSJEAN AUSFALL, 13 MALDONADO P7

Grosjean begann das neue GP-Wochenende mit einem Besuch beim Manor-Team. Dort entschuldigte sich der Franzose Auge in Auge bei Stevens, den er zuletzt in Montreal überbunden geschnitten und zurückgeworfen hatte. Weniger freundlich kommentierte Grosjean erneut die Tatsache, dass er sein Cockpit im FT1 wieder mal für den zahlungskräftigen Testpiloten Palmer räumen musste. Bis Grosjean die korrekte Balance für seinen E23 im FT2 gefunden hatte, dauerte es. Bremsprobleme kosteten ihn weitere Fahrzeit. In der Quali verpasste Maldonado knapp den Sprung unter die letzten Zehn. Grosjean schaffte ihn zwar als Zehnter des Q2, verzichtete aber aufs Q3 und sparte sich so zwei frische Reifensätze fürs Rennen. Maldonados siebter Platz dort war hart erkämpft. Vor allem im Duell Verstappen fuhr der Venezolaner wie ein Berserker. Es war mehr Glück als Können, dass sein Quersteher bei einem seiner Überholversuche gegen den Niederländer nicht in den Planken endete. Grosjean stoppte ein Getriebebeschaden. **WM-Punkte/WM-Platz: 29/6.**



Maldonado (links): Verbissen reichlich Zweikämpfe gewonnen

SAUBER 9 ERICSSON P13, 12 NASR P11

Mit größeren technischen Modifikationen wurde bei den C34 weiterhin gespart. Dennoch lief es in Spielberg vom ersten Meter an besser für die Schweizer als zuvor in Montreal. Nasr lobte vor allem die bessere Spurstabilität beim Bremsen. Ähnlich wie in Kanada muss in Österreich mehrfach nach langen Geraden vor langsamen Kurven aus Highspeed verzögert werden. Ericsson war nur im FT3 schneller als Nasr. Dort drehte der Schwede im Regen 22 Runden, während sich der Brasilianer mit nur neun Umläufen begnügte. Am Start war Ericsson zu ehrgeizig und zuckte schon kurz los, bevor die fünf roten Ampellichter erloschen. Eine Durchfahr-Strafe plus fünf Strafpunkte waren die Konsequenz. Es kam aber noch dicker: In der ersten Runde beschädigte Schrott des Räikkönen-Alonso-Unfalls am Ericsson-Auto Front- und Heckflügel. Später erforderte ein Elektronik-kollaps am Pistenrand Reset und Restart. Nasr fiel wegen Bremsproblemen 20 Runden vor Schluss aus den Punkterängen. **WM-Punkte/WM-Platz: 21/7.**



Ericsson: Am Ende mit zwei Runden Rückstand nur 13.

Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn: «Unser Upgrade kommt nach der Sommerpause in Singapur»

Von ELMAR BRÜMMER

Im Mittelfeld der Formel 1 tut sich etwas. Das Entwicklungsrennen wird über den weiteren Saisonverlauf entscheiden. Der Schweizer Sauber-Rennstall, der stark gestartet ist, will nach der Sommerpause mit Ausbaustufen bei Auto und Motor nachlegen. Wir haben bei Teamchefin Monisha Kaltenborn nachgehört.

Diese Saison entwickelt sich so etwas wie einer Achterbahnfahrt für das Sauber-Team.

Welche Auswirkungen hat das auf die Moral der Mannschaft?

MONISHA KALTENBORN: Unser Team ist sehr fokussiert, und das ist nach dem schwierigen letzten Jahr nicht unbedingt selbstverständlich gewesen.

«Das hat nichts mit den Finanzen zu tun.»

MONISHA KALTENBORN

Ihr Rivale Force India probt in der Woche schon mit der neuen Fahrzeug-Ausbaustufe für Silverstone. Wäre das ein Grund für Sie, Ihr Update für den C34 entsprechend früher einzusetzen?

Ich glaube, wir tun gut daran, uns auf unsere eigenen Strategien zu verlassen. Ein so umfangreiches Update vorzuziehen, damit wäre ich vorsichtig. Wir haben immer gesagt, dass unsere Ausbaustufe nach der Sommerpause eingesetzt wird, beim Grand Prix von Singapur. **Hat das auch finanzielle Hintergründe?**

Natürlich müssen wir effizient mit unseren Möglichkeiten umgehen, aber das hat nichts mit den Finanzen zu tun.

Ferrari hat bereits in Kanada eine zweite Motorengeneration eingesetzt. Werden Sie als Leasingkunde diese Aggregate jetzt auch in den C34 einbauen?

Unser Motorenlieferant verfolgt für sein eigenes Team eine andere Strategie. Wir müssen gucken, dass wir uns mit unseren eigenen Planungen wohlfühlen. Uns wurde gesagt, dass dieses Aggregat noch weiterentwickelt wird, und daher erwarten wir noch ein weiteres, großes Upgrade des Antriebsstrangs nach der Sommerpause. Auf den Power-Strecken Spa und Monza wird eine neue Motorengeneration eine deutlich spürbarere Rolle spielen.

Was sind Ihre grundsätzlichen Erwartungen für die Zukunft?

Ich erwarte mehr Konstanz. Das ist auch das zweite Ziel, das

unser Fahrzeug-Update erfüllen soll. Denn dieses Auto wird bereits unsere Basis für die Saison 2016 sein.

Apropos Konstanz: Kanada war mit den Plätzen 14 und 16 der Tiefpunkt der Saison. Wie konnte das passieren?

Wir haben Einstellungen vorgenommen, damit sich die Fahrer wohlfühlen. Aber der Kompromiss, den wir dabei bei den Rundenzeiten machen mussten, war im Nachhinein betrachtet zu groß. In manchen Situationen, beispielsweise, als Marcus Ericsson mit Felipe Massa kämpfen konnte, war unser Auto in Montreal durchaus auf der Höhe.

Kann sich das wiederholen?

Wir wissen, dass unser Abstimmungsfenster nicht sehr groß ist.

Was hat man aus diesem Rennen gelernt?

Das wir bei der Fahrzeugabstimmung bei manchen Rennen vielleicht ein wenig unkonventioneller an die Sache herangehen werden.

Wie zufrieden sind Sie mit Ihren Fahrern?

Das Auto hat mit unseren Fahrern einen Sprung gemacht. Felipe Nasr und Marcus Ericsson haben einen sehr positiven Einfluss. Jeder im Team spürt, dass die beiden bereit sind zu kämpfen. Auch die Ingenieure sind mit dem Feedback zufrieden.

Wenn Sie den bisherigen Saisonverlauf bilanzieren, wie fällt dann das Fazit für Sauber aus?

Es hat sich gezeigt, dass wir uns gegenüber dem Vorjahr in die richtige Richtung entwickelt haben, aber es ist noch ein weiter Weg.

Fürchten Sie, dass die intensive Partnerschaft, die Ferrari mit dem neuen Haas-Rennstall eingehen will, Auswirkungen auf Sie hat?

Das ist eine andere Art der Kooperation. Ich gehe nicht davon aus, dass es an unserem Verhältnis etwas verändert.

Das Thema Kundenautos schwelt immer noch im Hintergrund. Was halten Sie davon?

Es hat ja seinen guten Grund, warum das Modell bisher nicht eingeführt wurde – weil zu viele Probleme dadurch entstehen würden. Alle diese Ideen gehen in die falsche Richtung.

Warum ist die Richtung falsch?

Man darf nicht erwarten, dass man diese Autos günstig bekommt. Also muss man dafür zahlungsbereite Geldgeber finden. Aber ich wüsste momentan nicht, wie man die für eine B-Version überzeugen soll.

Ist das die einzige Gefahr?

Wenn man einmal ein Kunde ist, dann gibt es keinen Weg zurück. Denn dann wird man das Know-how nicht schnell genug zurückbekommen, um wieder ein eigenständiger Konstrukteur zu werden. Man würde also komplett abhängig sein. ♦

Monisha Kaltenborn

«Erwarte mehr Konstanz»

Zur Person

Monisha Kaltenborn

Geburtstag 10. Mai 1971

Geburtsort Dehradun (IND)

Herkunftsland Indien/Österreich

KARRIERE

1990–1995 Studium der Rechtswissenschaften, Abschluss Magister iuris

1996/97 Rechtsanwaltskanzlei Gleiss, Lutz & Hirsch in Stuttgart

1997/98 Rechtsanwaltskanzlei Wolf, Theiss und Partner in Wien

1998/99 Fritz Kaiser Gruppe

2000 Leitung Rechtsabteilung Sauber

2001 Mitglied Geschäftsführung Sauber

2010 CEO der Sauber Motorsport AG

seit 2012 Teamchefin (mit Drittelanteil)

HOBBYS

Yoga, Tennis, Oper



STRECKE

Red-Bull-Ring Spielberg



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es 13 Trockenreifensets: sieben Sets Prime, sechs Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top Ten der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur vier Motoren pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Red Bull Ring in Spielberg hatte 2015 zwei DRS-Zone: die Start-Ziel-Gerade und nach der Klemus-Kurve.

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Rosberg	1:10,401 (36)	1. Vettel	1:09,600 (28)	1. Vettel	1:09,994 (16)	1. Hamilton	326,1
2. Hamilton	1:10,709 (28)	2. Rosberg	1:09,611 (50)	2. Hamilton	1:10,011 (16)	2. Rosberg	325,4
3. Räikkönen	1:11,028 (22)	3. Räikkönen	1:09,860 (41)	3. Räikkönen	1:10,177 (12)	3. Pérez	324,5
4. Bottas	1:11,452 (26)	4. Maldonado	1:09,914 (44)	4. Pérez	1:10,221 (14)	Maldonado	324,5
5. Nasr	1:11,633 (28)	5. Hamilton	1:10,137 (49)	5. Rosberg	1:10,332 (23)	5. Räikkönen	324,0
6. Kvyat	1:11,642 (31)	6. Hülkenberg	1:10,160 (49)	6. Massa	1:10,408 (18)	6. Nasr	322,2
7. Ricciardo	1:11,724 (29)	7. Grosjean	1:10,267 (38)	7. Bottas	1:10,417 (14)	7. Hülkenberg	322,1
8. Verstappen	1:11,825 (38)	8. Verstappen	1:10,356 (48)	8. Verstappen	1:10,436 (23)	Massa	322,1
9. Massa	1:11,890 (29)	9. Nasr	1:10,495 (39)	9. Maldonado	1:10,576 (12)	9. Vettel	321,9
10. Pérez	1:11,905 (37)	10. Pérez	1:10,585 (46)	10. Grosjean	1:10,863 (8)	Grosjean	321,9
11. Sainz jr.	1:11,948 (32)	11. Sainz jr.	1:10,631 (50)	11. Hülkenberg	1:11,009 (14)	11. Bottas	320,9
12. Maldonado	1:12,004 (34)	12. Kvyat	1:10,686 (48)	12. Ericsson	1:11,058 (22)	12. Kvyat	318,8
13. Hülkenberg	1:12,031 (36)	13. Ericsson	1:10,744 (40)	13. Sainz jr.	1:11,139 (18)	13. Ericsson	318,6
14. Palmer*	1:12,050 (27)	14. Bottas	1:10,746 (34)	14. Kvyat	1:11,139 (14)	14. Ricciardo	316,4
15. Ericsson	1:12,159 (30)	15. Massa	1:11,011 (42)	15. Alonso	1:11,168 (13)	15. Alonso	315,7
16. Button	1:12,920 (30)	16. Alonso	1:11,517 (17)	16. Ricciardo	1:11,819 (10)	Verstappen	315,7
17. Alonso	1:13,272 (10)	17. Ricciardo	1:11,676 (38)	17. Nasr	1:11,906 (9)	17. Sainz jr.	314,9
18. Stevens	1:13,937 (29)	18. Button	1:11,919 (17)	18. Button	1:12,616 (16)	18. Stevens	311,7
19. Merhi	1:15,459 (11)	19. Stevens	1:12,522 (34)	19. Stevens	1:13,328 (14)	19. Button	309,3
20. Vettel	1:15,684 (4)	20. Merhi	1:13,094 (34)	20. Merhi	1:13,960 (8)	20. Merhi	306,7

* für Grosjean

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Rosberg	1:10,976	1. Rosberg	1:08,634	1. Hamilton	1:08,455	Rosberg	1:7 Hamilton
2. Sainz jr.	1:11,158	2. Hamilton	1:09,062	2. Rosberg	1:08,655	Ricciardo	5:3 Kvyat
3. Vettel	1:11,184	3. Vettel	1:09,392	3. Vettel	1:08,810	Massa	5:3 Bottas
4. Verstappen	1:11,307	4. Bottas	1:09,598	4. Massa	1:09,192	Vettel	7:1 Räikkönen
5. Hülkenberg	1:11,319	5. Hülkenberg	1:09,604	5. Hülkenberg	1:09,278	Alonso	4:3 Button
6. Maldonado	1:11,661	6. Verstappen	1:09,631	6. Bottas	1:09,319	(Magnussen 0:1 Button)	
7. Grosjean	1:11,821	7. Nasr	1:09,652	7. Verstappen	1:09,612	Pérez	2:6 Hülkenberg
8. Massa	1:11,830	8. Massa	1:09,719	8. Kvyat	1:09,694	Verstappen	3:5 Sainz jr.
9. Bottas	1:11,894	9. Grosjean	1:09,920	9. Nasr	1:09,713	Grosjean	7:1 Maldonado
10. Ricciardo**	1:11,973	10. Kvyat	1:10,187	10. Grosjean	keine Zeit	Ericsson	2:6 Nasr
11. Nasr	1:12,001	11. Maldonado	1:10,374			Stevens	4:3 Merhi
12. Kvyat**	1:12,092	12. Ericsson	1:10,426				
13. Hamilton	1:12,218	13. Sainz jr.	1:10,465				
14. Ericsson	1:12,388	14. Ricciardo	1:10,482				
15. Alonso*	1:12,508	15. Alonso	1:10,736				
16. Pérez	1:12,522						
17. Button***	1:12,632						
18. Räikkönen	1:12,867						
19. Merhi	1:14,071						
20. Stevens	1:15,368						

* =+5 Startpositionen (Wechsel Getriebe); ** = +10 (Verbrennungsmotor); *** = +25 (Antriebsinheit)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Österreich



< Felipe Massa (3.)

«Ich bin sehr glücklich über diesen dritten Platz. Das Team hat mich in den verbleibenden Runden extrem gepusht. Ich habe alles Nötige getan, um Vettel hinter mir zu halten.»

Max Verstappen (8.) >

«Ich bin happy mit diesem Ergebnis. Ich glaube, wir haben das Maximum herausgeholt. Und ich hatte ein paar spannende Zweikämpfe. Ich habe jede Runde genossen.»



Roberto Merhi (14.) >

«Das war ein gutes Rennen. Vor allem freue ich mich über die Fortschritte. Ich konnte recht lang die Pace der Autos vor mir mitgehen. Leider haben wir nur ein Auto ins Ziel gebracht.»



< Felipe Nasr (11.)

«Ein enttäuschendes Rennen. Meine Bremsen überhitzten, was dazu führte, dass ich meine Position nicht verteidigen konnte. Ich hatte erwartet, dass wir in die Punkte fahren.»



Jenson Button (out) >

«Wir hatten für dieses Wochenende einen neuen Motor eingebaut. Und wollten nichts riskieren. Es war nichts gebrochen. Aber ich konnte irgendwie nicht mehr richtig schalten.»



< Romain Grosjean (out)

«Ich lag auf P8, als ich das Auto abstellen musste, weil ich nicht mehr schalten konnte. Wir hätten heute mit beiden Autos gepunktet. Immerhin: Die Pace stimmt mich zuversichtlich.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Rosberg kommt von Startplatz zwei an Pole-Mann Hamilton vorbei und zwingt sich als Erster in die erste Kurve. Dahinter behaupten Vettel, Massa und Hülkenberg ihre Ausgangspositionen.

1. Runde: Räikkönen gerät beim Beschleunigen aus Kurve 2 auf seiner zu kalten, härteren Reifenmischung ins Schleudern und trifft Alonso. Dabei hebt der Ferrari den McLaren auf die Leitplanke. Das Safety Car kommt vors Feld: Überholerbot.

2. Runde: Reihenfolge im neutralisierten Rennen bis P10: Rosberg, Hamilton, Vettel, Massa, Hülkenberg, Verstappen, Bottas, Nasr, Sainz jr. und Grosjean.

7. Runde: Bergung der Wracks abgeschlossen. Restart: Rosberg behauptet die Führung.

34. Runde: Rosberg lässt als Erster der Spitzenleute Reifen wechseln – von „Supersoft“ auf „Soft“.

36. Runde: Hamilton, der neue Leader, holt sich auch neue Reifen. Danach ist er Dritter hinter Vettel und Rosberg. Weil der Weltmeister beim Verlassen der Boxengasse die weiße Begrenzungslinie der Beschleunigungsspur überfahren hat, bekommt er fünf Strafsekunden. Die werden nach dem Rennen zu seiner Gesamtfahrzeit addiert.

37. Runde: Nach Vettels Stopp ist die alte Reihenfolge vorne nur fast wiederhergestellt: Rosberg vor Hamilton, dann aber Massa. Vettel ist nur noch Vierter, weil es bei seinem Reifentausch hinten rechts am Hinterrad geklemmt hat. Die Plätze fünf bis zehn: Pérez, Bottas, Hülkenberg, Maldonado, Ricciardo und Verstappen.

51. Runde: Ricciardo wechselt zuletzt Reifen – von „Soft“ auf „Supersoft“. Als Elfter kommt der Australier zurück.

60. Runde: Ricciardo verdrängt Nasr vom zehnten Platz und somit vom allerletzten Punkterang.

65. Runde: Vettel (4.) schließt zu Massa (3.) auf und erhöht den Druck auf den Brasilianer.

66. Runde: Rosberg funkt an seine Box, dass die Vibrationen am rechten Vorderrad seines Wagens immer schlimmer werden.

69. Runde: Maldonado verdrängt Verstappen vom siebten Rang.

71. Runde (Ziel): 1. Rosberg, 2. Hamilton (trotz Strafe), 3. Massa. ♦

GP VON ÖSTERREICH / Resultate

Spielberg/A: 21. Juni 2015; 8. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 307,020 km über 71 Runden à 4,318 km; 20 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken

14°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	71	1:30:16,930 h		1	ss-s	25
2. Lewis Hamilton (GB)*	Mercedes-W06 AMG Hybrid	71	+8,800 sec		1	ss-s	18
3. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	71	+17,573		1	ss-s	15
4. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	71	+18,181		1	ss-s	12
5. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	71	+53,604		1	ss-s	10
6. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	71	+1:04,075 min		1	ss-s	8
7. Pastor Maldonado (VV)	Lotus-Mercedes E23	70	+1 Rde.		1	s-ss	6
8. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	70	+1 Rde.		1	ss-s	4
9. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	70	+1 Rde.		1	s-ss	2
10. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	70	+1 Rde.		1	s-ss	1
11. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	70	+1 Rde.		1	ss-s	0
12. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	70	+1 Rde.		2	ss-s-ss	0
13. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	69	+2 Rde.		3	ss-s-s-ss	0
14. Roberto Merhi (E)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	68	+3 Rdn.		1	ss-s	0
Nicht klassiert:							
Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	35	+36 Rdn.	Getriebe	1	ss-s	0
Carlos Sainz jr. (E)**	Toro-Rosso-Renault STR10	35	+36 Rdn.	Antrieb	1	ss-s	0
Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	8	+63 Rdn.	Ansaugsystem	2	ss-s-s	0
Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	1	+70 Rdn.	Kühler	0	ss	0
Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	0	+71 Rdn.	Kollision	0	s	0
Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	0	+71 Rdn.	Kollision	0	ss	0

* +5 Sekunden (Überqueren der Linie ausgangs Boxengasse); ** +5 Sekunden (Geschwindigkeitsübertretung Boxengasse)

Durchschnittstempo des Siegers: 204,040 km/h Schnellste Runde: Rosberg, 35. Runde, in 1:11,235 min (=218,622 km/h)
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate; r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in zwei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Beide müssen im Rennen eingesetzt werden. In der F1-Fachsprache wird die jeweils weichere Gummimischung «Option», die härtere «Prime» genannt.



Ricciardo gegen Verstappen: Der Rookie (r.) gewann am Ende

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Bottas	321,9	1. Rosberg	1:11,235
2. Hülkenberg	317,4	2. Hamilton	1:11,475
3. Maldonado	316,7	3. Vettel	1:11,499
4. Pérez	315,2	4. Massa	1:11,613
5. Hamilton	313,4	5. Ricciardo	1:11,689
6. Grosjean	313,2	6. Maldonado	1:11,785
7. Massa	312,4	7. Bottas	1:12,248
8. Rosberg	312,1	8. Kvyat	1:12,316
9. Nasr	311,5	9. Verstappen	1:12,349
10. Vettel	311,5	10. Pérez	1:12,377
11. Ericsson	309,8	11. Ericsson	1:12,516
12. Verstappen	307,8	12. Hülkenberg	1:12,541
13. Kvyat	306,9	13. Grosjean	1:12,881
14. Ricciardo	304,8	14. Nasr	1:13,050
15. Sainz jr.	301,0	15. Sainz jr.	1:13,234
16. Alonso	300,5	16. Merhi	1:14,939
17. Räikkönen	299,8	17. Button	1:52,208
18. Merhi	294,2	Räikkönen	keine Zeit
19. Button	277,2	Alonso	keine Zeit
20. Stevens	266,9	Stevens	keine Zeit



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Hamilton	512
Rosberg	512
Vettel	512
4. Massa	510
5. Ricciardo	507
6. Nasr	506
7. Pérez	505
8. Hülkenberg	460
9. Bottas	454
10. Ericsson	452
11. Sainz jr.	443
12. Verstappen	440
13. Merhi	424
14. Räikkönen	423
15. Grosjean	415
16. Kvyat	408
17. Button	357
18. Maldonado	342
19. Stevens	315
20. Alonso	243
21. Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	1024
2. Sahara Force India F1 Team	965
3. Williams Martini Racing	964
4. Sauber F1 Team	958
5. Scuderia Ferrari	935
6. Infiniti Red Bull Racing	915
7. Scuderia Toro Rosso	883
8. Lotus F1 Team	757
9. Manor F1 Team	739
10. McLaren Honda	600
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	512/1024

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens

Pastor Maldonado

Der Venezolaner war allein schon aufgrund seiner unglaublichen Car-Control das Eintrittsgeld wert. Beim Zweikampf mit Max Verstappen hat der Lotus-Pilot gezeigt, weshalb er doch zu Recht einen Platz in der Formel 1 hat. Zweimal hat er das Auto extrem abgefangen. Und schließlich einen Fehler des Niederländers genutzt, um den siebten Schlussrang an Land zu ziehen. Die zweite Zielankunft in den Punkten in Serie verdient deshalb das Prädikat «Fahrer des Rennens», auch wenn diese Auszeichnung auch an Rosberg hätte gehen können.

Heimlicher Gewinner

Nico Hülkenberg

Der Force-India-Pilot hat im Moment einen super Lauf. Platz 8 in Montreal, Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans und nun Sechster beim Grand Prix in Spielberg. Die Leistung ist besonders hoch einzustufen, wenn man bedenkt, dass Force India mit sehr wenigen Testkilometern in die Saison gestartet ist. Man darf gespannt sein, was Hülkenberg mit dem neuen Auto (ab dem GP Silverstone) noch alles erreichen wird.

Heimlicher Verlierer

Daniel Ricciardo

Das Lachen hat er nicht verlernt. Aber der Dauersmile vom Vorjahr ist verschwunden. Daniel Ricciardo ist im Red-Bull-Renault Zehnter beim Heimspiel seines Arbeitgebers geworden. Damit lag er zwar noch vor seinem Teamkollegen Daniil Kvyat (12.), doch das ist kein Trost für den Mann aus Perth, der 2014 noch drei Grands Prix gewonnen hatte. Schlimmer noch: Ohne den Ausfall von Sainz wäre Red Bull in Österreih ganz leer ausgegangen. ♦



Drei Piloten mit Mercedes-Power erklimmen das Podium

Runde für Runde		FAHREK/STARTPLATZ																						
RA.	FAHREK/STARTPLATZ	Lewis Hamilton/1.	Nico Rosberg/2.	Sebastian Vettel/3.	Felipe Massa/4.	Nico Hülkenberg/5.	Valtteri Bottas/6.	Max Verstappen/7.	Felipe Nasr/8.	Romain Grosjean/9.	Pastor Maldonado/10.	Marcus Ericsson/11.	Carlos Sainz Jr./12.	Sergio Pérez/13.	Kimi Räikkönen/14.	Daniil Kvyat/15.	Roberto Merhi/16.	Will Stevens/17.	Daniel Ricciardo/18.	Fernando Alonso/19.	Jenson Button/20.	71.	72.	
1.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	8	11	13	26	9	98	3	22	28						
2.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	8	11	13	26	9	98	3	22	26						
3.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	8	11	13	26	9	98	3	22	9						
4.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	8	11	13	26	9	98	3	22	9						
5.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	8	11	13	26	9	98	3	22	9						
6.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	8	11	13	26	9	98	3	22	9						
7.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
8.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
9.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
10.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
11.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
12.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
13.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
14.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
15.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
16.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
17.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
18.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
19.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
20.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
21.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
22.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
23.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	13	8	3	26	9	98	9	22						
24.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	12	13	3	26	8	98	9	22						
25.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	13	3	26	12	8	98	9	22						
26.	6	44	5	19	27	33	77	12	55	11	8	13	3	26	9	98	9	22						
27.	6	44	5	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	98	9	22							
28.	6	44	5	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	98	9	22							
29.	6	44	5	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	98	9	22							
30.	6	44	5	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	98	9	22							
31.	6	44	5	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	98	9	22							
32.	6	44	5	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	98	9	22							
33.	44	5	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	98	9	22								
34.	44	5	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	9	98	22								
35.	44	5	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	9	98	22								
36.	6	44	19	11	13	27	77	3	26	33	8	12	55	98	22									
37.	6	44	19	5	11	77	27	13	3	33	26	12	9	98										
38.	6	44	19	5	77	27	11	3	33	26	12	13	9	98										
39.	6	44	19	5	77	27	33	3	26	12	13	11	9	98										
40.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	12	26	11	9	98										
41.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	12	26	11	9	98										
42.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	12	26	11	9	98										
43.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	12	11	26	9	98										
44.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	12	11	26	9	98										
45.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	12	11	26	9	98										
46.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
47.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
48.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
49.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
50.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
51.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
52.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
53.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
54.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
55.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
56.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
57.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
58.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
59.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
60.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
61.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
62.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
63.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
64.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
65.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
66.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
67.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
68.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
69.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
70.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										
71.	6	44	19	5	77	27	33	3	13	11	12	26	9	98										

■ = Fahrt des Siegers ■ = Fahrt des Zweiten ■ = Fahrt des Dritten ■ = Safety Car
 XX = Boxenstopp XX = aus dem GP XX = Drive-through-Strafe XX = Stop-and-go-Strafe



Fescher Boy aus Down Under: Ricciardo in Lederhosen und mit Dirndl-Schönheit

WM-STAND FAHREK	TOTAL	WM-STAND KONSTRUKTEURE																							
		Melbourne/AUS	Sepang/MAL	Shanghai/RC	Sakhir/BRN	Barcelona/E	Monte Carlo/MC	Montreal/CDN	Spielberg/A	Silverstone/GB	Hungaroring/H	Spa/B	Monza/I	Singapur/SGP	Suzuka/J	Sotchi/RUS	Austin/USA	Mexico City/MEX	Sao Paulo/BR	Abu Dhabi/UAE					
1.	Lewis Hamilton (GB)	169	25	18	25	25	18	15	25	18															
2.	Nico Rosberg (D)	159	18	15	18	15	25	25	18	25															
3.	Sebastian Vettel (D)	120	15	25	15	10	15	18	10	12															
4.	Kimi Räikkönen (FIN)	72	-	12	12	18	10	8	12																

GP2 Spielberg

Vandoorne ohne Gegner

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Siegesserie von McLaren-Junior Stoffel Vandoorne wird langsam unheimlich. Auch am Red Bull Ring gewann der Belgier das Hauptrennen. Es war sein vierter Sieg im vierten Rennen. In der Gesamtwertung liegt er bereits 76 Zähler vor Alexander Rossi.

Stoffel Vandoorne ist in Spielberg gelungen, was vor ihm noch keiner geschafft hat: vier Siege in vier Hauptrennen in Serie. Die Siegesserie des Belgiers wirkt inzwischen fast unheimlich. Am Red Bull Ring hatte man den Eindruck, Vandoorne spiele mit seinen Gegnern Katz und Maus. Selbst ein missglückter Pflichtstopp kegelte Stoffel nicht aus der Erfolgsspur. Weder Teamkollege Nobuharu Matsushita, noch der Russe Sergei Sirotkin konnten den ART-Mann am Sieg hindern. Und als ob es nicht schon genug Demütigung wäre, erzählte Vandoorne nach dem Rennen noch, mit welchen Hindernissen er zu kämpfen hatte. «Ich hatte mir in Turn 2 den rechten Vorderreifen platt gefahren. Ich hatte hinterher solche Vibrationen, dass ich die Straße zum Teil gar nicht mehr wahrnehmen konnte.»

Auch am Sonntag war Vandoorne kaum zu bremsen. Von Startplatz 8 stürmte er auf P2



Das Maß aller Dinge: Vandoorne setzte sich schon am Start in Führung – vor Sirotkin und Matsushita

vor. Nur GP2-Routinier Rio Haryanto stand ihm am Ende um 0,45 Sekunden im Weg. In der Gesamtwertung liegt Stoffel komfortabel in Führung. Nach 8 von 22 Läufen hat er schon doppelt so viele Punkte wie sein schärfster Verfolger Alexander Rossi. Der US-Amerikaner zündete vor allem im ersten Lauf ein Feuerwerk. Von Startplatz 12 aus ins Rennen gegangen, arbeitete sich Rossi kompromisslos bis auf Rang 3 vor. Den Podiumsplatz vor Augen, fiel er in den letzten Runden noch auf Platz 6 zurück. «Ich hatte gehofft, diesen Platz nach Hause fahren zu können. Aber

die Bremsen ließen gegen Ende des Rennens nach, und ich verlor noch drei Positionen.»

Auf die Überlegenheit von Vandoorne angesprochen, dreht Rossi die Augen. «Im Moment ist es schwierig, ihn zu schlagen. Selbst wenn er wie im ersten Lauf beim Boxenstopp Zeit verloren hat. Der Rückstand ist massiv – ja. Aber wir werden nicht aufgeben. Stoffel kann auch mal ein schlechtes Wochenende haben.»

Riesenvorsprung von Stoffel

Wir erinnern uns: Auch Stefano Coletti hatte 2013 einen fast ähnlich unheimlichen Lauf zu Be-

ginn der Saison. Der spätere Meister Fabio Leimer lag nach dem Rennen in Monte Carlo, also zum selben Zeitpunkt wie jetzt, 66 Punkte hinter dem Monégassien. Niemand hätte damals auf den Schweizer gesetzt. Doch Leimer drehte die Partie noch um. Und Coletti brachte in der zweiten Saisonhälfte nichts Zählbares mehr zustande. «Ich kann mich erinnern», sagt Vandoorne. «Man muss immer auf der Hut sein. Aber im Moment läuft's wirklich gut.»

Auch der drittplatzierte Haryanto weiß, dass der Rückstand bei der Formkurve von Vandoorne kaum mehr aufzuholen

ist. «Er zeigt im Moment kaum Schwächen. Weder im Quali noch im Rennen. Das macht ihn so unheimlich stark.»

Startverbot für Amberg

Stark – ein Wort, das für die Deutschsprachigen Jahrgang 2015 nicht unbedingt Verwendung findet. Nach acht Läufen sind noch sieben Fahrer punktlos. Fünf davon sind deutscher Muttersprache, obwohl einer von ihnen, Johnny Cecotto, in Spielberg nicht mehr am Start war. Sein Ersatz Simon Trummer beendete Lauf 1 auf dem 22., Durchgang 2 auf dem 18. Rang. «Im ersten Rennen ist der Stabi gebrochen», meinte Trummer, der den Einsatz bei Hilmer als einmalige Geschichte bezeichnet. «Im zweiten Rennen hat das DRS nicht funktioniert, und ich kam nicht mehr am Vordermann vorbei.»

Auch Lokalmatador René Binder blieb punktlos. Der Tiroler hatte zwar gute Starts, aber im ersten Rennen fuhr ihm ein Gegner aufs rechte Hinterrad. Dadurch wurde der Anti-Stall-Modus ausgelöst. Und Binder fiel ans Ende des Feldes. «Und in Lauf 2 fehlte uns der Speed.»

Gleiches gilt für Marlon Stockinger. Der Lotus-Junior war über die Plätze 19 und 20 enttäuscht. «Wir müssen uns unbedingt im Quali verbessern.» Gar nicht erst am Start war Zoël Amberg. Der Luzerner beklagte sich über Schwindel. Und bekam von der FIA Startverbot. ♦



Erneut stark: Sergei Sirotkin fuhr in Spielberg aufs Podest



Unwiderstehlich: Vandoorne



Sonntagsieger Rio Haryanto



Chancenlos: Binder und Trummer (r.) im Kampf mit De Jong (l.)

GP2 / Resultate

Spielberg/A: 4,318 km; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken, Hauptrennen 40 Runden (= 172,914 km), 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet
 1. Stoffel Vandoorne (B/ART) in 53:42,694 min (= 193,158 km/h); 2. Sergei Sirotkin (RUS/Rapax) +3,530; 3. Alex Lynn (GB/Dams) +15,318; 4. Nobuharu Matsushita (J/ART) +15,849; 5. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +19,420; 6. Alex Rossi (USA/Racing Engineering) +21,154; 7. Rio Haryanto (RI/Campos) +22,583; 8. Nick Yelloly (GB/Hilmer) +26,897; 9. Arthur Pic (F/Campos) +35,069; 10. Mitch Evans (NZ/Russian Time) +38,649. – Ferner: 17. René Binder (A/Trident) +54,619; 19. Marlon Stockinger (RP/Status) +59,209; 22. Simon Trummer (CH/Hilmer) +1:15,237. Nicht am Start: Zoël Amberg (CH/Lazarus)
Schnellste Runde: Lynn in 1:15,757 (= 205,573 km/h)

Sprintrennen 28 Runden (= 121,002 km), 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet
 1. Rio Haryanto (RI/Campos) in 35:57,944 min (= 201,862 km/h); 2. Stoffel Vandoorne (B/ART) +0,450; 3. Nobuharu Matsushita (J/ART) +0,905; 4. Sergei Sirotkin (RUS/Rapax) +1,368; 5. Mitch Evans (NZ/Russian Time) +3,395; 6. Pierre Gasly (F/Dams) +6,362; 7. Jordan King (GB/Racing Engineering) +6,722; 8. Alex Rossi (USA/Racing Engineering) +7,929; 9. Robert Visoiu (RO/Rapax) +19,389; 10. Raffaele Marciello (I/Trident) +19,942. – Ferner: 14. René Binder (A/Trident) +34,330; 18. Simon Trummer (CH/Hilmer) +42,119; 19. Marlon Stockinger (RP/Status) +59,175. Nicht am Start: Zoël Amberg (CH/Lazarus)
Schnellste Runde: Lynn in 1:15,963 (= 205,015 km/h)

Bonuspunkte: Pole (4): Vandoorne (1:14,174 min = 209,960 km/h); schnellste Runde (je 2): Lynn (1:15,757 min)/King (1:16,199 min)
Stand nach 8 von 22 Läufen: 1. Vandoorne 155 Punkte; 2. Rossi 79; 3. Haryanto 70; 4. Sirotkin 46; 5. Lynn 42; 6. Evans 35; 7. Matsushita 29; 8. Marciello 24; 9. Leal 24; 10. Cammasas 23; 11. Stanaway 22; 12. Pic 21. – Teams: 1. ART 184; 2. Racing Engineering 96; 3. Campos 91; 4. Dams 62; 5. Rapax 58; 6. Russian Time 52; 7. Trident 24; 8. Carlin 24
Nächstes Rennen: 4./5. Juli, Silverstone (GB)
 Internet: www.gp2series.com

Formel 4

Eriksson,
King of Spa

In Spa fuhr der 17-jährige Schwede Joël Eriksson förmlich Kreise um seine Rivalen aus der ADAC Formel 4. Er gewann zwei der drei Rennen und verpasste im letzten als Vierter nur knapp das Siegtreppchen. «Spa ist eine meiner Lieblingsstrecken, und ich freue mich deshalb umso mehr, dass es hier so gut läuft», so der Motopark-Pilot und Bruder des GP3-Piloten Jimmy Eriksson. «Im Moment fühle ich mich sehr wohl, und mein Auto ist top. Es könnte nicht besser sein.»

Eriksson war in den ersten Runden der Läufe 1 und 2 jeweils 1,7 Sekunden schneller als sein erster Verfolger, sodass schon nach Umlauf 1 niemand mehr in seinem Windschatten lauerte. Im zweiten Durchgang machte er nach einer Safety-Car-Phase zwar langsamer, aber er war sich sicher: «Ich hatte stets alles unter Kontrolle.» Mit 38 Punkten Vorsprung auf seinen härtesten Verfolger Joey Mawson verließ Eriksson Spa.

Fast genauso glücklich war in Belgien Lando Norris, der seinen Einstand in der deutschen F4 feierte. Der klein gewachsene Brite erreichte die Plätze 4, 2 und 1. «Besser hätte mein erstes Wochenende nicht laufen können – zumal ich noch nie in Spa gefahren bin.» Norris bestreitet auch die britische Formel 4 und ist zudem schon Rennen in der italienischen F4 gefahren. Hat er dank der vielen Track-Time Vorteile? «Manche Leute sagen das. Aber ich denke, dass meine Erfahrung aus England nicht hilft, denn dort wird ein anderes Auto eingesetzt.»

Mick Schumacher, der mit einer gebrochenen rechten Hand startete, eroberte in Spa zweimal Rang 15. Nach einem Ausrutscher in Lauf 3 mit anschließendem Boxenhalt reichte es nur zu Platz 34. ♦ AL



Zwei Siege in Spa: Eriksson

Formel-3-EM Spa-Francorchamps

Was dazugelernt?

Von ANNETTE LAQUA

Die Frage, die sich vor den Rennen in Spa-Francorchamps alle stellten: Haben die Herren Formel-3-Fahrer aus den Fehlern von Monza gelernt? Selbst FIA-Präsident Jean Todt wollte es genau wissen und reiste extra in die Ardennen.

In Spa waren alle Augen auf das Benehmen der Formel-3-Piloten gerichtet, nachdem sie in Monza zwei Wochen zuvor negativ aufgefallen waren. Selbst FIA-Präsident Jean Todt wollte sich die Rennen nicht entgehen lassen und reiste in die Ardennen. Doch beim Auftritt der F3-Europameisterschaft in Belgien war die Situation auf der Strecke eine andere. «Bis auf wenige Ausnahmen haben sich alle an das gehalten, was ich in der Fahrerbesprechung verlangt hatte», lobte Rennleiter Sven Stoppe nach Heat 2 die meisten Nachwuchspiloten.

Unter denjenigen, die abermals nicht alle Regeln beachteten, war Lance Stroll zu finden. In Lauf 2 fuhr er im Kampf um die Spitze Felix Rosenqvist und Mikkel Jensen in einem Rutsch über den Haufen, was alle drei mit einem Ausfall bezahlten. Charles Leclerc sagte Danke und übernahm die Führung. Stroll, der in Monza bereits Antonio Giovinazzi ins Gras drängte und sich dabei selbst überschlug, musste als Strafe im dritten Lauf zuschauen.



Die Dominatoren von Spa: Dennis (2 Siege), Leclerc (1 Sieg)

Kurz nachdem der Kanadier seine zwei Rivalen abgeräumt hatte, ereignete sich ein weiterer Unfall: Gustavo Menezes fuhr auf den Renner von Vordermann Brandon Maisano auf und überschlug sich. Bei der Landung kopfüber auf dem Asphalt brach sein Überrollbügel, doch Menezes hatte viel Glück. Im Gegensatz zum Niederländer Wouter van Eeuwijk, der seit einem Überschlag 1999 mit einem gebrochenen Überrollbügel von den Schultern abwärts gelähmt ist, blieb Menezes unverletzt.

Doch es gab nicht nur Unfälle, die Formel-3-Piloten zeigten auch guten Rennsport mit hochklassigen Manövern. Im

dritten Durchgang hatte Tatiana Calderón ihr bisheriges Saisonhighlight, als sie mit Regenreifen ausgerüstet aus den Tiefen der Startaufstellung kommend die Führung übernahm. «Als mein Ingenieur mir über Funk sagte, dass Tatiana Regenreifen habe, wusste ich nicht, was ich mit dieser Info sollte», erzählte der zu diesem Zeitpunkt vorne fahrende Jake Dennis. «Doch plötzlich überholte sie mich.» Als die Strecke abtrocknete, musste die einzige Lady im Feld, die als erste Frau ein Rennen der Formel-3-Europameisterschaft anführte, ihre Reifen tauschen und fiel weit zurück. Dennoch war sie happy: «Ich hatte gehofft, dass es im

Laufe des Rennens mehr regnete die Strecke ab. Trotzdem: Es war ein tolles Rennen, und ich hatte viel Spaß.»

Signature zurück auf Podium

Der Sieg ging letztendlich an Jake Dennis vor Charles Leclerc und George Russell. Dennis gewann auch Heat 2 vor Santino Ferruci und Sérgio Sette Câmara. Der Brasilianer sorgte mit seinem dritten Platz für das erste Podest seines Teams Motopark in der FIA F3. «Sicher hat das gute Qualifying geholfen, ebenso wie die Tatsache, dass ich mich aus allem Ärger herausgehalten habe und selbst keine Fehler gemacht habe.»

Bei Signature schräg gegenüber im Fahrerlager feierte man schon nach Lauf 1 das Comeback auf dem Siegtreppchen der Formel 3, als Lotus-Junior Alex Albon sich P3 angelte. Einen Tag später eroberte Albons Signature- und Lotus-Teamkollege Dorian Boccolacci als Fünfter seine ersten Punkte in der Formel-3-EM.

Umso größer war die Freude bei Teamboss Philippe Sinaut, der mit seiner Truppe nach einer fast dreijährigen Pause erst in diesem Jahr wieder richtig dabei ist. «Sicher war es eine Herausforderung, mit zwei Rookies anzutreten. Aber wir wussten, mit der Unterstützung von Lotus können wir es schaffen. Und mit zwei F3-Neulingen im Team hat man auch deutlich weniger Druck.» ♦



Holte für Mücke in Lauf 2 einen Podestplatz: Santino Ferrucci



Das Podium von Durchgang 3: Leclerc, Dennis und Russell (v.l.)

FORMEL-3-EM / Resultate

Spa-Francorchamps/B: 7.004 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/nass bis trocken

1. Lauf (16 Runden = 112.064 km, 33 Fahrer gestartet, 31 gewertet)

1. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) in 35:35,057 min (= 189,0 km/h); 2. Felix Rosenqvist (S/Prema) +1,511; 3. Alexander Albon (T/Signature) +2,651; 4. Santino Ferrucci (USA/Mücke) +3,938; 5. Jake Dennis (GB/Prema) +6,460; – Ferner: 9. Fabian Schiller (D/West Tec) +20,096; 13. Maximilian Günther (D/Mücke) +24,220; 19. Markus Pommer (D/Motopark) +38,648; 27. Nicolas Pöhler (D/Double R) +53,833

2. Lauf (12 Runden = 84.048 km, 33 Fahrer gestartet, 28 gewertet)

1. Jake Dennis (GB/Prema) in 36:05,200 min (= 139,7 km/h); 2. Santino Ferrucci (USA/Mücke) +0,711; 3. Sergio Sette Camara (BR/Motopark) +1,056; 4. Brandon Maisano (F/Prema) +1,853; 5. Dorian Boccolacci (F/Signature) +2,393; – Ferner: 7. Maximilian Günther (D/Mücke) +3,849; 15. Fabian Schiller (D/West Tec) +11,086; 22. Nicolas Pöhler (D/Double R) +18,582; 28. Markus Pommer (D/Motopark) +29,397

3. Lauf (14 Runden = 98.056 km, 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet)

1. Jake Dennis (GB/Prema) in 35:15,713 min (= 166,8 km/h); 2. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +0,885; 3. George Russell (GB/Carlin) +9,535; 4. Callum Iott (GB/Carlin) +9,535; 5. Felix Rosenqvist (S/Prema) +11,450. – Ferner: 8. Maximilian Günther (D/Mücke) +23,605; out: Markus Pommer (D/Motopark); Fabian Schiller (D/West Tec); Nicolas Pöhler (D/Double R)

Stand nach 12 von 33 Läufen: 1. Leclerc 217,5 Punkte; 2. Dennis 189; 3. Rosenqvist 188; 4. Giovinazzi 184; 5. Russell 91; 6. Günther 74,5; 7. Albon 67; 8. Jensen 59,5; 9. Stroll 52; 10. Ferrucci 50; 11. Maisano 50; 12. Menezes 35; 13. Pommer 28; 14. Iott 26; 15. Maini 23. – Ferner: 22. Schiller 2; – Teams: 1. Prema 393; 2. Amersfoort 257,5; 3. Jagonya Ayam w. Carlin 240; 4. Mücke 157,5; 5. Carlin 145,5; 6. Signature 105; 7. Motopark 48; 8. West-Tec 33,5

Nächstes Rennen: 27./28. Juli, Norisring (D)

Internet: www.fiaf3europe.com

GP3 Spielberg

Reifen entscheiden

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

In der GP3 entscheiden im Moment die Reifen über Sieg und Niederlage. Und da haben Carlin und Trident den besten Dreh raus.

Der Schweizer Ralph Boschung stand im Sonntagsrennen auf der Pole. Hoffnungen auf den Sieg hatte er sich nach den Erfahrungen vom ersten Durchgang keine gemacht. «Aber ich wollte immerhin ein paar Punkte holen», meinte der Fribourger. Doch daraus wurde nur etwas, weil Esteban Ocon und Teamkollege Mathéo Tuscher wegen eines illegalen Unterbodens disqualifiziert wurden. Die Hinterreifen ließen Boschung gnadenlos im Stich. Der Jenzer-Pilot wurde durchgereicht. «Die Reifen waren schon in Runde 3 hinüber», schimpfte Ralph auf dem Weg ins Fahrerlager.

Boschung war schon nach Rang 8 im ersten Lauf unzufrieden. Um die Reifen für den zweiten Heat haltbarer zu ma-

chen, veränderte sein Team das Set-up. «Wir wollten dem Heck mehr Stabilität verleihen, indem wir die Höhe des Autos veränderten. Außerdem stellten wir die Federn anders ein. Doch gebracht hat es nichts. Im Gegenteil: Der Verschleiß war noch größer als in Durchgang 1.»

Kirchhöfer mit Steigerung

Boschung war nicht der einzige Spitzenpilot, der mit den Reifen haderte. Selbst bei dem so erfahrenen ART-Rennstall gab es Sorgenfalten. Auch an Marvin Kirchhöfers Auto wurde das Set-up für das Sonntagsrennen überarbeitet. Zum Sieg reichte es nicht. Kirchhöfer lag zwar kurz in Führung, musste den Sieg aber Oscar Tunjo überlassen. «Es fühlte sich besser an als im ersten Rennen, aber auf den letzten Runden war ich dennoch nur Passagier», so Kirchi.

Am besten kamen in Spielberg die Teams von Carlin und Trident mit den Supersofts zu recht. Vor allem das Dreizack-Team scheint einen Vorsprung zu haben. Anders kann man

sich den Doppelsieg am Red Bull Ring nicht erklären. Der Samstag-Sieg des Gesamtführenden Luca Ghiotto kam wenig überraschend. Der Italiener war schon im Quali Schnellster. Und auch wenn er dem Franzosen Esteban Ocon im Rennen kurz den Vortritt lassen musste, über die Distanz waren seine Reifen besser. Im Falle von Sonntagsieger Tunjo muss man die Ernsthaftigkeit der Serie dann doch etwas infrage stellen. Der Kolumbianer startete von SP9 und überholte Gegner für Gegner, als würden die in einer anderen Klasse fahren.

«Wenn du pro Runde zwei, drei oder sogar vier Sekunden verlierst, ist das einfach zu viel», sagt Teamchef Andreas Jenzer. «Vor allem das zweite Rennen war für mich ein Schock. Wir müssen dringend am Set-up arbeiten. Aber gleichzeitig finde ich, sollte auch die Organisation über die Bücher gehen.» Unrecht hat Jenzer bestimmt nicht. Allerdings muss man fairerweise auch sagen: Die Bedingungen sind für alle dieselben. ♦

GP3 / Resultate

Spielberg/A: 4,318 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken,

1. Lauf 24 Runden (= 103,698 km), 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet
1. Luca Ghiotto (I/Trident) in 38:25,156 min (= 161,946 km/h); 2. Antonio Fuoco (I/Carlin) +0,683; 3. Esteban Ocon (F/ART) +12,641; 4. Emil Bernstorff (GB/Arden) +13,437; 5. Jann Mardenborough (GB/Carlin) +19,335; 6. Marvin Kirchhöfer (D/ART) +19,709; 7. Sandy Stuvik (I/Status) +28,749; 8. Ralph Boschung (CH/Jenzer) +29,462; 9. Oscar Tunjo (CO/Trident) +33,071; 10. Alex Fontana (CH/Status) +34,521. – Ferner: 12. Mathéo Tuscher (CH/Jenzer) +39,669

2. Lauf 18 Runden (= 77,724 km), 23* Fahrer gestartet, 18 gewertet

1. Oscar Tunjo (CO/Trident) in 26:51,893 min (= 173,628 km/h); 2. Marvin Kirchhöfer (D/ART) +3,034; 3. Luca Ghiotto (I/Trident) +4,093; 4. Emil Bernstorff (GB/Arden) +5,394; 5. Seb Morris (GB/Status) +10,494; 6. Alex Fontana (CH/Status) +11,179; 7. Matthew Parry (GB/Koiranen) +11,257; 8. Ralph Boschung (CH/Jenzer) +14,686; 9. Artur Janosz (PL/Trident) +18,900; 10. Jimmy Eriksson (S/Koiranen) +19,657

*Kevin Ceccon (Arden) nach Crash und irreparabilem Auto nicht am Start von Lauf 2
Stand nach 4 von 18 Läufen: 1. Ghiotto 66 Punkte; 2. Kirchhöfer 47; 3. Ocon 44; 4. Bernstorff 41; 5. Mardenborough 32; 6. Fuoco 30; 7. Eriksson 20; 8. Tunjo 17; 9. Ceccon 10; 10. Fontana 7; 11. Morris 6; 12. Stuvik 6; 13. Boschung 5; 14. Parry 2; 15. Celsi 1. – Teams: 1. ART 92; 2. Trident 83; 3. Carlin 62; 4. Arden 51; 5. Koiranen 22; 6. Status 19; 7. Jenzer 5

Nächstes Rennen: 4./5. Juli, Silverstone (GB)

Internet: www.gp3series.com



Boschung: Chancenlos in Lauf 2



Ceccon: Totalschaden in Lauf 1

SUTTON-IMAGES.COM

NACHRICHTEN

Wilson mit Honda beim Pikes Peak

IndyCar Justin Wilson hat in diesem Jahr keine Vollzeitstellung mehr in der IndyCar-Serie. Dafür geht der Brite am kommenden Wochenende beim legendären Pikes Peak an den Start. Der Ex-Formel-1-Pilot pilotiert den Honda-HPD ARX-04b LMP2, der beim 24-Stunden-Rennen in Daytona zum Einsatz kam.

Kehrt Elkhart Lake in Kalender zurück?

IndyCar Die Macher der IndyCar-Serie arbeiten fieberhaft an einer Rückkehr nach Road America/Elkhart Lake. Auf dem Traditionskurs wurden bisher 25 IndyCar-Rennen ausgetragen. Zuletzt 2007 (Sieger Bourdais), als die Serie noch ChampCar hieß. Ein erster Kalenderentwurf soll bis Ende Juli stehen.

Simona bei Andretti, Yamamoto bei Aguri

Formel E Die Schweizerin Simona de Silvestro wird beim Finale in London (27./28. Juni) für Andretti fahren. Auch bei Amlin Aguri gibt es einen Fahrerwechsel. António Félix da Costa (DTM am Norisring) wird durch Sakon Yamamoto ersetzt. Seinen Vertrag verlängert hat Nelson Piquet junior. ♦ CE

SCHAEFFLER



PRÄSENTIERT

AUS FAHRERSICHT



Von Daniel Abt Formel E

Am Wochenende steigt in London das Finale der Formel E. Ausnahmsweise werden wir dort zwei Läufe austragen. Den ersten am Samstag, den zweiten am Sonntag. Einen großen Unterschied wird das für uns Fahrer nicht machen. Man hat für das zweite Rennen einfach mehr Daten. Aber Ablauf und Herangehensweise werden so sein wie immer. Für uns als Team Audi Sport ABT geht es noch um die Meisterschaft. Mein Teamkollege Lucas di Grassi liegt derzeit nur 17 Punkte hinter Leader Nelson Piquet jr. In der Teamwertung müssen wir darauf hoffen, dass das führende e-Dams-Team patzt. Unser Rückstand ist mit 44 Zählern beträchtlich. Aber solange wir mathematische Chancen haben, glauben wir an unsere Möglichkeit.

Für mich persönlich geht es in London darum, nochmals ein gutes Ergebnis herauszufahren. Ich hatte in den bisherigen Rennen immer wieder mal Pech.

Und das würde ich gerne noch abschütteln, bevor es dann in die zweite Saison geht. Die Vorbereitungen dafür laufen bereits auf Hochtouren. Und es wird spannend, wenn wir 2015/16 mit unseren eigenen Antriebseinheiten zum ersten Mal aufeinandertreffen. Auch wir haben bereits die ersten Tests hinter uns. 15 Tage hat jedes Team zur Verfügung. Bis jetzt ging es in erster Linie um Systemchecks. Mehr darf ich im Moment nicht verraten. Ich freue mich auf jeden Fall schon jetzt auf den Saisonstart.

Was das Premierenjahr betrifft, so können wir zufrieden sein. Wir haben in jedem Rennen vorne mitgemischt. Und konstant gepunktet. Ohne die Disqualifikation in Berlin würde Lucas als Führender nach London reisen. Und unsere Chancen in der Teamwertung stünden deutlich besser. Aber Wenn und Aber gibt es nicht im Motorsport. Deshalb greifen wir in London nochmals richtig an.



Peilt in London nochmals ein Topergebnis an: Daniel Abt

SCHAEFFLER-NEWS

Am 21. Juni feierte Schaeffler das 50-jährige Jubiläum seiner Konzern-Marke LuK. Mit dabei am deutschen Standort Bühl eine Reihe von Rennfahrzeugen – vom Rallye-quattro der 1980er Jahre bis zur Formel e – sowie Motorsportler, welche die Farben dieser Schaeffler-Marke in den vergangenen Jahren vertreten haben.

SUTTON-IMAGES.COM

MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

Inhalt: Schraubendreher und Zangen, kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleinteilsortiment, Stab-Akkuschauber 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 DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

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

Beim ersten LMP1-Start in Le Mans gleich den Sieg geholt: Porsche-Werksfahrer Nick Tandy



Nick Tandy

«Besseres Gefühl gibt es nicht»

Zur Person Nick Tandy

Geburtsdag 5. November 1984
Geburtsort Bedford (GB)
Herkunftsland England

KARRIERE

1996-2004 Short Oval Stock Cars
2005 BRDC Single Seater Series (1.)
2006/2007 Formel Ford GB (2./3.)
2008 Porsche Carrera Cup GB, Brit. F3
2009 Britische Formel 3
2010 Porsche Supercup/Carrera Cup
2011 Porsche Carrera Cup D (Meister)
2012 Int. GT Open, ADAC GT Masters
seit 2013 Porsche-Werksfahrer
2014 USCC, WEC (GTE-Pro, 3 Rennen)
2015 USCC, WEC (Porsche und KCMG/LMP2), 24h Le Mans (Gesamtsieg)

HOBBYS

Badminton, Dart, Golf, Simracing

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Gemeinsam mit Nico Hülkenberg und Earl Bamber gewann Nick Tandy die diesjährigen 24h von Le Mans. Im ganz persönlichen MSA-Interview spricht er über den größten Erfolg seiner Karriere.

Hast du schon realisiert, was du in Le Mans erreicht hast?

NICK TANDY: So langsam wird es einem klar. Vor allem wegen des hohen Interesses, das plötzlich an einem herrscht.

Wie waren die Reaktionen, als du nach Hause zurückkamst?

Es war unglaublich. Mit all meinen Freunden und der Familie gab es eine große Party. An dem Montag, als ich zurückkam, warteten in unserem Dorf schon alle auf mich.

Was bedeutet dir der Sieg?

Alles. Wenn du so willst, ist es ein Lebenswerk. Dass wir – das Auto, die Fahrer und das Team hinter der Nummer 19 – es beim ersten Versuch geschafft haben, macht es noch besonderer.

Wie wurdest du auf das Rennen vorbereitet?

Porsche hat alles dafür getan, uns perfekt vorzubereiten. Das gilt für die Fahrer, das Auto, aber auch das Team, wenn es zum Beispiel um Boxenstopps geht. Wir hatten viele Trainings und Tests. Ich würde sagen, es waren fünf Monate Arbeit, bevor wir nach Le Mans kamen. Wir sind ja zur Probe auch das Rennen in Spa gefahren, wir waren also sehr gut vorbereitet.

Du hast gesagt, du wirst dich immer an deine Teamkollegen erinnern. Wart ihr auf Anhieb eine Art «Dreamteam»?

Das Ergebnis spricht für sich selbst. Wir drei sind, abgesehen von Spa, zuvor nirgends zusammen ein Rennen gefahren. Aber seit dem Le-Mans-Wochenende haben wir eine gemeinsame Historie und gemeinsame Erinnerungen daran, was wir zusammen erreicht haben. Zwischen uns dreien besteht jetzt eine echte Freundschaft.

Wann habt ihr realisiert, dass es eine große Siegfance gibt?

Bei Nicos zweitem Stint, bevor ich dann kurz nach Mitternacht ins Auto gestiegen bin. Da war unser Auto das schnellste auf der Strecke. Wir haben wieder zur Spitze aufgeschlossen, und die Siegfance war größer denn je. Nach deinem folgenden Mega-Vierfach-Stint hast du das Auto in Führung liegend wieder abgegeben...

Das Auto funktionierte sehr gut, und ich fühlte mich sehr wohl. Wie genau der Rennverlauf sich aber entwickelte, habe ich erst erfahren, nachdem ich aus dem Auto gestiegen war.

«Porsche hat alles getan, uns perfekt vorzubereiten.»

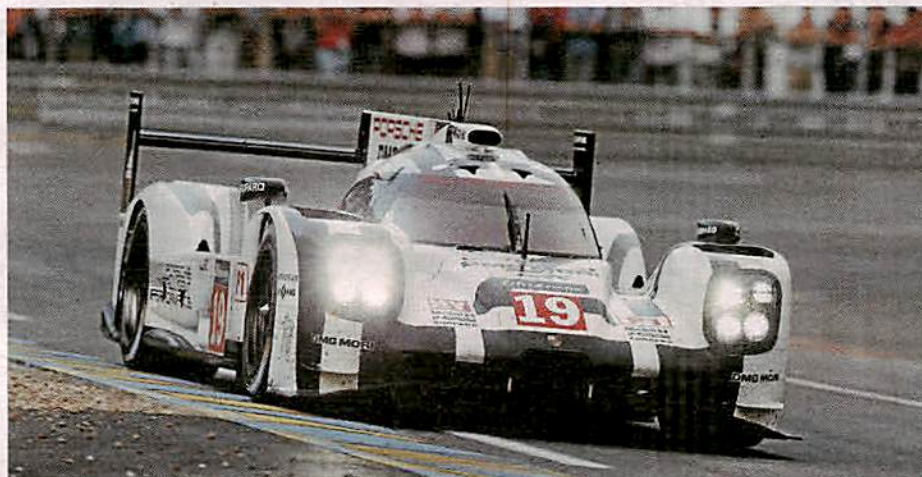
NICK TANDY

Wie hat sich der Vierfach-Stint, mit 3:19er-Zeiten selbst am Ende, im Auto angefühlt?

Wenn man sich im Auto sehr wohlfühlt, und alles gut läuft, dann kommt das von ganz alleine. Wir haben gar nicht bis ans Limit gepusht, und haben uns trotzdem von den Verfolgern abgesetzt. Für einen Fahrer ist es ein tolles Gefühl, in dieser «Zone» zu sein, in der sich alles perfekt anfühlt.

Nach so einem Stint hast du jetzt sicher auch eine ganz besondere Beziehung zu dem Auto, oder?

Wir haben das Auto vor dem Rennen «Horny Heidi» getauft. Und ein ganz spezieller Moment war der, als ich vom Podium aufs Auto und das Team heruntergeschaut habe. Ich weiß nicht, was Porsche mit diesem Chassis macht, aber wenn ich das Auto irgendwann wiedersehe oder Fotos, wie wir mit diesem Auto in Le Mans fahren – dabei wird mir immer klar sein, was wir Fahrer und all die involvierten Leute mit diesem Auto geschafft haben.



Ohne Zwischenfälle zum Sieg gerast: Porsches Nr. 19 von Tandy, Hülkenberg und Bamber



Verbindet jetzt echte Freundschaft: Hülkenberg (l.) und Tandy

Wie ist es, mit einem LMP1 um den Kurs von Le Mans zu fahren?

Unglaublich! Die Autos sind so schnell und haben so viel Grip in den schnellen Kurven. Le Mans ist ganz anders als andere Strecken, zu einem großen Teil ja auf öffentlichen Straßen und einfach fantastisch zu fahren. Rennfahrer wollen immer noch schneller sein, weil es die Sache aufregender macht. Deshalb bin ich sehr glücklich, dass ich genau das tun darf.

Außer Le Mans: Was war dein größter Karriere-Erfolg?

Vergangenes Jahr die 24h von Daytona mit Porsche zu gewinnen. Im Jahr zuvor habe ich das Petit Le Mans gewonnen, ich hatte also große Siege in den Jahren 2013, 2014 und jetzt natürlich der größte Erfolg 2015. Als Nächstes stehen Nürburgring und Sebring auf der Liste! Ein großer Sieg war 2011 der Titel des Porsche Carrera Cup. Wie hat dir dieser weitergeholfen?

Als ich 2009 das erste Mal für Franz Konrad gefahren bin, war es immer das Ziel, den Carrera Cup so lange zu fahren, bis ich die Meisterschaft gewinne. Das ist 2011 passiert. An diesem Punkt hat die professionelle Rennfahrerkarriere begonnen. Dadurch bin ich in den weltweiten Profi-Sportwagensport aufgestiegen. Aufgrund des Titels im Carrera Cup konnte ich 2012 auf der ganzen Welt Rennen fahren und letztlich 2013 dem Porsche-Werksteam beitreten. Stimmt es, dass du nie professionelle Kartrennen gefahren bist?

Ja. Ich bin zwar schon Kartrennen gefahren, aber rein zum Spaß mit ein paar Freunden. Mit elf Jahren hast du aber mit Ministox-Rennen angefangen. Wie kommt man vom Bauernhof der Familie zu Ministox-Rennen? Mein Vater war ein Racer. Und im Vereinigten Königreich sind Rennen auf kleinen, 400 bis 500 Meter langen Ovalkursen mit Stockcars oder Hot Rods eine große Sache. Mein Vater fuhr dort, und als ich elf war, habe ich selbst mit einem Mini in der Ein-Liter-Klasse angefangen. Und dein Bruder ist ja auch dort gefahren, richtig?

Ja, mein Bruder Joe war zwei Jahre älter als ich. Wir sind beide zusammen gefahren. 1998 sind wir Erster und Zweiter bei der WM in England geworden. Leider wurde Joe Weltmeister. Wie war es, gegen Joe zu fahren und mit ihm zu arbeiten?

Er hat mir beigebracht, ein Sieger zu sein. Andere zu schlagen, ist schon schwer genug. Aber den älteren Bruder zu schlagen, egal in welchen Dingen des Lebens, ist vielleicht das schwerste überhaupt. Das hat mir den Ehrgeiz mit auf den Weg gegeben, besser und schneller zu sein, was sich durch meine ganze Karriere gezogen hat.

Du bist ja auch für das Team deines Bruders gefahren...

Ja, ab 2006. Mein Bruder und ich haben das Team Joe Tandy Racing (JTR) gegründet und ein Formel-Ford-Fahrzeug gekauft. Wir haben dieses in der Britischen Formel Ford eingesetzt und 2007 konnte ich damit das Formel-Ford-Festival gewinnen. Das war der erste große Erfolg für JTR. Das Team gibt es immer noch. In den letzten drei Jahren haben wir dreimal die Formel Ford gewonnen.

«Joe war auf dem Weg zum Profi sehr wichtig für mich.»

NICK TANDY

Bist du noch Teamchef?

Ja, ich leite das Team noch. Aktuell starten wir in der Formel 4. Für uns ist zum Beispiel Josef Newgarden (IndyCar) oder Tio Ellinas (Formel Renault 3.5) gefahren. Und Freddy Hunt, der Sohn von James Hunt, war 2007 mein erster Teamkollege. Zurück zu deinem Bruder (starb 2009 bei einem Verkehrsunfall, d. Red.): Hast du auf dem Podest in Le Mans auch an ihn gedacht? Ja. Mein Bruder hat mir zu Beginn meiner Karriere sehr viel

geholfen. Angefangen wie gesagt bei der Formel Ford und bis hin zur Formel 3, wo wir mit JTR gestartet sind. Er war also auf meinem Weg zum professionellen Rennfahrer sehr wichtig für mich.

Was bedeutet Familie für dich?

Meine Familie hat, wie bei vielen anderen Rennfahrern, speziell zu Beginn meiner Karriere auf vieles verzichtet, damit ich Rennen fahren kann. Sie hat mich immer unterstützt und so viele Rennen wie möglich besucht. Jetzt, da ich viel in den USA fahre, ist das natürlich etwas schwieriger geworden. Aber Familie bedeutet uns allen viel, auch weil wir eben eine Motorsport-Familie sind.

Deine Frau Brittany und Tochter Eva waren ja auch in Le Mans dabei. Musst du sie jetzt immer zu deinen Rennen mitnehmen?

(Lacht) Sieht so aus. Für die kleine Eva war es das erste Mal in Le Mans, letztes Jahr wurde sie zwei Wochen nach dem Rennen geboren. Sie wird in Zukunft wohl immer zu den Rennen kommen müssen.

Apropos Zukunft: Wie sieht dein restliches Renn-Programm 2015 aus?

Das nächste Rennen wird mit dem Porsche 911 RSR die 6h von Watkins Glen in der USCC und eben der Rest der Saison in den USA. Zusätzlich werde ich für die restlichen WEC-Rennen zum KCMG-Team in der LMP2-Klasse zurückkehren.

Jetzt, da du Le-Mans-Sieger bist: Was hoffst du, welche Türen sich für dich noch öffnen?

Zuerst, dass ich 2016 mit Porsche nach Le Mans zurückzukommen und um ihren 18. Gesamtsieg kämpfen kann. Speziell jetzt, wo ich ein Teil ihrer Rennhistorie bin, hoffe ich auf viele weitere Jahre bei Porsche. Abgesehen von Siegen am Nürburgring und in Sebring: Welche Karriereziele hast du noch?

Wie gesagt: Erneut in Le Mans zu gewinnen. Ein besseres Gefühl als das gibt es nicht. Die Krönung wäre ein WM-Titel, denn das ist wohl das Ziel eines jeden Sportlers. ♦



Porsche-Nachwuchsförderung

Schnelle Fahr-Schule



Earl Bamber: 2014 Junior, 2015 Werksfahrer und Le-Mans-Sieger

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit Earl Bamber (24) gehörte auch ein Porsche-«Eigengewächs» zum siegreichen Fahrertrio der 24h von Le Mans. Und Nachwuchsförderung hat bei Porsche Tradition.

Auf allen drei LMP1-Werks-Porsche war in Le Mans jeweils ein ehemaliger Junior aus dem eigenen Hause im Einsatz. Denn auch Timo Bernhard (Nr. 17) und Marc Lieb (Nr. 18) durchliefen die Rennfahrerschule der Zuffenhausener.

Was den Neuseeländer Earl Bamber angeht, machte dieser als 16-Jähriger in der Formel BMW Asia erstmals auf sich aufmerksam, die er 2006 als Meister abschloss. In Europa schlug er bei seinem ersten Auftritt 2008 ein wie eine Bombe: Bei seinem einzigen Rennen in der International Formula Master in Imola gewann er direkt einen der zwei Läufe vor Leuten wie Fabio Leimer, Michael Ammermüller oder dem heutigen FI-Mann Esteban Gutiérrez.

Außer sporadischen Starts in der Superleague Formula ging der Weg für Bamber aber weiter über den asiatischen Raum, bis hin zum Titel im Porsche Carrera Cup Asia 2013. Anschließend gewann er die Sichtung um den internationalen Förderplatz von Porsche für das Jahr 2014, welches die Saison 2013 noch mal toppen sollte.

Neben der Titelverteidigung im asiatischen Carrera Cup sicherte sich Bamber auch souverän die Meisterschaft im internationalen Supercup.

Der Aufstieg nach nur einem Jahr als Junior in den Werkskader war da fast logisch. Und, wie sich spätestens in Le Mans zeigte, ein richtiger Schritt.

Nachfolger von Bamber im «International Cup Scholarship» ist der 19-jährige Matteo Cairoli aus Italien. Der Youngster vom Comer See gewann 2014 den italienischen Carrera Cup. Neben einer Fördersumme von 200.000 Euro für den Porsche Supercup, den Cairoli wie auch den deutschen Carrera Cup beim Team Project 1 absolviert, umfasst die Förderung Workshops in den Bereichen Fitness, Medien und Mentaltraining. Und mit Sascha Maassen steht ihm ein erfahrener «Fahrlehrer» zur Seite.

Neuer Junior wird gesucht

Neben Cairoli sind aktuell Sven Müller und Connor de Phillippi als Nachwuchspiloten bei Porsche unter Vertrag. Der 23-jährige Bingerer fährt in seinem zweiten Jahr als Porsche-Junior ebenfalls im Supercup und Carrera Cup, beides für das Team von Walter Lechner sr.

Für das Team von Walter Lechner jr. startet Connor de Phillippi in beiden Cups, wobei der US-Boy sein drittes «Lehrjahr» als Nachwuchspilot der Zuffenhausener bestreitet.

Bis zum 1. August wird übrigens derzeit wieder ein neuer Porsche-Förderpilot gesucht. Alle Infos, Bedingungen und das Bewerbungsformular für interessierte junge Fahrer gibt es im Netz: www.porsche.de/juniorsprogramme - wie zuletzt Earl Bamber zeigte, die Chance für etwas ganz Großes. ♦



Wichtiger Titel: Tandy fuhr im Porsche Carrera Cup 2011 bei Konrad Motorsport zur Meisterschaft

LMP1-Werksteams

Audi-Trio weiter Leader

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Porsche war der große Sieger in Le Mans. Doch in Sachen Fahrer-WM waren die geschlagenen Audi-Piloten Fassler/Lotterer/Tréluyer die Gewinner.

Da sich schon in den Qualifyings abzeichnete, dass Toyota nur minimale Chancen auf eine Top-Platzierung haben würde, reduzierte sich die Zahl der gesamtstiegsfähigen Autos auf deren sechs. Also eben die drei Audi und die drei Porsche. Letztlich kam nur der Porsche mit der Nummer 19 problemlos durch und siegte. «Aber auch ohne unsere Strafe hätten wir sie nicht bekommen», konstatierte Mark Webber, Fahrer im Porsche Nr. 17, mit Blick auf das siegreiche Schwesterauto.

Der heimlich favorisierte Porsche von Webber, Timo Bernhard und Brendon Hartley führte das Rennen anfangs lange an, aber ein Überholmanöver unter Gelb von Hartley sorgte für eine einminütige Stop-and-go-Strafe. Aus den dadurch entstandenen rund anderthalb Minuten Rückstand wurden über zwei Minuten, als man in einer folgenden Safety-Car-Phase hinter dem zweiten Schrittmacher-Fahrzeug landete. Und am Ende eine ganze Runde.

Die Nummer 18 litt unter Bremsproblemen, und sowohl Romain Dumas als auch Neel Jani schossen einmal in der Mulsanne-Kurve geradeaus in die Reifenstapel. Diese Aktionen und folgende Reparaturen kosteten zu viel Zeit.



Hackordnung in Le Mans: Porsche vor Audi – in der Fahrer-WM sieht es (noch?) umgekehrt aus. Toyota ist in Le Mans und WM abgeschlagen

Bei Audi wurde man in der Nacht, als die Konkurrenz das Tempo anzog, nicht im gleichen Maße schneller. Möglicherweise, weil die Reifen nicht ins optimale Arbeitsfenster kamen. Hybridprobleme bei der Nummer 9, der Unfall von Loic Duval bei der Nr. 8 und ein Reifenschaden sowie eine gelöste Motorhauben-Abdeckung bei der Nr. 7 sorgten für weitere Zeitverluste. Die Defekte an Hybridsystem und Abdeckung

traten so zum ersten Mal auf, wie Audi-Motorsportchef Wolfgang Ullrich MSa bestätigte.

Tandy erster Audi-Verfolger

Ausgerechnet die Nummer 7, am Ende auf P3 platziert, ging als Sieger in Sachen WM-Stände aus Le Mans hervor, weil die direkten Verfolger von Marcel Fassler, André Lotterer und Benoit Tréluyer, nämlich Lieb/Jani/Dumas im Porsche Nr. 18, hinter den Leadern landeten.

Die Sieger der beiden Auftaktrennen haben ihre WM-Führung also sogar ausgebaut. Der erste Verfolger ist nun Nick Tandy, der wegen eines 9. Gesamtrangs beim Saisonauftakt (im KCMG-LMP2-Boliden) zwei Punkte mehr auf dem Konto hat als die Spa- und Le-Mans-Fahrpartner Nico Hülkenberg und Earl Bamber dahinter (siehe WM-Tabellen rechts).

Die lange Sommerpause vor dem nächsten Rennen wird von den drei großen Werksteams übrigens ganz unterschiedlich genutzt. Toyota wird, wenn überhaupt, nur ein paar kleine Updates für die zweite Saisonhälfte vorbereiten, konzentriert sich ansonsten aber schon voll auf das 2016er-Auto.

Bei Porsche stehen Urlaub und Erholung ganz oben auf dem Plan. «Die Mannschaft braucht das», so Holger Eckhardt, Porsches Leiter LMP1-Motorsport-Presse.

Auch bei Audi sind keine Streckentests geplant. Außer – und das hat man logischerweise mit den Werks-Konkurrenten gemeinsam – der offizielle Test- und Medientag am 27./28. Juli am Nürburgring. Dort kommt es am 30. August bei der WEC-Premiere auch zum nächsten Schlagabtausch der Werksteams um Sieg und WM-Punkte. ♦

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. André Lotterer	80
Benoit Tréluyer	80
Marcel Fassler	80
4. Nick Tandy	60
5. Earl Bamber	58
Nico Hülkenberg	58
7. Marc Lieb	57
Neel Jani	57
Romain Dumas	57
10. Brendon Hartley	53
Mark Webber	53
Timo Bernhard	53

Hersteller LMP	
1. Porsche	140
2. Audi	124
3. Toyota	71

Fahrer GT	
1. Gianmaria Bruni	61
Toni Vilander	61
3. Davide Rigon	57
James Calado	57
5. Andrea Bertolini	52
Aleksey Basov	52
Viktor Shaitar	52
8. Richard Lietz	48
9. Alex MacDowall	39
Fernando Rees	39
Richie Stanaway	39

Hersteller GT	
1. Ferrari	144
2. Porsche	99
3. Aston Martin	84

NACHGEHAKT BEI Wolfgang Ullrich

(64/A). Der Audi-Motorsportchef über die Fehleranalyse von Le Mans, was ohne die Probleme möglich gewesen wäre, und wie die Ziele für die restliche WEC-Saison definiert sind.



Von ARNO WESTER

? Ist die Fehleranalyse bei Audi bezüglich Le Mans bereits abgeschlossen? Nein, die Analysen sind noch in vollem Gange. Es gibt unterschiedliche Prüfverfahren und Messungen. Bis sämtliche Komponenten eines Rennwagens, aber auch die Performance anhand der Datenaufzeichnungen nach einem 24h-Rennen analysiert sind, vergehen bis zu zwei Wochen. All diese Analysen gelten natürlich für alle drei Autos.

? Hätte Audi das Rennen ohne die kleinen technischen Probleme gewinnen können? Davon bin ich fest überzeugt, auch wenn «hätte», «wenn» und «aber» im Rennsport nicht existieren. Je nach Boxenstopp-Sequenz haben wir bis zu den Vorfällen immer wieder geführt, auch nachts. Wir waren also siegfähig.

? Ist Audi durch die niedrigen Temperaturen in der Nacht überrascht worden? Wir sind nicht überrascht worden, da die Temperaturen der Vorher-

sage entsprachen. Richtig ist, dass sich Unterschiede bei den Rundenzeiten ergaben. Es wäre falsch, dies auf die Reifen zu schieben. Viele Performance-Faktoren spielen eine Rolle.

? Wie lautet die Zielsetzung für die restliche WEC-Saison? Wir werden alles tun, um die Meisterschaft zum dritten Mal gewinnen zu können – sowohl die Fahrer- als auch die Markenwertung. In der Weltmeisterschaft ist noch alles offen.

Slovakiaring

Alte Dominanz zurück



Klares Bild am Slovakiaring: Citroën fährt, wie hier im zweiten Rennen, vorneweg – der Rest streitet sich um die Brotkrumen abseits des Siegerpodests

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit alter Dominanz demontierte Citroën am Slovakiaring die Konkurrenz geradezu. López verliert weiter Boden auf Muller.

Wie stark sich die Kompensationsgewichte auswirken müssten, merkte Honda auf eigentlich einer der Paradestrecken für die Japaner. Denn weil man über die letzten Rennen im Schnitt genau im 0,3-Sekunden-Abstand zu Citroën lag, musste auch Honda wie die französische Werkstruppe wieder die volle Zuladung (60 kg) ins Auto packen. Und stand damit auf völlig verlorenem Posten.

Im Qualifying schaffte einzig Gabriele Tarquini auf P9 den Einzug in den zweiten Abschnitt, an Q3 war gar nicht zu denken. Rund anderthalb Sekunden fehlten der Honda-Speerspitze zur Pole-Zeit von Yvan Muller. Dass man mit P6 im ersten Durchgang und – dank Reverse Grid von P2 startend – P4 im zweiten Rennen überhaupt noch relativ gut punktete, war einzig das Verdienst von Tarquini. Tiago

Monteiro, der zudem mit Elektronik-Gremlins kämpfte, fand sich im Qualifying nur auf P17 und damit als vorletzter angereiteter Fahrer vor Rookie Nestor Girolami wieder.

Catsburg auf Huff-Niveau

Im Rennen ging es für den ersten Verfolger der drei Citroën-Piloten in der WM dafür gut nach vorne: Platz 8 und 9 waren eine durchaus gelungene Schadensbegrenzung.

Wie hilfreich es ist, nicht die vollen 60 kg mit herumzukutschieren, sondern gänzlich unbelastet unterwegs zu sein, erlebte dagegen Lada. Nach dem

ersten Podiumsplatz des Jahres in Moskau schafften es mit Muller, López und Loeb diesmal gleich zwei Vestas in den dritten Quali-Abschnitt. Besonders stark dabei Nick Catsburg bei seinem zweiten WTCC-Auftritt auf P5 hinter Rob Huff.

Im Rennen hielt Huff seinen Platz, konnte aber nicht ansatzweise das Tempo der – nochmal: voll beladenen – Citroën mitgehen. Catsburg musste mit Problemen an der Servolenkung vorzeitig aufgeben.

Für den dritten Lada-Piloten, Jaap van Lagen, war das Rennen schon früh zu Ende, weil er nach einer Kollision mit einem

Konkurrenten mit völlig verstellter Spur kämpfte.

Aber der Niederländer hatte mit P10 im Qualifying die Pole-Position für Lauf zwei erobert und setzte voll auf diese Karte. Jedoch musste der Niederländer einsehen, dass nicht nur das Citroën-Trio, sondern zunächst auch Gabriele Tarquini schneller sind. Am Ende wurde er hinter Hugo Valente (siehe S. 22) sogar nur Sechster. Rob Huffs Aufholjagd wurde von einem großen Betonbrocken gestoppt, der ins Auto knallte. Und Ladas letzte Hoffnung Catsburg harderte erneut mit der Lenkung. Tarquini, der kurz Führungsluft

schnuppern durfte, war gegen den C-Elysée-Zug machtlos und musste erst Loeb, dann López und Muller ziehen lassen.

Muller verkürzt den Abstand

Diese beiden rücken in der WM-Tabelle enger zusammen, nachdem Yvan Muller speziell an den letzten beiden Rennwochenenden den Spieß umdrehen konnte. Ob die Strecken dem sehr runden Fahrstil des vierfachen Champions mehr entgegenkommen als dem extrem aggressiv fahrenden López? Oder ob Muller einfach den besseren Job macht?

Fakt ist, dass der Franzose nicht nur über den Winter, sondern auch in der Vorbereitung auf die einzelne Rennen mehr Arbeit auf sich genommen hat, um «Pechito» einzuholen.

Mit nunmehr nur noch 30 Punkten Rückstand ist die seitens Muller schon am Hungaroring abgeschriebene WM 2015 offener denn je. Beim Citroën-Heimspiel in Le Castellet kommendes Wochenende startet die zweite Saisonhälfte – und damit auch das WM-Duell in die nächste Runde. 2014 gewannen beide je ein Rennen... ♦



Zweiter Saisonsieg: Strahlemann Loeb



Schwer und langsam: Honda setzten die 60 kg zu

Qatar-Rennen

Privatfahrer Slovakiaring

Freitag am Abend?

Valente brachte es durch

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

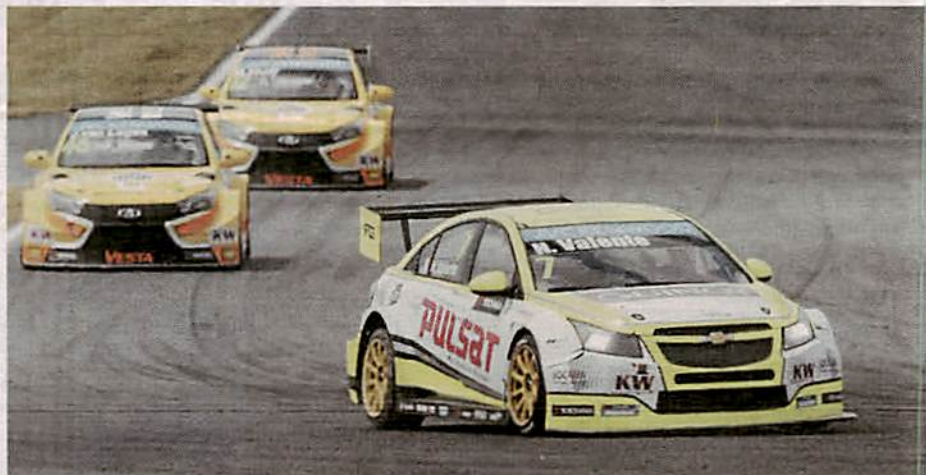
Nach einigen unglücklichen Aufritten hat es Hugo Valente am Slovakiaring endlich geschafft: zwei saubere Rennen und ein Privaters-Doppelsieg.

Dass der Franzose schnell ist, dürfte mittlerweile jedem im WTCC-Fahrerlager klar sein. Fast im Alleingang zeichnet er dafür verantwortlich, dass die RML-Chevrolet mit vielen Kilos Kompensationsgewicht unterwegs sind. Doch in den Rennen konnte der Campos-Pilot es bisher selten umsetzen.

Diesmal behielt Valente die Nerven, das Auto auf der Bahn und mit zwei 5. Gesamträngen ließ er sich zweimal volle Punkte für die Yokohama Trophy gutschreiben.

Michelisz: Glück im Unglück

Weil er aber in der ersten Saisonhälfte auch viele Ausfälle zu verzeichnen hatte, ist Valente noch nicht im Kampf um die Privaters-Krone dabei. In der Gesamtwertung führt weiter Norbert Michelisz, der ein kurioses Wochenende erlebte. Bei einer live kommentierten Runde im zweiten freien Training



Hielt nicht nur alle anderen Privatfahrer, sondern teilweise auch die Werks-Lada in Schach: Valente

rutschte der Honda-Pilot in der letzten Kurve ins Kiesbett. «Das war fast eine Runde am Slovakiaring», kommentierte er bei der anschließenden Boxeneinfahrt ungerührt weiter.

Im ersten Rennen ging ihm der linke Vorderreifen in die Knie, und er blieb im Aus stehen – der zweite Nuller des Jahres.

Im zweiten Durchgang dann wurde er ausgerechnet von Markenkollege Tiago Mon-

teiro abgeschossen, was der Zengo-Fahrer aber gekonnt abfang und auf Rang 8 noch P3 bei den Privaters holte.

Glück im Unglück hatte Michelisz, weil seine direkten Gegner auch Federn lassen mussten. Mehdi Bennani fiel mit einem Problem im Antriebsstrang im ersten Lauf aus, Tom Chilton musste in Rennen zwei nach einem von vielen Reifenschäden aufgeben.

Einen guten Einstand gab am Slovakiaring Mato Homola, der bei seinem Heimspiel gleichzeitig erster slowakischer WTCC-Pilot wurde. Im dritten Campos-Chevy, der – wie auch Stefano d'Aste Münnich-Bolide – noch nicht über die aktuelle Motorausbaustufe verfügt, trumpfte er im Qualifying bereits auf. In Lauf eins musste er mit losem Frontsplitter zum Reparaturstopp. Im zweiten Lauf fuhr er auf Augenhöhe mit Teamkollege Filippi. ♦



Mato Homola

Das ursprünglich für den 22. November geplante Saisonfinale in Doha-Losail/Qatar muss verschoben werden, weil man sich sonst an diesem Wochenende mit einer politischen Veranstaltung in der Region überschneiden würde.

Der Ausweichplan sieht nun so aus, dass man den Event in die darauffolgende Woche verschiebt, und die Rennen am Freitag(!), den 27. November, stattfinden lässt. Das vorbehaltlich der Absegnung durch den FIA-Motorsport-Weltrat, der am 10. Juli in Mexico City tagt.

Nach wie vor soll das Saisonfinale als Flutlichtrennen gefahren werden. Beides wäre eine Premiere für die WTCC. Sowohl unter Flutlicht als auch an einem Freitag gab es in den über 10 Jahren und 200 Rennen der modernen Tourenwagen-WM noch keine Rennen. ♦ MBR



Qatar: Rennen am Freitag?

TOURENWAGEN-WM/Resultate

Slovakiaring/SK: 21. Juni 2015; 11. und 12. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 11 Runden à 5,922 km (= 65,142 km); Wetter/Strecke: leicht bewölkt/trocken

1. Lauf (19 Fahrer gestartet, 13 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	11	23:19,032	+60 kg
2.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	11	+1,749	+60 kg
3.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	11	+2,868	+60 kg
4.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	11	+12,282	0 kg
5.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	11	+16,882	+50 kg
6.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	11	+17,194	+60 kg
7.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	11	+21,737	+50 kg
8.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	11	+25,131	+60 kg
9.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	11	+27,040	+50 kg
10.		Nestor Girolami (RA)	Honda Civic	11	+34,695	+60 kg
11.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	11	+41,017	+50 kg
12.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	11	+45,612	+50 kg
13.	(P)	Mato Homola (SK)	Chevrolet Cruze	9	+2 Rdn.	+50 kg

nicht klassiert

		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	8	Kupplung	+60 kg
		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	8	Lenkung	0 kg
	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	8	Getriebe	+60 kg
	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	8	Reifen	+60 kg
		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	7	Kollision	0 kg
	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	1	Technik	+50 kg

(P) = Privatfahrer

* Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

2. Lauf (19 Fahrer gestartet, 15 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	11	23:26,146	+60 kg
2.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	11	+3,188	+60 kg
3.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	11	+7,626	+60 kg
4.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	11	+12,144	+60 kg
5.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	11	+16,266	+50 kg
6.		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	11	+16,634	0 kg
7.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	11	+18,793	+60 kg
8.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	11	+30,442	+60 kg
9.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	11	+30,691	+60 kg
10.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	11	+31,666	+50 kg
11.		Nestor Girolami (RA)	Honda Civic	11	+32,150	+60 kg
12.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	11	+40,429	+50 kg
13.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	11	+42,916	+50 kg
14.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	11	+45,517	+50 kg
15.	(P)	Mato Homola (SK)	Chevrolet Cruze	11	+45,690	+50 kg

nicht klassiert

	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	8	Reifen	+50 kg
		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	8	Lenkung	0 kg
		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	8	Trümmer	0 kg
		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	7	Kupplung	+60 kg

WM-Stand Fahrer

1.	López	239
2.	Muller	209
3.	Loeb	178
4.	Monteiro	108
5.	Tarquini	96
6.	Michelisz	86
7.	Ma	84
8.	Chilton	61
9.	Huff	55
10.	Valente	55
11.	Bennani	46
12.	Coronel	27
13.	D'Aste	16
14.	Catsburg	13
15.	van Lagen	11
16.	Thompson	6

WM-Stand Privatfahrer

1.	Michelisz	83
2.	Chilton	74
3.	Bennani	67
4.	Valente	62
5.	D'Aste	45
6.	Coronel	41

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	529
2.	Honda	366
3.	Lada	157

WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	110
2.	Campos Racing	90
3.	Zengo Motorsport	80
4.	Sébastien Loeb Racing	59
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	50

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 167,6 km/h, 2. Lauf 166,8 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf Muller in 2:05,748 min (= 169,5 km/h), 2. Lauf Loeb in 2:06,620 min (= 168,4 km/h)

Nächstes Rennen: 28. Juni, Le Castellet (F)

Internet: www.fiawtcc.com

Blancpain Endurance Series Le Castellet

Endlich der erste Nissan-Sieg

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

In einem engen Rennen über sechs Stunden gewann letztlich der Nissan von Wolfgang Reip, Alex Buncombe und Katsumasa Chiyo. Der erste Einsatz von Zanardi und Co im modifizierten BMW von Roal endete vorzeitig.

«Wir haben schon so lange versucht, einen Gesamtsieg zu holen. Es hier beim 6h-Rennen zu schaffen, ist großartig», freute sich Schlussfahrer Buncombe. Der Engländer musste sich in seinem letzten Stint noch einmal mächtig zur Wehr setzen, als Landsmann Steven Kane im Bentley mächtig Druck machte. Zehn Minuten vor Ende des 6-Stunden-Rennens lagen gerade einmal anderthalb Sekunden zwischen den beiden Erstplatzierten – bis Kane es übertrieb und sich drehte.

Für RJN-Teamchef Bob Neville hat der Sieg eine besondere Bedeutung: «Wir haben hier bereits die Pro-Am- und die GT4-Klasse gewonnen, aber der Ge-



Im Sonnenuntergang zum ersten BES-Gesamtsieg gerast: Nissan von Reip/Buncombe/Chiyo

samtsieg übertrifft alles.» Der Erfolg kommt gerade zur rechten Zeit, steht doch nächsten Monat bereits das Saisonhighlight in Form der 24 Stunden von Spa vor der Tür.

Vanthoor diesmal punktlos

Mit dem Sieg und den damit verbundenen 33 Punkten – dank längerer Rennstrecke – übernehmen die Nissan-Piloten sogar die Gesamtführung vor dem geschlagenen Bentley-Trio und dem diesmal punktlosen Lau-

rens Vanthoor, der sich das Cockpit des WRT-Audi in Le Castellet mit Mike Rockenfeller und René Rast teilte.

Als Vorbereitung auf die 24h-Hatz in den Ardennen gingen auch Alex Zanardi, Timo Glock und Bruno Spengler erstmals gemeinsam ins Rennen. Der speziell umgebaute BMW Z4 GT3 des Roal-Teams, der für den zweifach beinamputierten Zanardi und seine zwei nicht gehandicapten Kollegen gleichermaßen fahrbar sein muss,

absolvierte in der Woche zuvor einen erfolgreichen Roll-out.

In Südfrankreich wurde es dann erstmals in Sachen Rennaction ernst. Und nachdem über die Hälfte der Rennstrecke alles problemlos funktionierte, war doch vorzeitig Schluss. Bei einem Boxenstopp wurde festgestellt, dass irgendwo Flüssigkeit aus dem Auto lief.

Um nichts zu riskieren, stellte man den Rennwagen also ab. Schließlich ist bereits morgen (Mittwoch, 24. Juni) der offiziell-

le Testtag für die 24h von Spa angesagt. «Wir reisen mit sehr vielen positiven Erkenntnissen nach Hause. Ich bin bester Dinge, dass wir in Spa eine starke Performance abliefern und jeden bei BMW mit Stolz erfüllen können», sprudelte es geradezu aus Alex Zanardi heraus.

Schnelle Schweizer Ferraris

Und Teamkollege Timo Glock, konstatiert nach seinem BES-Debüt: «Es war mein erstes Rennwochenende im BMW Z4 GT3, und es hat mir großen Spaß gemacht. Wir haben herausgefunden, was wir am Auto noch verbessern können und wie wir die Fahrerwechsel noch optimieren können.»

In den Klassen waren zwei Schweizer Teams obenauf. In der Pro-Am-Kategorie siegten Michael Broniszewski, Alessandro Bonacini und Michael Lyons im Ferrari von Kessel Racing mit einem starken fünften Gesamttrang. In der Amateurlwertung setzten sich die Markenkollegen des Teams Glorax Racing Suisse mit Fabio Mancini, Andrey Birzhin und Rino Mastronardi durch. ♦



Diesmal punktlos und Gesamtführung verloren: Vanthoor



Freut sich auf Spa: Zanardi

BLANCPAIN ENDURANCE SERIES / Resultate

Le Castellet/F: 5.791 km; 60 Autos gestartet, 44 gewertet; Wetter: trocken, 19 Grad
1. Reip/Buncombe/Chiyo (Nissan GT-R Nismo GT3) 6h/171 Runden (= 990,261 km);
2. Smith/Meyrick/Kane (Bentley Continental GT3) +7,988; 3. PalItalia/Luhr/Martin (BMW Z4 GT3) +10,190; 4. Juncadella/Bastian/Dusseldorp (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +52,995;
5. Broniszewski/Bonacini/Lyons (Ferrari 458 Italia) +1:39,014 (1. PAM); 6. Venturini/Zaugg/Bortolotti (Lamborghini Huracan) +1 Rd.; 7. Vautier/Moullin Traffort/Pier Guidi (Ferrari 458 Italia) +1 Rd.; 8. Morley/Johnston/Engel (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +1 Rd. (2. PAM); 9. Salaquarda/Bonomi/Vervisch (Audi R8 LMS ultra) +1 Rd.; 10. Guedes/Cameron/Griffin (Ferrari 458 Italia) +1 Rd. (3. PAM); 11. Karachev/Vasilyev/Asmer (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +1 Rd. (4. PAM); 12. Buhk/Soulet/Soucek (Bentley Continental GT3) +2 Rdn.; 13. Fraga/Abreu/Jimenez (BMW Z4 GT3) +2 Rdn.; 14. Andersen/Jensen (Ferrari 458 Italia) +1 Rd. (5. PAM). – Ferner: 24. Mancini/Birzhin/Mastronardi (Ferrari 458 Italia) +4 Rdn. (1. AM); 25. Sardarov/Matchiski (BMW Z4 GT3) +4 Rdn. (2. AM); 27. Grötz/Oijeh (BMW Z4 GT3) +4 Rdn. (3. AM)
Nächstes Rennen: 25/26. Juli, 24h Spa-Francorchamps (B)
Internet: www.blancpain-gt-series.com



Wir können auch anders.

Erleben Sie Bentley Motorsport live auf den Rennstrecken Europas, einfach für alle Termine den QR Code scannen oder +49 30 224 030 231 anrufen.

Bentley empfiehlt Mobil 1

Der Name 'Bentley' und das geflügelte 'B' sind registrierte Warenzeichen.
© 2015 Bentley Motors Limited. Gezeigtes Modell: Continental GT3-R.



ADAC GT Masters Spa

Premiere für Asch/Ludwig

Von STEFANIE SZLAPKA

Jens Klingmann und Dominik Baumann sowie Sebastian Asch und Luca Ludwig holten in Spa ihre ersten Saisonsiege. Asch/Ludwig bauen damit ihre Tabellenführung weiter aus.

«Endlich nicht mehr der ewige Zweite», strahlte Sebastian Asch nach seinem Sieg im zweiten Rennen. Zusammen mit Zakspeed-Teamkollege Luca Ludwig hatte er am Sonntag den ersten Saisonsieg geholt. Und das bei typischen Spa-Bedingungen: jede Menge Regen!

Mit dem Start in die Einführungsrunde machte der Himmel die Schleusen auf und setzte die Strecke unter Wasser. Die Rennleitung unterbrach mit roter Flagge. Da der Regen immer stärker wurde, ließ Rennleiter Sven Stoppe nach der ersten Einführungsrunde zwei weitere absolvieren. «Ich war in Kontakt mit dem Führungsfahrer und einigen Piloten, die mir alle durchgaben, dass es zu kritisch ist», erzählt Stoppe. Auch während des Rennens nahm der Regen noch mal zu. Als mehrere Meldungen über Aquaplaning in der Rennleitung ankamen, musste das Safety-Car erneut auf die Strecke.

Den Start hatte Pole-Mann Bernd Schneider im HP Racing Mercedes SLS für sich entscheiden können. Ludwig schnappte sich noch in der ersten Runde Uwe Alzen und setzte sich ins Heck von Schneider. Doch bis zur Öffnung des Boxenstoppfensters gab es keinen Weg vorbei. Bei Zakspeed hatte man



Erster Saisonsieg: Der Zakspeed-SLS von Asch/Ludwig trotzte dem Sonntagsregen und gewann

sich entschieden, Ludwig sofort reinzuholen. Schneider und der drittplatzierte Daniel Keilwitz in der Corvette blieben hingegen so lange wie möglich draußen, und die Teamkollegen setzten sich erst mal vor Asch.

Bachler ließ Punkte liegen

«Das war schon ein Schreckmoment für uns», so Ludwig. Doch HP Racing war der Stopp zu kurz geraten, und so musste der führende Harald Proczyk zur Stop-and-go-Strafe (1 sek.) antreten. Kurz zuvor hatte sich Asch schon Andreas Wirth in der Corvette geschnappt und übernahm die Führung, die er in den Sieg ummünzte. In der Gesamtwertung haben sie nun 28 Punkte Vorsprung auf Porsche-Pilot Klaus Bachler und

bereits 57 Zähler auf die drittplatzierte Bentley-Crew Luca Stolz und Jeroen Bleekemolen.

Das ist die Konsequenz extremer Konstanz: Während Asch und Ludwig jedes Rennen in den Top 4 beenden konnten, leistete sich die Konkurrenz Fehler. Bachler, der an diesem Wochenende mit Martin Ragginger an den Start ging, ließ einige Punkte liegen. Am Samstag kassierte man eine Fünf-Sekunden-Boxenstoppstrafe wegen Verlassens der Strecke mit Vorteil und mussten sich mit Platz 4 zufrieden geben.

Am Sonntag verhinderte eine beschlagene Scheibe ein besseres Ergebnis. «Ich habe so gut wie nichts gesehen. Uns ist die Scheibe ständig angelaufen, und so starkes Aquaplaning hatte

ich auch noch nie», so Bachler. Unter dem Regen litten auch Jens Klingmann und Dominik Baumann, die im BMW am Samstag noch souverän gewonnen hatten. «Das Wochenende war ein echter Schritt nach vorne», zieht Klingmann als Fazit. «Im Trockenen sind wir jetzt besser dabei, die Platzierung im Regen spiegelt aber nicht unsere Performance wider.»

Für Audi war Spa auch ein gutes Pflaster. Vor dem Wochenende durften die Teams zehn Kilo ausladen, und der Air-Restriktor wurde um zwei Millimeter vergrößert. So ging Stefan Wackerbauer auf Startrang 4 ins erste Rennen. Allerdings flog er schon in der ersten Runde ab und prallte rückwärts in die Leitplanke. Dann waren es



Sieger Baumann (l./Klingmann



Erstes Podest: Stoll/Basseng

Philip Geipel und Rahel Frey, die für Audi die Flagge hochhielten und sich auf Platz 6 setzten. Doch in der vorletzten Kurve wurde Frey von Fabian Hamprecht im Bentley abgeschossen und schaffte es nicht mehr über die Ziellinie.

Da Hamprecht noch mit einer Durchfahrtsstrafe belegt wurde, ernteten Daniel Dobitsch und Edward Sandström, ebenfalls in einem Audi unterwegs, den sechsten Platz. Florian Stoll und Marc Basseng gelang am Sonntag mit Rang drei dann auch der Sprung aufs Podest. Zudem schafften drei weitere Audi den Sprung in die Top 10. «Die neue Einstufung hat schon geholfen», so Basseng. «Aber wir sind noch nicht 100-prozentig da, wo wir sein sollten.»

NACHGEHAKT BEI Sebastian Asch

(29/D). Der Meister des Jahres 2012 und aktuelle Tabellenführer über den ersten Sieg des Jahres, den bisherigen Saisonverlauf und wie es sich mit dem komfortablen Vorsprung lebt.

Von STEFANIE SZLAPKA

Glückwunsch zum ersten Saisonsieg... Danke. Samstag hat uns noch jemand die «ewigen Zweiten» genannt. Das stimmt jetzt zum Glück nicht mehr. Nach den Stopps lag ich auf Rang 3, aber wir wussten, dass der Führende die Strafe bekommt. Die Corvette war schwerer zu knacken, als ich dachte. Aber Wirth ist dann ein Fehler unterlaufen, und ich konnte überholen. Danach habe ich das Auto ins Ziel getragen.

Auch insgesamt gesehen, war es doch wieder ein sehr erfolgreiches Wochenende für Euch? Ich kann eigentlich nichts Negatives finden. Wir konnten unsere Führung ausbauen und haben jetzt 28 Punkte Vorsprung. Doch wir dürfen uns auf den Lorbeeren nicht ausruhen.

Aber angenehm ist so ein Vorsprung doch? Schon. Wir können entspannter in die kommenden Rennen gehen, das ist ein Vorteil. Bisher hatten wir eine sensationelle

Saison. Natürlich hatten wir auch Glück, und ich hoffe, dass es uns erhalten bleibt.

Hast Du Angst, dass Euch nun die BoP trifft? Nein. Wir waren ja nicht überlegen.

Nun geht es mit 30 Kilo Erfolgsballast an den Lausitzring – macht der viel aus? Es wird sicherlich nicht einfacher, aber schlimmer wäre es, wenn wir ihn am Sachsenring hätten. Der Lausitzring ist relativ eben, da wirkt er sich nicht ganz so aus.



ADAC GT MASTERS / Resultate

Spa/B: 7.004 km; Wetter/Piste: Samstag bewölkt/trocken, Sonntag regnerisch

1. Lauf (60 Minuten, 20 Teams gestartet, 19 gewertet)

1. Klingmann/Baumann (BMW Z4 GT3) 25 Runden; 2. Asch/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +7,470; 3. Stolz/Bleekemolen (Bentley Continental GT3) +12,441; 4. Ragginger/Bachler (Porsche 911 GT3 R) +13,197; 5. Hürtgen/Alzen (BMW Z4 GT3) +14,544; 6. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS ultra) +26,716; 7. Proczyk/Schneider (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +27,089; 8. Stoll/Basseng (Audi R8 LMS ultra) +27,792; 9. Assenheimer/Alessi (Corvette Z06.R GT3) +30,873; 10. Lips/Barth (Corvette Z06.R GT3) +31,063
Schnellste Runde: Schmid, Runde 6, 2:20,852 (= 179,0 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 19 Teams gestartet, 19 gewertet)

1. Asch/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) 18 Runden; 2. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) +2,874; 3. Stoll/Basseng (Audi R8 LMS ultra) +5,219; 4. Pepper/Thiim (Audi R8 LMS ultra) +15,758; 5. Klingmann/Baumann (BMW Z4 GT3) +21,078; 6. Hürtgen/Alzen (BMW Z4 GT3) +23,770; 7. Geipel/Frey (Audi R8 LMS ultra) +24,547; 8. Ragginger/Bachler (Porsche 911 GT3 R) +25,564; 9. Weishaupt/Jöns (Audi R8 LMS ultra) +26,552; 10. Proczyk/Schneider (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +29,670.
Schnellste Runde: Jöns, Runde 11, 2:38,524 (= 159,1 km/h)

Zwischenstand (nach 6 von 16 Rennen): 1. Asch/Ludwig 109 Punkte; 3. Bachler 81; 4. Stolz/Bleekemolen 52; 6. Engle 51; 7. Klingmann/Baumann 51; 9. Russell 50.

Nächstes Rennen: 4./5. Juli, Lausitzring/D

Internet: www.adac-gt-masters.de

Porsche Supercup Spielberg

Heimvorteile genutzt

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

In Österreich setzten gleich zwei Fahrer ihren «Heimvorteil» um: Christopher Zöchling gewann, Philipp Eng übernahm die Spitze in der Gesamtwertung.

Vor allem Zöchling hätte wohl kaum von so einem Ausklang der Woche geträumt, stand er doch zu Beginn derselben noch nicht einmal auf der Starterliste des dritten Supercup-Saisonlaufs. Doch bei Fach Auto Tech fiel erneut Simon Trummer aus – diesmal, weil er von Hilmer Motorsport kurzfristig zum GP2-Comeback berufen wurde. Da Jaap van Lagen, der in Monaco als Trummer-Ersatz siegreich war, bei der WTCC am Slovakiaring fuhr, verpflichtete man für den vakanten Fahrerplatz eben Zöchling.

Der machte es seinem Vorgänger im zweiten Fach-Cockpit neben Philipp Frommenwiler aber direkt nach und gewann. Vom fünften Startplatz aus schnappte er sich gleich am



Ein Österreicher vor einem anderen: Laufsieger Zöchling mit Respektabstand zu Gesamtleader Eng

Start zwei Konkurrenten und überholte schon kurz vor Rennhalbezeit Pole-Mann Connor de Phillippi. Der US-Boy fiel sogar noch bis auf P4 zurück.

«Ich bin über Start/Ziel gefahren und dachte: Das kann es ja gar nicht sein – gewinnst du jetzt wirklich den Supercup in Spielberg mit einem Last-Minute-Deal?», erinnert sich Zöchling an seine Gedanken im Cockpit. Er gewann – und das vor einem Landsmann.

te-Deal?», erinnert sich Zöchling an seine Gedanken im Cockpit. Er gewann – und das vor einem Landsmann.

Jetzt Doppelführung für Eng

Weitere Parallele zu Monaco: Wieder wurde Philipp Eng hinter dem Fach-Ersatzmann Zweiter im Rennen. Diesmal aber

mit ungleich mehr Kampfeinsatz. Nach schlechtem Start fiel der gebürtige Salzburger bis auf P5 zurück und musste sich wieder nach vorne arbeiten. Für den Sieg reichte es mit 0,658 Sekunden Rückstand denkbar knapp nicht mehr. Wie im Carrera Cup übernimmt Eng damit jedoch die Tabellenspitze. ♦

Tourenwagen-EM Slovakiaring

Favoriten jetzt punktgleich



Ersten Saisonsieg geholt: Petr Fulín im sehr bunten Seat

Die Favoriten auf dem EM-Titel der um den Gesamtsieg kämpfenden SMT-Klasse, Dusan Borkovic und Petr Fulín (beide Seat) sind nun punktgleiche Leader.

Während Petr Fulín im ersten Durchgang seinen ersten Saisonsieg holte, war wie schon beim Auftakt am Hungaroring Dusan Borkovic der Sieger im zweiten Lauf. Mit jeweils 35 Zählern liegen der Tscheche und der Serbe jetzt punktgleich an der Tabellenspitze.

In der TC2T-Klasse sicherte sich wie beim Auftakt Engstler-

Pilot Davit Kajaia (BMW) einen Doppelerfolg und verpasste im zweiten Durchgang sogar nur knapp den Gesamtsieg.

Bei den Zweiliter-Saugmotorfahrzeugen der Klasse TC2 setzte Michal Matejovsky (BMW) gleichermaßen seine Siegesserie fort – da blieb Peter Rikli jeweils nur P2.

Abwechslung gab es in der SL600-Klasse, wo Ulrike Krafft den ersten Durchgang vor Niklas Mackschin und Gilles Bruckner (alle Ford) gewinnen konnte. Im zweiten Lauf war Ungarn-Doppelsieger Mackschin aber wieder Sieger. ♦ MBR

Berg-EM

Wetter-Roulette

Da das Reglement der Berg-EM pro Saisonhälfte je ein Streichresultat vorsieht und Leader Simone Faggioli die maximale Punktzahl erreicht hatte, verzichtete der Italiener auf die Polen-Reise zur EM-Halbzeit.

Angesichts der zahlreichen Regenschauer am Renntag wohl eine richtige Entscheidung. Milos Benes (CZ) im Osella FA 30 wiederholte mit viel Wetterglück seinen Vorjahressieg, nach Streckenrekord im trockenen Training. Nach überstandenen Elektronikproblemen am Wolf GB08F1 wurde David Hauser vom Regen auf Rang 4 zurückgeworfen. Weitestgehend vom Regen verschont und aufs Podest gehievt wurden Vladimir Vitwer (CZ) im Audi TTR-DTM und der Einheimische Andrzej Szepliniac (Mitsubishi Lancer). ♦ TBU



Gesamtrang 2: Vitwer

Berg-ÖM

Favoriten gecrasht

Gleich mehrere Favoritenstürze gab es in Slowenien. Davon betroffen waren mit dem Trainingsschnellsten Tiziano Riva (F3000) und Ronnie Bratschi (Mitsubishi), die von der Strecke rutschten, auch zwei Schweizer. Zudem schrottet Skisprungstar Juri Tepes ein Vorauto und blieb wie durch ein Wunder unverletzt.

Der Italiener Federico Liber, der nach seinem EM-Abenteuer 2014 wieder in einem Gloria C9P Evo sitzt, konnte so seinen Gesamtsieg von 2013 wiederholen. Mit dem Tourenwagen-Sieg baute das Geburtstagskind Karl Schagerl (VW Golf Rallye) seine Führung in der Berg-ÖM-Division 3 aus. Nach seinem verspäteten Einstieg in die Meisterschaft, konnte Andy Stollnberger im Formel 3 auf P9 Boden gut machen. ♦ TBU



Geburtstags-Sieger: Schagerl

NACHRICHTEN

Wegen Baustelle: Moskau statt Moskau

Blancpain Sprint Series
Wegen länger als geplant andauernder Baumaßnahmen in der Moskauer Innenstadt, wo am ersten Juli-Wochenende die nächste Runde der BSS stattfinden sollte, wird der Lauf am ersten Juli-Wochenende an einen anderen Ort verlegt. Statt auf einem Stadtkurs wird nun auf der rund 80 km außerhalb des Stadtzentrums liegenden permanenten Rennstrecke, die auch die WTCC und die DTM benutzen, gefahren.

Lacko durchbrach die MAN-Dominanz

Truck-EM Eine Woche vor dem Saisonhighlight, dem Truck-GP am Nürburgring kommendes Wochenende machte in Nogaro vor allem Adam Lacko auf sich aufmerksam. Der einzige Freightliner-Pilot, der regelmäßig die MAN-Dominanz bricht, sicherte sich nach der Pole auch den Sieg im ersten Hauptrennen – knapp vor Jochen Hahn (MAN). Im anschließenden Sprintrennen gewann dann Titelverteidiger Norbert Kiss (MAN). Der EM-Leader war es dann auch, der am Sonntag das zweite Hauptrennen für sich entscheiden konnte, gefolgt von Lacko und Hahn. Überraschungen im zweiten Sprintrennen: Der Sieg von Lokalmatador Anthony Janiec (MAN) und ein starker vierter Platz von Renn-Amazone Steffi Halm (MAN).

Blaues Blut auf Nürnbergs Straßen

Audi Sport TT Cup Beim zweiten Rennwochenende des neuen Markenpokals am Norisring kommendes Wochenende sind auch drei Fahrer mit blauem Blut am Start: Albert von Thurn und Taxis, Pierre Casiraghi sowie Marcus von Oeynhausen. Von Thurn und Taxis startete einst seine Karriere im VW Lupo Cup und ist mit u.a. einem Titel im ADAC GT Masters der «Profi» im Blaublütter-Feld. Pierre Casiraghi gehört der Fürstenfamilie von Monte Carlo an, ist das jüngste Kind von Prinzessin Caroline von Hannover sowie der Neffe von Fürst Albert und ist als Gaststarter aus dem VW Scirocco R-Cup bekannt. Von Oeynhausen fährt selbst gern historische Rennen und ist Geschäftsführer des Bilster Berg Drive Resort. ♦ MBR

DTM

Schwer erklärbar

Von ARNO WESTER

Neben der Regel, dass bei einer Motorreparatur oder einem Motorwechsel nicht der betroffene Fahrer, sondern ein vom jeweiligen Hersteller auserwählter x-beliebiger Pilot bei der nächsten Veranstaltung von der letzten Position starten muss (siehe MSA 24), gibt es jetzt eine weitere schwer nachvollziehbare Regel.

Wie nicht nur Ex-DTM-Champion Mike Rockenfeller (siehe Kolumne) kritisiert, ist die Verteilung der Performance-Gewichte fragwürdig. Der unbeliebte Erfolgsballast sollte eigentlich für größere Chancengleichheit sorgen. Am Beispiel Rockenfeller zeigt sich aber das Absurde: Der Audi-Pilot hat wie sein siegloser Markenkollege Edoardo Mortara bisher alle vier Rennen in den Punkterängen beendet, ist aber noch sieglos. Dafür wird das Audi-Duo mit dem höchsten Fahrzeuggewicht (1140 kg) «belehnt». Der klare Tabellenführer Jamie Green (3 Siege) hat



Bisher beherrschend und jetzt richtig schwer: Dominante Audis

nur dreimal gepunktet und darf mit weniger Zusatzgewicht (1137,5 kg) antreten! Verstanden?

35 kg Gewichtsunterschied

Fakt ist, dass der Unterschied zwischen dem leichtesten und dem schwersten Auto maximal 35 kg beträgt. Sieben der acht BMW-Piloten haben am Wochenende am Norisring nur 1105 kg (Maxime Martin: 1107,5 kg) an Bord ihrer M4. Damit sind

sie immerhin 35 kg leichter als die Audi-Fahrer Edoardo Mortara und Rockenfeller!

Auf dem 2,3 km langen Norisring, der kürzesten Rennstrecke im DTM-Kalender, soll die Differenz von 35 kg etwas mehr als drei Zehntelsekunden pro Runde ausmachen. Schwer vorstellbar, dass «Mr. Norisring», Jamie Green (4 Siege in Nürnberg), auf dem Stadtkurs einen weiteren Erfolg feiern kann. ♦

TCR Int. Series Sotschi

Comini wieder vorn

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Stefano Comini hat sich in Russland die Tabellenführung zurückgeholt. Enger Titelkampf zwischen vier Fahrern von drei Teams.

Der als Tabellenführer ange-reiste Gianni Morbidelli (Honda) erwischte ein rabenschwarzes Wochenende. P8 im Qualifying hörte sich dabei schmei-

chelhafter an, als es tatsächlich war. Hinter dem Italiener lagen nur noch Michel Nykjaer (Seat), WestCoast-Teamkollege Kevin Gleason und die beiden russischen Gaststarter, Ex-WTCC-Pilot Aleksei Dudukalo und Ildar Rakhmatullin.

Da Campos (Opel) und Proteam (Ford) diesmal pausierten, war das Feld mit zwölf Autos recht dezimiert, weshalb es auch nur eine Quali-Session gab.

Trotz Problemen mit Untersteuern reichte es für Morbidelli im ersten Lauf immerhin noch zu P7, während Pole-Mann Jordi Gené seinen Startplatz in den ersten Sieg seit dem Auftakt in Malaysia ummünzte. Dahinter landeten Craft-Bamboo-Teamkollege Pepe Oriola und Target-Speerspitze Andrea Belicchi.

Spielberg statt Argentinien

Im zweiten Durchgang trumpfte dann Belicchis Teamkollege, der Schweizer Stefano Comini, auf. Mit seinem hart erkämpften dritten Saisonsieg vor Oriola und Engstler-Pilot Mikhail Grachev beim gleichzeitigen Ausfall von Morbidelli (Turbo-Probleme) eroberte der Tessiner die Gesamtführung zurück.

Mit seinen 194 Punkten führt er ein Viererpack an der Tabellen-spitze an, gefolgt von Oriola (192), Morbidelli (181) und Gené mit 174 Punkten.

Den nächsten Schlagabtausch gibt es statt wie geplant in Argentinien nun bei einem zweiten Österreich-Rennen: Am 12. Juli im Rahmen der World Series by Renault am Red Bull Ring in Spielberg. ♦



Nach drittem Saisonsieg wieder Gesamtleader: Stefano Comini

SCHAEFFLER

LUK



FAG

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von
Mike Rockenfeller
Audi Sport Team Phoenix

Der Saisonhöhepunkt der DTM steht am Wochenende auf dem Programm. Ich freue mich ganz besonders auf unsere beiden Rennen auf dem Norisring. Denn auf dieser Piste mitten in der Stadt Nürnberg habe ich ein Heimspiel. Audi, mein Arbeitgeber, und der Technologie-Konzern Schaeffler, der Werbepartner meines Audi RS 5 DTM, haben ihre Hauptstandorte Ingolstadt und Herzogenaurach ganz in der Nähe.

Das Norisring-Wochenende dürfte diesmal noch spannender werden. Schon die Qualifyings am Samstag- und am Sonntagmorgen werden wortwörtlich eng. Auf der nur 2,3 km langen und mit sehr feinporigem Asphalt versehenen Strecke ist der Reifenverschleiß nämlich geringer als auf den anderen DTM-Pisten. Die Reifen bieten ergo für mehr Runden Top-Haftung und somit mehr Chancen auf schnelle Qualifikationsrun-

den. Meine 23 Fahrerkollegen und ich werden in der Quali folglich mehr Runden drehen als sonstwo. Der Verkehr wird dementsprechend dichter, und es wird für jeden umso schwieriger, eine von Gegnern völlig ungestörte Runde zum Erzielen von Topzeiten zu finden.

Für mich wird es in Nürnberg eh schwer: 20 Kilo Handicapgewicht muss ich nun an Bord nehmen. Beim engen Reglementrahmen der DTM, der kaum Spielräume zur technischen Entwicklung lässt, halte ich Handicapgewichte generell für fragwürdig. Unverständlich und unfair ist an der aktuellen Aus- und Zuladepaxis: Mein Audi RS 5 DTM muss in Nürnberg 2,5 Kilo schwerer sein als der meines Markenkollegen, des Tabellenführers Jamie Green. Der hat zwar im Vergleich zu mir nur dreimal statt viermal Punkte gesammelt in den bisherigen vier 2015er-Rennen, aber unterm Strich 54 Punkte mehr als ich auf seinem Konto.



«Rockys» Audi: 35 kg schwerer als leichteste Gegner-Autos

SCHAEFFLER-NEWS

Im Rahmen der beiden DTM-Rennen auf dem Norisring bringt Schaeffler 1000 seiner Mitarbeiter an diesem Wochenende an die Rennstrecke im Herzen von Nürnberg. In einem Gewinnspiel wurden die Tickets an Mitarbeiter in den 29 deutschen Standorten des weltweit mit mehr als 170 Standorten operierenden Technologie-Konzerns verlost.

VLN 3. Lauf

Porsches 200. Sieg

Von MARTIN BERRANG und ARNO WESTER

Selbst ein brennendes Auto beim letzten Tankstopp konnte die Triumphfahrt des Frikadelli-Porsche 911 GT3 R letzten Samstag nicht stoppen. Sabine Schmitz, Patrick Huisman und Klaus Abbelen hatten somit das Privileg, den 200. Gesamtsieg von Porsche bei der VLN zu holen. Weiter Diskussionen um die Zukunft der Nordschleifen-Rennen.

Die Porsche-Fraktion hatte es dabei diesmal relativ einfach gehabt. Der letztlich einzige siegfähige Nicht-Porsche, der Walkenhorst BMW Z4, war mit Felipe Fernández Laser am Steuer im Qualifying in einen Unfall verwickelt worden und konnte nicht mehr starten. Noch gravierender wirkten sich allerdings die Überschneidungen mit der Blancpain Endurance Series in Le Castellet und den GT Masters in Spa aus.

Praktisch der gesamte GT3-Tross war der VLN fern geblieben und hatte diesen beiden Veranstaltungen den Vorzug gegeben. Da dürften bei den VLN-Verantwortlichen die Alarmglocken läuten. Dank immer höherer Kosten, Speedlimits, Nordschleifen-Permit, GPS-Überwachung, Code 60-Zonen und was es sonst noch alles für Unannehmlichkeiten gibt, ist das Modell VLN und Nordschleife mittlerweile wohl kein Selbstläufer mehr.

Fahrer-AG für mehr Sicherheit

Wie die Fahrerbesprechung im Vorfeld des Rennens gezeigt hat, gibt es zudem nach wie vor eine große Unsicherheit und damit verbunden sehr viele Diskussionen und Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Zukunft der Nordschleife zwischen Aktiven und den Verantwortlichen der VLN, des ADAC und des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB).

Das alles immer noch im Anschluss an die neuen Regelungen aufgrund des Unfalls beim ersten VLN-Lauf, bei dem ein Zuschauer getötet wurde. Damit sich solch ein Zwischenfall möglichst nicht wiederholt, hat der DMSB eine Fahrer-Arbeitsgemeinschaft ins Leben gerufen. Vorsitzender ist der dreifache VLN-Meister Dirk Adorf. Zur AG gehören auch Arno Klase, Marc Lieb, Markus Oestreich und Frank Stippler. Gemeinsam will man neben der Streckensicherheit auch den

Umgang der Teilnehmern untereinander verbessern. Das möglichst ohne Tempolimits und ohne Streckenumbau.

Letztlich gab es beim dritten Lauf 142 Starter, davon lediglich drei GT3-Boliden. Richtig Action im Kampf um die Spitze gab es nur in der ersten halben Stunde. Zunächst machte die Polesetterin Sabine Schmitz die Pace, doch Oliver Kainz im Wochenspiegel-Porsche 911 GT3 RSR konnte vorbeiziehen. Sabine hatte den Speedlimiter im vierten, statt im fünften Gang eingelegt und musste erst mal mit 200 km/h dahinrollen. Der prächtig aufgelegte Kainz hat sich diese Gelegenheit nicht entgehen lassen. Mit 8:18,297 drehte er auch die schnellste Runde.

Lange sollte seine Führung nicht dauern. Nach einer schiefgegangenen Übertreibung landete der Kotenheimer in den Planken und musste aufgeben. Danach hatten die «Frikadellis» ein ziemlich einsames Rennen vorne an der Spitze. Dramatisch wurde es erst beim finalen Stopp. Beim Nachfüllen von Öl entzündete sich dieses auf dem heißen Auspuff. Nach einem kurzen Check schickte man Abbelen wieder ins Rennen, dass der Routinier souverän heimfuhr, wenn auch mit schwächelndem Motor. Möglicherweise hatte das Aggregat zu viel Löschpulver abbekommen.

Platz 2 holten sich «Gerwin» und Manuel Metzger im Porsche 911 GT3 Cup von Black Falcon, gefolgt von Marc Hennerici und Christian Menzel, die ebenfalls in einem Porsche 911 GT3 Cup am Start waren.

BMW-Sieger neue Leader

Mit einer genialen Taktik gewannen die neuen Meisterschaftsleader Jörg Weidinger, Michael Schrey und Uwe Ebertz im BMW M235i Racing Cup: Man legte im Mittelteil extra einen «langsamen» Stint mit neun statt acht Runden ein, um Sprit zu sparen. Das zahlte sich aus, denn Schlusspilot Weidinger konnte die letzte Runde richtig angasen und mit einer spektakulären Überholaktion am Schwedenkreuz die Spitze übernehmen und siegen.

Perfekt lief es auch bei Lubner Racing, die beim Opel OPC Cup einen Doppelsieg einfuhren. Es siegten Robert Schröder, Marcel Hartl und Roger Vögeli vor ihren Teamkollegen Juha Hannonen, Jari Nuoramo und Daniel Bohrer. ♦



Porsches 200. VLN-Sieg geholt (v.l.): Huisman/Schmitz/Abbelen



Das Auto der Gesamtsieger



Starke Zweite: Black Falcon



Opel-Doppelsieg: Lubner



Gesamtleader: Eifelblitz-BMW

VLN / Resultate

57. ADAC ACAS H&R Cup/D (24,369 km): 20.06.2015, 3. Lauf VLN-Langstreckenmeisterschaft; 27 Runden (= 657,963 km); 142 Teams gestartet, 110 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken

1. Abbelen/Huisman/Schmitz (Porsche 911 GT3 R) in 4:00:01,966 h (= 163,939 km/h);
 2. «Gerwin»/Metzger (Porsche 911 GT3 Cup) +46,473; 3. Hennerici/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup) +2:44,363; 4. Kralling/Gindorf/Brück (Porsche 911 GT Cup America) +3:05,389;
 5. Osieka/Jans (Porsche 911 GT3 Cup) +3:09,455; 6. Buchardt/Henkola/Schiwiewitz (BMW Z4 GT3) +5:28,959; 7. Schmickler/Trebing/«Sammers» (Porsche 911 GT3 Cup) +5:38,112;
 8. Hennes/Gerling/Kappeler/Riemer (Porsche 911 GT3 Cup) +6:25,191

Klassensieger CUP1: Schröder/Harti/Vögeli (Opel Astra OPC); **CUP2:** Hennerici/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP4:** Hoffmeister/Wrabetz (Toyota GT86 Cup); **CUP5:** Weidinger/Schrey/Ebertz (BMW M235i Cup); **H1:** Langenegger/Badertscher (Citroën Saxo VTS); **H3:** (kein Auto in Wertung); **H4:** Bleul/Knechtges/«Friedrichs» (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Hüttenrauch/Czyborra/Terting (Aston Martin Vantage V8); **SP21:** Schrick/Schumann/Hammel (Hyundai i30 Turbo); **SP3:** T. Groneck/D. Groneck (Renault Clio); **SP31:** «Tiger»/Schmid/Andree (Audi TTRS 2); **SP4:** Bauer/Kodidek (BMW 325i); **SP5:** Langels/Arndt (BMW Z4 Coupé); **SP6:** Kleeschulte/Sidorenko/Wiskirchen (BMW M3); **SP7:** «Gerwin»/Metzger (Porsche 911 GT3 Cup); **SP8:** Jäger/Köhler/Kohlhaas/Lungstrass (Ferrari 458); **SP8T:** Th. Fulsche/H. Fulsche (Volkswagen GTFS); **SP9:** Abbelen/Huisman/Schmitz (Porsche 911 GT3 R); **SP Pro:** Baunach/Kaufmann/Rönnefarth (Porsche 911 GT3 KR); **V2:** Thomas/Schmitz (BMW 318 iS); **V3:** Greb/Scherer/Wilking (Toyota GT86); **V4:** van Campenhoudt (BMW 325i); **V5:** Thiemann/Müller/Riemer (BMW M3); **V6:** Jacoma/Karch (Porsche Cayman S); **V12:** van Ramshorst/Bonk/Höber (BMW 125i)

Schnellste Runde: Weiss/Krumbach/Kainz in 8:18,297 min (= 175,977 km/h)

Stand nach 3 von 10 Rennen: 1. Ebertz/Schrey/Weidinger 19,45 Punkte; 4. Metzger/«Gerwin» 19,44; 6. Groneck/Groneck 19,08; 8. van Campenhoudt 19,06; 9. Jacoma/Karch 18,94; 11. Hoffmeister/Wrabetz 18,46; 13. Jäger 18,08; 14. Menzel 17,54

Nächstes Rennen: 4. Juli, 46. Adenauer ADAC Worldpeace Trophy
 Internet: www.vln.de

KOMPAKT

»» **Super GT** Das dritte Rennen im thailändischen Buriram sah den ersten Sieg seit drei Jahren für den Nissan des Mola-Teams. Satoshi Motoyama und Masataka Yanagida waren dabei von der Pole-Position gestartet und siegten nach 300 km Rennstrecke vor dem besten Lexus (Kazuya Oshima/Yuji Kunimoto) und dem besten Honda (Koudai Tsukakoshi/Hideki Mutoh). In der GT300-Klasse siegte ebenfalls ein Nissan, hier war es der GT3-Bolide von Kazuki Hoshino und Mitsunori Takaboshi. Hinter einem weiteren Nissan erreichten Jörg Müller und Seiji Ara (BMW) auf P3 das beste Saisonergebnis.

»» **V8 Supercars** In Darwin schrieb Urgestein Craig Lowndes (Holden) Geschichte: Im zweiten der drei Rennläufe fuhr der Rekordsieger seinen insgesamt 100. (!) Laufsieg in der Serie ein. Passenderweise markierte genau jener Laufsieg des Fahrers mit der Startnummer 888 auch das 888. Rennen seines Rennstalls «Triple Eight Racing». Ein seltenes Bild zeigte sich im ersten Durchgang: Chaz Mostert und Mark Winterbottom holten einen Ford-Doppelsieg, dahinter drei Nissan und ein weiterer Ford vor dem besten Holden. Im letzten Rennen holte David Reynolds (Ford) seinen ersten Saisonsieg. Gesamtleader bleibt Winterbottom.

»» **Renault Clio Cup Central Europe** Am dritten Rennwochenende der Saison gab es erneut einen Doppelsieger. In Spa war es wie schon in Oschersleben Pascal Eberle, der beide Rennen gewann. Der Doppelpodiumsieger vom Red Bull Ring, Titelverteidiger Dino Calcom, wurde im ersten Lauf von Tomas Pekar abgeschossen und verlor damit auch die Gesamtführung an Eberle.

»» **GT4-EM** Obwohl als Amateur startend, sicherte sich Pavel Lefterov (KTM) in beiden Rennen in Spa die Gesamtsiege. Jörg Viebahn, nach seinem schweren Crash am Nürburgring mit dem Aston Martin diesmal in einem BMW M3 GT4 unterwegs, holte die Plätze 8 und 7 sowie jeweils P5 der Pro-Klasse. In der Gesamtwertung führen weiter die jeweils Drittplatzierten Marcel Nooren und Jelle Beelen (BMW). ♦ MBR

DRM/Rallye Masters Stewweder Berg

Kreims erster Sieg im Fabia R5



Trumpfte groß auf: Kreim holte den ersten Saisonsieg im Fabia R5



Fabia-R5-Debüt: Wallenwein



Masters-Sieger: Gassner sen.

Von REINER KUHN

Skoda-Junior Fabian Kreim feierte bei der Rallye Stewweder Berg nicht nur den zweiten Saisonsieg, sondern auch den ersten Erfolg im neuen Fabia R5. Für Titelverteidiger Ruben Zeltner endete der Einsatz früh.

Mit einem Skoda-Doppelsieg endete die Rallye Stewweder Berg zur Saisonhälfte der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM). Dabei setzte sich nicht nur Kreim in Szene, auch Mark Wallenwein überraschte. Der Stuttgarter holte erst einen Tag vor der Rallye seinen neuen Fabia R5 ab und bot dem hoch gehandelten Kreim gleich Paroli. «Dabei nutzte ich das Potenzial des Autos noch nicht aus», erklärte Wallenwein nach der gelungenen Premiere. Kreim, der schon mehr Kilometer im Fabia R5 abspulte, nutzte diesen Vorteil in der zweiten Rallyehälfte zu seinen Gunsten und feierte zusammen mit Beifahrer Frank Christian den zweiten Saisonsieg: «Mein erster Sieg im Fabia R5! Ich bin unheimlich stolz».

Titelverteidiger Ruben Zeltner trumpfte nur zu Beginn auf. Trotz einer defekten Servolen-

kung hatte der Porsche-Pilot die Führung übernommen, musste aber nach einem Elektronikdefekt aufgeben. An seiner Führung in der Meisterschaft ändert das jedoch nichts. Nur die vier besten Ergebnisse des ersten Halbjahres fließen in die Wertung ein. Zeltner hatte sich deshalb ein ordentliches Polster aufgebaut.

Gassner im Masters vorne

Vom Ausfall des Porsche-Markenkollegen profitierte Rainer

Noller, der sich den dritten Rang sicherte und im Finale Herman Gassner senior auf Distanz hielt. Kleines Trostpflaster für den Mitsubishi-Routinier: Platz 4 reichte aus, um in der Breitensportserie ADAC Rallye Masters die Führung zu übernehmen. Der bisherige Masters-Leader Johannes Dambach stellte seinen Suzuki Swift mit Differenzialschaden ab, musste auch Divisionsieger Carsten Mohe (Renault Clio R3) vorbeilassen. ♦

DEUTSCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT/RALLYE MASTERS / Resultate

Rallye Stewweder Berg, Lübbecke (D): 6. von 12 Läufen; 441 Gesamtkilometer mit 14 WP über 141 km, 44 Teams am Start, 30 gewertet. Wetter/Piste: wechselhaft/gemischt.

1. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5) in 1:23:00,7 h; 2. Wallenwein/Kopzyk (D/Skoda Fabia R5) +22,3 sec; 3. Noller/Poschner (D/Porsche 911 GT3) +3:17,4 Min.; 4. Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8) +3:40,4; 5. Corazza/Gertlich (Mitsubishi Evo 9) +4:32,3; 6. Mohe/Hirsch (D/Renault Clio R3T) +6:23,3; 7. Kranenburg/Eisenberg (NL/Mitsubishi Evo 8) +6:55,3; 8. Scharmach/Zenz (NZ/D/Mitsubishi Evo 7) +6:58,7; 9. Biryukov/Kalachev (RUS/Skoda Fabia S2000) +7:14,9; 10. Moree/Meijs (NL/Mitsubishi Evo X) +7:42,1

Leader: Kreim (WP1), Zeltner (WP2-4), Kreim (WP6-Ziel).

WP-Bestzeiten: Kreim 10; Zeltner 3; Wallenwein 1.

Divisionsieger: Div. 1: Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5); Div. 2: Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8); Div. 3: Grätsch/Gawlick (D/BMW M3); Div. 4: Mohe/Hirsch (D/Renault Clio R3T) Div. 5: Gryazin/Lebedik (LVA/Peugeot 207); Div. 6: Hetz/Dartsch (D/Renault Clio); Div. 8: Stötefalte/Solbach-Schmidt (D/Opel Adam).

DRM-Stand nach 6 von 12 Läufen: 1. Zeltner 95; 2. Wallenwein 88; 3. Kreim 77; 4. Färber 47; 5. Corazza 45; 6. Leschhorn 39; 7. Mohe 36; 8. Pusch 16; 9. Noller 16; 10. Griebel 12

Nächster Lauf: Rallye Niedersachsen (D), 3./4. Juli

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

Rallycross-WM Buxtehude

Nur einer übertrumpfte Solberg

Rallycross-Titelverteidiger Petter Solberg baute beim WM-Lauf in Buxtehude zwar die Tabellenführung weiter aus. Aber den Sieg auf deutschem Boden holte der Franzose Davy Jeanney.

Europa- und Weltmeisterschaft auf einem Fleck - der Estering platze aus allen Nähten. Der ACN Buxtehude hatte viele Verbesserungen am kleinen Rallycross-Stadion vorgenommen, um den hochkarätigen Gästen aus aller Welt den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten. Was nicht unbelohnt blieb: Bereits im Training brachen René Münnich, Mattias Ekström (beide Audi) und Petter Solberg (Citroën) den langjährigen Rundenrekord. Am Wohlsten fühlte sich aber Davy Jeanney (Peugeot).

«Die Ellenbogen ausfahren»

Der Franzose im Team des Rekordmeisters Kenneth Hansen

fuhr drei Bestzeiten in Folge. Weltmeister Solberg hing hinter einigen potenten Fahrern aus der EM fest und zog im ersten Heat ausgerechnet gegen seinen ärgsten Verfolger Tommy Kristoffersson (VW) den Kürzeren. Trotzdem blieb er in Schlagdistanz. Für Ekström

schiene Rennen und Titel am Samstag nach zwei Totalausfällen abgehakt - ausgerechnet zu einem Zeitpunkt in der Saison, in der Punkte wichtig waren. «Wenn wir angreifen wollen, müssen wir das jetzt tun. Solberg hat schon so viele Punkte Vorsprung», meinte Andreas

Bakkerud (Ford). «Wir fahren die Ellenbogen aus».

Im vierten Heat trafen Jeanney und der Weltmeister aufeinander - doch Jeanney patzte und demolierte sein Auto an der Gummibande. Aber Hansens Motorsport rückte das Auto vor den Finalläufen gerade. Die

Halbfinale entschied Jeanney und Solberg, standen deshalb im Finale in der ersten Startreihe. Bakkerud missglückte ein Manöver auf der Außenbahn. Der Norweger rauschte ins «Katzenklo». Jeanney siegte, aber Solberg baute seinen Vorsprung in der Tabelle aus. ♦ SK



Ab durch die Mitte: Jeanney liegt vorn, mit Solberg dicht im Heck

RALLYCROSS-WM / Resultate

Buxtehude (Deutschland) 5. von 13 Läufen zur Rallycross-WM, 35 Supercars am Start
Top 12 nach Qualifikation: 1. Davy Jeanney (F/Peugeot 208); 2. Petter Solberg (N/Citroën DS3); 3. Reinis Nitiss (LV/Ford Fiesta ST); 4. Tord Linnerud (N/VW Polo); 5. Johan Kristoffersson (S/VW Polo); 6. Manfred Stohl (A/Ford Fiesta); 7. Anton Marklund (S/Audi S1); 8. Robin Larsson (S/Audi A1); 9. Timmy Hansen (S/Peugeot 208); 10. Andreas Bakkerud (N/Ford Fiesta ST); 11. Timur Timerzyanov (RUS/Ford Fiesta); 12. René Münnich (D/Audi S3).

Halbfinals

Lauf 1: 1. Jeanney; 2. Kristoffersson; 3. Hansen; 4. Timerzyanov; 5. Marklund; 6. Nitiss.

Lauf 2: 1. Solberg; 2. Linnerud; 3. Bakkerud; 4. Larsson; 5. Stohl; 6. Münnich.

Finale: 1. Jeanney; 2. Solberg; 3. Hansen; 4. Kristoffersson; 5. Linnerud; 6. Bakkerud.

WM-Stand nach 5 von 13 Läufen: 1. Solberg, 138 Punkte; 2. Kristoffersson 103; 3. Bakkerud 89; 4. Hansen 79; 5. Jeanney 77; 6. Nitiss 76; 7. Heikkinen 63; 8. Ekström 61; 9. Andersson 50; 10. Larsson 46.

Nächster Lauf: 3.-5. Juli, Höljes (S)

Internet: www.rallycrossrx.com

MotoGP

KTM: Feuerprobe rückt näher



Gespanntes Warten: Auch die MotoGP-KTM wird Stahlrohrrahmen haben und soll bald fahren

Von IMRE PAULOVITS

Das KTM-MotoGP-Projekt ist weiterhin im Zeitplan. Bald wird der Motor erstmals auf dem Prüfstand schreien.

KTM-Rennboss Pit Beirer ist der letzten Zeit ein vielbeschäftigter Mann. «Das kommt halt davon, wenn man neben der Moto3 auch MotoGP fahren will», grinst der 42-Jährige. «Mit der Dorna geht es darum, wie es für KTM vertraglich in der MotoGP aussehen wird, und es werden Regel-Detail diskutiert. Daneben muss ich mich noch um Personal wie Testfahrer und ähnliches kümmern, und auch nach Sponsoren die Fühler ausstrecken.»

Wichtige Vorbereitungszeit

«Die MotoGP ist ein massives, brutales Thema, das wussten wir», verrät Beirer. «Derzeit sitzen die Jungs hinter dem Computer und konstruieren, was das Zeug hält. Und sie bestellen es bei den Zulieferern. Jetzt werden wir bald die erste Hardware auf dem Tisch liegen haben. Da können wir sagen, das sind schöne Teile, oder das sind nicht so schöne Teile. Aber bis wir Ende des Jahres erstmals mit dem Motorrad fahren werden, wird noch einige Zeit vergehen, die vielleicht nicht so spannend ist. Aber diese Zeit muss genutzt werden, um für die Zukunft die Weichen zu stellen.»

Dass dabei auch mal zeitliche Schleifen gedreht werden müssen, bleibt nicht aus. «Wir ha-

ben uns vorgenommen, keine negativen Punkte für die Zukunft zuzulassen. Der Motor darf nur eine bestimmte Größe und ein gewisses Gewicht haben. Später können wir es nicht ändern. Da ist es günstiger, jetzt Schleifen auf dem Computer zu drehen, als später, wenn das Motorrad fertig draußen steht. Das, was wir jetzt machen, damit müssen wir nachher leben. Wenn wir später merken, dass wir in die falsche Richtung konstruiert haben, könnte uns die nächste Schleife ein Jahr kosten. Das wollen wir natürlich vermeiden.»

«Wir drehen lieber jetzt Schleifen als später.»



PIT BEIRER

Wenn dann aber der erste Motor auf dem Prüfstand läuft, ist der erste Meilenstein erreicht. «Das ist ein Fahrzeug, was wir in dieser Dimension und in dieser Qualität noch nie bauen durften», ist sich Beirer im Klaren. «Deshalb zerbrechen sich viele schlaue Jungs in meiner Abteilung die Köpfe darüber.»

Einfacher wird es dann, wenn das fertige Motorrad dasteht. «95 Prozent der Mannschaft steht, wir suchen nur noch einzelne Leute. Dann kommen auch nur noch kleinere Schritte,

diese werden aber viel schöner sein.»

Spezialist mit an Bord

Einer der großen Namen, die Beirer noch im letzten Jahr für das Projekt gewinnen konnte, ist Mike Leitner. Der langjährige Crewchief von Dani Pedrosa hat in dem KTM-Projekt eine neue Herausforderung gefunden. Leitner, der die Arbeitsweise der Honda-Techniker sehr genau kennt, ist begeistert von dem, was er bislang bei KTM erlebt hat. «Es ist eine viel kleinere Firma, es stehen andere Kapazitäten zur Verfügung, deshalb muss ein solches Projekt auch anders angegangen werden», weiß auch Leitner. «Aber die Begeisterung und die Kompetenz der einzelnen Leute ist überzeugend.»

Dass KTM mit einem völlig neuen Konzept einsteigt und auch nicht die Erfahrung bei der Elektronik hat, sieht Leitner nicht als Nachteil. «Vieles, was wir derzeit in der MotoGP sehen, hat sich bewährt, und niemand hat sich getraut, etwas anderes zu machen. Aber das heißt nicht, dass es nicht anders geht. Wichtig ist in der MotoGP, dass das Gesamtpaket von dem Motorrad stimmt.»

Der Zeitplan, der für das Projekt aufgestellt wurde, konnte bislang gehalten werden. Wenn es auf dem Prüfstand keine Probleme gibt, sollte noch vor Ende des Jahres das erste Roll-out stattfinden. «Diesem Moment schauen wir mit Spannung entgegen», beteuern Beirer und Leitner unisono. ♦

FEIERN BIS ZUM ANSCHLAG.

#MotoGPrules Der große Preis der Niederlande in Assen. Ab 25. Juni LIVE bei Eurosport. Mehr MotoGP als jemals zuvor.

GERMAN OFFICIAL BROADCASTER

eurosportplayer.de

MotoGP

Smith vor den Werksfahrern

Von IMRE PAULOVITS

Weil ein Gewitter die Barcelona-Tests vorzeitig beendete, und die Zeitenjagd gar nicht erst stattfand, ging die Bestzeit an Tech-3-Yamaha-Pilot Bradley Smith.

Welches Glück die Teams, Fahrer und Zuschauer beim Barcelona-GP, wo es durchweg trocken war, hatten, zeigte sich am Testtag nach dem Rennen. Da gingen die Gewitter nicht weiter nördlich, sondern direkt über der Piste nieder und sorgten dafür, dass viele Dinge, die auf dem Programm standen, nicht probiert werden konnten. Weil die Zeiten bei sehr unterschiedlichen Bedingungen gefahren wurden, baten die Teams die Zeitnahme gar, sie nicht zu veröffentlichen.

Auch Bradley Smith drehte bis zum Sturm nur 18 Runden, dabei stellte er mit 1:42,018 (was sein Team dann doch stolz veröffentlichte) die schnellste Zeit auf. Der Brite war damit acht Zehntel schneller als im Rennen und nur eine Sekunde langsamer als in seiner Qualifying-Runde. «Mir ging es vor allem darum, Traktion zu finden, was ich in den letzten Rennen ver-

misst habe», so der Tech3-Pilot. «Ich habe vorne drei unterschiedliche Settings probiert, und sie gaben mir mehr Gefühl und Stabilität.»

Sein Teamkollege Pol Espargaró arbeitete an der Sitzposition und an der Gewichtsverteilung seiner Yamaha. «Leider konnte auch ich nur 18 Runden fahren, bevor der Regen kam», zeigte sich Espargaró enttäuscht. «Wir konnten nur die Sitzposition und die Fahrhöhe probieren.»

Sein Bruder Aleix arbeitete weiter an der Abstimmung des neuen Suzuki-Motors, der für das Rennwochenende kam. Der ältere Espargaró war dabei kaum langsamer als Smith. Die Sensation war aber Maverick Viñales, der zunächst gar die Zeitentabelle anführte, bis Smith die Spitze übernahm. Die Suzuki-Piloten testeten dann am Mittwoch und Donnerstag in Aragón weiter.

Der Schritt zurück nach vorn

Marc Márquez versucht, die Balance wiederzufinden, mit der er letztes Jahr überlegen Weltmeister wurde. Jene Balance, mit der er uns die ganze Saison 2014 über mit den abenteuerlichsten Rutschern und unvor-

stellbarer Akrobatik, von der wir zuvor gedacht hatten, dass sie in Stürze ausarten müsste, aber es dann doch nicht getan hat, begeisterte. So probierte er nach den dünneren Krümmern, die er bereits im Rennen einsetzte, die neue Elektronik-Strategie, ebenso die letzte Variante der Hinterradschwinge, vermutlich einen schweren Kupplungskorb sowie das komplette 2014er-Chassis, welches mit dem 2015er-Motor versehen ist. Dieser darf nicht mehr geändert werden.

Immerhin schaffte der amtierende Weltmeister drei Exits und war mit dem Ergebnis zumindest einigermaßen zufrieden: «Das Wichtigste ist, dass der letztjährige Rahmen mit dem diesjährigen Motor und der aktuellen Schwinge in dieser Kombination ein gutes Gefühl gibt. Wir haben das Gefühl dann mit der Telemetrie verglichen, es war nämlich kein wirklich großer Unterschied. Aber auch dort zeigte sich ein kleiner Schritt nach vorn. Wir wollen diese Richtung jetzt in Assen fortsetzen, denn ich fühlte mich auf dem Bike zunehmend wohler. Um es aber richtig auszuwerten, hätten wir einen Longrun gebraucht.» ♦



Bradley Smith: Die kurze Testphase am besten genutzt



Marc Márquez: 2015er-Motor und Schwinge, 2014er-Rahmen

MotoGP

Noch keine wirkliche Revolution

Bei den Tests in Barcelona sahen wir noch nichts für die nächste Saison. Auch was zur Beseitigung der aktuellen Probleme ausprobiert wurde, ist nicht gravierend neu.

Márquez hatte für den Montagstest ein Motorrad mit dem Rahmen, den er im Rennen gefahren hatte, und ein Motorrad mit dem 2014er-Chassis, die er back-to-back vergleichen sollte. Da

der Regen dies verhinderte, sind auch die Aussagen des Weltmeisters mit Vorsicht zu genießen. Honda versucht, ihm einfach ein Motorrad zu bauen, mit dem er komfortabler fahren kann. Das eigentliche Problem des aggressiveren Motors können sie wegen der festgefrorenen Entwicklung nicht angehen und müssen deshalb die Peripherie so gut es geht anpassen. Ducati hatte zwar am Montag nicht am Test teilgenommen,

dafür hatten sie bereits am Rennwochenende eine interessante Improvisation. Weil befürchtet wurde, dass die Flügel an der Verkleidung bei den hohen Curbs in Barcelona aufsetzen könnten, wurden die Enden mit Schaumstoff bezogen, damit beim Aufsetzen kein Schaden entstehen würde.

Kleine Schritte bei Aprilia

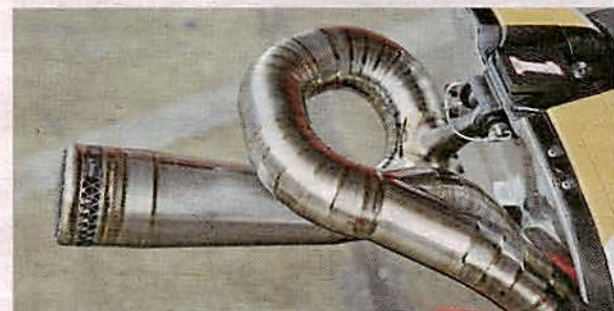
Aprilia hat mit dem Motor, der noch aus der Serie stammt, das

Problem, dass bei der richtigen Gewichtsverteilung des Motors die Getriebe-Ausgangswelle am falschen Platz sitzt, um mit der Schwinge eine Geometrie zu bilden, die die Bridgestone-Reifen beim Beschleunigen richtig belastet. So sind bis zur Konstruktion des Prototypen-Motors nur kleine Schritte möglich.

Bis der neue Motor fertig ist, dürfte aber noch einige Zeit vergehen. Laut Motorenmann Uncini Manganelli befindet er

sich noch immer im Konstruktions-Stadium. So werden auch die derzeitigen Probleme noch bleiben. Doch Aprilia entwickelt dessen ungeachtet schon einmal neue Komponenten, die auch im neuen Motor genutzt werden können.

In Barcelona brachten sie eine neue Trockenkupplung, die deutlich filigraner gebaut ist als das Serienteil. Dazu hatte Aprilia auch eine neue Schwinge mit geänderter Steifigkeit. ♦ NS



Honda verwendet bei Márquez wieder dünnere Krümmen



Ducati schützte die Flügel vor den hohen Curbs mit Schaumstoff



Neue Aprilia-Trockenkupplung

MotoGP

Noch ein Test zum Aufholen

Nach Barcelona testete das Suzuki-Werksteam noch zwei Tage in Aragón weiter.

Schon in Barcelona hatten beide Fahrer auch eine neue Verkleidung an der Werks-Suzuki ausprobiert. Doch weil Aleix Espargaró damit gestürzt und der Test dann auch noch durch den Regen unterbrochen worden war, wurde das Team in Aragón weiter probiert. Die neue Verschalung dürfte auch in Assen eingesetzt werden.

Daneben widmeten sich die Piloten ausgiebig der Abstimmung der Elektronik um den neuen, stärkeren Motor herum. Dabei hat man die Daten, die mit der älteren Motor-Variante

bei den vorhergehenden Rennen gesammelt wurden, mit einbezogen, um die Suzuki auf alle kommenden Strecken besser vorzubereiten.

Hiernach ist viel am Set-up sowohl vom Fahrwerk als auch von der Elektronik auf die Strecke in Aragón optimiert worden, um so gut wie möglich für das Rennen am 27. September gerüstet zu sein.

Teamchef Davide Brivio, der mit seiner Mannschaft ein Monster-Programm zu bewältigen hat, um mit den anderen beiden japanischen Marken und Ducati auch im Rennen mitzukämpfen zu können, zeigte sich nach dem Test erleichtert. «Dieser Test in Aragón war für

uns wichtig, und ich denke, er ist positiv verlaufen», so Brivio. «Wir mussten die Elektronik-Strategie für unseren neuen Motor endgültig machen, da wir ab Ende des Monats nicht mehr weiterentwickeln dürfen. Dazu haben wir Rahmen, Schwinge und Federung mit dem neuen Motor weiterentwickelt. Unsere Fahrer haben den Ingenieuren eine Menge Daten geliefert.»

Yamaha testet mit Parkes

Auch Yamaha war in Aragón dabei, allerdings nicht mit den Werkspiloten, sondern mit Brock Parkes, der nach Colin Edwards als zweiter Testpilot Michelin-Reifen testete. ♦ IP



Aleix Espargaró: In Aragón endgültige Elektronik ausgetestet

Moto2

Dämpfungsrüsten



Jonas Folger: Rennpace um halbe Sekunde gesteigert

Bei den Moto2-Tests in Barcelona ging es vor allem darum, die Feder-elemente zu verbessern. Dabei purzelten die Zeiten erstaunlich.

Nachdem WP Suspensions, die zu KTM gehören, in der Moto2 viel Aufwand treiben, mit Johann Zarco den WM-Führenden beliefern und mit Jonas Folger, Tom Lüthi und Sam Lowes ebenfalls Moto2-Siege errungen haben, ist Öhlins, die bis vor zwei Jahren eine Monopolstellung in der Moto2 hatten, gefordert. So waren die Moto2-Tests in Barcelona am letzten Dienstag komplett bestimmt durch neue Komponenten, die die Österreicher und die Schweden brachten. Doch es könnte auch ein dritter Hersteller dazukommen: Marcel Schrötter probierte an seiner Tech3 Feder-elemente des japanischen Herstellers Kayaba.

WP hatte für seine Fahrer ein neues Setting für Gabel und Federbein vorbereitet. Dazu probierten Tom Lüthi und Jonas Folger ein Prototypen-Federbein aus, das leichter ist, aber erst 2016 eingesetzt werden soll. WP-Service-Leiter Stefan Kurfiss war mit dem Ergebnis zufrieden. «Das neue Gabel-Set-up wurde von den Fahrern gut angenommen», so der Ex-GP-Pilot. «Beim neuen Federbein ging es um einen reinen Funktionstest. Ob es in den Rahmen reinpasst, und ob man das Data-Recording richtig befestigen kann. Es wurde auch nichts an seiner Einstellung probiert.»

WM-Leader Johann Zarco machte einen sehr zufriedenen Eindruck, Teamchef Aki Ajo gab zwar keine Zeiten heraus, war aber auch zufrieden: «Mit der neuen Gabelabstimmung haben wir das Vorderrad-Gefühl verbessert, dazu haben wir mit kleinen Änderungen an der



Schrötter: Kayaba getestet

Geometrie die Zeiten von Johann gegenüber dem Wochenende verbessert.»

Einen großen Sprung nach vorn machte auch Jonas Folger. «Wir haben viel an Grip gefunden», freute sich der zweifache Saisonsieger. «Ich habe dann auch eine Renndistanz abge-spult und die Pace war eine halbe Sekunde schneller als im Rennen.»

Kayaba noch ungewiss

Marcel Schrötter wollte den Kayaba-Feder-elementen einen ganzen Tag widmen. Durch einen Regenschauer am Mittag wurde dieses Vorhaben aber unterbrochen. «Das Federbein hat richtig gut funktioniert, es bringt vielleicht sogar ein wenig Grip», freute sich Schrötter. «Aber bei der Gabel hat es lange gedauert, bis wir das Gefühl hatten. Wir müssen weiter testen, bis wir uns entscheiden können, ob wir umsteigen.» ♦ IP

MotoGP

Akira schraubt weiter

Dominique Aegerter testete in Barcelona wieder den MotoGP-Prototypen, den Kawasakis Haustuner Akira, der die Werks-Motoren für die Superbike-WM vorbereitet, auf Basis der Superbike-Motoren mit pneumatischem Ventiltrieb entwickelt hat.

Während Aegerter im Vorjahr mit Moto2-Reifen fahren musste, bekam er dieses Mal die 2016er-Michelin-MotoGP-Reifen. Der 24-jährige Schweizer nutzte im Gegensatz zu den Werksteams auch noch die letzten trockenen Minuten am späten Nachmittag. «Es war das erste Roll-out eines

komplett neuen Motorrads mit neuem Motor und neuem Chassis», klärte Aegerter auf. «Die Verhältnisse waren zwar schwierig, aber wir konnten zwei kleine Sachen vorwärtsbewegen. Die Leistung stimmt, aber an der Balance muss noch gearbeitet werden.» ♦ IP



Aegerter: Wieder MotoGP-Test

Moto2

Trotz Motorschaden gut

Sandro Corteses Testtag in Barcelona endete mit einem Motorschaden, trotzdem war sowohl der 25-jährige Ex-Weltmeister als auch sein Teamchef Jürgen Lingg mit dem Testtag zufrieden:

«Öhlins hat uns schon für das Wochenende eine neue Gabel geliefert, jetzt haben wir noch einen Back-to-back-Test gemacht», erklärte Lingg. «Dazu haben wir an der neuen Gabel einige Settings probiert, und es gab auch von Dunlop einen neuen Hinterreifen zum Testen. Damit Sandro weiter Erfahrung und Selbstsicherheit mit dem Motorrad sammelt, haben wir extra längere Turns gemacht. So hat er 70 Runden abge-spult.»

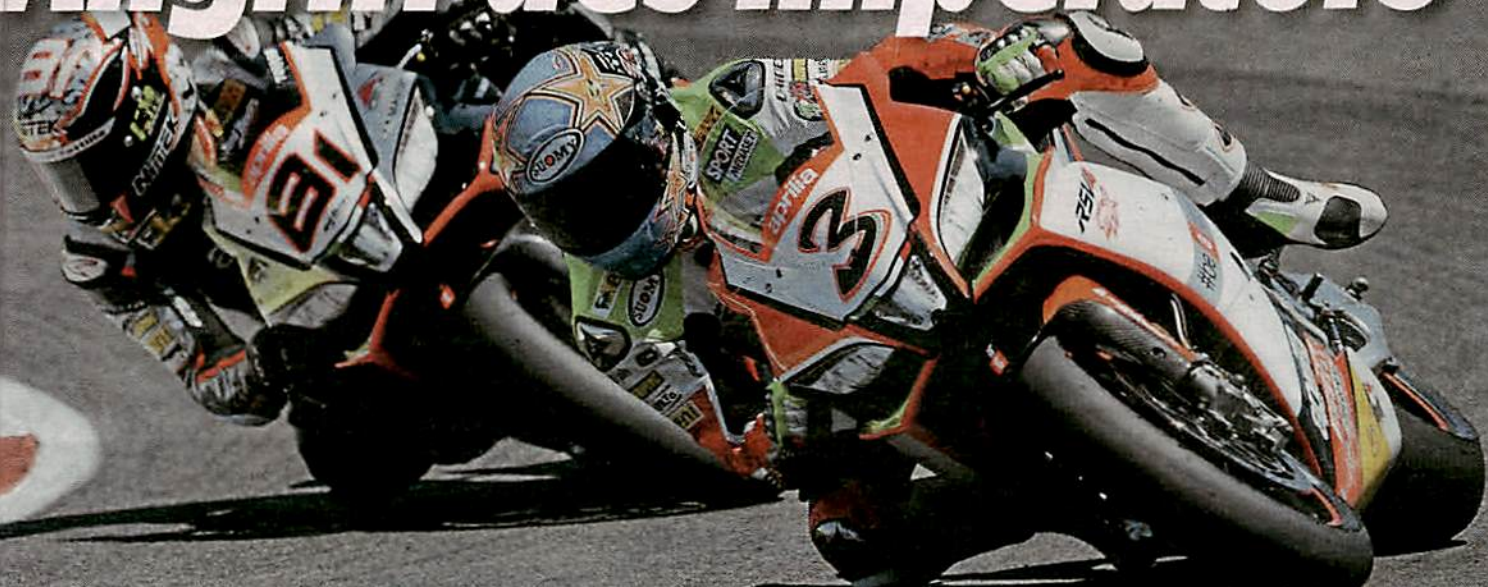
Cortese selbst war mit seiner Bestzeit von 1:46,8 zufrieden. «Wir haben uns auf unserem Grund-Set-up weiterentwickelt und sind vier Renndistanzen gefahren», freute sich Cortese. «Es ist sehr wichtig, das gute Gefühl mitzunehmen, denn zuvor war das Wochenende für mich sehr erfolgreich – bis zum Sturz im Rennen. Jetzt freue ich mich auf Assen.» ♦ IP



Cortese: Vier Renndistanzen

Misano

Angriff des Imperators



Max Biaggi ist wieder da: Der sechsfache Weltmeister hinterließ bei seinem Comback einen starken Eindruck. Macht er es in Sepang noch besser?

Von IMRE PAULOVITS

Max Biaggi sorgte mit seinem Einsatz in Misano für Furore. Doch an der Siegesserie der Kawasaki-Werkspiloten konnte er nichts ändern. Markus Reiterberger schlug sich bei seinem ersten Wildcard-Einsatz in diesem Jahr wacker.

Er hatte wieder mal alle Augen auf sich gezogen. Man kann über Max Biaggi denken was man will, aber zwei Dinge kann ihm niemand absprechen: Sein Talent als Motorrad-Rennfahrer und seine Begabung, das Interesse an seiner Person jederzeit hochzuhalten. Immer mit der Portion Understatement, immer ein wenig geheimnisumwoben ist er ein Virtuose, vor allem mit den italienischen Medien zu spielen. So versicherte er noch im Winter, er wäre nur als Testpilot bei Aprilia vorgesehen, als er längst einen Plan hatte, wo er wieder auch Rennen fahren könnte.

Auch seinen Auftritt hatte der Römer gründlich vorbereitet. Im Gegensatz zu Troy Bayliss, der über fünf Jahre nach seinem Rücktritt völlig ohne Tests auf die Ducati Panigale stieg und bei seinem Heimrennen in Phillip Island mit den Besten mitraufte, hatte Biaggi über 3500 Kilometer mit der aktuellen Aprilia RSV4 abgespult, viele davon in Misano, bevor er antrat.

Entsprechend wirkungsvoll war dann auch sein Einstand: Bestzeiten in den ersten beiden freien Trainings. Doch dann musste sich der knapp 44-jährige doch seinen jüngeren Geg-

nern beugen, wenn auch nur knapp. Im Qualifying hatte er als Fünfter ganze 0,2 Sekunden auf die Pole-Position eingebüßt, und auch über die Renndistanz reichte es für den rüstigen Hauden zwei mal für Platz sechs. «Im Rennen 1 hatte ich einen starken Abbau bei den Reifen, in Rennen zwei lief es besser», gestand Biaggi hinterher. «Aber auch da habe ich den Reifen nicht richtig benutzt, ich habe zum Schluss mächtig auf Torres und Sykes aufgeholt. Ich hätte aggressiver sein müssen, aber das sind halt die Dinge, die man verlernt, wenn man nicht dabei ist.»

An der Spitze änderte sich wenig: Wenn Tom Sykes auch den ersten Lauf gewann, revanchierte sich WM-Leader Johnny Rea im zweiten und holte sich seinen elften Saisonsieg. «Im ersten Rennen haben wir beim Reifen gepokert, und es hat sich nicht ausgezahlt», verriet Rea hinterher. «Mit dem weicheren ging es dann auch tatsächlich schneller.»

Reiterberger überzeugt

Viel hatte sich Markus Reiterberger für seinen ersten Super-

bike-WM-Einsatz in diesem Jahr vorgenommen. «Unser Superbike-WM-Motorrad, das sich in der Gabel, an den Bremsen und auch am Motor vom IDM-Motorrad unterscheidet, wurde erst vor drei Wochen fertig und wir konnten es nur einen Tag auf dem Lausitzring testen», verrät der 21-jährige Bayer. «Da ist es sehr gut gelaufen.»

Nicht minder gut begann es in Misano: Reiterberger war im ersten freien Training Vierter! Doch dann erkannte er, dass in der WM doch nicht alles so einfach ist: «Es war ein irres Gefühl, aber danach haben wir uns verrannt. Wir haben viel probiert, aber in die falsche Richtung. Dieses Motorrad kennen wir nicht so in- und auswendig, wie das IDM-Bike. Bis zur Superpole hatten wir das Gefühl fürs Vorderrad aber wieder.»

Im zweiten Lauf gab es mit P13 drei WM-Punkte, nun will sich «Reiti» in Magni Cours und in Katar noch steigern: «Dafür haben wir schon mal viele Informationen sammeln können.» Nächste Saison wird es richtige ernst, dann will der jüngste IDM-SBK-Meister die komplette WM-Saison fahren. ♦



Steile Lernkurve für 2016: Markus Reiterberger fuhr sensationell

SSP, STK 1000, STK 600

Süßer Sieg daheim

Jules Cluzel dominierte mit der MV Agusta vor Heimpublikum. Da Sofuoglu patzte, ist auch die WM wieder spannend geworden.

Da war das Publikum hin und weg. Was Ducati und Aprilia bei den Superbikes nicht gelang, schaffte MV Agusta in der Supersport-WM. Jules Cluzels Sieg war nie wirklich gefährdet, er war an diesem Wochenende einfach das entscheidende Quentchen schneller als alle anderen. Kenan Sofuoglu hingegen stürzte in der letzten Runde auf dem dritten Platz liegend und wurde nur Elfter. «Das war jetzt der Wandel», frohlockte Cluzel. «Wir haben es vor allen Fans hier vollzogen, ich denke, ich werde eine starke zweite Saisonhälfte haben.»

Kevin Wahr hatte ein gutes Training und startete vom

zehnten Startplatz aus. «Im Rennen musste ich aber feststellen, dass wir in die falsche Richtung weitergearbeitet haben, ich konnte den Anschluss an die Top Ten nicht halten», musste Wahr einsehen. Schließlich wurde er 14.

Bei Dominic Schmitter lief es genau andersherum: Nach verpatztem Training mit technischen Problemen und Startplatz 17 arbeitete er sich auf P13 vor. «Nach diesem zunächst schwierigen Wochenende ist das ein großartiges Ergebnis», freute sich der Schweizer.

Lorenzo Savadori setzte sich im Viererpulk der Superstock 1000 gegen Raffaele de Rosa, Roberto Tamburini und seinen Teamkollegen Kevin Kallia durch. Bei der Superstock 600 wurde die Siegesserie von Toprak Razgatlioglu von Federico Caricasulo und Niki Tuuli gestoppt. ♦ IP



Riesenfreude fürs Publikum: Cluzel gewinnt auf der MV Agusta

SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate

Misano/I: 21. Juni; 8. Lauf, 15. Rennen; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,226 km;
25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 22 Grad; Asphalt: 33 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	33:30,813	1:34,862	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	+3,613	1:35,052	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	+4,178	1:35,102	16
4. Davide Giugliano (I)	Ducati Panigale R	21	+5,944	1:34,855	13
5. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	21	+12,155	1:35,103	11
6. Max Biaggi (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+12,352	1:35,040	10
7. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	21	+18,145	1:35,626	9
8. Michele Pirro (I)	Ducati Panigale R	21	+18,328	1:35,678	8
9. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	21	+20,088	1:35,567	7
10. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	21	+20,282	1:35,519	6
11. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	21	+24,195	1:35,910	5
12. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	21	+26,625	1:35,673	4
13. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	21	+26,719	1:36,149	3
14. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+31,898	1:36,016	2
15. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	21	+32,643	1:36,159	1
16. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	21	+36,833	1:36,016	-
17. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+42,514	1:36,512	-
18. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:10,247	1:38,010	-
19. Santiago Barragán (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:10,536	1:37,973	-
20. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:28,191	1:38,659	-
21. Gábor Rizmayr (H)	BMW S 1000 RR	21	+1:38,856	1:39,211	-
21. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	20	+1 Rde.	1:42,003	-

Nicht klassiert:

- Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	14	+7 Rdn.	1:36,120	-
- Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	10	+11 Rdn.	1:37,144	-
- Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	2	+19 Rdn.	1:35,780	-

Durchschnittstempo des Siegers: 158,884 km/h

Schnellste Runde: Giugliano, 3. Runde, in 1:34,855 min (= 160,388 km/h)

Misano/I: 21. Juni; 8. Lauf, 16. Rennen; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,226 km;
25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 23 Grad; Asphalt: 44 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	33:31,716	1:34,720	25
2. Davide Giugliano (I)	Ducati Panigale R	21	+1,290	1:35,015	20
3. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	21	+2,436	1:35,312	16
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	+2,514	1:35,289	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	+5,694	1:35,195	11
6. Max Biaggi (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+5,911	1:35,346	10
7. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	21	+7,075	1:35,303	9
8. Michele Pirro (I)	Ducati Panigale R	21	+10,159	1:35,490	8
9. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	21	+17,476	1:35,868	7
10. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	21	+17,589	1:35,891	6
11. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	21	+21,744	1:35,845	5
12. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	21	+26,599	1:36,352	4
13. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	21	+30,402	1:36,432	3
14. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+36,000	1:36,373	2
15. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+36,186	1:36,493	1
16. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	21	+37,572	1:36,534	-
17. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	21	+55,983	1:36,806	-
18. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:10,593	1:37,600	-
19. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:16,119	1:38,057	-
20. Santiago Barragán (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:16,177	1:38,659	-
21. Gábor Rizmayr (H)	BMW S 1000 RR	21	+1:31,041	1:38,990	-
22. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde	1:42,401	-

Nicht klassiert:

- Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	15	+6 Rdn.	1:35,950	-
- Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	8	+13 Rdn.	1:36,759	-
- Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	3	+18 Rdn.	1:36,882	-

Durchschnittstempo des Siegers: 158,812 km/h

Schnellste Runde: Rea, 2. Runde, in 1:34,720 min (= 160,617 km/h)

Nächste Rennen: 19. Juli, Laguna Seca/Kalifornien (USA) Internet: www.worldsbk.com

Training (3 Läufe)

	min
1. Torres	1:34,984
2. Rea	1:35,111
3. Haslam	1:35,356
4. Biaggi	1:35,380
5. Lowes	1:35,433
6. Davies	1:35,435
7. Pirro	1:35,439
8. Giugliano	1:35,486
9. Baiocco	1:35,546
10. Guintoli	1:35,596
11. Sykes	1:35,735
12. Badovini	1:35,902
13. Canepa	1:35,992
14. Mercado	1:36,015
15. Reiterberger	1:36,186
16. Ramos	1:36,205
17. Van der Mark	1:36,206
18. Salom	1:36,544
19. Camier	1:36,657
20. De Puniet	1:36,674
21. Barragán	1:38,523
22. Vizziello	1:38,675
23. Ponsson	1:38,931
24. Rizmayr	1:39,792
25. Toth	1:41,415

Plätze 1–20: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)

	min
1. Sykes	1:34,214
2. Haslam	1:34,426



SUPERSPORT-WM / Resultate

Misano (I): 21. Juni, 8. WM-Lauf; 19 Runden à 4,226 km (= 80,294 km); 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt 23/38 Grad

1. Jules Cluzel (F/MV Agusta) in 31:19,621 min (= 153,785 km/h); 2. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki) +1,525 sec; 3. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +8,513; 4. Gino Rea (GB/Honda) +23,1534; 5. Andrea Baldolini (I/MV Agusta) +23,846; 6. Fabio Menghi (I/Yamaha) +23,851; 7. Cristian Gamarino (I/Kawasaki) +23,978; 8. Riccardo Russo (I/Honda) +24,691; 9. Marco Faccani (I/Kawasaki) +25,068; 10. Martin Cardenas (COL/Honda) +25,279. Ferner: 11. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki); 13. Dominic Schmitter (CH/Kawasaki); 14. Kevin Wahr (D), Honda

Schnellste Runde: Cluzel, in 1:38,239 min (= 154,863 km/h), Rekord

Stand (nach 8 von 12 Läufen): 1. Sofuoglu, 155 Punkte; 2. Cluzel 135; 3. Jacobsen 115; 4. Zanetti 97; 5. Rea 80; 6. Rolfo 58. Ferner: 15. Schmitter 27; 20. Wahr 10

Nächstes Rennen: 2. August, Sepang (MAL) Internet: www.worldsbk.com

SUPERSTOCK-1000-FIM-CUP / Resultate

Misano (I): 21. Juni, 6. WC-Lauf; 63,390 km über 15 Rdn. à 4,226 km; 33 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 23/47 Grad

1. Luca Savadori (I/Aprilia) in 24:31,034 min (= 155,132 km/h); 2. Raffaele de Rosa (I/Ducati) +0,589 sec; 3. Roberto Tamburini (I/BMW) +0,826; 4. Kevin Calia (I/Aprilia) +0,926; 5. Kev Coghlan (GB/Yamaha) +4,368. Ferner: 12. Marc Moser (D/Ducati) +25,914; 16. Sebastien Suchet (CH/Kawasaki) +33,008

Stand (nach 6 von 8 Rennen): 1. Savadori, 140; 2. Tamburini 106; 3. De Rosa 85; 4. Jezek 74; 5. Coghlan 72; 6. Guarnoni 55; 11. Ferner: 15. Moser 15; 17. Suchet 13

Nächstes Rennen: 20. September, Jerez/E Internet: www.worldsbk.com

SUPERSTOCK-600-EM / Resultate

Misano (I): 21. Juni, 6. EM-Lauf; 54,938 km über 13 Rdn. à 4,226 km; 37 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 23/39 Grad

1. Federico Caricasulo (I/Honda) in 21:55,857 min (= 150,303 km/h); 2. Niki Tuuli (FIN/Yamaha) +0,123; 3. Toprak Razgatlioglu (TR/Kawasaki) +0,527; 4. Michael Rinaldi (I/Kawasaki) +0,611; 5. Andrea Tucci (I/Kawasaki) +1,296; 6. Luca Vitali (I/Kawasaki) +2,725. Ferner: 22. Roman Fischer (CH/Yamaha); 24. Ricarda Neubauer (D/Kawasaki). Ausgeschieden: Julian Puffe, Toni Finsterbusch (beide D/Kawasaki)

Stand (6/8 Rennen): 1. Razgatlioglu, 141 Punkte; 2. Caricasulo 86; 3. Rinaldi 73; 4. Tuuli 67; 5. Tucci 60; 6. Duwelz 40; ferner: 10. Puffe 27; 28. Finsterbusch 2

Nächstes Rennen: 19. September, Jerez (E) Internet: www.worldsbk.com

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf

Start: Sykes kommt am besten weg vor Giugliano, Haslam, Rea, Biaggi Guintoli, Torres und Davies.

1. Runde: Guintoli und Biaggi kollidieren, bleiben aber beide sitzen. Davies und Torres schlüpfen aber durch.

2. Runde: Davies überholt Torres und ist Fünfter. Torres kontert aber umgehend.

3. Runde: Diesmal behält Davies die Oberhand über den Spanier und setzt sich auf den fünften Platz.

4. Runde: Rea versucht, an Haslam vorbeizukommen, doch der Aprilia-Pilot macht ihm jede Möglichkeit zu.

7. Runde: Rea bremst Haslam in Turn 1 aus. Zwei Kurven später drückt sich auch Davies an Haslam vorbei.

13. Runde: Badovini, Van der Mark und Pirro liefern sich einen knallharten Schlagabtausch um P8.

15. Runde: Rea und Davies holen auf Giugliano auf.

16. Runde: Davies geht an Rea vorbei auf P3.

18. Runde: Rea wieder zurück auf den dritten Platz. Biaggi hat Haslam eingeholt.

20. Runde: Rea drückt sich in Turn 1 an Giugliano vorbei. Auch Davies nimmt sich Giugliano vor, der sich mächtig wehrt.

21. Runde: Sykes gewinnt vor Rea, Davies schlägt Giugliano zum 800. Ducati-Podium.

2. Lauf

Start: Polesitter Sykes erwischt den Start erneut am besten vor Giugliano, Haslam, Rea und Biaggi.

1. Runde: Biaggi geht gleich an Rea vorbei, doch Rea kontert. Dabei geht auch Davies am Wildcard-Piloten vorbei.

2. Runde: Rea drückt sich an Haslam vorbei, und auch Davies schnappt sich den Aprilia-Piloten gleich.

3. Runde: Giugliano und Rea kommen Leader Sykes näher.

7. Runde: Giugliano setzt sich im Geschängel vor Turn 3 an die Spitze, drei Kurven später passiert auch Rea seinen Teamkollegen.

14. Runde: Haslam an Davies vorbei, dann passieren beide Sykes.

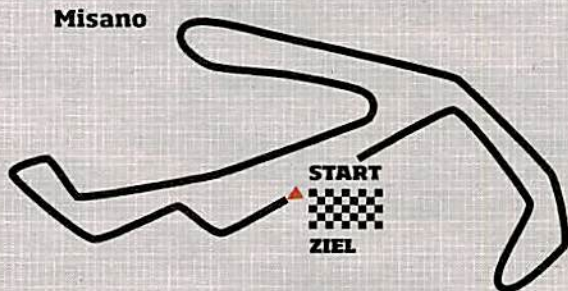
16. Runde: Rea übernimmt die Spitze.

20. Runde: Biaggi schnappt sich Torres und macht Jagd auf Sykes.

21. Runde: Rea gewinnt vor Giugliano. ♦ IP

STRECKE

Misano



Spanische Meisterschaft (CEV)

Rossis Bruder im Anflug?



Luca Marini (Nr. 10): Platz 2 für Rossis Bruder hinter Edgar Pons

Sehr viele Ausfälle prägten die 3. Runde der spanischen Moto2-Meisterschaft und der Moto3-Junior-WM in Barcelona-Catalunya.

24000 Besucher wollten gemäß CEV-Veranstalter Dorna die dritte Runde der spanischen Meisterschaft inklusive der neuen Junior-Moto3-WM in Barcelona sehen. Auf dem GP-Kurs von Catalunya ging es vor allem im ersten der beiden Moto3-Rennen hart zur Sache. Von den 31 gestarteten Piloten sahen gerade mal 19 die Zielflagge. Der dem späteren Sieger Aron Canet dicht folgende Joan Mir musste nach vier Runden aber nicht wegen Sturz, sondern wegen eines technischen Defekts an der Box aufgeben. Der einzige Deutsche am Start, Max Kappler, holte sich mit der

FTR-Honda auf Rang 12 zum zweiten Mal in dieser Saison Punkte. Auch im zweiten Rennen schaffte Kappler als 14. den Sprung in die (Junior-)WM-Punkte, in bisher vier Rennen hat er also bereits drei Mal gepunktet. Kappler wird auf dem Sachsenring mit einer Wildcard sein GP-Debüt geben.

Das zweite Rennen gewann der im ersten Rennen vom Pech verfolgte Mir hauchdünn vor dem die Gesamtwertung klar anführenden Canet.

Platz 2 für Rossi-Bruder Luca

Auch in der Moto2-Klasse wurde ohne Rücksicht auf Verluste Gas gegeben, nur 20 der 32 Gestarteten überstanden die 17 Runden auf dem GP-Kurs. Valentino Rossis Halbbruder Luca Marini (17) holte sich Platz 2 hinter Edgar Pons, dem jünger-



Luca Marini: 17 Jahre Jung



Marco Nekvasil: Wieder Punkte

ren Bruder von Moto2-WM-Pilot Axel Pons. Dritter wurde der ebenso GP-erfahrene Alan Techer mit einer französischen Tech3. Für Marco Nekvasil (A) gab es vier Punkte für Rang 12, Marc Bucher (D) holte sich

als 15. seinen ersten Meisterschaftspunkt. Die Schweizer Damien Raemy, Marcel Brenner, Adrien Pittet und Stéphane Frossard schieden aus, genauso wie der Österreicher Thomas Gradingner. ♦ ML

MOTO3-JUNIOR-WM / Resultate

Barcelona-Catalunya, 20./21. Juni 2015, Wetter: schön und trocken
Moto3, 1. Lauf: 1. Aron Canet (E/Honda), 16 Runden in 30:03,397 (=151,0 km/h); 2. Khairuk Pawi (MAL/Honda) +0,083; 3. Niccolo Bulega (I/KTM) +1,765; 4. Albert Arenas (E/Husqvarna) +1,994. Ferner: 12. Max Kappler (D/FTR-Honda) +34,614
2. Lauf: 1. Joan Mir (E/Honda), 16 Runden in 30:07,546 (=150,6 km/h); 2. Canet +0,072; 3. Pawi +1,055; 4. Bulega +7,629; 5. Arenas +7,690; 14. Kappler +25,667
Stand nach 4 von 12 Rennen: 1. Canet, 90 Punkte; 2. Pawi 63; 3. Bulega 55; 4. Mir 50; 5. Bendsneyder 48; 6. Dalla Porta 36; 7. Arenas 35; 8. Yamada 27. Ferner: 16. Kappler 7
Moto2: 1. Edgar Pons (E/Kalex), 17 Rdn in 30:35,030 (=157,6 km/h); 2. Luca Marini (I/Kalex), +7,928; 3. Alan Techer (F/Tech3) +11,179; ferner: 12. Marco Nekvasil (A/FTR); 15. Marc Buchner (D/Kalex); Out: Adrian Pittet (CH/Suter), Marcel Brenner (CH/H43), Stéphane Frossard (CH/Suter), Damien Raemy (CH/Suter), Thomas Gradingner (A/FTR)
Stand nach 3 von 11 Rennen: 1. Pons 70; 2. Vierge 45; 3. Marini 44; 4. Granado 34. Ferner: 13. Nekvasil 9; 14. Pittet 8; 20. Brenner 3; 21. Frossard 2; 22. Buchner 1

Seitenwagen-WM

Reeves/Cluze räumten ab

Pole-Position, Siege im Sprint- und Gold-Race, dazu zweimal die schnellste Runde: Tim Reeves und Gregory Cluze ließen in Rijeka nichts anbrennen.

Bereits nach dem Training war klar, dass Tim Reeves und Gregory Cluze in Rijeka das Maß aller Seitenwagen-Dinge waren. Von der Pole-Position aus führen sie im 10-Runden-Sprint-Race der Konkurrenz davon. Dahinter lieferten sich Päivärinta und Streuer ein packendes Duell. Gegen Ende des Rennens holten Gürck/Wechselberger dieses Duo beinahe noch ein: «Noch ein paar Runden, und wir hätten um das Podest mitkämpfen können», sagte Gürck.

Zweimal Platz 4 für Gürck

Auch beim in brütender Hitze ausgetragenen Gold-Race über 18 lange Runden übernahmen

Reeves/Cluze sofort das Kommando. Dennoch war der Sieg nicht sorgenfrei. «Zwischendurch gab der Motor ungesunde Töne von sich», so Reeves. «Zudem waren wir nicht sicher, ob der Hinterreifen bis zum Ende durchhalten würde. Meine Rückenprobleme waren hingegen erträglich, denn mit dem Sieg vor Augen schwinden die Schmerzen wie von selbst.» Passagier Cluze freute sich über die gewonnenen Punkte: «Jetzt sind wir bereits nah an Päivärinta dran.»

Zuerst lagen die Briten Holden/Hawes auf Platz 2, doch bald verlor ihr Hinterreifen massiv an Haftung. Sie mussten sich noch Päivärinta (mit Rennlady Kirsi Kainulainen im Boot), Streuer/Koerts und Gürck/Wechselberger noch vorbeilassen. Die Österreicher verpassten den letzten Podestplatz erneut nur knapp. ♦ ML



Reeves: 2 klare Siege in Rijeka



Reeves/Cluze: Alles gewonnen

SEITENWAGEN-WM / Resultate

Rijeka/Grobnik (HR): 21. Juni 2015
Sprint-Race: 1. Reeves/Cluze (GB/F), LCR-Kawasaki, 10 Runden in 16:08,609 (=154,911 km/h); 2. Päivärinta/Kainulainen (FIN/BMW-LCR) +6,884 sec; 3. Streuer/Koerts (NL/Suzuki-LCR) +6,990; 4. Gürck/Wechselberger (D/BMW-LCR) +7,667; 5. Rutz/Hofer (CH/ LCR-Yamaha) +37,129. – Schnellste Runde: Reeves in 1:34,776 (=158,319 km/h)
Gold-Race: 1. Reeves, 18 Rdn. in 29:02,300 (=155,017 km/h); 2. Päivärinta +8,517; 3. Streuer +16,376; 4. Gürck +17,285; 5. Holden/Hawes (GB/LCR-Suzuki) +46,546; 6. Rutz +56,810. – Schnellste Runde: Reeves in 1:34,241 (=159,217 km/h)
Stand (nach 4 von 8 Läufen): 1. Päivärinta/Kainulainen 80; 2. Reeves/Cluze 75; 3. Streuer/Koerts 61; 4. Gürck/Wechselberger 39; 5. Rutz/Hofer 30

Nächstes Rennen: 27./28. Juni 2015, Pannoniaring (H) Internet: www.fim-live.com

NACHRICHTEN Neukirchner fällt zwölf Wochen aus

IDM Superbike Yamaha-Pilot Max Neukirchner, der letzte Woche bei der IDM-Runde auf dem Nürburgring in der Mercedes-Kurve wegen eines Highsiders schwer stürzte, ist wieder auf den Beinen. Sein Oberschenkelhalsbruch wurde noch im Krankenhaus von Adenau operiert. Ihm wurde ein Nagel eingesetzt und der Halskopf geschraubt. Neukirchner bewegt sich derzeit an Krücken und wird mittlerweile in Chemnitz medizinisch betreut. Die Heilungszeit beträgt laut Aussagen von Koryphäe Dr. Kupfer zwölf Wochen. Neukirchner hat bereits mit der Physiotherapie begonnen. Er erhielt einen Reha-Plan und spezielle Medikamente für Profisportler. Im Liegen ist der 32-Jährige schmerzfrei. Am Mittwoch werden die Fäden gezogen. Neukirchners Ziel ist, beim 24-Stunden-Rennen vom 17. bis 20. September in Le Castellet wieder zu fahren, anschließend beim IDM Superbike-Finale in Hockenheim.

Geitner tritt bei der Motorrad-WM an

IDM Moto3 Jonas Geitner vom Freudenberg Racing Team startet im Juli beim Motorrad Grand Prix auf dem Sachsenring. Der 19-jährige Führende in der Moto3 GP-Klasse erhielt eine Wildcard-Zusage. Geitner wird direkt von der IDM in Ungarn (3.–5. Juli) zum WM-Lauf reisen. ♦ AWI

KOMPAKT

BSB Die Britische Superbike-Meisterschaft bleibt spannend. In Snetterton holte sich Shyne Byrne (PBM Kawasaki) zwei Laufsiege vor Josh Brookes (Milwaukee Yamaha) und führt nun das Gesamtklassement mit 151 Punkten vor Brookes (134) und James Ellison (Kawasaki, 118 Punkte) an.

Moto3 Christoph Beinlich (D/Honda) holte sich beim vierten Event der Britischen Moto3-Meisterschaft in Snetterton P5 und P6 und liegt auf Platz 8 der Gesamtwertung. Mit 36 Fahrern ist das Moto3-Feld in Großbritannien im Unterschied zur IDM sehr prall gefüllt. ♦ ML

Die Fans kamen wegen Nagl, Romain Febvre entriß dem Pechvogel die WM-Führung



Motocross-GP Teutschenthal

Eiskalt ausgenutzt

Von ALEX HODGKINSON

Für keinen der beiden WM-Leader Max Nagl und Jeffrey Herlings gab es im Talkessel Punkte – beide verletzten sich. Mit dem 3. MXGP-Sieg in Folge hat Romain Febvre die WM-Führung übernommen.

Die Fans waren gekommen, um ihren Held Max Nagl anzufeuern, aber nur diejenigen, die schon Samstag da waren, bekamen dazu Gelegenheit, bevor die deutsche WM-Nummer-1 ins Abseits geriet (siehe Seite 37). Hoffentlich kann Max am übernächsten Wochenende in Uddevalla/S wieder antreten, um im Titelkampf zu bleiben.

Seine Rivalen konnten am Sonntag Punkte gutmachen, vor allem sein engster Verfolger Romain Febvre und der noch angeschlagene Toni Cairoli. Der Weltmeister hatte trotz

ständiger Behandlung während der Woche noch erhebliche Schmerzen von den drei Knochenbrüchen, zwei im Unterarm, einer in Ellenbogen.

Febvre der große Profiteur

Nagls Verletzung öffnete plötzlich die WM-Jagd für das 2015 relativ erfolglose HRC-Doppelpack Gautier Paulin und Evgeny Bobryshev. Der Russe fuhr schon am Samstag zu einem souveränen Sieg in der Qualifikation im Talkessel, wo er vor vier Jahren seinen bisher einzigen GP-Sieg feierte: «Ich liebe diese Strecke und bin wieder in meiner alten Form. Wenn ich morgen zwei gute Starts bekomme, kann ich gewinnen, und ich habe auch einige gute Stellen zum Überholen.»

Bobryshev jagte Febvre im 1. WM-Lauf über die Distanz, und trotz Sturz in der Startkurve zum 2. Lauf fehlen ihm nur 63 Punkte zum neuen WM-Spit-

zenreiter. Nach einem schwachen 1. Lauf («Ich habe zu viele kleine Fahrfehler gemacht») fehlen auch Paulin nach seinem Sieg im 2. Lauf nur 45 Punkte.

Aber der große Sieger war Febvre: «Es war ein tolles Wochenende, aber sie haben die Strecke zu stark bewässert und man musste höllisch aufpassen. Im 2. Lauf gab ich mich mit Rang 2 und dem Tagessieg zufrieden. Wir haben gesehen, wie wichtig es ist, gesund zu bleiben.» Cairoli fuhr auf Schadensbegrenzung und beendete den 1. Lauf auf Rang 14, aber nach dem Holeshot in Lauf 2 fuhr er kluge Spuren, um 18 Minuten lang auf P2 zu bleiben, bevor er im Ziel auf Rang 6 zurückfiel. Doch es fehlen dem Italiener nur 17 Punkte zur WM-Spitze, und nun hat er zwei Wochen Pause, um sich zu erholen.

Der slowenische Teenager Tim Gajser freute sich nicht nur über seinen zweiten MX2-GP-

Sieg innerhalb von acht Tagen: «Seit Donnerstag bin ich fertig mit der Schule und diese Woche habe ich den Führerschein gemacht. Jetzt kann ich mich voll auf meinen Beruf konzentrieren und muss nicht mehr auf den Abend warten, um auf die Trainingsstrecke zu gehen.»

Guillod: Nie mehr Rollstart

Gajser ist jetzt WM-Zweiter und ihm fehlen 100 Punkte auf Jeffrey Herlings, da der Holländer leer ausging. Schon in der Startrunde zum 1. Lauf stürzte er und fuhr langsam zurück ins Fahrerlager. Eine Stunde später trat er bereits die Heimreise an. KTM-Sportchef Pit Beirer: «Jeffrey hatte schwere Prellungen auf dem Brustkorb und das rechte Schlüsselbein ist gebrochen. Es ist ein sauberer Bruch und wir versuchen, einen OP-Termin schon für heute Abend in Belgien zu organisieren. Wenn alles glatt läuft, könnte er

in zwei Wochen in Schweden wieder fahren.»

Nach einem sauberen Start-Ziel-Sieg im 2. Lauf sicherte sich Max Anstie Rang 2 in der Tageswertung: «Ein guter Start ist so wichtig gegen so viele schnelle Jungs.»

Valentin Guillod, Zweiter im ersten Lauf, war einer der Fahrer, die im zweiten Lauf gegen den Startbalken fuhren. «Ich glaube, ich versuche nie mehr einen rollenden Start», grinste der Westschweizer nach seiner Aufholjagd auf Platz 5. Ein FIM-Vertreter gab inoffiziell zu, man habe absichtlich das Startgatter etwas länger gehalten, um den Sündern eine Lektion zu erteilen.

In Abwesenheit von Max Nagl war Henry Jacobi bester Deutscher. Er kam in beiden MX2-Läufen als Zehnter ins Ziel und konnte sogar einige Runden lang im 2. Lauf Weltmeister Jordi Tixier in Schach halten. ♦



Zweiter MX2-Start: Vorn Laufsieger Max Anstie (99); Jeff Herlings ist schon auf dem Heimweg



Unverhofft kommt oft: Jacobi vor Tixier

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / Resultate MXGP

Teutschenthal/D: 21. Juni 2015, 10. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad

1. Lauf: 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet; 20 Runden à 1,540 km (= 30,800 km)
 1. Romain Febvre (F/Yamaha) 20 Runden in 34:29,682 min (53,573 km/h)
 2. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), 2,281 sec zurück
 3. Gautier Paulin (F/Honda), 3,695 sec zurück
 4. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 5. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 6. Shaun Simpson (GB/KTM); 7. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 8. Christophe Charlier (F/Honda); 9. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 10. David Philippaerts (I/Yamaha); 11. Steven Frossard (F/KTM); 12. Jose Butron (E/KTM); 13. Alessandro Lupino (I/Honda); 14. Antonio Cairoli (I/KTM); 15. Lukas Neurauter (A/KTM); 16. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 17. Angus Heidecke (D/KTM); 18. Gregory Aranda (F/Kawasaki); 19. Dennis Ulrich (D/Suzuki); 20. Jeremy Delince (B/Honda); 21. Kei Yamamoto (J/Honda)
 Schnellste Runde: Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), in 1:39,640 min (= 55,640 km/h)

2. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet; 20 Runden à 1,540 km (= 30,800 km)
 1. Gautier Paulin (F/Honda), 20 Runden in 34:30,088 min (53,563 km/h)
 2. Romain Febvre (F/Yamaha), 3,370 sec zurück
 3. Kevin Strijbos (B/Suzuki), 4,946 sec zurück
 4. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 5. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 6. Antonio Cairoli (I/KTM); 7. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 8. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 9. Shaun Simpson (GB/KTM); 10. Christophe Charlier (F/Honda); 11. Steven Frossard (F/KTM); 12. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 13. Alessandro Lupino (I/Honda); 14. Jose Butron (E/KTM); 15. Lukas Neurauter (A/KTM); 16. Angus Heidecke (D/KTM); 17. Kei Yamamoto (JAP/Honda); 18. Gregory Aranda (F/Kawasaki); 1. Runde zurück: 19. Pier Filippo Bertuzzo (I/Yamaha); 20. Jeremy Delince (B/Honda); 21. Klemen Geracar (SLO/Husqvarna); 22. Panagiotis Kouzits (GR/Honda); 10 Runden zurück: 23. Stuart Edmonds (IRL/Honda)
 Schnellste Runde: Romain Febvre (F/Yamaha), in 1:39,953 min (= 55,466 km/h)

Nächstes Rennen: 5. Juli 2015, Uddevalla/S

Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP

1. Febvre	369
2. Nagl (D)	360
3. Cairoli	352
4. Paulin	324
5. Bobryshev	306
6. Desalle	291
7. Simpson	227
31. Neurauter (A)	12
33. Heidecke (D)	11
38. Ullrich (D)	7

WM-Stand Hersteller MXGP

1. Husqvarna	409
2. Suzuki	392
3. KTM	391
4. Yamaha	374
5. Honda	372
6. Kawasaki	243
7. TM	70

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / Resultate MX2

Teutschenthal/D: 21. Juni 2015, 10. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad

1. Lauf: 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet; 20 Runden à 1,540 km (= 30,800 km)
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 20 Runden in 34:33,547 min (= 53,474 km/h)
 2. Valentin Guillod (CH/Yamaha), 2,424 sec zurück
 3. Jordi Tixier (F/Kawasaki), 10,352 sec zurück
 4. Petar Petrov (BG/KTM); 5. Julien Lieber (B/Yamaha); 6. Pauls Jonass (LV/KTM); 7. Benoît Patureau (F/Yamaha); 8. Max Anstie (GB/Kawasaki); 9. Pascal Rauchenecker (A/KTM); 10. Henry Jacobi (D/KTM); 11. Brian Bogers (NL/KTM); 12. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 13. Roberts Justs (LV/KTM); 14. Davy Pootjes (NL/KTM); 15. Brent van Doninck (B/Yamaha); 16. Jorge Zaragoza (E/Honda); 1. Runde zurück: 17. Maykal Grisha Iwanov (BG/Husqvarna); 18. Ivo Monticelli (I/KTM); 19. Ben Watson (GB/KTM); 20. Eddie Hjortmarker (S/KTM); 21. Robin Kappel (F/Yamaha); 22. Samuele Bernardini (I/TM)
 Schnellste Runde: Valentin Guillod (CH/Yamaha), in 1:39,664 min (= 55,627 km/h)

2. Lauf: 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet; 20 Runden à 1,540 km (= 30,800 km)
 1. Max Anstie (GB/Kawasaki), in 34:28,675 min (53,600 km/h)
 2. Tim Gajser (SLO/Honda), 10,092 sec zurück
 3. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 14,706 sec zurück
 4. Julien Lieber (B/Yamaha); 5. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 6. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 7. Pauls Jonass (LV/KTM); 8. Benoît Patureau (F/Yamaha); 9. Brian Bogers (NL/KTM); 10. Henry Jacobi (D/KTM); 11. Davy Pootjes (NL/KTM); 12. Roberts Justs (LV/KTM); 13. Pascal Rauchenecker (A/KTM); 14. Ivo Monticelli (I/KTM); 15. Ben Watson (GB/KTM); 16. Brent van Doninck (B/Yamaha); 17. Kevin Fors (B/Yamaha); 18. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 1. Runde zurück: 19. Samuele Bernardini (I/TM); 20. Maykal Grisha Iwanov (BG/Husqvarna); 21. Karel Kutsar (EST/KTM); 22. Viacheslav Golovkin (RUS/KTM); 23. Robin Kappel (F/Yamaha)
 Schnellste Runde: Valentin Guillod (CH/Yamaha), in 1:39,814 min (= 55,543 km/h)

Nächstes Rennen: 5. Juli 2015, Uddevalla/S

Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2

1. Herlings	398
2. Gajser	298
3. Guillod (CH)	297
4. Jonass	288
5. Tixier	286
6. Jeremy Seewer (CH)	275
7. Tonkov	256
8. Anstie	248
21. Jacobi (D)	51
41. Valente (CH)	5

WM-Stand Hersteller MX2

1. KTM	449
2. Kawasaki	414
3. Yamaha	354
4. Honda	331
5. Suzuki	275
6. Husqvarna	264
7. TM	24

NACHRICHTEN

MXGP Deutschland 2016 – auf Schalke!

MXGP Ein zweiter MXGP in Deutschland wird für 2016 geplant – auf Schalke! Schon seit einigen Jahren träumt Youthstream-CEO Giuseppe Luongo von einem GP in und um ein Fußballstadion. Der Traum soll 2016 Wirklichkeit werden. Schalke war in der Vergangenheit Gastgeber der Speedway-WM und eines hoch dotierten Supercross. Diesmal soll die Strecke, ähnlich wie beim Monster-Cup in Las Vegas, auch außerhalb der Arena geführt werden. Der Trend zu künstlichen Bahnen wird bei den Übersee-GPs fortgesetzt: Nach Katar soll die WM auf den MotoGP-Anlagen in Sepang/Malaysia und Kyalami/Südafrika im Frühjahr 2016 gastieren.

Herlings' Klassen-Wechsel bleibt offen

MX2-WM Führt Jeffrey Herlings 2016 wieder MX2 oder die MXGP-Klasse? KTM-Sportchef Pit Beirer: «Es wird keine endgültige Entscheidung in den nächsten Wochen getroffen, aber ich möchte das Thema mit Jeffrey hier in Teutschenthal ansprechen. Laut seinem Vertrag liegt die Entscheidung bei Jeffrey, und man sieht, dass sich sein Körper von der schweren Verletzung 2014 längst nicht erholt hat. Wir werden unseren aktuellen Kader weiter mit jungen Fahrern für die Zukunft aufbauen.» ♦ AH

KOMPAKT

MXGP Romain Febvre hat einen neuen Zweijahresvertrag bei Yamaha unterschrieben und bleibt 2016/2017 beim Team Rinaldi. Toni Cairoli ist fix bei KTM, Gautier Paulin bei HRC und Max Nagl bleibt bei IceOne-Husqvarna.

MXGP Youthstream möchte künftig den Nationenpreis vor den letzten GPs durchführen. Die US-Amerikaner sind weiterhin das Aushängeschild der Team-WM, und ein Renntermin vier Wochen nach Beenden ihrer National-Serie führt zu logistischen Problemen.

MX2-WM Es gibt kein Nachspiel seitens der FIM für Aleksandr Tonkovs rüde Attacke an Pauls Jonass im MX2-Lauf in Maggiora. ♦ AH



Max Nagl vor dem Abtransport ins Klinikum Halle

Max Nagl: OP statt Heim-GP

Von ALEX HODGKINSON

Statt vor dem Heimpublikum seinen WM-Lead zu verteidigen, landete Max Nagl bereits am Samstag im Krankenhaus.

In der Startrunde des Qualifikationslaufes am Samstag war Nagls GP-Auftritt zu Ende. IceOne-Teammanager Antti Pyrhönen: «Max sagte, er habe ausgangs der zweiten Kurve quer gestanden, Paulin konnte nicht mehr ausweichen und traf ihn am linken Fuß. Er spürte sofort große Schmerzen.» Nagl suchte sofort das Fahrerlager auf, von wo er nach kurzer Untersuchung in der Mobilklinik ins Krankenhaus nach Halle transportiert wurde. Dort wurde die Diagnose «angebrochenes Sprunggelenk» bestätigt.

Der 27-jährige wurde bereits am Abend operiert und am nächsten Morgen nach Belgien

gefahren. Am Montag (nach Redaktionsschluss) fanden weitere medizinische Untersuchungen statt, um einen Plan für die Reha zu erarbeiten. Pyrhönen: «Wir müssen abwarten, aber hoffentlich kann Max am 5. Juli beim nächsten GP in Uddevalla fahren.»

Am Morgen hatte Max sich noch auf den Heimauftritt gefreut: «Der Heim-GP bringt immer eine höhere Belastung, aber ich betrachte das positiv, weil die Leute dich anfeuern.» Mit Nagls Verletzung ist die WM wieder völlig offen, aber schon vor dem Unfall wollte Nagl seinen engsten Verfolger Toni Cairoli nicht abschreiben: «Toni ist zurzeit angeschlagen, aber er kommt wieder.» Wie ein Orakel in eigener Sache fügte er hinzu: «Solche Situationen passieren im Laufe der Saison. Ich denke zuerst an die Meisterschaft und würde in den letzten zwei GPs taktisch fahren. Bis dahin kann alles passieren.»



HODGKINSON

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



3. Media Markt Gutschein



2. JET Tankgutschein



1. Amazon.de Geschenkkarte

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registregericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brühl, Norbert Lehmann, Verw. St. Bekkendorf, Bekkendorf und Hübner
erfüllen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Naß Oberstraße 1/Vertrieb, 70138 Stuttgart, USt-IdNr. DE 253553, Handelsregister: Amtsgericht Stuttgart, HRB 95752.

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. 1140928
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 den **Gutschein wie angekreuzt** nach Zah-
lungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten
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-Iden-
tifikationsnummer DE7ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise
ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die
Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die
Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,- € 2. JET, Wert: 30,- € 3. Media Markt, Wert: 30,- €

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

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

Enduro-WM Rovetta

Wachablösung in Italien

Eero Remes nahm Weltmeister Christophe Nambotin die Führung in der El-Klasse ab. Eddy Hübner wurde am 2. Tag Achter.

Nach WM-Halbzeit schien sich nun beim 5. Lauf das Ergebnis zu drehen: Im legendären Valli Bergamasche konnte der Finne Eero Remes erstmals in Führung vor El-Titelverteidiger Christophe Nambotin gehen. Nambotin, immer noch angeschlagen nach seinem Sturz in Portugal, gab seiner Verletzung nur indirekt Schuld daran: «Ja, ich habe mit den Bändern im linken Knie Probleme, das hat mich auch einiges an Selbstver-

trauen gekostet. Doch wenn man so kapitale Fehler macht, kann man nicht gewinnen.» Dabei konnte Remes am 2. Tag einige der Prüfungen entscheiden, blieb aber zweimal im Extremtest hängen. Gänzlich ohne Fehler blieb der Spanier Lorenzo Santolino am 2. Tag und holte sich die El-Tageswertung. Was aber keinen Einfluss auf die Meisterschaft hat, denn TM-Fahrer Remes, der beide Tage vor Nambotin lag, führt mit einem Punkt Vorsprung. Der einzige Deutsche im Feld, Edward Hübner, fuhr am 2. Tag auf Platz 8: «Ich habe von Beginn meinen Rhythmus gefunden und fahren können.» ♦ RP



Neuer WM-Leader El: Eero Remes

Langbahn-WM Marianske Lazne

Alle Deutschen im WM-Challenge

Jörg Tebbe, Matthias Kröger und Bernd Diener qualifizierten sich in Marienbad locker für den WM-Challenge in Werlte.

GP-Fahrer Jörg Tebbe fuhr auf guter Bahn mit einem Punktverlust gegen den Tschechen Josef Franc im Finale zum Tagessieg. Evergreen Matthias Kröger wurde im Semifinale an 3. Position mit einem technischen Schaden gestoppt. Punktgleich mit dem Franzosen Theo di Palma rutschte der Bokeler dennoch ins Finale, wo er hinter Tebbe, Franc und Glen Phillips Vierter wurde.



Jörg Tebbe

Bernd Diener, am Vortag 56. geworden, qualifizierte sich als Vierter für das Finale, verpatzte den Start aber völlig und fuhr dem Feld hinterher, wobei der Schwarzwälder sein Ticket für den Challenge in Werlte ebenfalls in der Tasche hat. Um den 7. und letzten Qualifikationsplatz für den Challenge mussten die punktgleichen Jérôme Lespinasse und Richard Wolff stehen. Der Tscheche verlor und kommt auf den Reserveplatz. Speedwaypilot Renat Gafurov war mit geliehenem Maschinenmaterial chancenlos. Der Russe wurde punktlos Letzter. ♦ TS

LANGBAHN-WM / Resultate

Marianske Lazne/CZ: 20. Juni 2015, Bahnlänge: 1000 m, Wetter: Regenschauer, 13 Grad
Qualifiziert für Challenge Werlte (25.7.): 1. Jörg Tebbe (D), 27 Punkte; 2. Josef Franc (CZ), 24; 3. Glen Phillips (GB), 23; 4. Matthias Kröger (D), 15; 5. Bernd Diener (D), 15; 6. Theo di Palma (F), 14; 7. Jérôme Lespinasse (F), 13+4. **Reserve:** 8. Richard Wolff (CZ), 13+3.
Ausgeschieden: 9. Andrew Appleton (GB), 12; 10. Alexandre Dubrana (F), 7; 11. Jesse Mustonen (FIN), 6; 12. Rodney McDonald (AUS), 6; 13. Michal Dudek (CZ), 4; 14. Roman Cejka (CZ), 1; 15. Michal Skurla (CZ), 1; 16. Renat Gafurov (RUS), 0

Nächster Lauf: 4. Juli, Qualifikation Tavac/F

Internet: www.speedwaygp.com

ENDURO-WM / Resultate

Rovetta (I): 9. und 10. WM-Lauf; Wetter: sonnig, 22 Grad, Strecke: vier Runden à 50 km
Klasse E1, 1. Tag (17 Fahrer gestartet, 16 gewertet): 1. Eero Remes (FIN/TM), in 1:07.21,53 Std; 2. Christophe Nambotin (F/KTM), +7,58 sec; 3. Daniel McCanney (GB/Husqvarna), +17,49 sec; 4. Lorenzo Santolino (E/Sherco); 5. Marc Bourgeois (F/Yamaha); 6. Simone Albergoni (I/Kawasaki); 7. Jonathan Manzi (I/GasGas); 8. Cristobal Guerrero (E/Yamaha); 9. Edward Hübner (D/KTM)
2. Tag (17 Fahrer gestartet, 15 gewertet): 1. Santolino, in 1:08.04,53 Std; 2. Remes, +7,51 sec; 3. Nambotin, +37,47 sec; 4. Albergoni; 5. McCanney; 6. Manzi; 7. Bourgeois; 8. Hübner
Stand nach 10 Tagen: 1. Remes, 181 Punkte; 2. Nambotin 180; 3. McCanney 129; 4. Santolino 128; 5. Bourgeois 110; 6. Albergoni 106; 7. Guerrero 90; 8. Martini 70; 9. Moroni 61; 10. Hübner 55
Klasse E2, 1. Tag (20 Fahrer gestartet, 16 gewertet): 1. Pierre-Alexandre Renet (F/Husqvarna), in 1:05.24,62 Std; 2. Antoine Meo (F/KTM), +7,36 sec; 3. Alex Salvini (I/Honda), +1.11,25 min; 4. Jaume Batriu (E/Husqvarna); 5. Loic Larrieu (F/Sherco); 6. Nicolo Mori (I/KTM); 7. Deny Philippaerts (I/Beta); 8. Oriol Mena (E/Beta)
2. Tag (17 Fahrer gestartet, 15 gewertet): 1. Meo in 1:05.47,64 Std; 2. Renet, +23,59 sec; 3. Salvini, +1.38,14 min; 4. Batriu; 5. Larrieu; 6. Philippaerts; 7. Mena
Stand nach 10 Tagen: 1. Meo, 188 Punkte; 2. Renet 175; 3. Salvini 157; 4. Batriu 111; 5. Larrieu 109; 6. Mena 81; 7. Philippaerts 79; 8. Mori 72; 9. Victor Guerrero (E/KTM), 68
Klasse E3, 1. Tag (16 Fahrer gestartet, 13 gewertet): 1. Matthew Phillips (AUS/KTM), in 1:06.37,71 Std; 2. Mathias Bellino (F/Husqvarna), +43,39 sec; 3. Aigar Leok (EST/TM), +1.25,22 min; 4. Antoine Basset (F/KTM); 5. Oscar Balletti (I/KTM); 6. Jeremy Joly (F/KTM); 7. Manuel Monni (I/TM); 8. Luis Correia (P/Beta); 9. Thomas Oldrati (I/Husqvarna)
2. Tag (14 Fahrer gestartet, 12 gewertet): 1. Phillips in 1:07.34,24 Std; 2. Bellino, +34,90 sec; 3. Basset, +1.00,05 min; 4. Correia; 5. Monni; 6. Joly; 7. Balletti; 8. Matti Seistola (FIN/Sherco); 9. Leok; 10. Andrea Belotti (I/KTM)
Stand nach 10 Tagen: 1. Bellino, 177 Punkte; 2. Phillips 161; 3. Seistola 132; 4. Leok 129; 5. Correia 99; 6. Monni 98; 7. Oldrati 91; 8. Joly 79; 9. Basset 71
 Nächster Lauf: 11./12. Juli, St Hubert/B Internet: www.enduro-abc.com

Speedway-EM Torun

Pedersen Sieger, Saifutdinov Leader

Nicki Pedersen triumphierte im 1. EM-Finale in Torun. Der Däne kreuzte im Endlauf nach einem packenden Kampf als Erster die Ziellinie. Pawel Przedpelski aus Polen wurde sensationeller Zweiter. Der Russe Emil Saifutdinov, der in den Vorläufen ungeschlagen blieb, musste sich

mit Rang 3 begnügen, übernahm aber die EM-Führung. Antonio Lindbäck holte den vierten Platz. Martin Smolinski, der mit Dauer-Wildcard teilnimmt, fuhr unter den Erwartungen. Der Olchinger erzielte in Polen nur einen Punkt und wurde Letzter. ♦ GD



Antonio Lindbäck, Sieger Nicki Pedersen, Martin Vaculik (v.l.)

SPEEDWAY-EM / Resultate

Torun/PL: 20. Juni 2015, 1. EM-Finale
 1. Nicki Pedersen (DK), 15 Punkte; 2. Pawel Przedpelski (PL), 12; 3. Emil Saifutdinov (RUS), 16; 4. Antonio Lindbäck (S), 12; 5. Grigori Laguta (RUS), 9; 6. Peter Kildemand (DK), 10; 7. Artjom Laguta (RUS), 8; 8. Piotr Protasiewicz (PL), 8; 9. Vaclav Milik (CZ), 7; 10. Tomasz Jedrzejak (PL), 6; 11. Tomasz Gollob (PL), 6; 12. Przemyslaw Pawlicki (PL), 5; 13. Martin Vaculik (SK), 5; 14. Janusz Kolodziej (PL), 4; 15. Hans Andersen (DK), 2; 16. Martin Smolinski (D), 1
EM-Stand (nach 1 von 4 Läufen): 1. Saifutdinov, 16 Punkte; 2. Pedersen 15; 3. Przedpelski 12; 4. Lindbäck 12; 5. Kildemand 10; 6. G. Laguta 9; 7. A. Laguta 8; Ferner: 16. Smolinski 1
 Nächster Lauf: 11. Juli, Landshut/D Internet: www.speedwayeuro.com

NACHRICHTEN

Höllbacher vergrößert Vorsprung

Supersmoto-DM Beim 3. IDM-Lauf in Großenhain konnte Lukas Höllbacher seine Führung in der S1-Klasse deutlich ausbauen. Der österreichische Husqvarna-Pilot gewann beide Läufe in Sachsen, den ersten vor dem Saarländer Markus Volz, den zweiten vor seinem Titelkonkurrenten Markus Class. Class war im 1. Rennen an dritter Position drei Runden vor Schluss gestürzt und wurde nur Siebter. Der Tabellenzweite Andre Plogmann (Suzuki) kam in beiden Läufen auf Platz 3. Höllbacher (138 Punkte) führt vor Plogmann (122) und Husqvarna-Mann Class (119).

Sieger Brokstedt neuer Tabellenführer

Speedway-Bundesliga Der MSC Brokstedt gewann beim bisherigen Tabellenführer Stralsund mit 45:42 und nahm mit nun zwei Siegen den Vorpommern Platz 1 ab. Die Vorentscheidung fiel in Heat 2, als der Stralsunder Tobias Busch stürzte und seinen eigenen Mann Kevin Wölbart abräumte. Das Rennen wurde ohne Busch fortgesetzt, dessen Starts von den fünf Teamkollegen nicht ausreichend kompensiert werden konnten. Erst im 14. und letzten Heat ging Brokstedt mit Sieg des überragenden Tobias Kroner (19 Punkte) zum einzigen Mal in Führung.



Man of the Match: T. Kroner

Berghaupten besiegt «Wölfe» Wittstock

Speedway Team Cup Berghaupten gewann das Rennen der 2. Bundesliga in Wittstock mit 41 Punkten vor Gastgeber Wittstock (35), Güstrow (19) und Brokstedt (18). Michael Härtel erzielte für die «Wölfe» Wittstock Punktemaximum; Berghaupten (Dilger 10, Huckenbeck 11) war ausgeglichener. ♦ TS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



**** WWW.WIR-SIND-AUDI.de ****
Kaufen Sie nicht ohne unser Angebot.
Informieren Sie sich jetzt bei uns H

BMW



BMW 750Li xDrive - EINZELSTÜCK -
STEINWAY & SONS Nr. 022/125, EZ
12/12, 87000 km, Pianolack schwarz,
Leder Merino Platin, TOP-Ausstattung,
High-End-Audio, 58.770,- € (MwSt. awb.).
BMW René Partl GmbH, Am Berliner Ring
4, 92318 Neumarkt, Tel. 09181-32033 H

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

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Cadillac



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

SRX 3.6 V6 AWD Sport Luxury 44.890,-
€, Gebrauchtfahrzeug, EZ 09/14, 6000
km, 234 kW (318 PS), ehm. VFW, schwarz,
Top Ausstattung! Automatik, Entertainment
System, Navi, Klima, Xenon, SD,
SHZ u.v.m. Autohaus Kramm GmbH,
Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz. Buch-
holz, Tel. 030/474906-77 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27400

Chevrolet



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

Camaro Coupé 6.2 V8 42.190,- € NEU!
318 kW (432 PS), TOP Ausstattung! Kraft-
stoffverbrauch in l/100 km, komb.: 14,1;
innerorts: 20,9; außerorts: 10,2; CO2-E-
mission komb.: 329 g/km, Schadstoff-
klasse EURO 5, Effizienzklasse G. Auto-
haus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127
Berlin-Franz. Buchholz, Tel. 030/474906-77
H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27403

Cobra

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

Corvette



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

C7 Stingray LT1 6.2 V8 Cabrio 73.990,-
€, Gebrauchtfahrzeug, EZ 06/14, 13850
km, 343 kW (466 PS), rot (Torch Red),
7-Gang, Leder, Navi, Klimaautomatik,
Xenon, SHZ, Bluetooth, Head-up-Display,
NR-Fzg., EU-Modell. Autohaus Kramm
GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz.
Buchholz, Tel. 030/474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27406

Ferrari

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

Suche/Wanted: Ferrari 458 Aperta & Por-
sche 991 GT3 RS, bitte alles anbieten. Tel.
0163/6636638

Privat sucht 599 GTB und F 12, seriöse
Abwicklung. Tel. 0171/7515577

Jaguar

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



XK Cabrio 4.2 6-G, Autom., EZ 8/2003,
119000 km, 298 PS, silber, Klima, SHZ,
NR-Fzg., Vollausst., nur Saison 3-10,
techn. + opt. top, 16.900,- €. 05137/92713
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27324

Lexus



www.lackas-race-events.de

Testdrive-Events im LEXUS RC F, IS F
oder TOYOTA GT 86 ab 399,- €. Termine:
9.+10.8 und 9.+10.9. Info: 0281/95295-55
H

Mercedes

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



G 55 AMG Kompressor - Station lang,
EZ 11/2009, ca. 39600 km (nachweisbar),
368 kW / 500 PS, Designo Nappaleder
schwarz, Designo Zierleistsatz Pappel
schwarz, ORC Hoherlegungsfedersatz
mit Bilstein Dämpfern, WARN Seilwinde,
Sonderbereifung 275/65 R18 M+S,
Standheizung, Lenkrad und WSS heizbar,
NAVI, CD Wechsler, Rückfahrkam. uvm.,
68.900,- € §25a UStG VANSPORTS.DE by
Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH,
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50
H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27344



300 SL R107 in TOP Zustand, restauriert,
EZ 6/1988, 258500 km, 132 kW (179
PS), 2. Hd., Austauschmotor 63000 km,
scheckheftgepflegt, Automatik, ger. Kat.
Wurm, Klima, 8-lach Bereifung, Windschott,
TUV 3/2017, 39.900,- €. Tel. 02381/983222,
ivan@dr-friedl.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27301

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27301



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, Tempo-
mat, 6-Sitzer uvm., 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 Hart-
mann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH,
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50
H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27348

Porsche



911 E Targa, EZ 1/1972, 120000 km, 132
kW (180 PS), silber, Alcantara, VB 60.000,-
€. Erbitte Höchst- und Mindestangebote.
Tel. 0172/8991943, senior@voitlaender.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27375

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27375

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

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

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Renn/Rallye

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

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

www.indysport.de

ZF Motorsport
Renn- und High Performance Kupplungen

Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung

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

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

SCHARF und SCHNELL.

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

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

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

www.luetticke-motorsport.de

www.Rennsportshop.com

Smart

www.berlin-tuning.com

Subaru

www.allrad-daewel.de, 0651/86503

Tuning-Fahrzeuge

Mehr PS ab € 199,-. www.reichert-tuning.de

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.de

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467

Abt Sportsline

VW Scirocco ABT, Bj. 2009, 94000 km, 154 kW/209 PS, Klima, SHZ, Einzelstück, 19" Alu, 4-Rohr-Auspuff, orig. Abt incl. Fahrwerk, Motor überholt! Verbesserte Kette, Kolben von Kolben Schmidt neu! VB 19.500,- €. Tel. 0171/4591508

Modellauto

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 - H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de
01777/444455

Veranstaltungen

Race Events, Driverdays, Einzeltraining, DMSB Lizenz, Lehrgänge Infos: RTS, 0171/4222466, www.speed-club.de

Pistenclub e.v.

Fr. 03.07.2015 Nordschleife
Sa. 18.07.2015 Hockenheimring
Do. 23.07.2015 Mugello Circuit
Sa. 25.07.2015 Autodromo Vallelunga
Sa. 25.07.2015 Bilster Berg
Sa. 01.08.2015 Slovakiaring
So. 02.08.2015 Slovakiaring
Do. 20.08.2015 Zandvoort
Fr. 21.08.2015 Zandvoort
Fr. 28.08.2015 Oschersleben
So 30.08.2015 Salzburgring
www.pistenclub.de

Motorsportreisen. 0221/49125-98, rcam.de

Verschiedenes

LOGO in Garn
Aufnäher, Direktbestückung, ab 1 Stück, Lieferrn von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Tel. 05021/62198, www.logo-in-garn.de

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; +20-25% Leistung und Drehmoment; www.asa-tuning.de +49-7622-673635 H

Versicherungen

www.rennkasko.de

Versicherungen für den Motorsport
Top: Veranstalterhaftpflicht

sportvers.de

Rennsportversicherungen.
www.clickvers.de, www.racecarcover.de H

- RENNKASKO -
Racing Policy.de
Versicherungen für den Motorsport

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung. Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de

Turboprobleme? STK Turbo Technik, 02682/26299-0, www.turbolader.net, mail@turbolader.net

Motorradmarkt

Vermietungen

Spa-Francorchamps Ferienwohnung, 10 km von Rennstrecke, 10 P., 5 Schlafz. www.gite-marylou.be, Handy: 0032/498107835 X13647 P

Zubehör

wilbers.de

SHOP

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
■ **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

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

Sachsenring Classic 2015

Wo die Helden von früher immer

Von IMRE PAULOVITS

Beim zum zweiten Mal ausgetragenen Sachsenring Classic gaben die Weltmeister aus den Zeiten des alten Sachsenrings ihr Stelldichein. Sie wurden gefeiert wie damals.

In den Boxen und auf dem Asphaltband davor, das normalerweise die Boxengasse bildet, geht es zu wie auf dem Jahrmarkt. Überall dicht gedrängte Massen – und in den Gesichtern ständig der Ausdruck von Staunen und Freude gleichzeitig. Es gibt aber auch genügend zu sehen, was sonst nur noch in der Erinnerung der ganz eingefleischten Fans existiert: die Maschinen und die Fahrer aus den 1960er-Jahren, die einmal im Jahr zum Sachsenring kamen und dort beim Grand Prix der DDR allen das Gefühl gaben, ein Teil der Weltmeisterschaft zu sein.

In einer Box eine ganze Armada von 125er- und 250er-MZ RE,

den pfeilschnellen Zweitakt-Raketen des genialen Walter Kaaden. Alle auf Hochglanz poliert, strahlen sie um die Wette.

So viele auf einmal hatte es damals nie gegeben. Doch die liebevolle Anhängerschaft dieser Renngeräte aus einer Zeit voller Entbehrungen sorgt dafür, dass sie mehr Glanz haben als je zuvor. Enthusiasten wie Bernd Köhler haben viele Teile nachgefertigt und garantieren damit, dass sie einsatzbereit gehalten werden können. Zuverlässige Zündungen und hochwertige Kolben sorgen nun dafür, dass sie auch immer zuverlässig kreischen und ihre Piloten nicht immer der Gefahr eines Ausfalls oder eines Kolbenklemmers aussetzen.

Eine Box weiter stehen dicht gedrängt winzige Rennmaschinen auf schmalen Reifen. Die 50er, damals liebevoll die Schnapsglas-Klasse genannt, sind hier in einer großen Vielfalt präsent. Viele Kreidler, aber auch Suzuki, Honda, Bridgestone, Bultaco, Garelli, Piovaticci,

Jahrgänge von Mitte der 1960er- bis Ende der 1970er-Jahre.

Noch eine Box weiter wurde schwereres Gerät aufgefahren. Die britischen Einzylinder von Norton, AJS und Matchless. An der andern Seite eine riesige Ansammlung tschechischer Raritäten. Der vierzylindrige Jawa-Zweitakter mit 350 ccm, daneben eine V2-125er, die 350er- und 500er-Viertakt-Twins, mit denen Frantisek Stastny einst gar die MV Agusta herausfordern konnte. Fein in Reih und Glied aufgestellt auch die CZ mit dem 350er-V4-Viertakter als großem Star.

Dann eine Box voller Yamaha-Zweitakter, zwischen denen die 750er-TZ von Weltmeister Steve Baker wie ein eisernes Bollwerk steht. Und ganz am Ende der Boxengasse läuft dem Kenner dann endgültig das Wasser im Mund zusammen: Hier stehen die Legenden aus Italien. Die grünen Benelli-Vierzylinder und die roten MV Agusta. Darunter viele Varianten der Dreizylinder, die Giacomo

Agostini einst durch die Wälder rund um Hohenstein-Ernstthal schreien ließ. Dann stehen da auch noch einige Gilera mit Windjammer-Verkleidung und die legendäre 500er-Moto-Guzzi-V8, begleitet von ihrer Schwester mit liegendem Einzylinder und die Kardan-Vierzylinder von 1953. Fast versteckt mehrere Laderpumpen-DKW und Rares aus der Nachkriegszeit. Genauer betrachtet findet sich hier fast alles, was bis 1990 in der WM fuhr.

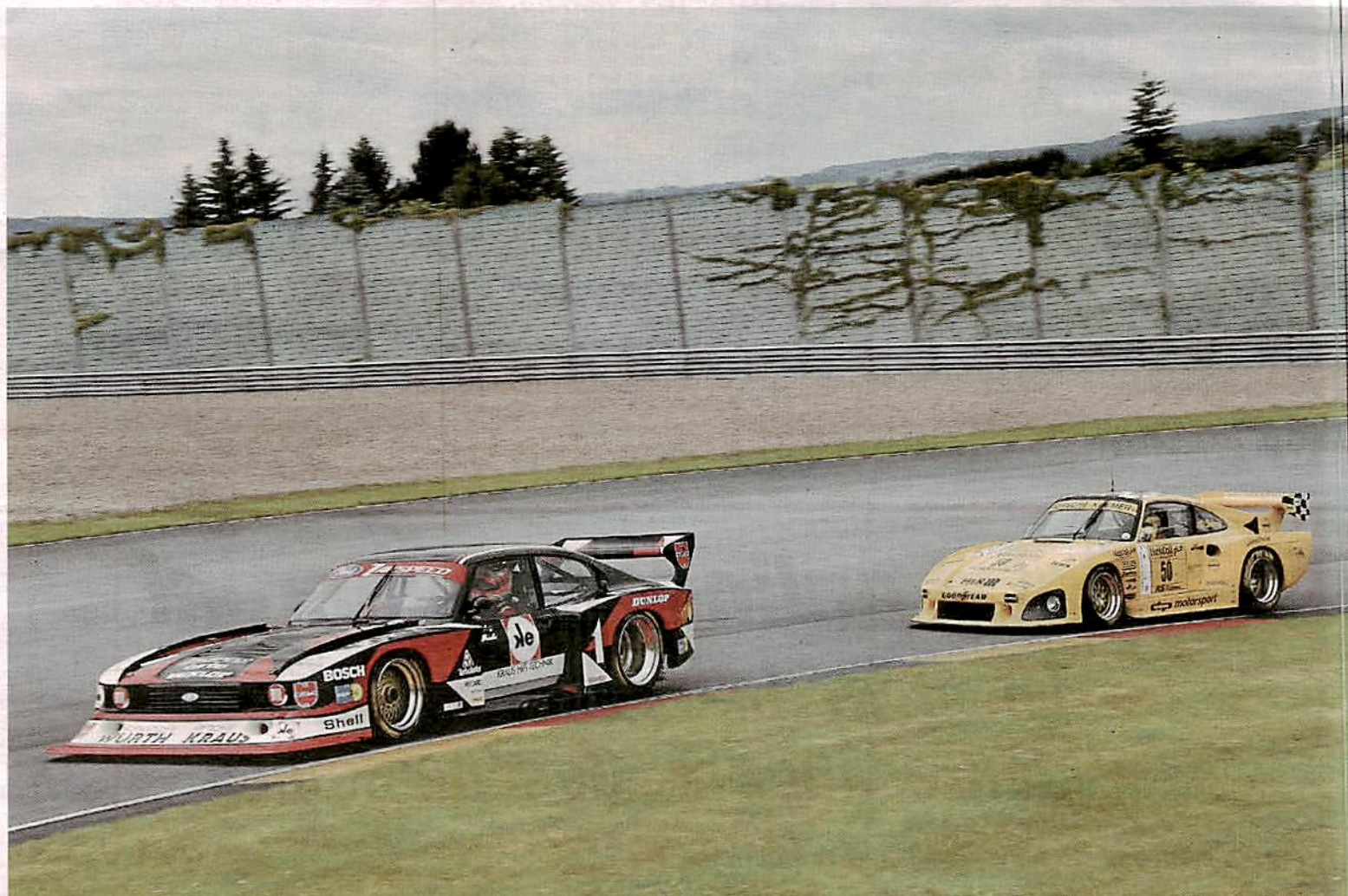
So viel Augenweide raubt die Sinne. Aber wenn die alten Schätze erst zum Leben erweckt werden! Die Menschentrauben gehen auf, ein moderner Startmotor surrt – und dann lauscht alles dem lauten Getöse. Die Geschichte lebt, lässt sich sehen, hören und riechen. Die gute alte Zeit – nein, viel besser, was das Beste an ihr war.

Die alten Helden und ihre Fans

Doch sie ist nicht nur in Metall, Lack, Gummi, Benzin und Öl zugegen, sondern auch in

Fleisch und Blut. Der vierfache Weltmeister Hugh Anderson ist aus Neuseeland gekommen, genau wie sein Landsmann Ginger Molloy. Der Holländer Jan de Vries führt die Armada der kreischenden 50er an. Der winzige Eugenio Lazzarini fährt zusammen mit dem Australier Kel Carruthers die Vierzylinder-Benelli. Dicht umlagert ist auch der Weltmeister der Herzen, Luigi Taveri. Wenn er sich vor zwei Jahren auch für immer von den Paraden verabschiedet hat, alleine fährt der 85-jährige Schweizer mit seiner Vierzylinder-Honda zweimal eine Ehrenrunde um den GP-Kurs.

Doch der Mann, der hier am Sachsenring mit seinem Sieg nicht nur Motorsport-, sondern auch gesellschaftliche Geschichte geschrieben hat, ist auch heute noch der größte Star auf dem Sachsenring. Dieter Braun, der auch mit 72 Jahren noch athletisch und voller Energie daherkommt, wird rund um die Uhr von Fans belagert. Ehrensache, dass er mit



Da bebte der Ring: Peter Mücke im Zackspeed-Turbo-Capri vor Daniel Schrey im Porsche 935 K3. Der Altmeister ließ es im DRM-Klassik-Pokal mächtig krachen

Die Helden bleiben

seiner Yamaha TZ genauso unverschämt Gas gibt wie Lokalheld Heinz Rosner mit seiner MZ.

Einmal Racer, immer Racer

Wenn es ums herzhaft Gasgeben geht, sind die etwas jüngeren Piloten aus der Pro Superbike, die Helden, die nach der Wende die Geschichte des Sachsenrings weiterschrieben, heute noch wenig verlegen. Jochen Schmid – der mit seiner gesamten damaligen Kawasaki-Crew angereist kam und dessen Chef-Schrauber Kurt Stückle sich auch um alle anderen Bikes kümmert, wenn etwas fehlt – lässt es fliegen, als wäre die Zeit stehen geblieben. Michael Galinski hält mit seiner Yamaha OW-01 genauso dagegen wie Peter Rubatto mit seiner Bimota YB4.

In der Vierrad-Abteilung war es nicht anders. Die Formel- und Sportwagen aus der DDR-Zeit kamen genauso liebevoll vorbereitet zum Sachsenring wie ihre zweirädrigen Pen-

dants. Im großen oberen Fahrerlager standen sie Rad an Rad mit den spektakulären Gruppe-5-Boliden aus dem DRM Classic Pokal.

Deren Rennen bot ein unglaubliches Spektakel. Peter Mücke im Zackspeed-Turbo-Capri zeigte, dass er auch mit 69 Jahren das Gasgeben nicht verlernt hat, und besiegte knapp den Porsche 935 von Daniel Schrey.

Schade nur, dass bei diesem dreitägigen Spektakel, einer gelungenen Mischung aus der Wiederbelebung alter Legenden und dem aktuellen Oldtimer-Sport, an dem nicht weniger als 550 Motorrad- und 200 Auto-Piloten teilnahmen, das Wetter nicht ganz mitspielte. Am Freitag und am Samstag ergossen sich immer wieder Schauer über der Strecke, wenigstens am Sonntag konnte fast durchweg trocken gefahren werden.

Aber das eine ist jetzt schon sicher: Die Fans können sich auch 2016 auf das Sachsenring Classic freuen. ♦

NACHGEHAKT BEI Dieter Braun

(D/72) Der GP-Sieger und Superstar des Sachsenrings über das Revival und wie es auf ihn als Aktiven wirkt.



Von IMRE PAULOVITS

Wie gefällt Dir die Idee des Sachsenring Classic? Es ist schön, die Zuschauer mit den Fahrern von damals wieder zusammenzubringen. Oft sagen sie, dass sie früher nicht die Gelegenheit hatten, mit uns in Kontakt zu kommen. Das holen sie jetzt nach, sie hatten teilweise Tränen in den Augen, Männer wie Frauen. Insofern finde ich es eine Klasse Sache. Aber die vielen Klassen finde ich etwas komisch. Es gab sehr viele Starter, trotzdem war alles gut organisiert. So denke ich, dass es sich lohnen würde darüber nachzudenken, ob man in Zukunft aus den Motorrädern und den Autos nicht besser zwei eigene Veranstaltungen machen sollte.

Welch ein Gefühl hast Du, wenn Du heute zum Sachsenring kommst? Das ist immer ein tolles Gefühl. Das Publikum ist noch immer genauso begeistert wie früher – und das ist einmalig. Die meisten wissen noch immer sehr gut über die früheren Ereignisse Bescheid, und sie wissen sie auch von der politischen Lage her einzuordnen. Und dies ist auch bereits an die nächste Generation weitergereicht worden.

Wie ordnest Du das Sachsenring Classic im Vergleich zu anderen Oldtimer-Events ein? Ihren besonders hohen Stellenwert sehe ich darin, dass dieses extrem begeisterte Publikum für den Zweiradsport die Daseinsberechtigung dieses Events auch in Zukunft sichert.



Nichts verlernt: Peter Rubatto, Michael Galinski und Jochen Schmid beim Pro Superbike Revival



Eugenio Lazzarini auf Benelli



Große Erinnerungen: Die Aufstellung zur Parade der Renn-MZ



Die Fans kamen in Scharen: Volles Boxendach und volle Boxengasse

Namen & Nachrichten

Rosberg wird 30

Luigi Taveri Am 24. Juni feiert der dreifache Weltmeister (125 ccm 1962, 1964, 1966) diamantene Hochzeit mit seiner Frau Tilde. Die beiden sind heute noch genauso unzertrennlich wie vor 60 Jahren. Sie betreut nach wie vor seine Fanpost und seinen Terminkalender und kommt zu allen Veranstaltungen mit – so auch am letzten Wochenende zum Sachsenring.

Nico Rosberg Der Vize-Weltmeister der Formel 1 wird am 27. Juni 30 Jahre alt. Auf sein wohl größtes Geburtstagsgeschenk muss der Deutsche allerdings noch bis Ende Juli/Anfang August warten. Dann wird Ehefrau Vivian das erste gemeinsame Kind der beiden zur Welt bringen. Nico Rosberg ist der Sohn von Keke Rosberg, dem F1-Weltmeister von 1982. Er wurde in Wiesbaden geboren und wuchs in Monaco auf. Rosberg jr. ist deutscher und finnischer Staatsbürger. Mit sechs saß er erstmals im Kart, begann darin seine Rennkarriere mit 17. Mehrere Nachwuchsklassen schloss er als Meister ab, zuletzt die GP2 (2005). Seit 2006 fährt er Formel 1 – erst bei Williams, dann bei Mercedes (seit 2010): 174 GP, elf Siege seit letztem Sonntag. ♦ IP/MSA



Tilde und Luigi Taveri

50 Jahre deutsche Formel-Vau-Premiere

Im Schlips in die Badewanne



Feiner Zwirn statt Feuerfestes: MSA-Autor Rainer Braun beim Formel-Vau-Start 1965 auf dem Norisring

Von RAINER BRAUN

Am Anfang stand der Norisring: 4. Juli 1965, Deutschland-Premiere der Formel Vau, einer preiswerten Einstiegsklasse für den Nachwuchs. Initiator war Porsche und importierte ein Dutzend Autos aus den USA. Aus dem spaßigen Debüt wurde schon bald Europas wildeste Formel-Klasse. Nach fast 50 Jahren hier der Rückblick auf das erste Formel-V-Rennen auf einer deutschen Rundstrecke. Von einem reif gewordenen Nachwuchspiloten, der damals nur bedingt korrekt gekleidet war.

Der offiziellen Deutschland- und Europa-Rennpremiere der Formel Vau vorausgegangen waren Demonstrationsfahrten mit Porsche-Werkspiloten bei den Bergrennen in Eberbach und am Rossfeld. Die Begeisterung der zwangsverpflichteten PS-Stars hielt sich in engen Grenzen. «Die Kiste sieht aus wie eine Badewanne auf Rädern,

kommt kaum vom Fleck und hat eine Straßenlage wie eine Kuh», befand Top-Profi Gerhard Mitter mit abfälligem Grinsen. Was wollte man auch schon groß von einem serienmäßigen 34-PS-VW-Motor mit 1,2 Litern Hubraum erwarten? Und dann auch noch bergauf.

Renn-Baron Huschke von Hanstein hatte den Import der Mini-Formelautos mit VW-Technik aus den USA nach Deutschland angeschoben und wollte dem Formel-Nachwuchs für rund 10 000 Mark ein preiswertes neues Betätigungsfeld bieten. Bis auf Chassis und Verkleidung waren fast nur Original-VW-Teile verbaut. Die Dinger sahen wirklich aus wie zu klein geratene Badewannen.

Streckensprecher am Steuer

Am ersten Juli-Wochenende 1965 bezog der Porsche-Formel-Vau-Tross mit sechs roten VW-Transportern und insgesamt 12 Formel-Vau-Rennwagen der Modelle «Formcar» und «Beach» Quartier im Norisring-Fahrerlager. Die Besetzung der Autos wurde in Absprache

mit Norisring-Rennleiter Gerhart Leistner bestimmt. Auch ich durfte als junger Motorsport-Journalist und Streckensprecher am Premiere-Rennen teilnehmen – das erste Autorennen meines Lebens.

Dieses Ereignis hat sich so tief in mein Gedächtnis eingegraben, dass die Abläufe von damals noch immer fast minutiös abrufbar sind. Huschke von Hanstein kam am Samstagmorgen auf mich zu und eröffnete mir freudestrahlend: «Jetzt müssen Sie mal zeigen, ob es für Ihre frechen Texte und Kommentare einen soliden Hintergrund gibt.»

Mit diesen warmen Worten wies er mir galant das Auto mit Startnummer 2 zu – ein weißer, dickbauchiger Formcar. Helm und Brille hat mir Jochen Neerpasch geliehen, ein Overall war noch nicht Pflicht. Damit auch sportrechtlich alles seine Ordnung hatte, besorgte Huschke-Assistent Gerhard Härle für mich vor Ort einen «ONS Fahrer-Ausweis», dessen Gültigkeit mit Rennende gleich wieder erlosch.

Das Cockpit hielt eine äußerst spartanische Ausstattung bereit: Harte Sitzschale, großes Lenkrad, Schalthebel mit Knauf, Hauptschalter, Startknopf, Drehzahlmesser sowie Anzeigen für Öldruck und Temperatur. Kein Gurt, kein Feuerlöscher, nichts. Zu Training und Rennen stieg ich direkt vom Sprecherturm mit Sakko und Krawatte in den bereitgestellten Formel Vau. Meine Sandalen verklemmten sich ständig zwischen Kupplungs- und Bremspedal. Nach 20 Minuten Training wurde für mich die siebtschnellste Zeit notiert, fünf Sekunden langsamer als Polemann und Porsche-Pilot Lothar Dongus. In der Startaufstellung stand ich dritte Reihe, Mitte.

Drei Dreher und doch Fünfter. Im Rennen am Sonntag geht's über zehn Runden auf den großen, 3,9 km langen Kurs. Mir gelingt ein optimaler Start, fünf Plätze sind ratzfatz gutgemacht. Dann ein gieriger Griff nach der Führung: Bremspunkt verpasst, Dreher, Stillstand, Letzter. Zähe Aufholjagd, noch zwei Dreher und jede Menge Quersteher.

Und dann der Kampf mit dem viel zu großen Helm, der beim Anbremsen ins Gesicht fällt und beim Beschleunigen nach hinten kippt. Sakko und Krawatte flattern im Fahrtwind. Im Ziel bin ich Fünfter, es hätte schlimmer kommen können. Der Sieger heißt Günther Schmitt (26) aus Würzburg. Seine Norisring-Fahrzeit: 21

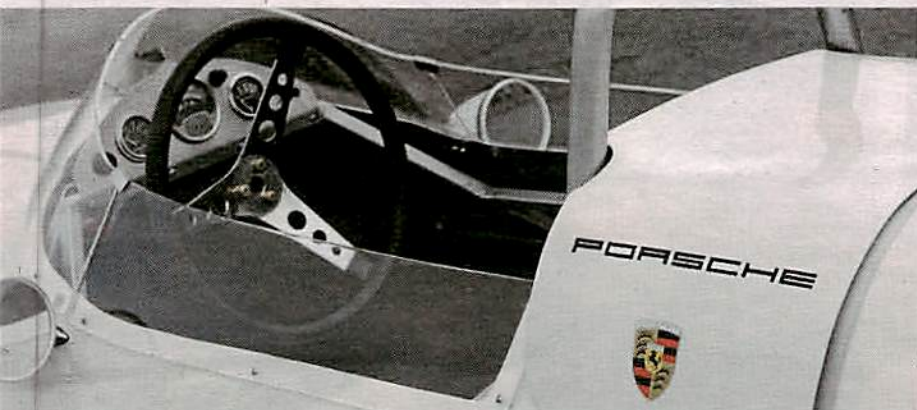
«Jetzt müssen Sie mal zeigen, ob es für Ihre frechen Texte und Kommentare einen soliden Hintergrund gibt.»

HUSCHKE VON HANSTEIN





Offizielle deutsche Formel-Vau-Premiere: Elf Autos starteten am 4. Juli 1965 auf dem Norisring



Formel-Vau-Cockpit: XXL-Lenkrad mit drei Speichen, nur drei Anzeigen auf dem Armaturenbrett



Formel-Vau-Zirkus 1965 in Wunstorf (v.l.): Rolf Stommelen, Eckhard Schimpf, Michael Franz, Sigmund Seligmann, Dieter Bohnhorst, Rolf Wütherich, Rainer Braun mit Gattin Brita (und Overall)

Minuten. Sein Temposchnitt: 111,9 km/h.

Für mich war dieses erste Cockpit-Erlebnis der Beginn meiner großen Formel-Vau-Liebe. Mit dem Porsche-Wanderzirkus durfte ich seitdem an den Wochenenden quer durch Deutschland ziehen, gegen die Porsche-Stars Rolf Stommelen, Udo Schütz, Gerhard Mitter, Gijs van Lennep und andere Größen antreten. Nach sechs Starts hatte ich immerhin schon einen Sieg und drei Podiumsplätze auf meinem noch jungen Hobbyracer-Konto.

VWs Widerstand gebrochen

Aus dem Premierenspaß und den bauchigen 1,2-Liter-VW-Rennwagen mit dürrigen 34 PS wurden im Laufe der Jahre schlanke, schicke Formel-Vau-Flitzer, die in ihrer besten Zeit um die 120 PS auf den Asphalt brachten. Und als 1971 mit dem großen und noch stärkeren Bruder «Formel Super Vau» mit 1,6-Liter-VW-Triebwerk und 150 PS sogar noch eine zweite Rennserie etabliert wurde, hatte Volkswagen seinen

Widerstand gegen den Motorsport schon längst aufgegeben. Im Gegenteil: Wolfsburg bekannte sich bereits seit 1967 mehr oder weniger offen zu seiner Nachwuchsförderung. Die Interessen des Unternehmens vertrat die nach München ausgelagerte Organisation «Formel V Europa e.V.», zugleich auch der Vorläufer von Volkswagen Motorsport in Hannover.

Heute kann ich mit Gewissheit sagen, dass die frühen Formel-Vau-Jahre zwischen 1965 und 1972 wohl das Wilde und Verrückteste waren, was ich jemals im Rennsport erlebt habe. Sicher, gerade am Anfang war's auch schweinegefährlich, aber ich glaube, um das Risiko hat sich niemand groß Gedanken gemacht. Die teils haarsträubenden Formel-Vau-Schlachten wurden phasenweise nach dem Motto «Denn sie wissen nicht, was sie tun» ausgetragen.

Wenn der Historische Formel-Vau-Verband (ca. 250 Mitglieder aus 11 Nationen mit rund 160 liebevoll restaurierten FV-Autos) hin und wieder mal zum Legends-Talk einlädt, und sich

die inzwischen 70 bis 80 Jahre alten Formel-Vau-Veteranen zur fröhlichen Rückschau auf ihre Schandtaten treffen, hört sich das etwa so an: «Wir müssen alle verrückt gewesen sein damals, eigentlich hätten wir das niemals machen dürfen.»

Wiedersehen am Norisring

Am kommenden Wochenende treffen sich jede Menge Formel-Vau-Fahrer von damals mit ihren teils mehr als 50 Jahre alten, wundervoll restaurierten Autos am Rande der DTM-Rennen zur Jubiläumsfeier auf dem Nürnberger Norisring. Ich werde auch dabei sein. Doch mit fast 75 Jährchen auf dem Buckel klemme ich mich nicht mehr hinter Steuer, nur noch hinter Mikro. Samstags ab 18.55 Uhr und sonntags ab 16.40 Uhr werden mehr als 50 historische und moderne Formel-Vau-Renner 30 Minuten lang Demo-Runden drehen.

Aber trotz allem Grund, den es gibt, unsere geliebten rasenden Badewannen zu feiern: Der Schlipps bleibt dieses Mal im Schrank. ♦

FORMEL-VAU-STARTER AM NORISRING 2015

Klasse 1: Formel Vau frühe Einvergaser

Startnr.	Marke	Jahr	Hubraum	Fahrer
100	Formcar	1964	1200ccm	Tobias Aichele (D)
101	Beach MK 5B	1963	1200 ccm	Manfred Nord (D)
102	Apal	1965	1300 ccm	Christian Seinecke (D)
106	Apal	1964	1300 ccm	Richard Nachbar (D)
115	Beach MK 5B	1965	1200 ccm	Thomas Keßler (D)
120	Austro Vau	1966	1300 ccm	Robert Waschak (A)
122	Beach MK 5B	1965	1300 ccm	Günther Huber (A)
125	Rion	1965	1300 ccm	Walter Grulich (D)
128	Autodynamics MK1	1965	1300 ccm	Frank Orthey (D)
128	Autodynamics MK1	1965	1300 ccm	Gregor Schulz (D)

Klasse 2: Formel Vau späte Einvergaser

Startnr.	Marke	Jahr	Hubraum	Fahrer
201	Celi	1969	1300 ccm	Patrick Havermans (L)
206	Olymp	1968	1300 ccm	Franz Kapeller (A)
208	Veemax	1970	1300 ccm	Jukka Puurunen (FIN)
212	Austro Vau	1969	1300 ccm	Johann Haas (A)
214	Olympic	1968	1300 ccm	Josef Brandstetter (A)
217	Karringer MK II	1971	1300 ccm	Thomas Karr (D)
218	Austro Vau	1969	1300 ccm	Wolfgang Rafflenbeul (D)
220	Austro Vau	1968	1300 ccm	Manfred Schurti (FL)
221	Austro Vau	1968	1300 ccm	Thomas Matzelberger (A)
224	Fuchs	1968	1300 ccm	Thomas Knappe (D)
232	Hick	1969	1300 ccm	Manfred Kluth (D)
233	Motul	1969	1300 ccm	Robert Pfeiffer (D)
237	Monaco	1968	1300 ccm	Sarah Havermans (L)
244	Olympic	1968	1300 ccm	Ingo Knappe (D)
247	Austro Vau	1969	1300 ccm	Alois Brandstätter (A)
248	RPB	1967	1300 ccm	Stephan Gremler (D)

Klasse 3: Formel Vau Zweivergaser

Startnr.	Marke	Jahr	Hubraum	Fahrer
301	Zöllner-Kaimann	1974	1300 ccm	Wendelin Egger (D)
302	Kaimann	1970	1300 ccm	Wolfram Winkler (D)
307	Palja Mato	1973	1300 ccm	Henrik Schiller (D)
308	Fuchs	1973	1300 ccm	Volker Zielaskowski (D)
310	Pichl 1965/73	1965	1300 ccm	Siegfried Filthaut (D)
316	Karringer	1974	1300 ccm	Andreas Kohler (D)
320	Kaimann	1976	1300 ccm	Thomas Hanel (D)
321	Kaimann	1975	1300 ccm	Alfred Przhoda (A)
332	Fuchs	1974	1300 ccm	Dieter Hofbeck (D)
333	Steck	1974	1300 ccm	Andreas Türk (D)
334	Fuchs	1975	1300 ccm	Ingolf Sieber (D)

Klasse 4: Formel Super Vau luftgekühlt

Startnr.	Marke	Jahr	Hubraum	Fahrer
401	RSM Tasco HAT 162	1972	1600 ccm	Leo Sommer (D)
402	Lola T 324	1975	1600 ccm	Siegfried Fischer (D)
406	Lola T 324	1975	1600 ccm	Thomas Ernst (D)
407	ATS Lola	1973	1600 ccm	Thomas Cramer (D)
407	ATS Lola	1973	1600 ccm	Mikaela Ahlin-Kottulinsky (S)
408	Kaimann	1972	1600 ccm	Fred Hoenle (D)
415	Kaimann	1974	1600 ccm	Karl Holzinger (A)
416	Motul	1974	1600 ccm	Walter Löffelsender (D)
418	Lola T 252	1972	1600 ccm	Christoph Hasler (CH)
420	Fuchs	1972	1600 ccm	Alfred Ecker (A)
429	Royale RP 9	1971	1600 ccm	Peter Hackner (D)
433	Fuchs	1972	1600 ccm	Fiona Hasler (CH)
435	Kaimann	1972	1600 ccm	Manfred Jantke (D)

Klasse 5: Formel Super Vau wassergekühlt

Startnr.	Marke	Jahr	Hubraum	Fahrer
502	VeeMax	1978	1600 ccm	Wolfgang Götz (D)
502	VeeMax	1978	1600 ccm	Tibor Meray (D)
507	Chevron B 50	1979	1600 ccm	Ulrich Kabel (D)
512	Ralt RT 5	1981	1600 ccm	Rudi Raml (A)
524	Kaimann	1978	1600 ccm	Markus Huber (A)

Klasse 6: Moderne Formel Vau luftgekühlt (keine Starter gemeldet)

Klasse 7: Moderne Formel Vau wassergekühlt

Startnr.	Marke	Jahr	Hubraum	Fahrer
700	Mega V3	1993	1300 ccm	Manfred Benninger (D)
702	DRM PRT	2007	1300 ccm	Joe Welzel (D)
708	Tatuus RMS-JET	2006	1300 ccm	Ralph Pütz (D)
711	DRM MK 1	2000	1300 ccm	Peter Kirchner (D)
781	Merlin BR	2009	1300 ccm	Bernd Bretschneider (D)

Stand: 17.06.2015

Bergrennen Iberg

Voller Höhen und Tiefen



Historie ganz nah: Nicht nur wegen Publikumsleblingen wie Norbert Brenners DTM-Vectra (Foto/2012) kommen die Fans zum Ibergrennen

Von THOMAS BUBEL

Das ADAC Ibergrennen in Eichsfeld/Nordthüringen, das Bergrennen mit der wohl wechselhaftesten Geschichte in Deutschland, feiert am Wochenende sein 20. Rennjubiläum.

In den frühen 1970er-Jahren formierte sich ein Häufchen gleichgesinnter Motorsportfreunde, darunter Heiner und Klaus-Dieter Haase, Stefan Hartung, Hubert König und Friedhelm Ferner – Vater des heutigen Iberg-Rennleiters und Vize-Präsident des KW Berg-Cups Kevin Ferner –, um ein Bergrennen im Heilbad Heiligenstadt zu initiieren. Das war in der damaligen DDR kein leichtes Unterfangen. Schließlich konnten die Oberen von Staat und Partei überzeugt werden, sodass 1974 erstmals Renn-Trabis, Ladas und Formel-Easter-Renner den Holzweg unter die Räder nehmen konnten.

«Es war im Nachhinein gesehen eine spannende Zeit damals», schwärmt heute noch Ferner senior, der die Fäden bei der Wiedergeburt des Ibergrennens nach der Wende als Organisationsleiter in Händen hielt. «Pokale für die Klassensieger waren in den Gründerjahren Mangelware, wir bekamen da-

für Sachspenden von den ortsansässigen Firmen und Volkseigenen Betrieben (VEB)». Ebenfalls dünn gesät waren damals Unterkünfte für die aus der gesamten DDR anreisenden Teams. «Als Veranstalter musste man jedem Fahrer ein Quartier zuweisen, was in einer Stadt mit Heilbad sehr schwierig war. Viele Heiligenstädter Bürger räumten ihre Wohnzimmer und nahmen Gäste, Rennfahrer und Mechaniker auf».

Soldaten als Streckenposten

«Die Siegerkränze für die Besten in der Gesamtwertung wurden vom Heiligenstädter Friedhofsgärtner angefertigt. Eine nach heutigen Maßstäben primitive Zeitnahme mussten wir selbst entwickeln. Die dafür

notwendige Funkstrecke wurde mithilfe der Nationalen Volksarmee auf die Beine gestellt». Soldaten sorgten in diesen Jahren als Sportwarte auch für die Streckensicherung. Die Materialbeschaffung zur Absicherung der Bergpiste erwies sich zudem als äußerst schwierig.

Wo heute mehrfach gesicherte Reifenstapel und Doppelleitplanken die Rennstrecke begrenzen, standen damals Strohballen, die man mit viel Überredungskunst und Standvermögen den umliegenden LPGs abgeschwatzte – mit der Maßgabe, diese nach dem Rennwochenende wieder zurückzubringen.

Was da Jahr für Jahr an Popularität gewann, war den Genossen lange Zeit nicht bewusst.

1974 bei der Erstauflage säumten bereits 18000 Zuschauer die Strecke, die damals noch doppelt so lang war wie heute. Mitten in der Stadt wurde gestartet, heute befindet sich die Startlinie am Stadtrand. Ein Jahr später strömten bereits mehr als 22000 Motorsportfreunde an den Holzweg. Da Heiligenstadt unmittelbar an der deutsch-deutschen Grenze lag und sogar innerhalb des Fünf-Kilometer-Sperrgebiets, wurde den SED-Obersten eine solche Menschenansammlung in unmittelbarer Grenznähe langsam aber sicher zu heiß.

Es wurden Fluchtversuche befürchtet, sodass die Bezirksführung in Erfurt einen tödlichen Unfall in der Motorradklasse beim Bergrennen 1977

zum Anlass nahm, die Veranstaltung zu verbieten.

Neuaufgabe im Jahr 1997

Mit den vier Veranstaltungen zu DDR-Zeiten erwarb sich das Ibergrennen unter den 15 ostdeutschen Bergrennen Kultstatus. Fahrer wie Uli und Peter Melkus, Helmut Assmann oder die schnellste Frau der DDR, Helga Heinrich, kamen ins Eichsfeld. 1997 begann die neue Ära unter der Regie des MC Heilbad Heiligenstadt. Zunächst aus Sicherheitsgründen als reines Tourenwagen-Bergrennen. Nach der Erhöhung des Sicherheitsstandards im Jahr 2000 wurden vom DMSB erstmals Formel- und Sportwagen zum Start zugelassen.

Zwei Jahre später drehte sich das Personalkarussell in der Rennleitung weiter, und Friedhelm Ferner, Vater des Rennens, gab die Leitung an den «Motorsportfreund» Hermann Ludolph weiter, der heute noch in dieser Position die Verantwortung trägt. Mit Friedhelms Sohn Kevin blieben die Ferners weiter in der Verantwortung. Ferner junior war zu dieser Zeit der jüngste Rennleiter des DMSB aller Zeiten. Der heute 37-Jährige ist immer noch Rennleiter. Sowohl am Wochenende am Iberg als auch Ende Juli beim EM-Lauf am Glasbach. ♦



Vorjahressieger: Patrik Zajelsnik im Norma



Ost-Charme: Ein Trabi am Iberg in den 70ern

FAN-SHOP

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

< Einfach weltmeisterlich

Minichamps hat den Weltmeister-Mercedes von Lewis Hamilton aus dem Vorjahr in die Startaufstellung geschoben. Ein wahres Prunkstück in Sachen Lackierung und Detailtreue. Rund 115 Euro, im Fachhandel, weitere Infos unter: www.minichamps.de



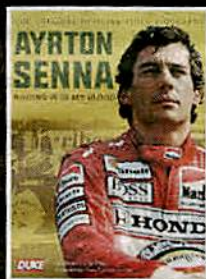
Die Cossie-Biografie >

Der Name Keith Duckworth und die Bezeichnung DFV sind legendär. Nun ist endlich ein Buch über den genialen Gründer von Cosworth erschienen. Ein Muss für jeden Technik-Fan. 35 Pfund, 352 S., engl. Text, ISBN: 978-1-845845-28-5, bei: www.veloce.co.uk



< Der erste Senna-Film

«Racing is in my Blood» ist nicht neu. Aber jede Minute wert, die man sich vor den TV-Schirm setzt. Das Filmmaterial von damals (1992) wurde jetzt digital neu aufbereitet. 19,95 Euro, Duke-DVD, Laufzeit 60 min, Originalton Englisch, bei www.raceland.de



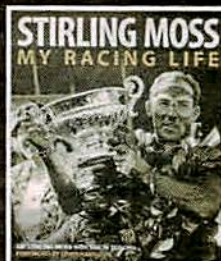
Audis Siegerwagen >

2015 hat es nicht zum Le Mans-Sieg gereicht. Umso schöner die Erinnerung an 2014, als Fässler/Lotterer/Tréluyer mit Audi an der Sarthe gewannen. Spark hat den Siegerwagen in 1:18 verkleinert. Ca. 150 Euro, im Fachhandel, Infos: www.sparkmodel.com



< Das Beste über Moss

Er war einer der größten Rennfahrer seiner Zeit. Nur F1-Weltmeister ist er nie geworden. «My Racing Life» von und über Stirling Moss ist ein bewegendes Zeitdokument. 69,90 Euro, Evro Publishing, engl. Text, ISBN 978-1910505069, bei: www.rallyandracing.com



Ferrari für die Kleinen >

Seit Mattel nicht mehr alleiniger Lizenzhalter ist, boomt das Geschäft mit Ferrari-Modellen. Auch Bburago ist wieder dabei – u.a. mit dem F10 und dem F2012. Als Nächstes folgt der F14T. Rund 10 Euro, 1:43, im Fachhandel, Infos: www.bburago.com



LESERBRIEFE

Schlechter Verlierer Zum Leserbrief «Klar, was da läuft», MSa 26/2015

Leser Björn Schmidt aus Ruppichteroth hat völlig recht mit seiner Analyse zum Formel-1-Grand-Prix von Kanada. Lewis Hamilton gehört mal richtig die Leviten gelesen. Er soll sich lieber fair dem Zweikampf mit Nico Rosberg stellen – ohne ständig vom Team bevorteilt zu werden.

Mercedes und Lewis Hamilton haben auch den Sieg in Monaco vergeigt, und es macht den Eindruck, dass man Nico Rosberg den Sieg nicht wirklich gegönnt hat. Dazu kommt das unsportliche Verhalten von Lewis Hamilton nach dem Rennen, indem er seinen Teamkollegen keines Blickes würdigt und an der Sektdusche nicht teilnimmt, von dem umgefahrenen Schild für den 3. Platz im Parc fermé ganz zu schweigen.

Das erinnert an Alain Prost, der auch ein schlechter Verlierer war. Laut Toto Wolff ist Lewis Hamilton aber eine Klasse Führungsperson und ein großartiger Fahrer. Er hätte lieber Größe zeigen sollen, wie es große Sportler tun. Erst Vertragsverlängerung zwischen Mercedes und Hamilton, dann der große Lapsus. Klassisches Eigentor. *Roland Herboth, D-99765 Urbach*

Warum diese Regeln? Zur gegenwärtigen Situation der Formel-1-WM

Neulich stellte ich beim Zählen der Formel-1-Grand-Prix-Programmhefte fest, dass ich schon seit Beginn der 1960er-Jahre als kleines Kind bis heute zirka 60 GP besucht habe.

Es ist ja bekannt, dass die F1 damals sehr gefährlich war – und gerade deshalb ist es für mich unverständlich, wie man bei dem heutigen Sicherheitsstandard ein derartiges Reglement wie im Moment praktiziert.

Das Training war früher, was die Startaufstellung betrifft, auf Freitag und Samstag (Abschlussstraining) verteilt, und die schnellste Zeit zählte – egal ob vom Freitag oder Samstag. Das heutige Qualifying mit dieser Zeitregelung ist von so vielen Glücksfaktoren abhängig. Ich erinnere mich, wie Nikolaus Ritter von Lauda zu Beginn seiner Ferrari-Zeit oft wartend in der Box den Helm wieder überzog, den Ferrari startete, wenn einer schneller war. Später, 1984, wurde er Weltmeister ohne eine Pole. Er stimmt

den Wagen mehr fürs Rennen ab. Dies scheint heute geradezu unmöglich ohne eine einzige Pole.

Früher war es dank Reglement möglich das beispielsweise 8- und 12-Zylinder-Motoren starteten oder ein Auto vier Vorderräder hatte. Das Erlebnis für den Zuschauer an der Strecke war einfach viel intensiver.

Das morgendliche Warm-up war von Vorteil für Zuschauer und Fahrer. Heute wartet man an der Strecke lange, um die Autos zu sehen (Sonntags betreffend).

Auch ich machte mir heuer zum ersten Mal die Überlegung, nicht nach Spa zu fahren und das Rennen im TV anzuschauen. Allerdings ist Spa natürlich einer der besten Kurse für mich. Der Hockenheimring wurde mit dem Umbau «ermordet».

Der Boxenfunk ist auch fragwürdig und nimmt von der Spannung. Die Fahrer sollten über Funk nur bei Gefahr informiert werden. Dass ein Team dominiert wie zurzeit Mercedes, ist für die Formel 1 nicht ungewöhnlich, das hat meinen größten Respekt, weil die Regeln für alle gleich sind. *Rainer Trummer, D-53111 Bonn*

Kaum von Vorteil Zur Übertragung der MotoGP-Rennen im TV

Ich möchte mir nicht anmaßen, ob die Übertragung der MotoGP-Rennen nun beim TV-Sender Eurosport oder bei Sport 1 besser waren. Aber ich denke nicht, dass es für die Sportler von Vorteil ist, wenn sie im Bezahlfernsehen von 10000 zahlenden Fans gesehen werden...

So wird es für sie ganz sicher nicht einfacher, einen Sponsor zu finden.

Wir sind nun einmal kein Motorradland wie Italien, Spanien oder Frankreich. Dort mag das mit dem Bezahlen für Motorsport funktionieren. Bei uns wird so aus diesem Randsport ein toter Sport. Sehr traurig für die Sportler und die Fans. *Robert Schleicher, D-78727 Oberndorf*

KONTAKT

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

REDAKTION

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

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

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

Freie Mitarbeiter:
Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Hygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,
Martin Gruhler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard
Jost, Sven Kopt, Annette Laqua, Hendrik Medrow,
Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang,
Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno
Wester, Arike Wiczorek, Michael Wolf

England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,
Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-
kollett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico
Schneider, sulton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
Jörg Willemsmann, Willem Wittenberg/RSSP

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

Art Director:
Silvio Löttscher

Grafik und Produktion:
Jürg 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 Feuerer

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:
Ines Eifrig
iefbrig@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:
DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

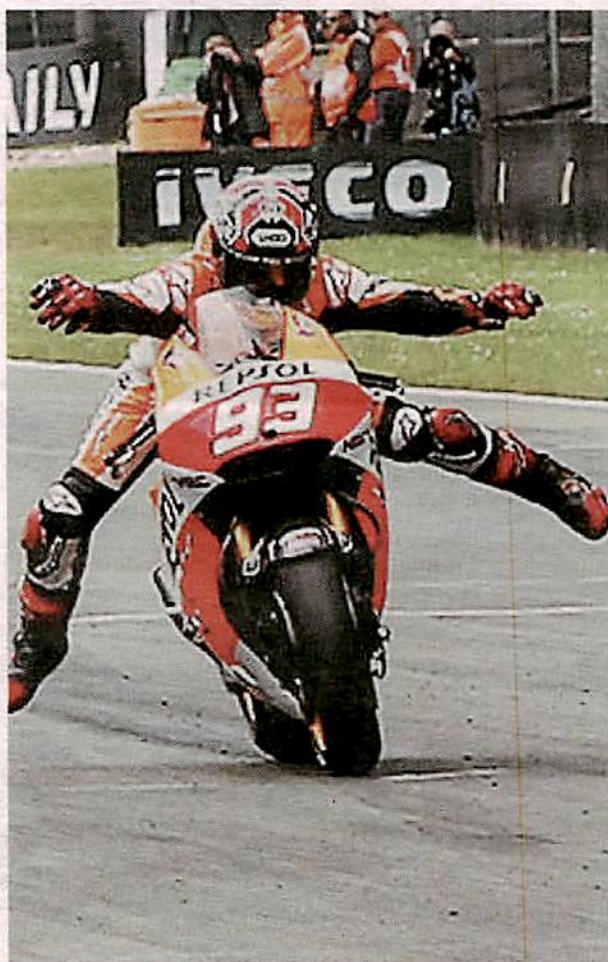
Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),
€ 169,00 (übriges Ausland), Testabo 10 Ausgaben:
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland), Studen-
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-
tionsbescheinigung das Abo mit einem 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@stampafl.com

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur
mit Genehmigung des Verlages und Quellenanga-
be. Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-
nimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488



Assen 2014: Márquez auf Honda jubelnder Sieger

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 23.6.

9.05 Talk aus dem Hangar: u.a. mit Rückblick F1-GP Österreich **SERVUS-TV**
 22.30 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**
 23.00 Porsche Supercup, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 23.30 Blancpain GT Endurance Serie, Le Castellet (F), Rennen (W) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 24.6.

0.30 Formel-3-WM, Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 25.6.

8.30 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**
 12.40 Classic Ride: Das Rallye-Jahr 1972 (Dok.) **MOTORVISION TV**

FREITAG, 26.6.

0.00 Rallye-EM, Ypern (B), Rennen 1. Tag (Zus.) **EUROSPORT**
 0.15 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**
 12.40 Classic Ride: Die DTM 1992 (Dok.) **MOTORVISION TV**
 19.55 DTM, Norisring (D), Vorbereichte zum Wochenende **SPORT 1**

SAMSTAG, 27.6.

0.15 Rallye-EM, Ypern (B), Rennen 2. Tag (Zus.) **EUROSPORT**
 11.25 Formel-3-EM, Norisring (D), Rennen (live) **N-TV**
 11.25 DTM, Norisring (D), Vorbereichte zum Wochenende **SPORT 1**
 14.00 Goodwood Festival of Speed, 1. Tag (live) **MOTORS-TV**
 15.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Le Castellet (F), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**
 16.35 DTM, Norisring (D), 1. Rennen (live) **ARD**

16.45 Formel E, London (GB), 1. Rennen (live) **SKY SPORT 2**
 18.45, 23.00 Formel E, London (GB), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 2**
 20.00 ADAC GT Masters, Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 21.00 DRM: Das Magazin zur Deutschen Rallye Meisterschaft **SPORT 1**
 21.15 Tourenwagen-WM/WTCC, Le Castellet (F), Qualifikation (W) **EUROSPORT 2**
 21.15 VLN Langstreckenmeisterschaft, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 21.45 Porsche Carrera Cup, Norisring (D), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 22.00 IndyCar, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (live) **SPORT 1 US**

21.15 Tourenwagen-WM/WTCC, Le Castellet (F), Qualifikation (W) **EUROSPORT 2**
 21.15 VLN Langstreckenmeisterschaft, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 21.45 Porsche Carrera Cup, Norisring (D), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 22.00 IndyCar, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (live) **SPORT 1 US**

SONNTAG, 28.6.

0.00 Rallye-EM, Ypern (B), Rennen 3. und letzter Tag (Zus.) **EUROSPORT**
 7.55 IndyCar, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**
 8.00 Rallye-EM, Ypern (B), Rennen 3. und letzter Tag (Zus.) **EUROSPORT 2**
 10.15 Goodwood Festival of Speed, 2. Tag

(live) MOTORS-TV

11.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Le Castellet (F), Qualifikation (W) **EUROSPORT**
 11.30, 14.45 Formel E, London (GB), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 2**
 12.10 Formel-3-EM, Norisring (D), Rennen (live) **N-TV**
 12.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Le Castellet (F), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.20 DTM, Norisring (D), Qualifikation zum 2. Rennen (live) **ARD**
 13.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Le Castellet (F), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
 15.00 DTM, Norisring (D), 2. Rennen (live) **ARD**

15.45 USCC United SportsCar Challenge, Watkins Glen (USA), Rennen (live) **MOTORS-TV**
 16.45 Formel E, London (GB), 2. Rennen (live) **SKY SPORT 2**
 19.15 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

20.30 Motorsport kompakt (Magazin), u.a. mit Formel E, London (GB) **SPORT 1**

21.15 Porsche Carrera Cup, Norisring (D), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1**

21.15 Formel E, London (GB), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 2**

23.15 Goodwood Festival of Speed, Höhepunkte der Veranstaltung (Zus.) **MOTORS-TV**

MONTAG, 29.6.

0.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Le Castellet (F), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 12.40 Der große Tourenwagen-Preis von Argentinien 1964 (Doku.) **MOTORVISION TV**
 18.30 IndyCar, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**
 21.30 Rallycross-WM, Estering/Buxtehude (D), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 22.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Le Castellet (F), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Le Castellet (F), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

MOTORRAD

1.00 Motocross-WM, Teutschenthal (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 22.40 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 25.6.

9.00 Motorrad-WM/Moto3, Assen (NL), 1. Training (live) **EUROSPORT**
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Assen (NL), 1. Training (live) **EUROSPORT**
 9.50 Motocross-WM, Teutschenthal (D), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Assen (NL), 1. Training (live) **EUROSPORT**
 11.20 Motocross-WM, Teutschenthal (D), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
 11.45 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Assen (NL), 2. Training (live) **EUROSPORT**
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Assen (NL), 2. Training (live) **EUROSPORT**
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Assen (NL)

2. Training (live) EUROSPORT

FREITAG, 26.6.

8.45 Motorrad-WM/Moto3, Assen (NL), 3. Training (live) **EUROSPORT**
 9.30 Motorrad-WM/MotoGP, Assen (NL), 3. Training (live) **EUROSPORT**

10.30 Motorrad-WM/Moto2, Assen (NL), 3. Training (live) EUROSPORT

11.30 Motorrad-WM, Assen (NL), Vorbereichte zur Qualifikation (live) **EUROSPORT**
 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Assen (NL), Qualifikation (live) **EUROSPORT**
 13.30 Motorrad-WM/MotoGP, Assen (NL), Qualifikation (live) **EUROSPORT**
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Assen (NL), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

SAMSTAG, 27.6.

8.15 Motorrad-WM, Assen (NL), Warm-up (live) **EUROSPORT**
 9.45 Motorrad-WM, Assen (NL), Vorbereichte zum Rennen (live) **EUROSPORT**
 10.45 Motorrad-WM/Moto3, Assen (NL), Rennen (live) **EUROSPORT**
 11.30 Motocross-WM, Teutschenthal (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 12.00 Motorrad-WM/Moto2, Assen (NL), Rennen (live) **EUROSPORT**
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Assen (NL), Rennen (live) **SRF 2**
 13.30 Motorrad-WM/MotoGP, Assen (NL), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Assen (NL), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 13.55 Motorrad-WM/MotoGP, Assen (NL), Rennen (live) **SRF 2**

SONNTAG, 28.6.

19.15 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

MONTAG, 29.6.

15.00 Motorrad-WM/Moto3, Assen (NL), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 15.45 Motorrad-WM/Moto2, Assen (NL), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 16.30 Motorrad-WM/MotoGP, Assen (NL), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 18.30 Motorrad-WM/Moto2, Assen (NL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 19.00 Motorrad-WM/MotoGP, Assen (NL), Rennen (W) **EUROSPORT**

TERMINE

AUTOMOBIL

25.-27.6.	Rallye, Ypern	EM	B
26./27.6.	Rallye, Schneebergland/Rohr im Gebirge	ÖM	A
27./28.6.	DTM/Tourenwagen, Norisring	DM	D
27./28.6.	Formel 3, Norisring	EM	D
27./28.6.	Truck, Nürburgring	EM	D
27./28.6.	Porsche Carrera Cup, Norisring		D
27.6.	Formel E, London		GB
28.6.	WTCC/Tourenwagen, Le Castellet	WM	F
28.6.	Bergrennen, Iberg	DM	D
28.6.	Bergrennen, Reitnau	SM	CH
28.6.	IndyCar, Fontana/Kalifornien		USA
28.6.	NASCAR, Sonoma/Kalifornien		USA
28.6.	Audi Sport TT Cup, Norisring		D
28.6.	ETCC/European Touring Car Cup, Le Castellet		F
28.6.	USCC/Sportwagen, Watkins Glen/New York		USA

MOTORRAD

26./27.6.	Red Bull Rookies Cup, Assen		NL
27.6.	MotoGP/Moto2/Moto3, Assen	WM	NL
27.6.	Speedway, Terenzano	WM	I
27.6.	Speedway, Riga	WM	LV
27./28.6.	Trial, Andon	WM	F
27.6.	Speedway/U21, Mâcon	EM	F
27.6.	Speedway/Bundesliga, Norden	DM	D
27.6.	Supersmoto, Himberg	ÖM	A
27.6.	Speedway/Team-Cup, Güstrow		D
27.6.	US-Motocross, Budds Creek/Maryland		USA
28.6.	Seitenwagen, Särvär/Pannoniaring	WM	H
28.6.	Seitenwagen-Motocross, Genk	WM	B
28.6.	Langbahn/Team, Mühlendorf	WM	D
28.6.	Motocross/ADAC Masters, Aichwald	DM	D
28.6.	Motocross, Broc	SM	CH

IM NÄCHSTEN HEFT / 30.06.2015

AUTOMOBIL
 Formel 1: Vor Silverstone
 WTCC: Rennen in Paul Ricard
 DTM: Lauf auf dem Norisring
 Rallye-WM: Vor Polen-Lauf
MOTORRAD
 MotoGP: WM-Lauf in Assen
 US-Motocross: Budds Creek

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 4. Juli, 46. Adenauer ADAC Trophy, VLN Nürburgring; 17. Juli, Freies Fahren Nordschleife; 1. August: ADAC Barbarossapreis VLN Nürburgring. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

