

MOTORSPORT aktuell

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



24h Spa-Francorchamps
**Vorschau: Klassiker
mit Dream-Team** S. 10



MotoGP
**Márquez: Sachsen-
Sieg macht Mut** S. 20

Formel 1 / Jules Bianchi neun Monate nach seinem schweren Rennunfall gestorben

ADIEU!



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

www.motorsport-aktuell.com

Nach 286 Tagen war der Kampf verloren: Jules Bianchi (25) starb am 17. Juli an den Folgen seiner schweren Hirnverletzungen.

Die hatte der Marussia-Pilot aus Frankreich Anfang Oktober in Suzuka beim GP von Japan erlitten. Im Regen war er von der

Piste und unter einen Bergungskran gerutscht. Wer Bianchi war. Wie die F1 trauert. Wie diese Tragödie abließ. **ab S. 4**

LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Das Leiden ist zu Ende – nach 286 qualvollen Tagen. Formel-1-Pilot Jules Bianchi starb am 17. Juli an den schweren Hirnverletzungen, die er sich im Oktober 2014 bei seiner Kollision mit einem Bergungskran im Grand Prix von Japan zugezogen hatte. Länger als der 25 Jahre alte Franzose hat kein Formel-1-Fahrer nach einem Unfall vergeblich gegen den Tod gekämpft. Und Bianchis Familie hat wohl länger als jede andere eines Motorsportlers verzweifelt gehofft und unfassbar gelitten. Seinen Eltern, Geschwistern und Verwandten übermitteln wir von MSA unser tiefstes Mitgefühl. Die wichtigste Lehre aus der Bianchi-Tragödie hat der Automobil-Weltverband FIA zum Glück längst gezogen in der Formel 1: Sobald ein Rettungs- oder Bergungsfahrzeug auf der Piste ist, wird das Tempo der Rennwagen per realem oder nun auch per virtuellem Safety Car massiv gedrosselt. Doch die Arbeit für mehr Sicherheit darf nirgendwo aufhören im Motorsport. Wo Menschen sich mit Maschinen messen, lassen sich Unfälle nie verhindern, ihre Folgen aber lindern. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? Nico Rosberg (D)
WO? Hamburg (D)

WAS? Mercedes-F1-Pilot eröffnet Petronas-Flagship-Store



WER? Stefan Bradl (D)
WO? Friedberg (D)

WAS? Der bayerische MotoGP-Pilot trainierte im Therapie- und Reha-Zentrum weiter für sein Comeback nach dem Kahnbeinbruch



WER? Sebastian Vettel (D)
WO? Wiesbaden (D)

WAS? Antrittsbesuch des neuen Ferrari-F1-Piloten bei der Deutschland-Zentrale seines italienischen Arbeitgebers

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMA DER WOCHE**
Der Tod von Formel-1-Pilot Jules Bianchi: Nachruf, Reaktionen, Chronik **S. 4**
- FORMEL 1** Mercedes: Vorsprung durch Trick? **S. 7**
- FORMEL 1** So sehen die neuen Sparideen aus **S. 8**
- INDYCAR** Favorit Montoya crashte in Newton **S. 9**
- 24H SPA** Vorschau zum Sportwagen-Highlight **S. 10**
- ADAC GT MASTERS** Fragen an Tabellenführer Asch **S. 12**
- TOURENWAGEN-WM** Neue Strecken ein Gewinn? **S. 14**
- DTM** Zweikampf sorgt weiter für Zündstoff **S. 15**
- RALLYE-WM** So will M-Sport VW jagen **S. 17**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
Motorrad-WM: FIM greift durch; Superbike-WM: Biaggi heiß auf Sepang **S. 19**
- MOTOGP** Márquez über sein Sieger-Comeback **S. 20**
- MOTOGP** Honda bestätigt seine Hochform **S. 22**
- MOTO3** Wie das Erfolgsteam Kiefer plant **S. 24**
- MOTO3** Sucht Teamchef Heidolf neue Fahrer? **S. 25**
- SUPERBIKE-WM** So liefen Laguna-Seca-Rennen **S. 26**
- IDM** Reiterberger will noch höher hinaus **S. 28**
- MOTOCROSS-WM** Aus für Teutschenthal nah? **S. 30**
- US-MOTOCROSS** Jagd auf Roczen geht weiter **S. 31**

PANORAMA

- TOP-HERSTELLER** Auspuffbauer Akrapovič **S. 34**
- RENNHISTORIE** Juli-Highlights im Rückspiegel **S. 36**
- BOXENGEFLÜSTER** Was macht eigentlich...?; Leserbrief **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 38**
- SERVICE** Termine und TV-Programm **S. 39**

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:
XPB

KONTAKT/ONLINE

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1108085
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,- € inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

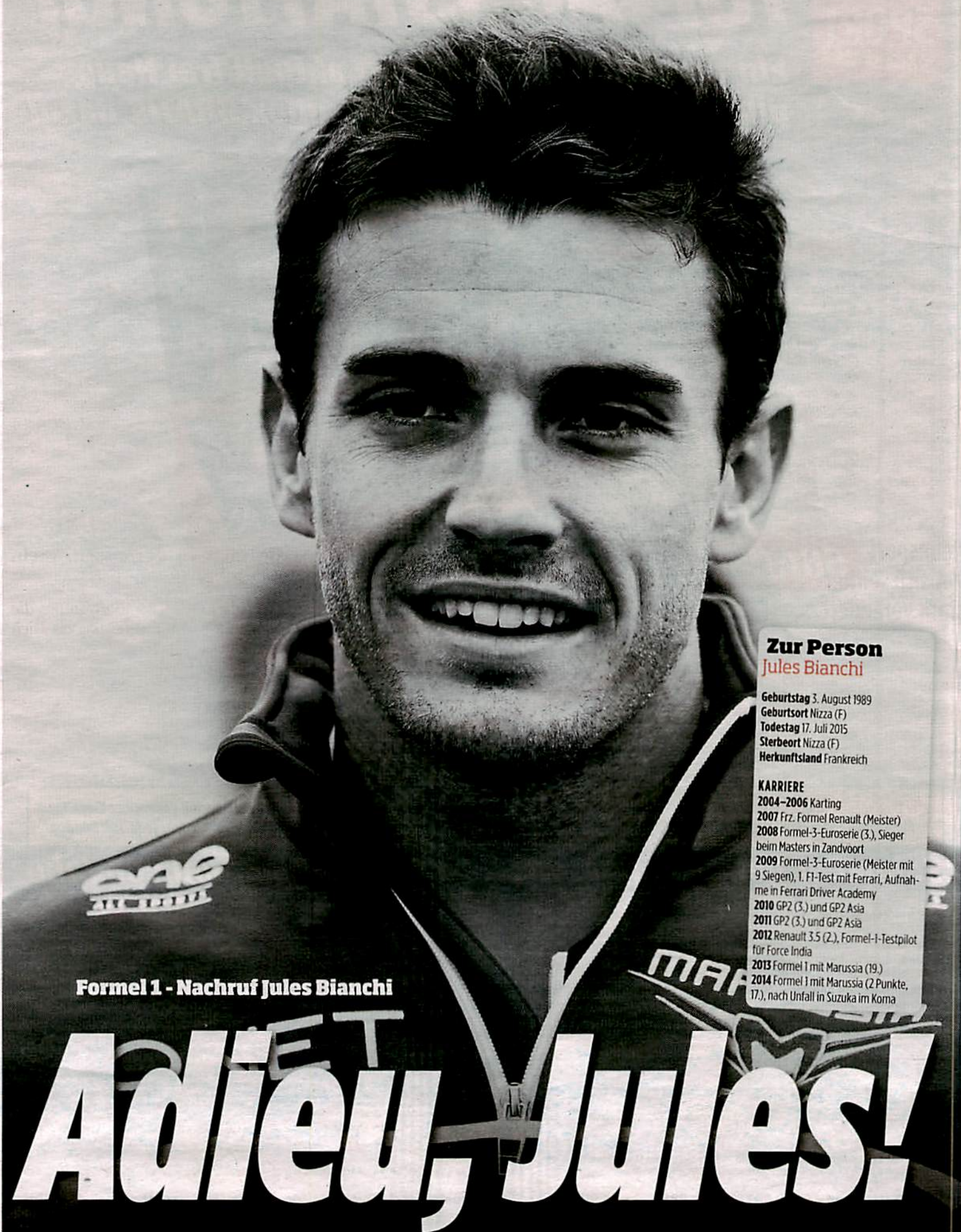
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher 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



Zur Person Jules Bianchi

Geburtstag 3. August 1989
Geburtsort Nizza (F)
Todestag 17. Juli 2015
Sterbeort Nizza (F)
Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

2004–2006 Karting
2007 Frz. Formel Renault (Meister)
2008 Formel-3-Euroserie (3.), Sieger beim Masters in Zandvoort
2009 Formel-3-Euroserie (Meister mit 9 Siegen), 1. F1-Test mit Ferrari, Aufnahme in Ferrari Driver Academy
2010 GP2 (3.) und GP2 Asia
2011 GP2 (3.) und GP2 Asia
2012 Renault 3.5 (2.), Formel-1-Testpilot für Force India
2013 Formel 1 mit Marussia (19.)
2014 Formel 1 mit Marussia (2 Punkte, 17.), nach Unfall in Suzuka im Koma

Formel 1 - Nachruf Jules Bianchi

Adieu, Jules!

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Jules Bianchi ist der erste Formel-1-Rennfahrer seit Ayrton Senna 1994, der seine Passion nach einem Rennunfall mit dem Tod bezahlte. MSA erinnert an den Franzosen, der seit dem Japan-GP 2014 nicht mehr aus dem Koma erwachte.

Jules Bianchi ist tot. Der Franzose, der sich 2014 in Suzuka bei einer Kollision mit einem Bergungskran schwere Kopfverletzungen zugezogen hatte, ist nicht mehr aus seinem Koma erwacht. «Jules hat bis zum Ende gekämpft, wie er es immer gemacht hat, aber gestern (Freitag, d. Red.) ist sein Kampf zu Ende gegangen», heißt es in einer Erklärung der Familie.

Die Nachricht ist – so schlimm es klingen mag – Schock und Erleichterung zugleich. Schock, weil die Formel 1 in einem Zeitalter von höchsten Sicherheitsstandards doch wieder ein Todesopfer gefordert hat. Erleichterung,

«Der Rennsport hat sich seither stark verändert.»

JULES BIANCHI



weil das unfassbare Leiden der Familie ein Ende genommen hat. «Es ist eine tägliche Folter», sagte Vater Philippe noch wenige Tage vor dem Tod seines Sohnes zu «France Info». «Wir haben manchmal das Gefühl, verrückt zu werden. Für mich ist es schlimmer, als wenn er gestorben wäre.»

Bianchis Eltern hatten die Öffentlichkeit stets über den Zustand ihres Sohnes informiert. Sie hatten sogar einen eigenen E-Mail-Account eingerichtet, von dem aus Mitteilungen verschickt wurden. Sie haben die Welt am Schicksal ihres Sohnes teilnehmen lassen. Und sich und anderen in ähnlichen Situationen so geholfen. Dass Bianchi seinen letzten Kampf verloren hat, macht traurig. Aber das Ausmaß seiner Verletzungen war massiv. Sein Management ließ gegenüber MSA beim GP von Barcelona durchblicken, dass der Zustand Bianchis unverändert sei – seit dem ersten Tag! Zwar könne er selbstständig atmen, aber die Hoffnung auf eine Genesung sei minimal.

Racing in den Genen

Bianchis Weg in die Formel 1 war vorgezeichnet. Opa Mauro war ein ausgezeichneter GT-Pilot. 1968 beendete jedoch ein Feuerunfall in Le Mans seine

Karriere. Ausgerechnet in dem Rennen, das Bruder Lucien mit Partner Pedro Rodriguez gewann. Nur ein Jahr später war der Großonkel tot. Beim Vortraining an der Sarthe prallte Lucien, der auch an 17 Grands Prix teilgenommen hatte, mit seinem Alfa T33 gegen einen Telegrafmast.

Bianchis Familiengeschichte war es auch, die das Eis zwischen dem stets freundlichen Mann aus Nizza und dem MSA-Schreiberling brechen ließ. Ein Jahr lang war der Ferrari-Schützling schon in der GP2 gefahren. Und unsere Gespräche an den Rennstrecken drehten sich um seine Rennen und seine Erfolge. Die waren im ersten Jahr nach seinem Ermessen «bescheiden». Immerhin: Als Gesamtdritter war er der beste Rookie. Dass er keinen Sieg eingefahren hatte, ärgerte ihn jedoch. Was verdeutlicht, wie sehr Jules nach Erfolg strebte. Ohne dabei aber abzuheben.

Beim Saisonauftakt 2011 in Istanbul fuhr Bianchi als Dritter aufs Podest. Sein Teamkollege hieß damals Esteban Gutiérrez. Ihn wollte ich nach dem Rennen aufsuchen. Als ich den Kopf in den ART-Truck steckte, war da nur Bianchi. Er winkte mich rein. Wir sprachen über sein Rennen – und irgendwann auch über seine Familie. Sie war das Wichtigste in seinem Leben. Ihr verdankte er alles. Und dass er überhaupt in den Rennsport angefangen hatte, ging natürlich auch auf seine Vorfahren zurück. Stolz sei er, hat er mir damals erzählt, dass sein Großonkel Le Mans gewonnen habe. Ein Rennen, das auch er gerne bestritten hätte.

Dass ihm der Rennsport in die Liege gelegt wurde, hat Jules nie abgestritten. Aber er betonte auch, dass er seinen eigenen Weg gehen werde. Und auf dem war er schon sehr weit fortgeschritten. Im Dezember 2009 hatte er bei den Young-Driver-Tests für Ferrari testen dürfen. Und dabei überzeugte er derart, dass ihn die Scuderia fortan förderte. Mit dem Formel-3-Euroserie-Titel im Sack stieg Jules in die GP2 auf. Dort fuhr er wie schon in der Formel 3 für ART, dem Team seines Managers Nicolas Todt. Und hier fühlte sich Bianchi wohl. «ART ist wie eine zweite Familie», sagte er. Teammitglieder von heute und einst würden diese Aussage ohne Zögern unterschreiben.

Weil Gutiérrez damals in Istanbul nicht auftauchen wollte, plauderten Jules und ich weiter. Auch über den Tod von Großonkel Lucien und den schweren Unfall von Opa Mauro. Zwei Themen, die seine Miene für einen Augenblick verfinsterten. Ihn aber nie von seinem Ziel, der Formel 1, abhielten. «Das ist ein Teil meiner Familiengeschichte. Ich kannte

ja beide nicht. Ich kenne die Storys nur vom Hörensagen. Und der Rennsport hat sich seither ja auch stark verändert. Damit will ich nicht sagen, er sei sicher geworden. Aber meine Vorfahren haben schon noch ganz andere Risiken auf sich genommen als wir heute.»

Bianchis fataler Unfall 2014 in Suzuka zeigt: Ein Restrisiko bleibt immer. Und die Verkettung unglücklicher Umstände wird den Sport, den Bianchi über alles liebte, nie hundertprozentig sicher machen.

Von Ferrari gefördert

Wie weit Jules gekommen wäre? Man kann nur mutmaßen. Sein neunter Platz beim Großen Preis von Monaco wird auf ewige Zeiten einen Platz in den Geschichtsbüchern haben. Bianchi war der erste und bisher auch einzige Fahrer im Team von Marussia (heute Manor), der in die Punkte fuhr. Und sein neunter Platz von damals war für das Team Gold wert. «Ohne diese Zähler hätten wir über den Winter diesen Kraftakt, um das Team am Leben zu erhalten, nicht unternommen», gibt Graeme Lowdon, Sportdirektor von Manor, zu. «So gesehen hat Jules den entscheidenden Anteil daran, dass es uns heute noch gibt.»

Auch bei Ferrari war man sich der Qualitäten des sportbegeisterten Franzosen bewusst. Luca Baldissari, Ex-Renningenieur von Michael Schumacher und Verantwortlicher der Ferrari Driver Academy, macht keinen Hehl daraus, dass aus Bianchi mal ein Großer hätte werden können: «Jules hatte die Begabung, viel Speed aus den Kurven herauszunehmen. Einfach deshalb, weil sein Fahrstil extrem rund und flüssig war.»

Wenige Stunden vor seinem verheerenden Unfall in Suzuka hatte Bianchi eine Absichtserklärung mit Sauber unterzeichnet. Bianchi hätte demnach 2015 für die Hinwiler fahren sollen. Ob es angesichts der finanziellen Lage von Sauber dazu gekommen wäre – man weiß es nicht. Bianchi hätte dank der Unterstützung aus Maranello beim Motorenkunde aus der Schweiz weitere Erfahrungen – auf einem höheren Niveau als bei Marussia – sammeln sollen. Um dann eines Tages für das Werksteam anzutreten. Doch zu all dem kam es nicht mehr. Am 5. Oktober 2014 endete die steil nach oben zeigende Karriere des Jules Bianchi jäh.

286 Tage kämpfte er danach mit dem Tod. Ein Kampf, den er am 17. Juli verlor. Auf die Frage, was er eigentlich nach seinem Leben als Rennfahrer machen würde, antwortete er mir offen: «Keine Ahnung. Daran habe ich noch nie gedacht. Und ich hoffe, dass ich daran in nächster Zukunft auch keinen Gedanken verschwenden muss.» ♦

REAKTIONEN

„Unsere unendliche Traurigkeit lässt sich nicht in Worte fassen. Er hat unauslöschlich seine Spuren in unser aller Leben hinterlassen, und wird deshalb immer Teil dessen sein, was wir erreicht haben und erreichen wollen. Jules ist unsere Motivation, weiterzumachen.“

Manor-Teamchef John Booth

„Worte können nicht beschreiben, was seine Familie und der Sport verloren haben. Ich kann nur sagen, dass es eine Freude war, dich gekannt und mit dir Rennen gefahren zu haben.“

Bianchis letzter Teamkollege Max Chilton

„Ciao Jules, du wirst für immer in den Herzen von Ferrari sein.“

Ferrari

„Wir haben ein großes Talent und einen großartigen Mann und Freund verloren. An Tagen wie diesen werden wir wieder auf brutale Art und Weise daran erinnert, wie gefährlich Rennfahren immer noch ist. Trotz aller beträchtlichen Verbesserungen der Sicherheit schulden wir es Jules und der ganzen Motorsportfamilie, in unseren Bemühungen nie nachzulassen.“

F1-Fahrgewerkschaft GPDA

„Wir haben einen wahrlich tollen Menschen und einen echten Kämpfer verloren.“

Jenson Button

„Ich werde dich so vermissen, mein Freund.“

Romain Grosjean

„Heute sind wir alle eine Motorsportfamilie, die um Jules trauert. Jules, die Erinnerung an Dich wird lange leben.“

Mercedes-Team

„Du warst der kleine Bruder, von dem ich immer geträumt habe. Die letzten zehn Jahre mit dir geteilt zu haben, war ein außerordentliches Privileg.“

Bianchi-Manager Nicolas Todt

„Wir dürfen so etwas nie mehr passieren lassen“

Bernie Ecclestone

«Das Schicksal ist wahrscheinlich das einzige, das man nicht besiegen kann. Jules ist der härteste Kämpfer und talentierteste Fahrer, dem ich jemals begegnet bin.»

Jean Eric Vergne

„Er war ein großartiger junger Champion.“

Carlos Sainz, Rallye-Weltmeister

„Ich werde nie die guten Zeiten vergessen, die wir hatten, Bruder.“

Daniel Ricciardo

„Der Sport hat eines der größten Talente seiner Generation verloren, aus einer Familie, die eine starke Präsenz in der Geschichte des Motorsports hat. Jules Bianchi war eine populäre Persönlichkeit in der Formel 1, mit besten menschlichen und sportlichen Qualitäten. Die FIA erkennt die Tapferkeit an, mit der er gemeinsam mit seiner liebevollen Familie seinen letzten Kampf ausgefochten hat.“

Jean Todt

„Sehr, sehr traurig. Ruhe in Frieden, Jules. Bitte betet für seine Angehörigen. Gott schütze Euch alle.“

Lewis Hamilton

Formel 1 - Die Chronik der Bianchi-Tragödie

Neun Monate Todeskampf

Von ELMAR BRÜMMER

286 Tage hat Jules Bianchi nach seinem schweren Unfall beim GP von Japan in Suzuka 2014 überlebt. Am 17. Juli starb der 25-jährige Franzose in Nizza, ohne das Bewusstsein wiedererlangt zu haben.

5. Oktober 2014: 13 Runden vor dem geplanten Rennen des Großen Preises von Suzuka havariert Sauber-Pilot Adrian Sutil im Regen in Kurve 7, wo starke Sturzbäche die Piste kreuzen. Das Auto Sutils hängt gerade am Haken eines Bergungskranes, als Bianchi trotz doppelt geschwenkter gelber Warnflaggen plötzlich durch das Kiesbett schießt. Er prallt in einem Winkel von 30 Grad so stark gegen den schweren Radlader, dass dieser ausgehoben und um ein paar Meter versetzt wird, und der Sauber-Rennwagen vom Haken fällt. Die Sensoren im Ohr Bianchis verzeichnen einen Aufprall von 92 g, sein Auto prallt mit 140 km/h in den Kran, die ganze linke Fahrzeugseite des Rennwagens wird abgerissen. Bei der Bergung ist der Franzose angeblich noch bei Bewusstsein.

6./7. Oktober: Nach zwei Notoperationen, um die Blutungen zu stillen, befindet sich Bianchi im Krankenhaus der Präfekturhauptstadt Yokkaichi. FIA-Präsident Jean Todt setzt von Paris aus jene französischen Top-Neurologen in Marsch, die schon Michael Schumacher



Betroffene Kollegen: Gedenkminute vor dem Russland-GP 2014

nach seinem folgenschweren Skiunfall betreut haben.

9./10. Oktober: Die FIA zieht erste Lehren aus dem Bianchi-Unfall. Renndirektor Charlie Whiting versammelt in Sotschi (Russland) die Teamdirektoren, die Technikchefs und die Elektronik-Experten.

12. Oktober: Eine Schweigeminute vor dem ersten Großen Preis von Russland in Sotschi: 21 Rennfahrer bilden den Schulterchluss – alle stehen immer noch unter dem Eindruck des schweren Unfalls von Suzuka. Der Hashtag #ForzaJules prangt auf vielen Autos und Helmen.

Mitte Oktober: Der Zustand Bianchis ist ernst, aber stabil. Mutter Christine, Vater Philippe und die Geschwister Melanie und Tom sind in Japan. «Es ist eine verzweifelte Situation», gibt der Vater zu. Er rechnet auch später jederzeit mit dem Schlimmsten: «Jedes Mal, wenn das Telefon läutet, wissen wir, dass es das Krankenhaus sein könnte, um uns mitzuteilen, dass Jules tot ist. Innerhalb von einer Woche wurde das Leben unserer Familie zerstört.»

Ende Oktober: Die FIA hat ein zehnköpfiges «Unfallgremium» unter der Leitung von Peter Wright gegründet, zu dem auch Ross Brawn, Stefano Domenicali, Alexander Wurz und Emerson Fittipaldi zählen.

2. November: Beim GP der USA in Austin wird im Training das Virtuelle Safety Car (VCS) via Display-Anzeige auf dem Lenkrad jedes Fahrers getestet. Es gibt eine Richtgeschwindigkeit vor. Die Piloten haben noch Verbesserungsvorschläge.

Mitte November: Bianchi wird von Japan nach Frankreich geflogen. Dass er diese Strapaze in seinem Zustand überlebt, ist auch eine Art Wunder.

2. Dezember: Das FIA-Untersuchungsergebnis liegt vor: Jules Bianchi trägt nach Ansicht der Experten zumindest eine Teilschuld. Die Kommission spricht von einer «Verkettung mehrerer Umstände», wobei jeder für sich «nicht allein schuldig» sei. Punkt drei der elf Schlussfolgerungen sagt jedoch: «Bianchi hat nicht ausreichend abgebremst.» Außerdem habe die Sicherheitsvor-

richtung («Fail-Safe-System») seines Marussia nicht richtig funktioniert.

3. Dezember: Der FIA-Weltrat beschließt, das Virtuelle Safety Car als zusätzliche Schutzmaßnahme einzuführen. Außerdem werde bei fünf 2015er Rennen der Zeitplan vorverlegt, um nicht wie in Suzuka in die Dämmerung zu geraten.

15. März 2015: Saisonstart in Melbourne, Marussia startet jetzt als Manor, die Fahrer erinnern noch einmal an die Botschaft «Forza Jules».

Ende Mai: Ein Jahr nach den beiden einzigen WM-Punkten Bianchis in Monte Carlo sagt Philippe Bianchi bei unverändertem Gesundheitszustand seines Sohnes: «Das Wichtigste für mich ist, dass Jules am Leben ist.» Er spricht von einer «Phase der Stagnation», es deutet nicht viel darauf, dass das erhoffte Aufwachen bevorsteht.

15. Juli: Vater Bianchi ahnt schon das Unausprechliche. «Es ist schlimmer, als wenn er direkt gestorben wäre, es ist eine Qual», sagt er zur verzweifelten Lage. Und: «Eigentlich muss ein Fortschritt in den ersten sechs Monaten zu verzeichnen sein. Jetzt sind es neun Monate. Jules ist nicht aufgewacht, macht keine signifikanten Fortschritte.»

17. Juli: Jules Bianchi stirbt im Hospital in Nizza. Die Trauernachricht der Familie: «Jules hat bis zum Ende gekämpft, wie er es immer gemacht hat. Aber jetzt ist sein Kampf zu Ende gegangen.» ♦

ZUM THEMA

Tödliche F1-Unfälle

- 1952 – Cameron C. Earl (GB/ERA) Nuneaton (Test)
 1953 – Chet Miller (USA/Kurtis Kraft) Indianapolis (Training)*
 1953 – Charles de Tornaco (B/Ferrari) Modena (Training)
 1954 – Onfre Marimon (ARG/Maserati) Nürburgring (Training)
 1955 – Mario Alborghetti (I/Maserati) Pau (Rennen)
 1955 – Manuel Ayulo (USA/Lesovsky) Indianapolis (Training)*
 1955 – Bill Vukovich (USA/Kurtis Kraft) Indianapolis (Rennen)*
 1957 – Eugenio Castellotti (I/Ferrari) Modena (Test)
 1957 – Keith Andrews (USA/Kurtis Kraft) Indianapolis (Training)*
 1958 – Pat O'Connor (USA/Schroeder) Indianapolis (Rennen)*
 1958 – Luigi Musso (I/Ferrari) Reims (Rennen)
 1958 – Peter Collins (GB/Ferrari) Nürburgring (Rennen)
 1958 – Stewart Lewis-Evans (GB/Vanwall) Casablanca (Rennen)
 1959 – Jerry Unser (USA/Kurtis Kraft) Indianapolis (Training)*
 1959 – Bob Cortner (USA/Cornis) Indianapolis (Training)*
 1960 – Harry Schell (USA/Cooper) Silverstone (Rennen)
 1960 – Chris Bristow (GB/Cooper) Spa (Rennen)
 1960 – Alan Stacey (GB/Lotus) Spa (Rennen)
 1961 – Giulio Cabianca (I/Cooper) Modena (Test)
 1961 – Shane Summers (GB/Cooper) Brands Hatch (Training)
 1961 – Wolfgang Berghe von Trips (D/Ferrari) Monza (Rennen)
 1962 – Ricardo Rodriguez (MEX/Lotus) Mexico City (Training)
 1962 – Gary Hocking (NZ/Lotus) Durban (Training)
 1964 – Carel Godin de Beaufort (F/Porsche) Nürburgring (Training)
 1966 – John Taylor (GB/Brabham) Nürburgring (Rennen)
 1967 – Lorenzo Bandini (I/Ferrari) Monte Carlo (Rennen)
 1967 – Bob Anderson (GB/Brabham) Silverstone (Test)
 1968 – Jo Schlesser (F/Honda) Rouen (Rennen)
 1969 – Gerhard Mitter (D/BMW) Nürburgring (Training)**
 1970 – Piers Courage (GB/De Tomaso) Zandvoort (Rennen)
 1970 – Jochen Rindt (A/Lotus) Monza (Training)
 1971 – Jo Siffert (CH/BRM) Brands Hatch (Rennen)
 1973 – Roger Williamson (GB/March) Zandvoort (Rennen)
 1973 – Francois Cevert (F/Tyrrell) Watkins Glen (Training)
 1974 – Peter Revson (USA/Shadow) Kyalami (Test)
 1974 – Helmut Koinigg (A/Surtees) Watkins Glen (Rennen)
 1975 – Mark Donohue (USA/March) Zeltweg (Training)
 1977 – Tom Pryce (GB/Shadow) Kyalami (Rennen)
 1977 – Brian McGuire (AUS/McGuire) Brands Hatch (Test)
 1978 – Ronnie Peterson (S/Lotus) Monza (Rennen)
 1980 – Patrick Depailler (F/Alfa Romeo) Hockenheim (Test)
 1982 – Gilles Villeneuve (CDN/Ferrari) Zolder (Training)
 1982 – Riccardo Paletti (I/Osella) Montreal (Rennen)
 1986 – Elio de Angelis (I/Brabham) Le Castellet (Test)
 1994 – Roland Ratzenberger (A/Simtek) Imola (Training)
 1994 – Ayrton Senna (BR/Williams) Imola (Rennen)
 2012 – Maria de Villota (E/Marussia) Duxford (Test)***
 2014 – Jules Bianchi (F/Marussia) Suzuka (Rennen)****

* Starb im Rahmen des Indy 500, das 1950-1960 zur F1-WM zählte.

** Starb im zum deutschen F1-GP zugelassenen F2-Auto.

*** Starb am 11.10.2013 an den Unfallfolgen vom 3.7.2012.

**** Starb am 17.7.2015 an den Unfallfolgen vom 5.10.2014.



Nach dem fatalen Zusammenstoß mit dem Bergungskran beim Japan-GP 2014: Bianchi im zeretzten Marussia, ein FIA-Arzt bei ihm

Mercedes

Legalere Front-Trick?



Schnellste Kombination in der Formel 1: Titelverteidiger und WM-Leader Lewis Hamilton im 2015er Mercedes

Von MICHAEL SCHMIDT

Liegt die Mercedes-Dominanz nur am überragenden Abtrieb und am Motor? Die Gegner haben einen anderen Verdacht. Im Visier: die Silberpfeil-Vorderachse.

Mercedes hat in den ersten neun Grands Prix noch keine Pole-Position abgegeben. Und erst ein Rennen. In der Qualifikation beträgt der durchschnittliche Vorsprung zum nächsten Auto 0,680 Sekunden. Lassen wir die beiden Ausreißer in Australien und Malaysia mal beiseite, schwankt der Abstand zu Ferrari oder Williams zwischen 3 und 8 Zehnteln. Im Rennen liegen die Silberpfeile im Mittel 18,425 Sekunden vor der Konkurrenz.

Die Überlegenheit der Mercedes bringt die Gegner ins Grübeln. Eigentlich hätten sie über den Winter näherkommen müssen. Die Verfolger tun sich immer leichter, weil sie mehr Spielraum zur Verbesserung haben. Doch im Training wurde der Vorsprung der Mercedes im Vergleich zu 2014 eher größer als kleiner. Im Rennen ging er leicht zurück.

Alles nur Power und Abtrieb?

Es gibt einen Anfangsverdacht, warum die Mercedes so viel schneller sind. Der Motor hat

mehr Power und die Autos mehr Abtrieb. Wer hätte das gedacht? Williams, Force India und Lotus haben aber identische Motoren. Mit dem gleichen Kraftstoff. Im Vergleich zu denen müsste der Mercedes schon überragend viel Anpressdruck generieren. Was im zweiten Jahr einer Aerodynamikformel ziemlich unwahrscheinlich ist.

Der Ferrari-Motor ist nach Berechnungen von Mercedes in Bezug auf die Power fast gleichwertig. Dafür sprechen auch die Top-Speeds. Der Unterschied liegt wahrscheinlich darin, dass

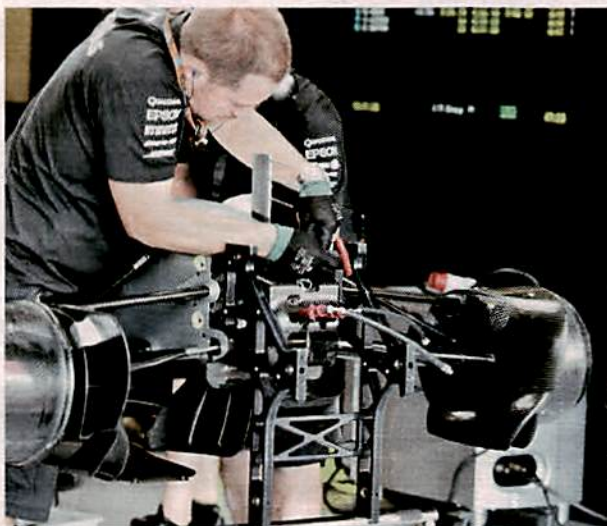
die Mercedes-Piloten öfter im Power-Modus fahren können. Auch hier muss man sich wundern, dass Ferrari so viel Rundenzeit verliert. Alles nur Abtrieb?

Force India machte in der Qualifikation von Silverstone eine interessante Entdeckung. Bei der detaillierten GPS-Analyse Kurve für Kurve kam heraus, dass Mercedes die meiste Zeit im Streckenabschnitt Vale und Club auf die Konkurrenz gewinnt. «In der letzten Kurve haben sie alle gekillt», verrät Force India-Technikchef Andy Green.

Eine eher langsame Passage, in der nicht nur Abtrieb eine Rolle spielt. Was schließt Green daraus? «Offenbar hält der Mercedes im ersten Teil der Runde seine Hinterreifen so gut in Schuss, dass sie in den letzten Kurven noch Grip liefern. Bei allen anderen geht die Temperatur dort schon hoch.» Was eigentlich für einen überragenden Abtrieb spricht. Der Mercedes rutscht weniger als die anderen Autos und stellt so sicher, dass die Reifen in ihrem Arbeitsfenster bleiben.

Geheimes Pump-System?

Den Force India-Technikern ist aber noch etwas anderes aufgefallen. «Die fahren an der Vorderachse mit ungewöhnlich viel Federweg. Das hilft ihnen über die Randsteine. Trotzdem ist das Auto vorne extrem tief. Das passt eigentlich nicht zusammen.» Die Vermutung: Mercedes kann die Vorderachse in den langsamen Passagen mit irgendeinem Trick «hochpumpen», ohne in den schnellen auf einen starken Anstellwinkel nach vorne verzichten zu müssen. Das wäre ein Plus an aerodynamischem und mechanischem Grip. Solange die Achsen vorne und hinten nicht miteinander vernetzt sind (Front and Rear Inter-Connected System, kurz FRIC), ist es auch erlaubt. ♦



Mercedes-Vorderachse: Mechaniker bei der Einstellarbeit

NACHRICHTEN

Bottas statt Kimi, Nasr statt Bottas?

Fahrertransfer Das Transferkarussell nimmt in diesem Jahr nur langsam Fahrt auf. Alles steht und fällt mit der Entscheidung bei Ferrari. Dort will der «Corriere dello Sport» wissen, dass die Tage für Kimi Räikkönen gezählt sind. Die italienische Sportzeitung geht sogar so weit, dass sie den Wechsel von Valtteri Bottas nach Maranello bereits als fix bezeichnet. Im Gegenzug soll Bottas bei Williams durch Noch-Sauber-Pilot Felipe Nasr ersetzt werden. Der Brasilianer war 2014 bereits im Dienste der Briten, damals noch als Testfahrer. Für Räikkönen würde das Aus bei Ferrari wohl das Karriereende bedeuten.

Haas sucht erfahrene Formel-1-Piloten

Haas Das 2016 neu in der Formel 1 startende Team von Gene Haas will offenbar mit zwei erfahrenen Fahrern an den Start gehen. Für GP2-Pilot Alexander Rossi sind das schlechte News. Der US-Boy hat sich große Hoffnungen gemacht, im kommenden Jahr für Haas zu fahren. Wer für die beiden Cockpits infrage kommt, ist offen. Die Liste der «erfahrenen» F1-Piloten ist lang: Romain Grosjean, Nico Hülkenberg, Esteban Gutiérrez, Jean-Eric Vergne. Letztere haben aufgrund ihrer Nähe zu Motorenpartner Ferrari gute Chancen. ♦ CE

KOMPAKT

»» **Alesi** Jean Alesi ist in der Nähe von Trier mit 140 km/h (statt der erlaubten 80 km/h) gestoppt worden. Der Ex-GP-Pilot war auf dem Weg zum Nürburgring, wo sein Sohn Guilio einen Formel-Renault-Test absolvierte. Alesi musste 1000 Euro bezahlen. Außerdem droht ihm ein Führerscheinentzug von zwei Monaten.

»» **Rahmenprogramm** Red Bull-Teamchef Christian Horner hat sich in einem Interview mit «Auto hebdo» für die Rückkehr einer Procar-Serie stark gemacht. Horner: «Ich weiß, dass es Interessenskonflikte geben könnte. Aber die Idee einer solchen Serie ist doch gut, oder?» Die Procar (mit ihren BMW M1) war 1979/1980 fester Bestandteil des F1-Rahmenprogramms. ♦ CE

IndyCar West Allis und Newton

Vorsprung schmilzt

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Drei Rennen vor Schluss haben noch fünf Fahrer realistische Chancen auf den Titel. Die beste Ausgangslage hat nach wie vor Juan-Pablo Montoya. Doch ausgerechnet der Leader patzte beim Lauf in Newton.

Juan-Pablo Montoya steuert auf seinen zweiten IndyCar-Titel (nach 1999) zu. Der Kolumbianer liegt drei Rennen vor Schluss mit 42 Punkten Vorsprung in Führung. Schärfster Verfolger ist überraschend Graham Rahal, der dank Platz 3 in West Allis und Platz 4 in Newton an Scott Dixon und Hélio Castroneves vorbeigezogen ist. «Ich schaue nicht auf den Gesamtstand», meint Rahal, «aber es ist natürlich schon ein gutes Gefühl, wenn man einen solchen Lauf hat.»

Ob Rahal in der Lage ist, Montoya noch einzuholen? Aus eigener Kraft wird es schwierig. Doch der ehemalige F1-Pilot ist auch nicht über alle Zweifel er-



Erster Saisonsieg: Ryan Hunter-Reay konnte seinen Triumph aus dem Vorjahr wiederholen

haben. Im Kurzvokal von Iowa verabschiedete sich JPM schon nach neun Runden in die Mauer. Es war sein erster DNF in diesem Jahr. «Etwas am Auto muss gebrochen sein. Ich bin jedenfalls ohne Vorwarnung abgeflogen», meinte Montoya.

Der Sieg ging wie 2014 an Ryan Hunter-Reay, der zu seinem ersten Saisonserfolg sagte: «Das Auto war wie auf Schienen. Es ist schön, wieder mal in der Victory Lane zu stehen.»

West-Allis-Sieger Sébastien Bourdais wurde in Iowa nur Neunter. Sein Rückstand auf den Führenden Montoya ist mit 79 Zählern zu groß, um noch etwas auszurichten. Trotzdem ist der Franzose happy: «Ich habe bewiesen, dass ich auch im Oval noch gewinnen kann.»

Carpenter sauer auf Karam

Für Zündstoff sorgte in Iowa Rookie Sage Karam. Der Indy-Lights-Meister von 2013 musste

nach seinem ersten Podestplatz viel Kritik einstecken. Vor allem Ed Carpenter war sauer auf ihn: «Er hat keinerlei Respekt vor seinen Gegnern. Wenn er so weitermacht, wird er sich und anderen eines Tages wehtun.»

Karam nahm die Kritik zur Kenntnis, fühlte sich von ihr aber nicht irritiert: «Ich fahre hier um den Sieg. Und wir sind hier nicht im Gokart. Harte Manöver gehören dazu. Ich habe nichts Falsches getan.»

INDYCAR / Resultate

West Allis/Wisconsin (USA): 12. Juli 2015, 12. von 16 Saisonrennen; 250 Rdn. à 1,609 km (= 402,25 km/h); 24 Fahrer gestartet, 17 klassiert; Wetter/Piste: trocken.

1. Sébastien Bourdais (F/KV) in 1:56:46,826 (= 209,809 km/h); 2. Hélio Castroneves (BR/Penske) +2,236; 3. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +2,878; 4. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +10,003; 5. Josef Newgarden (USA/CFH Racing) +11,547; 6. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +12,400; 7. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +12,998; 8. Marco Andretti (USA/Andretti Autosport) +13,063; 9. Simon Pagenaud (F/Penske) +13,695; 10. Ed Carpenter (USA/CFH Racing) +15,436; 11. Gabby Chaves (CO/Herta) +16,602; 12. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +17,420; 13. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti Autosport) +17,943; 14. Takuma Sato (J/Foyt) +18,318; 15. Carlos Muñoz (CO/Andretti Autosport) +18,905

Führungsrunden: Newgarden (1-54, 60-100, 171-184), Rahal (55-59), Bourdais (101, 117-170, 188-250), Wilson (102), Dixon (103-116), Kanaan (185-187)

Pole-Position: Newgarden in 42,932 sec (= 273,939 km/h; Durchschnitt aus 2 Rdn.)

Schnellste Runde: Castroneves in 22,121 sec (= 265,827 km/h)

Gelbphasen: 3 für 36 Runden

Newton/Iowa (USA): 18. Juli 2015, 13. von 16 Saisonrennen; 300 Rdn. à 1,438 km (= 431,626 km/h); 24 Fahrer gestartet, 18 klassiert; Wetter/Piste: trocken.

1. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti Autosport) in 2:03:50,332 h (= 209,117 km/h); 2. Josef Newgarden (USA/CFH Racing) +0,504; 3. Sage Karam (USA/Ganassi) +2,845; 4. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +4,658; 5. Carlos Muñoz (CO/Andretti Autosport) +6,892; 6. Ed Carpenter (USA/CFH Racing) +7,488; 7. Marco Andretti (USA/Andretti Autosport) +8,429; 8. Ryan Briscoe (AUS/Schmidt) +10,533; 9. Sébastien Bourdais (F/KV) +11,801; 10. Will Power (AUS/Penske) +12,147; 11. Hélio Castroneves (BR/Penske) +13,215; 12. Tristan Vautier (F/Dale Coyne) +1 Rde; 13. Jack Hawksworth (GB/Foyt) +1 Rde; 14. Simon Pagenaud (F/Penske) +1 Rde; 15. James Jakes (GB/Schmidt) +1 Rde.

Führungsrunden: Castroneves (1, 69-77, 99-105, 126-158), Kanaan (2-68, 78-80), Power (81-82), Jakes (83-85), Bourdais (86-91), Kimball (92-98), Newgarden (106-125, 159-249), Hawksworth (250-256), Rahal (257-263), Hunter-Reay (264-300)

Pole-Position: Castroneves in 35,082 sec (= 295,274 km/h; Durchschnitt aus 2 Rdn.)

Schnellste Runde: Dixon in 18,175 sec (= 284,975 km/h)

Gelbphasen: 6 für 73 Runden

Stand nach 13 von 16 Läufen: 1. Montoya, 445 Punkte; 2. Rahal 403; 3. Dixon 397; 4. Castroneves 391; 5. Power 390; 6. Bourdais 366; 7. Andretti 358; 8. Newgarden 352; 9. Kanaan 324; 10. Pagenaud 294; 11. Muñoz 281; 12. Hunter-Reay 278; 13. Kimball 275; 14. Sato 240; 15. Jakes 213; 16. Chaves 211; 17. Hawksworth 202; 18. Karam 172; 19. Filippi 161; 20. Coletti 160; 21. Hinchcliffe 129; 22. Vautier 123; 23. Briscoe 108; 24. Daly 81

Nächstes Rennen: 2. August, Lexington/Mid-Ohio (USA)

Internet: www.indycar.com



Landete schon früh in der Mauer: Gesamtleader Juan Montoya



Verdienter Sieger: Hunter-Reay



Rahal: Jetzt auf Gesamtang 2



Kann es auch noch im Oval: Bourdais siegte beim «Iowa Corn»

NACHRICHTEN

Indonesier ab Ungarn bei Carlin

GP2 Schon wieder ein Fahrerwechsel im Vorzimmer der F1. In Ungarn wird bei Carlin nicht mehr Johnny Cecotto im Auto sitzen, sondern der Indonesier Sean Gelael, der mit seinen Geldern die Briten bereits in der F3 finanziert.

Chilton gewinnt für verstorbenen Bianchi

Indy Lights Ausgerechnet Max Chilton, der ehemalige Teamkollege von Jules Bianchi bei Marussia, hat in Iowa seinen ersten Sieg in einem Indy-Lights-Rennen gefeiert. Chilton, der den 12. Lauf vor Ed Jones und RC Enerson gewann, widmete den Sieg seinem verstorbenen Kollegen. In der Gesamtwertung liegt der Engländer mit 173 Punkten auf Rang 6. Es führt Jack Harvey (278) vor Spencer Pigot (260).

De Oliveira siegt, Lotterer wird Fünfter

Super Formula Der Brasilianer João Paulo de Oliveira sicherte sich in Fuji seinen ersten Saisonsieg. Zweiter wurde Kazuki Nakajima. André Lotterer landete beim dritten Lauf der «japanischen GP2» auf Platz 5. In der Gesamtwertung hat der in Fuji Dritter gewordene Hiroaki Ishiura (21 Zähler) Platz 1 verteidigt. De Oliveira liegt neu auf P2. Lotterer auf P4 mit sechs Punkten Rückstand.

Mehr Sicherheit dank Kameras und Lichtern

Formel 3 Ab 2016 wird es in der F3-Europameisterschaft sogenannte Safety Lights geben, die den Streckenposten anzeigen sollen, ob sich ein Fahrer in einer Slow Zone an eine vorgegebene Höchstgeschwindigkeit hält oder nicht. Noch in der laufenden Saison werden die Formel-3-Fahrzeuge mit einheitlichen Incident Cams ausgerüstet.

Jack & Jack auch in Misano ganz vorne

Renault 2.0 Jack Aitken und Jack Hughes heißen die Gewinner der Formel-Alps-Läufe in Misano. Die beiden Koiranen-Fahrer liegen auch in der Gesamtwertung vorne: 1. Hughes 167, 2. Aitken 157. Bester Deutschsprachiger war Stefan Riener mit den Plätzen 6 und 5. ♦ CE/AL

WEC

24h Spa - Das Dream-Team

Freier Eintritt!

Tabellenführer Audi, Le-Mans-Gewinner Porsche und Titelverteidiger Toyota treffen Ende August beim nächsten Lauf der Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) auf dem Nürburgring (GP-Strecke) aufeinander. Anfang nächster Woche testet die WEC bereits auf dem GP-Kurs in der Eifel.

Einen Monat vor dem vierten Saisonlauf der Langstrecken-WM (28.-30. August) treten am 27./28. Juli die Topteams aus der LMP1-Königsklasse bei einem offiziellen WEC-Test auf dem Nürburgring an. Dabei ist die Tribüne T3 (gegenüber den Boxen) für Zuschauer geöffnet. Der Zugang ist kostenfrei!

Für Audi, Porsche und Toyota, alle mit Teamsitz in Deutschland, ist das Nürburgring-Rennen ebenso ein Heimspiel wie für das Porsche-Team von Olaf Manthey, der zwei Werks-911 RSR (LMGTE-Pro-Klasse) im



Konzentriert beim Testen: Timo Glock, Alessandro Zanardi und Bruno Spengler (von links) während ihrer Spa-Vorbereitung

Von ARNO WESTER

Bei den 24h von Spa teilen sich am Wochenende der zweifach beinamputierte Alessandro Zanardi und die beiden BMW-Werksfahrer Timo Glock und Bruno Spengler einen BMW Z4 GT3. MSa erklärt, wie das ungleiche Trio mit dem gleichen Auto klarkommt.

Dazu muss man wissen, dass sich Zanardi bei dem besonderen Projekt erstmals überhaupt das Cockpit mit anderen, körperlich nicht beeinträchtigten Fahrern teilt. Für diese außergewöhnliche Premiere hat ein Team aus bis zu neun Ingenieuren von BMW Motorsport den BMW Z4 GT3 in rund fünfmonatiger Entwicklungsarbeit mit zahlreichen innovativen technischen Lösungen modifiziert. Zudem wurde die Sitzposition optimiert und die Software für die Motorsteuerung überarbeitet. Dank all dieser Lösungen ist das BMW-Trio in der Lage,

die Wechsel zwischen einem körperlich beeinträchtigten Fahrer und anderen Piloten schnellstmöglich zu absolvieren, ohne dabei viel Zeit zu verlieren.

Die größte Veränderung gegenüber dem Standard-BMW Z4 GT3 ist die Pedalbox im Fußraum. Gas- und Bremspedal sind dabei wie üblich angebracht. Rechts neben dem Gaspedal ist aber noch ein Extra-Bremspedal für den mit seiner rechten Beinprothese bremsenden Zanardi angebracht, das mit dem normalen Bremspedal verbunden ist. So kann der Italiener die Bremse betätigen, ohne dabei – wie im letzten Jahr bei seinen Solo-Auftritten in der Blancpain Sprint Series (BSS) – die Hüfte verdrehen zu müssen.

Zanardis Lenkrad optimiert

Ganz links im Fußraum dieses Sondermodells des BMW Z4 GT3 ist eine Fußstütze angebracht. Das Kupplungspedal wurde entfernt und durch He-

bel an Lenkrad und Dashboard ersetzt, über die auch Glock und Spengler die Kupplung aktivieren. Das von den beiden DTM-Piloten benutzte Standard-Z4-Lenkrad wird über ein externes Kabel angeschlossen und seitlich hinten am Lenkrad die Handkupplung montiert.

An Zanardis neuem Lenkrad befindet sich auf der Rückseite auch der bei seinen bisherigen BMW-Einsätzen bewährte Ring, mit dem er Gas gibt. Dieses System wurde noch einmal optimiert. Auch Zanardis Spezial-Volant wurde gegenüber dem Vorjahr nochmals verfeinert. Jetzt kann er mit einer Hand seinen Gashebel am Lenkrad bedienen und mit der anderen schalten, statt beide Bewegungsabläufe miteinander kombinieren zu müssen.

Ein besonderer «Luxus» wird dem BMW-Dream-Team in Form einer Klimaanlage zuteil. Da Zanardi aber keine Beine hat und damit seine Körpertemperatur nicht optimal regulieren

kann, ist diese unabdingbar bei dem 24h-Marathon in den belgischen Ardennen. «Wir haben vor allem versucht, das Auto so zu modifizieren, dass Timo und Bruno trotz der für mich eingebauten Hilfen optimal damit zurechtkommen. Was wir entwickelt haben, hilft mir, ein besseres Gefühl für die Bremse zu haben und mit dem Auto noch mehr zu attackieren», freut sich der Italiener.

Zanardi lässt an seinem sportlichen Ehrgeiz keinen Zweifel: «Über eine Runde scheinen andere etwas schneller zu sein als wir, aber wir haben uns darauf konzentriert, Kilometer zu machen. Wir haben Longruns absolviert, und vor allem über die Distanz ist die Performance des Autos (das vom ROAL-Team des früheren Tourenwagen-Weltmeisters Roberto Ravaglia eingesetzt wird) sehr gut. Zanardi, Spengler, Glock wären angesichts der äußerst starken Konkurrenz mit einem Top-10-Platz zufrieden. ♦



Ring-Sieg 1991: Jaguar XJR 14

Nachbarort Meuspath auf den einzigen WEC-Lauf in Deutschland vorbereitet.

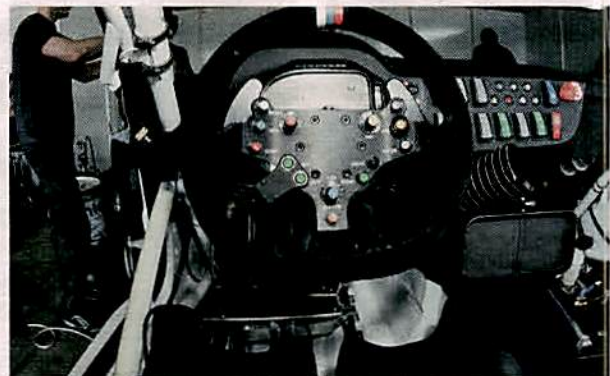
Zuletzt fand ein solch großes Sportwagen-Rennen im August 1991 als Lauf zur damaligen Sportwagen-WM auf dem Nürburgring statt. Damals siegten David Brabham und Derek Warwick in einem Jaguar XJR-14. Der letzte Erfolg von Rekordgewinner Porsche (elf Siege) bei einem Lauf der Sportwagen-WM auf dem Nürburgring liegt bereits 31 Jahre zurück: 1984 gewannen Derek Bell und Stefan Bellof im Porsche 956 auf der erst neun Wochen zuvor eröffneten Grand-Prix-Strecke.

Bellof-Rekord unvergessen

Ein Jahr zuvor hatte der unvergessene Stefan Bellof beim letzten Sportwagen-Rennen auf der Nordschleife Nürburgring-Geschichte geschrieben. Als er nämlich für die damals 20,832 km lange Streckenvariante im Porsche 956 nur 6:11:13 Minuten benötigte und dabei eine Schallmauer durchbrach. Bis heute ist Bellof der einzige Fahrer, der auf der Nordschleife eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h erzielen konnte. ♦ AW



Noch unlackiert in Schwarz: Der BMW Z4 GT3 des Dream-Teams



Speziell für Zanardi umgebaut: Pedalbox des Z4-Cockpits

Zielen auf Top 10

24h Spa - Die Favoriten

Deutscher Dreikampf

STARTERLISTE 24H SPA 2015 (STAND: 19. JULI 2015)

Nr.	Klasse	Team	Fahrzeug	Fahrer
1	Pro	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	Vanthoor/Rast/Winkelhock
2	Pro	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	Stippler/Ortelli/N. Müller
3	Pro	Belgian Audi Club Team WRT	Audi R8 LMS ultra	Frijns/Vernay/Richelmi
4	Pro-Am	Team WRT	Audi R8 LMS ultra	Koebolt/Bottemanne/Schothorst/Nash
5	Pro	Audi Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS	Mamerow/Mies/Thiim
6	Pro	Audi Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS	Lotterer/Fassler/Rockeneller
7	Pro	Bentley Team M-Sport	Bentley Continental GT3	Smith/Meyrick/Kane
8	Pro	Bentley Team M-Sport	Bentley Continental GT3	Buhk/Soulet/Soucek
9	Pro	Roal Motorsport	BMW Z4 GT3	Zanardi/Glock/Spengler
10	Am	Akka ASP	Ferrari 458 Italia	Bourret/Gibon/Polette/Belloc
11	Pro-Am	Kessel Racing	Ferrari 458 Italia	Bonacini/Lyons/Piccini
12	Pro-Am	TDS Racing	BMW Z4 GT3	Hassid/Perera/Beche
14	Pro-Am	Emil Frey Racing	Emil Frey G3 Jaguar	L. Frey/Gardel/Barth/J. Hirschi
15	Am	Boutsen Ginion	BMW Z4 GT3	Grogor/Ojeh/Grotz/Oeverhaus
16	Am	Sport Garage	Ferrari 458 Italia	Guillot/Amon/TBA*
17	Pro-Am	Insight Racing Denmark	Ferrari 458 Italia	Rasmussen/Andersen/Jensen
18	Pro-Am	Black Falcon	Mercedes-Benz SLS AMG GT3	Morley/Johnston/Engel/Schneider
19	Pro	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán	Palmer/Babini/Mul
21	Pro	Black Falcon	Mercedes-Benz SLS AMG GT3	Haupt/Al Faisal/Buurman
22	Pro-Am	Nissan GT Academy Team RJN	Nissan GT-R Nismo GT3	Sanchez/Paletou/Strauss/Pla
23	Pro	Nissan GT Academy Team RJN	Nissan GT-R Nismo GT3	Chiyo/Reip/Buncombe
24	Am	Team Parker Racing	Audi R8 LMS ultra	Leonard/Meadows/Mücke/Westwood/MacLeod
28	Am	Delahaye Racing Team	Porsche 911 GT3 R	Orgeval/Bordel/Viron
29	Pro	Black Falcon	Mercedes-Benz SLS AMG GT3	Verdonck/Christodoulou/A. Simonsen
30	Am	Classic & Modern Racing	BMW Z4 GT3	J.-L. Blancemain/P. Hirschi/Kelders/Bouvy
32	Pro-Am	Leonard Motorsport AMR	Aston Martin Vantage GT3	Palmer/Babini/Mul
35	Pro	Saintéloc	Audi R8 LMS ultra	Guilvert/Sandström/Basseng
36	Am	Saintéloc	Audi R8 LMS ultra	M. Blancemain/Cabanne/Lallement
41	Pro-Am	Sport Garage	Ferrari 458 Italia	Vannelet/Guibbert/Santamato
44	Pro	Oman Racing Team	Aston Martin Vantage GT3	Al Harthy/Lloyd/Adam
45	Pro	BMW Sports Trophy Team MVDS	BMW Z4 GT3	M. Martin/Farfus/D. Werner
46	Pro	BMW Sports Trophy Team MVDS	BMW Z4 GT3	Palttala/Catsburg/Luhr
47	Pro-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Lemeret/Lathouras/Pier Guidi/Bruni
50	Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Moiseev/Kondakov/Ragazzi/Aguas
51	Pro-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Guedes/Cameron/Griffin/Rigon
52	Pro-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	De Leener/Sbirazuoli/Gianmaria/Vilander
53	Pro-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Perazzini/Cioci/Potolichio/Rugolo
56	Am	Attempto Racing	Porsche 911 GT3 R	Häring/Konstantinou/Schmickler
58	Pro	Von Ryan Racing	McLaren 650S GT3	Van Gisbergen/Bell/Estre
59	Pro	Von Ryan Racing	McLaren 650S GT3	Senna/Quaife/Hobbs/Parente
63	Pro	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán	Venturini/Zaugg/Bortolotti
70	Pro-Am	GT Russian Team	Mercedes-Benz SLS AMG GT3	Karachev/Bouchut/TBA*
71	Pro-Am	GT Russian Team	Mercedes-Benz SLS AMG GT3	Vasilyev/Asmer/Day/Plato
73	Pro	MRS GT Racing	Nissan GT-R Nismo GT3	Walkinshaw/Plowman/Dolby
75	Pro	ISR	Audi R8 LMS ultra	Salaquarda/Bononomi/Vervisch
77	Pro	BMW Sports Trophy Team Brasil	BMW Z4 GT3	Jimenez/Fraga/Bueno
78	Pro-Am	Team Russia by Barwell	BMW Z4 GT3	Machitski/Minshaw/Cocker/Keen
79	Pro-Am	Ecurie Ecosse	BMW Z4 GT3	McCraig/Modell/Bryant/Sims
83	Pro	Bentley Team HTP	Bentley Continental GT3	Van Splunteren/Hamprecht/Machfield
84	Pro	Bentley Team HTP	Bentley Continental GT3	Primat/Abriel/Parisy
90	Am	Duqueine Engineering	Ferrari 458 Italia	Duqueine/Brandela/Delhez/Clement
98	Pro	Rowe Racing	Mercedes-Benz SLS AMG GT3	Dontje/Jäger/Sylvest
99	Pro	Rowe Racing	Mercedes-Benz SLS AMG GT3	Bastian/Dusseldorp/Juncadella
100	Pro-Am	Dragon Speed	Ferrari 458 Italia	Hedman/Dalziel/Julian/Lazzaro
111	Am	Kessel Racing	Ferrari 458 Italia	Earle/Talbot/Zanuttini/Rostan
240	Pro-Am	BMW Racing Against Cancer	BMW Z4 GT3	Witmeur/J.-M. Martin/V. d. Poele/Duez
333	Pro	Rinaldi Racing	Ferrari 458 Italia	Salikhov/Seefried/Siedler/Van Campenhoudt
888	Pro-Am	Triple Eight Racing	BMW Z4 GT3	Osborne/Ratcliffe/Mowle/D. Müller

Ein 24h-Rennen der Superlative für Sportwagen dürfte am kommenden Wochenende die 67. Auflage des berühmten Langstreckenklassikers in Spa werden.

Jubiläums steht: Vor genau 50 Jahren feierten die Bayern 1965 nämlich den ersten 24h-Erfolg in Spa. Beim letzten Werkseinsatz des BMW Z4 GT3 in Europa wollen die Münchner mit diesem Modell endlich den ersten Triumph feiern, den BMW im vergangenen Jahr nur um 7,077 Sekunden verfehlte.

Rund 200 Fahrer kämpfen in 58 GT3-Sportwagen elf verschiedener Marken und drei Klassen (PRO = Profis, PRO-AM = Profis mit Amateuren und AM = nur Amateure) um Punkte im vierten Rennen der Blancpain Endurance Series (BES). Ferrari stellt dabei mit 14 458 Italia das größte Kontingent an Autos. Stark sind auch BMW (11), Audi (10) und Mercedes-Benz (7) vertreten. Bentley (4), Nissan (3), Aston Martin (2), Lamborghini (2), McLaren (2), Porsche (2) und Jaguar (1) runden das imposante Feld ab.

Das 2014 siegreiche Audi-Trio René Rast, Laurens Vanthoor und Markus Winkelhock darf sich ebenso wie drei weitere Audi-Trios (siehe Starterliste links auf dieser Seite) auf den neuen R8 LMS freuen, der schon bei seiner Premiere auf dem Nürburgring mit starker Performance und einem Sieg glänzte.

Letzte Chance für Werks-Z4

Im Mercedes SLS AMG-GT3 gehört DTM-Rekordchampion Bernd Schneider zu den Fahrern, die in Spa schon zweimal (1989 und 2013) gewonnen haben. Mit einem weiteren Erfolg würde Schneider mit den deutschen 24h-Rekordgegnern in Spa, Michael Bartels, Armin Hahne und Hans Heyer (alle drei Siege), gleichziehen. ♦ AW

Rekordgewinner BMW (21 Gesamtsiege) wartet seit 1999 auf einen weiteren Triumph bei dem Ardennen-Marathon, der heuer für die Münchner ganz im Zeichen eines besonderen



Favorit 1: Audis neuer R8 LMS von Rast/Vanthoor/Winkelhock



Favorit 2: Bernd Schneider auf Mercedes SLS AMG-GT3

Pro = nur professionelle Fahrer
 Pro-Am = gemischte Teams aus Profis und Amateuren
 Am = nur Amateurfahrer

*TBA = to be announced (Noch zu benennen)

Sebastian Asch: Ihn, Luca Ludwig und den Zakspeed-Flügelträger gilt es derzeit im ADAC GT Masters zu schlagen

Sebastian Asch führt zur Saisonhälfte gemeinsam mit Luca Ludwig klar die Gesamtwertung im ADAC GT Masters an. Im MSA-Interview spricht er über die bisherige Saison, seine Chancen auf den zweiten Titel, die Kombination Zakspeed/Asch/Ludwig und Zukunftswünsche.

Wie fühlst Du dich als Halbzeitmeister im ADAC GT Masters?
SEBASTIAN ASCH: Für mich ist das super, speziell nach den vergangenen beiden Jahren: 2012 Meister, 2013 und 2014 sind wir eigentlich hinterhergefahren. Wir haben bisher alles richtig gemacht, und ich hoffe, dass es für uns in der zweiten Hälfte genauso läuft. Diese Situation gibt mir wieder neuen Schwung. **Euer bisher schlechtestes Ergebnis war Rang vier! So kann es sicherlich weitergehen?**

Besser konnte es für uns wirklich nicht laufen. So ein Ergebnis ist eigentlich nicht vorstellbar. Aber natürlich können wir auch mal ausfallen. Von daher dürfen wir uns nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen, sondern müssen am Ball bleiben. **Wie schätzt Du die Chancen auf den zweiten Titel nach 2012 ein?**

Unser Vorsprung ist schon komfortabel. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass das mal in irgendeiner Saison so war. Ich mache mir auch keine Sorgen, dass wir eingebremst werden. Wir waren ja nicht überlegen. Wir haben einfach immer einen guten Job gemacht, es gab keinen Ausfall oder technischen Defekt.

Was ist Euer Geheimnis? Was macht Euch so stark?

Das Geheimnis bei uns ist, dass wir von der Fahrerkombination her sehr gut zusammenpassen. Wir haben beide relativ viel Erfahrung im GT Masters. Wir wissen, wann man reinstechen kann oder wann man zurückziehen muss. Bei uns war von Anfang an das Ziel, immer in die Punkte zu fahren und um die Meisterschaft mitzufahren. Aber dazu braucht man auch ein gutes Team. Das haben wir dieses Jahr. Zakspeed macht alles richtig. Die Stopps haben immer gut funktioniert, auch wenn wir daran noch etwas arbeiten müssen. Natürlich haben wir mit dem SLS auch ein gutes Auto. Es ist ein Teamsport, und da muss alles zusammenpassen. Menschlich kommen Luca und ich gut miteinander aus. Wir haben Spaß zusammen und eine gewisse Gaudi gehört schließlich auch dazu. Und wenn er fährt, dann kann ich absolut auf ihn vertrauen.

Was sind die Unterschiede zu 2012? Was die Parallelen?

Die größte Parallele ist das gleiche Fahrzeug. Dann war es von der Fahrerkombination her ähnlich wie dieses Jahr. Wir sind auf Augenhöhe – das ist sehr wich-

Sebastian Asch

«Ein Traum ist in Erfüllung gegangen»

Zur Person Sebastian Asch

Geburtsstag 4. Juni 1986
Geburtsort Tübingen (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2003 Einstieg Motorsport (Autoslalom)
2004 Ford Fiesta Cup (8.), VLN
2005–07 Seat Leon Supercopa (2007: 2.)
seit 2006 24h Nürburgring
2008 ADAC GT Masters (Lamborghini)
2009 Porsche Carrera Cup (7.)
2010/11 ADAC GT Masters (Porsche)
2012 ADAC GT Masters (Mercedes/1.)
2013 ADAC GT Masters (Audi)
2014 ADAC GT Masters (Porsche)
2015 ADAC GT Masters (Mercedes),
Gesamtführender zur Saisonhälfte

HOBBYS

Mountainbike, Skifahren, Oldtimer

tig. Es gibt Teams, in denen die Fahrer gegeneinander arbeiten, obwohl sie auf dem gleichen Auto fahren. Das gibt es bei uns nicht – und das war 2012 genauso. Unterschied: dass es zur Hälfte auf jeden Fall enger war. **Wer sind Eure stärksten Gegner?**

«Wenn Luca fährt, kann ich absolut auf ihn vertrauen.»

SEBASTIAN ASCH



Der Schütz-Porsche sicherlich. Das Team hat bisher einen sehr guten Job gemacht. Die sind auch jedes Mal dabei und punkten. Die BMWs darf man nicht unterschätzen, speziell Baumann/Klingmann. Die haben an den vergangenen beiden Wochenenden richtig gut Punkte geholt. Die Bentley-Jungs sollte man nicht unterschätzen, zumal wir derzeit noch nicht so richtig wissen, wie wir sie einordnen sollen. Corvette darf man auch nicht vergessen, die ist immer für einen Sieg gut. 40 Punkte sind komfortabel und hart erkämpft, aber es sind noch acht Rennen. **Dein Vater Roland ist ja u.a. für Zakspeed in der DTM gefahren. Was war seine Reaktion, als klar war, dass Du diese Saison für das Traditionsteam startest?**

Er hat sich natürlich gefreut! Er ist damals im Diebels-Alt-Mercedes gefahren, und dann fahre ich auch noch einen Mercedes. Für mich ist damit auch ein Traum in Erfüllung gegangen. Als ich als Kind bei der DTM gewesen bin und mein Vater noch bei Zakspeed gefahren ist. Wenn er dann auf dem Podium stand und ich hochgeschaut habe, dann wurde das schon ein Traum von mir. Jetzt hier zu fahren und dann auch noch mit dem Namen Mercedes zusammen in einem Boot – quasi alles in einem Boot –, traditionsreicher geht es doch gar nicht. **Wie sehr unterstützt Dich dein Vater noch in Deiner Karriere?**

Er lässt sich kein Rennen entgehen. Aber er lässt mich eigenständig arbeiten. Ich bin jetzt lange genug dabei, da vertraut er mir. Er weiß, dass ich weiß, was ich tue. Er mischt sich auch sonst nicht ins Teamgeschehen ein. Ich freue mich, dass er als Unterstützung dabei ist. Er ist für mich wie ein Kumpel. **Wie viel Anteil hat er, dass Du Rennfahrer werden wolltest?**

Er wollte es mir damals nicht unbedingt aufzwingen. Bei vielen wird von klein auf schon richtig Druck ausgeübt. Das war bei mir anders. Deswegen habe ich erst mit 16 angefangen – und das auch aus eigenem In-

teresse. Er meinte damals: «Okay, wenn du Lust hast, dann probieren wir das.» Wir sind dann mit einem Cup-Puma nach Hockenheim, und da war ich beim ersten Mal gleich recht gut unterwegs. Er hat eine

Zeit vorgelegt, und ich bin dann gefahren. Er sagte dann: «Oh! Das sieht aber echt gut aus.» Dann ging es los mit einem eigenen Fiesta, den habe ich für den Fiesta Cup auch selbst vorbereitet. Natürlich hat er mich in dieser Zeit unterstützt, wenn es etwa um Sponsoren- und Teamsuche ging oder darum, welche Serie man überhaupt macht. Da ist er auch jetzt noch mein engster Berater. **Welche Eigenschaften von ihm entdeckst Du an dir wieder?**

Bei uns dreht sich schon immer alles um Motoren und Benzin – da sind wir uns sehr ähnlich. Auch handwerklich: Wenn es irgendwo klemmt, greift er sehr gerne mit ein. Das habe ich mir abgeschaut. Der größte Unterschied im Motorsport, so meint er zumindest, sind die Nerven. Er sagt oft nach dem Rennen, dass er wahrscheinlich nicht so lange hinterhergefahren wäre. **Klaus Ludwig und Dein Vater haben ja viel gemeinsam erlebt. Wie viele alte Geschichten muss man sich da anhören?**

Wenn es um die DTM-Rennen geht, dann erzählen die beiden schon sehr gerne und versuchen, sich zu übertrumpfen. Sie sind ja eigentlich immer gegeneinander gefahren, und das macht die Situation von Luca und mir schon wieder einzigartig. Aber sie haben schon viel zu erzählen. Damals war der Motorsport noch viel härter. Wir spitzen schon immer die Ohren, wenn sie davon erzählen.

«Spitzen die Ohren, wenn die Väter von damals erzählen.»

SEBASTIAN ASCH



Anderes Thema: Als Nordschleifenspezialist hast Du sicher auch mal den 24h-Sieg im Blick, oder? Das hatten wir eigentlich schon für dieses Jahr. Die Nordschleife ist das Spezialgebiet von Peter (Teamchef Zakowski, d. Red.), da ist er zu Hause und weiß, was man machen muss. Wir wissen es auch. Ich bin immerhin schon mein zehntes 24h-Rennen dort gefahren. Der Sieg fehlt noch und ist ein großer Traum. Dieses Jahr sind wir nach eineinhalb Stunden ausgefallen. Wir hätten, denke ich, gute Chancen gehabt.

Wie empfandest Du es, in diesem Jahr mit den Tempolimits am Ring zu fahren?

Ich hatte es mir schlimmer vorgestellt. Der Veranstalter musste ja reagieren. Es ging um die Frage, ob wir überhaupt fahren dürfen. Deswegen war ich schlussendlich zufrieden, dass man eine Lösung gefunden hatte. Das Tempolimit musste man dann einfach akzeptieren. Klar kann man darüber diskutieren, ob es auf der Döttinger Höhe Sinn macht. Am Flugplatz musste man irgendetwas machen. Ob man eine Lösung bis zum kommenden Jahr findet, weiß ich nicht. Es gibt genug Leute, die sich darüber Gedanken machen. Die Sicherheit steht an erster Stelle. Es gibt auch zu viele Motorsportgegner, denen das voll in die Karten spielen würde. Man kann sich in dem Bereich einfach nichts mehr leisten.

Was denkst Du über die Meinung vieler, dass die GT3-Boliden möglicherweise zu schnell sind?

Die GT3 sind schon ziemlich stark auf der Nordschleife. Es hat sich natürlich jedes Jahr noch mal irgendwo irgendetwas verbessert. Aber mir macht es einfach richtig viel Spaß, mit einem GT3 auf der Nordschleife zu fahren. Das macht die Nordschleife auch aus. Wenn man auf Sicherheit fahren und rechts und links Luft haben will, dann muss man auf eine andere Rennstrecke gehen. Die Strecke gibt es schon ewig, und sie war schon immer gleich. Klar muss man seine volle Leistung zeigen, aber man hat im Hinterkopf, dass man die Nordschleife mit Respekt behandeln muss. Da kann man mit einem GT3 oder mit einem Clio abfliegen. Ob die Fahrzeuge dort zu schnell sind, das müssen andere entscheiden und einstufen. Ich denke, es gab auch schon Zeiten, in denen die Autos noch schneller waren.

Am Nürburgring beginnt – ohne Nordschleife, aber auch ohne Tempolimits – die zweite Saisonhälfte im GT Masters...

Mir hat jemand gesagt, dass ich am Nürburgring mein 100. GT-Masters-Rennen fahre. Die Strecke passt mir, dem Team und auch dem SLS. 2012 hatten wir dort Doppelpole.

Wenn es mit dem Titel klappt: Was wäre Dein Ziel für 2016?

Das tollste wäre ein Vertrag. Für einen Hersteller auf einem GT3-Auto oder wie bei meinem Kollegen von 2012 (Maximilian Götz, d. Red.), der es jetzt in die DTM geschafft hat. Jeder Rennfahrer hat das im Hinterkopf und arbeitet auch für so etwas. Es gibt so ein paar Sachen, die man im Hinterkopf hat: Die DTM Le Mans würde ich gerne mal fahren. Und es wäre schon ein Traum von mir, in Le Mans zu fahren. Mein Vater hat es dorthin nie geschafft. ♦



Eine der Karrierestationen: Asch 2009 im Porsche Carrera Cup



2011: Im Falken-Porsche bei einem der 24h-Nürburgring-Starts



2012: Asch (3. v. l.) GT-Masters Meister mit Maximilian Götz (2. v. l.)



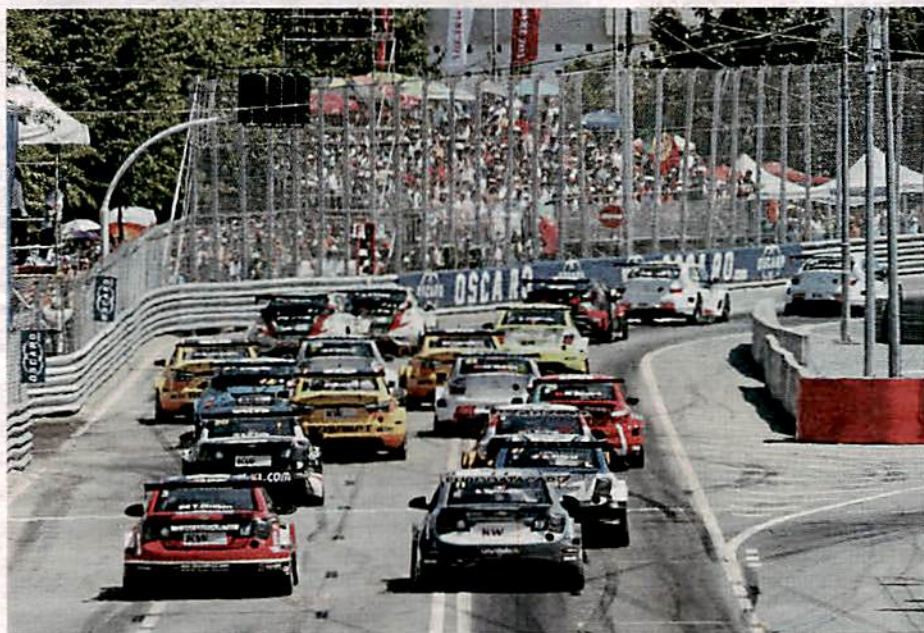
2015: Asch/Ludwig Maß der Dinge im GT Masters mit Zakspeed



Viermal Vollgas: Klaus/Luca Ludwig, Sebastian/Roland Asch (v. l.)

Tourenwagen-WM

Auf dem richtigen Weg?



Vila Real: Beim ersten Start der WTCC auf dem Traditionskurs gab es viel positives Feedback



Action auf der Nordschleife: Auch hier kam die WTCC gut an

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nach dem Nürburgring-Nordschleife-Rennen gab es in Vila Real die zweite WTCC-Premiere des Jahres an traditionsreicher Stätte. Gemeinsam mit solchen spektakulären Austragungsorten und vielleicht auch neuen Herstellern schaut die Tourenwagen-WM mittelfristig in eine gute Zukunft.

Schon nach der Nordschleifen-Premiere im Mai waren sich Fans und Aktive einig: Auf einer solchen spektakulären Strecke macht die WTCC noch mehr Spaß. Und wie die abseits der Strecke sehr nahbaren Akteure bereits in der Eifel für viel Action sorgten, lockten sie auch bei der Premiere in Vila Real viele Fans an die Strecke.

Die beiden Rennen weisen dabei durchaus Parallelen auf. Beides sind schnelle Kurse, beide haben viele blinde Kurven, Fehler werden weder hier noch dort verziehen, und gemein sind ihnen auch Steigungen und Gefälle. Zudem gelten beide als das Herz des Motorsports im jeweiligen Land. Und auch diese Tradition ist es, die beide Events herausstechen lässt.

Zweites China-Rennen geplant

«Wir haben Glück, dass wir in Europa so einen Stadtkurs wie in Vila Real finden konnten. Der perfekte Kalender würde aus zehnmal Vila Real und zweimal Nordschleife bestehen», kann auch WTCC-Chef François Ri-

beiro seine Begeisterung nicht verbergen. «Vila Real ist das Macau Europas.»

Die gute Nachricht für alle WTCC-Fans ist, dass beide Strecken auch 2016 in den Kalender zurückkehren. Das auf langfristige Sicht schlechte für unsere Breitengrade ist, dass die Europarennen auf vier verringert werden sollen. Dafür soll es neben Amerika (Argentinien), Afrika (Marokko) und Japan ein zweites China-Rennen geben.

«In Europa leben 300 Millionen Menschen, in China leben so viele Menschen allein in den drei größten Städten», so Ribeiro. Der chinesische Markt wird

zudem für viele Hersteller immer wichtiger. Bei der bis Jahresende anstehenden Entscheidung von Citroën, ob man ab 2017 nur noch Rallye-WM oder nur noch die WTCC werksseitig betreibt, spielt auch der Faktor China mit. Möglicher Austragungsort für ein zweites China-Rennen wäre Wuhan, wo man sich auch schon einmal um die Ausrichtung des FI-GP von China beworben hatte.

Auf Seiten der Rennorte gibt es neben den neuen Strecken von Motegi/Japan und Buriram/Thailand beim Saisonfinale eine weitere Premiere: zwei Rennen unter Flutlicht in Qatar. Und seit der letzten FIA-Weltratssitzung ist auch



F. Ribeiro



Éric Nève

die Verlegung auf den Freitag beschlossene Sache.

Positiv für die europäischen WTCC-Fans: Sie können das Saisonfinale am Freitagabend zur Prime Time verfolgen!

Subaru sprang ab

Die neuen Wege, die die WTCC beim Kalender einget, und die Kontinuität des TCI-Reglements locken derzeit auch viele neue Interessenten an. «Mittlerweile ist es so, dass die Hersteller auf uns zu kommen und nicht mehr umgekehrt», berichtet WTCC-Berater Éric Nève, der in seiner Funktion auch Schnittstelle zwischen Serienorganisation und Herstellern ist.

Bereits in diesem Jahr hätten übrigens drei Werksteams am Start sein können, doch Subaru hatte – trotz Zugeständnissen – in letzter Sekunde die Notbremse gezogen.

Ein Damoklesschwert hängt neben der Citroën-Entscheidung auch in Form von Honda in der Luft. Nicht erst seit Portugal machen Gespräche die Runde, dass die Japaner am Ende des Jahres aussteigen könnten.

Volvo vor Bekanntgabe?

Doch es gibt Grund zur Hoffnung: Wie in MSa 29 geschrieben und wie wir mittlerweile bestätigt bekommen haben, sind drei Hersteller konkret an einem Einstieg interessiert: Kia, Skoda und vor allem Volvo. Doch die Entscheidungswege in den Konzernen sind lang.

Bezüglich Volvo wird derzeit fast täglich damit gerechnet, dass endlich eine offizielle Ankündigung erfolgt. Zumal man vergangene Woche Werkstuner Polestar aufgekauft hat, welche auch für die Einsätze in V8 Supercars und STCC verantwortlich zeichnen sowie in der WTCC Einsatzteam waren. Bereits beim WTCC-Test am Nürburgring haben die Schweden einen fertigen TCI-Boliden präsentieren wollen. Doch das geschah bekanntlich nicht.

Wann letztendlich die Ankündigung kommt – oder nicht –, ist also unklar. Aber ob mit Volvo oder ohne: Mittelfristig befindet sich die WTCC auf jeden Fall im Aufwind. ♦



Doha-Losail: Beim Saisonfinale feiert die Tourenwagen-WM ihr Freitags- und Flutlicht-Debüt

NACHRICHTEN

Nürburgring bis 2020 weiter VLN-Strecke

VLN Die VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring und der Streckenbetreiber Capricorn Nürburgring GmbH (CNG) kooperieren weiter. Bis 2018 wurde ein Vorvertrag geschlossen, der eine Option bis 2020 umfasst. Marketing, Vertrieb und Kommunikation der VLN wollen beide zudem gemeinsam weiterentwickeln. Der aktuelle VLN-Vertrag mit dem Ring läuft Ende 2015 aus.

Sascha Faath siegt im Doppelpack

Youngtimer Auch in Spa-Francorchamps führte kein Weg vorbei an Sascha Faath. Im BMW M3 WTCC sicherte sich der Pfullinger zwei weitere Siege beim Youngtimer Festival Spa und ist mit nun elf Siegen erfolgreichster Fahrer der Hankook Cup- und Tourenwagen Trophy. Das Podium in Rennen 1 komplettierten die Porsche-Piloten Marc Gutowski und Andreas Szczepansky, in Rennen 2 Kai Riebetz (BMW) und Manuel Rubow (Seat). ♦ AW/MSA

NASCAR Loudon/New Hampshire

Busch rollt das Feld weiter auf

Kyle Busch gewann zum Auftakt der zweiten Saisonhälfte den Lauf zur NASCAR-Meisterschaft im amerikanischen Loudon/New Hampshire. Es war der bereits dritte Sieg des 30-jährigen Toyota-Piloten innerhalb von vier Wochen – und ein wichtiger im Hinblick auf die Titelentscheidung.

«Was für ein Sieg! Was für ein Comeback!» Kyle Busch kam aus dem Staunen kaum heraus. Zum einen, weil er derzeit (fast) einen Sieg an den nächsten reiht. Zum anderen auch, weil Busch in der Gesamttabelle der NASCAR-Meisterschaft unauffhaltsam aufholt und Plätze gutmacht. Der Toyota-Pilot lief zu Saisonbeginn Gefahr, dass er in diesem Jahr nicht an der Titelentscheidung teilnimmt. Im Februar hatte er sich bei einem Unfall in Daytona in der Xfinity-Serie schwer verletzt: «Ich wusste beim Einschlag sofort, dass ich beide Beine gebrochen hatte.» Busch verpasste darauf die ersten elf Rennen (!) der laufenden NASCAR-Saison.

Nach seinem dritten Saison-sieg fehlen dem 30-jährigen To-

DTM

Foul oder nicht?

Das Sonntagsrennen am vorletzten Wochenende in Zandvoort war hinter der BMW-Prozession von harten Zweikämpfen geprägt. Vor allem ein Fall sorgte im Nachhinein für Diskussion.

Mercedes-Pilot Daniel Juncadella hatte nach seiner Kollision mit Audi-Fahrer Edoardo Mortara über Rückenschmerzen geklagt, die von seiner harten «Landung» nach dieser unfreiwilligen Flugeinlage herrührten. Der Spanier, der eine Rückenstauchung erlitt, ließ seinem Ärger via Twitter freien Lauf und schrieb dort: «HAHAHA an die Stewards und den Race Consultant von diesem Wochenende in Zandvoort. Gute Arbeit. Die Gleichen, die mich letztes Jahr bestraft haben und nicht die anderen.»

Warum Juncadella diese Kritik nicht vor Ort in Zandvoort direkt an die Sportkommissare bei seiner Anhörung gerichtet hatte, bleibt sein Geheimnis. Rennleiter Sven Stoppe und auch Race-Consultant Dirk



Edoardo Mortara

Adorf hatten geurteilt, das Duell Mortara/Juncadella sei zwar hart, aber im Rahmen des Erlaubten gewesen. Trotzdem entschied Stoppe, dass sich die Stewards mit dem Vorfall weiter beschäftigen sollten. Das Ergebnis ist bekannt: keine Strafe für Mortara!

Reichlich Beweise geprüft

Auf MSA-Nachfrage erklärte Adorf: «Wir haben alle verfügbaren TV-Bilder und die dazu-



Daniel Juncadella

gehörenden Zeitlupen studiert. Juncadella hat in der Kurve zuvor einen kleinen Fehler gemacht. Dadurch kam Mortara (der durch eine Bodenwelle um wenige Zentimeter von seiner Linie abkam, d. Red.) überhaupt erst in die Position, einen Angriff zu starten. Hätte es die Kollision bei 100 km/h gegeben, wäre nichts passiert.» Adorf weiter: «Die Geschwindigkeit darf bei der Beurteilung aber keine Rolle spielen.» ♦ AW

Berg-EM

Eine starke Premiere

Auf der 6,810 km langen Strecke von Dobšiná in der Slowakei schaffte David Hauser im Wolf GB08F1 den Sprung auf den dritten Podestplatz, acht Sekunden hinter Gesamtsieger Milos Benes (Osella-Zytek FA30) und knapp 2,5 Sekunden hinter Vize-Europameister Fausto Boromoli im Reynard F3000.

Bemerkenswert: Im Gegensatz zu seinen beiden Haupt- rivalen trat Hauser erst zum ersten Mal auf dieser Strecke an. Er musste sich zudem mit einem einzigen Trainingslauf begnügen, da am Samstagnachmittag schwere Unwetter die Veranstalter zum Trainingsabbruch nötigten. In der EM bleibt Simone Faggioli, der in der Slowakei fehlte, an der Spitze. ♦ TBU



Rang drei geschafft: Hauser

yota-Piloten nur noch 58 Punkte auf die Top 30 der Fahrertabelle – und damit für das Ticket in den «Chase»: Sieben Rennen stehen noch aus, dann wird ein Schnitt gemacht, und nur noch die dreißig besten Piloten dürfen sich Titelchancen ausrechnen.

Sieg auch mit Glück

Bei seinem dritten Saisonserfolg hatte Kyle Busch aber auch das nötige Glück auf seiner Seite. Weil sein Toyota stark vibrierte und er an einen Reifenschaden dachte, kam er früher als geplant zum letzten Boxenstopp rein. Die zweitletzte Gelbphase in Runde 252 von 301 brachte Busch wieder zurück ins Rennen – weil zu diesem Zeitpunkt die Konkurrenz die Boxen aufsuchte.

«Ich jagte gerade Matt Kenseth. Plötzlich fühlte sich das Auto vorne rechts komisch an. Es zog in die Ecken. Ich dachte, jetzt hast du wahrscheinlich bald kein Gummi mehr drauf. Wer weiß, vielleicht war da auch etwas Öl... Aber ich zog es vor, an die Box zu fahren. Okay, es war letztlich eine glückliche Fügung. Aber ehrlich, diese fünf Runden danach. Mit der Aufhol-

jagd durch den ganzen Verkehr – das waren fast fünf fliegende Runden», erklärte Kyle Busch die entscheidende Rennphase.

Der Schnellste nur auf Rang 2

Brad Keselowski war der Einzige, der Busch noch hätte gefährlich werden können. Der Ford-Pilot war dank zweier frischer Reifen nach dem letzten Boxenstopp schneller unterwegs, hatte aber zum Schluss doch zu wenig Zeit für den entscheidenden Schlag. Keselowski wurde nur 0,139 Sekunden hinter Kyle Busch Zweiter. Wieder einmal hatte er einen Sieg nur knapp verpasst. Hätten vier neue Gummis statt nur deren zwei entscheidend sein können? «Wahrscheinlich nicht, schwer zu sagen. Es ist eben wie es ist...», meinte er sichtlich enttäuscht.

Nachvollziehbar, denn Keselowski hatte wohl das schnellste Auto am Renntag: «Der war wirklich schnell, und ich habe damit viele Runden geführt.» Mit 100 an der Zahl auch die meisten (von 301) – und knapp vor Sieger Kyle Busch (96). Rang 3 holte sich Chevrolet-Pilot Kevin Harvick (+5,909 sec). ♦ WM/WHJ



Dritter Sieg innerhalb von vier Wochen: Kyle Busch in Loudon

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Loudon/New Hampshire (USA): 301 Rdn. à 1,697 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Kyle Busch (Toyota); 2. Brad Keselowski (Ford); 3. Kevin Harvick (Chevrolet); 4. Joey Logano (Ford); 5. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 6. Matt Kenseth (Toyota); 7. Carl Edwards (Toyota); 8. Austin Dillon (Chevrolet); 9. Jeff Gordon (Chevrolet); 10. Kurt Busch (Chevrolet); 11. Ryan Newman (Chevrolet); 12. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 13. A.J. Allmendinger (Chevrolet); 14. Denny Hamlin (Toyota); 15. Aric Almirola (Ford); 16. Casey Mears (Chevrolet); 17. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 18. David Ragan (Toyota); 19. Kasey Kahne (Chevrolet); 20. Tony Stewart (Chevrolet); 21. David Gilliland (Ford); 22. Jimmie Johnson (Chevrolet); 23. Ryan Blaney (Ford); 24. Danica Patrick (Chevrolet); 25. Paul Menard (Chevrolet); 26. Jamie McMurray (Chevrolet); 27. Greg Biffle (Ford); 28. Cole Whitt (Ford); 29. Sam Hornish Jr. (Ford); 30. Landon Cassill (Chevrolet); 31. Kyle Larson (Chevrolet); 32. Trevor Bayne (Ford); 33. Brett Moffitt (Ford)
Stand nach 19 von 36 Rennen: 1. Harvick 734 Punkte; 2. Logano 665; 3. Earnhardt Jr. 655; 4. Johnson 646; 5. Truex Jr. 628; 6. Keselowski 603; 7. Kenseth 578; 8. Kurt Busch 576; 9. McMurray 574; 10. Gordon 573; 11. Hamlin 552; 12. Kahne 538; 13. Newman 530
Nächstes Rennen: 26. Juli, Indianapolis/Indiana (USA)
Internet: www.nascar.com

MOTORSPORT
aktuell

ZEIT ZUM SPAREN!

10-für-7-Angebot: Jetzt 10 x MOTORSPORT aktuell zum Preis von 7 Ausgaben lesen – plus Geschenk!

GRATIS
für Sie zur Wahl



1. PROS Sport-Chrono „HI-POWER“
Multitalent in Form und Funktion: vielseitiger Sport-Chronograph mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion mit Rundenzeitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, blauer Zifferblattbeleuchtung und Edelstahlboden. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm.



2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr
Ein absoluter Hingucker im sportlichen Design: poliertes und teilweise gebürstetes Gehäuse, drehbare Lünette, Mineralglas, Datumlupe, schwarzes Zifferblatt, nachleuchtende Stab-Zeiger und schwarzes Textilarmband. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.



3. Avialic Armbanduhr „Canova“
Elegante, schwarze Armbanduhr mit solidem Metallgehäuse, Edelstahlboden, Mineralglas, klassischem Zifferblatt mit aufgesetzten silbernen Indexen und Datumsanzeige. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.

Ihre Vorteile: ■ Über 30 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf ■ Armbanduhr Ihrer Wahl gratis als Dankeschön ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte Motorsport aktuell testen und über 30% sparen. Best.-Nr. 1213325
Ich erhalte MOTORSPORT aktuell ab der nächsterreichbaren Ausgabe im Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € statt 20,- € im Einzelkauf. Die Armbanduhr meiner Wahl erhalte ich GRATIS nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich MOTORSPORT aktuell nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte MOTORSPORT aktuell dann weiterhin, zum Vorzugspreis von jährlich zzt. nur 86,- € bei zzt. 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt derzeit nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

Ja, ich 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:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

Ich wähle folgende Armbanduhr: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono 2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr 3. Avialic Armbanduhr

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 _____

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registrengeschäft Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beilerhoff, Beilerhoff und Brückner, Erlangen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Büro Obernkirchen (Voratz), Heino Dörkops, Dr. Michael Rühly, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, HRB 93752

Rallye-WM

M-Sport will Nummer 2 werden

Von REINER KUHN

Nach einem neuen Triebwerk im Frühjahr legt M-Sport beim Ford Fiesta WRC mit einem weiterentwickelten Fahrwerk nach. Das ehrgeizige Ziel: Die britische Edelschmiede will in der zweiten Saisonhälfte Volkswagen-Verfolger Nummer 1 werden.

Während Volkswagen zur Saisonhälfte die Herstellerwertung mit 214 WM-Punkten sou-

verän anführt, trennen die Verfolger Citroën (125), Hyundai (123) und dem die Ford-Fahren hochhaltenden Team M-Sport (114) gerade einmal 11 Zähler. Letzteres will mehr. Verständlich, denn seit die britische Edelschmiede ihrem Fiesta WRC ein neues Triebwerk spendierte und die Kraftübertragung überarbeitete, haben die M-Sport-Youngsters Elfyn Evans und Ott Tänak in Portugal, Sardinien und Polen drei Herstellerpunkte mehr geholt als das Citroën-

Meeke sowie fünf mehr als die Hyundai-Asse Thierry Neuville und Dani Sordo.

«Künftig werden wir weiter vorne mitmischen», sagte Tänak gegenüber MSA. «Vor Finnland haben wir im Gegensatz zu Polen einen Test: Wir entwickeln das Fahrwerk weiter.» Satt sechs Tage weilte M-Sport in Finnland, um sich auf die bevorstehende WM-Runde vorzubereiten. Zusammen mit den Fahrwerkspezialisten von Reiger wurde intensiv an Dämpfer und Federn gearbeitet. «Es ist keine

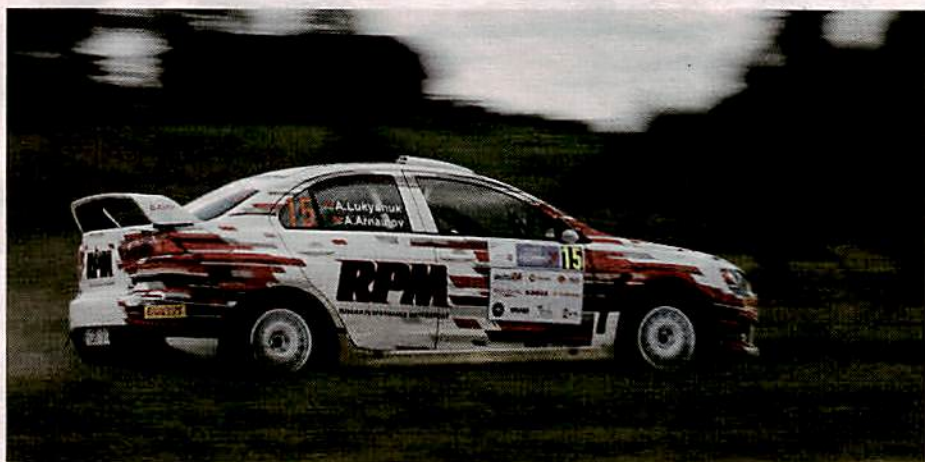
völlige Neukonstruktion, aber wir werden einen Homologations-Joker ziehen», bestätigt M-Sport-Boss Malcolm Wilson. «Zusammen mit den Änderungen im Frühjahr kann dies in Finnland den Unterschied ausmachen. Ich bin zuversichtlich: Wir werden noch schneller.» Auch interessant: Während von der versammelten Werkskonkurrenz bis Ende Juni jeweils nur ein Fahrer die neuesten Asphaltreifen von Michelin testete, ließ Wilson zeitgleich Evans und Tänak ran. ♦



Attacke: Ford Fiesta WRC

Rallye-EM Estland

Spektakulärer Heimsieger



Im Eiltempo zum Sieg bei der Rallye Estland: Lokalmatador Lukyanuk im Mitsubishi Lancer Evo X

Von REINER KUHN

Alexey Lukyanuk spielte in Estland den Tempovorteil seines Mitsubishi Lancer aus und siegte vor Kajetan Kajetanowicz, der die EM-Spitze übernahm. Opel-Werkspilot Emil Bergkvist feiert den Juniortitel.

Auf den ultraschnellen Schotterpisten in Estland mussten sich die drei in der EM-Wertung vorne liegenden Craig Breen (IRL/Peugeot 208 T16), Kajetan Kajetanowicz (PL/Ford Fiesta R5) und Robert Consani (I/DS 3 R5) mit Timmu Korge (Peugeot 208 T16), Martin Kangur (Fiesta R5) sowie den WRC2-Piloten Karl Kruuda (DS 3 R5) und Sander Pärn (Fiesta R5) gleich vier talentierter Lokalmatadoren erwehren. Letzterer flog schon im Shakedown ab und war raus, bevor es losging. Kangur segelte in WP 6 von der Piste. Kruuda musste seinen Dienstwagen zwei Prüfungen

später mit defektem Kühler abstellen, und Korge erbe Rang 4, nachdem der bisherige EM-Leader Breen seinen Peugeot kurz vor dem Ziel einmal mehr mit Motorschaden abstellte.

Zum Hecht im Teich der EM-Elite und heimischen Jungstar avancierte Alexey Lukyanuk. Der für seine spektakuläre Fahrweise bekannte Russe spielte vom Start weg den Tempovorteil seines Mitsubishi Lancer Evo X aus und brannte zweieinhalb Tage ein Feuerwerk ab. In der allerletzten Kurve wäre ihm seine forsche Gangart fast zum Verhängnis geworden. «Wir fuhren ziemlich lange auf zwei Rädern, aber es ging noch einmal gut», scherzte er im Ziel. Lukyanuk erreichte ein Durchschnittstempo von beeindruckenden 123,9 km/h und verwies im finalen Duell Kajetanowicz auf Rang 2. Der Pole wird es verschmerzen, schließlich übernimmt der Ford-Pilot damit die Tabellenführung. Dritter wurde Rainer

Knaus. Der heimische Mitsubishi-Pilot hatte am Sonntagmorgen von einem Fahrfehler seines Landsmann und Markenkollegen Egon Kaur profitiert, der seinen Lancer Evo 9 in den Straßengraben setzte.

Junior-Titel an Bergkvist

In der Junior-Wertung kann Bergkvist seinen ersten Match-



Tabellenführer: Kajetanowicz



Schon Junior-Champ: Bergkvist

ball zum Titel verwandeln. Der Opel-Werkspilot muss sich zwar Ralfs Sirmacis (Peugeot 208 R2) geschlagen geben, aber weil Titelkonkurrent Chris Ingram ausfiel, reichten die Punkte für Rang 2, um vorzeitig den Europameistertitel zu feiern. Sein Teamkollege Marijan Griebel landet mit einem Rückstand von 2:10 Minuten auf Rang 6. ♦

NACHRICHTEN

Werksteams testen neue Asphaltreifen

Rallye-WM Die Wettbewerbspause zwischen den WM-Läufen in Polen und Finnland nutzen die Werksteams auch für Testfahrten mit den neuen Michelin-Asphaltreifen. Citroën und Hyundai testeten in den Mosel-Weinbergen für die Rallye Deutschland, Volkswagen soll derweil auf Korsika gewesen sein. M-Sport (siehe oben) wird abgesehen vom Michelin-Kurztest in Spanien erst kurz vor der Rallye Deutschland am Asphalt-Set-up arbeiten.

Hirvonen im Mini zur Dakar

Rallye Dakar Mikko Hirvonen wird nicht nur Tommi Mäkinens Toyota Team als Testfahrer unterstützen, sondern künftig für das hessische X-raid Team im Mini All4 Racing im Marathonport allen voran der Rallye Dakar antreten. Der viermalige Vizeweltmeister spannt dafür mit dem erfahrenen Co-Piloten Michel Périn (vier Dakar-Siege) zusammen. Die ersten Wettbewerbskilometer absolviert die finnisch-französische Paarung Ende Juli bei der Baja Aragón in Spanien. ♦ RK



Mikko Hirvonen

RALLYE-EUROPA MEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Estland (EST), 6. von 10 EM-Läufen; 642,69 Gesamtkilometer mit 16 WPs über 202,86 km. 48 Teams am Start, 35 gewertet. Wetter/Piste: sonnig, teils regnerisch/trocken, teils nutschig.
 1. Lukyanuk/Arnautov (RUS/Mitsubishi Lancer Evo X) in 1:32:25,4 h; 2. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +0:12,7 sec; 3. Knaus/Koskinen (EST/Mitsubishi Lancer Evo IX) +1:07,0 min; 4. Korge/Pints (EST/Peugeot 208 T16) +1:23,7; 5. Plangi/Sarapu (EST/Mitsubishi Lancer Evo X) +2:06,9. Ferner: 10. Sirmacis/Simins (LV/Peugeot 208 R2) +8:01,6 (Sieger Junior-EM); 11. Bergkvist/Sjöberg (S/Opel Adam R2) +8:33,4; 16. Griebel/Clemens (D/Opel Adam R2) +10:12,1
 Leader: Lukyanuk (WP1, WP3, WP5, WP8-16/Ziel); Kruuda (WP2, WP4); Kajetanowicz (WP6/7) WP-Bestzeiten: Lukyanuk 8; Kajetanowicz 3; Kangur 2; Kruuda, Jeets, Korge je 1
 Wichtigste Ausfälle: Pärn/Morgan (EST/GB/Ford Fiesta R5) Unfall im Shakedown; Consani/Viimot (F/Citroën DS3 R5) Motor WP 3; Kangur/Sikk (EST/Ford Fiesta R5) Unfall WP 6; Kruuda/Järveoja (EST/Citroën DS3 R5) Motor WP 8; Breen/Martin (IRL/GB/Peugeot 208 T16) Motor WP 15; Zawada/Derousseaux (PL/F/Opel Adam R2) Unfall WP 15
 EM-Stand (nach 6 von 10 Läufen): 1. Kajetanowicz 133 Pkte; 2. Breen 128; 3. Lukyanuk 82
 Nächster Lauf Rallye-EM: 28. bis 30. August, Barum Rallye (CZ) Internet: www.fiaerc.com

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registereintrich Stuttgart HRB 9302, Gesellschaftsführer: Dr. Volker Brack, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beilering, Behring und Jassop
erfolgt durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nil-Obersteg 1, 20355 Hamburg, abbestellen: 04103 30303, abbestellen: 04103 30303

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN		
BIC	Geldinstitut	

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 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
	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

Motorrad-WM

Ippolito zündet nächste Stufe

Von IMRE PAULOVITS

FIM-Präsident Vito Ippolito will den Rennsport weltweit preiswerter und erschwinglicher machen. Dazu hat der Venezolaner ganz konkrete Pläne.

Als die Weltwirtschaftskrise vor sechs Jahren die Motorrad-Weltmeisterschaften traf, entstand eine Seilschaft, die seither große Taten vollbracht hat. FIM-Präsident Vito Ippolito und Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta hatten damals nämlich sehr ähnliche Ansichten, wie man eine sinnvolle Kostenreduzierung erreichen kann, und sie haben das konsequent durchgesetzt, teils auch gegen den anfänglich starken Widerstand der Hersteller. Als die Dorna dann auch noch die Superbike-WM übernahm, konnte auf die Vision von Ippolito, diese viel näher an die Serien-Bikes zu bringen, ebenfalls umgesetzt werden.

Nachdem diese Anliegen zu Ende geführt wurden, denkt Ippolito nun über die weitere Zukunft des Motorradsports nach. Und dabei geht es darum, dem Nachwuchs auf lange Sicht bessere Chancen für den Aufstieg zu sichern. «Wir von der FIM arbeiten mit vielen Promotern zusammen», verweist Ippolito. «Wir haben ja viele Weltmeisterschaften, und wir haben die Zukunft aller vor



Vito Ippolito: Nach erfolgreicher Kostensenkung in der WM nun für den Nachwuchs aktiv

Augen. Die meisten Promoter stehen unseren Ideen sehr positiv gegenüber. Gemeinsam mit ihnen und den Landesverbänden, die uns unterstützen, wollen wir erreichen, dass der Nachwuchs besser gefördert werden kann. Wir geben auch finanzielle Unterstützung, wenn sie in den Nachwuchs investieren.»

Die größte Investition muss nach Meinung von Ezpeleta aber von den Promotern selbst kommen, wie es die Dorna mit dem Asia Talent Cup vorge-

macht hat. «Aus unserer Sicht war dies eine sehr kluge Investition, denn in dieser Region ist in der nächsten Zeit viel Zuwachs zu erwarten. Etwas Ähnliches erhoffen wir dort auch im Motocross.»

Globale Verschiebung

Ippolito erwartet bei den weiteren Investitionen auch eine Verschiebung der Schwerpunkte im Motorsport, wie sie sich schon länger abzeichnet. «In Europa gibt es bereits gute Nachwuchsmodelle, aber lei-

der ist auch abzusehen, dass die Motorradmärkte weiter schrumpfen werden. Ich erwarte deshalb, dass die Weltkarte unseres Sports in zehn bis 15 Jahren ganz anders aussehen wird. Es werden mehr Fahrer aus Asien kommen, und wenn wir richtig investieren, auch aus Lateinamerika. Wir müssen uns der Realität stellen: Dort wo die meisten Motorräder verkauft werden, wird auch das Interesse am Motorsport langfristig am höchsten sein. Und deshalb werden wir unse-

re Augen nicht verschließen und diese Regionen fördern.»

Dabei ist Ippolito aber auch klar, dass man Europa auch bei einer Zukunft mit einem kleineren Markt nicht fallen lassen darf. «Europa hat die längste Tradition, es ist sozusagen das Kronjuwel des Motorsports.»

Preiswerte Bikes

Das Modell, dass Rennsport mit sinnvoll preiswerteren Motorrädern zu betreiben noch spannendere Rennen erzeugen kann, so wie es in der Motorrad- und der Superbike-WM vorexerziert wurde, möchte Ippolito auch für den Nachwuchs anwenden und die Werke von diesem Ansinnen überzeugen. «Ich denke, es ist eine Frage des Konzepts», so Ippolito. «Ich versuche dies den Herstellern klarzumachen. Viele investieren in neue Technologien und erzeugen dabei höhere Kosten. Man kann neue Technologien aber auch so einsetzen, dass sie Kosten reduzieren. Sicher ist das ein langer Vorgang, der intensiv diskutiert werden muss. Man kann es nicht in einem Monat oder einem Jahr lösen. Man braucht mindestens fünf Jahre, um wirklich etwas zu ändern. Aber wie wir gesehen haben, kann man etwas ändern, und deshalb will ich die Herausforderung der weltweiten Nachwuchsförderung jetzt auch gezielt anpacken.» ♦

Superbike-WM

Biaggi motiviert nach Malaysia

Nach seinem imposanten Einsatz in Misano fiebert Ex-Weltmeister Max Biaggi nun seinem zweiten Wildcard-Einsatz in Sepang entgegen.

In zwei Wochen wird es wieder so weit sein: Max Biaggi wird zum zweiten Mal in diesem Jahr in das Superbike-WM-Geschehen eingreifen.

Der schlaue Fuchs aus Rom, der sich sehr gewissenhaft auf Misano vorbereitet hatte und trotz Erfahrungsnachteil bei der Reifentaktik zweimal Sechster wurde, hat auch mit Sepang eine Strecke ausgesucht, wo er mit guten Resultaten rechnen kann, weil die harten Abremspunkte und die schnellen Kurven sowohl seinem Fahrstil als

auch der Charakteristik der Aprilia RSV4 liegen.

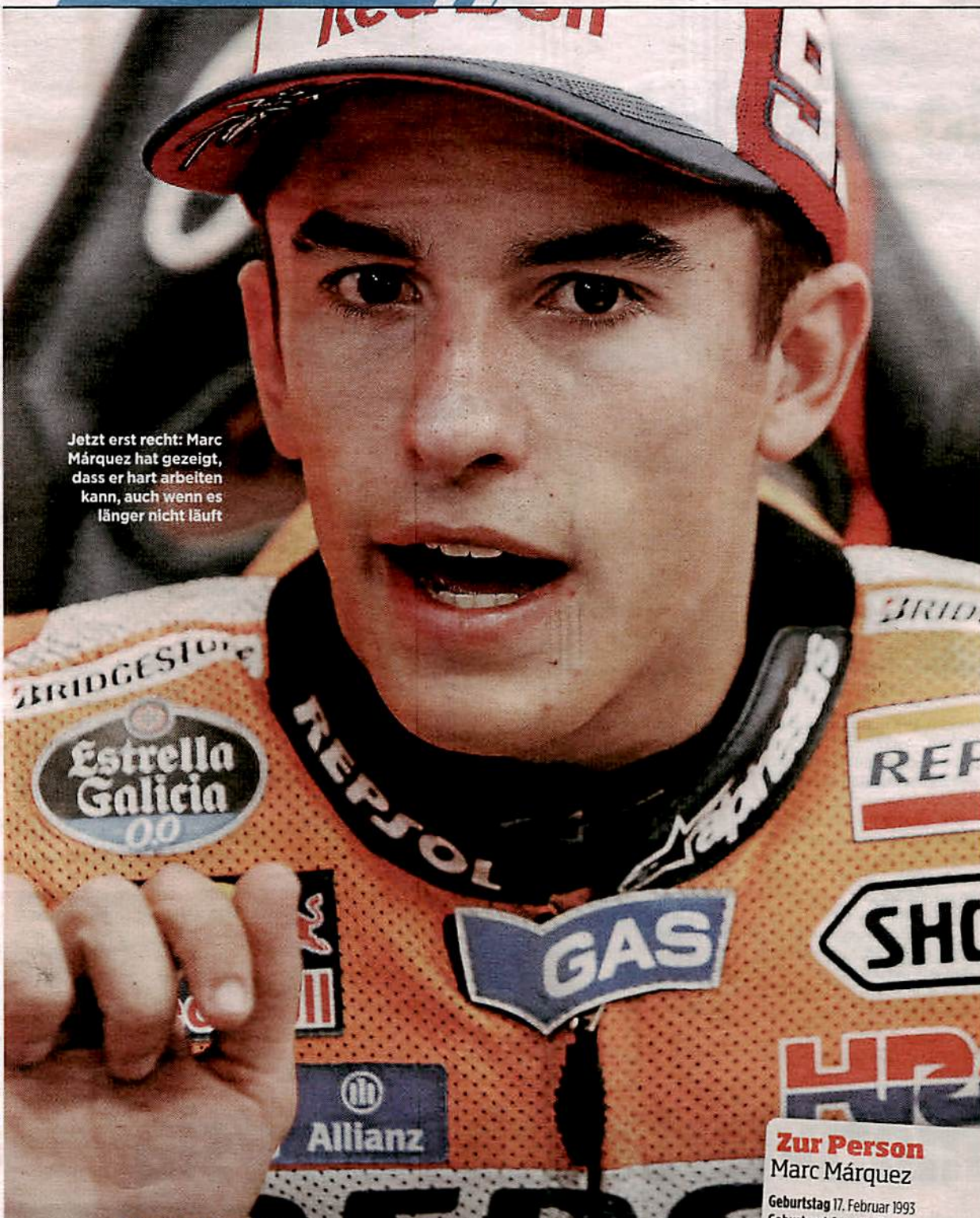
«Mit der Wildcard in Misano zu fahren, war großartig», steht das Grinsen dem Römer noch immer im Gesicht. «Mir hat es unheimlich Spaß gemacht, und wie ich seither von allen gehört habe, war es eine tolle Show für die Fans. Ich hätte mir nicht ausmalen können, was das seither losgetreten hat – und für mich war es einfach ein tolles Wochenende. Ich hatte Spaß auf der Strecke, besonders am Freitag und bei den beiden Rennen. Ganz besonders im zweiten.»

Wenn Biaggi auch schon vorher mit zwei Wildcard-Einsätzen geplant hatte, verheimlicht er nicht mehr, dass er im Falle eines Desasters in Misano den Stecker gezogen hätte. Aber ge-

nau das Gegenteil ist eingetreten, und so ist auch der Ehrgeiz erwacht, es in Malaysia noch besser zu machen und die am Rennwochenende in Misano gesammelte Erfahrung zu nutzen. «So brauche ich die Saison nicht halb erledigt zu beenden», grinst Biaggi. «Ich muss aber zugeben, dass für mich die größte Herausforderung ist, die Motivation zu finden, um diese Chance in Sepang zu ergreifen. Auf dieser Strecke bin ich viele Jahre nicht mehr gefahren und dazu noch nie mit einem Superbike. Es wird daher nicht leicht, auf einem ähnlichen Level wie in Misano zu fahren. Aber das Schöne an diesem Comeback ist, die Herausforderungen zu meistern. Ich werde bereit sein.» ♦ IP



Max Biaggi: Fährt er in Sepang noch besser als in Misano?



Jetzt erst recht: Marc Márquez hat gezeigt, dass er hart arbeiten kann, auch wenn es länger nicht läuft

Marc Márquez

«Will weiter gewinnen»

Von IMRE PAULOVITS

Nach einem sehr durchwachsenen Saisonbeginn ist MotoGP-Weltmeister Marc Márquez wieder auf die Siegerstraße zurückgekehrt. Im MSA-Interview erzählt der 22-jährige Spanier, wie er die Probleme bewältigt hat und wie er in der zweiten Saisonhälfte Boden gutmachen will.

Du hast nach deinem Sieg auf dem Sachsenring in Misano getestet. Lief das dort auch so gut?

MARC MÁRQUEZ: Ich bin mit diesen zwei Tagen zufrieden. Wir konnten viel am Set-up arbeiten, und ich fühle mich noch bequemer auf dem Bike. Speziell am Morgen des zweiten Tages, als die Temperaturen nicht ganz so heiß waren, haben wir etwas gefunden, das mein Gefühl verbessert hat. Misano ist eine gute Strecke, um dort am Einlenkverhalten und am Slide in die Kurven hinein zu arbeiten. Jetzt müssen wir sehen, ob das auf den nächsten Strecken auch überall funktioniert. Ich habe auch einen 2016er-Prototyp probiert und einiges für gut befunden. Aber wir müssen noch sehen, wie das mit den nächstjährigen Reifen funktionieren wird. Wenn wir all diese Daten haben, können sich die HRC-Ingenieure ein Bild machen, woran sie arbeiten müssen. An den Nachmittagen war es sehr heiß, zu heiß, aber mit der Pace, zu der ich auch dann noch in der Lage war, bin ich zufrieden. Es war sehr wichtig, unser Bike für die zweite Saisonhälfte vorzubereiten, um wieder konkurrenzfähig zu sein. Wir sind zwar ganz oben angekommen, aber die Konkurrenz ist stark, wir müssen in den nächsten Rennen noch einen Schritt machen, wenn wir konstant und auf allen Strecken um den Sieg fahren wollen.

Mit dem Sieg auf dem Sachsenring muss ein großer Stein von Deinen Schultern gefallen sein. Ich habe mich riesig über diesen Sieg gefreut, wir alle haben ja sehr hart gearbeitet. Nicht nur in den Wochen zuvor, sondern auch dort an dem Wochenende. Da ist es natürlich ein berauschendes Gefühl, wieder ganz an der Spitze angekommen zu sein. Aber nicht nur das Ergebnis an sich war ein tolles Gefühl, sondern noch mehr, das mir das Fahren mit meinem Bike wieder richtig Freude macht. Aber ohne Zweifel: Wieder den Geschmack des Sieges zu kosten, hat mich am meisten überwältigt. Es war auch für Honda sehr wichtig, sie haben alle sehr hart gearbeitet, um uns das Beste zu geben, das sie haben.

Wie siehst Du eure Reifentaktik auf dem Sachsenring im Nachhinein?

Zur Person Marc Márquez

Geburtsdag 17. Februar 1993
Geburtsort Cervera (E)
Herkunftsland Spanien

ERFOLGE

2001 Katalanischer Meister MiniEnduro
2004 2. katalan. Meistersch. 125GP
2005 Katalanischer Meister 125GP
2006 Katalanischer Meister 125GP
2007 8. spanische Meisterschaft 125GP
2008 WM-13. 125GP (KTM)
2009 WM-8. 125GP (KTM)
2010 Weltmeister 125GP (Derbi)
2011 Vize-Weltmeister Moto2 (Suter)
2012 Weltmeister Moto2 (Suter)
2013 Weltmeister MotoGP (Honda)
2014 Weltmeister MotoGP (Honda)
2015 z. Zt. WM-4. MotoGP (Honda)

47 GP-Siege (21 MotoGP, 16 Moto2, 10 125GP), 73 Podestplätze, 54 Pole-Positions

Ich denke, das war die richtige Entscheidung. Wir haben den härtesten Vorderreifen gewählt. Mit dem mussten wir zwar zu Beginn vorsichtig sein, hatten aber zum Schluss die meisten Reserven. Die erste Kurve auf dem Sachsenring ist nicht einfach, da haben sowohl Dani als auch ich sehr vorsichtig gemacht. Der Reifen fühlte sich aber bereits da erstaunlich gut an und machte auch danach keine Pro-

«Der Sachsenring kam mir und der Honda entgegen.»

MARC MÁRQUEZ

bleme. Nachdem ich Lorenzo überholt hatte, konnte ich zügig vorne wegfahren. Zum Schluss brauchte ich nichts mehr zu riskieren und konnte das Rennen locker ins Ziel bringen. Mit dem weicheren Vorderreifen war ich im Longrun nach 15 Runden zwar auch nur eine Zehntel langsamer, als wo er neu war, aber die 30 Runden bei der Hitze waren doch ein Risiko. Ich habe im Warm-up gesehen, dass ich auch mit dem härteren Vorderreifen einen sehr guten Rhythmus habe. Alles in allem: Ich denke, ich hätte auch gewinnen können, wenn ich den weicheren Vorderreifen gehabt hätte, denn dieses eine Zehntel ab Rennmitte hätte ich mir im Nachhinein gesehen leisten können.

Hast Du dich an der Spitze ohne Zweikämpfe nicht gelangweilt?

Klar ist ein Rennen mit Positionskämpfen immer spannender. Für die Fans, aber auch für mich, und so habe ich dabei mehr Spaß. Aber am Sachsenring war ich froh, vorne zu sein – und es kam mir nicht in den Sinn, jetzt unbedingt kämpfen zu wollen. Das können wir uns für die nächsten Rennen aufheben. Am Sachsenring war nicht der richtige Moment dafür. Ich hatte die Pace und das richtige Timing, ich war zuvor das ganze Wochenende schnell. So war es vielleicht nicht das spannendste Rennen, aber für mich war es einfach wichtig, konstant zu fahren. Ich wollte auch wissen, wie lange ich in der Lage bin, meine Rundenzeiten zu fahren, und dies konnte ich unangefochten an der Spitze ausprobieren und bestätigen.

Du hattest nach Deinem Sturz in Barcelona gesagt, dass es Dein erstes Ziel sei, wieder aufs Podest zu fahren, dann zu gewinnen. Was ist jetzt Dein nächstes Ziel?

Natürlich weiter zu gewinnen. Wenn ich ehrlich bin, muss ich ja auch zugeben, dass der Sach-

senring meinem Fahrstil und der Honda entgegenkommt. Die Kurven, in denen wir Probleme hatten, gibt es dort nicht viele. Aber dort, wo es durchkam, habe ich sie noch immer gespürt. Deshalb haben wir in Misano auch an den Problemen gearbeitet, um eine dauerhafte Lösung zu finden. Denn wenn wir diese gefunden haben, dann können wir in der zweiten Saisonhälfte wieder überall um die Siege fahren.

Wenn es auf dem Sachsenring nur wenige Kurven gibt, in denen Ihr Probleme habt: Wie sehen diese Problem-Kurven aus?

Das sind Anbremspunkte mit hohem Tempounterschied, wo das Hinterrad stark slidet – und dies speziell zum Rennende hin. Dieses Problem war am Sachsenring noch nicht ganz behoben, ich habe es noch gespürt, aber es war deutlich besser. Aber schon in Assen waren diese Kurven schon viel besser zu handhaben, und darüber bin ich sehr glücklich. In Misano hatten wir solche Kurven, und ich hoffe, dass wir mit dem Setup, das wir da gefunden haben, auch auf den Strecken, die jetzt kommen werden, gut dastehen werden.

Wie kam es, dass Ihr Probleme zum Beginn der Saison erst so spät erkannt habt?

Zu Beginn der Saison war ich schnell, weil ich einfach schnell sein musste. Ich habe das Bike dabei aber nicht gespürt, und so konnte ich weder sicher fah-

«Habe das Bike zu Saisonbeginn nicht gespürt.»

MARC MÁRQUEZ

ren noch mit ihm arbeiten. Wir hatten ja nicht nur ein Problem. Wir hatten ein Problem am Kurveneingang, in der Kurvenmitte und am Kurvenausgang. Das mit der Kurvenmitte und dem Kurvenausgang haben wir in Mugello langsam zu lösen begonnen, dann haben wir in Barcelona am Kurveneingang gearbeitet. Dann haben wir dort bei dem Test nach dem Rennen zu all dem, was wir bis dahin erarbeitet haben, das alte Chassis hinzugenommen – und es ging wieder etwas besser. Vor allem habe wieder ein besseres Gefühl bekommen. In Assen und auf dem Sachsenring habe ich das Bike gespürt, ich konnte mit ihm spielen und den Hinterreifen slidet lassen. So konnte ich auch mein Rennen einteilen. Zu Saisonbeginn war das kein richtiges Fahren. Ich

habe dann so einen Rückstand eingehandelt, und wir mussten einen Weg aus dieser Lage finden. Ich muss Honda und meinem Team wirklich danken, dass sie diesen Schritt für Schritt gefunden haben und wir immer stärker geworden sind. Es war wirklich nicht einfach, vor allem bei der Elektronik ist es sehr schwierig, die richtige Richtung zu finden. Zu unseren Problemen gehörte ja auch, dass wir mit frischen Reifen sehr schnell sein konnten, aber mit gebrauchten zu viel verloren hatten.

Was war bislang der schönste und was der schlimmste Moment in dieser Saison?

Die schlimmsten Momente waren sicherlich die Stürze in Mugello und in Barcelona. Die schönsten Momente kamen dann in Assen und auf dem Sachsenring. Die Rückkehr aus dem Durchhänger war noch schöner als mein erster Saisonsieg in Austin.

Du hast ein gutes Verhältnis zu Valentino Rossi. Glaubst Du, dass schönsten Momente kamen dann in Assen und auf dem Sachsenring. Die Rückkehr aus dem Durchhänger war noch schöner als mein erster Saisonsieg in Austin.

Du hast ein gutes Verhältnis zu Valentino Rossi. Glaubst Du, dass schönsten Momente kamen dann in Assen und auf dem Sachsenring. Die Rückkehr aus dem Durchhänger war noch schöner als mein erster Saisonsieg in Austin.

Hat sich nach dieser ersten Saisonhälfte etwas an Deiner Taktik bei den Rennen geändert?

Ich denke nicht, dass sich meine Mentalität verändert hat. Ich will immer Rennen gewinnen. Ich habe jetzt einen großen Rückstand in der Weltmeisterschaft, und das kann ich am besten aufholen, wenn ich so viele Rennen wie möglich gewinne. Jetzt hoffe ich, dass wir das Bike so weit verbessern konnten, dass es auch möglichst oft um den Sieg kämpfen kann.

Welche Strecken, die jetzt kommen werden, magst Du – und welche weniger?

Eigentlich mag ich alle Strecken. Jede stellt eine Herausforderung dar, und es kommt auf das richtige Set-up an.

Viele Fahrer haben Probleme mit ihrem Unterarm. Du nicht?

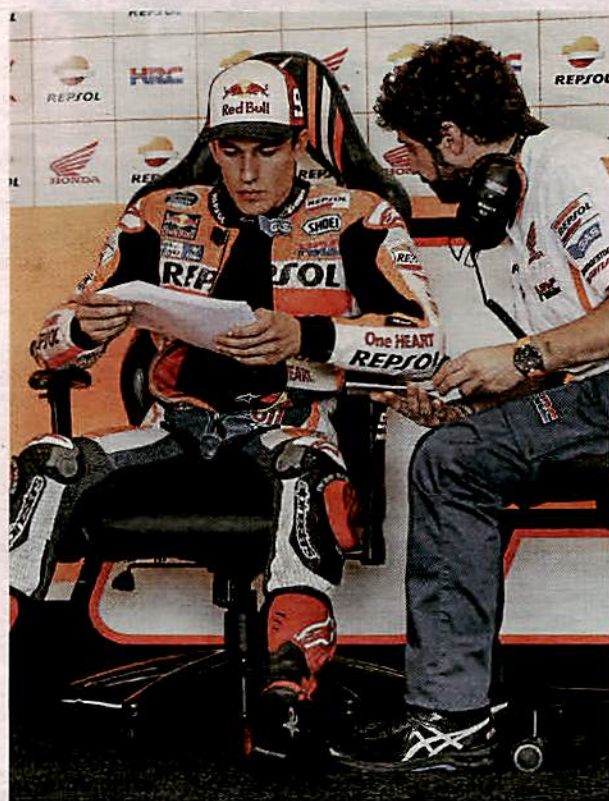
Zurzeit nicht, aber sicher kann ich nicht sein. Vor drei Jahren habe ich noch mit vier Fingern gebremst, jetzt bremse ich nur noch mit einem. Die Bremsen haben sich immens entwickelt, da kann man nicht wissen, was noch auf uns zukommt.

Was machst Du jetzt in der Sommerpause bis Indianapolis?

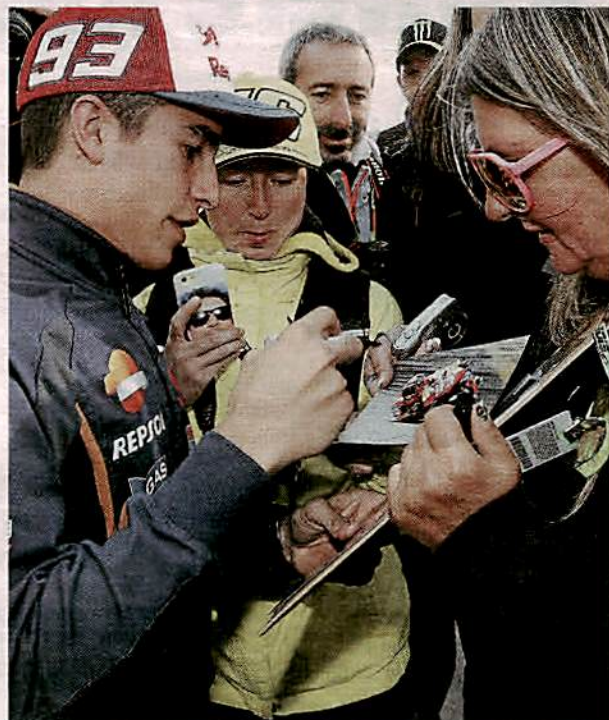
Ich werde mindestens fünf bis sieben Tage komplett ausspannen. Ich mache nichts Spezielles, ich werde zu Hause sein. Und danach muss ich auch beginnen, an meiner Fitness für Indianapolis und für die zweite Saisonhälfte zu arbeiten. ♦



Márquez beim Misano-Test: «Wieder etwas gefunden.»



«Bin dem Team sehr dankbar, wie sie das Bike verbessert haben.»



Marc Márquez und die Fans am Sachsenring: Weiter sehr populär

MotoGP

Honda testet bereits für 2016



Dani Pedrosa: Erste Runden mit dem Honda-Prototyp für 2016



Andrea Dovizioso: Ducati für Heim-Grand-Prix vorbereitet

Von IMRE PAULOVITS

Honda probierte mit seinen Werksfahrern bereits den Prototyp für 2016. Marc Márquez arbeitete aber auch an der Problemlösung für die zweite Saisonhälfte weiter.

Es war brütend heiß in Misano, auf dem schwitzenden Asphalt gab es am Nachmittag keinen guten Grip mehr, so konnten wirklich brauchbare Daten nur in den Vormittagssitzungen gesammelt werden. Die tropischen Temperaturen stellten auch die Kondition der Fahrer auf die Probe, aber sie drehten alle fleißig ihre Runden vor der Sommerpause. Die Strecke an der Adria, wo am 13. September der GP von San Marino stattfinden wird, wurde neu asphaltiert, und so ging es den anwesenden Teams auch darum, Daten für die neuen Gegebenheiten zu bekommen. Wenn die Zeiten auch inoffiziell waren: Sie lagen deutlich unter denen des Grand Prix vor einem Jahr.

Honda mit vollem Programm

Alle Augen waren auf Marc Márquez gerichtet, der am Wochenende zuvor zu seiner alten Form gefunden und den Grand Prix auf dem Sachsenring ge-

wonnen hat. Der Weltmeister legte am zweiten Tag mit 1:32,00 auch die Bestzeit des Tests hin, freute sich, dass er sein Fahrwerk wieder besser auf sein spektakuläres Markenzeichen, das Hineinsliden in die Kurven anpassen konnte. Auch Pedrosa glaubt, ein gutes Grund-Set-up für die kommenden GP gefunden zu haben. Márquez und Pedrosa probierten auch die erste Version des 2016er-Prototyps. Beiden Honda-Piloten äußerten sich positiv über das nächstjährige Bike, schränkten aber beide ein, dass es jetzt darauf ankomme, wie es sich mit den Michelin-Reifen verhält.

Feintuning bei Ducati

Andrea Dovizioso und Andrea Iannone probierten die in den letzten Rennen aufgetauchten Probleme an der Ducati GP15 zu beheben und wurden dabei von Michele Pirro unterstützt, der

hauptsächlich an der Elektronik arbeitete. Andrea Iannone freute sich, Dinge durchzuprobieren, die er an den Rennwochenenden nicht testen kann. «Aber es war sehr heiß, als ich meine schnellste Runde am Vormittag gefahren bin, hatte ich schon gebrauchte Reifen», so Dovizioso. Andrea Iannone musste am zweiten Tag früher aufhören, weil seine Schulter wieder zu schmerzen begann.

Suzuki: Tempo finden

Die Suzuki-Werkspiloten Aleix Espargaró und Maverick Viñales arbeiteten an der Abstimmung ihrer Suzuki GSX-RR. Viñales fuhr mehrere Longruns mit vollem Tank, um seine Probleme zu Rennbeginn zu kurieren. Er klagte aber weiter über Probleme beim Einlenken in langsame Kurven. Aleix Espargaró arbeitete am Vorderradgefühl für langsame Kurven. ♦

TESTZEITEN MOTOGP / Misano (inoffiziell)

Fahrer	Motorrad	Bestzeit (Runden)
1. Marc Márquez (E)	Honda RC213V	1:32,00 (170)
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	1:32,50 (132)
3. Dani Pedrosa (I)	Honda RC213V	1:32,66 (134)
4. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	1:32,70 (101)
5. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	1:32,70 (166)
6. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	1:32,80 (119)

MotoGP

Schwere Rückkehr für Michelin

Von NEIL SPALDING

In Misano hat Bridgestone zum letzten Mal einen neuen Reifen getestet, von nun an laufen alle gemeinsamen MotoGP-Tests mit Michelin, die das Feld ab dem nächsten Jahr ausrüsten werden.

Michelin hat in diesem Jahr nach jedem GP (auf dem Sachsenring vor dem GP) mit den Testfahrern Reifen probiert. Die sind zwar schnell, aber die letzten Sekundenbruchteile fehlen ihnen. Und beim letzten Test mit den Werksfahrern gab es viele Stürze.

Die Tests wurden von dem Werken so organisiert, dass sie Michelin quasi zwingen, Reifen zu bauen, die den aktuellen von Bridgestone so nah wie möglich kommen. Dies hat einen sehr einfachen Grund: Die MotoGP-Bikes wurden in den letzten sechs Jahren komplett auf diese

Reifen hinentwickelt und optimiert, von der Gewichtsverteilung bis zum Motorenlayout.

Unterschiedliche Philosophien

Bridgestone hat nach dem Reifenplatzler von Shinya Nakano 2004 auf der Zielgeraden von Mugello komplett seine Philosophie geändert und statt leichten Reifen viel robustere und steifere Reifen entwickelt, viel schwerer als die von Michelin und Dunlop. Um diese zu arbeiten zu bringen, musste die Gewichtsverteilung hecklastig

gestaltet werden. Aber mit der richtigen Belastung hat vor allem der Vorderreifen eine noch nie dagewesene Performance beim Reinbremsen in die Kurven entwickelt. Um dies hinzubekommen, haben die Japaner all ihr technisches Wissen eingesetzt und dazu das ihrer chemischen Zulieferer. Deshalb ist es so gut wie unmöglich, diese Reifen zu kopieren.

Michelin hingegen hat immer leichte Reifen gebaut, ihre Hinterreifen hatten dabei legendär gute Haftungseigenschaften,

wenn nicht zu viel Gewicht auf ihnen ruhte. Ihre Vorderreifen funktionierten entsprechend mit einer mehr vorderradorientierten Gewichtsverteilung.

Nun soll Michelin einen Einheitsreifen bringen, der wie die bisherigen Bridgestones funktioniert, damit die Werke ihre Motorräder nicht komplett umkonstruieren müssen. Die Franzosen haben es versucht, aber die Ergebnisse zeigen, dass dies in dem Grenzbereich, in dem sich die Top-Piloten bewegen, nicht funktioniert.

Es bleibt nicht mehr viel Zeit bis zum Beginn der nächsten Saison, die schon im November bei den Valencia-Tests beginnt. Es ist zu erwarten, dass die Michelin-Reifen, die nächstes Jahr verwendet werden, dem aktuellen Entwicklungsstand sehr ähnlich sein werden. Jetzt müssen die Fahrwerkspezialisten die Motorräder anpassen. Es ist zu erwarten, dass die früheren Michelin-Piloten Rossi, Lorenzo und Pedrosa schneller zurechtkommen werden als Márquez und die neue Generation. ♦



Michelin: Bei den Tests mit Werksfahrern so manche Sorgenfalte



Alles neu: Ab dem nächsten Jahr fährt die MotoGP mit 17 Zoll

MotoGP

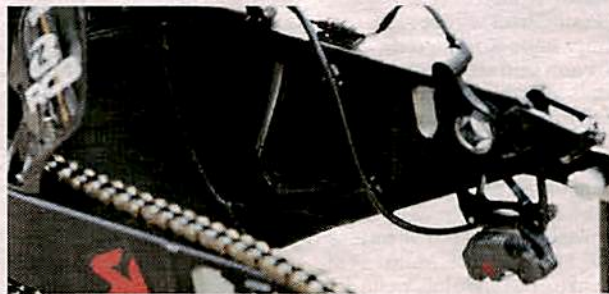
Technik-Fazit zu Saisonhalbzeit



Honda von Dani Pedrosa mit der älteren, schwereren Kupplung



Neuer Rahmen von Dovizioso



Ausparung an der weicheren Schwinge von Valentino Rossi

Von NEIL SPALDING

Es hat sich in der MotoGP viel getan in der ersten Saisonhälfte. Zeit, um ein technisches Fazit zur Halbzeit zu ziehen.

Das Honda-Werksteam hat sich mit einem Doppelsieg auf dem Sachsenring eindrucksvoll zurückgemeldet. Was sie dahin gebracht hat, durften Software-Spezialisten gewesen sein, die unendlich viele Nächte durchgearbeitet hatten, ein alter Rahmen und eine Strecke die ihren Fahrern und dem Motorrad liegt.

Honda hatte eine wirklich schwere erste Saisonhälfte. Nach dem Europa-Auftakt wurde die zu aggressive Natur des Motors endgültig erkannt, Márquez stürzte immer öfter. Neben dem Charakter des Motors war es auch ein Fahrwerk, das zwar mit frischen Reifen sehr schnelle Zeiten zuließ, aber keine Fehler verzieht.

Ab Barcelona war klare Besserung in Sicht: Es kamen schlankere Krümmer, dann testete Márquez seinen letztjährigen Rahmen und hatte ab Assen sein altes Fahrgefühl wieder. Auf dem Sachsenring konnte man bei Dani Pedrosa dann auch die schwerere, ältere Kupplung sehen.

Yamaha: Wenn es gut haftet

Die Yamaha M1 funktioniert immer dann gut, wenn die Grip-Verhältnisse gut sind, so haben die Blauen alles daran getan, ih-

rem Bike möglichst viel mechanischen Grip zu verpassen. Da der Sachsenring aber dieses Jahr recht rutschig war, kam die Yamaha nicht so gut in Gang wie die Honda, der es weniger ausmacht, wenn es hinten rutscht. Grundsätzlich kam Yamaha entgegen, dass Bridgestone das Feld nicht räumen wollte, ohne vorher noch die Haftung der Reifen auf den meisten Strecken zu verbessern.

Valentino Rossi, der es gerne mal rutschen lässt, fährt eine

weichere Hinterradschwinge als Jorge Lorenzo, der mit der steiferen Schwinge seinen runderen Stil besser zur Geltung kommen lassen kann.

Nach einem sehr beeindruckenden Saisonauftakt musste Ducati mit der GP15 leichte Rückschritte hinnehmen. Dazu hatte Dovizioso Probleme mit der Elektronik in Jerez, in Mugello brach die Kettenblattaufnahme und in Assen die Sitzhalterung. Für ein komplett neues Motorrad macht sich die Ducati aber gut und wird 2016 sicher

auch ohne Regelvorteile stark. Auf dem Sachsenring kam ein neues Chassis und neue Flügel für Dovizioso.

Suzuki hatte einen weit besseren Saisonbeginn, als es viele erwartet hatten. Ihr Fahrwerk erwies sich als sehr gut, und auch die zweite, stärkere Motorvariante konnte schneller als erwartet abgestimmt werden. Jetzt müssen die Japaner noch etwa 20 PS finden und ihr Fahrwerk damit zum funktionieren bringen. Dies wird aber nicht leicht werden. ♦



Ducati: Kühleinlässe für Elektronik modifiziert und neue Flügel



Suzuki: Das exzellente Fahrwerk in klassischer GSX-R-Lackierung

Fred Corminboeuf

«MotoGP bleibt ein konkretes Ziel»

Der Besitzer der beiden Teams von Tom Lüthi, Dominique Aegerter und Robin Mulhauser, hat seine MotoGP-Pläne auf Eis gelegt. Zumindest vorerst.

Das Projekt MotoGP-WM von Akira-Kawasaki und Dominique Aegerter's Teamchef Fred Corminboeuf ist zum Stillstand gekommen. «Wer dorthin will, muss erstens Piloten haben, die in jedem Rennen auf dem Podest stehen oder zumindest darum kämpfen, so weit sind wir noch nicht», sagt Corminboeuf. «Zweitens kriegen wir von der Dorna für unser Team keinen MotoGP-Platz, das hat man uns klar gesagt. Wir haben unsere Fühler ausgestreckt, ja, das stimmt, aber die Vorausset-

zungen stimmen zurzeit nicht. Unsere Zukunft liegt derzeit klar in der Moto2. Sollten wir dennoch eines Tages die Chance für den Aufstieg bekommen, müssten wir zusätzliche Sponsoren finden. Denn ohne einen finanziell abgesicherten Dreijahres-Plan würde ich den Aufstieg nie wagen. Wir reden hier von einem Betrag um die 20 Millionen. Ganz zu schweigen davon, dass man dann noch an konkurrenzfähiges Material herankommen müsste. Einfach ein bisschen hinterherfahren, das ist nicht unser Stil.»

MotoGP-Aufstieg bleibt ein Ziel

Corminboeuf bleibt aber am MotoGP-Ball: «Was nicht ist, kann ja noch werden. Die Dorna hat das Recht, am Ende der

Saison die beiden schwächsten Teams auszuschließen, genauso wie zahlungsunfähige Teams. Diese freien Plätze können dann verhandelt werden. Im Moment ist das für uns kein Thema, wir konzentrieren uns 2016 zu 100 Prozent auf die Moto2-Klasse, halten aber Augen und Ohren offen. Ich habe nie einen Hehl daraus gemacht, dass für mich als Teambesitzer der Aufstieg in die Königsklasse ein ganz konkretes Ziel ist.»

2016 alles wie gehabt?

Laut Corminboeuf stehen die Chancen nicht schlecht, dass Lüthi, Aegerter und Mulhauser im Team bleiben werden. «Unterschieden ist noch nichts, aber ich würde gerne mit allen drei weitermachen.» ♦ ML



Aegerter auf der Akira-Kawasaki: Es bleibt vorerst bei Tests

Moto2

Baumgärtel: «Fast wie MotoGP»

Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel würde sich über neue Konkurrenz freuen und stellt fest, dass sich der Moto2-Fahrstil immer mehr an der MotoGP-Klasse orientiert.

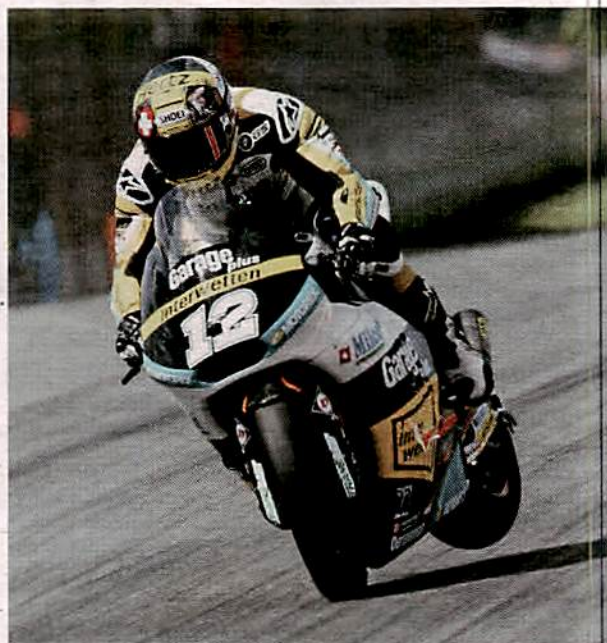
Auch Alex Baumgärtel hat gehört, dass der Schweizer Konstrukteur Suter ernsthaft an eine Rückkehr in die Moto2-WM denkt. «Das wäre toll, wenn das klappen würde», sagt Baumgärtel. «Konkurrenz tut immer gut. Aber es wird schwierig sein, ein wirklich kompetitives Team zu finden, Sponsoren und Teams denken da eher konservativ. Wir selber werden uns erst nach der Sommerpause mit unseren Teams über die Zukunft unterhalten. Bis jetzt weiß ich nichts davon, dass ein Topteam daran denkt, von uns wegzugehen. Ich habe noch keine Klagen gehört. Und wenn jemand weggehen wird, dürfte er eher zu Speed-up

wechsellern, denn da ist ein konkreter Erfolg bereits vorhanden. Ein Wiedereinsteiger wie Suter hat es da ungleich schwerer. Man muss das ganz klar sehen: Die Moto2-Klasse ist brutal eng, und das Fahrerlager funktioniert wie die Lemminge: Wenn etwas auch nur einen Hauch besser zu sein scheint als das andere, wird auf diese Schiene gewechselt. Dabei sind in Tat und Wahrheit oft nicht technische Gründe ausschlaggebend für Erfolg oder Nichterfolg, sondern manchmal ganz einfach ein Team und sein Fahrer, die besser harmonieren als andere. Sonst wäre Marc Márquez mit dem Schweizer Produkt nicht 2012 Weltmeister geworden. In meinen Augen machen im Motorsport immer noch Team und Fahrer das meiste aus.»

«Der Reifen ist entscheidend»

Baumgärtel hat bei der Datenauswertung der laufenden Sai-

son Interessantes entdeckt: «Die Rundenzeiten sind deutlich gesunken. Doch die Verbesserungen fanden nur am Kurven-Ein- und -Ausgang statt, die Kurvenspeeds sind gesunken. Der Grund sind die neuen Dunlop-Reifen, die ein Set-up in Richtung hohe Bremsstabilität und maximalen Grip am Kurvenausgang begünstigen. Also spitz rein, spitz raus, schon fast wie in der MotoGP. Jetzt haben wir zwar niedrigere Rundenzeiten, aber weniger lächelnde Fahrer, weil der Fun der hohen Kurvengeschwindigkeiten etwas verfliegen ist. Man sieht das zum Beispiel sehr gut bei Tom Lüthi, der seinen runden Fahrstil fast ganz aufgegeben hat und wie die anderen sehr spät und heftig bremst, das Bike herumreißt, sofort aufrichtet und wieder aus der Kurve powert. Kalex wird diese Entwicklung des Fahrstils in die Updates für 2016 einfließen lassen.» ♦ ML



Beispiel Tom Lüthi: Brutale Bremsmanöver, weniger Kurvenspeed

Moto3

Klarheit bis Silverstone



Danny Kent: Kiefer Racing möchte ihn gern für die Moto2 halten

Von MARKUS LEHNER

Der Höhenflug des deutschen Moto3-Teams Kiefer Leopard mit Danny Kent und Evren Vázquez scheint kein Ende zu nehmen. Für 2016 ist noch alles offen.

5 Siege und 8 Podestplätze in insgesamt 9 Rennen, grandiose 66 Punkte Vorsprung in der WM-Tabelle für Danny Kent, dazu vier Podestplätze für Teamkollege Evren Vázquez: Die Erfolgsbilanz des Kiefer-Racing-Teams mit Hauptsponsor Leopard ist mehr als beeindruckend. WM-Leader Danny Kent scheint mit seinen Gegnern nur noch zu spielen. Beim letzten GP auf dem Sachsenring fuhr er den Gegnern erneut davon und siegte mit 7,554 Sekunden Vorsprung. «Dabei habe ich nach Halbzeit das Ganze kontrolliert, es wäre noch schneller gegangen», erzählte der Brite nach dem Rennen locker.

Teambesitzer Stefan Kiefer zieht zur Saisonhalbjahr eine erste Bilanz: «Ich habe vor der Saison gesagt, es gibt zehn Fahrer, die um die Siege und den Titel fahren werden, und wir haben mit Danny und Evren zwei dieser Piloten. Dass wir nun die WM so dominieren,

habe ich natürlich nicht erwartet. Die Stimmung im Team ist natürlich entsprechend gut.»

«Wir sind gebrannte Kinder»

Dennoch warnt Kiefer davor, Kent bereits jetzt als neuen Weltmeister zu sehen. «Ich erinnere mich noch sehr gut an 2011, als wir mit Stefan Bradl in der Moto2 einen riesigen Vorsprung auf Marc Márquez hatten; am Ende wurde es noch einmal richtig eng, bis wir den Titel im Sack hatten. Und was KTM-Pilot Miguel Oliveira auf dem Sachsenring mit dem Mittelhandbruch passiert ist, kann auch bei uns geschehen. Wir machen einfach hochkonzentriert weiter und schauen von Rennen zu Rennen. Wir sind gebrannte Kinder. Dass das klare Ziel der WM-Titel ist, ist ja klar, wir führen die Tabelle seit dem zweiten Grand Prix an.»

«Moto2? Noch alles offen»

Dass das erfahrene Kiefer-Team gerne in die Moto2-Klasse zurückkehren würde, ist ein offenes Geheimnis. «Vieles hängt davon ab, was Danny macht. Wir könnten uns durchaus vorstellen, mit ihm in die Moto2 zu gehen, aber hinter einem solchen Piloten sind natürlich auch andere Teams her. Und ob

wir die entsprechenden Plätze überhaupt bekommen würden, ist eine andere Frage.»

2016: Moto2 und Moto3?

«Denkbar ist alles. Auch, dass wir 2016 ein Moto2- und ein Moto3-Team haben», fährt Kiefer fort. «Letztlich kommt alles darauf an, was für ein Paket und welche Fahrer wir haben. «Aki Ajo zeigt ja eindrucksvoll, dass so etwas mit Erfolg geführt werden kann. Fix ist aber noch gar nichts, außer, dass wir vor Silverstone Klarheit haben wollen und entsprechende Entscheidungen gefällt werden.»

«Deutsche sind nicht reif»

Kiefer kann sich auch vorstellen, 2016 erneut mit drei Fahrern anzutreten. «Der Spanier Joan Mir hat den Vertrag nicht direkt mit uns, sondern mit Hauptsponsor Leopard abgeschlossen. Also stehen die Chancen gut, dass er 2016 bei uns sein wird, wenn Leopard und wir uns wieder einig werden. Bei den anderen Fahrern ist noch nichts fix. Ich hätte gern wie früher wieder einen deutschen Fahrer im Team, aber im Moment drängt sich keiner wirklich auf. Auch aus der Deutschen Meisterschaft ist keiner reif für die WM.» ♦

Moto3

«Das Problem ist der Kopf»

Von MARKUS LEHNER

Wenn sich Alexis Masbou und John McPhee in der zweiten Saisonhälfte nicht steigern, werden sie 2016 kaum mehr für das Saxoprint-Honda-Team fahren.

Der Saisonbeginn hätte für das Saxoprint-Honda-Team unter der Leitung von Dirk Heidolf kaum besser ausfallen können: Der Franzose Alexis Masbou gewann in Katar, Teamkollege John McPhee wurde Fünfter. Doch danach ging es nur bergab. Masbou holte in den folgenden 7 GP nur 8 mickrige Punkte, auch McPhee schaffte nach Platz 6 in Austin keine Glanzleistung mehr. Erst auf dem Sachsenring gab es für Masbou mit Rang 8 einen Lichtblick. «Masbou war zuvor bei mir, wir haben zusammen trainiert», sagt Heidolf. «Das nahm Druck und Nervosität von ihm weg. Hoffen wir, dass es jetzt weiter aufwärtsgeht. Das große Problem von Masbou und McPhee ist, dass sie nicht frei im Kopf sind. Im Freien Training sind sie top dabei, im Qualifying verpatzen sie es dann. Das ist angesichts der Leistungsdichte in

der Moto3 verheerend.» Heidolf hat bereits mit der Planung für 2016 begonnen. Auf dem Sachsenring startete auch Max Kappler (17), der dieses Jahr die Moto3-Junioren-WM in Spanien bestreitet, für das Saxoprint-Team. «Viel kann man jetzt noch nicht sagen, aber er wird sicher ein Thema sein», so Heidolf. «Er hat in der Junioren-WM gezeigt, dass er auf dem aufsteigenden Ast ist. Aber das muss er im restlichen Saisonverlauf noch bestätigen.»

«Moto2 ist eher Träumerei»

Sicher ist, dass das Saxoprint-Team auch 2016 mit zwei Moto3-Piloten antreten wird. «Wir haben Pläne für ein Moto2-Team, aber realistisch gesehen ist das eher eine Träumerei. Andere renommierte Teams haben Anträge gestellt, da werden wir kaum zum Zug kommen und sind in der Moto3 besser aufgestellt. Lieber etwas richtig machen als zwei Sachen halbherzig. Wer 2016 für uns fahren wird, ist offen. Wenn sich Masbou und McPhee deutlich steigern, gibt es eine Chance, dass sie bleiben können. Wenn nicht, schauen wir eben uns nach anderen Fahrern um.» ♦



Unter Druck: Katar-Sieger Alexis Masbou (vorn), John McPhee

Moto3

«Gar nichts ist fix!»

Peter Öttl, Vater von Moto3-Pilot Philipp Öttl (19) und Teamchef des Schedl GP Racing Teams, verneint das Gerücht, dass sein Sohn 2016 im Moto3-Team Italia fahren wird und die entsprechenden Verträge schon vorbereitet seien. «Das ist reine Spekulation», stellt Öttl senior klar und lacht: «Die Leute, die einen Handschlag gesehen haben wollen, haben richtig gese-

hen. Wir haben uns nämlich «Guten Tag» gesagt. Tatsache ist, dass mit mir noch kein einziger Journalist über das Projekt gesprochen hat. Es stimmt zwar, dass wir mit Alfredo Mastrospasqua vom Team Italia reden. Wir verhandeln aber auch mit dem Gresini-Team. Am liebsten wäre es uns, mit dem eigenen Team und mit KTM weiterzumachen.» Öttl sucht keine

Moto2

Nur Vollgas



Sandro Cortese: 2016 nicht mehr einziger Fahrer im Team

Sandro Cortese will in der zweiten Saisonhälfte starke Rennen zeigen. 2016 wird er wohl einen zweiten Fahrer im Team haben.

Die Saison 2015 verläuft bisher nicht nach Wunsch von Dynavolt-Intact-Pilot Sandro Cortese (25). Mit 35 Punkten liegt der Moto3-Weltmeister von 2012 nur auf Rang 15 der WM-Tabelle. Wenn Cortese am Saisonende im Vergleich zum Vorjahr (85 Punkte, 9. Schlussrang) besser abschneiden will, muss sich der Kalex-Pilot deutlich steigern.

Cortese denkt aber nicht über schlechte Platzierungen nach: «Ich will einfach noch gute Rennen zeigen und das Maximum herausholen. Wir haben 2015 einiges Pech gehabt und dürfen den Kopf nicht hängen lassen. Unser Paket stimmt, das haben wir mehrfach gezeigt. Uns fehlt die Konstanz und etwas Glück, unser Potenzial in den Rennen umsetzen zu können. Meiner Einschätzung nach liegen wir im Moment real zwischen den Plätzen 7 und 11.»

Cortese ist zudem überzeugt, dass die sinkenden Rundenzeiten in der Moto2 nicht nur auf die besseren Reifen von Dunlop zurückzuführen sind.

«Alles ist viel athletischer»

«Genauso wichtig ist, dass die körperliche Fitness der Fahrer gestiegen ist. Moto2 ist viel athletischer geworden, es gibt keinen Platz zum Taktieren und Abwarten mehr. Nur wer vom ersten bis zum letzten Meter Vollgas gibt, hat eine Chance. In der Moto3 fährst du mal los und schaut, was passiert, dann verhältst du dich entsprechend. Das kann man aktuell bei Danny Kent sehr schön beobachten. Wenn du das in der Moto2 machst, bist du verloren.»

«Egal, wer kommt»

2016 wird das Dynavolt-Intact-Team mit zwei Fahrern antreten. «Mir ist egal, wer kommt», stellt Cortese klar. «Ich selber will auf jeden Fall bleiben, keine Frage. Ein gleichwertiger Teamkollege kann sicher motivierend und bei der Abstimmung hilfreich sein.» ♦ ML

NACHRICHTEN

Florian Alt: Alles wird auf den Kopf gestellt

Moto2 Der üble Sturz von Florian Alt im Freien Training auf dem Sachsenring, der offenbar wegen eines «Blackouts» geschah, führte zum Startverbot für den 18-jährigen Deutschen. «Die Ärzte hatten Florian wegen seiner Virusinfektion ein starkes Antibiotikum gegeben, auf das er offenbar unter Stress allergisch reagiert hat», erklärt sein Manager Terrell Thien. «Wir lassen Florian nun in Köln an der Spezialklinik der Uni Köln komplett auf den Kopf stellen, wir müssen wissen, was da los ist. Wir werden zudem für ihn spezielle Trainingspläne aufstellen, er wird einen 12- bis 15-Stundentag konsequent durchhalten müssen. Wir werden das Gerüst um ihn komplett neu aufbauen. Florian ist ein Riesentalent, der Aufwand lohnt sich auf jeden Fall.»

Ana Carasco erfolgreich operiert

Moto3 Die spanische Moto3-Lady Ana Carasco (18, Team RBA) wird beim Indianapolis-GP und eventuell auch in Brunn fehlend. Beim Crash mit Maria Herrera auf dem Sachsenring brach sie sich den Oberarmknochen im Schulterbereich. Die Operation verlief erfolgreich, doch die Schulter muss für mindestens zwei Wochen ruhig gestellt werden. ♦ ML

KOMPAKT

»»» **Moto2** Sachsenring-Sieger Xavier Siméon war erst der dritte belgische GP-Sieger. 1993 gewann Didier de Radiguès einen GP (250 ccm in Spa), Julien Vanzebroek gewann zwischen 1974 und 1976 dreimal in der 50-ccm-Klasse.

»»» **MotoGP** Die Einstiegspläne von Kalex in die Topklasse sind auf Eis gelegt. «Das macht keinen Sinn mehr», erklärt Alex Baumgärtel. «Aprilia ist da, Suzuki zeigt einen super Einstieg, KTM kommt – da ist kein Platz mehr, um Fahrer zu kriegen, mit denen man was anstellen kann. Auch als Supplier will uns leider bisher niemand.»

»»» **Moto2** Die Tests der für 2016 angekündigten neuen Suter MMX2 sollen im Spätsommer beginnen. ♦ ML



Öttl: Für 2016 noch alles offen



Geschafft: Chaz Davies im Zieleinlauf nach dem zweiten Rennen. Es war sein erster Doppelsieg nach zwei Jahren

Laguna Seca

Tolles Doppel

Von IMRE PAULOVITS

Davon haben die Ducati-Fans noch nicht einmal zu träumen gewagt: Chaz Davies gewann in Laguna Seca beide Läufe und holte so den ersten Ducati-Doppelsieg seit mehr als drei Jahren.

Er konnte sein Glück kaum fassen, doch Chaz Davies wirkte nach seinem Doppelsieg in Laguna Seca trotzdem britisch gefasst. Zu lang war die Zeit der Entbehrungen und der harten Arbeit, als dass der lang gewachsene Supersport-Weltmeister von 2011 auch nach diesem Erfolg nicht mit beiden Beinen auf dem Boden geblieben wäre.

An diesem Wochenende waren die Ducati eine Macht. Schon in der Superpole belegten Davies und sein Teamkollege Davide Giugliano die ersten beiden Plätze. Die Berg- und Talbahn von Laguna Seca lag den italienischen Zweizylindern. Sie hämmerten sich aus den Kurvenkombinationen heraus und waren diesmal auch auf der Zielgeraden genauso schnell wie die besten Vierzylinder.

Um es aber auch im Rennen umzusetzen, bedurfte es der Entschlossenheit von Davies. Dazu veranstaltete auch das Wetter die passende Dramaturgie, denn nach den Sonnentagen des Trainings zogen am Renntag Schauer über die kalifornische Piste.

Im ersten, noch vom Regen verschonten Lauf setzte sich Davies, der Laguna Seca gut aus seiner AMA-Zeit kennt, schnell ab und fuhr von da an einem ungefährdeten Sieg entgegen. Im zweiten machte er es noch sehenswerter, als ihn noch nicht einmal der unerschrockene Tom Sykes auf der leicht regennassen Fahrbahn zu folgen im Stande war.

Der zweite Ducati-Werkspilot, der am Samstag nach der Superpole noch strahlend neben Davies gestanden hatte, hatte am Sonntag weniger Glück. Davide Giugliano verpatzte im ersten Lauf den Start und kam nach einer Aufholjagd bis Platz vier. Im zweiten Lauf kollidierte er mit Sylvain Guintoli und musste in die Clinica Mobile gebracht werden.

Rea auch als Dritter Gewinner

Die beiden Kawasaki lieferten sich in beiden Läufen einen se-

henswerten Kampf, bei dem beide Male Tom Sykes die Oberhand behielt. «Ich hatte mir für den zweiten Lauf, bei dem wir das Bike noch ein wenig besser abgestimmt hatten, ernsthafte Hoffnungen auf den Sieg gemacht», verriet Sykes. «Aber bei dem Regen am Anfang hat Chaz einfach so viel riskiert, dass ich da nicht mitgehen wollte. Als es trockener wurde, war er schon zu weit entschwinden.»

Jonathan Rea hatte zwar mit zwei dritten Plätzen sein schlechtestes Wochenende in diesem Jahr, aber auch diese haben ihn den WM-Titel ein Stück näher gebracht. Bei den ausstehenden vier Rennen gibt es noch 200 Punkte zu holen, der Nordire hat 125 Punkte Vorsprung. «Sicher hätte es besser laufen können», meinte Rea. «Aber ich hatte speziell im zweiten Lauf drei Rutscher und habe dann an die WM gedacht.» ♦



Zweimal das gleiche Podest: Chaz Davies vor Tom Sykes und Rea

NACHGEHAKT BEI Chaz Davies

(28/GB) Der Laguna-Seca-Doppelsieger über das Risiko im Regen und warum er an der Spitze wegfahren konnte.



Von IMRE PAULOVITS

? Dein erster Doppelsieg seit Motorland 2013, der erste für Ducati seit Carlos Checa in Imola 2012. Zufrieden? Das kann man wohl sagen. Es war wirklich schwierig, besonders das zweite Rennen. Am Anfang war der Regen, ich habe gepusht so gut ich konnte. Aber es war schwierig abzuschätzen, wie nass es wirklich war. Ich hatte manchmal das Gefühl, dass der Regen nur in meinem Kopf stattfindet, dann habe ich plötzlich gespürt, wie ich rutsche. Ganz ehrlich hätte es mich nicht gewundert, wenn ich gestürzt wäre. Danach ging es richtig gut, das Bike war noch besser als im ersten Lauf, mein Team hat mir genau das Motorrad hingestellt, das ich gebraucht habe. Ich kann mich bei den Jungs haben einen großen Anteil daran gehabt, dass ich ihn einfahren konnte. Wirklich ein großer Tag.

? Dein Motorrad scheint auch im ersten Lauf gut funktioniert zu haben. Ja, und es war ein Rennen, genau wie ich es mir gewünscht hatte. Ich hatte eine solide Pace, aber ich wusste nicht, ob mir ein guter Start gelingen wird. Nachdem ich gleich nach vorn kam habe von da an nur noch gepusht. Ich habe einige sehr schnelle Runden hingelegt. Das Motorrad hat sehr gut funktioniert, ich konnte noch schneller fahren als erwartet.

? Hättest Du diesen Lauf auch gewinnen können, wenn Johnny Rea nicht hinter Tom Sykes eingeklemmt gewesen wäre und Dein Teamkollege Davide Giugliano schneller nach vorn gekommen wäre? Man kann natürlich immer Wenn und Aber einbringen, aber es lief hier nun einmal für mich. Für die anderen kann ich nicht reden, und ich weiß nicht, wer vielleicht schneller hätte fahren können, aber ich weiß, dass ich hier das Beste rausgeholt habe - und darauf bin ich stolz.

SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate

Laguna Seca/USA: 19. Juli; 9. Lauf/17. Rennen; 90,250 km über 25 Rdn. à 3,610 km; 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft 22 Grad; Asphalt: 27 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	25	35:15,693	1:23,739	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	25	+1,798	1:24,010	20
3. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	25	+2,107	1:23,852	16
4. Davide Giugliano (I)	Ducati Panigale R	25	+15,954	1:24,358	13
5. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	25	+19,661	1:24,458	11
6. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	25	+24,431	1:24,547	10
7. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	25	+26,971	1:24,745	9
8. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	25	+35,428	1:25,266	8
9. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	25	+41,261	1:25,415	7
10. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	25	+44,383	1:25,529	6
11. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	25	+52,748	1:25,728	5
12. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	25	+54,906	1:25,403	4
13. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	25	+1:18,150	1:24,497	3
14. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	25	+1:20,220	1:26,924	2
15. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	24	+1 Rde	1:27,420	1
16. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	24	+1 Rde	1:28,708	-
Nicht klassiert:					
- David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	24	+1 Rdn.	1:25,565	-
- Santiago Barragán (E)	Kawasaki ZX-10R	19	+6 Rdn.	1:27,371	-
- Gabor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	14	+11 Rdn.	1:27,355	-
- Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	3	+22 Rdn.	1:25,439	-
- Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	-	+25 Rdn.	-	-
- Niccolò Canepa (I)	Kawasaki ZX-10R	-	+25 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 153,567 km/h

Schnellste Runde: Davies, 5. Runde, in 1:23,739 min (= 155,197 km/h)

Laguna Seca/USA: 19. Juli; 9. Lauf/18. Rennen; 90,250 km über 25 Rdn. à 3,610 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft 26 Grad; Asphalt: 33 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	25	35:13,816	1:23,955	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	25	+1,406	1:23,842	20
3. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	25	+1,982	1:23,872	16
4. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	25	+16,551	1:24,309	13
5. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	25	+17,772	1:24,195	11
6. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	25	+31,735	1:24,902	10
7. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	25	+34,446	1:25,159	9
8. Niccolò Canepa (I)	Kawasaki ZX-10R	25	+38,048	1:25,224	8
9. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	25	+41,755	1:25,374	7
10. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	25	+49,105	1:25,013	6
11. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	25	+56,249	1:25,694	5
12. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	25	+1:01,630	1:25,887	4
13. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	25	+1:12,647	1:25,818	3
14. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	24	+1 Rde	1:27,557	2
15. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	24	+1 Rde	1:27,770	1
16. Gabor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	24	+1 Rde	1:28,870	-
17. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	23	+2 Rdn	1:30,328	-
18. Santiago Barragán (E)	Kawasaki ZX-10R	22	+3 Rdn	1:28,824	-
Nicht klassiert:					
- Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	6	+19 Rdn.	1:33,092	-
- David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	3	+22 Rdn.	1:27,951	-
- Davide Giugliano (I)	Ducati Panigale R	1	+24 Rdn.	-	-
- Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	1	+24 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 153,703 km/h

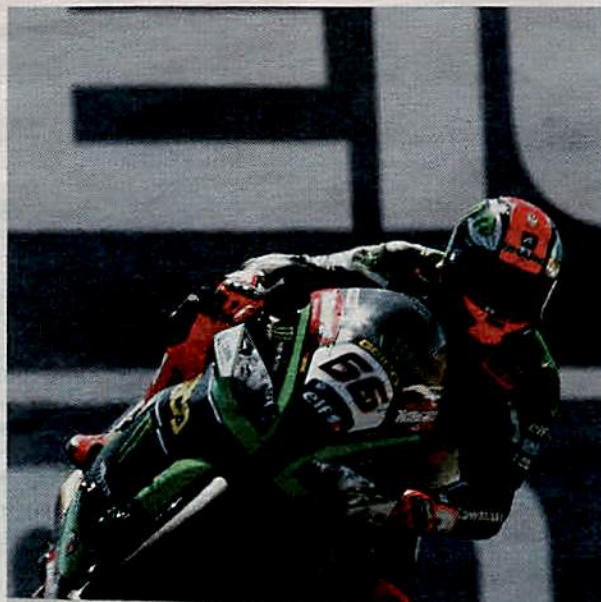
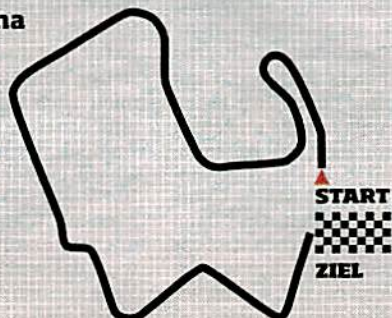
Schnellste Runde: Sykes, 10. Runde, in 1:23,842 min (= 155,006 km/h)

Nächstes Rennen: 2. August, Sepang/MAL

Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Laguna Seca



Johnny Rea: Nur noch 75 Punkte trennen ihn vom Titel



Sturz im Training, zweimal Neunter im Rennen: Leandro Mercado



Baiocco (#15) vor Giugliano und de Puniet in der Corkscrew

Training (3 Läufe) min

1. Sykes	1:23,105
2. Davies	1:23,195
3. Giugliano	1:23,353
4. Torres	1:23,406
5. Haslam	1:23,521
6. Rea	1:23,522
7. Canepa	1:23,854
8. Lowes	1:23,894
9. Guintoli	1:23,985
10. Salom	1:24,357
11. Badovini	1:24,364
12. De Puniet	1:24,431
13. Baiocco	1:24,800
14. Camier	1:24,821
15. Van den Mark	1:25,003
16. Mercado	1:25,214
17. Ramos	1:25,702
18. Ponsson	1:26,299
19. Rizmayer	1:26,548
20. Barragán	1:26,882
21. Vizziello	1:27,480
22. Tóth	1:28,254

Plätze 1–20: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe) min

1. Davies	1:22,101
2. Giugliano	1:22,297
3. Torres	1:22,414
4. Sykes	1:22,526
5. Rea	1:22,854
6. Haslam	1:22,991
7. Canepa	1:23,256
8. Lowes	1:23,285
9. Guintoli	1:23,406
10. Camier	1:23,990
11. Salom	1:23,998
12. Badovini	1:24,663
13. Baiocco	1:24,146
14. Mercado	1:24,166
15. Van den Mark	1:24,461
16. Ramos	1:24,619
17. De Puniet	1:24,771
18. Ponsson	1:25,485
19. Rizmayer	1:26,489
20. Barragán	1:26,968

SBK
SUPERBIKE
FIM WORLD CHAMPIONSHIP

WM-Stand Fahrer

1. Rea	407
2. Sykes	282
3. Davies	263
4. Haslam	240
5. Torres	164
6. Guintoli	136
7. Giugliano	119
8. Van den Mark	114
9. Mercado	104
10. Lowes	94
11. Baiocco	92
12. Badovini	87
13. Ramos	59
14. Camier	55
15. Terol	54
28. Reiterberger	3

WM-Stand Hersteller

1. Kawasaki	430
2. Ducati	318
3. Aprilia	267
4. Honda	171
5. Suzuki	109
6. BMW	97
7. MV Agusta	55
8. EBR	4

Markus Reiterberger: Der jüngste IDM-Superbike-Meister aller Zeiten strebt nach einer internationalen Karriere



Markus Reiterberger

«Kein weiteres Jahr in der IDM»

Zur Person Markus Reiterberger

Geburtstag 9. März 1994
Geburtsort Obing
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2004 Meister ADAC Minibike Cup Einsteigerklasse
2005 2. ADAC Minibike Cup Nachwuchsklasse
2006 Meister ADAC Minibike Cup Nachwuchsklasse
2007 8. MotoGP Rookies Cup (KTM)
2008 11. MotoGP Rookies Cup (KTM)
2009 4. Yamaha R6 Dunlop Cup
2010 Meister Yamaha R6 Dunlop Cup
2011 8. FIM Superstock 100 Cup (BMW)
2012 6. FIM Superstock 100 Cup (BMW)
2013 Meister IDM Superbike (BMW)
2014 3. IDM Superbike (BMW)
2015 zurzeit 1. IDM Superbike (BMW)

Von IMRE PAULOVITS

IDM-Superbike-Tabellenführer Markus Reiterberger will nächstes Jahr unter allen Umständen Superbike-WM fahren. Im MSA-Interview erzählt der 21-jährige Bayer, wie er sich darauf vorbereiten will, und wie er sich seine Zukunft in der Weltmeisterschaft vorstellt.

Wie habt ihr euch auf die heurigen Wildcard-Einsätze in der Superbike-WM vorbereitet?

MARKUS REITERBERGER: Es war ja schon für dieses Jahr unser Plan, fix in die Superbike-WM einzusteigen. Das haben wir leider nicht geschafft, und so hatten wir seit Jahresanfang geplant, dass wir drei oder vier Wildcard-Einsätze machen. Wir haben geschaut, wo wir das zeitlich unterbringen können, denn ich fahre ja neben der IDM noch die Langstrecken-WM. Für die muss ich auch testen, so sind nur die drei Wochenenden von Misano, Magny-Cours und Katar übrig geblieben. Für diese haben wir dann ein Bike aufgebaut. Das ist aber leider erst zwei Wochen vor Misano fertig geworden. Wir waren ja jede Woche mit der IDM unterwegs, und da blieb wenig Zeit übrig. So konnten wir nur einmal testen, auf dem Lausitzring. Da war ich aber auch gleich viel schneller als mit dem IDM-Bike.

Da haben wir gesagt, es schaut richtig gut aus, und mit diesem Geist sind wir nach Misano gefahren. Dort musste ich aber feststellen, dass mir noch viel Erfahrung gegenüber den WM-Piloten fehlt. Ich kannte ja die Bremsen nicht, die Gabel nicht, und da Misano eine ganz andere Strecke ist als der Lausitzring, war es nicht einfach mit der Abstimmung. Da wäre es sicherlich gut gewesen, in Misano zu testen. Aber das war bei unserem Zeitplan halt einfach nicht drin.

Werdet ihr vor Magny-Cours noch einmal testen können?

Testen wird auch für Magny-Cours schwierig. Ich bin für die IDM und die Langstrecken-WM viel unterwegs, zusammen mit meinem Teamchef Werner Daemen, der dort auch mithilft. Immerhin konnten wir aber das Wochenende in Misano gut zum Testen nutzen, wir haben ja am Freitag vieles umgebaut und ausprobiert. Wir haben somit sehr viele Daten gesammelt, die wir bis Magny-Cours auswerten wollen. Und dann müssen wir dort sehen, dass wir uns in allen Bereichen verbessern. Wenn es geht, wollen wir aber vorher noch in Zolder testen, dort kann unser Team fast immer fahren. Das ist gar nicht

schlecht, weil das eine richtige Bremserstrecke ist – und wir können versuchen das Bike auf der Bremse zu verbessern. **Habt ihr auch eine Möglichkeit, für die viel flüssigere Strecke in Doha zu testen?**

Ursprünglich wollten wir in Doha mit Bike Promotion testen. Aber leider geht das jetzt doch nicht, weil sich der Termin verschoben hat. Aber diese flüssige Strecke sollte meiner BMW liegen.

Wieweit habt ihr das Motorrad durch die Erfahrung von Misano verbessern können?

In Misano sind wir am Freitag mit dem vierten Platz richtig gut gestartet, aber danach haben wir das Motorrad erst richtig abzustimmen begonnen. In dieser einen Runde hatte ich alles gegeben. Wir mussten das Motorrad einfach fahrbarer machen, damit es länger schnell geht. Da haben wir in allen Bereichen nach mehr Grip gesucht, nach mehr Stabilität auf der Bremse. Es wurde einfacher zu fahren, aber die Rundenzeit wurde einfach nicht schneller. Daran muss ich nun weiterarbeiten.

Worin unterscheidet sich das WM-Motorrad von Eurem IDM-Bike?

«Superbike-WM mit BMW und meinem Team wäre toll.»

MARKUS REITERBERGER



Da ist der BMW-WM-Kundenmotor mit anderer Getriebeabstufung und etwas mehr Leistung drin. Aber der größte Unterschied sind die Gabel und die Bremsen. Das ist Wahnsinn, du musst dich erst einmal an den Druckpunkt gewöhnen, und diese brutale WM-Gabel schluckt alle Wellen. Die merkst du gar nicht. So hatte ich das Problem, dass ich das Limit überfahren habe und mir das Vorderrad eingeklappt ist, weil ich es nicht gemerkt habe.

Welche Chancen siehst Du für Dich für das nächste Jahr?

Ich hoffe, dass wir wirklich mit BMW und meinem Team aufsteigen können. Sonst muss ich mich nach einer Alternative umschauen. Noch ein Jahr IDM kann ich mir nicht vorstellen, ich will einfach höherkommen. BMW war mit seinem Werksteam auf WM-Kurs, wenn sie uns unterstützen könnten, wäre das wirklich wunderbar. Viele von den damaligen Technikern sind ja noch da und haben mir schon in der IDM geholfen.



Vorgeschmack: Reiterberger hat sich in Misano trotz Testmangel im WM-Feld gut behauptet

Sidecar-WM

Dreikampf um den Titel

Der 7. Seitenwagen-WM-Lauf wurde im Rahmen der britischen Superbike-Meisterschaft in Brands Hatch ausgetragen. Die Favoriten strauchelten, die Niederländer Bennie Streuer und Gert Koerts gewannen.

Im Qualifying lief noch alles wie gewohnt. Bei perfekten Strecken- und Wetterbedingungen stellte sich ein stolzes Feld von 24 Gespannen dem Starter, denn die neun eingeschriebenen WM-Teilnehmer fuhren zusammen mit den 15 Gespannen der Britischen Meisterschaft. Die Pole-Position schnappten sich Tim Reeves und sein französischer Beifahrer Gregory Cluze mit ihrer LCR-Kawasaki: «Alles lief perfekt, wir wussten, dass unser Paket für die Pole gut genug war.» Überraschend

standen neben ihnen die Briten Ricky Stevens und Ryan Charwood, ebenfalls auf einer LCR-Kawasaki. Erst hinter drei weiteren britischen Gespannen standen in Reihe 3 Pekka Pääviranta und seine finnische Beifahrerin Kirsi Kainulainen. «Uns fehlt es klar an Power», knirschte der Finne, «an einigen Stellen der Strecke ziehen uns die Gegner gnadenlos davon.»

Favoriten fielen aus

Das am späten Sonntagnachmittag ausgetragene Rennen vor den rund 50 000 Zuschauern der Britischen Meisterschaft ausgetragene Rennen brachte einige Überraschungen. Die Favoriten Reeves/Cluze fielen bereits nach wenigen Kurven mit technischem Defekt am Getriebe aus, Pääviranta übertrieb es



Reeves/Cluze: Trotz Ausfall in Brands Hatch noch WM-Leader

und beendete das Rennen im Kiesbett.

Nicht weniger als sechs britische Gespanne kamen vor dem besten WM-Gespann, den Niederländern Streuer/Koerts, ins Ziel. Zweitbestes WM-Gespann war das Schweizer Duo Roscher/Burkard, dann folgten noch Spendal/Hill, Remse/

Ramsey und Rutz/Hofer. Die restlichen WM-Paarungen schieden aus.

Drei Teams dicht beieinander

An der WM-Spitze hat ein Zusammenschluss stattgefunden, Reeves (125 Punkte) führt noch knapp vor Pääviranta und Streuer (je 120 Punkte). ♦ ML

NACHRICHTEN

Kurt Hock: Ein Jahr nach dem Unfall

IDM Sidecar Am 12. Juli 2014 verunglückte Kurt Hock mit seinem Gespann im Qualifying zur Seitenwagen-WM auf dem Sachsenring. Beifahrer Enrico Becker starb bei dem Unfall, Hock erlitt unter anderem ein schweres Schädel-Hirn-Trauma. Ein Jahr nach dem Unglück kann Hock noch immer nicht gehen oder stehen, doch insgesamt hat sich sein Zustand gebessert. In einem Pflegezentrum macht er kleine Fortschritte: Er sitzt im Rollstuhl, kann die Beine bewegen und kurze Texte lesen. Der 54-jährige erkennt Personen aus dem nahen Umfeld, eine Kommunikation ist aber nur eingeschränkt möglich. Laut der Ärzte bestehen weiterhin neurologische Defizite. An Stationen seines Lebens erinnert sich der zweifache Vater genauso wenig wie an den Unfall.

Platz zwei trotz Horror-Abflug

British Superbike Josh Brookes (Milwaukee Yamaha) gewann beide Rennen in Brands Hatch. Tabellenführer Shayne Byrne (PBM Kawasaki) hatte im ersten einen spektakulären Abflug bei Tempo 240, seine Mechaniker bauten das Motorrad aber für den zweiten Lauf auf, und der Titelverteidiger fuhr trotz heftiger Prellungen auf Platz zwei. Er führt die Meisterschaft mit 224 Punkten vor Brookes (214), James Ellison (Kawa., 147) und Stuart Easton (Kawa., 139). ♦ AWI/IP

KOMPAKT

»» **IDM Superbike** Nach dem verletzungsbedingten Totalausfall der Yamaha MGM-Stammfahrer Max Neukirchner und Damian Cudlin sind für die IDM auf dem Schleizer Dreieck (31.7.-2.8.) Ersatzfahrer verpflichtet worden. Der Australier Gareth Jones kehrt zurück, neu kommt der Schotte Kev Coghlan. 2015 fährt Coghlan den FIM Superstock 1000 Cup auf Yamaha.

»» **Straßen-SM** In der Hauptklasse Superstock 1000 führt Vorjahresmeister Lorenz Sennhauser (BMW) nach sechs von zwölf Läufen mit neun Punkten Vorsprung auf Bryan Leu (Yamaha). ♦ AWI/ML

IDM Superbike

Chief Steward gekündigt



Merdes: Nicht DMSB-loyal?

Er ist ein wandelndes Lexikon, wenn es ums Reglement geht, und die personifizierte Obrigkeit des DMSB. In der IDM ist Chief Steward Rüdiger Merdes ein Fels in der Brandung. Doch der Verband kündigte ihm.

Querelen gab es immer wieder mal. Doch wie brisant die Geschichte ist, kommt erst jetzt zum Vorschein. Letzten Freitag erhielt Sportkommissar Merdes ein Schreiben, in dem ihm vom DMSB-Generalsekretär Christian Schacht der Ausschluss aus

der laufenden IDM mitgeteilt wurde. 13 Jahre hielt Merdes die Fahnenstange. Er sagt: «Man wirft mir vor, nicht loyal gegenüber dem DMSB gewesen zu sein, sondern mehr auf der Seite der Fahrer zu stehen.»

Merdes setzte sich vehement für Deutschlands höchste Motorradserie ein, kritisierte und handelte laut. Das mag man seiner Aussagen zufolge beim DMSB überhaupt nicht. Das Verhältnis bröckelte schon länger. 2012 nahmen bei den Sitzungen zur IDM plötzlich Autoleute teil, was Merdes monierte.

2014, bei der Gemeinschaftsveranstaltung der IDM und der DTM auf dem Lausitzring, wurde der Zwist offiziell. Wegen Nebel konnten die DTM-Autos nicht auf die Strecke, die Motorräder dagegen schon. Für Christian Schacht eindeutig zu lange. Gerade in Shanghai unterwegs, gab er die klare Anordnung: Die Aktivitäten zu beenden. «Hätte ich mich den Anweisungen der Rennleitung widersetzt, hätte ich mit einem Sportgerichtsverfahren rechnen müssen», erzählt Merdes, für den das Kapitel DMSB zu Ende ist. ♦ AWI

IDM Superbike

Ein finanzieller Lichtblick

Gerüchte, dass die IDM auf der Kippe stehe, erhielten nach der spärlichen Teilnehmerzahl auf dem Hungaroring neue Nahrung. Doch es gibt eindeutige Signale, dass es weitergeht.

Promoter MotorEvents hat einen Fünfjahresvertrag. «Den werden wir erfüllen», glaubt Josef Hofmann vom verantwortlichen Dreigestirn. «Allerdings müssen wir einige Aufgaben mit dem DMSB lösen und sehen, dass wir die Klassen vollkriegen.» Problemkind ist die

Moto3-Klasse. «Von ADAC und DMSB wurden uns für die Rennen 15 Teilnehmer versprochen. Nach Ungarn kamen acht. Als Nachwuchsförderung haben wir für sie das Nenngeld halbiert. Praktisch hatten wir also nur vier voll zahlende Fahrer. Das ist einfach zu wenig für das ihnen gewährte Zeitfenster auf der Strecke.» Hofmann weiter: «Eigentlich ist die Jugendförderung Aufgabe der Föderation. Im Moment leisten aber wir am meisten. Der ADAC kümmert sich um die Organisation, der DMSB macht die Motorräder

günstiger.» Der Hungaroring, der als Notlösung in den Terminkalender kam, riss wieder ein Loch in die Kasse von MotorEvents: «Die Verluste addieren sich.» Letzte Woche gab es ein Gespräch zwischen MotorEvents und dem DMSB, wo es auch um einen teilweisen finanziellen Ausgleich ging.

«Es gab positive Signale», so Hofmann, «mit dem ADAC sprechen wir auch noch. Und wir sind immer noch zuversichtlich, die Trendwende, die der DMSB 2011/2012 eingeleitet hat, fortzusetzen.» ♦ AWI



HOFMANN

Hofmann: «Positive Signale»

Motocross-GP

Fällt Teutschenthal für Schalke?

Von ALEX HODGKINSON

Die Traditionsstrecken in Teutschenthal und Uddevalla könnten aus dem WM-Kalender verschwinden, wenn die von Serienpromoter Youthstream gewünschten «Verbesserungen» nicht eintreten.

Nach heftiger Kritik am Streckenzustand bei diesjährigen GP-Rennen sind die geplanten Termine 2016 für die Rennen in Deutschland und Schweden auf Eis gelegt und im provisorischen Kalender als «noch nicht bestätigt» geführt. Der Standort für den italienischen GP Ende April 2016 bleibt auch offen. Dem Veranstalter in Arco di Trento werden deutliche Mängel an der Infrastruktur, vor allem den Parkmöglichkeiten, vorgeworfen.

Youthstream-Direktor David Luongo, Sohn von Präsident Giuseppe Luongo, erklärt den Schritt: «Wir führen eine professionelle Serie, und wir sind mit der Zusammenarbeit dieser Veranstalter nicht zufrieden. In diesem Jahr sind wir zum ersten Mal in einer abgelegenen Region in Argentinien gefahren und fanden ein Veranstalter, der eine fantastische Strecke mit Bewässerungsanlage und aller notwendigen Infrastruktur be-



Der Einsatz der Feuerwehr beim Teutschenthal-GP wird vom Promoter kritisiert

reitstelle. Es muss möglich sein, dass ein ähnliches Szenario in einem der reichsten Länder der Welt vorhanden ist. Beim Nationencross in Teutschenthal vor zwei Jahren haben wir selbst für einen optimale Streckenzustand gesorgt, aber dieses Jahr bekam unser Streckenpersonal kein Wasser in der Woche vor dem Rennen. Und am Wochenende wollte die Feuerwehr, die für die Streckenbewässerung zuständig war, unsere Anweisungen nicht befolgen. Das ist inakzeptabel.»

Kommunikationsprobleme

«Wir hatten in Lettland eine lange Debatte mit den WM-Fahrern über ihre Wünsche, und wir haben diesen beiden

Veranstaltern einen gewissen Zeitraum gegeben, ihr Haus in Ordnung zu bringen. Wenn sie uns nicht entgegenkommen, bleibt uns keine Alternative, als sie vom WM-Kalender zu entfernen. Wir haben genügend andere Veranstalter, die an unserer großartigen Serie teilnehmen wollen, in der Warteschlange.»

Teutschenthal-Rennleiter Andreas Kosbahn: «Wir haben die Kritik zur Kenntnis genommen und prüfen, ob es organisatorisch umsetzbar wird. Einiges ist berechtigt, aber wir haben nicht das Glück mit unserem harten Boden wie auf einer Sandstrecke wie Kegums. Aber ich vermute, dass die meisten Beschwerden auf Kommunika-

tionsproblemen mit Youthstreams neuem Streckenbauer Freddy Verherstraeten zurückzuführen sind.»

Termin «auf Schalke» ist frei

Der MSC Teutschenthal hat einen Vertrag mit Youthstream bis 2026, und der provisorische Termin 2016 für den deutschen MXGP ist der 14./15. Mai. Zufälligerweise wird Schalke 04 an diesem Wochenende, dem letzten Spieltag der Fußball-Bundesliga-Saison 2015/16, auswärts in Hoffenheim spielen! Uddevalla hat erst vor zwölf Monaten einen neuen mehrjährigen Vertrag unterschrieben, aber Youthstream und die Fahrer bemängelten Maßnahmen gegen die Sommerhitze. Luon-



Andreas Kosbahn will prüfen

go: «Wenn man Wasser auf eine verdichtete Oberfläche spritzt, fährt man auf Eis.» Shaun Simpson: «In der Vergangenheit haben sie Sand hinzugefügt.»

Luongo erwähnt ebenfalls, dass Maggiora/I, wo 2016 das Nationencross vorgesehen ist, wegen Mängeln an der Infrastruktur ermahnt wurde: «Die Strecke in Maggiora ist einzigartig, und es wurde auch einiges gemacht, aber das Fahrerlager muss verbessert werden und vor allem die Zuschauer-Parkplätze. Wir haben den Vorschlag gemacht, gemeinsam mit der Kommune Parkmöglichkeiten zu organisieren und Shuttle-Busse einzusetzen. Wenn sie das nicht machen, werden wir Staus bis Malpensa haben!» ♦

ADAC MX Masters Tensfeld

Strijbos war klar der Beste im Sand

Von MARKUS LEHNER

Suzuki räumte in Tensfeld gleich alle drei Podestplätze ab. Die WM-Piloten Kevin Strijbos, Glenn Coldenhoff und Jeremy Seewer machten die Sache unter sich aus.

Mit dem 5. Event des ADAC MX Masters in Tensfeld (Schleswig-Holstein) wurde die zweite Saisonhälfte der auch international beliebten Motocross-Serie eingeleitet. Im tiefen Sand triumphierte vor 8000 Zuschauern der belgische WM-Pilot Kevin Strijbos (29), der nach seinem Sieg im sächsischen Jauer bereits zum zweiten Mal in dieser Saison zuoberst auf das Podest kletterte.

Sein Verfolger und WM-Kollege Glenn Coldenhoff (24), der die schnellste Zeit im Qualifying vorgelegt hatte, sah als Zweiter die Zielflagge. Drittbester war der Schweizer Jeremy Seewer (21).

«Es ist ein tolles Gefühl, sich erneut einen Tagessieg in dieser Serie zu holen», freute sich der ehemalige ADAC MX Junior Cup-Sieger Strijbos. «Ich kannte die Strecke bisher nicht, sie ist ziemlich anspruchsvoll. Für mich war es auch eine perfekte Vorbereitung auf die noch ausstehenden WM-Läufe.»

Strijbos fuhr fort: «Coldenhoff war ein starker Gegner. Er ist schnell im Sand und hat mit seinem Sieg im ersten Lauf gezeigt, zu was er fähig ist.»

Coldenhoff deutlich in Führung

Trotz der Niederlage in der Tageswertung war Coldenhoff mit den wichtigen Punkten für

die Meisterschaft zufrieden. «Kevin war heute zu schnell. Ich konnte ihn im zweiten Rennen unmöglich bezwingen. Aber ich habe viele Zähler gutgemacht und führe die Meisterschaft nach wie vor klar an. Und beim Kampf um den Titel gebe ich mich nicht mit dem zweiten Platz zufrieden», sagte

der Niederländer. Titelverteidiger Dennis Ullrich (21) musste sich mit Platz vier hinter dem Schweizer Jeremy Seewer begnügen, verpasste aber das Podium nur knapp.

Coldenhoff behält mit 220 Zählern die Spitzenposition, gefolgt von Ullrich (179 Punkte) und Seewer (169). ♦



Glenn Coldenhoff (Suzuki): Führung weiter ausgebaut

ADAC MX MASTERS/Resultate

Tensfeld/D: 19. Juli 2015, Wetter/Piste: bewölkt/14 Grad

1. Lauf (40 Fahrer gestartet, 31 gewertet): 1. Glenn Coldenhoff (NL), Suzuki, 18 Runden in 36:17,523 min (= 55,053 km/h); 2. Kevin Strijbos (B), Suzuki, +26,394; 3. Jeremy Seewer (CH), Suzuki, +28,433; 4. Dennis Ullrich (D), Suzuki; 5. Angus Heidecke (D), KTM; 6. Thomas Kjer Olson (DK), KTM; 7. Jérémy Délincé (B), Honda; 8. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 9. Henri Jacobi (D), KTM; 10. Cerial Klein Kromhof (NL), KTM; 11. Nikolaj Larsen (DK), Husqvarna; 12. Pascal Rauchenecker (A), KTM; 13. Lars van Berkel (NL), Kawasaki
2. Lauf: (40 Fahrer gestartet, 26 gewertet) 1. Strijbos, 17 Runden in 34:37,951 min (= 54,486 km/h); 2. Coldenhoff, +14,778 sec; 3. Christian Brockel (D), KTM, +1:08,120; 4. Seewer; 5. Ullrich; 6. Heidecke; 7. Neugebauer; 8. Rauchenecker; 9. Olson; 10. Kromhof; 11. Délincé; 12. Dominique Thury (D), Kawasaki; 13. Jacobi; 14. Van Berkel
DM-Stand (nach 10 von 16 Läufen): 1. Coldenhoff, 220 Punkte; 2. Ullrich 179; 3. Seewer 169; 4. Rauchenecker 140; 5. Heidecke 131; 6. Neugebauer 117; 7. Brockel 102; 8. Aranda 100; 9. Strijbos 97; 10. Délincé 83; 11. Jacobi 79; 12. Larsen 69; 13. Thury 65
Nächstes Rennen: 8. August, Ried/A

Internet: www.adac-mx-masters.de

US-Motocross Millville

Roczen bekommt Druck

KTM-Star und Leader Ryan Dungey bestätigte in seinem Heimatstaat Minnesota seine Vormachtstellung im US-Motocross mit einem Doppelsieg. Titelverteidiger Ken Roczen bleibt knapp Gesamtzweiter.

Nach heftigen Regengüssen während der Nacht bestand die Strecke während des Trainings am Vormittag aus tiefem

Schlamm. Doch nachdem der Veranstalter mit mächtigen Baggern eingegriffen hatte und die Sonne zum Vorschein kam, war die seit vielen Jahren zur Outdoor-Serie gehörende Strecke in fast idealem Zustand.

Barcia holt mächtig auf

Barcia, der die letzten zwei Rennen gewonnen hatte, sicherte in den beiden Rennen die Holeshots, aber ein Fahrfeh-

ler des Yamaha-Piloten im ersten Lauf schenkte Dungey die Führung. Im zweiten Rennen übernahm der Lokalheld mit einem sehenswerten Manöver in der Rennmitte die Führung und siegte erneut. Dungey war zufrieden: «Meine KTM funktionierte perfekt auf der langen, welligen Abfahrt; ich wusste, dass ich die schnelle Stelle zum Überholen von Barcia verwenden konnte.»

Ken Roczen kam als Dritter im 1. Lauf an, verfehlte aber das Tagespodest, weil er von Blake Baggett in der letzten Runde des 2. Laufes noch abgefangen wurde. Roczen: «Die Suzuki funktioniert gut, aber ich muss meine Starts verbessern.»

Nach 8 von 12 Rennen führt Dungey mit 56 Punkten Vorsprung vor Roczen, der nur noch 13 Punkte vor dem heranstürmenden Barcia liegt. ♦ AH



Ryan Dungey (KTM) siegte zweimal vor seinem Heimpublikum

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Millville/USA: 18. Juli, 8. Lauf
450 ccm, gesamt: 1. Ryan Dungey (USA/KTM), 1-1; 2. Justin Barcia (USA/Yamaha), 2-2; 3. Blake Baggett (USA/Suzuki) 4-3; 4. Ken Roczen (D/Suzuki), 3-4; 5. Jason Anderson (USA/Husvarna), 6-6; 6. Broc Tickle (USA/Suzuki), 5-7; 7. Fredrik Noren (S/Honda), 8-5; 8. Christophe Pourcel (F/Husvarna), 9-8; 9. Phil Nicoletti (USA/Yamaha), 7-10; 10. Josh Grant (USA/Kawasaki), 10-9; 11. Kyle Chisholm (USA/Kawasaki), 11-11; 12. Jesse Wentland (USA/Honda), 12-12; 13. Jason Brooks (USA/Yamaha), 14-14; 14. Andrew Short (USA/KTM) 16-15; 15. Kyle Cunningham (USA/Suzuki), 13-18
Stand nach 16 von 24 Läufen: 11. Dungey, 353 Punkte; 2. Roczen 297; 3. Barcia 284; 4. Baggett 250; 5. Andersen 227; 6. Tickle 220; 7. Pourcel 211; 8. Nicoletti 176; 9. Weston Peick (USA/Yamaha) 171; 10. Noren 161; 11. Justin Brayton (USA/KTM) 132; 12. Eli Tomac (USA/Honda) 125; 13. Cole Seely (USA/Honda) 104; 14. Chisholm 103

Nächstes Rennen: 25. Juli, Washougal/USA

Internet: www.amaproracing.com

Speedway-GP Daugavpils

Janowski siegt im Kurzprogramm

Maciej Janowski siegt in Daugavpils. Tai Woffinden führt die WM weiterhin an.

Völlig überraschend gewann Maciej Janowski den GP im lettischen Daugavpils. Da es vor dem 17. Rennen zu regnen begann, musste vor den Semifinalläufen abgebrochen und gewertet werden. Der 23-jährige Pole erzielte in dieser Rennphase 2 Siege und kam total auf 12 Zähler. Nicki Pedersen und Troy Batchelor erkämpften jeweils 11 Punkte. Da der Däne im direkten Duell den Australier bezwungen hatte, wurde er Zweiter. «Schade, dass der Regen kam. Ich spürte, dass meine



M. Janowski

Motorräder schnell waren. Ich bin jedoch zufrieden, weil ich bereits zum fünften Mal in Lettland auf dem Podium stehe», sagte Pederson.

Greg Hancock war der Pechvogel des Abends. Der Titelverteidiger hatte zwei Reifenpannen. Hätte er seine Positionen halten können, hätte der Amerikaner gewonnen. Der 45-Jährige wurde am Ende nur Fünfter, punktgleich mit dem Australier Chris Holder.

Tai Woffinden erkämpfte 8 Zähler und belegte den siebten Platz, aber der Brite bleibt an der WM-Spitze. Er hat 9 Punkte Vorsprung auf Pedersen und deren 14 auf Hancock. ♦ GD

Grasbahn-EM Staphorst

Grasbahn-Triple für Jannick de Jong

Auf der Grasbahn ist Jannick de Jong das Maß der Dinge: Der Niederländer wurde beim «Heimspiel» in Staphorst nach 2013 und 2014 zum dritten Mal Europameister. Im A-Finale konnte er den 18-jährigen Briten James Shanes, der ihn im Vorlauf geschlagen hatte, auf Dis-

tanz halten. Stephan Katt war unerwartet stark und wurde Dritter. Enrico Janoschka verpasste im A-Finale den Kurveneingang und wurde Fünfter. Bernd Diener, punktgleich mit Katt, musste ins B-Finale und verfehlte das Finale A ebenso wie Christian Hülshorst. ♦ TS



De Jong (2) siegt, daneben straucheln Shanes (4) und Lamek (1)

GRASBAHN-EM / Resultate

Staphorst/NL: 18. Juli 2015, Bahnlänge: 446 m; Wetter: bewölkt, 20 Grad
1. Jannick de Jong (NL), 19 Punkte; 2. James Shanes (GB), 18; 3. Stephan Katt (D), 16; 4. Paul Cooper (GB), 11; 5. Enrico Janoschka (D), 16; 6. Andrew Appleton (GB), 12; 7. Christian Hülshorst (D), 15; 8. Henry van der Steen (NL), 12; 9. Bernd Diener (D), 16; 10. Jörg Tebbe (D), 10; 11. Mitch Godden (GB), 6; 12. Tom Lamek (D), 5; 13. Gabriel Dubernard (F), 7; 14. Theo di Palma (F), 6; 15. Richard Wolff (CZ), 5; 16. Alessandro Milanese (I), 3; 17. Jerome Lespinasse (F), 1; 18. Bernd Dinklage (D), 1; 19. Josef Franc (CZ), 0

Internet: www.fim-europe.com

NACHRICHTEN

Romaniacs: Jonny Walker siegt erneut

ExtremEnduro Der Brite Jonny Walker holte sich erneut den Gesamtsieg bei den Red Bull Romaniacs. Fünf Tage lang kämpfte die Weltelite der Offroad-Piloten in den rumänischen Karpaten. Mit der Nummer 1 des Vorjahressiegers angetreten, trotzte KTM-Fahrer Walker dem Druck des bisherigen Dominators der Szene, seinem Landsmann Graham Jarvis. Tatsächlich machte zunächst Walker einen Navigationsfehler und verlor Zeit, doch am nächsten Tag passierte Jarvis dasselbe, sodass Letzterem auch der knappe Sieg am letzten Tag nichts mehr nutzte. Bester deutschsprachiger Fahrer war Andreas Lettenbichler auf dem sechsten Platz.

Kai Dorenkamp Bahnpokal-Sieger

Deutscher Bahnpokal Die «kleine DM» der B-Lizenzfahrer gewann auf der Grasbahn in Osnabrück Lokalmatador Kai Dorenkamp. Der 23-Jährige bezwang im Finale den bis dato punktgleichen David Pfeffer. Dritter wurde nach Stechen gegen Philipp Schmuttermayer, der stürzte, Jens Buchberger. Dorenkamp will 2016 in die I-Lizenz wechseln.

Wittstock gewinnt 2. Liga in Olching

Speedway Team Cup Mit den Top-Fahrern Matthias Schulz (10) und Michael Härtel (12) gewannen die «Wölfe» Wittstock das Zweitliga-Match in Olching mit 34 Punkten vor Olching und Herxheim (beide 31). Im Stechen um Platz 2 gewann René Deddens für Olching; Mark Riss fiel im Run-off aus. Sein Bruder, der Langbahn-Weltmeister Erik Riss, holte für Herxheim 12 Punkte.

KTM plant Dakar mit Ivan Cervantes

Enduro Nach dem Rücktritt von Marc Coma schafft KTM im Enduro-Sektor Fakten: Der vierfache Enduro-Weltmeister Ivan Cervantes, zuletzt verletzt, erhielt einen Werkvertrag für 2016. Der Spanier soll möglicherweise auch die Dakar 2016 fahren. Der junge Motocrosser Jorge Prado erhielt einen Vertrag bis 2020 mit Ziel KTM-MX2-Werksteam. ♦ RP/TS

SPEEDWAY-WM / Resultate

Daugavpils/LV: 18. Juli 2015, 5. WM-Lauf
1. Maciej Janowski (PL), 12 Punkte; 2. Nicki Pedersen (DK), 11; 3. Troy Batchelor (AUS), 11; 4. Chris Holder (AUS), 10; 5. Greg Hancock (USA), 10; 6. Jason Doyle (AUS), 8; 7. Tai Woffinden (GB), 8; 8. Peter Kildemand (DK), 8; 9. Niels-Kristian Iversen (DK), 8; 10. Michael Jepsen Jensen (DK), 7; 11. Tomas H. Jonasson (S), 7; 12. Andreas Jonsson (S), 7; 13. Matej Zagar (SLO), 6; 14. Chris Harris (GB), 4; 15. Kjastas Puodzhuks (LV), 3; 16. Krzysztof Kasprzak (PL), 0
WM-Stand: 1. Woffinden, 63 Punkte; 2. Pedersen, 54; 3. Hancock, 49; 4. Iversen, 43; 5. Holder, 41; 6. Zagar, 40; 7. Janowski, 38; 8. Doyle, 37; 9. Jensen, 34; 10. Jonsson, 33
Nächstes Rennen: 25. Juli, Mallilla/S Internet: www.speedwaygp.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

M3 Coupé 2003, Schalter, schwarz, 2. Hd., 51000 km, Klima, Leder, Haman Cardon, 19", VMMax, VB 29.900,- €. Telefon 0172/8417426

ZB zu kaufen gesucht. 0172/7684600 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

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



650 i, Head Up, 21 Zoll, Sportfwk., EZ 3/2006, 151000 km, 270 kW (367 PS), Klima, VB 19.900,- €. Tel. 08321/9184, brennstoffe-haser@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27782

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cadillac



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

ATS Coupé 2.0 Turbo Performance, 47.500,- € (MwSt. awb.), 203 kW (276 PS), Kraftstoffverbrauch in l/100 km, komb.: 8,3; innerorts: 12,0; außerorts: 6,2; CO2-Emission komb.: 193 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse E. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz, Buchholz, Tel 030/474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27812

Chevrolet



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

Camaro Coupé 6.2 V8, NEU! 318 kW (432 PS), 43.570,- € (MwSt. awb.), Kraftstoffverbrauch in l/100 km, komb.: 14,1; innerorts: 20,9; außerorts: 10,2; CO2-Emission komb.: 329 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz, Buchholz, Tel. 030/474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27808

Cobra

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

Corvette



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

C7 Stingray LT1 6.2 V8 7-Gang, 76.990,- € (MwSt. awb.) NEU! 343 kW (466 PS), Kraftstoffverbrauch in l/100 km, komb.: 12,0; innerorts: 19,1; außerorts: 7,8; CO2-Emission komb.: 279 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz, Buchholz, Tel 030/474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27810

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 & Porsche 991 GT3 RS, bitte alles anbieten. Tel. 0163/6636638

Jaguar

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

Land Rover



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

Lexus



www.lackas-race-events.de

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

Mercedes



Vans - sportlich - einzigartig, „Vito 119 HARTMANN VP Spirit“ – „Tourer Select“, EZ 01/2015, ca. 2000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heckspoilerschürze), Sportfedersatz, Alu-Radsatz NAVIK1 mit SR 245/45 R20, Sportauspuff-enderohr, Interieur-Pakete, Chiptuning, VOLLAUSSTATTUNG! Standhgz., alle Assistenten, 8-Sitzer, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima uvm., Verbr. l/100 km: in. orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb.: 157g/km, CO2-Effizienz: A. VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27766



SL 350, EZ 04/2010, 33000 km, (VfZ Mercedes Benz) mit sehr guter Ausstattung, super Zustand, bestens gepflegt, unfallfrei, makellos, TÜV 03/2017, Winterräder (nur 400 km gefahren - Fahrzeug wurde im Winter nicht gefahren) aus Altersgründen zu verkaufen, Neuwert incl. Winterreifen ca. 108.000,- €. Preis 45.000,- €. MwSt. nicht ausweisb. Tel. 07903/940250

Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top-Preis. Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse B49, - € inkl. Montage. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

VANSPTS.DE BY HARTMANN-TUNING



EINZELSTÜCK! Büromobil - Sprinter 319 CDI SP6 Conference, Facelift auf Mod. 2014, EZ 09/2010, ca. 22000 km, 140 kW/190 PS, Aerodynamik SP6, 20" Alu-Radsatz, V8 Sound, Sportlenkrad, Automatik, Bi-Xenon, hochwertigste Leder u. Alcantara Ausstattung, 4 Einzelsitze, Klappstisch, Aktenschranke (Echtholz-Furnier), Schall- und Wärmeisolierung, Kompressor-Kühlbox, Standheizung, Klima u.v.m. 75.900,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27759

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

Oldtimer

Standard 219, EZ 3/1961, 22 kW (30 PS), rot, 9980,- €. Tel. 0160/97740943, marcobuehring@yahoo.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27802

Porsche

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

997 GT3 RS, 7/2010, 5100 km, grau-met., PCCB, 1. Hd., dt. Fzg., 215.000,- €. Tel. 0176/99113354

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

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



911, EZ 7/1985, 247000 km, 147 kW (200 PS), rot, Leder, 39.500,- €. Tel. 0151/14949409, hubert6@me.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27789

Porsche 911 Carrera Tiptronic Coupé, polarsilber, Ganzleder schwarz, ESSD u.v.m., EZ 07/95, nur in Familienbesitz, Gesamtlaufleistung 48000 km, unf.frei. Angebote erbeten an Chiffre MK16/1116497

Su. v. priv. 997 Turbo, 2006-2009, 480 PS, Schalt., bis 120000 km, sw., atlasgrau-met. o. sealgrau-met. 0172/8400850

993 Targa, 05/97, 2. Hd., dt. Auto, 103000 km, TÜV 06/17, Scheckheft gepfll., nachtblau-met., Volleder classic-grau, Tiptronic, Vollausst., Zustand 1-, kein Wartungsstau, VB 78.993,- €, Großraum-Stuttgart. brecon24t@online.de

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

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

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

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL!
WWW.CATCAMSB.E
 TEL: +32 (0)3 320.25.80
 • NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
 [Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
 • RENN PLEUEL
 [SAE 4340, geschmiedet]

www.Rennsportshop.com

BELL
 Rennfahrerhelme -
 Ihr Lieferant und Importeur
 Service & Vertrieb
BSA-Motorsport.com
 Viernheim
 e-mail: info@bsa-motorsport.com

Fahrer für das 24h Rennen von Zolder gesucht! Um unser Radical Sportscars Schweiz Team zu komplettieren suchen wir noch einen Fahrer für Zolder. Wir werden in diesem Jahr das 24h Rennen mit einem Radical SR3 RS bestreiten. Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte Noah Wasescha, 0041/76/3863600 oder noah@radicalsportscars.ch H

www.indysport.de H

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

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

www.luetticke-motorsport.de H

Smart
 www.berlin-tuning.com H

Subaru
 www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

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

Service
Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen
 Tel. 0711/320 688 88
 Fax 0711/182-2550
 Bestellservice* und Abo-Service
 motorsportaktuell@dpv.de
 *Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre
 Zuschriften richten Sie bitte an:
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
MOTOR SPORT aktuell
 MOTOR SPORT aktuell
 Chiffre Nr. ...
 70162 Stuttgart

Stellenangebote
 SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de
 01777/444455 H

Veranstaltungen
Pistenclub e.V.
 Sommer-HIGHLIGHTS
 Sa. 01.08.2015 Slovakiaring
 So. 02.08.2015 Slovakiaring
 Do. 20.08.2015 Zandvoort
 Fr. 21.08.2015 Zandvoort
 So. 30.08.2015 Salzburgring
 www.pistenclub.de

Motorsportreisen. 0221/49125-98, rcam.de
 Race Events, Driverdays, Einzeltraining, DMSB Lizenz, Lehrgänge Infos: RTS, 0171/4222466, www.speed-club.de H

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

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

Versicherungen
www.rennkasko.de

Versicherungen für den Motorsport
Top: Veranstalterhaftpflicht

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

- Unfallschutz -
Racing Policy.de
 Versicherungen für den Motorsport

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

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

Motorradmarkt

Verkleidungen

WWW.PRESSERUNDKUHN.DE

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

Akrapovič

Slowenische Wunderrohre für



Werks-Audi in der DTM: Die Auspuffanlage liefert Akrapovič aus Slowenien ...



... genau wie für die MotoGP-Werks-Yamaha von Valentino Rossi

Von IMRE PAULOVITS

Als Auspuff-Lieferant fast aller führenden Marken im Motorsport sowohl bei den Motorrädern als auch den Autos ist der slowenische Hersteller Akrapovič bekannt geworden. Wir haben das Werk besucht und die Gründe dieser einmaligen Erfolgsgeschichte erforscht.

Es gibt nur wenige auserwählte Hersteller im Motorsport, die ihr Segment weltweit dominieren. Meist kommen sie aus Gegenden, wo Hightech Tradition hat. Doch die große Ausnahme bildet der slowenische Auspuff-Spezialist Akrapovič. Gleich nach dem Zerfall des früheren Jugoslawien im kleinen slowenischen Ort Ivančna Gorica vom ehemaligen Rennfahrer Igor Akrapovič gegründet, hat sich dieses Selfmade-Hightech-Unternehmen zum weltgrößten Spezialisten für Auspuffanlagen hochgearbeitet. Niemand hat vor Akrapovič alle Werksteams in der Superbike-WM und fast alle in der MotoGP mit Auspuffanlagen beliefert. Schon darüber staunte die ganze Welt. Doch das wahre Meisterstück kam erst danach: Er schaffte nach dem Erfolg bei den Motorrädern auch den

nahtlosen Übergang zu den Autos. Und die Erfolgsgeschichte ist noch lange nicht zu Ende.

Von der Garage zum Megawerk

Die Kamera muss im Auto bleiben, und selbst die Linsen des Handys werden vom freundlichen Sicherheitsmann an der Schranke abgeklebt. «Reine Formsache, aber ich kann keine Ausnahmen machen», grinst Igor Akrapovič. Dabei sind der 55-Jährige, der in seiner Heimat schon unzählige Male zum Unternehmer des Jahres gewählt wurde, und ich alte Bekannte. Ich kannte bereits seine erste Doppelgarage, in der er sein Unternehmen gründete, sein erstes Gebäude, das aus Werkstatt, Büro und einem riesigen Prüfstandsraum bestand. Und ich war einer der ersten Gäste, nachdem er von dort in ein richtiges Werk eingezogen war. Er konnte schon immer mit seiner Energie und seinem Sinn für Perfektion beeindruckend. Doch bei all dem, was er in den 25 Jahren seit seiner Firmengründung geschafft hat, wundert sich niemand mehr über seine weiteren Erfolge.

Letztes Jahr hat Akrapovič weltweit mehr als 100.000 Auspuffanlagen verkauft. «Es hätten noch viel mehr sein können,

aber unsere Herstellungskapazität hat einfach nicht mehr ausgereicht», gesteht er, fast entschuldigend. Dabei hat es nicht an ihm gelegen, dass er diese nicht weiter hochfahren konnte. Als die Firma Akrapovič trotz der weltweiten Wirtschaftskrise in ungedrosseltem Tempo weiter expandierte, hat Igor Akrapovič das Kompressorwerk von Danfoss im knapp zwei Autostunden von seiner Firma entfernt gelegenen Crnomelj gekauft. Aber die Dänen brauchten länger als geplant für ihren Auszug, und so verzögerte sich auch der Umbau der Anlage für die Bedürfnisse des Auspuff-Herstellers.

Mittlerweile ist der Umzug bewältigt, und auf den 45.000 Quadratmetern konnten die Herstellung und die Logistik so untergebracht werden, dass Igor Akrapovič endlich wieder ruhig schlafen und seine Firma im gewohnten Ausmaß Gas geben kann.

Kompromisslos bis ins Detail

Natürlich sind Motorrad-Auspuffanlagen eine Wissenschaft für sich. Welch eine Wissenschaft, das hat aber erst Akrapovič aufgezeigt. Schon lange fertigt er seine Rohre selbst, denn er fand auf dem weltweiten Markt keine Titan-

rohre von so gleichbleibender Qualität, wie er sie für nötig befand. Genauso werden auch die Gussteile im eigenen Betrieb gefertigt, auch die Kohlefaser stammt von ihm selbst.

Dabei hat Akrapovič gar nicht als Auspuff-Hersteller angefangen. Er hat einfach sein Wissen aus den Jahren im Rennsport genutzt und Aufbau und Leistungsoptimierung von Motorrädern auch Kunden angeboten. «Dabei haben wir festgestellt, dass sich das meiste im Bereich des Auspuffs herausholen lässt», denkt er an die Anfänge zurück.

«Bei den Autos läuft die Entwicklung anders.»

ALOJZ TRSTENJAK



Weil er wusste, wie wichtig saubere Schweißnähte für den optimalen Fluss sind, hat er als ersten Angestellten einen Präzisions-Schweißer angestellt. Igor Ržek hatte damals einen großen Anteil an dem Erfolg durch Qualität. Im Juni dieses

Jahres ist er – nach 23 Jahren bei Akrapovič – in den verdienten Ruhestand getreten.

Die richtigen Leute

Neben seiner Frau, die im Hintergrund all die administrativen Dinge erledigt hat, hatte Akrapovič sehr früh einen weiteren Mitstreiter gefunden, der bis heute dabei ist und die Sache als Entwicklungschef vorantreibt: Alojz Trstenjak. Auch der stammt aus dem Rennsport und kennt sich beim Thema Leistungsoptimierung bestens aus. «Wir haben damals Tausende von Stunden auf dem Prüfstand verbracht», erinnert sich der heute 51-jährige Trstenjak. «Dabei haben wir unheimlich viel gelernt, und dieses Wissen ist noch heute unser Hauptkapital. Wir haben aber auch früh erkannt, dass der Aufbau von kompletten Motoren und Rennmaschinen ein sehr ermüdendes Geschäft ist und uns dann ganz auf die Auspuff-Herstellung konzentriert.»

Mit ihrem selbst angelernten Wissen schafften sie es in kürzester Zeit bis ganz an die Spitze des internationalen Motorsports. «Zuerst waren es die Teams aus der Pro Superbike, die einer nach dem anderen von uns ihre Auspuffanlagen

Autos und Motorräder



Der Leistungsprüfstand ist bei Akrapovič täglich in Aktion



Präzisions-Schweißer



Hightech-Qualitätskontrolle

fertigen ließen», erinnert sich Trstenjak. «Zum Schluss fuhr das ganze Feld unsere Anlagen, wenn auch nicht überall unser Name draufstand.»

Von einer Serie zur nächsten

Die Teams der Superbike-WM konnten sehen, wie gut die Pro-Superbike-Motorräder liefen, und einer nach dem anderen stieg auf Akrapovič um. Und das Gleiche passierte später dann auch in der MotoGP.

Weil der Erfolg in den höchsten Klassen des Motorsports aus dem Know-how und der Qualität kam, ließ auch der Erfolg in der Serie nicht lange auf sich warten. Die Slowenen wussten das damit verdiente Geld auch immer richtig anzulegen: Akrapovič baute seine Forschung aus und richtete eine hochkarätige Qualitätskontrolle ein. Auch hatte der Firmenboss immer ein gutes Händchen dafür, welche jungen Leute er für welche Positionen anstellen musste. Und nach dem Erfolg seiner Firma sind sie ihm auch alle treu geblieben.

Doch die unangefochtene Position bei den Motorrädern war noch nicht genug. Daher wurde früh in einen riesigen Prüfstand mit Schallmessung und Windkanal investiert. Denn nur so konnte Akrapovič auch

in den noch viel größeren Markt der Autos auf dem gleichen Niveau einsteigen. Nach dem gleichen Strickmuster – mit den Besten im Motorsport zusammenzuarbeiten – hat es der slowenische Betrieb dann in kürzester Zeit geschafft, auch bei den sportlichen Nobelkarossen den gleichen Wohlklang im Namen zu haben wie bei den Bikes.

Dass man ihnen vertrauen kann, haben Akrapovič und seinen Mitarbeiter bewiesen, als die Werks-Superbikes und MotoGP-Raketen aller Hersteller gleichzeitig in ihrer Entwicklungsabteilung standen. Bei den Autos läuft dieser Prozess anders ab. «Dort dauert die Entwicklung einfach länger, und da experimentieren wir selbst weniger», verrät Trstenjak. «Wir bekommen die CAD-Daten des Autos, stellen den Auspuff her, der bleibt dann meist die ganze Saison gleich. So führen die Hersteller ihre Prüfstandsversuche selber durch.»

Aber was ist der Zukunftsraum? Formel 1? «Ach was, da waren wir schon lange», entgegnet Akrapovič. «Die ist einfach zu teuer, und da ist zu viel Politik im Spiel. Wir wollen einfach noch weiter gute Ideen umsetzen. Da haben wir noch genügend Spielraum.» ♦

CHRONIK

Akrapovič

- »» 1990 Der Rennfahrer Igor Akrapovič gründet ein Unternehmen zur Leistungsoptimierung von Motorrädern.
- »» 1993 Akrapovič wird Partner von Kawasaki Deutschland in der Pro Superbike.
- »» 1994 Fast die gesamte Deutsche Meisterschaft fährt mit Akrapovič-Auspuffanlagen, und auch die WM-Teams beginnen, in Slowenien einzukaufen.
- »» 1997 Kawasaki-Werksfahrer Akira Yanagawa holt den ersten WM-Sieg für Akrapovič.
- »» 1999 Akrapovič zieht von seiner 450-Quadratmeter-Werkstatt in seine neue 3000-Quadratmeter-Fabrik ein. Alle japanischen Werksteams in der Superbike-WM fahren Akrapovič.
- »» 2000 Erster WM-Titel für Akrapovič durch Honda und Colin Edwards.
- »» 2002 Akrapovič steigt mit Aprilia und Kawasaki in die MotoGP ein.
- »» 2004 Formel 1 mit Mugen-Honda.
- »» 2008 Erster Automobil-Sieg mit Manthey Racing bei den 24 Stunden am Nürburgring.
- »» 2009 Eigene Rohrherstellung und Gusswerk.
- »» Seit 2012 Partnerschaft mit Audi, Aston Martin und BMW in DTM und EWC; neues Werk in Črnomelj. ♦ IP

NACHGEHAKT BEI Igor Akrapovič

(55/SLO) Der Firmengründer über die Herausforderung von Auspuffanlagen bei Autos, Motorrädern und im Rennsport.



Von IMRE PAULOVITS

Welchen Anteil macht bei Akrapovič mittlerweile der Autobereich, welchen das Motorrad aus? Vom Umsatz her gesehen liegt unsere Vierrad-Abteilung bei 30% und wächst sehr schnell. Aber auch unser gesamtes Unternehmen wächst, im letzten Jahr um 24%.

Wie haben Sie als Hersteller von Motorrad-Auspuffen den erfolgreichen Einstieg in die Automobilindustrie geschafft? Die größte Schwierigkeit war, dass wir bei den Autofahrern wenig bekannt waren. So haben wir sehr hart daran gearbeitet, uns auch bei ihnen einen Namen zu machen und unsere Marke zu etablieren. Unser Engagement mit dem Porsche GT2 hat uns dabei viel geholfen.

Entscheidend war aber, dass unser Qualitätsstandard im Vergleich zur Konkurrenz sehr hoch ist. Bei unserer Entwicklung mussten wir uns auf das größere Bauvolumen und auf die nötige Haltbarkeit und Belastbarkeit bei den Autos einstellen. Mittlerweile bieten wir Produkte mit fast unbegrenzter Lebensdauer an, die dazu alle Homologationshürden schaffen, leicht sind und einen guten Sound haben.

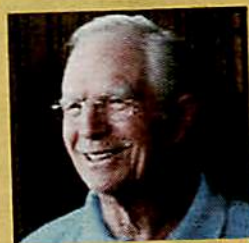
Wie hat Ihnen Ihre Motorrad-Erfahrung geholfen? Der Motorradmarkt entwickelt sich viel schneller als der von Autos. So haben wir es gelernt, Produkte schnell zur Serienreife zu entwickeln. Auch sind Motorräder im Vergleich zu Autos auf einem höheren Leistungsniveau, daher hatten wir viel Know-how.

Namen & Nachrichten

Big Jim wird 80

»» **Jim Hall** Der ehemalige Autorennfahrer und Rennwagenkonstrukteur wird am 23. Juli 80 Jahre alt. Der US-Amerikaner, der in Texas geboren wurde, nahm zwischen 1960 und 1963 an zehn Formel-1-Rennen teil. Bestes Ergebnis war P5 auf dem Nürburgring 1963. Ab 1961 galt sein Interesse mehr und mehr den Chaparral-Rennwagen, die Hall mit Hap Sharp entwickelte. Er war der Erste, der Rennautos mit hohen Spoilern und «Staubsauger»-Autos baute. 1966 erzielte einer seiner Chaparral den ersten großen Rennsieg mit Automatik-Getriebe. Im Chaparral 2K wurde Johnny Rutherford 1980 US-CART-Champion.

»» **Patricia Watson-Miller** Die dreimalige Siegerin der Motorrad-Frauenwertung der Rallye Dakar hat am 20. Juli ihren 50. Geburtstag gefeiert. Die Diplom-Informatikerin arbeitet im Hauptberuf für eine Bank in London. Sie ist die Tochter des deutschen Ex-Enduro-Motorrad-Stars Heribert Schek. 1991/92 siegte Watson-Miller bei der Dakar auf einer von ihrem Vater aufgebauten Schek-BMW, 2006 dann auf einer KTM EXC 525 zum dritten Mal. ♦ MSA



Jim Hall



Patricia Watson-Miller

IM RÜCKSPIEGEL

1995

1985

1975

1965

Die Juli-Highlights

... vor 20 Jahren



Heimsieg: Schumi am Abschleppseil inmitten seiner Fans

Formel 1 Die WM stand auch im Juli 1995 im Zeichen der Erzrivalen Michael Schumacher und Damon Hill. Und die Spannungen zwischen dem Benetton-Renault Titelverteidiger und dem Williams-Renault Herausforderer nahmen zu. Das begann mit einer Überrundung beim Frankreich-GP in Magny-Cours: Leader Hill bremsste dabei so stark ab, dass Verfolger Schumi ihm fast ins Heck krachte. Der Deutsche fuhr früher zum Reifenwechseln und Nachtanken, während der Brit bei weiteren Überrundungsmanövern viel Zeit einbüßte. Als Hill dann von seinem Stopp zurückkam, war er statt Erster nur noch Zweiter hinter Schumacher. Und so blieb es.

Richtig krachte es zwischen den beiden beim nächsten GP in Silverstone: Hill rampte Schumi beim Kampf um die Spitze. Die hatte der Lokalmatador beim britischen Grand

Prix an den deutschen Widersacher verloren, weil Williams eine Zwei-Stopp-Strategie, Benetton jedoch die Ein-Stopp-Variante wählte. Nachdem beide Favoriten raus waren, und es zu nieseln begann, kostete Williams-Nummer-Zwei David Coulthard eine Stop-and-Go-Strafe (zu schnell in der Boxengasse) den Sieg. So gewann erstmals Schumi-Teamkollege Johnny Herbert – und das bei seinem Heimrennen.

Den allerersten deutschen F1-Heimsieg machte Michael Schumacher in Hockenheim klar. Hill war zwar per Blitzstart vor ihm in Führung geschossen, hatte sich aber mit zu viel Übermut schon zu Beginn der zweiten Runde ins Aus gedreht. Zweiter wurde der von einer chronischen Mandelentzündung geschwächte Coulthard. **IndyCar** Vier Juli-Rennen brachten drei unterschiedliche Sieger: Jacques Villeneuve

(Reynard-Ford) in Elkhart Lake und Cleveland, Michael Andretti (Lola-Ford) in Toronto und Scott Pruett (Lola-Ford) in Brooklyn.

Formel 3000 Der Brasilianer Ricardo Rosset (Reynard-Ford) stand in Enna-Pergusa (Italien) auf der obersten Podeststufe, in Hockenheim war es der Belgier Marc Goossens (Lola-Ford). **24h Spa-Francorchamps** Den Tourenwagen-Dauerbrenner in den belgischen Ardennen entschied der Schnitzer-BMW (Joachim Winkelhock/Steve Soper/Peter Kox) für sich.

ITC/DTM Die internationale Variante der Rennserie (ITC) dominierte in Donington (England) Bernd Schneider (Mercedes) mit zwei Siegen, die nationale (DTM) in Diepholz – ebenfalls mit Doppelerfolg – Michael Bartels (Alfa Romeo).

Rallye-WM Zum dritten Mal ging in Neuseeland P1 an Colin McRae (Subaru Impreza).

... vor 40 Jahren



Massencrash: Sieger-Bruder Wilson Fittipaldi (r.) auch unverletzt

Formel 1 Start-Ziel-Sieg für Niki Lauda beim GP Frankreich in Le Castellet: Das bedeutete den vierten Triumph der fünf zuletzt gefahrenen Saisonrennen und die klare WM-Führung für den österreichischen Ferrari-Piloten. Teamkollege Clay Regazzoni war nach nur sechs Runden mit Motorschaden ausgeschieden. James Hunt (Hesketh) wurde Zweiter, das McLaren-Duo Jochen Mass/Emerson Fittipaldi Dritter und Vierter. Carlos Reutemann (Brabham), der dichteste Lauda-Verfolger, sah mit einer Runde Rückstand und als punktloser 14. die Zielflagge.

Typisch englischer Landregen entschied den britischen WM-Lauf in Silverstone vorzeitig. Der erste Schauer spülte Leader Regazzoni (Ferrari) und Pole-Sitter Tom Pryce (Shadow) von der Flugplatz-Piste. Der zweite war eine Sintflut: In der Stowe-Kurve schmierten zunächst Watson (Surtees), Donohue (March) und Mass

(McLaren) hilflos ab. In der folgenden Club-Corner – die stark entschärfte heutige Zielkurve – versenkte sich der große Rest: Ickx-Ersatzmann Henton (Lotus), Hunt (Hesketh), Morgan (Surtees), Brise (Hill), Scheckter und Depailler (beide Tyrrell) sowie Wilson Fittipaldi (Fittipaldi). Drei Runden später trudelte an gleicher Stelle auch noch Pace (Brabham) in die letzten Fangzaun-Reste. Endlich kam die rote Flagge raus: Rennabbruch.

Erst nach zwei Stunden gab es das Ergebnis, und gar erst 24 Stunden später war es endgültig: 1. Fittipaldi, 2. Pace, 3. Scheckter, 4. Hunt, 5. Donohue und 6. Brambilla, den sein March-Team vergeblich noch auf P2 zu protestieren versucht hatte. WM-Leader Lauda, als einer der ersten auf Regenreifen umgestiegen, war nach den 54 gewerteten Runden Achter und blieb damit ohne Punkte.

Formel 2 Das erste der beiden Juli-Rennen der 1975er F2-EM

brachte in Mugello einen Überraschungssieger: Maurizio Flammini (March-BMW). Das zweite ging in Enna-Pergusa an Jacques Laffite (Martini-BMW), der damit sein Konto auf sechs Saisonsiege erhöhte.

Sportwagen-/Marken-WM Doppelsieg und Titelgewinn für Alfa Romeo in Watkins Glen (USA): Im 33TT12 holten Pescarolo/Bell im finalen Sechs-Stundenrennen P1 vor ihren Marken- und Willi-Kaushen-Teamkollegen Merzario/Andretti. Mit sieben von neun möglichen Saisonsiegen wurde Alfa Romeo überlegen Marken-Weltmeister vor Porsche.

DRM In Diepholz hießen die Sieger: Bob Wollek (Porsche Carrera) in der Division 1 und Hans Heyer (Ford Escort) in der Division 2.

Rallye-WM In Portugal glückte den Fiat-Abarth-124-Fahrern Markku Alén und Hannu Mikkola ein Doppelsieg. Dritter auf dem Podest war Ove Andersson (Toyota Corolla).

des Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

... vor 30 Jahren



Endlich P1: Für Nelson Piquet...

...wie für Hans-Joachim Stuck

Formel 1 Nelson Piquet und Brabham-BMW machten mit ihrem Sieg beim Großen Preis von Frankreich einen Haken hinter ihre mehr als ein Jahr dauernde Sieglös-Phase. Keke Rosberg (Williams-Honda) hatte auf dem – damals noch fast sechs Kilometer langen – Paul-Ricard-Kurs in Le Castellet zunächst geführt. Nach zehn Runden aber waren die Goodyearreifen des Finnen den Pirellis am Piquet-Auto unterlegen.

Glücklicher Zuschauer des Frankreich-GP trotz schwerer Gehirnerschütterung: Überlebenskünstler Nigel Mansell. Im ersten Samstag-Training war an seinem Williams der linke Hinterreifen geplatzt – bei 321 km/h. Durch den Highspeed-Einschlag in die Fangzäune auf der Mistral-Geraden wurde das linke Vorderrad abgerissen, das danach Mansells Helm streifte.

Dem britischen Grand Prix in Silverstone drückte eindrucks-

voll wie selten Alain Prost seinen Stempel auf: Der McLaren-TAG/Porsche-Pilot überrundete bei seinem dritten Saisonsieg das gesamte Feld. Zweiter wurde Michele Alboreto (Ferrari), der damit seine Tabellenführung behaupten konnte. Titelverteidiger Niki Lauda (McLaren-TAG/Porsche) gehörte wie Nigel Mansell, Keke Rosberg und Ayrton Senna zu den Opfern durch technischen Defekt.

IndyCar Nächster Sieg für Al Unser jr. (Lola-Cosworth) in Cleveland. Herrscher der 500 Meilen von Michigan war dagegen Altmeister Emerson Fittipaldi (March-Cosworth).

Formel 3000 Über die weiteste Strecke war Mike Thackwell (Ralt) im italienischen Enna-Pergusa nur Fünfter gewesen. Dann machten die Wagen von Lamberto Leoni, Christian Danner, Emanuele Pirro und Olivier Grouillard (alle March) ganz oder teilweise schlapp. So

kam der Neuseeländer doch noch zu seinem dritten 1985er Sieg und behauptete damit P1 im Meisterschaftsklassement.

Sportwagen-WM Stuck/Bell gewannen im Werks-Porsche die 1000 km von Hockenheim. Erst eine Safety-Car-Phase hatte sie zurück in Schlagdistanz zum privaten Brun-Porsche von Bellof/Boutsen gebracht. Überschattet wurde die Hitzeschlacht von Feuerunfällen beim Tanken, wobei es einige, teils schwer, Verletzte gab.

DPM (DTM) Heinz-Friedrich Peil (Volvo 240) und Klaus Ludwig (Ford Sierra) waren die Sieger in Diepholz. Umstritten war dort das kurzfristig vom Rennleiter erlaubte Weglassen der vorgeschriebenen Schalldämpfer.

Rallye-WM Lange hatte Walter Röhrl im alten Audi Quattro in Neuseeland geführt. Am Ende reichte es aber doch nur zu P3 hinter den Peugeot-Piloten Timo Salonen und Ari Vatanen.

... vor 50 Jahren



Der altbekannte Dauersieger: Jim Clark



Der nagelneue Shootingstar: Mario Andretti

Formel 1 Die Lotus-Clark-Dominanz konnte auch im Juli 1965 kein Konkurrent brechen. Der Weltmeister von 1963 gewann den englischen und den niederländischen Grand Prix. Wobei der Schotte bei seinem «Heimrennen» in Silverstone immerhin gegen Ende zu kämpfen hatte. Denn: Nach drei Vierteln der knapp 380 Kilometer langen Distanz war der Öldruck seines Climax-Motors kollabiert.

Da bewies Clark die Rennintelligenz, die große Champions ausmacht. Ohne Technikerhilfe per Boxenfunk passte er seinen Fahrstil der technischen Krisenlage an. Nur auf den Geraden gab er noch Vollgas und «bummelte» ausgekuppelt durch die Kurven: Um zu verhindern, dass die verbliebene Ölpfütze von der Fliehkraft zur kurvenäußeren Gehäuseseite gedrängt wurde, und die Ölpumpe nur noch Luft ansaugte.

Clarks 36-Sekunden-Vorsprung reichte. Drei Sekunden vor

Graham Hill (BRM) rettete er auch in seinem vierten der insgesamt fünf Saisonrennen den Sieg über die Linie.

Beim Niederlande-GP blieb Jim Clark erneut ungeschlagen. In Zandvoort musste der Lotus-Star nur für zwei Runden die Führung an Richie Ginther im überraschend erstarkten Honda abgeben. Jackie Stewart (BRM) holte P2 und Dan Gurney (Brabham-Climax) P3.

Formel 2 Nachdem Jim Clark samstags in Silverstone das F1-Rennen gewonnen hatte, trat er sonntags darauf wieder an und gewann in Rouen (Frankreich) im F2-Lotus – vor Graham Hill (Brabham-BRM) und Jack Brabham (Brabham-Honda).

Indianapolis Das 150-Meilen-Rennen gewann am 25. Juli 1965 die US-Entdeckung des Jahres: Mario Andretti. Der Italo-Amerikaner saß am Steuer eines Brabham-Ford. Hinter ihm gewertet wurde das Lotus-Ford-Trio Unser, McClusky, Foyt. Gefahren wurde anders als

beim 500-Meilen-Rennen nur auf der Innenbahn des Indy-Speedway-Ovals.

24h Spa-Francorchamps Der belgische Langstrecken-Klassiker für Tourenwagen war zumindest auf dem Papier nicht der Kracher: Nur für Fahrzeuge bis maximal 2,5 Liter Hubraum ausgeschrieben. Was aber nur bedingt negative Folgen hatte.

Obwohl Topmarken und Spitzenfahrer in Spa-Francorchamps fehlten, kam es zu sehenswerten Kämpfen: Vier Werks-BMW (Hahne/Mairesse, Munaron/Eppelein, Glemser/Jacky Ickx, Langlois/Pascal Ickx) gegen fünf Alfa Romeo Giulia, dazu ein Dutzend Mini (acht 1000er, vier 1300er). Zehn Stunden konnte Alfa den BMW Paroli bieten. Am Schluss ging es nach Defekten hüben wie drüben nur noch um den Sieg zwischen dem Alfa von Keyn/Lagade und dem BMW von Langlois/Pascal Ickx, die gewannen. Gewinner bei den 1300ern: Haas/Schyns (Mini).

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?

LUCIANO BURTÍ



Wer an Luciano Burti denkt, dem kommt unweigerlich dessen Unfall beim Grand Prix von Belgien 2001 in den Sinn. Der Brasilianer raste damals ungern in die Abschränkungen bei Blanchimont – eine der schnellsten Stellen. Das Auto wurde dabei fast komplett vom Reifenstapel verschluckt. Bange Minuten vergingen, ehe Burti schwer verletzt geborgen werden konnte. An den Unfall erinnert er sich nicht mehr. «Ich habe ein sehr verschwommenes Bild vom Start des Rennens in meinem Kopf. Mehr nicht.» Dem Crash war eine Kollision mit Eddie Irvine vorausgegangen. Burti ist noch immer überzeugt: «Er hat mich einfach abgedrängt.» Bei der Berührung brach die Aufhängung am Prost AP04. Und das bei 270 km/h. Der Aufprall selbst erfolgte mit Ill g! Burti heute: «Das war definitiv mein schlimmster Unfall!»

Burti hatte erst einen Monat zuvor für eine Schrecksekunde gesorgt. Beim deutschen Grand Prix in Hockenheim flog er beim Start über das Heck des langsamer werdenden Ferrari von Michael Schumacher. «Das war auch übel. Aber halb so wild», meint der heute 40-Jährige. Für Burti war die Formel-1-Karriere nach diesen beiden Unfällen beendet. Zwar kehrte er als Ferrari-Tester nochmals zurück. Doch zu einem GP-Einsatz reichte es nicht mehr. «Meine Formel-1-Karriere war nicht unbedingt von Erfolg gekrönt», bilanziert der Mann aus São Paulo. «Aber ich denke trotzdem gerne

an diese Zeit zurück.» Sein bestes Rennen sei Magny-Cours 2001 gewesen. «Da bin ich Zehnter geworden. Dafür gab es damals noch keine WM-Punkte. Aber da habe ich das Maximum aus dem Auto herausgeholt.»

Nach seinem Abstecher zu Ferrari kehrte Burti in seine Heimat zurück. Dort fährt er seit 2005 in der brasilianischen Stock-Car-Meisterschaft. «Da fühle ich mich zu Hause. Da fahre ich gegen meine alten Kumpels – von Barrichello über Pizzonia bis Zonta.» Zwei Rennen hat Burti in dieser hart umkämpften Rennserie bisher gewonnen. Beim Debüt fuhr er auf Podest. Seit 2005 arbeitet der Mann, der in der britischen Formel 3 unter anderem auch Jensen Button bügelte, zudem fürs brasilianische Fernsehen. «Das Kommentieren von F1-Rennen macht Spaß. Schade ist nur, dass ich meine Familie dann nur selten sehe.» Die beiden Söhne Heikki (5) und Manuel (4) haben noch keine Ambitionen, in die Fußstapfen des Vaters zu treten. «Wenn sie Lust darauf kriegen, ist gut. Wenn nicht, ist es auch okay», so Burti.

Zurück zum Unfall in Spa: Der hat Burti gezeichnet. Nicht äußerlich, «da sieht man mir nichts an», grinst Luciano. «Aber das war so ein einschneidendes Erlebnis. Ich sehe die Dinge seither anders. Wenn dein Leben plötzlich an einem seidenen Faden hängt, vergisst du das nie. Es ist nicht so, dass ich tagtäglich daran denke. Aber im Unterbewusstsein ist Spa 2001 immer präsent.»

CHRISTIAN EICHENBERGER

LESERBRIEFE

Weiter wachrütteln
Zum F1-Kommentar in
MSa 29/2015

MSa-Redakteur Eichenberger sieht die F1-Problematik als echter Szenekenner absolut glasklar. Schön ist, dass er das auch regelmäßig, überzeugend in MSa rüberbringt.

Eine Anmerkung aber sei mir gestattet. Das alte Ecclestone-Ziel, Autowerke in die F1 zu holen, lässt sich heute nicht mehr wie vor zirka 20 Jahren umsetzen.

Der letzte Schritt war falsch. Nur Mercedes konnte durch viele Erkenntnisse aus der eigenen Antriebsforschung die derzeitige Aufgabe stemmen. Silverstone war super für die Fans dort. Am Rest der Welt geht die Formel leider zurzeit vorbei. Kein weiterer Autohersteller ist mit den derzeitigen Regeln zu motivieren.

Bitte die Verantwortlichen weiter nach Kräften wachrütteln. Die Fans werden es danken.

Rainer Loechner,
D-73033 Göppingen

Für «Marsmännlein»
Zur Situation der laufenden
Formel-1-WM

Diese Formel-1-WM ist wirklich eine Farce, sie ist langweilig! Wo ist der Nervenkitzel früherer Jahre geblieben? Wohin hat sich der Motorsound verflüchtigt, bei dem sich die Nackenhaare aufgestellt haben, noch lange bevor der erste Renner aufgetaucht ist? Wo ist die Werbewirkung für die führenden Teams zu sehen? Wen interessieren denn schon Hybridantriebe, die es in dieser Form nicht für Alltagsautos geben wird? Die FIA hat Motorenregeln für «Marsmännlein» aufgestellt.

Warum macht man so idiotische Regeln mit Entwicklungsbeschränkung, Token und was weiß ich noch alles, nur um die anderen Motorenhersteller zu demütigen? Jeder, der sich die F1-WM anschaut, muss entweder Mercedes-Fan oder Masochist sein – die Zuschauerzahlen sprechen Bände.

Mit den «alten» V8-, V10- oder V12-Motoren wären die Kosten auf ein Minimum beschränkt – im Vergleich zu dem was jetzt berechnet wird. Der Sound würde stimmen, und die Konkurrenzfähigkeit wäre auch für kleinere Teams gegeben. Um die Motorenhersteller am Betrügen zu hindern, müsste man die Motoren alle plombieren und dann an die einzelnen Teams notariell verlosen, dann hätten auch die kleinen Teams Konkurrenzfähiges Material. Wer dann noch herumrörgelt, weil ihm die Hybridtechnik fehlt, der soll sich doch Formel-E-Rennen oder – so wie ich – die MotoGP anschauen. Letzteres ist Nervenkitzel pur, und was die Motorleistung anbelangt, ist die Dorna schon lange auf dem richtigen Weg.

Willi Menzel, A-6971 Hard

Unverändert

Zu «Mehr Spektakel»,
Rallye-WM, MSa 30/2015

Die Autos spektakulärer und auch unterscheidbarer von WRC2, RRC und R5 zu machen, ist zu begrüßen. Die Motoren der WRC sind dann ab 2017 exakt so wie das aktuelle WTCC-Reglement, die Leistung steigt auf zirka 380 PS.

Das maximale Drehmoment bleibt allerdings – entgegen dem MSa-Bericht – weitgehend unverändert bei zirka 440 Nm. Denn Hubraum und Ladedruck bleiben wie bisher bei 1,6l beziehungsweise 2,5 bar; abs und neben der Motorqualität (Reibung, Gasführung, Brennraumgestaltung etc.) bestimmen ausschließlich Hubraum und Ladedruck übers maximale Drehmoment. Durch den von 33 auf 36 mm vergrößerten Air Restriktor und die damit um 19 Prozent vergrößerte Fläche ergibt sich aber eine erst bei höheren Drehzahlen einsetzende «Einschnürung» des Luftstroms, bei 33 mm liegt die Einschnürung (und damit der Drehmomentenabfall) bei zirka 5000/min, bei 36 mm erst bei zirka 6000/min.

Da Leistung das Produkt aus Drehmoment und Drehzahl ist, steigt die Leistung bei der 36er-Lösung somit (fast) ausschließlich durch das weniger stark mit der Drehzahl abfallende beziehungsweise erst ca. 1000/min später fallende Drehmoment. Der neue Motor dürfte auch – ohne nennenswerten Leistungsverlust – rund 1000/min höher drehen als der alte Motor, wodurch sich bei nicht allzu «scharfen» Nockenwellen auch der nutzbare Drehzahlbereich erheblich verbreitert.

Hans-Verner Hansen,
D-40476 Düsseldorf

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell

«Leserbriefe»

Industriestrasse 28

CH-8604 Volketswil

Fax: +41 44 806 55 11

E-Mail: msa-lesertribune@motorpresse.ch

(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell,

Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil

Telefon +41 (0)44 806 55 65

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 Schiffer

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer

Dänemark: Peter Nygaard

Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,

Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhring,

Martin Grubler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard

Jost, Sven Kopf, Annette Laqua, Hendrik edrow,

Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang,

Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno

Wester, Anke 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 Fesst, Jean-Pierre

Froidveaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-

kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico

Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,

Jörg Ullmann, Thomas Uner, Friedrich Weisse,

Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona

de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Löttscher

Grafik und Produktion:

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 Feuer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de

0711 182 - 16 41

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif

vreif@motorpresse.de

07 11 182 - 18 39

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

07 11 182 - 13 46

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig

ieifrig@motorpresse.de

07 11 182 - 16 13

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de

07 11 182 - 15 22

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:

D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,

Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50-mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),

€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:

€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-

ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-

tionsbescheinigung das Abo mit einem Preis-

vorteil von 40 % gegenüber dem Kioskauf von

€ 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abbonentenservice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,

Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31

300 62 67, motorsportaktuell@staempfli.com

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur

mit Genehmigung des Verlages und Quellenange-

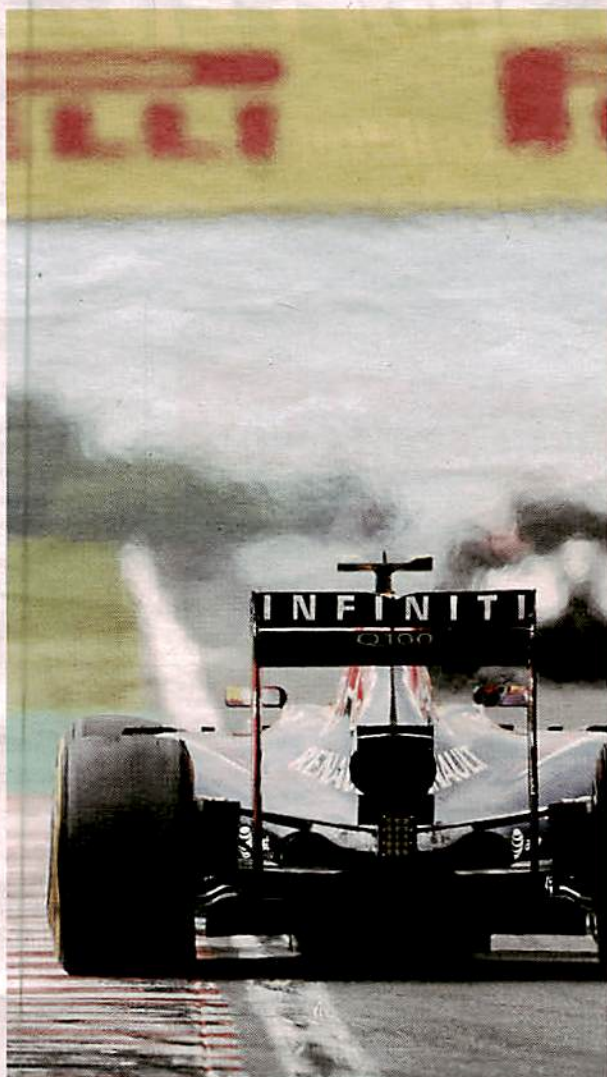
be. Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-

nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488



Burti 2001 im Prost bei seinem vorletzten GP in Ungarn



GP Ungarn 2014: Am Ende sahen alle Ricciardo von hinten

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 21.7.

9.55 IndyCar, Newton/Iowa (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**
 23.00 Inside ERC: Das Magazin zur Rallye-EM, Berichte **EUROSPORT**

MITTWOCH, 22.7.

8.05 IndyCar, Newton/Iowa (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**

DONNERSTAG, 23.7.

18.55 IndyCar, Newton/Iowa (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**
 20.15 Formel 1, Österreich-GP 1984: Niki Laudas erster Heimsieg (Dok.) **ORF SPORT+**
 22.15 Rallye-EM, Estland-Rallye, Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

FREITAG, 24.7.

9.55 Formel 1, Budapest (H), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
 10.00 Formel 1, Budapest (H), 1. Freies Training (live) **SPORT 1**
 12.15 Formel 1, Budapest (H), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
 13.55 Formel 1, Budapest (H), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1, ORF 1**
 14.00 Formel 1, Budapest (H), 2. Freies Training (live) **SPORT 1**
 15.45 Formel 1, Budapest (H), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
 18.00, 21.00 Formel 1, Budapest (H), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**
 19.30, 22.30 Formel 1, Budapest (H), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**
 19.30 Formel 1, Budapest (H), 1. und 2. Freies Training (Zus.) **SPORT 1**
 23.15 Formel 1, Österreich-GP 1984: Niki Laudas erster Heimsieg (Dok.) **ORF SPORT+**

SAMSTAG, 25.7.

1.00, 8.00 Formel 1, Budapest (H), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
 1.15 Rallye-EM, Estland-Rallye, Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 1.30, 9.30 Formel 1, Budapest (H), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
 10.55 Formel 1, Budapest (H), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
 12.45 Formel 1, Budapest (H), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
 13.00 Formel 1, Budapest (H), Freies Training (Zus.) **RTL**
 13.45 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (live) **RTL, ORF 1**
 13.50 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**
 13.55 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (live) **SRF INFO**
 15.35 GP2, Budapest (H), 1. Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 17.00, 19.45 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**
 18.00 Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 18.30 GP2, Budapest (H), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 1**

20.30 Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) **EUROSPORT**
 21.00 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**
 22.30 GP2, Budapest (H), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 2**

SONNTAG, 26.7.

1.30 GP2, Budapest (H), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 1**
 8.30 Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) **EUROSPORT**
 9.00 Formel 1, Budapest (H), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**
 9.30 GP3, Budapest (H), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
 10.30 GP2, Budapest (H), 2. Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 11.30 Porsche Supercup, Budapest (H), Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 11.45 Porsche Supercup, Budapest (H), Rennen (live) **EUROSPORT**
 12.30 Formel 1, Budapest (H), Vorberichte Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 12.45 Formel 1, Budapest (H), Vorberichte Rennen (live) **ORF 1**
 13.00 Formel 1, Budapest (H), Vorberichte Rennen (live) **RTL**
 13.25 Formel 1, Budapest (H), Vorberichte/Rennen (live) **ORF 1**
 13.30 Formel 1, Budapest (H), Vorberichte/Rennen (live) **SRF INFO**
 13.35 Rallye-WM, Rückblick letzte Läufe (Magazin) **RTL**
 13.55 Formel 1, Budapest (H), Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 14.00 Formel 1, Budapest (H), Rennen (live) **RTL**
 15.00 Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 18.30 Formel 1, Budapest (H), Rennen (W) **SKY SPORT 1**
 19.25 Formel 1, Budapest (H), Rennen (Zus.) **ORF 1**
 20.00 Motorsport Weekend: Höhepunkte des Wochenendes (Magazin) **EUROSPORT**
 21.00 Formel 1, Budapest (H), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
 21.30 GP3, Budapest (H), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.00 Formel 1, Budapest (H), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 23.30 Porsche Supercup, Budapest (H), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

19.25 Formel 1, Budapest (H), Rennen (Zus.) **ORF 1**
 20.00 Motorsport Weekend: Höhepunkte des Wochenendes (Magazin) **EUROSPORT**
 21.00 Formel 1, Budapest (H), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
 21.30 GP3, Budapest (H), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.00 Formel 1, Budapest (H), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 23.30 Porsche Supercup, Budapest (H), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

MONTAG, 27.7.

0.30 GP2, Budapest (H), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 2**
 1.45 GP2, Budapest (H), 2. Rennen (W) **SKY SPORT 2**
 3.40 Formel 1, Budapest (H), Rennen (Zus.) **ORF 1**
 12.00 Porsche Supercup, Budapest (H), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
 17.30 GP3, Budapest (H), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

MOTORRAD

DIENSTAG, 21.7.

8.00 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 8.30 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 17.45 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 18.15 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 20.00 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 20.30 Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien (USA), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 22.7.

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

SAMSTAG, 25.7.

2.35 Motocross/ADAC Masters, Tensfeld (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
 10.30, 13.45 Motocross/ADAC Masters, Tensfeld (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

SONNTAG, 26.7.

4.30 Langstrecken-WM, 8h Suzuka (J), Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 13.00 Motocross-WM/MX2, Loket (CZ), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 14.00 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 16.45 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 17.00 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 18.00 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 20.00 Motorsport Weekend: Höhepunkte des Wochenendes (Magazin) **EUROSPORT**
 22.00 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.45 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

MONTAG, 27.7.

1.15 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 2.00 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 8.00 Langstrecken-WM, 8h Suzuka (J), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 12.30, 18.00 Motocross-WM/MX2, Loket (CZ), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 13.00, 18.30 Motocross-WM/MXGP, Loket (CZ), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

IM NÄCHSTEN HEFT / 28.07.2015

AUTOMOBIL
 Formel 1: GP von Ungarn
 GP2/GP3: Hungaroring
 Rallye-WM: Ausblick Finnland

MOTORRAD
 MotoGP: Hintergrundstorys
 Langstrecken-WM: 8h Suzuka
 Motocross-WM: Lauf in Loket

TERMINE

AUTOMOBIL

24./25.7.	Formel Renault 2.0 NEC, Spa-Francorchamps	B
25./26.7.	GP2/GP3, Budapest	H
25./26.7.	Blancpain GT Serie, 24h Spa-Francorchamps	B
25./26.7.	DTC/ADAC Procar, Salzburg	A
25.7.	United Sportscar/USCC, Lakeville/Minnesota	USA
26.7.	Formel 1, Budapest	WM H
26.7.	Bergrennen, Glasbach	EM/DM D
26.7.	Bergrennen, Aytén-Anzère	SM CH
26.7.	Rundstrecke, Salzburg	OM A
26.7.	NASCAR, Indianapolis/Indiana	USA
26.7.	Porsche Supercup, Budapest	H

MOTORRAD

25.7.	Speedway, Mallila	WM S
25./26.7.	Trial, West Greenwich/Rhode Island	WM USA
25./26.7.	Crosscountry, Goldbach	DM D
25.7.	US-Motocross, Washougal/Washington	USA
25.7.	Speedway/Teamcup, Diedenbergen	D
26.7.	Endurance, 8h Suzuka	WM J
26.7.	Motocross, Loket	WM CZ
26.7.	Langbahn, Werite	WM D
26.7.	Motocross, Wolgast	DM D
26.7.	Speedway/Bundesliga, Diedenbergen	DM D
26.7.	Motocross/Gespanne, Reutlingen	DM D
26.7.	Supernova, Schaafheim	DM D
26.7.	Seitenwagen, Oschersleben	D

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: 1. August, ADAC Barbarossapreis, VLN Nürburgring; 7.-9. August, AvD Oldtimer Grand Prix Nürburgring; 15./16. August, Bergrennen Rhön Hauenstein. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



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, 70138 Stuttgart, Registereinsichtsbüro HRB 8302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Erhaltung und Instandhaltung durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Dörschlag (Voritz), Henjo Dürkop, Dr. Michael Rätzke, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, ab 1.000er Umlaufnummer, 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 Zahlungseingang 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-Identifikationsnummer DE 77770000004985, 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 _____

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.