

MOTORSPORT aktuell

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

HAMILTONS ZITTERSIEG

Rallye-WM
VW: Neues Auto da!
Jetzt nächster Titel? S. 28



Moto2
Zarco: WM-Leader will nicht in MotoGP S. 32

DTM
Gewicht: Getrickse mit den Extra-Kilos S. 21

Moto2
Aegerter: 2016 auf Suter-Maschine? S. 31

VLN
Black Falcon: Triumph beim Highlight S. 22

Motocross-WM
Neu: 2016 mit dem GP der Schweiz S. 36

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

www.motorsport-aktuell.com



Erst mehr als zwei Stunden nach der Zieldurchfahrt stand fest: Lewis Hamilton darf seinen Monza-Sieg behalten. Obwohl an

seinem Mercedes vor dem Start weniger Luftdruck gemessen worden war als neuerdings erlaubt. Warum das neue Reifenchaos

für den Weltmeister gut ausging. Wie sehr zwei Motorendefekte Teamkollege Rosberg geschadet haben. **Ab S. 4**

Und weitere Top-Themen aus Monza



Vettel: Zweiter beim ersten Italien-GP im Ferrari



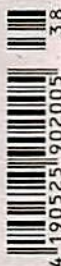
Williams: Hartes Team-Duell um dritten Rang



Hülkenberg: Nur P7, aber bis 2017 ein F1-Cockpit



Ericsson: Gepunktet und interviewt



LIEBE LESER!

Gnadenlos, das war die Formel 1 schon immer. Doch wie gnadenlos sich Honda am letzten Wochenende im Highspeed-Tempel von Monza blamiert hat, das tut schon arg weh.

Viel schlimmer noch als der Hohn und der Spott, welchen die Japaner und ihr notorisch alles schönredender Chassis-Partner McLaren von vielen Seiten abbekommen: Das chancenlose Hinterherfahren mit den beiden Ex-Weltmeistern Alonso und Button schadet dem Honda-Image gewaltig. Von dem Ziel der technologischen Überlegenheit, wie in der Formel 1 einst als Motorenlieferant von Williams und McLaren demonstriert, ist der Autobauer aus Tokio scheinbar entfernter denn je.

Und der normale Autokäufer dürfte sich mehr und mehr fragen: Wenn Honda das mit dem Hybrid-Antrieb in der Formel 1 nicht auf die Reihe bekommt, wieso sollen die das bei einem Pkw hinkriegen?

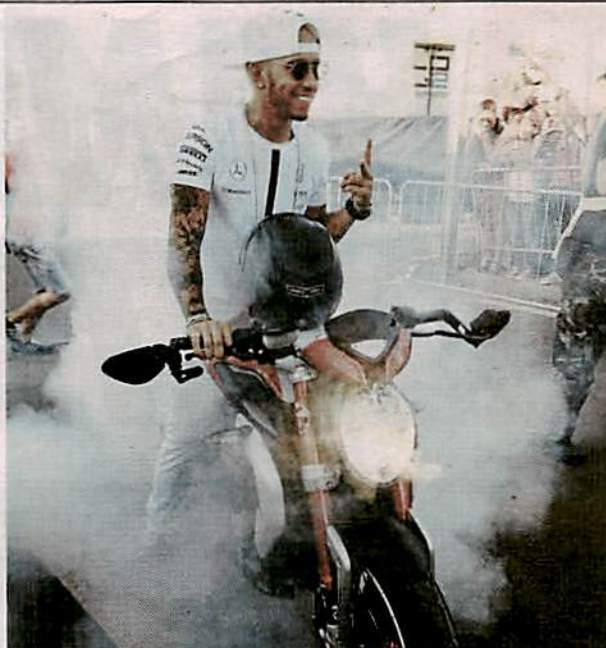
Deshalb bleibt kaum Zeit mehr zum Weiterwurschteln. Honda muss entweder mit Know-how und Budget reinklotzen oder die Reißleine ziehen.

Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



Leopold Wieland
Chefredakteur



WER? Lewis Hamilton (GB)
WO? Monza (I)

WAS? Der F1-Champion ließ seine MV Agusta feste qualmen



WER? Valentino Rossi (I)
WO? Tavullia (I)

WAS? Der MotoGP-WM-Leader auf seiner Ranch beim Drift-Training für den jetzt bevorstehenden Heim-GP in Misano



WER? Ferrari (I)
WO? Monza (I)

WAS? Seite an Seite in der nicht mehr benutzten Steilkurve ihr erstes und heutiges F1-Modell - 166 F2 (1948) und SF15-T (2015)

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE
 Formel 1: So plant Renault mit Lotus; Nürburgring; FIA-Lizenz Formsache **S. 3**
FORMEL 1 Zitterpartie für Weltmeister Hamilton **S. 4**
FORMEL 1 Das andere Mercedes-Duell **S. 5**
FORMEL 1 Warum Vettel Ferraris Zukunft ist **S. 6**
FORMEL 1 Sauber-Ericsson im Interview **S. 10**
INDYCAR Jetzt spricht Champion Dixon **S. 14**
GP2 Vandoorne auch ohne Sieg auf Titilkurs **S. 16**
WEC Kolles-Jubel und Rebellion-Trauer **S. 18**
DTM Warum Zusatz-Kilos zum Thema werden **S. 21**
VLN Black Falcon siegt beim Saisonhighlight **S. 22**
AUDI TT CUP Interview mit Titeltendant Marschall **S. 26**
RALLYE-WM So holen Ogier und VW die WM **S. 28**

MOTORRAD

40 JAHRE MSA Rückblick Motorrad-WM-Riesen **S. 23**
THEMEN DER WOCHE
 Moto2: So verlief Aegerters Suter-Test; Supersport-WM: Wahr mit Wildcard **S. 31**
MOTO2 Titelanwärter Zarco im Gespräch **S. 32**
MOTO2 Nekvasil hat höhere WM-Ziele **S. 35**
MOTOCROSS-WM 2016 kommt Schweiz-GP **S. 36**
RALLYE KTM dominiert bei der «Atacama» **S. 37**

PANORAMA

TOP-FAHRER Hermann Paul Müller: Vor 60 Jahren Weltmeister **S. 44**
BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Leserbrief **S. 46**
IMPRESSUM **S. 46**
SERVICE Termine und TV-Programm **S. 47**

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:
XPB, SUTTON-IMAGES.COM

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



Formel 1 - Teamübernahme

Renaults Lotus-Pläne

Von MICHAEL SCHMIDT und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Renault soll noch diese Woche eine Option für den Kauf von Lotus unterzeichnen. Doch das ist nur der Anfang. Wenn die Franzosen als Werksteam zurückkehren, rutschen auch viele andere Bausteine. Welche, entscheidet sich bis Ende September.

Seit Mitte Juli bastelt Renault an seiner Lotus-Übernahme. Es wäre die dritte Auflage des französischen Nationalrennstalls nach 1977-85 und 2002-09. Ginge es nach Renault-Chef Carlos Ghosn, wäre der Deal längst unter Dach und Fach.

Doch das entscheiden noch andere Renault-Mächtige mit. Ghosn muss bis zuletzt viel Überzeugungsarbeit leisten. Doch alles andere als Renaults Rückkehr zum F1-Werksteam wäre höchst überraschend.

Auch wenn Renault wahrscheinlich nur 65 Prozent der Lotus-Anteile kauft, der Konzern wäre wieder Hausherr im englischen Enstone – so wie einst nach seiner Benetton-Übernahme. Seine F1-Kommandeure werden wohl Alain Prost und Cyril Abiteboul.

Noch viele offene Fragen

Weitere Fragen sind ungeklärt. Zum Beispiel: Wer wird Fahrer? Renault möchte Romain Grosjean 2016 behalten. Pastor Maldonado steht trotz seiner



Renault-Transporter: Sind sie schon 2016 fürs geplante neue Werksteam dabei?

Sponsormillionen des Ölkonzerns PDVSA (rund 50 Millionen Dollar) auf der Kippe.

Wann wird Renault tatsächlich wieder als Werksteam aktiv? Da gibt es drei Varianten:

1. Renault besteht für 2016 auf seine Verträge, liefert also weiter Power an Red Bull und Toro Rosso, während Lotus sich ein zweites Jahr mit Mercedes-PS beliefern lässt.

2. Lotus läuft ebenfalls weiter unter dem Namen Lotus, kauft aber schon 2016 wieder Renault-Motoren (wie bis 2014), Toro Rosso für ein weiteres Jahr. Eventuell auch Red Bull, das seinen Vertrag mit Renault bereits gekündigt hat.

3. Das neue Renault-Werksteam geht schon 2016 an den Start. Toro Rosso wird vorzeitig aus seinem Vertrag entlas-

sen und könnte nach zwei Renault-Jahren zurück zu Ferrari. Da weder Mercedes noch Ferrari scharf drauf sind, Red Bull Antriebe zu liefern, bleibt denen wohl nur die Rücknahme ihrer Renault-Kündigung und die B-Team-Rolle.

Wie Mercedes plant Renault für sein neues Werksteam mit einem Jahresbudget von 300 Millionen Dollar. ♦

DTM/Audi

Die Polizei ermittelt

Nach der Funkspruch-Affäre beim zweiten DTM-Rennen im österreichischen Spielberg (siehe MSA 37) hat die Staatsanwaltschaft in Leoben (Österreich) nach MSA-Informationen die zuständige Landespolizeidirektion (LPD) Steiermark in Graz damit beauftragt, die Ermittlungen fortzusetzen.

Die Behörde hat bereits den Rennleiter des Spielberg-Rennens, Andreas Meklau, der vor allem für die Sicherheit auf dem Red Bull Ring zuständig war, vernommen. Zudem wurde die DTM-Dachorganisation ITR von der LPD ebenso um Unterstützung gebeten wie der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB). Dessen Mitarbeiter Sven Stoppe (DTM-Rennleiter) und Felix Holter (Vorsitzender der DTM-Sportkommissare) sollen vernommen werden.

DMSB-Urteil spielt Rolle

«Wir wissen, dass sich die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft gegen Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich und unseren Werksfahrer Timo Scheider richten. Da es ein laufendes Verfahren ist, bitten wir um Verständnis, dass wir weitere Einzelheiten nicht kommentieren möchten», sagte Audi-Sport-DTM-Sprecher Daniel Schuster auf MSA-Anfrage. Laut Staatsanwaltschaft wird gegen den Fahrer und den mutmaßlichen Anstifter «wegen Nötigung und Gefährdung der körperlichen Sicherheit» ermittelt. Dabei spielt offenbar auch das Urteil des DMSB-Sportgerichts eine Rolle. ♦ AW

Nürburgring-Nordschleife

Neue Lizenz nur Formsache

Die Rennstrecken-Kommission des Automobil-Weltverbandes FIA hat den von der capricorn Nürburgring GmbH (CNG) am 17. August vorgestellten und anschließend beim Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) beantragten Maßnahmen-Katalog (siehe MSA 36) bezüglich Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf der Nürburgring-Nordschleife am vergangenen Dienstag (1.9.) vollumfänglich abgesegnet. Damit ist die Verlängerung der am Saisonende 2015 auslaufenden Rennstrecken-Lizenz nur noch Formsache.

Das hat FIA-Streckeninspektor Roland Bruynseraede auf MSA-Anfrage offiziell bestätigt. Einzige Anmerkung: Die CNG wird über den DMSB gebeten, mitzuteilen, in welchem Zeitraum die insgesamt 16 geplanten Maßnahmen umgesetzt werden.

GT3-Autos unter der Lupe

In einem ersten Schritt sollen nun ab November dieses Jahres sieben Änderungen für mehr Sicherheit bis zum Saisonstart 2016 realisiert werden. Dazu gehört vor allem das Entfernen von fünf Bodenwellen und eine Neuasphaltierung im Streckenabschnitt Flugplatz, wo beim VLN-Auftakt 2015 ein Zuschauer

bei einem schweren Unfall tödlich verletzt worden war.

Bekanntlich hatte der tragische Todesfall die ungewöhnliche Einführung von Tempolimits an neuralgischen Stellen der legendären Nordschleife (Flugplatz/Schwedenkreuz/Döttinger Höhe) zur Folge. Die sind ab 2016, wie MSA bereits berichtet hat, kein Thema mehr.

Bevor die FIA die mehr als 20 km lange Nordschleife für drei weitere Jahre abnimmt, wird zuvor und laut Bruynseraede, das Fahrverhalten von GT3-Sportwagen der neuesten Generation auf der Nordschleife unter Aufsicht des Automobil-Weltverbandes geprüft. ♦ AW



Im Fokus: GT3-Autos auf der Nürburgring-Nordschleife

Mercedes

Überlegenes Zittern



Im Ziel und dem Ziel Titelverteidigung einen weiteren Schritt näher: Monza-Sieger Lewis Hamilton

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Lewis Hamilton war der Dominator des Italien-GP in Monza. Doch eine Unregelmäßigkeit beim Reifendruck ließ ihn nach dem Rennen noch zweieinhalb Stunden um seinen siebten Saisonsieg zittern.

Mehr als 180 Minuten nach Rennende spazierte Lewis Hamilton mit einem breiten Grinsen in die Mercedes-Hospitality und verschwand im oberen Stock. Spätestens da war klar: Sein siebter Saisonsieg, sein dritter in Monza und sein 40. insgesamt waren im Trockenen. Als dann auch noch Technikchef Paddy Lowe in zivil erschien und ihm sein Okay zuraunte, war die Sache geritzt. Mercedes durfte den verdient herausgeführten Sieg beim Italien-GP behalten. Der um 0,3 PSI zu niedrige Reifendruck an Hamiltons linkem Hinterreifen vor dem Start hatte keine Folgen.

Doch warum nicht? Wie entkam Mercedes einer Strafe?

Ganz einfach: Die Silbernen konnten nachweisen, dass sie die in Zusammenarbeit mit Pirelli vorgesehene Mess-

prozedur korrekt eingehalten haben. Das heißt: In dem Moment, als die Räder aufs Auto gesteckt wurden, hat der am Startplatz zugewiesene Pirelli-Mann den Reifendruck kontrolliert und für richtig erklärt.

Doch wie kam es dann dazu, dass die FIA andere Werte hatte? Auch das ist einfach erklärt: Die Heizdecken werden vom Netz genommen, wenn die Räder festgeschraubt werden. Dadurch sinkt die Temperatur in den Reifen und mit ihr der Luftdruck. Am Hamilton-Auto hat sich der linke Hinterreifen offenbar mehr abgekühlt als die anderen drei. Und der damit verbundene Luftdruckabfall ist der FIA aufgefallen. Warum die bis zehn Minuten vor Rennschluss damit wartete, Mercedes über diese Ungereimtheit zu informieren, bleibt ihr Geheimnis.

Vorsprung auf Knopfdruck

Mercedes reagierte postwendend. Und befahl Hamilton, in den verbleibenden Runden seinen Vorsprung zu vergrößern. Hamilton tat das auf Knopfdruck und baute die Lücke auf Vettel auf über 25 Sekunden aus. «Damit wollten wir ein Polster schaffen, falls wir eine Zeit-

strafe kassiert hätten», erklärte Sportchef Toto Wolff.

Die Prozedur des Reifendruckmessens, das nach den Ereignissen in Spa neu eingeführt wurde, muss aber nochmals überdacht und verfeinert werden. «Die Frage, die sich stellt», sagt Wolff, «wann ein guter Moment ist, um die Reifendrucke zu messen?» Er glaubt, dass das Vorgehen bis Singapur nochmals überarbeitet werden muss. Um eben genau solche Vorfälle wie in Monza zu vermeiden. Pirelli hat seine neuen Limits am Wochenende zweimal revidiert. Am Ende stand fest: Hinten muss der Reifendruck mindestens 19,5 PSI betragen, vorne 21,0 PSI.

Hamilton bezeichnete sein Wochenende in Monza als perfekt. Daran änderten auch die zweieinhalb Zitter-Stunden nach dem Rennen nicht viel. Nico Rosberg dagegen war nicht zum Lachen zumute. An seinem Silberpfeil musste vor dem Qualifying der Motor gewechselt werden. Statt der neuen Mercedes-Ausbaustufe, die Verbesserungen im Brennraum und beim Ventiltrieb verspricht, musste der frisch gebackene Vater auf einen Uralt-V6 zurückgreifen, der schon

vor dem Monza-Quali 3200 Kilometer auf der Uhr hatte. Damit war Rosberg im Abschlussstraining chancenlos.

«Ein so alter Motor verliert gegenüber einem frischen an Leistung», gab Wolff zu. Rosberg soll auf allen Monza-Geraden in der Addition auf Hamilton zwischen zwei und drei Zehntelsekunden pro Runde verloren haben. Das entsprach ungefähr seinem Rückstand auf den Teamkollegen.

Am späten Samstagabend war der Defekt an Nicos neuer Antriebseinheit gefunden: Ein Leck im Wärmetauscher hatte Wasser ins Öl gemischt. Weil ein ähnliches Problem an Hamiltons Wagen nicht auftreten konnte, wurden die beiden am Sonntag mit verschiedenen starken Power-Paketen ins Rennen geschickt. Rosberg wehrte sich mit aller Kraft, kassierte die beiden Williams beim Boxenstopp mit einem Undercut und lag auf P3, als der ausgereizte Ersatzmotor zwei Runden vor Schluss spektakulär verqualmte.

Rückschlag für Rosberg

Damit verlor der Deutsche im WM-Kampf 25 Punkte und liegt nach zwölf Rennen 53 Zähler

hinter seinem Teamkollegen. «Das ist natürlich sehr enttäuschend. Es ist alles nach hinten losgegangen. Ich hatte im Rennen gerade die Freigabe bekommen, dass ich Sebastian attackieren kann. Doch dann ging der Motor hoch. Er hatte wahrscheinlich einfach zu viele Kilometer drauf», gab Rosberg ernüchtert zu Protokoll.

Hamilton genoss derweil das Bad in der Menge. Ein Sieg in Monza ist eben auch für einen Mercedes-Mann speziell. Daran änderten auch ein paar Pfiffe und Buhrufe nichts. Hamiltons Fazit: «Dieses Wochenende war einfach perfekt. Die Balance im Auto war super, und ich habe alles kontrolliert. Vor diesen Fans ganz oben auf dem Podium zu stehen, erfüllt mich mit großem Stolz.»

Von einer WM-Vorentscheidung wollte Wolff aber nichts wissen. Es seien noch sieben Rennen zu fahren und 175 Punkte zu vergeben. «Da ist noch nichts gewonnen», betonte er. Doch es wird für Rosberg nun sehr eng. Eine Stimme im Pressenzentrum meinte bei der Zieldurchfahrt Hamiltons treffend: «Bei Rosberg ist nicht nur der Motor, sondern auch der Traum vom WM-Titel geplatzt!» ♦



Sprühende Freude: Gewinner Hamilton und Vettel, der Zweite



Das Aus für Rosberg: Motorschaden auch im Rennen

KOMMENTAR

Ein wenig förderliches Förderprogramm

Von CHRISTIAN EICHENBERGER



Monza ist Ferrari-Land. Wo man hinschaut: Rot. Die Begeisterung kennt keine Grenzen. Ferrari thront über allem. Einheimische Fahrer standen schon immer im Schatten der Scuderia. Dass 2015 bereits das vierte Jahr in Serie kein Italiener im königlichen Park in der FI am Start war, ist für ein Land, das einst die meisten Fahrer stellte, ein Armutszeugnis. Schlimmer noch: Es drängt sich im Nachwuchs keiner auf. Ferrari hat zwar ein «Förderprogramm». Aber ob es diesen Namen verdient? Jules Bianchi, ein Franzose, wäre einer gewesen, der vielleicht einmal für die Roten hätte fahren dürfen. Der Rest? Fehlanzeige! Sauber-Testpilot Raffaele Marciello dümpelt im zweiten Jahr im GP2-Mittelfeld herum. Seine Fehlerquote ist viel zu hoch. Das gilt auch für Antonio

Fuoco. Der zweite Ferrari-Junior crasht in der GP3 regelmäßig. Beide haben etwas gemeinsam: kein FI-Format. Die Herren Luca Ghiotto und Kevin Ceccon kennen nur Insider, auch wenn sie in der GP3 keinen schlechten Job machen. Es bleibt: Antonio Giovinazzi. Der Mann aus dem Absatz von Italiens Stiefel hat in der Formel-3-EM einen guten Lauf. Und gab kürzlich in Moskau sein DTM-Debüt (als Ersatz von Scheider). Ob er das Zeug für eine FI-Karriere hat, muss sich zeigen. Fakt ist: Monza wird auch die nächsten Jahre ohne einheimische FI-Piloten auskommen müssen. Den Tifosi ist es egal. Hauptsache, sie haben Ferrari. Und Ferrari ist es auch egal. Fragt sich nur: Warum geben sie dort eigentlich Geld für ein Förderprogramm aus?

Williams und Force India

Duell der Stern-Kunden

Von ANDREAS HAUPT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Williams jubelte in Monza über den dritten Podestplatz der Saison. Force India fehlte eine halbe Sekunde auf die Weiß-Blauen, freute sich aber dennoch über sein bestes Saisonergebnis.

Williams gegen Force India – so heißt das Duell in der zweiten Mercedes-Reihe. Beide Teams vertrauen auf Weltmeister-Power. Und beide hatten sich in Italien Hoffnung auf einen Podestplatz gemacht. Force India scheiterte. Williams profitierte von Kimi Räikkönens missglücktem Start und sicherte sich dank Felipe Massa nach Montreal und Spielberg den dritten Podestplatz dieser Saison.

Williams bester Mercedes-Kunde

Damit ist das Traditionsteam aus Grove die Nummer 1 unter den Mercedes-Kunden. 188,63 WM-Punkte zugunsten von Williams sprechen eine deutliche Sprache. Doch so klar ist diese Angelegenheit nicht: Force India, das Team mit der wohl effizientesten Kosten-Nutzen-Rechnung, war in Monza nah dran. Im Quali fehlte Sergio Pérez nur eine halbe Sekunde auf Valtteri Bottas. In Positionen ausgedrückt bedeutete das: Bottas 6., Pérez 7.

Auch Nico Hülkenberg hätte gern so weit vorne gestanden. Doch der Deutsche musste mit Startplatz neun vorliebnehmen. Der WM-Elfte rollte nach dem ersten Q3-Versuch aus, schaffte es gerade noch in die Boxengasse: «Wir haben einfach zu wenig getankt, deshalb bin ich auf der Inlap ausgerollt. Dann bin ich noch im Gang stecken geblieben. Dadurch konnte ich meinen

zweiten Run im Q3 mit frischen Reifen nicht absolvieren. Das ist ärgerlich. Das darf eigentlich nicht passieren.»

Im Rennen waren die Weiß-Blauen ebenfalls eine halbe Sekunde pro Runde schneller als die Inder. Massa rettete P3 mit dem hauchdünnen Vorsprung von 0,361 Sekunden vor Bottas ins Ziel. Pérez als der schnellere der beiden Force-India-Piloten lag 25 Sekunden zurück. Hülkenberg wurde Siebter und hatte alle Hände voll zu tun, sich Marcus Ericsson im Sauber vom Leib zu halten. Über Funk beklagte er sich: «Ich komme mir vor wie 2014 – habe keine Traktion und keinen Grip an der Hinterachse.» Mit den Punkten aus Monza ist Force India locker an Lotus, dem vierten (Noch-)Mercedes-Team, vorbeigezogen auf WM-Rang 5.

In Sachen Motorenpower mussten die Stern-Kunden in Monza noch mit der ursprünglichen Mercedes-Spezifikation vorliebnehmen. Mercedes-Sportchef Toto Wolff beruhigte jedoch: «Die Kunden sollen baldmöglichst die

«Neue Motorenentwicklung baldmöglichst für Kunden.»

TOTO WOLFF

neue Motorenentwicklung bekommen. Wir müssen das aber alles erst analysieren.»

Die Paarungen der beiden Teams sind extrem ausgeglichen,

untereinander genauso wie im direkten Vergleich. Williams hat beide Fahrer vor Monza für ein weiteres Jahr bestätigt. Massa/Bottas harmonisieren gut. Und bessere Fahrer sind nicht am Markt. Force India hat sich mit Hülkenberg über zwei weitere Jahre geeinigt. Diese Botschaft kam etwas unerwartet. Nicht weil Hülkenbergs Leistung zu wünschen übrig ließe. Im Gegenteil. Aber: Er bringt kein Geld mit. Im Gegensatz zu Pérez, der nun plötzlich um sein Cockpit bangen muss. Kommt nämlich Renault werkseitig zurück, ist Pastor Maldonado mit seinen geschätzten 45 Millionen Euro bei Lotus draußen (s. Seite 3). Und könnte Pérez mit dessen «nur» 20 Millionen Euro an Mitgift bei Force India verdrängen. Der zusätzliche Geldsegen käme Teamchef Vijay Mallya gelegen. Sein Rennstall hat diverse offene Rechnungen bei Zulieferern.

Nicht im Sinne Wehrleins

Für Mercedes-Testpilot Pascal Wehrlein war die Vertragsverlängerung von Landsmann Hülkenberg wohl eine Hiobsbotschaft. Zwei Deutsche wird Mallya nicht nehmen. Auch wenn er dann ein günstigeres Motorenleasing bekäme. Teamintern heißt es: Wehrlein soll sich auf die DTM konzentrieren. Aber vielleicht gibt es für ihn auch noch eine andere Möglichkeit: Manor schießt weiter auf Mercedes-Power. Der Plan, an Honda-Motoren heranzukommen, wurde längst fallen gelassen. Wehrlein könnte dann bei Manor «ohne» Druck lernen. Und Mercedes hätte die Chance, ihn ein Jahr lang in der Rennpraxis zu beobachten. Der Vertrag mit Nico Rosberg läuft nämlich Ende 2016 aus. ♦



Duell Massa/Bottas: Williams-Mercedes ließ seine Fahrer um den dritten Rang frei kämpfen

MOMENT MAL!

Monza: Ja und Aber

Die Szenerie hat was von Petersplatz, von Fußgängerzone im Schlussverkaufsrusch, aber auch von der Oscar-Verleihung. Allein dafür, wie sich die Formel 1 von ihrem europäischen Stammterrain verabschiedet, muss der Große Preis von Italien im WM-Kalender bleiben. Nirgendwo wird das Image der Königsklasse besser zelebriert als in Monza vor den Toren Mailands.

Die üblichen Wichtigen und Unwichtigen im Zirkus, Möchtegern-Manager (weißes Hemd soll Seriosität ausstrahlen) und Möchtegern-Journalisten (Rock-Star-T-Shirt für das vermeintlich Coole) bekommen modische Lektionen auf diesem sonnigen Laufsteg der Eitelkeiten. Beamte der Guardia di Finanza in Ausgehuniform; Damen, die exakt den Stilvorlagen der liederlichen 1970er entsprechen; Weltmeisterväter mit korrekt in die Stirn gezogener Ferrari-Kappe; Hubschrauberpiloten im Kampfanzug; Fiat-Millionenerben im Gelbrausch – und alle verpassen sie auf ihre Art der so ernst Formel-1-Geschäftigkeit eine südländische Leichtigkeit. Das steht der Branche ganz gut. Wenn da nur nicht immer dieser Druck wäre.

Und der hat ausnahmsweise wenig mit Pirelli zu tun, deren Erklärung zu den Explosionen in Spa und dem in Monza einberufenen Krisengipfel mit Teamchefs und Piloten, bei dem man sich für die Zukunft gegenseitig eine bessere Informationspolitik und eine schnellere Aufklärung schwor. Es ist der Druck, den Bernie Ecclestone seit Monaten auf die Veranstalter des Italien-GP ausübt, neben dem von Großbritannien einzigen Rennen, das seit dem Formel-1-WM-

Gründungsjahr 1950 ununterbrochen im Kalender steht und nur einmal nicht in Monza ausgetragen wurde. Nicht nur für Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene gehört das Autodromo Nazionale mit Spa, Hockenheim, Silverstone und Monte Carlo zum unverzichtbaren Fi-Kern:

«Wer seine Wurzeln verliert, gibt seine Kultur und Persönlichkeit auf.»

Doch mit dem Denkmalschutz allein kann man selbst bei der Höchstgeschwindigkeitspiste im Königlichen Park nicht argumentieren. Der Geschmack des Publikums, die Ansprüche der Teams und der Sponsoren sind gewachsen. Das Verkehrschaos und die Improvisation werden nur toleriert, weil auf der anderen Seite diese unvergleichliche Leidenschaft für die Formel 1 vorherrscht.

Darauf zu verzichten, würde der Formel 1 viel von ihrer Seele nehmen, es würde Italien das motorsportliche Herz entreißen und es wäre ein Verlust, der in Dollar kaum zu beziffern ist. Weil also alle Monza so lieben, hat Bernie Ecclestone vermutlich leichtes Spiel mit seiner Forderung nach Verbesserungen der Infrastruktur und vor allem beim Preisgeld. Bislang steuern die Italiener die geringste Antrittssumme bei, nur Monaco zahlt noch weniger (bis nichts). «Aber die Welt hat sich verändert», sagt Ecclestone. Eine Verlängerung des noch bis 2016 laufenden Vertrages bis 2020 soll es nur gegen eine kräftige Beitragserhöhung sowie Modernisierungen geben. Merke: In der F1 der Neuzeit geht es nicht um den Wert der Tradition, sondern vor allem um den (Großen) Preis.



Elmar Brümmer



Alle Jahre wieder: Volksfest in Monzas Boxengasse

Sebastian Vettel

Und weiter wächst

Von ELMAR BRÜMMER

Platz zwei für den deutschen Ferrari-Neuling in Monza. Und es gibt Hoffnung, dass die Ehe des deutschen Ex-Champs mit dem Rekord-Team noch viel mehr Freude bringt.

Vor ziemlich genau einem Jahr hat Sebastian Vettel damit begonnen, in der Vergangenheitsform von Red Bull zu sprechen. Da wusste er schon, dass seine Zukunft bei Ferrari liegt. Ein Jahr später, in der Gegenwart, kann sich Ferrari sicher sein, dass dieser Vettel die Zukunft der Scuderia ist. Zusammen ist die Paarung auf dem besten Wege, deutsch-italienische Motorsportgeschichte zu wiederholen. Monza ist auf diesem Weg eine wichtige Zwischenstation – in der Emotion, in der Leistung und im Respekt schei-

nen Rennfahrer und Rennstall schon eng miteinander verwachsen.

Das beste Qualifikationsergebnis des Jahres, überraschend auch in der Reihenfolge Räikkönen (2.) vor Vettel (3.), kommt zur richtigen Zeit. Und auch Power-Spitzenreiter Mercedes ist nach Monza gewarnt. «Man kann klar sehen, dass Ferrari mit dem neuen Motor ein Schritt nach vorn gelungen ist. Sie sind näher gekommen», bestätigt Mercedes-Sportchef Toto Wolff. Offenbar nehmen die Leistungsfortschritte der Italiener nach einem kleinen Tief im Frühsommer wieder richtig Fahrt auf. Es hat sich also gelohnt, dass für einen besonders guten Auftritt vor heimischer Kulisse auch drei der Entwicklungsgutscheine (Token) aufgebraucht wurden. Wenn nicht jetzt, wann dann?

«Puhhh», sagt Sebastian Vettel und antwortet erst auf Italienisch, als er um ein paar Worte in seiner Muttersprache zu seinem Ergebnis befragt wird. «Das ist einer der emotionalsten Tage, die ich in der Formel 1 je hatte. Der Moment auf dem Podium macht den Traum, für Ferrari zu fahren, so lebenswert und lebendig. Ich spüre da die Begeisterung der Menschen, für die wir all das ja machen. Es ist einfach unglaublich, unbezahlbar und unheimlich schwer, in Worte zu fassen.» Dann legt er noch politisch – siehe Kolumne links – nach: «Ich glaube, heute hat jeder begriffen, dass Monza im Kalender bleiben muss.»

Vorgänger Alonso mäkelt

Die beste Bestätigung dafür, dass Ferrari sich ganz generell auf dem richtigen Weg befindet, liefert Vettels Vorgänger Fernando Alonso. Neid ist schein-

AUS DEM FAHRERLAGER

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Nico Rosberg ist endlich Vater. Ehefrau **Vivian** brachte am Sonntag vor Monza (30.8.) in Monte Carlo ein Mädchen zur Welt. Die kleine Rosberg, deren Name bisher nicht bekannt gegeben wurde, ließ sich Zeit. Der Geburtstermin war eine Woche früher geplant.

Auch **Sebastian Vettel** soll (nochmals) Vater geworden sein. Laut BILD soll es sich ebenfalls um ein Mädchen handeln. Vettel, der bereits eine Tochter hat, wollte das in Monza nicht kommentieren. Neben Rosberg und Vettel gibt es in der Formel 1 noch vier weitere Väter: **Pastor Maldonado** (1 Tochter), **Kimi Räikkönen** (1 Sohn), **Romain Grosjean** (2 Söhne) und **Felipe Massa** (1 Sohn).

Sky-Kommentator **Marc Surer** hat sich von seinem Reitunfall soweit gut erholt. Er hat inzwischen auch schon wieder auf dem Pferd gesessen. «Das ist wie beim Rennfahren. Du musst so schnell

wie möglich wieder ein- respektive aufsteigen. Damit du weißt, ob du immer noch das Richtige tust.»

Force-India-Pilot **Sergio Pérez** ist unter die Bartträger gegangen. Der Mexikaner tauchte in Monza mit einem Vollbart auf. Spötter meinten: Er wird sich erst dann wieder rasieren, wenn sein Vertrag für 2016 offiziell bestätigt wird

(siehe Nachrichten rechts). Andere behaupteten, er sehe immer noch besser aus als **Lewis Hamilton**, der in Italien mit wasserstoffblondem Haar und zwei frisch gestochenen Tattoos (Adler und Löwe) aufkreuzte.

Günther Steiner, Technischer Direktor von Neueinsteiger Haas F1, hat sich in Monza umgesehen. Haas liege im Plan, sagt der Südtiroler. Und grinst: «Alle wollen wissen, wer für uns fährt.» Auf der

Liste möglicher Kandidaten stehen nur FI-erfahrene Fahrer: **Romain Grosjean**, **Esteban Gutiérrez**, **Jean-Eric Vergne** und **Kevin Magnussen**.



Jackie Stewart

Sir **Jackie Stewart** hat 1965 in Monza seinen ersten Grand-Prix-Sieg von insgesamt 27 gefeiert. 50 Jahre danach drehte der heute 76-jährige Schotte noch einmal eine Runde in seinem BRM. Mit Originalhelm und -brille. Und erinnerte sich an das Rennen mit 45 Führungswechseln: «Zum Schluss habe ich nur noch gegen meinen Teamkollegen **Graham Hill** gekämpft. Wir haben uns in einer Runde mehrmals überholt.»



Sergio Pérez

Seine neue rote Liebe

bar ein stärkerer Antrieb als ein Honda-Motor: «Verglichen damit, was wir in fünf gemeinsamen Jahren erreicht haben, ist Ferrari heute auch nicht besser als zu meiner Zeit.» Der Spanier verweist auf den Rückstand gegenüber Mercedes. Doch die Scuderia positioniert sich mehr und mehr als echter Herausforderer der Silberpfeile, wovon schon das beste Qualifying-Ergebnis der Saison für Räikkönen und Vettel zeugte.

Eine innenpolitische Punktlandung mit dem Ferrari-Chef als Gast in der Garage. Schon macht das Wort vom «Marchionne-Boost» die Runde, der erfolgsbesessene Manager ist gefürchtet im Konzern. Als Mann an der Spitze des Fiat-Konzerns ist er mit dem Begriff «Turnaround» wohlvertraut. Und auch er kann sich inzwischen sicher sein, dass die Ablösung von Luca di Montez-

molo vergangenen Herbst samt Demission des branchenfremden Teamchefs Marco Mattiacci die richtige Entscheidung war. Denn tatsächlich wirkt Ferrari wie umgedreht. Und der Glaube an sich selbst, früh durch den Vettel-Sieg beim GP von Malaysia genährt, wurde nicht bloß konserviert, sondern noch gesteigert. Es scheint alles nach Plan zu laufen.

Neue Top-Techniker geholt

Da mag der geschasste Designer Nikolas Tombazis noch so sehr behaupten, dass der Erfolg des aktuellen Autos auf seinen Ideen beruhe – entscheidend für den technischen Fortschritt ist tatsächlich der Brite James Allison. Der Zweijahresvertrag mit dem 47-jährigen Cheftechniker wurde gerade verlängert – und zwar langfristig. Denn die Lehre aus dem großen Ferrari-Comeback Anfang des Jahrtaus-

sends gilt noch: Es braucht ein paar Jahre, bis aus talentierten Einzelkämpfern ein Team wird. Und: Wenn man die Gesamtleistung konservieren will, muss man das Team zusammenhalten. Prominente Verstärkung ist gekommen: Jock Clear, einst bei Williams Renningenieur von Ex-Weltmeister Jacques Villeneuve und später bei Mercedes Betreuer von Michael Schumacher, wird nach Ablauf der Sperrfrist einsatzbereit sein. Zusammen mit Motorenchef Mattia Binotto, Chefdesigner Simone Resta und den Aerodynamikern Dirk de Beer und Loïc Bigois sowie dem Einsatzleiter Toni Cuquerella sind in Maranello jetzt die vereinten Rennnationen von Europa am Start – selbstverständlich unter Gesamtauficht eines Italieners, Maurizio Arrivabene.

Dem Manager des Umbruchs, in Monza ungewöhnlich glatt

riert und frisiert, sind Zentnerlasten von den Schultern gefallen: «Es war so, als ob ich den Druck des ganzen Landes auf mir gespürt habe», gesteht er. Man darf die mentale Befreiung nach diesem Ergebnis, zu dem auch Räikkönens Nach-vorn-Fahrt nach dem verpennten Start zählt, nicht unterschätzen. Gerade bei einem Rennstall, der so sehr auch von seinen Emotionen lebt.

Für Sebastian Vettel war Monza der erste Auftritt als Pilot ganz in Rot: «Ich habe mich gefreut, diesmal ein Teil der großen Begeisterung sein zu können und nicht ausgebuht zu werden wie in den letzten Jahren.» Die Annahme, dass einigen in der ruhmreichen Gestirne Sportiva die Knie vor dem Heimspiel gewaltig geschlottert haben, will Vettel so nicht stehen lassen: «Als Italiener für Ferrari zu arbeiten, ist mehr Privileg als Last.»

Er muss es wissen. Ähnlich wie sein Freund und Vorbild Michael Schumacher hat er von Anfang an nicht die Rolle des Superstars gespielt, sondern lebt als Mannschaftskapitän das vor, was als «deutsche Tugenden» in der Formel 1 tatsächlich einen besonders guten Ruf hat: Zuverlässigkeit in jeder Hinsicht. Die Parallele zu dem als Michaelangelo verehrten Schumacher ist natürlich nicht neu. Vettel: «Ich verstehe ja, warum die Leute mich immer mit ihm vergleichen. Wir sind beide deutsch und sind beide in schwierigen Zeiten zu Ferrari gewechselt. Auch von der Organisation und dem Spirit im Team gibt es Parallelen.» Dann folgt ein kleines charakteristisches «Aber» von dem 28-jährigen: «Michael hat Dinosaurier-Fußabdrücke in Maranello hinterlassen. Deshalb schauen wir nicht zurück, sondern machen unser eigenes Ding.»

Die gegenseitige Sympathie hat sich – analog zur Leistungsfähigkeit – schneller als gedacht entwickelt. «Ich habe ja dieses Jahr in Deutschland keinen Heim-Grand-Prix gehabt, jetzt adoptiere ich einfach diesen hier», befand Vettel gleich am ersten Tag im Königlichen Park. Natürlich müsse man sich auf die Arbeit konzentrieren, «aber gerade hier sollte man auch mal nach rechts und links schauen, denn das ganze Drumherum könnte einen ja auch beflügeln.» Keine Frage, das hat es in jedem Fall getan. Vielleicht sogar mit Langzeitwirkung. Oder wie soll man Vettels «Incredibile» sonst bewerten? ♦

NACHRICHTEN

Cockpit-Kanzel: Ja oder Nein?

Sicherheit Die tödlichen Unfälle von Jules Bianchi (F1) und Justin Wilson (IndyCar) haben die Diskussion um geschlossene Cockpits in der Formel 1 neu angeheizt. Die Fahrer sind uneins. Nico Hülkenberg sagte in Monza: «Für mich sind Formelautos offen. Und das soll auch so bleiben.» Valtteri Bottas findet, geschlossene Cockpits würden das Bild der Formel 1 nicht verändern. «Und wenn die Sicherheit dadurch verbessert würde, dann wäre das sicher ein Schritt in die richtige Richtung.» Auch Sebastian Vettel, sonst ein bekennender Racing-Purist, meint: «Wenn eine Kanzel über dem Cockpit das Leben von Justin Wilson hätte retten können, dann gäbe es hier niemand, der die Hand heben und sagen würde: ‚Nein, das wollen wir nicht.‘»

2016: Vier Wochen Sommerpause?

Rennkalender Am 14. September tagt die Strategieguppe der Formel 1. Ein Agenda-Punkt: Die Teams fordern für 2016 vier Wochen Sommerpause. Zuletzt lagen zwischen dem Ungarn- und Belgien-GP drei Wochen. Es wird überlegt, die GP von Belgien, Italien und Singapur um je eine Woche nach hinten zu verschieben. Bernie Ecclestone schlägt Sepang als neues Finale am 4. Dezember vor. Die Teams hätten lieber, dass die Saison vor dem 1. April (Melbourne) beginnt.

Neue Pneu: Wann und wo testen?

Reifen Noch immer streiten die F1-Teams darüber, wann Pirelli den superweichen «Supersoft»-Reifen für 2016 testen soll. Pirelli lehnt es ab, dies 2015 während des Freitagstrainings zu tun. Damit kommen zwei alte Ideen wieder auf den Plan: ein Test Anfang Dezember direkt nach dem Saisonfinale in Abu Dhabi oder drei Tage im Januar 2016 in Bahrain, ebenfalls mit 2015er-Autos. Bernie Ecclestone plädiert für die zweite Lösung. Weil die Formel 1, so der bald 85 Jahre alte Chefvermarkter, in der vier Monate langen Winterpause so im Gespräch bliebe. Die offiziellen Wintertests beginnen nächstes Jahr erst am 1. März, vier Wochen vor dem für den 1. April geplanten Saisonstart. ♦ CE/MS



Sich gegenseitig feiern: Das ist eines der wichtigsten Erfolgsrezepte von Vettel und Ferrari



Anfangsphase im Italien-GP: Vettel vor dem Williams-Duo



Monza-Podium: Vettel nach P2

Team für Team - GP Italien 2015

Rosbergs böser



SUTTON-IMAGES.COM

Rosberg bestürzt: Samstags muss sein neuer Top-Motor raus



XPB

Bottas: Am Schluss keine Chance gegen Routinier Massa



SUTTON-IMAGES.COM

McLaren-Honda: Fortschritte maximal im Mäuseformat



SUTTON-IMAGES.COM

Haube weg: Verstappen am Ende seiner einzigen Quali-Runde



XPB

Hausinternes Duell: Stevens (oben) und Merhi Seite an Seite

MERCEDES 6 ROSBERG AUSFALL (P17), 44 HAMILTON P1

Das Weltmeister-Team brachte beim zwölften GP-Wochenende des Jahres seine letzte 2015er Motoren-Entwicklungsstufe. Mit Blick auf ab Monza verwendetes, neues Benzin von Partner Petronas und auf ab 2016 verbotene Optimierungsfelder wurden Brennräume, Ventiltrieb und Kurbelwellenlager verbessert. Dafür verbrauchte Mercedes seine für 2015 verbliebenen sieben Entwicklungsgutscheine (Tokens). In beiden W06 AMG Hybrid wurden neben der V6-Turbo-Maschine jeweils auch zum dritten Mal sämtliche weiteren Antriebskomponenten eingebaut. Wichtigste aerodynamische Neuheit: Eine flachere Variante des V-förmigen Heckspoilers («Bananen-Flügel»). Rosberg hatte viel Stress: Im ersten Freien Training (FT1) zu schnell in der Boxengasse (109,2 km/h/1000 Euro Strafe), Motorschaden im FT3 und ab da mit einem sechs Rennen alten Motor der alten Generation unterwegs (bis zu drei Zehntel pro Runde Zeitverlust). Der platzte kurz vor Rennende und Rosberg verlor P3. Hamilton gewann und baute die WM-Tabellenspitze klar aus. **WM-Punkte/WM-Platz: 451/1.**

WILLIAMS 19 MASSA P3, 77 VALTTERI BOTTAS P4

Die beiden FW37 waren ebenfalls rundum auf Minimal-Abtrieb getrimmt. Und ihre Bremsen auf Maximal-Wirkung. Hinzu kam eine optimierte Kraftübertragung, wobei Williams darüber nichts Näheres verriet. Massa und Bottas bekamen jeweils ihren dritten neuen Saisonmotor samt neuem Turbolader, Wärme- und Kinetik-Generator, alles jeweils auch in dritter Version. Allerdings waren die Verbrennungsmaschinen – wie bei den anderen Mercedes-Kunden – im Gegensatz zu denen der Mercedes-Werksautos noch auf dem alten Entwicklungsstand, dem vom Belgien-GP. Freitags wurden an beiden Wagen jede Menge aerodynamische und mechanische Abstimmungsvarianten durchgespielt. Der optimale Mix daraus brachte samstags den großen Fortschritt. Massa kam auf SP5, Bottas auf SP6. In dieser Reihenfolge fuhren sie auch fast die gesamte Renndistanz hintereinander. Bottas sparte sich zwar Benzin und schonte die Reifen für eine Schlussattacke auf Massa sowie P3, aber ein «Systemproblem» bremste ihn am Ende. **WM-Punkte/WM-Platz: 188/3.**

MCLAREN 14 ALONSO AUFGABE (P18), 22 BUTTON P14

Lieber am Start wieder zurückversetzt werden, dafür in beiden MP4-30 den neunten Saisonmotor einsetzen: Das war auch in Monza die Strategie, welche die britisch-japanische Allianz zuvor in Spa begonnen hatte. Da Button im Gegensatz zu Alonso eine Reihe weiterer Antriebsbausteine schon vor dem Italien-Wochenende in neuer Version bekommen hatte, wurde er nur fünf Startplätze (de facto SP15) zurückversetzt. Alonso ging von SP16 (offiziell plus zehn Startplätze) ins Rennen. Den am Start gewonnenen Boden war er nach den ersten beiden Kurven allerdings schon wieder los, weil er dem Knäuel kollidierender Kollegen hatte ausweichen müssen. Das Spannendste für den Ex-Weltmeister war das Duell mit Teamkollege Button in der Endphase des GP. Doch das dauerte nur drei Runden. Dann wurde Alonso wegen Leistungsverlust seines Motors an die Box befohlen und gab dort sechs Runden vor Rennende auf. So wurde Button als 14. Drittlezter vor dem Manor-Duo. Intern wächst bei McLaren der Unmut gegen PS-Lieferant Honda. **WM-Punkte/WM-Platz: 17/9.**

TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P12, 55 SAINZ JR. P11

Der notorische Leistungs Nachteil des Renault-Antriebs machte auch Monza, nach Spa die zweite Highspeed-Piste in Folge, für das italienische Red-Bull-Team zu einem grundsätzlichen Problem. Die Truppe um Franz Tost schraubte die Abtriebsproduktion der STR10 aufs Minimum runter. Und nutzte die schlechten Voraussetzungen als gute Gelegenheit zum Einbau neuer Antriebsbauteile (u. a. siebter Turbomotor bei Verstappen, fünfter und sechster bei Sainz jr.). Kurios dabei: Der Motorwechsel vor dem Qualifying am Verstappen-Auto, wo ein bereits gebrauchter Renault-V6 eingebaut war, passierte ohne Aufsicht der FIA. Die den Tausch deshalb als den achten Neueinbau der Saison wertete und mit weiteren Startplatzstrafen ahndete. Von SP17 (plus 35 Startplätze) wurde Sainz Jr. Elfter. Ob er ohne seine Fünfskunden-Strafe (Strecke abgekürzt) P10 und einen Punkt geholt hätte? Fraglich! Verstappen (SP29/plus 30 SP) musste wegen seiner in der Quali abgerissenen Motorabdeckung früh eine Straftour durch die Boxengasse machen. Er holte schließlich P12. **WM-Punkte/WM-Platz: 35/7.**

MANOR (MARUSSIA) 28 STEVENS P15, 98 MERHI P16

Einzige Neuheit an den Vorjahres-Marussia MR04 zum Italien-GP: Vierter Motor (Ferraris erste 2015er-Version), vierter Turbolader, vierter Wärme-Generator (MGU-H) für Stevens. Für beide Wagen neu: die Batterie, die jeweils dritte der Saison. Wie bei den anderen Rennställen drehte sich auch bei Manor alles um die Frage: Wie wenig Abtrieb ist auf den langen Monza-Geraden fahrbar, um in den Kurven noch ausreichend Anpressdruck zu haben? Die Motorenprobleme bei Red Bull und McLaren während der Trainingstage machten es möglich, dass Stevens und Merhi nicht auf die letzten beiden Ränge des Zeitentableaus abonniert waren. Stevens (15.) lobte nach Rennende die gute Balance seines Wagens. Doch wie Teamkollege Merhi (16.) war er für die strafbedingte hinter ihnen gestarteten Gegner ein schnell gefundenes Fressen. Aus ihren Schlusslichterrollen werden der Brite und der Spanier auch mit noch so viel Einsatzfreude nicht mehr rauskommen, sofern bei der Konkurrenz alles glattläuft. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**

Technischer K.O.

RED BULL 3 RICCIARDO P8, 26 KVYAT P10

Für Freitag und Samstag gab es für beide RB11 neue Motoren – den jeweils sechsten und siebten. Ziel: Insgesamt vier neue Turbo-V6 in den internen Umlauf zu kriegen. Die dafür fälligen Strafen nahm Red Bull in Kauf, weil sie seiner Ansicht nach in Monza weniger ins Gewicht fallen als auf den in dieser Saison noch verbleibenden Strecken. Bei Ricciardo ging diese Rechnung allerdings nicht auf. Nach einem Motorschaden im FT3 war eines der neuen Triebwerke schon hin. Für die Quali musste der Australier zurück auf seinen neuen Freitagsmotor wechseln. Unterm Strich wurde Ricciardo um 50 Startplätze (de facto SP19), Kvyat um 35 (de facto SP18) zurückversetzt. Wie alle Gegner traten die Österreicher auf dem Highspeed-Kurs von Monza mit seinen 75 Prozent Vollgasanteil mit der windschlüpfrigsten Aerodynamik-Einstellung an. Was im Rennen für beide Fahrer Punkte bringen sollte: Ricciardo kämpfte sich vom vorletzten Startplatz bis auf Endrang acht vor, der am Start drittletzte Kvyat war im Ziel Zehnter.

WM-Punkte/WM-Platz: 113/4.



Ricciardo: Neuer Motor im Training schnell kaputtgegangen

FERRARI 5 VETTEL P2, RÄIKKÖNEN P5

Wie Mercedes brachte die Scuderia zu ihrem Heimrennen ein Antriebs-Upgrade. Doch über dessen Details kann nur spekuliert werden. Angeblich hat Ferrari die Brennräume seines Turbo-V6 verändert und drei Tokens dafür «bezahlt». Damit blieben den Italienern noch vier Entwicklungsgutscheine bis zum Saisonende. Vettel und Räikkönen fuhren jeweils ihren vierten Motor, Turbolader und Wärme-Generator. Zudem hatten beide SF15-T neue Getriebe drin sowie einen für Monza typischen Low-Downforce-Heckflügel drauf. Bis Samstag robbten sich die Roten nicht nur an die Silberpfeile ran, sondern konnten den motorgeschwächten Rosberg sogar auf SP4 verdrängen. SP2 direkt vor Vettel (SP3) war Räikkönens bestes Quali-Ergebnis des Jahres. Am Start landete der «Ice-man» im Leerlauf und musste danach dem Feld hinterherjagen. Fünfter wurde er noch, war darüber aber enttäuscht. Vettel freute sich indes über seinen «besten zweiten Platz» und sprach angesichts der ihm zujubelnden Fans von einem «fast perfekten Tag».

WM-Punkte/WM-Platz: 270/2.



Räikkönen: In der Qualifikation zum dritten Mal 2015 vor Vettel

FORCE INDIA 11 PÉREZ P6, 27 HÜLKENBERG P7

Die VJM08B fielen mit den kleinsten und flachsten Heckflügeln auf – und folgerichtig mit den höchsten Top speeds. In der Quali erreichte Pérez maximal 354,6 km/h, Hülkenberg 353,2 km/h. Das bedeutete Rang eins und zwei im Ranking der Höchstgeschwindigkeiten. Das Pérez-Auto wurde vom dritten Mercedes-Power-Paket (Turbomotor, Turbolader und Elektro-Triebwerke) des Jahres angetrieben. Force India verwendete angesichts der in Monza nötigen drei Brutalo-Verzögerungszonen vor den Schikanen andere Bremsbeläge. Die laut Pérez am Freitagmorgen «einige Eingewöhnungszeit» kosteten. Beide Fahrer schafften es in die Top 10 des Qualifyings. Für Hülkenberg wäre da sicher mehr drin gewesen als SP9 (Pérez SP7), wenn er nicht wegen eines leeren Tanks und Getriebeklemmer Quali-Runden verloren hätte. Im Rennen gewann Pérez eine, Hülkenberg zwei Positionen hinzu, was sie zum Sechsten und Siebten machte. Während der Mexikaner happy damit war, haderte der Deutsche mit zu geringem Abtrieb.

WM-Punkte/WM-Platz: 63/5.



Pérez: Solides Rennen auf P6, direkt vor Teamkollege Hülkenberg

LOTUS 8 GROSJEAN AUSFALL, 13 MALDONADO AUSFALL

Freitagmorgen steuerte den E23 von Grosjean wie so oft schon in diesem Jahr Testpilot Palmer. Wie der Maldonado-Lotus hatte der E23 den dritten Mercedes-Motor (Spa-Spezifikation) im Heck, den dritten Turbolader sowie den jeweils dritten Wärme- und Kinetik-Generator. Und: Das Ersatzgetriebe, mit dem Grosjean in Spa Dritter geworden war, wurde in Monza (straffrei) gegen ein neues getauscht. Palmer probierte im FT1 das einzige Exemplar der neuen Frontflügelvariante in verschiedensten Einstellungen. Maldonado stimmte parallel dazu die Monza-Bremskonfiguration ab und konzentrierte sich auf Dauerläufe. Den Italien-GP erlebte das Lotus-Gespann schon ab der zweiten der 53 Runden als Zuschauer. Grosjean war von Nasr (Sauber) von hinten torpediert worden. Und auch Maldonado geriet in einem Startscharmützel mit einem der Force-India-Piloten aneinander. Gleiche Folge für beide: Radaufhängung gebrochen. Dabei wären aus ihren Top-10-Startpositionen für beide weitere Punkte gut machbar gewesen.

WM-Punkte/WM-Platz: 50/6.



Nach Platz drei in Spa nur wenig Freude in Monza: Grosjean

SAUBER 9 ERICSSON P9, 12 NASR P13

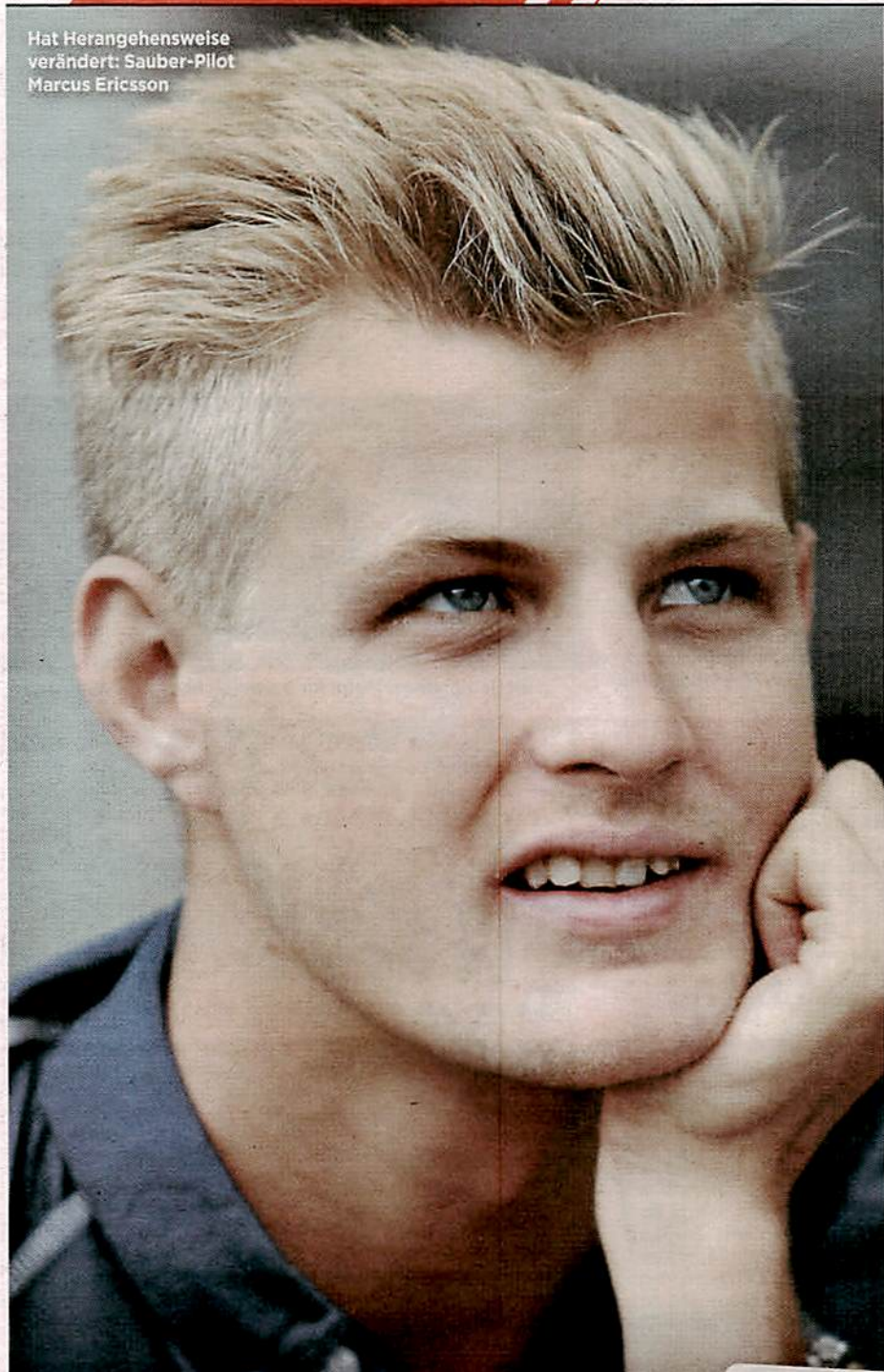
Zwei Varianten Front- und Heckflügel brachten die Schweizer mit über die Alpen. Vor Trainingsbeginn tauschten sie am Getriebe des C34 von Nasr die Zahnräder des fünften, siebten und achten Ganges, plus die Schaltklauen für fünften und siebten sowie für sechsten und achten. Motoren und weitere Antriebssteile wurden nicht gewechselt. Sauber musste weiter mit der ihm seit Spa zur Verfügung gestellten zweiten Generation des 2015er Ferrari-Antriebs antreten. Freitags war Nasr, samstags Ericsson der Schnellere. Der Schwede konnte sich über SP10 aber nicht wirklich freuen. Denn statt diesem musste er von SP13 ins Rennen gehen. Grund: Strafe fürs Behindern von Hülkenberg im ersten Drittel der Qualifikation (Q1). Zudem kassierte Ericsson dafür zwei Strafpunkte. Bis zur letzten Kurve war der in Monza so gut wie lange nicht aufgelegte Schwede Achter. Aber Ricciardo (Red Bull) war einfach nicht mehr zu halten. Nasr hatte Reifendefekt nach einer Startkollision. Die dadurch nötige Zwei-Stopp-Strategie kostete ihn wohl Punkte.

WM-Punkte/WM-Platz: 25/8.



Ericsson: Driften sieht wirklich prima aus, kostet aber viel Zeit

Hat Herangehensweise verändert: Sauber-Pilot Marcus Ericsson



Marcus Ericsson

«Darf nicht auf Felipe schauen»

Zur Person Marcus Ericsson

Geburtstag 2. September 1990
Geburtsort Kumla (S)
Herkunftsland Schweden

KARRIERE

1999–2006 Karting
2007 Britische Formel BMW (Meister)
2008 Britische Formel 3 (Gesamt-5.)
2009 Britische Formel 3 (11.), Japanische Formel 3 (Meister), Erster Formel-1-Test mit Brawn GP in Jerez
2010 GP2 mit Super Nova (17., 1 Sieg)
2011 GP2 mit iSport (8., 1 Sieg)
2012 GP2 mit iSport (8., 1 Sieg)
2013 GP2 mit Dams (6., 1 Sieg)
2014 Formel 1 mit Caterham (19., bestes Ergebnis: P11 in Monaco)
2015 Formel 1 mit Sauber (nach Monza: WM-17. mit 9 Punkten)

HOBBIES

Eishockey, Fußball, Fitness

von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Marcus Ericsson (25) hat zwar zu Beginn der Saison vom Sauber-Hoch profitiert. Doch wirklich wohl hat er sich im Auto nicht gefühlt. Dank Mental-Hilfe hat der Schwede sein Tief überwunden. Er schaut jetzt mehr auf sich selber.

Welche Assoziation hast du zu Monza – aus der Sicht eines schwedischen Rennfahrers?

MARCUS ERICSSON: Ich bin schon oft hier gefahren. Aber das ist nicht das, woran sich meine Landsleute erinnern. Monza wird in Schweden immer mit dem Tod von Ronnie Peterson 1978 in Verbindung stehen.

Was weißt du über ihn?

Ich bin 1991 geboren. Ich habe das also alles nur aus zweiter



«Habe mich 2014 als Pilot und nicht als Rennfahrer gefühlt.»

MARCUS ERICSSON

Hand erfahren. Anfangs hatte ich dafür kein Interesse. Je mehr ich aber fuhr, desto mehr wollte ich über Ronnie erfahren. Er kommt ja auch aus derselben Ecke in Schweden wie ich (Örebro und Kumla liegen nur 10 km voneinander entfernt, d. Red.). Außerdem lernte ich Ronnies Tochter Nina und deren Familie kennen.

Was weißt du sonst noch über deine Vorgänger?

Stefan (Johansson) war der letzte Schwede in der F1. Leider ohne GP-Sieg. Dann gab es da noch Jo Bonnier oder Gunnar Nilsson. Und ein paar, die haben nur wenige Starts absolviert. Ich bin der zehnte FI-Schwede.

Kannst du noch unerkannt durch Stockholm flanieren?

Stockholm: ja. An den Flughäfen ist es schwieriger. Ich glaube, die Leute wissen, dass ich viel unterwegs bin. Deshalb erwarten sie mich eher an einem Flughafen als irgendwo in einer Fußgängerzone in Stockholm.

Du lebst immer noch in Kumla?

Ja, aber ich ziehe jetzt nach Örebro um.

Wäre es nicht sinnvoller, einen Wohnsitz in der Schweiz in der Nähe des Teams zu haben?

Ich bin mit dem Flieger in zwei Stunden da. Außerdem braucht es

mich dort nicht so oft. Wir haben ja keinen Simulator.

Dein Teamkollege Felipe Nasr hat mir erzählt, das Auto sei gegenüber dem Saisonauftakt in Melbourne mehr oder weniger unverändert. Stimmt das?

Wir haben kleine Retuschen vorgenommen. Nichts Weltbewegendes. Deshalb verstehe ich die Aussage. Aber ganz fair ist sie nicht. Wir haben viel am Set-up gearbeitet. Und dort große Fortschritte erzielt.

Trotzdem muss das als Fahrer doch frustrierend sein, oder?

Ein wenig ja. Wir haben das Jahr sehr gut angefangen. Und sind jetzt im Mittelfeld sukzessive zurückgefallen. Man darf aber nicht vergessen: Wir sind ein kleines Team mit einem bescheidenen Budget. Wir müssen mit dem klarkommen, was wir zur Verfügung haben.

In Singapur kommt endlich ein Update. Was weißt du darüber?

Ich kann nicht ins Detail gehen. Und kenne auch noch nicht alle Einzelheiten. Aber es ist ein großes Aero-Update mit einem ganz neuen Frontflügel, das uns hoffentlich wieder weiter nach vorne bringt.

Du hast zu Beginn der Saison im Schatten von Nasr gestanden. Inzwischen läuft es bei dir spürbar besser. Warum ist das so?

Ich habe mich zu Beginn des Jahres im Auto nicht wirklich wohlfühlt. Wohingegen Felipe weniger Anpassungsschwierigkeiten hatte. Ich war frustriert, weil es nicht so lief, wie ich es gerne gewollt hätte. Und das hat sich negativ auf meine Leistung ausgewirkt. Vor etwa sechs Rennen habe ich mich dann mit meinen Leuten hingesezt und eine neue Taktik festgelegt.

Wie sieht die aus?

Ruhig(er) zu bleiben, wenn es mal nicht läuft. Und sich auf sich selber konzentrieren.

Hast du dich zu sehr darauf versteift, was der Teamkollege macht?

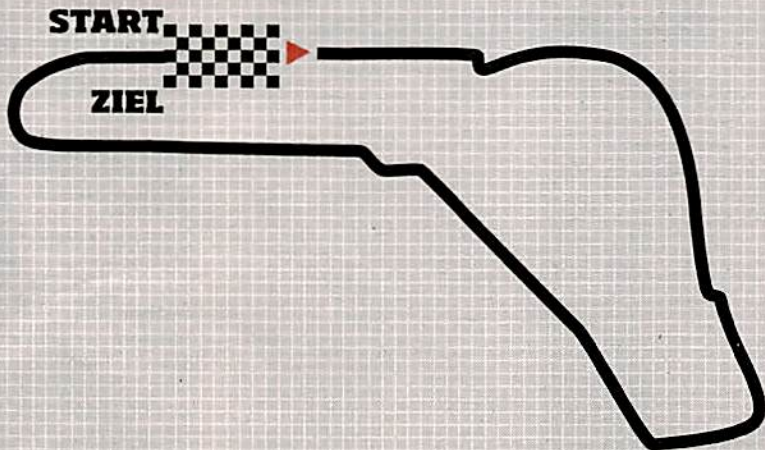
Ja. Seit ich das nicht mehr mache, fühle ich mich ausgeglichener an den Rennwochenenden. Wenn ich zu Beginn der Saison in FP1 oder FP2 langsamer war als Felipe, kam Frust hoch. Inzwischen habe ich gelernt, dass es nicht darum geht. Sondern, dass es wichtig ist, möglichst viele Daten zu sammeln, verschiedene Linien auszuprobieren und sich so fürs Quali respektive Rennen optimal vorzubereiten. Und das geht nur, wenn der Fokus auf einem selber liegt. Ich darf nicht auf Felipe schauen. Das lenkt mich nur ab, macht mich unruhig und schadet meiner Performance.

Was konntest du aus dem letzten Jahr mit Caterham mitnehmen?

Nicht viel. Natürlich ist jeder Kilometer wertvoll. Und macht dich erfahrener. Aber ich habe mich 2014 nur als Pilot und nicht als Rennfahrer gefühlt. Das ist jetzt anders. ♦

STRECKE

GP Italien - Monza



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es 13 Trockenreifensätze: sieben Sets Prime, sechs Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur vier Motoren pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Das Autodromo di Monza hatte 2015 zwei DRS-Zonen: auf der Start-Ziel-Geraden und auf der Geraden nach der Kurve 7 (L'Arva di Lesmos).

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Hamilton	1:24,670 (25)	1. Hamilton	1:24,279 (27)	1. Hamilton	1:24,544 (18)	1. Pérez	354,6
2. Rosberg	1:25,133 (22)	2. Rosberg	1:24,300 (35)	2. Vettel	1:24,808 (12)	2. Hülkenberg	353,2
3. Vettel	1:26,258 (17)	3. Vettel	1:25,038 (36)	3. Rosberg	1:24,843 (19)	3. Bottas	352,3
4. Hülkenberg	1:26,612 (19)	4. Pérez	1:25,278 (34)	4. Bottas	1:24,946 (14)	4. Ericsson	352,1
5. Pérez	1:26,730 (29)	5. Hülkenberg	1:25,325 (43)	5. Massa	1:25,165 (14)	5. Räikkönen	352,0
6. Räikkönen	1:26,783 (16)	6. Räikkönen	1:25,380 (39)	6. Maldonado	1:25,242 (11)	6. Massa	351,7
7. Ricciardo	1:26,922 (27)	7. Grosjean	1:25,497 (41)	7. Räikkönen	1:25,244 (13)	7. Hamilton	351,3
8. Massa	1:26,936 (22)	8. Maldonado	1:25,513 (41)	8. Pérez	1:25,515 (14)	8. Maldonado	350,6
9. Bottas	1:27,075 (25)	9. Bottas	1:25,647 (34)	9. Ericsson	1:25,692 (17)	9. Grosjean	349,7
10. Maldonado	1:27,118 (28)	10. Massa	1:25,891 (31)	10. Grosjean	1:25,747 (8)	10. Vettel	348,7
11. Nasr	1:27,232 (21)	11. Nasr	1:26,114 (30)	11. Nasr	1:25,912 (17)	11. Rosberg	348,4
12. Kvyat	1:27,275 (29)	12. Ericsson	1:26,133 (32)	12. Hülkenberg	1:26,141 (13)	12. Nasr	346,2
13. Ericsson	1:27,454 (17)	13. Ricciardo	1:26,222 (27)	13. Alonso	1:26,632 (9)	13. Button	343,0
14. Verstappen	1:27,591 (27)	14. Verstappen	1:26,454 (38)	14. Button	1:26,750 (14)	14. Kvyat	340,9
15. Palmer*	1:27,669 (28)	15. Sainz jr.	1:26,641 (50)	15. Stevens	1:28,123 (13)	15. Alonso	338,1
16. Sainz jr.	1:27,907 (8)	16. Alonso	1:26,966 (31)	16. Verstappen	1:28,215 (25)	16. Sainz jr.	337,2
17. Alonso	1:28,023 (11)	17. Stevens	1:28,201 (29)	17. Kvyat	1:28,591 (10)	17. Ricciardo	336,3
18. Button	1:28,423 (12)	18. Merhi	1:28,439 (27)	18. Sainz jr.	1:28,628 (23)	18. Stevens	331,7
19. Stevens	1:29,853 (22)	19. Button	1:28,471 (3)	19. Merhi	1:29,117 (11)	19. Merhi	329,7
20. Merhi	1:29,911 (12)	20. Kvyat	1:28,723 (28)	20. Ricciardo	1:29,900 (7)	20. Verstappen	249,4

* für Grosjean

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:24,251	1. Hamilton	1:23,383	1. Hamilton	1:23,397	Rosberg	1:11 Hamilton
2. Rosberg	1:24,609	2. Vettel	1:23,577	2. Räikkönen	1:23,631	Ricciardo	7:5 Kvyat
3. Räikkönen	1:24,662	3. Räikkönen	1:23,757	3. Vettel	1:23,685	Massa	7:5 Bottas
4. Pérez	1:24,801	4. Rosberg	1:23,864	4. Rosberg	1:23,703	Vettel	9:3 Räikkönen
5. Hülkenberg	1:24,937	5. Massa	1:23,983	5. Massa	1:23,940	Alonso	6:5 Button
6. Bottas	1:24,979	6. Bottas	1:24,313	6. Bottas	1:24,127	(Magnussen)	0:1 Button
7. Vettel	1:24,989	7. Pérez	1:24,379	7. Pérez	1:24,626	Pérez	4:8 Hülkenberg
8. Nasr	1:25,121	8. Grosjean	1:24,448	8. Grosjean	1:25,054	Verstappen	4:8 Sainz jr.
9. Ericsson	1:25,122	9. Ericsson	1:24,457	9. Hülkenberg	1:25,317	Grosjean	11:1 Maldonado
10. Grosjean	1:25,144	10. Hülkenberg	1:24,510	10. Ericsson*****	1:26,214	Ericsson	6:6 Nasr
11. Massa	1:25,184	11. Maldonado	1:24,525			Stevens	7:4 Merhi
12. Sainz jr.	1:25,410	12. Nasr	1:24,898	* +5 Positionen (Motorwechsel)			
13. Maldonado	1:25,429	13. Sainz jr.****	1:25,618	** +10 P (Motorwechsel)			
14. Ricciardo	1:25,633	14. Kvyat*	1:25,796	*** +30 P (Wechsel Antriebs-komp./Motorsiegel gebrochen)			
15. Kvyat	1:25,742	15. Ricciardo*****	keine Zeit	**** +35 P (Wechsel Antriebs-komp.)			
16. Button*	1:26,058			***** +50 P (Wechsel Antriebs-komp.)			
17. Alonso**	1:26,154			***** +3 P (Unsportlichkeit)			
18. Stevens	1:27,731						
19. Merhi	1:27,912						
20. Verstappen***	keine Zeit						

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Italien



< Felipe Massa (3.)
«Es war wirklich emotional, auf dem Podium zu stehen. Es war ein schweres, aber fantastisches Rennen. Wegen meines frühen Stopps hatte Valtteri am Ende einen Reifenvorteil.»

Valtteri Bottas (4.) >
«Bei meinem Boxenstopp habe ich zu viel Zeit verloren, die mir im zweiten Teil des Rennens dann fehlte. In der letzten Runde hatten wir Systemprobleme und ich keine Chance mehr.»



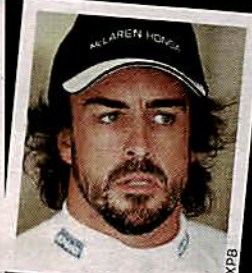
< Nico Hülkenberg (7.)
«Seit dem Einbau neuer Teile von Freitag auf Samstag hatte ich weniger Abtrieb und eine stumpfe Waffe. Das Resultat ist Schadensbegrenzung und unbefriedigend.»

Daniel Ricciardo (8.) >
«Ein großartiges Ergebnis, wenn man betrachtet, von wo wir gestartet sind. Es war klasse, in der letzten Runde Ericsson den achten Platz noch zu entreißen.»



< Roberto Merhi (16.)
«Es war eines der schwierigeren Wochenenden für mich. Aber ich nehme das Positive mit aus Monza und freue mich nur wirklich sehr auf das Nachrennen in Singapur.»

Fernando Alonso (18.) >
«In den Schlussrunden bemerkte ich einen Leistungsverlust und wurde aufgefordert, mein Auto abzustellen, um keinen weiteren Schaden zu verursachen – eine weise Entscheidung.»



Höhepunkte des Rennens

Vorstart: Luftdruckmessungen der FIA-Kommissare in der Startaufstellung ergeben für die linken Hinterreifen der beiden Mercedes: Bei Hamilton liegt der Luftdruck 0,3 PSI, bei Rosberg 1,1 PSI unter dem neu festgelegten Mindestwert von 19,5 PSI.

Start: Hamilton geht von seiner siebten Pole in Folge in Front. Räikkönen neben ihm bleibt in Reihe eins wie angeschraubt stehen. Der Finne ist im Leerlauf gelandet. Doch alle Kollegen kommen ohne Auffahrunfall an der roten Blockade vorbei.

1. Runde: Hamilton, Vettel, Massa, Bottas, Pérez, Rosberg lautet die Reihenfolge in der Spitzengruppe. Räikkönen ist 14.

2. Runde: Rosberg vorbei an Pérez auf P5.

19. Runde: Rosberg (5.) geht als erster Top-Pilot zu seinem ersten und einzigen Reifenwechsel. Als Achter kommt er zurück.

20. Runde: Massa (4.) stoppt und fällt einen Platz hinter Rosberg zurück.

23. Runde: Bottas muss sich nach seinem Reifenstopp als Siebter hinter Rosberg (5.) und Massa (6.) wieder einreihen.

26. Runde: Vettel (2.) holt ohne einen Platzverlust Medium- für Soft-Pirellis.

27. Runde: Hamilton behält nach seinem Stopp (härtere anstelle weicherer Gummis) seine Führung.

48. Runde: Mercedes fordert Hamilton zu schnelleren Runden auf. Der Hintergrund, den ihm sein Team während des Rennens allerdings nicht erklärt: Er soll ein Zeitpolster rausfahren, das groß genug ist, um ihm bei einer eventuellen Strafe wegen des vor dem Start festgestellten Luftdruckmangels dennoch den Sieg zu sichern.

50. Runde: Räikkönen kann Pérez überholen und ist danach Sechster.

51. Runde: Rosbergs sechs Rennen alter Motor geht in Rauch und Flammen auf. Massa erbt so Rang drei.

53. Runde (Ziel): Zum siebten Mal in dieser Saison wird Hamilton als Erster abgewinkt. Und auch als Sieger vor Vettel und Massa gewertet.

Denn: Bei der Montage vor dem Start hatten die umstrittenen linken Hinterreifen an beiden Silberpfeilen korrekten Luftdruck. Der war erst beim Abschalten der Stromzufuhr der Heizdecken unter den Minimalwert gefallen. ♦

GP VON ITALIEN / Resultate

Monza (I): 6. September 2015; 12. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 306,720 km über 53 Runden à 5,793 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

23°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	53	1:18:00,688 h		1	s-m	25
2. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	53	+25,042 sec		1	s-m	18
3. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	53	+47,635		1	s-m	15
4. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	53	+47,996		1	s-m	12
5. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	53	+1:08,860 min		1	s-m	10
6. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	53	+1:12,783		1	s-m	8
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	52	1 Rde.		1	s-m	6
8. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	52	1 Rde.		1	m-s	4
9. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	52	1 Rde.		1	s-m	2
10. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	52	1 Rde.		1	m-s	1
11. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	52	1 Rde.		2	m-s-s	0
12. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	52	1 Rde.		3	s-s-m-s	0
13. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	52	1 Rde.		2	s-m-m	0
14. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	52	+1 Rde.		1	s-m	0
15. Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	51	+2 Rdn.		1	s-m	0
16. Roberto Merhi (E)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	51	+2 Rdn.		1	s-m	0
17. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	50	+3 Rdn.	Motor	1	s-m	0
18. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	47	+6 Rdn.	Aufgabe	2	m-s-s	0

Nicht klassiert:

Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	1	+52 Rdn.	Kollision	0	s	0
Pastor Maldonado (YV)	Lotus-Mercedes E23	1	+52 Rdn.	Kollision	0	s	0

Durchschnittstempo des Siegers: 235,903 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 48. Runde, in 1:26,672 min (= 240,617 km/h)
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

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



Aufholjagd teils auf Abwegen: Räikkönen nach dem Start-Patzer

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Ricciardo	344,6	1. Hamilton	1:26,672
2. Kvyat	343,9	2. Rosberg	1:27,067
3. Ericsson	343,5	3. Vettel	1:27,376
4. Räikkönen	343,4	4. Verstappen	1:27,390
5. Pérez	342,0	5. Sainz jr.	1:27,510
6. Bottas	341,7	6. Bottas	1:27,525
7. Rosberg	339,9	7. Räikkönen	1:27,584
8. Massa	336,8	8. Massa	1:27,874
9. Hamilton	336,0	9. Ricciardo	1:28,065
10. Button	333,8	10. Pérez	1:28,140
11. Hülkenberg	333,7	11. Kvyat	1:28,231
12. Sainz jr.	333,1	12. Ericsson	1:28,516
13. Vettel	332,9	13. Nasr	1:28,653
14. Nasr	331,1	14. Hülkenberg	1:28,913
15. Verstappen	329,3	15. Alonso	1:29,285
16. Grosjean	327,7	16. Button	1:29,766
17. Alonso	318,9	17. Stevens	1:31,098
18. Stevens	318,1	18. Merhi	1:31,511
19. Merhi	315,6		
20. Maldonado	201,7		



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Hamilton	729
2. Vettel	728
3. Massa	727
4. Rosberg	726
5. Pérez	705
6. Bottas	671
7. Nasr	670
8. Ricciardo	668
9. Ericsson	667
10. Merhi	633
11. Räikkönen	625
12. Kvyat	624
13. Sainz jr.	618
14. Verstappen	607
15. Hülkenberg	605
16. Grosjean	528
17. Stevens	522
18. Button	520
19. Alonso	452
20. Maldonado	414
21. Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	1455
2. Williams Martini Racing	1398
3. Scuderia Ferrari	1353
4. Sauber F1 Team	1337
5. Sahara Force India F1 Team	1310
6. Infiniti Red Bull Racing	1292
7. Scuderia Toro Rosso	1225
8. Manor F1 Team	1155
9. McLaren Honda	972
10. Lotus F1 Team	942
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	729/1458

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens

Lewis Hamilton
Reifendruck hin oder her: Lewis Hamilton war in Monza unantastbar. Klar hatte er gegenüber seinem Teamkollegen Nico Rosberg den Vorteil des neuen Motors. Doch Hamilton wäre auch so nicht zu schlagen gewesen. Als ihn der Mercedes-Kommandostand bat, schneller zu fahren, tat dies der Brite auf Kommando. Fünf Runden am Stück fuhr er unter 1:27,2 min. Kein anderer Pilot knackte im königlichen Park die 1:27,3er-Marke. Noch irgendwelche Fragen?



Heimlicher Gewinner

Marcus Ericsson
Der Schwede erreichte zum dritten Mal Q3. Aus Startplatz 9 wurde SP12, weil er Nico Hülkenberg (in Q1) in der Parabolica behindert hatte. Die Strafversetzung schien den Schweden, der mit einem ganz neuen Selbstvertrauen anzutreten scheint, nicht zu stören. Im Rennen holte er sich P9 zurück. Damit fuhr er im dritten Rennen in Serie in die Punkte. Kollege Nasr wartet seit Monaco auf die nächsten WM-Zähler.



Heimlicher Verlierer

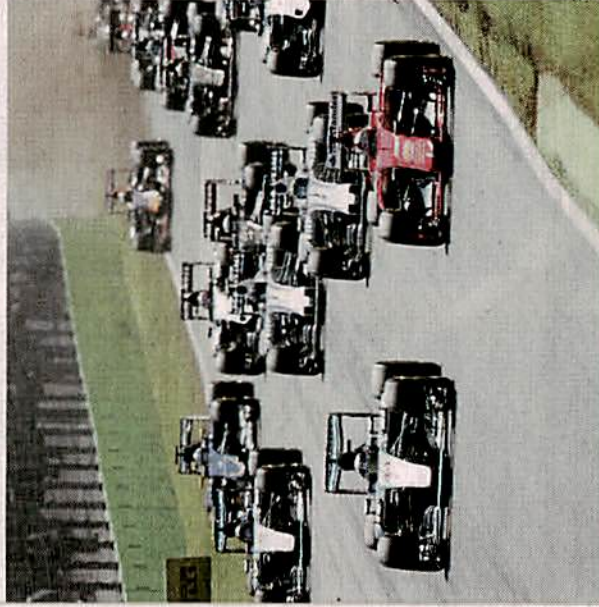
Nico Rosberg
Heimlich ist falsch. Offensichtlicher Verlierer wäre treffender. Denn Rosberg landete in Monza zum ersten Mal in diesem Jahr außerhalb der Punkteränge. Und er liegt nun in der WM schon 53 Zähler hinter Hamilton zurück.



Pech für Rosberg war, dass sein neuer Motor vor dem Quali getauscht werden musste. Und dass derjenige, den man ihm dann in den Mercedes einbaute, schon sechs Rennen auf dem Buckel hatte. Rosbergs Trost: «Am Montag bin ich wieder bei meinen beiden Mädels daheim!» ♦

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

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



Start zum siebten Saisonsieg: Hamilton (links) knapp vor Vettel

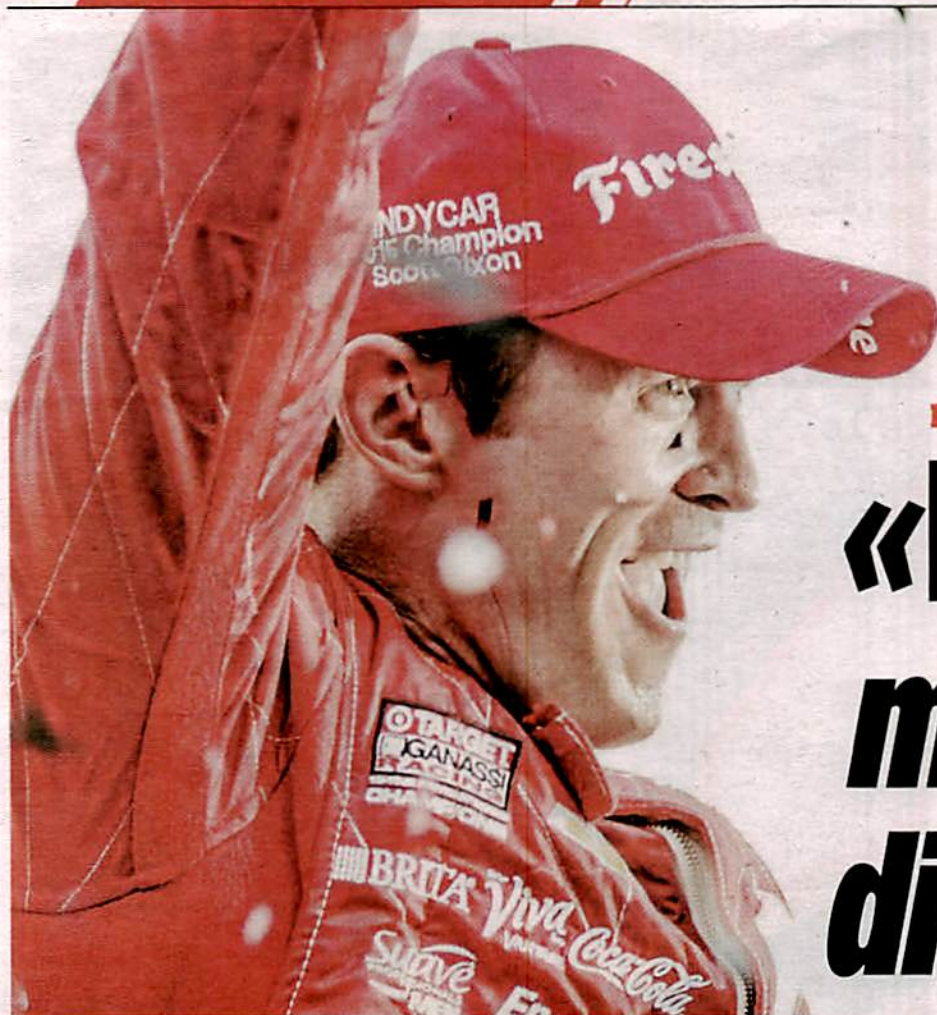


Justin Wilson: Viele Fahrer gedachten des Ex-F1-Kollegen, der kürzlich im IndyCar zu Tode kam



WM-STAND FAHRER	WM-STAND KONSTRUKTURE
1. Lewis Hamilton (GB)	1. Mercedes AMG Petronas F1 Team
2. Nico Rosberg (D)	2. Scuderia Ferrari
3. Sebastian Vettel (D)	3. Williams Martini Racing
4. Felipe Massa (BR)	4. Infiniti Red Bull Racing
5. Kimi Räikkönen (FIN)	5. Sahara Force India F1 Team
6. Valtteri Bottas (FIN)	6. Lotus F1 Team
7. Daniil Kvyat (RUS)	7. Scuderia Toro Rosso
8. Daniel Ricciardo (AUS)	8. Sauber F1 Team
9. Romain Grosjean (F)	9. McLaren Honda
10. Sergio Pérez (MEX)	10. Manor Grand Prix Racing
11. Nico Hülkenberg (D)	
12. Max Verstappen (NL)	
13. Felipe Nasr (BR)	
14. Pastor Maldonado (VZ)	
15. Fernando Alonso (E)	
16. Carlos Sainz jr. (E)	
17. Marcus Ericsson (S)	
18. Jenson Button (GB)	
19. Roberto Merhi (E)	
20. Will Stevens (GB)	
Kevin Magnussen (DK)	
TOTAL	TOTAL
252	25
199	18
178	15
97	12
92	12
91	10
58	2
35	8
33	1
30	6
26	6
16	10
12	12
11	11
9	2
6	4
0	0
0	0
451	45
270	15
188	12
113	8
63	7
50	5
35	2
25	14
17	1
0	0
23.8	23.8
26.7	26.7
5.7	5.7
21.6	21.6
7.6	7.6
24.5	24.5
10.5	10.5
19.4	19.4
12.4	12.4
29.3	29.3
15.3	15.3
8	8
25	25
18	18
10	10
1	1
8	8
4	4
6	6
15	15
10	10
2	2
12	12
1	1
15	15
4	4
6	6
10	10
8	8
6	6
2	2
1	1
1	1
4	4
25	25
45	45
22	22
19	19
25	25
22	22
10	10
27	27
2	2
1	1
8	8
33	33
12	12
5	5
10	10
14	14
15	15
4	4
1	1
2	2
1	1
12	12
25	25

xpb



IndyCar-Champion Scott Dixon

«Vielleicht mache ich die 20 voll»

Von WOLFGANG MONSEHR

In einem an Spannung kaum mehr zu überbietenden Finale hat Scott Dixon seinen vierten IndyCar-Titel geholt. Im Interview mit MSA spricht er über die entscheidenden Momente im Rennen und die doppelt vergebenen Punkte.

Scott, herzlichen Glückwunsch! Was für ein fantastisches Rennen. Im letzten Lauf konntest du das Blatt noch wenden.

SCOTT DIXON: In der Tat. Momentan kommt mir das alles unwirklich vor. Wie ein Traum. Ich hatte vor diesem Rennen nur noch geringe Hoffnungen, dass ich gewinnen könnte. Juan (Montoya) war der große Favorit. Aber man soll die Hoffnung nie aufgeben. Und das habe ich gemacht. **Du hast jetzt für Chip Ganassi 37 Siege bei den IndyCars eingefahren und konntest in diesem Jahr nach 2003, 2008 und 2013 den IndyCar-Titel ein viertes Mal gewinnen. Du bist der bis dato erfolgreichste Ganassi-Pilot.** Oh, und du hast meinen Indy-500-Sieg von 2008 unterschlagen. Der kommt noch dazu. Ja, die Zahlen mögen beeindruckend, aber wichtig sind die nur für Statistiker. Für mich ist viel wichtiger, dass ich meine Brötchen bei einem tollen Arbeitgeber verdienen kann, und das mit viel Leidenschaft.

Montoya hat in der Meisterschaft bis zu diesem Rennen immer vorne gelegen. Bei euch lief es nicht so rund.

Ja, das ist richtig. Aber es waren vielmehr die Umstände. Unser Material war immer top. In Long Beach hatte ich ein gutes Rennen, während Indianapolis total enttäuschend gewesen ist. Das war für uns der Tiefpunkt. Und dann kommst du praktisch aus dem Nichts beim letzten Rennen der Saison, und deine Konkurrenz kommt aus dem Staunen nicht mehr heraus. Ja, und ich staune ja selber. Aber es war ein Teamerfolg. Ohne die geniale Strategie von Mike (Hull, Ganassi-Teammanager, d. Red.) hätte ich den Sieg vielleicht nie geschafft. **Er hat gemeint, dass das Rennen in der Box zu deinen Gunsten entschieden worden ist.**

Total richtig. In Sonoma ist das Überholen schwierig. Wenn ein Konkurrent vor dir fährt und keinen Fehler macht, dann kann man sich entweder mit Platz 2 abfinden oder versucht eine Harakiri-Aktion. **Letzteres haben Juan Pablo Montoya mit Will Power und Sébastien Bourdais mit Graham Rahal vorgemacht.**

Richtig. Übrigens eine peinliche Situation, wenn sich zwei Teamkollegen wie Montoya und Power gegenseitig von der Strecke kegeln. Das sollte nicht vorkommen, und schon gar nicht bei einem Team wie

Penske. Aber ich ziehe trotzdem symbolisch meinen Hut vor Roger. Sein Team ist in allen Bereichen First Class. Das Gleiche gilt für Bobby Rahal. Im Vergleich zu Andretti, Penske und uns ist das eine relativ kleine Truppe. Aber top-professionell und hoch motiviert. Mich persönlich hat Graham Rahal in diesem Jahr am meisten beeindruckt. Der hat den Top-Teams ganz schön eingeheizt. **Kommen wir mal zu dem IndyCar-Punktesystem. Beim Finalrennen gab es doppelte Punkte. Du hast davon profitiert.**

Ohne diese Regel wäre Montoya Meister geworden. Der findet die doppelten Punkte ziemlich Sch... Das Punktesystem ist Bestandteil des Reglements. Es bleibt jedem überlassen, dieses als fair oder unfair einzustufen. Unser Team muss mit dem Reglement leben und arbeiten. Wir versuchen, das Beste daraus zu machen und Vorteile daraus zu ziehen. Das gilt im Übrigen für fast jedes Reglement im Sport. Aber natürlich kann ich die Auffassung und Meinung von Juan nachvollziehen. Hätte es keine doppelte Punktezahl gegeben, wäre er jetzt Champion. **Und beinahe hätte er es ja auch geschafft. Nach seiner Kollision mit Power und den diversen Boxenstopps hat er eine sehenswerte Aufholjagd gestartet. Hätte er noch Ryan Briscoe von Platz 5 verdrängt, dann hätte er den Titel dennoch gewonnen.**

Stimmt. Hätte Juan hier den fünften Platz nach Hause gefahren, hätte ich ihn selbst mit meinem Sieg nicht am Titel hindern können. Aber das sind jetzt Spekulationen. Rennen und Meisterschaft sind vorüber, und ich konnte beides gewinnen.

Dein letzter Boxenstopp war in Runde 61. In Runde 64 lagst du schon wieder in Führung. Fing dann das große Zittern an?

Ich habe nicht gezittert. Im Nachhinein war es gut, dass mich mein Team über die Aufholjagd von Juan im Unklaren gelassen hat. Ich hatte keine Ahnung, auf welchem Platz er lag. Hätte ich es gewusst, dann wäre ich vielleicht noch schneller gefahren, hätte mehr Sprit verbraucht und hätte noch Schwierigkeiten bekommen. So habe ich mich nur darauf konzentriert, Ryan Hunter-Reay auf Distanz zu halten. Und das war schon schwer genug.

Das Wochenende in Sonoma wurde von dem schrecklichen Unfall von Justin Wilson in Pocono überschattet. Wie geht man mit solcher Belastung um?

Ich glaube, dass nicht nur unsere IndyCar-Familie, wenn ich es mal so ausdrücken darf, von dem schrecklichen Unfall Justin Wilsons getroffen wurde, sondern der komplette Motorsport weltweit. Justin war ja in Europa schon F3000-Champion und ist Formel 1 gefahren, bevor er nach Amerika gekommen ist. Jeder hat eine andere Art, die-

sen Verlust zu verarbeiten. Ich persönlich versuche, mich auf meine Arbeit zu konzentrieren. Das lenkt ab. Außerdem glaube ich, dass Justin es gewollt hätte, dass wir an diesem Wochenende das Rennen gefahren sind. Er liebte den Sport. Zudem war er ein toller und fairer Typ. **Die IndyCar-Fahrer haben mit den Teams und der IndyCar-Organisation nach Bekanntwerden von Justins Tod eine solidarische Aktion gestartet.**

Ja, das ist richtig. Nach diesem Rennen werden alle Helme der IndyCar-Piloten bei einer Auktion versteigert. Wir wollen die jetzige Situation von Justins Witwe und seinen Kindern etwas mildern. Natürlich kann Geld ihn nicht ersetzen. Und ich glaube, dass er vom Rennsport gut leben konnte. Aber das große Geld hat er wohl nie gemacht. Er war ja dafür bekannt, dass er Teams mit kleinen Budgets zum Erfolg führen konnte. Dale Coyne ist das beste Beispiel. Ich hätte ihm gewünscht, dass ihm dieses Jahr bei Andretti der große Wurf gelingt.

Kommt man bei solchen Unfällen nicht ins Grübeln?

Klar. Solche Gedanken sind automatisch da, wenn eine solche Tragödie passiert. Aber die heutigen IndyCars sind schon sehr sicher. Ich vertraue auf die Qualität von Dallara. **Erfolg macht Appetit auf mehr. Ans Aufhören wirst du vielleicht jetzt noch nicht denken, oder?**

Zur Person

Scott Dixon

Geburtsdag 22. Juli 1980
Geburtsort Brisbane (AUS)
Herkunftsland Neuseeland

KARRIERE

1987–1993 Karting
1994–1996 Neuseeländische Formel Ford (Meister 1996 – Class 1, Meister 1995 – Class 2)
1997–1998 Australian Drivers Championship (Meister 1998)
1999–2000 Indy Lights mit Johansson Motorsport und PacWest (Meister 2000)
2001 CART mit PacWest (Gesamt-8., 1. Sieg im vierten Rennen in Nazareth)
2002 CART mit PacWest und ab dem vierten Rennen Ganassi (13.)
2003 IndyCar mit Ganassi (Meister)
2004 IndyCar mit Ganassi (10.)
2005 IndyCar mit Ganassi (13.)
2006 IndyCar mit Ganassi (4.), Sieger 24h von Daytona
2007 IndyCar mit Ganassi (2.)
2008 IndyCar mit Ganassi (Meister)
2009 IndyCar mit Ganassi (2.)
2010 IndyCar mit Ganassi (3.)
2011 IndyCar mit Ganassi (3.)
2012 IndyCar mit Ganassi (3.)
2013 IndyCar mit Ganassi (Meister)
2014 IndyCar mit Ganassi (3.)
2015 IndyCar mit Ganassi (Meister), Sieger 24h von Daytona

HOBBYS

Bergsteigen, Tischtennis, Fahrradfahren, Familie



Titel in letzter Sekunde: Scott Dixon und seine Crew in Sonoma



Die starke Frau im Hintergrund: Scott Dixon mit seiner Emma



Scott Dixon im Williams 2004: Mehr als eine Testfahrt war es nicht



Dixon mit Chip Ganassi, rechts im Hintergrund Manager Stefan Johansson

Ich bin weiter hoch motiviert. Schon 14 Jahre bei Chip Ganassi. Vielleicht mache ich die 20 noch voll. Alles ist möglich. Warum USA? Warum nicht FI? Weil ich zu dem Zeitpunkt nicht das Geld hatte. Es ist schön, einen Traum zu haben, aber man muss auch realistisch bleiben. 1999 bist du dann für das Team von deinem jetzigen Manager Stefan Johansson gefahren. Ja, Stefan gab mir die erste Chance hier in den Staaten. Ich bin in seinem IndyLight-Team gefahren. Deine Karriere im IndyCar-Sport ist mega-erfolgreich verlaufen. Gibt es dennoch den Wunsch, mal in irgendeiner anderen Rennserie oder einem anderen Rennwagen zu fahren? (Lacht): Ja, da bin ich ja bei meinem Arbeitgeber Ganassi an der richtigen Adresse. Neben den IndyCars setzt er ja auch noch Teams bei IMSA und NASCAR ein. Ich bin schon einige Male «fremdgegangen». Ich bin bei den 24h von Daytona gefahren und werde dieses Jahr auch beim Petit Le Mans in Road Atlanta antreten. Zusammen mit Stefan bin ich auch mal einen Ferrari 333 SP-IMSA-Sportwagen gefahren. Vor einigen Jahren auch mal einen Williams-F1. Alles sehr beeindruckende Autos. Aber ich sehe meine motorsportliche Heimat hier bei den IndyCars. Das sind für mich schlichtweg die besten Rennwagen der Welt. ♦

Formel Renault 3.5

Ellinas siegt für seinen Opa

Der Knoten ist geplatzt: Tio Ellinas sicherte sich in Silverstone den ersten Sieg in der Renault 3.5. Der Brit Oliver Rowland baute seine Gesamtführung aus.

In der GP3 hatte er Akzente gesetzt. In der Renault 3.5 fiel es Tio Ellinas bisher schwer, sich ganz vorne zu etablieren. In Silverstone, beim neunten Lauf, platze der Knoten. Von der Pole aus gewann der Zypriote sein erstes Rennen. Er brauchte nicht lange zu überlegen, wem er den Sieg widmen sollte: «Meinem Großvater. Der ist vor ein paar Tagen gestorben», so Ellinas. Er holte mit ein paar schnellen Runden einen Vorsprung heraus, den er bis ins Ziel verwaltete. Er profitierte davon, dass der hinter ihm liegende Tabellenführer Oliver Rowland in Zweikämpfe verwickelt war und im Hinterkopf auch die Meisterschaft hatte. Denn sein ärgster Verfolger Matthieu Vaxivière folgte ihm dicht auf den Fersen. Im zweiten Durchgang war es dann Rowland, der von der Pole die Pace diktierte. Wieder kam er nicht am Fortec-Mann vorbei. Für Rowland war

der Sieg in Bezug auf die Meisterschaft wichtig. «Zweimal vor Matthieu ins Ziel zu kommen heißt, dass ich den Vorsprung ausbauen konnte.» Zu sehr darf sich der Brit aber nicht zurücklehnen. Der Rückstand von Lotus-Junior Vaxivière beträgt nur 36 Punkte. Bei noch drei ausstehenden Rennwochenenden (Nürburgring, Le Mans, Jerez) ist alles möglich. «Drei interessante Strecken», sagt Vaxivière, «wo wir uns gute Chancen ausrechnen. Es ist nichts verloren.»

Wieder spannend

Im 2-Liter-Eurocup gab es am Samstag einen dreifachen britischen Triumph mit Jack Aitken vor Harrison Scott und Jake Hughes. Knapp dahinter landete der Schweizer Kevin Jörg. Dieser stand im zweiten Rennen ganz oben. Wieder mit zwei Briten: Aitken vor Hughes. Den dritten Durchgang gewann Anthoine Hubert aus Frankreich. Jörg wurde Zweiter, Ukyo Sasahara Dritter. Durch die Top-Platzierungen von Jörg ist die Meisterschaft wieder richtig spannend. Landsmann Louis Delétraz hat nur noch einen Zähler Vorsprung auf seinen Kaufmann-Teamkollegen. ♦ CE



Knoten geplatzt: Ellinas trug sich erstmals in die Siegerliste ein

FORMEL RENAULT 3.5 / Resultate

Silverstone/GB, 5,891 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 24 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 14 gew.
2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 31 Rdn.; 20 gestartet und 13 gewertet; Wetter: schön/trocken
1. Lauf: 1. Tio Ellinas (CY/Strakka) in 42:07,547 min (=201,3 km/h); 2. Oliver Rowland (GB/Fortec) +8,025 sec; 3. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +9,017; 4. Nyck de Vries (NL/Dams) +19,947; 5. Tom Dillmann (F/Jagonya Ayam w. Carlin) +21,459; 6. Gustav Malja (S/Strakka) +24,387; 7. Egor Orudzhew (RUS/Arden) +35,177; 8. Nicholas Latifi (CDN/Arden) +35,563; 9. Roy Nissany (ISR/Tech1) +39,122; 10. Jazeman Jaafar (MAL/Fortec) +43,841
2. Lauf: 1. Oliver Rowland (GB/Fortec) in 43:24,786 min; 2. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +1,204 sec; 3. Pietro Fantin (BR/Draco) +3,384; 4. Dean Stoneman (GB/Dams) +4,056; 5. Nicholas Latifi (CDN/Arden) +10,255; 6. Egor Orudzhew (RUS/Arden) +14,166; 7. Nicholas Yelloly (GB/Lotus) +15,776; 8. Gustav Malja (S/Strakka) +22,536; 9. Aurelien Panis (F/Tech 1) +31,772; 10. Jean Gelael (RI/Jagonya Ayam w. Carlin) +31,938
Stand nach 12 von 17 Läufen: 1. Rowland 209 Punkte; 2. Vaxivière 173; 3. Stoneman 98; 4. Jaafar 91; 5. De Vries 82; 6. Dillmann 79; 7. Ellinas 63; 8. Orudzhew 54; 9. Fantin 53; 10. Malja 45; 11. Latifi 42; 12. Merhi 26; 13. Panis 24; 14. Nissany 21; 15. Van Buuren 20
Teams: 1. Fortec 300; 2. Lotus 207; 3. Dams 181; 4. Strakka 108; 5. Arden 96; 6. Jagonya Ayam with Carlin 84; 7. Draco 54; 8. Tech 1 45
Nächstes Rennen: 12./13. September, Nürburgring (D)
Internet: www.worldseriesbyrenault.fr/de

GP2 Monza

Rossis-Aufholjagd schnell

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Stoffel Vandoorne ist dem Titel in der GP2 mit den Plätzen 2 und 3 in Monza noch einen Schritt näher gekommen, obwohl er im Hauptrennen Alexander Rossi den Vortritt lassen musste. Spannend war ein Rennen im Rennen zweier Rookies.

Sechs Läufe sind noch zu fahren. Und ART-Mann Stoffel Vandoorne liegt auch nach Monza komfortabel in Führung. Zwar hat sein direkter Verfolger Alexander Rossi mit einem sensationellen Sieg am Samstag Vandoorne kurz den Meister gezeigt. Doch eine Kollision im zweiten Lauf (Sieger Mitch Evans) mit dem Japaner Nobuharu Matsuhita beendete die Aufholjagd des Amerikaners tags darauf rasch wieder. Auch Rossis Team Racing Engineering weiß, dass man nach vorne nichts mehr ausrichten kann. Zu überlegen ist Vandoorne. Der Fokus der Spanier liegt auf der Teamwertung. Dort ist man zwar auch 110 Zähler hinter dem Stoffel-Team. «Wir sichern P2 ab», sagt Teamchef Alfonso de Orléans-Borbón.

Das Duell zweier Neulinge

Spannender als der Kampf um den GP2-Titel war in Monza das Duell zweier Neulinge: der Schweizer Patric Niederhauser gegen den Briten Jann Marden-



Ließ im Hauptrennen kurz aufhorchen: Rossi auf der Fahrt zu seinem sensationellen Sieg

borough. Die beiden waren 2014 noch Teamkollegen in der GP3 bei Arden. In Monza trafen sie als Rookies in unterschiedlichen Rennställen erneut aufeinander. Niederhauser ersetzte bei Lazarus den in der ELMS beschäftigten Nathanaël Berthon. Mardenborough kam bei Carlin als Ersatz für Sean Gelael zum Einsatz. Auf dem Papier lagen die Vorteile bei Mardenborough. Der Sohn des Ex-Fußballers Steve Mardenborough hatte in PS-starken Formelautos schon mehrfach getestet. Außerdem ist er voll im Tritt. Er

bestreitet dieses Jahr eine weitere Saison in der GP3, ist das Fahren im Formelauto also gewohnt. Wogegen Niederhauser 2015 in die «gemächlichere» Lamborghini Super Trofeo wechselte. Und am Mittwoch zwecks Sitzprobe zum ersten Mal in einem so schnellen Auto Platz nehmen durfte.

Nervös waren beide. Doch mit jeder Runde wuchs das Vertrauen. Mardenborough (SPI7) entschied das Trainingsduell für sich. Er war 0,515 Sekunden schneller. In den Rennen drehte «Nidi» das Blatt. Er kam

zweimal vor dem Engländer ins Ziel. Und das trotz eines Ausritts in der zweiten Lesmo – mit noch zu kalten Reifen nach dem Boxenstopp. «Dort verlor ich fast zehn Sekunden», sagte Niederhauser. «Deshalb schlüpfte Jann durch. Aber ich habe ihn gleich wieder kassiert.»

Beide hatten das Prestigeduell in den Niederungen der Startaufstellung konservativ begonnen. Doch beide fanden rasch den Rhythmus. Mardenborough meinte: «Es ist schon was ganz anderes als GP3. Aber nichts, was man nicht bewälti-

gen könnte.» Bei Lazarus war man von Niederhausers Vorstellung beeindruckt. Selbst den Ausritt ins Kies nahm man ihm nicht übel. «Im Gegenteil», sagte Patric. «Sie meinten, dadurch habe ich bewiesen, wie sehr ich gepusht habe.» Auch konditionell hielt der ins kalte Wasser gesprungene Berner mit. Obwohl er am Samstagabend stöhnte: «Meine Schulter könnte eine Massage gebrauchen.»

Starkes Comeback von Binder

Ein starkes Comeback lieferte René Binder ab. Dem nach seiner Scharlachentzündung wieder genesenen Tiroler tat offenbar der Teamwechsel gut. Bei MP Motorsport (als Ersatz des in Spa verunglückten Daniel de Jong) belegte Binder in Lauf 1 Platz 10 und holte den ersten Punkt eines deutschsprachigen Fahrers 2015. In Durchgang 2 steigerte er sich auf P8.

Hilmer-Ersatz Simon Trummer haderte schon in F1. Dort explodierte ihm vorne rechts die Bremsscheibe. Fürs Rennen fand er kein geeignetes Set-up. «Der Wagen hat so brutal aufgeschlagen. Ich habe fast eine Gehirnerschütterung.»

Auch Johnny Cecotto (zurück bei Trident) verschenkte die Chance auf ein gutes Ergebnis. Mit einem Jump-Start, «aus dem ich keinen Vorteil zog». Eine Durchfahrtsstrafe warf ihn aus den Punkten. Immerhin: In 1:33,723 Minuten drehte er die schnellste Runde. ♦

GP3 Monza

Für Gewinner Kirchhöfer war es

Marvin Kirchhöfer erbt in Monza den Sieg von Jimmy Eriksson. Schnellster Mann ist und bleibt aber der Italiener Luca Ghiotto.

Luca Ghiotto hätte in Monza seine Führung weiter ausbauen können. Und wenn er die Pace vom Quali auch im Rennen hätte gehen können, wäre es für den Rest des Feldes peinlich geworden. Ghiotto hatte die Konkurrenz im Abschlusstraining nämlich um exakt eine Sekunde distanziert. Alles sah nach einem überlegenen vierten Saisonsieg aus, doch dann wurde die Kuppelung zu heiß, und Ghiotto kam nicht vom Fleck.

Zur Freude der Gegner. Allen voran Emil Bernstorff. Der Brite kommt immer besser in Fahrt. Und sicherte sich nach Spa sei-

nen zweiten Sieg. Wieder war die Pace des Arden-Mannes vor allem im Schlussdrittel erstaunlich. «Dessen Reifen bauen gegen Ende weniger ab», stellte ART-Pilot Esteban Ocon fest, der dank zwei zweiten Plätzen die meisten Punkte aus Monza entführte.

In Durchgang 2 war es Kirchhöfer, der P1 von Jimmy Eriksson erbt, der Getriebeprobleme hatte. «Ich hätte ihn nicht geholt», meinte Kirchi. «P2 ist verdient. Aber der Sieg war reines Glück.» Ghiotto (von hinten gestartet!) pflügte wie auf Schienen durchs Feld und wurde Dritter. Sechs Läufe vor Schluss beträgt sein Vorsprung 14 Punkte (auf Ocon). Kirchhöfer liegt 30 Zähler zurück. «Ich frage mich schon, wie er (Ghiotto) das macht», sagt Ocon. «Er

ist mit einem um sechs Grad steileren Flügel gefahren und ist auf der Geraden immer noch der Schnellste.»

Fontana mit zu wenig Grip

Am Sonntag hatten die Schweizer eine gute Ausgangslage. Allerdings war Polesitter Alex Fontana vor dem Rennen klar: «Diesen Platz kann ich nicht



Sieg geernt: Kirchhöfer

halten.» Der Tessiner bekam recht. «Wir haben in mittel-schnellen und schnellen Kurven zu wenig Grip.» Beim Verteidigen von P5 kollidierte er mit Bernstorff. Die dafür erhaltene Zehn-Sekunden-Strafe konnte er nicht nachvollziehen. «Das war ein Race Incident.»

Bester Eidgenosse war Mathéo Tuscher mit zwei sechsten Rängen. Er hätte aber besser abschneiden können. In Lauf 2 drängte ihn Fontana ab. «Dabei verlor ich zwei Plätze. Und die Lenkung war danach krumm.»

Ralph Boschung kam hinter seinem Teamkollegen ins Ziel. Nach Lauf 1 (P11) meinte er: «Ich bin heute schlecht gefahren. Habe zu wenig gepusht.» Ehrliche Worte von einem, der am 23. September erst 18 Jahre alt wird. ♦ CE

KOMPAKT

IndyCar Diesen Donnerstag findet in der St. James the Great Church in Paulerspury (England) die Trauerfeier für den tödlich verunglückten IndyCar-Piloten Justin Wilson statt.

GP2 Entgegen anders lautenden Meldungen macht Hilmer Motorsport in der GP2 weiter. Teamchef Franz Hilmer hatte geplant, nach Monza an den Ex-Formel-1-Fahrer Charles Pic zu verkaufen.

Formel 4 Der Deutsche David Beckmann gewann am Adria Raceway das erste von drei Rennen zur italienischen Formel 4. Auch in Durchgang 2 und 3 siegte ein Mücke-Fahrer: Robert Schwartzman (Russland). Aktueller Leader ist Raff Aron (Estland). ♦ CE

beendet



Weiter auf Titelkurs: Vandoorne



Heißes Duell: Niederhauser

GP2 / Resultate

Monza/I: 5,793 km; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken.

Hauptrennen: 30 Runden (=173,481 km), 25 Fahrer gestartet, 19 gewertet

1. Alexander Rossi (USA/Racing Engineering) in 49:32,084 min (= 210,132 km/h); 2. Stoffel Vandoorne (B/ART) +1,275 sec; 3. Mitch Evans (NZ/Russian Time) +15,094; 4. Richie Stanaway (NZ/Status) +17,784; 5. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +18,198; 6. Norman Nato* (F/Arden) +18,382; 7. Arthur Pic (F/Campos) +18,842; 8. Jordan King (GB/Racing Engineering) +19,862; 9. Robert Visoiu (RO/Rapax) +22,083; 10. René Binder (A/MP Motorsport) +22,556. – Ferner: 16. Simon Trummer (CH/Hilmer) +37,541; 17. Patric Niederhauser (CH/Lazarus) +45,741. – Ausgeschieden: Marlon Stockinger (RP/Status). – *5-Sekunden-Strafe (Geschwindigkeitsübertretung in der Pitlane)

Schnellste Runde: Johnny Cecotto (CO/Trident) in 1:33,723 min (= 222,515 km/h)

Sprintrennen: 21 Runden (= 121,344 km), 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet

1. Mitch Evans (NZ/Russian Time) in 34:17,890 min (=212,274 km/h); 2. Arthur Pic (F/Campos) +0,707 sec; 3. Stoffel Vandoorne (B/ART) +1,066; 4. Richie Stanaway (NZ/Status) +7,623; 5. Sergey Sirotkin (RUS/Rapax) +8,871; 6. Sergio Canamasas (E/Lazarus) +11,895; 7. Raffaele Marciello (I/Trident) +12,510; 8. René Binder (A/MP Motorsport) +13,241; 9. Julian Leal (CO/Carlin) +14,352; 10. Alex Lynn (GB/Dams) +14,502. – Ferner: 16. Simon Trummer (CH/Hilmer) +23,094; 17. Patric Niederhauser (CH/Lazarus) +25,186; 19. Marlon Stockinger (RP/Status) +26,228

Schnellste Runde: Lynn in 1:32,818 min (= 224,684 km/h)

Bonuspunkte: Pole (4): Pierre Gasly (F/Dams); 1:31,272 min; = 228,490 km/h; schnellste

Runde (je 2): Cecotto (1:33,723 min)/Lynn (1:32,818 min)

Stand nach 16 von 22 Läufen: 1. Vandoorne 261 Pkte; 2. Rossi 153; 3. Sirotkin 115;

4. Haryanto 109; 5. Evans 89; 6. Lynn 86; 7. Gasly 65; 8. Marciello 60; 9. Pic 57; 10. Matsushita 48. Ferner: 22. Binder 2. – Teams: 1. ART 309; 2. Racing Engineering 199;

3. Campos 166; 4. Dams 151; 5. Russian Time 136; 6. 135; 7. Trident 61; 8. Status 42

Nächstes Rennen: 10./11. Oktober, Sotschi (RUS)

Internet: www.gp2series.com

«reines Glück»

GP3 / Resultate

Monza/I: 5,793 km; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken.

1. Lauf 22 Runden (= 127,137 km), 19 Fahrer gestartet, 16 gewertet

1. Emil Bernstorff (GB/Arden) in 37:06,696 min (= 205,548 km/h); 2. Esteban Ocon (F/ART) +0,987 sec; 3. Kevin Ceccon (I/Arden) +2,374; 4. Marvin Kirchhöfer (D/ART) +6,555; 5. Jimmy Eriksson (S/Koiranen) +9,206; 6. Mathéo Tuscher (CH/Jenzer) +15,249; 7. Alex Palou (E/Campos) +16,408; 8. Alex Fontana (CH/Status) +22,645; 9. Ralph Boschung (CH/Jenzer) +23,891; 10. Mitchell Gilbert (AUS/Carlin) +25,038

2. Lauf 16 Runden (= 92,379 km), 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet

1. Marvin Kirchhöfer (D/ART) in 26:50,969 min (= 206,437 km/h); 2. Esteban Ocon (F/ART) +1,211 sec; 3. Luca Ghiotto (I/Trident) +1,459; 4. Kevin Ceccon (I/Arden) +2,041; 5. Jimmy Eriksson (S/Koiranen) +6,759; 6. Mathéo Tuscher (CH/Jenzer) +11,718; 7. Ralph Boschung (CH/Jenzer) +13,418; 8. Sandy Stuvik (I/Status) +15,754; 9. Mitchell Gilbert (AUS/Carlin) +17,303; 10. Alex Palou (E/Campos) +17,794. – Ferner: 16. Alex Fontana* (CH/Status) +25,399. – * 10-Sekunden-Strafe (Auslöser Unfall)

Stand nach 12 von 18 Läufen: 1. Ghiotto 170 Punkte; 2. Ocon 156; 3. Kirchhöfer 140; 4. Bernstorff 127; 5. Ceccon 77; 6. Eriksson 66; 7. Fuoco 46; 8. Parry 43; 9. Mardenborough 32; 10. Boschung 27; 11. Tuscher 22; 12. Celis jr. 19; 13. Palou 18; 14. Tunjo 17; 15. Fontana 16; 16. Stuvik 7; 17. Morris 6; 17. Stuvik 6. – Teams: 1. ART 315; 2. Arden 208; 3. Trident 191; 4. Koiranen 109; 5. Carlin 79; 6. Jenzer 53; 7. Status 29; 8. Campos 18

Nächstes Rennen: 9./10. Oktober, Sotschi (RUS)

Internet: www.gp3series.com

Formel-3-EM Portimão

Rosenqvist: Mit zwei Siegen an die Spitze

Von ANNETTE LAQUA

Der Auftritt der FIA Formel-3-EM in Portimão wurde zur Demonstration der Stärke des italienischen Prema Powerteams. Felix Rosenqvist gewann zwei Rennen, Jake Dennis eins. Außerdem trafen sich nach zwei der drei Rennen ausschließlich Prema-Piloten bei der Siegerehrung.

Einzig Alexander Albon konnte in die Phalanx der Prema-Jungs einbrechen und Lauf eins als Zweiter beenden. Dass der Signature-Pilot die Prema-Meute nicht noch häufiger ärgern konnte, lag an einer zu geringen Spritmenge in seinem Tank, die nach dem zweiten Qualifying moniert wurde. Albon verlor seine Pole-Position und musste die Rennen zwei und drei von der letzten Startposition beginnen. «Schade, denn ich denke, dass ich sogar um den Sieg hätte fahren können», so der Rookie.

Rosenqvists beide Triumphe und sein dritter Platz gepaart mit P9, P8 und P8 von Antonio Giovinazzi sorgten dafür, dass der Schwede die Spitze der Fahrerwertung übernehmen konnte. «Ich hatte nach den Qualifyings damit gerechnet, dass Felix Portimão als Leader verlassen würde», so der abgelöste Leader Giovinazzi, der direkt von seinem DTM-Debüt in Moskau nach Portugal reiste. Trotz seines relativ schwachen Wochenendes steckte der Italiener den Kopf nicht in den Sand: «Als Zweiter der Gesamtwertung bin ich nun der Jäger und habe weniger Druck als der Erste.»

Pommer bester Deutscher

Bester deutscher Vertreter in Portugal war Markus Pommer, der sich in Rennen eins P5 angelte. Im dritten Lauf starb sein Motor in Runde eins ab. Sein unmittelbar folgender Landsmann Maxi Günther krachte in Pommers Auto. «Markus kann man keine Schuld geben, es war einfach nur Pech», so Günther, der in Portimão keinen Punkt holte. Fabian Schiller beendete seine Formel-3-Saison wegen enttäuschender Ergebnisse und ohne große Hoffnung auf Besserung vorzeitig und verzichtete auf die Reise an die Algarve. Und Nicolas Pohler musste wegen seines Armbruchs noch immer passen. ♦



Dreifacherfolg: Rosenqvist holt zwei Laufsiege und Tabellenspitze



Beste Deutscher: Pommer angelte sich in Lauf 1 den fünften Platz

FORMEL-3-EM / Resultate

Portimão/P: 4,684 km; Wetter/Piste: Sa/So trocken.

1. Lauf (20 Runden = 93,680 km, 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet)

1. Jake Dennis (GB/Prema) in 34:16,653 min (= 164,0 km/h); 2. Alexander Albon (I/Signature) +3,688 sec; 3. Felix Rosenqvist (S/Prema) +4,260; 4. Lance Stroll (CDN/Prema) +9,791; 5. Markus Pommer (D/Motopark) +12,196; 6. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +12,753. – Ferner: 9. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) +20,584; 14. Maximilian Günther (D/Mücke) +32,856

2. Lauf (19 Runden = 88,996 km, 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 35:24,500 min (= 150,8 km/h); 2. Jake Dennis (GB/Prema) +1,005 sec; 3. Lance Stroll (CDN/Prema) +4,357; 4. Gustavo Menezes (USA/Jagonya Ayam with Carlin) +10,783; 5. George Russell (GB/Carlin) +12,204; 6. Pietro Fittipaldi (BR/Force) +12,720. – Ferner: 8. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) +13,867; 11. Markus Pommer (D/Motopark) +17,406; 14. Maximilian Günther (D/Mücke) +21,096

3. Lauf (20 Runden = 93,680 km, 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 36:27,922 min (= 154,1 km/h); 2. Jake Dennis (GB/Prema) +1,168 sec; 3. Lance Stroll (CDN/Prema) +6,049; 4. George Russell (GB/Carlin) +12,782; 5. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +13,316; 6. Pietro Fittipaldi (BR/Force) +14,598. – Ferner: 8. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) +17,428. – Nicht klassiert: Markus Pommer (D/Motopark); Maximilian Günther (D/Mücke)

Stand nach 27 von 33 Läufen: 1. Rosenqvist, 378 Punkte; 2. Giovinazzi 343,5 Punkte; 3. Leclerc 324,5; 4. Dennis 309; 5. Russell 186; 6. Albon 168; 7. Stroll 163; 8. Günther 118; 9. Pommer 94,5; 10. Jensen 90,5; 11. Ferrucci 71; 12. Menezes 65; – Ferner: 23. Schiller 2; – Teams: 1. Prema 702; 2. Jagonya Ayam with Carlin 451,5; 3. Van Amersfoort 394,5; 4. Carlin 282,5; 5. Mücke 251; 6. Signature 251; 7. Motopark 143,5; 8. Force 53

Nächstes Rennen: 26./27. September, Nürburgring (D)

Internet: www.fiaf3europe.com

Langstrecken-WM

Jubel hier, Trauer dort

Von PETER WYSS

Bei den LMP1-Privatteams könnte nach dem Nürburgring-Rennen die Stimmung unterschiedlicher nicht sein. Jubel bei Kolles, tiefe Trauer bei Rebellion.

Nicht nur die Werksteams der drei LMP1-Hersteller feierten ein mehr oder weniger erfolgreiches Heimspiel. ByKolles und Pierre Kaffer hätten sich keinen passenderen Ort für ihren ersten Triumph in der Wertung der LMP1-Privatteams wünschen können. Sie beenden damit die Siegesserie von Rebellion, wo 2015 mit Nick Heidfeld und Daniel Abt gleich zwei Deutsche fahren.

«Mein erster LMP1-Sieg, seit ich hier 2004 mit Allan McNish im Veloqx-Audi sogar im Gesamtklassement vorne lag», erinnerte Kaffer. «Nach so vielen Tiefschlägen tut dies verdammt gut. Es ist nicht einfach, danach immer wieder aufzustehen», rechtfertigte der Wahl-Schweizer seine schier überschwängliche Freude. Für Simon Trummer, der mit ihm die 6h alleine bewältigte, bedeutete dies den ersten Erfolg auf der Langstrecke; letztmals stand der Berner



Am Nürburgring gelaufen wie ein Uhrwerk: CLM P1/01 des ByKolles-Teams als bester privater LMP1

als Zweiter in der GP2 (Bahrain 2014) auf einem Podium, das in der LMP1-Trophy bisher die «Rebellen» beherrschten. «Nur mit der Entwicklung während eines Rennwochenendes kommt man halt nicht weiter», ätzte ein Teammitglied.

Trauer um Rebellion-Mech

Nach den in Anbetracht komplett neuer Autos unerwartet gut verlaufenen 24 Stunden von

Le Mans schien man sich in dem unter Schweizer Flagge laufenden Briten-Team – wohl dem begrenzten Budget geschuldet – etwas zu sehr auf den Lorbeeren ausgerichtet zu haben. Die beiden Rebellion R-One wiesen kaum Modifikationen auf, während ByKolles das zweite große Update (in Le Mans Getriebe und Hinterachse, nun Flügel und Unterboden) für den CLM P1/01 brachte.

Motorisch sollten beide auf gleichem Stand sein. Doch während der AER-V6-Turbo und seine Elektronik im deutschen Auto bis auf den mehrminütigen Stillstand nach dem zweiten Stopp einwandfrei funktionierten, brachte Rebellion den Wagen von Abt nach der Einführungsrunde nicht mehr zum laufen. Den zweiten mit Heidfeld warfen erste Probleme ins Hintertreffen, als Kaffer in



Siegerlächeln: Pierre Kaffer



Trauerstimmung: Rebellion

Schlagdistanz lag. Der Sieg ist also nicht bloß geerbt. Und für Rebellion nicht nur ein erfolgloses, sondern das traurigste WEC-Wochenend überhaupt.

Dienstag früh nach dem Rennen kam deren Nummer-1-Mechaniker Damien Lewis auf der Landstraße nach Adenau ums Leben. Als Fußgänger mitten auf der Straße stehend, überrollt von einem Lkw. Zwei Tage vor seinem 40. Geburtstag. ♦

European Le Mans Series Le Castellet

Vorentscheidung ist gefallen

Der Gibson-Nissan von Jota Sport hat auch das Rennen in Le Castellet gewonnen. Weil Thiriet patzte, ist der Titel zum Greifen nah. Erstes Klassen-Podest für den GTE-BMW.

Es war wohl die Angststrecke für all diejenigen Teams, die noch auf einen offenen LMP2-Sportwagen setzen. Also auch für das Team Jota Sport, das bekanntlich den Gibson-Spyder einsetzt. Im Vorfeld der 4h von Le Castellet machte das britische Team schon von sich reden. Zum einen verkündete man den Verbleib in der ELMS für 2016 – mit dem bewährten Paket Gibson-Nissan. Zum anderen aber auch den Einstieg in die Langstrecken-WM (WEC), wo man 2016 mit einem Oreca 05-Nissan in der LMP2-Klasse mitmischen möchte.

Ob diese gute Nachricht auch den bei Nissan nicht so fahraktiven Harry Tincknell beflügelt hat? Auf jeden Fall setzte der

Youngster im Qualifying auch ohne geschlossene Kuppel vor die versammelte Coupé-Konkurrenz auf die Pole-Position.

Zum Start durfte jedoch Teameigner und Herrenfahrer Simon Dolan ran, der wie erwartet die Führung abgeben musste, jedoch zum einen selbst recht gut den Anschluss hielt, zum anderen aber auch eine Safety-Car-Phase wieder für den vollen Anschluss sorgte.

Z4 GTE erstmals auf Podest

Mit den schnellen Tincknell und Filipe Albuquerque wurde der Rest des Rennens beinahe zum Spaziergang für die Jota-Frühlingstruppe, die den zweiten Saisonsieg feiern konnte.

Gleichzeitig patzten die härtesten Gegner vom Team Thiriet by TDS Racing, die ein Leck im Bremskreislauf stopfen mussten und so nur auf P6 ins Ziel kamen.

Einen starken Auftritt legten die beiden BR01-Coupés von AF Racing hin. Die russischen

Boliden traten erstmals mit Dunlop-Pneus an und konnten auf den langen Geraden ihren guten Topspeed in die Plätze 3 und 4 ummünzen, nachdem Mikhail Aleshin und Nicolas Minassian zu Anfang sogar eine Doppelführung hatten.

Dass das Greaves-Team mit einem weiteren Gibson noch P2 vor den BR01-Coupés holte, dafür sorgte Schlussfahrer Jon Lancaster, der vor allem im Verkehr wie entfesselt fuhr.

Nach drei vierten Plätzen gelang dem in den USA bereits erfolgreichen BMW Z4 GTE in Le Castellet auch in Europa erstmals der Sprung aufs Podest. Andy Priaulx, Henry Hassid und Jesse Krohn (Marc VDS Racing) feierten am Ende P2 hinter dem dominanten Ferrari von Formula Racing.

In der GTC-Klasse holte sich wie beim Auftakt der BMW Z4 GT3 von TDS Racing den Erfolg. Bei den LMP3 gewannen einmal mehr Sir Chris Hoy und Charlie Robertson. ♦



Greaves: Noch P2 erkämpft



Erstes Podium: Marc-VDS-Z4

EUROPEAN LE MANS SERIES / Resultate

Le Castellet/F; 5,791 km; Rennen über 4 Stunden; 4. von 5. Läufen zur ELMS; 27 Autos gestartet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Dolan/Albuquerque/Tincknell (Gibson 0155 – Nissan) 123 Runden; 2. Hirsch/Wirtheim/Lancaster (Gibson 0155 – Nissan) +30,290 sec.; 3. Aleshin/Ladygin/Shaytar (BR01 – Nissan) +35,459; 4. Mediani/Markozov/Minassian (BR01 – Nissan) +1:31,170 min.; 5. Krohn/Jönsson/Pla (Ligier JS P2 – Judd) +1 Rd.; 6. Thiriet/Badey/Gommendy (Oreca 05 – Nissan) +1 Rd.; 7. Roussel/Cheng (Morgan – Nissan) +2 Rdn.; 8. Munemann/Winslow/Roda (Ligier JS P2 – Nissan) +2 Rdn.; 9. Laursen/Mac/Rizzoli (Ferrari F458 Italia) +6 Rdn. (1. GTE); 10. Priaulx/Hassid/Krohn (BMW Z4 GTE) +7 Rdn. (2. GTE); 11. Smith/Butcher/Cocker (Ferrari F458 Italia) +8 Rdn. (3. GTE); 12. Lietz/Mapelli/Ried (Porsche 911 RSR) +8 Rdn. (4. GTE); 13. Talkanitsa sr./Talkanitsa jr./Pier Guidi (Ferrari F458 Italia) +8 Rdn. (5. GTE); 14. Cameron/Griffin/Scott (Ferrari F458 Italia) +8 Rdn. (6. GTE); 15. Wainwright/Carroll/Keen (Porsche 911 RSR) +8 Rdn. (7. GTE); 16. Perera/Lunardi/Dermont (BMW Z4 GT3) +10 Rdn. (1. GTC); 17. Hoy/Robertson (Ginetta – Nissan) +10 Rdn. (1. LMP3); 18. Flohr/Castellacci/Hall (Ferrari F458 Italia GT3) +10 Rdn. (2. GTC); 19. Lacorte/Sernagiotto (Ginetta – Nissan) +10 Rdn. (2. LMP3)

Nächstes Rennen: 18. Oktober, Estoril/P
Internet: www.europeanlemansseries.com

Blancpain Sprint Series Portimao

Frijns/Vanthoor sind fast durch

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit einem weiteren Sieg haben Laurens Vanthoor und Robin Frijns (Audi) einen großen Schritt Richtung Titelgewinn gemacht.

Am Freitag waren es aber nicht die Platzhirsche aus dem WRT-Audi-Team, die den Ton gaben. Stattdessen holte Christopher Mies mit dem Schwesterauto die Pole-Position für das Qualifying Race. Dort schien nach langer Durststrecke für ihn und Fahrpartner Enzo Ide auch endlich wieder der Knoten zu platzen. Doch dann gab es eine Durchfahrtsstrafe, weil Mies sich die beim fliegenden Start verlorene Führung abseits der Strecke zurückholte – so am Ende nur Platz 10.

Die Führung erbt Bentley-Pilot Vincent Abril, der den Continental GT3 auch auf P1 liegend an Maximilian Buhk übergab. Nach dem Sieg in Moskau sah es direkt nach einem weiteren Erfolg aus, doch Robin Frijns, der den zweitplatzierten Audi von Vanthoor übernommen hatte, drehte noch mal auf.

In einer der besten letzten Runden, die die Serie je gesehen hat, balgten sich der Niederländer und der Norddeutsche Tür an Tür um die Führung – letztlich mit dem besseren Ende für die «Bentley Boys».

Dank ordentlich V8-Turbo-power konnte Buhk die dadurch gewonnene Pole für das Hauptrennen trotz kurzen Verschlafens gegen die Audi-Meute behalten. Und fuhr am weitaus wärmeren Sonntag dem Feld um fünf Sekunden davon.

Offensichtlich meinte es der Renn Gott aber nicht gut mit dem HTP-Bentley. Ein bereits in der Startphase abgelöstes Ablaufgitter an einem Kerb musste wieder angebracht werden – das Safety Car machte den Vorsprung zunichte.

Phoenix-Audi auf Platz 2

Pünktlich zur Öffnung des Boxenstoppfensters war das Rennen wieder «grün», und Buhk tat das einzig Richtige: draußen bleiben und Meter machen. Als er dann zum Stopp fuhr, wurde er erst in der Einfahrt aufgehalten, dann würgte Abril den Motor beim Losfahren ab.

Vanthoor war derweil nach einem Blitzstopp der WRT-Truppe klarer Leader, Abril nur noch Vierter. Daran sollte sich nichts mehr ändern, denn der Rinaldi-Ferrari von Marco Seefried/Norbert Siedler auf P3 war nicht mehr zu knacken – eine Vorentscheidung im Titelkampf.

Dazwischen sortierten sich Niki Mayr-Melnhof und Markus Winkelhock ein, die mit P2 den ersten BSS-Podiumsplatz 2015 für Phoenix holten. ♦



Dritter Saisonsieg in einem Hauptrennen: Vanthoor (l.)/Frijns



Dank Taktik und Speed auf P2: Mayr-Melnhof/Winkelhock

24h Series - 24h Barcelona

Sternstunde



Ziel: Proczyk (l.)/Schneider



Sieger der 24h von Barcelona 2015: Mercedes SLS von HP Racing

Von MARTIN BERRANG

Die 24h von Barcelona endeten mit einem Dreifachsieg für Mercedes. Selbst ein unverschuldeter Crash kurz vor dem Ende konnte den SLS von HP Racing nicht am Sieg hindern.

Zunächst machte der Polesetter Renger van der Zande im SLS von Car Collection die Pace. Eine defekte Wasserpumpe warf den Niederländer aber weit zurück. Ebenfalls Pech für Landsmann Peter Kox: Getriebschaden am Ferrari 458 GT3

Italia der Scuderia Praha und viel Zeitverlust für die Vorjahressieger. Als einziger SLS-Jäger blieb der Porsche 911 GT3 R vom Team Herberth. Auf P2 brach in der Nacht erst die Sitzhalterung, dann verabschiedeten sich zwei Getriebe und noch die Hydraulik der Kupplung.

Ram Racing im Technikpech

Bis Rennmitte sah es nach einem Sieg von Ram Racing aus. Fünf Runden Vorsprung hatten Tom Onslow-Cole, Thomas Jäger, Paul White und Jeroen Bleekemoen herausgefahren, als eine Servo-Pumpe streikte.

Nun übernahmen Bernd Schneider, Hari Proczyk, Reinhold Renger, Reinhard Kofler und Sean Johnston das Kommando und fuhren das Rennen souverän durch. Selbst ein in der Kurve stehender Lamborghini konnte Schlusspilot Schneider nicht mehr stoppen.

Der Saarländer zog sich zwar einen Frontschaden zu, brachte aber das Auto sicher ins Ziel und gewann. P2 ging an Kenneth Heyer, Christian Frankenhout sowie Michael, Martin und Chantal Kroll im SLS von Hofor Racing. Für den Ram-SLS gab es am Ende noch P3. ♦

MEGA-Line
RACING ELECTRONIC GmbH
Hauensdorfer Strasse 3
D-93342 Saal a.d. Donau
+49 9441 68 66 0
info@mega-line.de
www.mega-line.de

Software-Entwickler (m/w) im Bereich Automotive / Motorsport

Innovation im Motorsport – MEGA-Line RACING ELECTRONIC

Unsere Produkte sind wichtige Komponenten in Rennfahrzeugen, welche die härtesten Langstrecken-Rennen der Welt gewinnen können. Zu unseren Kunden zählt eine Reihe der renommiertesten Automobilhersteller sowie erfolgreichste privaten Rennställe weltweit.

Was wir Ihnen bieten

Eigenständiges und eigenverantwortliches Arbeiten in einem kleinen und innovativen Unternehmen mit flachen Hierarchien und kurzen Entscheidungswegen. Abwechslungsreiche und herausfordernde Aufgaben, das Arbeiten in einem kreativen und dynamischen Team sowie die Chance, sich fachlich und persönlich weiterzuentwickeln. Flexible Arbeitszeiten bei branchenüblicher Bezahlung und einem Dienstwagen.

Beginn zum frühestmöglichen Zeitpunkt an unserem Standort in Tübingen oder Saal an der Donau.

Was Sie mitbringen

Ein abgeschlossenes Studium in einem der einschlägigen Studiengänge oder eine gleichwertige Ausbildung. Sie zeichnen sich durch eine selbständige, strukturierte und zuverlässige Arbeitsweise, gepaart mit einer analytischen Denkweise, Engagement, Flexibilität und Teamfähigkeit aus.

Darüber hinaus können Sie Folgendes vorweisen:

- Fundierte Kenntnisse im Bereich embedded Software Entwicklung für µController
- Reichhaltige Erfahrung bei Inbetriebnahme und Fehlersuche im Bereich embedded Software
- Erfahrung in der Analyse von Schaltplänen und HW-Layout
- Kenntnisse und Erfahrungen in µController Programmierung in C

Zusätzlich sind folgende Kenntnisse sehr von Vorteil:

- Erfahrungen mit MATLAB/Simulink
- Knowhow und Erfahrung mit den verschiedensten µController-Typen
- Kenntnisse und Erfahrungen mit FPGA

Weitere nützliche Kenntnisse:

- CAN-Bus Softwarehandling
- Verwaltung Build Prozesse für embedded Projekte
- Kenntnisse in Regelungs- und Filter-Technik

Ihre Aufgabe

Sie arbeiten eigenverantwortlich in zukunftsweisenden Projekten vom Prototyp bis hin zur Serienreife. Dabei reicht das Spektrum der Aufgaben von der Hardware-nahen Softwareentwicklung und der Inbetriebnahme neuer Schaltungsentwürfe bzw. Platinen über die Hardware-Layer Programmierung für automatische Codegenerierung auf Basis Matlab / Simulink bis hin zur Programmierung automatischer Prüfabläufe.

Ihre Fachkompetenz ist der Ausgangspunkt für die Entfaltung Ihrer Kreativität zum Nutzen unserer Kunden. Aus Ihrer Affinität zum Automobil heraus begeistert es Sie, bei der Entwicklung komplexer Elektronik-Systeme für automobiler Anwendungen im Bereich Schaltsysteme maßgeblich mitzuwirken.

Haben wir Sie neugierig gemacht?

Wir freuen uns über Ihre aussagekräftige Bewerbung an Herrn Michael Bleile unter info@mega-line.de. Haben Sie Fragen? Gerne können Sie sich auch vorab an uns wenden!

Porsche Supercup Monza

Müllers Doppel



Podium in beiden Rennen (v.l.): Cairoli, Müller, Ammermüller

Sven Müller setzte seine unglaubliche Serie fort und holte sich im königlichen Park von Monza den ersten Doppelsieg im Supercup.

Vier Siege und ein zweiter Platz in den letzten fünf Rennen. So eine Serie dürfte es im so hart umkämpften Supercup schon lange nicht mehr – wenn überhaupt – gegeben haben. Aber Porsche-Junior Sven Müller schwimmt momentan auf einer Welle des Erfolgs. In Budapest platze der Knoten, in Spa kamen ein Sieg und P2 dazu. Und nun, in Monza, reiste Müller noch als Vorjahressieger an.

Vor Jahresfrist hatte der Binger seinen ersten Sieg in den

Porsche-Cups genau auf der Highspeed-Strecke in Norditalien feiern können. Favorit Müller also?

Im Qualifying setzten zunächst andere die Akzente. Im Rekordteilnehmerfeld von 38 identischen Porsche 911 GT3 Cup der Generation 991 waren es zunächst Müllers «Kollegen», Teamkollege Michael Ammermüller und Porsche-Junior-kollege Matteo Cairoli, die sich die Pole-Positionen sicherten. Aber in den Rennen war Müller absolut dominant. Im ersten Durchgang auf P4 nach dem Start zurückgefallen, schnappte sich Müller erst Tabellenleader Philipp Eng, dann Pole-Mann Ammermüller und nach einem

Fahrfehler auch Cairoli. Die eroberte Spitze gab der Lechner-Pilot auch nicht mehr ab.

Am Sonntag sorgte Müller gleich am Start für klare Verhältnisse, als er Pole-Mann Cairoli ausbeschleunigte und von diesem Zeitpunkt an einem nie gefährdeten Sieg entgegenfuhr.

«Doppelsieg und gleich noch den Hattrick in Monza holen – perfekt», jubelte Müller, der sich damit sogar noch eine Außen-seiterrolle im Titelkampf sichern konnte.

Eng liegt weiter auf Titelkurs

Beim Finale in Austin (24./25. Oktober), wo noch mal zwei Rennen anstehen, geht aber Philipp Eng als Titelfavorit an den Start. Der gebürtige Salzburger kam am Samstag trotz P5 sogar noch vor den Rivalen Christian Engelhart sowie Alex Riberas ins Ziel – und haderte. «Das war nix. Uns hat das ganze Wochenende die Pace gefehlt», so Eng, der nach P7 am Sonntag und sichtlich fehlendem Topspeed trotzdem noch 17 Zähler Vorsprung zum Finale mitbringt. Rechnerisch reichen dem Project-1-Piloten dort zwei fünfte Plätze zum Titel – ganz egal, was die versammelte Konkurrenz dort anstellt. ♦

Tourenwagen-EM Brünn

Siege und Titel hart umkämpft

Mato Homola und Dusan Borkovic (beide Seat) holten sich die Siege in Brünn. Mackschin nach Doppelsieg jetzt klar auf Titelkurs.

Die Top-3-Plätze in beiden Rennen waren jeweils die gleichen: In Durchgang eins holte sich Mato Homola seinen ersten Saisonsieg vor WTCC-Aussteiger Dusan Borkovic. Im zweiten Lauf drehte Letzterer den Spieß um und hielt allen Angriffen Homolas Stand.

Jeweils auf P3 lief der Georgier Davit Kajaia ein, der in seinem Engstler-BMW seine direkten Konkurrenten in der TC2T-Klasse einmal mehr klar im Griff hatte.

Lokalmatador Petr Fulin und der Franke Andreas Pfister konnten nicht wie erhofft weitere Siege einfahren. Fulin hatte nach P3 in Lauf eins gar einen Nuller in Lauf zwei durch eine Kollision zu beklagen. Pfister holte zweimal Klassenrang 4.

In der TC2-Klasse hatten die Rikli-Hondas keine Chance gegen den starken BMW von Michal Matejovsky, der damit beim Heimspiel einen Doppelsieg feierte.

Auch zweimal gewinnen konnte in der S1600-Klasse Niklas Mackschin (Ford). Weil Ulrike Krafft (Ford) im zweiten Lauf ausfiel, ist Mackschin jetzt Favorit auf den 1600er-Titel. ♦



Die Gesamtsieger in Brünn: Homola (l.) und Borkovic

Tourenwagen-WM

Endspurt im WM-Kampf

Am Wochenende beginnt nach rund zweimonatiger Sommerpause das letzte Saisondrittel der WTCC. Bei der Premiere in Motegi arbeitet WM-Leader José María López weiter an seiner Titelverteidigung.

López' Arbeitgeber Citroën überlässt auf dem Weg zum zweiten Herstellertitel nichts dem Zufall. Bei Testfahrten im spanischen Motorland Aragón ging es zwar mehr um Feintuning und das Ausmerzen festgestellter Technikfehlchen, doch gute News sehen in den Augen der Konkurrenz wohl trotzdem anders aus.

Im Kampf um die WM-Krone der Fahrer geht es wie im Vorjahr zwischen López und Yvan Muller um die sprichwörtliche Wurst. 55 Zähler hat der Titelverteidiger Vorsprung vor dem Rekordchampion – viermal so viele können in den letzten vier Events noch geholt werden. Muller ist damit näher dran als

im Vorjahr zu diesem Zeitpunkt der WM. Leicht werden dürfte es trotzdem nicht. Die Erfahrung zeigt, dass López vor allem auf neuen Strecken eine absolute Bank ist. Und gleich deren drei werden noch unter die Räder genommen: Motegi, Buri-ram und das Finale in Doha, Katar. Nur Schanghai ist den WM-Teilnehmern bekannt.

López kann zudem reagieren und muss nicht angreifen. Wobei Muller noch aus eigener Kraft den Titel holen kann. Sé-

bastien Loeb hat dagegen mit fast 100 Punkten Defizit auf López höchstens noch Außenseiterchancen.

Van Lagens Lada-Schock

Einen «Heimvorteil» genießt nicht nur auf das Land bezogen Honda. Auf der Honda-Teststrecke dürfen die vier Civics zudem mit Basisgewicht antreten. Vielleicht die Chance, endlich aus eigener Kraft zu siegen?

Während Chevrolet mit immerhin 10 kg Ballast antritt, ist

auch Lada wieder «leer» unterwegs. Das Testprogramm der Russen wurde durch die Crashes in Vila Real zwar beeinträchtigt, trotzdem wird die Werksmannschaft aus Togliatti noch besser aussortiert in Asien erwartet.

Zudem hat man mit Nicolas Lapierre einen sehr erfahrenen und vor allem schnellen Fahrer neu an Bord. Sehr zum Leidwesen von Jaap van Lagen übrigens, der wie berichtet vom Franzosen ersetzt wird. Der

Niederländer wurde von der Entscheidung Ladas sehr überrascht, hatte er doch schon die komplette Reiseplanung für die Asien-Rennen gemacht. Zudem hat er zugunsten Ladas einen Vollzeit-Drive im Porsche Supercup ausgeschlossen, da Lada ihm ab der Nürburgring-Runde einen Platz bis Ende der Saison versprochen hatte. Lapierre dürfte bis Saisonende aber fix sein. Denn die pro Auto und Jahr erlaubten zwei Fahrerwechsel sind jetzt weg. ♦



Strahlemann López: Auf dem Weg zum zweiten WM-Titel?



Jaap van Lagen: Viel Einsatz gezeigt und trotzdem bei Lada raus

Performance-Gewichte

Taktikspiele mit den Zusatz-Kilos



Enges Racing in der DTM – die Zusatzgewichte (kl. Foto) spielen dabei auch eine große Rolle

Von ARNO WESTER

Auf dem Moscow Raceway sorgten zuletzt wieder einmal die Performance-Gewichte für Gesprächsstoff in der DTM.

Positiv ist sicher, dass durch sie alle Hersteller in der Lage sind, Rennen zu gewinnen. Audi (sieben Siege), Mercedes-Benz (drei) und BMW (zwei) profitierten bisher mehr oder weniger von der umstrittenen Regelung, die auch dafür sorgte, dass inzwischen acht Piloten in den zwölf Rennen erfolgreich waren. Nur die beiden Audi-Fahrer Jamie Green (drei Erfolge) und Mattias Ekström (2) sowie Mercedes-Pilot Pascal Wehrlein (2) schafften bisher mehr als einen Lausieg.

Was allerdings nicht im Sinne des Erfinders ist, sind taktische Spielereien, wie sie im ersten Moskau-Rennen von Audi (allerdings legal) praktiziert wurden. Jamie Green ließ sich kurz vor Rennende von einem Podestplatz (P3) auf P4 zurückschleichen, damit sein RSS in Oschersleben 2,5 Kilogramm leichter sein darf. Schöner Nebeneffekt: Das Auto seines in der Tabelle führenden Markenkollegen Mattias Ekström darf dadurch 5 kg weniger wiegen. Und: Der Silberpfeil von seinem härtesten Widersacher in der Meisterschaft, Pascal Wehrlein, muss sogar 5 kg schwerer sein!

DTM-Chef Hans Werner Aufrecht versprach auf MSA-Anfrage, dass das Verteilungssystem für die kommende Saison definitiv geändert werde: «Ein Fehler war sicher, die Performance-

Gewichte nach jeder Veranstaltung und nicht nach jedem Rennen zu ändern.» Dann hätte BMW nämlich in Zandvoort mit den leichtesten Autos im Feld nach dem historischen Siebenfach-Triumph tags darauf wohl kaum einen Fünffach-Erfolg gefeiert.

Moskau: Extrem enges Feld

Was allerdings immer wieder auffällt, ist die große Ausgeglichenheit – und damit auch Chancengleichheit. So lagen beispielsweise im zweiten Qualifying auf dem 3,931 km langen Moscow Raceway die Top Sie-

ben und damit Fahrer aller drei Hersteller innerhalb von nur 92 Tausendstelsekunden! Samstag-Sieger Pascal Wehrlein fehlten am Sonntag auf Startplatz elf weniger als zwei Zehntelsekunden zur Pole-Zeit von Audi-Pilot Mike Rockenfeller.

Und das trotz eines Gewichtsunterschiedes von bis zu 32,5 kg zwischen den leichtesten BMW und den schwersten Audi. Dank der Moskau-Taktik der Audianer wird sich daran auch bei den Läufen 13 und 14 am kommenden Wochenende in Oschersleben nichts ändern (siehe Tabelle unten). ♦

GEWICHTSTABELLE OSCHERSLEBEN / DTM 2015

Nr.	Fahrer	Fahrzeug	Gesamt-/Zusatzgewicht
1	Wittmann (25/D)	BMW M4 DTM	1107,5/-12,5 kg
2	Paffett (34/GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	1127,5/+7,5 kg
3	Di Resta (29/GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	1120/+/-0 kg
5	Ekström (36/S)	Audi RS 5 DTM	1137,5/+17,5 kg
6	Wickens (26/CDN)	Mercedes-AMG C63 DTM	1122,5/+2,5 kg
7	Spengler (32/CDN)	BMW M4 DTM	1105/-15,0 kg
8	Vietoris (26/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	1122,5/+2,5 kg
10	Scheider (36/D)	Audi RS 5 DTM	1125/+5,0 kg
12	Juncadella (24/E)	Mercedes-AMG C63 DTM	1125/+5,0 kg
13	Felix da Costa (24/P)	BMW M4 DTM	1107,5/-12,5 kg
16	Glock (33/D)	BMW M4 DTM	1105/-15,0 kg
17	Molina (26/E)	Audi RS 5 DTM	1122,5/+2,5 kg
18	Farfus (32/BR)	BMW M4 DTM	1107,5/-12,5 kg
22	Auer (20/A)	Mercedes-AMG C63 DTM	1120/+/-0 kg
27	Tambay (24/F)	Audi RS 5 DTM	1122,5/+2,5 kg
31	Blomqvist (21/GB)	BMW M4 DTM	1105/-15,0 kg
36	Martin (29/B)	BMW M4 DTM	1105/-15,0 kg
48	Mortara (28/I)	Audi RS 5 DTM	1137,5/+17,5 kg
51	Müller (23/CH)	Audi RS 5 DTM	1130/+10,0 kg
53	Green (32/GB)	Audi RS 5 DTM	1132,5/+12,5 kg
77	Tomczyk (33/D)	BMW M4 DTM	1105/-15,0 kg
84	Götz (29/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	1117,5/-2,5 kg
94	Wehrlein (20/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	1130/+10,0 kg
99	Rockenfeller (31/D)	Audi RS 5 DTM	1137,5/+17,5 kg

SCHAEFFLER



PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von **Mike Rockenfeller**
Audi Sport Team Phoenix

Was für eine Erleichterung! Mein Sieg im Sonntagsrennen von Moskau am vorletzten Wochenende hat nicht nur mir verdammt gut getan. Auch mein Team, das Audi Sport Team Phoenix, war und ist total happy – mein Boss Ernst Moser, jeder Mechaniker und auch all die Kollegen, die immer daheim in unserer Teamzentrale in Meuspath bleiben. Exakt zwei Jahre, seit dem Moskau-Rennen 2013, haben wir auf diesen Feiertag warten müssen. Uns allen ist ein dicker Stein vom Herzen gefallen. Ich spüre auch fünf Tage danach, während ich diese Kolumne hier schreibe, den neuen großen Auftrieb, der die Unzufriedenheit über den fehlenden Erfolg und meine harte Selbstkritik, die mich zuletzt auch im Alltag begleitet hatten, einfach weggeblasen hat. Wenn wir so weitermachen wie in Moskau, kann es für uns weiter nach vorne gehen.

Ich will aber nicht über neue Siege spekulieren. Vor allem nicht für die beiden DTM-Rennen in Oschersleben, die an diesem Wochenende anstehen. Denn dort muss ich meinen Audi RS 5 DTM nach dem Moskau-Sieg mit nochmals erhöhtem Handicap-Gewicht fahren. Ich bin mir allerdings sicher: Mein Team und ich haben in Moskau endlich eine Abstimmungsbasis gefunden, die ähnlich gut ist wie die in unserer Meister-

schaftssaison 2013. Nachdem wir samstags noch mit zu wenig Abtrieb und dadurch zu nervösem Heck unterwegs waren, passte mir mein Auto sonntags perfekt. Unser finales Feintuning war der richtige Fortschritt.

Worauf mich die Statistikexperten von MSA jetzt aufmerksam machten: Alle vier DTM-Siege, die mir bisher gelungen sind, habe ich im Ausland geholt – in den Niederlanden (Zandvoort, 2011), England (Brands Hatch, 2013) und Russland (Moskau, 2013 und 2015). Aber ganz ehrlich: Wo ich Rennen gewinne, ist mir egal. Siegen ist besonders in der DTM schwer und deshalb überall wunderbar.



Sichtbar erleichtert: Moskau-Sieger Mike Rockenfeller

SCHAEFFLER-NEWS

Die 66. Internationale Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main steht vor der Tür. Auch Schaeffler ist vom 17. bis zum 27. September in Messe-Halle 5.1. am Stand AO4 vertreten. Als IAA-Highlight zeigt das Unternehmen das «Glass Car» – ein Realmodell, gespickt mit rund 40 Produkten und Technologien aus dem Hause Schaeffler.

VLN 7. Lauf

Black Falcon souverän

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Zum vierten Mal in Folge gewann beim VLN-Saison-highlight, dem Opel 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen, ein Mercedes. Nach drei Siegen für Rowe Racing war es diesmal aber der Black-Falcon-SLS von Hubert-Haupt, Abdulaziz Al Faisal, Adam Christodoulou und Yelmer Buurman.

Der vierte Rowe-Sieg nach 2012, 2013 und 2014 beim 6h-Rennen lag dabei schon in der Luft. Wie die späteren Sieger aus dem Black-Falcon-Rennstall hatten sich Christian Hohenadel und Klaus Graf am Start für Regenreifen entschieden, während die restliche Spitzengruppe auf der noch nassen Strecke mit den geschnittenen Slicks zu kämpfen hatte.

Der erste Stopp nach jeweils zwei Runden für Rowe und Black Falcon, mit Wechsel auf profillose Pneos, sollte sich als der goldrichtige Zeitpunkt herausstellen. Fortan folgten die beiden SLS um die Führung, wobei sich Graf zur Rennmitte bereits etwas von den Verfolgern abgesetzt hatte. Doch dann der Schock: Ohne Vorwarnung kollabierte eine Radaufhängung, und die Rowe-Mannschaft musste vorzeitig aufgeben.

Spätes Pech für Frikadelli

Die siegreiche Mannschaft von Black Falcon blieb von derlei Ungemach verschont und siegte letztlich souverän. Nachdem es am Vormittag noch die erste Pole des Lexus von Farnbacher Racing gegeben hatte (fiel im Rennen ohne Vortrieb aus), bedeutete dieser Sieg der Falken noch einige weitere Premieren. Zum einen siegte die Mannschaft aus Meuspath zum ersten Mal beim 6h-Rennen.

Zudem war es für alle vier SLS-Kutscher der erste VLN-Gesamtsieg überhaupt, wodurch sie sich als die Nummern 203 bis 206 auf der Liste der Gesamtsieger eintragen. Der Sieg von Abdulaziz Al Faisal war nach MSA-Recherchen zudem der erste in der VLN eines Fahrers aus Saudi-Arabien.

Das Podium wurde komplettiert von Alexandre Imperatori und Wolf HENZLER im Falken-Porsche sowie Marc und Dennis Busch, die gemeinsam mit Marc Basseng im Twinbusch-Audi einen tollen P3 verbuchen konnten. Pech dagegen für das Frikadelli-Team: Auf P2 liegend musste kurz vor Ende noch mal

Klaus Abbelen ins Cockpit, um seine Mindestfahrzeit zu erfüllen. Anschließend kollidierte er im Kampf um P2 mit dem Falken-Porsche und crashte in der gleichen Runde – das Aus denkbar kurz vor Schluss.

Mit von der Partie waren diesmal wieder die beiden Prototypen der Scuderia Cameron Glickenhaus. Der Autoenthusiast aus den USA feierte beim Comeback einen Klassensieg, Gesamtrang 10 und kündigte an, der Nordschleife treu zu bleiben. Zusätzlich möchte er jedoch einen eigenen LMP1-Boliden für die Langstrecken-WM auf Kiel legen – vorausgesetzt, es finden sich entsprechende Sponsoren für das Projekt.

LM-Sieger in der VLN

Wie immer lohnte auch diesmal nicht nur der Blick an die Spitze des Feldes. So gab Le-Mans-Sieger Earl Bamber sein VLN-Debüt. Tags zuvor erfuhr er sich noch das Nordschleifen-Permit, das seit den letzten Beschlüssen auch für Vollprofis zunächst nur auf Stufe B ausgestellt wird – also für die «kleinen» Klassen. Auf einem Porsche Cayman des Prosport-Teams ließ er gleich mal die schnellste Klassenzeit notieren und belegte am Ende P2 in der Klasse V5.

Tourenwagen-Urgestein und Ex-DTM-Meister Nicola Larini war zum zweiten Mal nach dem dritten Lauf auf der Alfa Romeo Giulietta von Gianni Giudici am Start. Der Senior verzichtete aber erneut auf einen Start im jetzt weiterentwickelten SP2T-Renner und ließ neben Larini den eigenen Filius, Claudio, und Ex-WTCC-Piloten Diego Romanini ans Steuer. Anfangs an der Spitze der Klasse fahrend, fiel man vorzeitig aus. Giudici kündigte aber an, wiederkommen – und verriet dabei, dass er auch den Einsatz einer Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio Verde angedacht hat.

In Sachen Meisterschaft gaben sich die Titelaspiranten trotz widriger Bedingungen keine Blöße. Die Meister von 2013, Dirk und Tim Gronckel, verteidigten mit einem weiteren Klassensieg in der SP3 ihre Tabellenführung.

Stefan van Campenhoudt, sonst als Einzelkämpfer unterwegs, holte sich für die 6h-Hatz Routinier Michael Funke mit ins Auto und feierte einen weiteren Klassensieg in der V4. Nach Abzug des Streichergebnisses führt der BMW-Pilot sogar schon in der Tabelle. ♦



Premierensieger (v.l.): Al Faisal, Christodoulou, Haupt, Buurman



Der siegreiche BF-Mercedes



Top 10: Glickenhaus SCG 003c



Pole und Ausfall: Lexus



Titelaspirant: Van Campenhoudt

VLN / Resultate

Opel 6-Stunden ADAC Ruhr-Pokal-Rennen/D (24.369 km): 05.09.2015, 7. Lauf VLN-Langstreckenmeisterschaft; 41 Runden (= 999,129 km); 164 Teams gestartet, 116 gewertet; Wetter/Strecke: anfangs nass, dann trocken.

1. Haupt/Al Faisal/Christodoulou/Buurman (Porsche 911 GT3 R) in 6:03:37,322 h (= 164,788 km/h); 2. Henzler/Imperatori (Porsche 911 GT3 R) +1:28,870; 3. M. Busch/D. Busch/Basseng (Audi R8 LMS ultra) +3:18,556; 4. Bastian/Engel (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +4:23,849; 5. Alzen/Holzer/Stursberg (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +5:48,129; 6. Cerruti/Laser/Jahn/Bouvang (BMW Z4 GT3) +7:43,696

Klassensieger CUP1: Luostarinen/H.-O. Fritzsche/J. Fritzsche (Opel Astra OPC); **CUP2:** Hennerici/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP4:** Hoffmeister/Wrabetz (Toyota GT86 Cup); **CUP5:** Di Martino/Oberheim (BMW M235i Cup); **HZ:** Beckmann/Hass/Strycek (Opel Manta); **H4:** Bleul/Knechtges/Nell (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Weber/Bernes/Still/Solombrino (Aston Martin Vantage V8); **SP2T:** Schrick/Schumann/Hammel/Bohrer (Hyundai i30 Turbo); **SP3:** T. Gronckel/D. Gronckel (Renault Clio); **SP3T:** «Tiger»/Schmid/Andree/Niederberger (Audi TTRS2); **SP4:** Bauer/Kodidek/Miniberger (BMW 325i); **SP4T:** Lohn/Kishimoto/Maejima/Bussmann (VW Golf R-Line GTI); **SP5:** Hess/De Thoisy/Goral/Rettich (BMW 1 M-Coupe); **SP6:** Kleeschulte/Sidorenko/Wiskirchen/Welsch (BMW M3); **SP7:** «Gerwin»/Metzger (Porsche 911 GT3 Cup); **SP8:** Kleen/Iida (Lexus RCF); **SP8T:** (kein Auto in Wertung); **SP9:** Haupt/Al Faisal/Christodoulou/Buurman (Mercedes-Benz SLS AMG GT3); **SP AT:** Hanisch/Goercke/Honkanen (Audi A4 quattro); **SP Pro:** Baunach/Kaufmann (Porsche 911 GT3 KR); **SP X:** Mailloux/Simonsen/Laser/Mutsch (SCG 003c); **V2:** (kein Auto in Wertung); **V3:** Kuhlmann/Neugebauer/Giesbrecht/Drössiger (Honda Civic Type R); **V4:** van Campenhoudt/Funke (BMW 325i); **V5:** Thiemann/Müller/Riemer (BMW M3); **V6:** Tveten/Fübrich (Porsche 911); **V7:** Paatz/Gülden (VW Scirocco GT-RS)

Schnellste Runde: Haupt/Al Faisal/Christodoulou/Buurman in 8:08,921 min (= 179,352 km/h)
Stand nach 7 von 10 Rennen: 1. Gronckel/Gronckel 56,51 Punkte; 3. v. Campenhoudt 55,74; 4. Hoffmeister/Wrabetz 55,50; 6. Menzel 53,96; 7. Schmid 51,55; 8. Schall 50,69

Nächstes Rennen: 3. Oktober, 55. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen

Internet: www.vln.de

KOMPAKT

»» **Truck-EM** Nur eine Woche nach dem Podestplatz in Most feierte Steffi Halm (MAN) am Hungaroring im ersten Sprintlauf sogar einen Sieg. Die beiden Hauptrennen gewann Lokalmatador und EM-Leader Norbert Kiss (MAN), der jetzt schon 119 Punkte vor Jochen Hahn als erstem Verfolger liegt. Das zweite Sprintrennen gewann Altmeister Antonio Albacete (MAN).

»» **BTCC** In Rockingham war wieder einmal Spannung und Abwechslung angesagt. Die Siege in den drei Rennläufen gingen an Mat Jackson (Ford), der seinen ersten Saisonserfolg feierte, Gordon Shedden (Honda), sowie Jason Plato (VW). Shedden ist zwei Events und sechs Rennen vor Saisonende Gesamtleader, sechs Punkte vor Plato. Andy Priaulx musste pausieren, weil er zeitgleich bei der ELMS in Le Castellet (siehe S. 18) im Einsatz war.

»» **DMV GTC** Jürgen Bender (Corvette) hat in Spa eine Vorentscheidung auf dem Weg zu seinem zweiten Titel nach 2012 gelegt. Nur ein Doppelausfall beim Finale am Nürburgring kann ihn nach zwei Klassensiegen noch am Titelgewinn hindern. Die Gesamtsiege in den Ardennen sicherten sich Christian Gläsel (McLaren) im Ex-Loeb-Auto aus der FIA-GT-Serie und Perti Kuismanen (Viper).

»» **Int. GT Open** In Spa gingen die Siege an Michele Rugolo/Pasin Lathouras (Ferrari) sowie Miguel Ramos/Álvaro Parente (McLaren). GT-Open-Neuling Jürgen Alzen kämpfte noch mit Anpassungsschwierigkeiten seines Ford GT und fiel im ersten Durchgang nach einem Einschlag und Dreher aus. Zum zweiten Rennen trat der Betzdorfer nicht an.

»» **Renault Sport Trophy** Den besten Start nach der langen Sommerpause erwischt im Endurance-Rennen von Silverstone die Oregon-Fahrer Niccolò Nalio und Luciano Bacheta, womit sie auf P2 der Tabelle vorrückten. Das Prestigierennen entschied ebenfalls Nalio für sich, während im Elite-Lauf Pieter Schothorst gewann. Dessen Bruder Steijn Schothorst ist weiter Elite-Gesamtleader. In der Prestige-Tabelle führt Diederik Sijthoff. ♦

★★ **40 JAHRE** ★★

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Jede Woche Vollgas!

Am 11. Juni 1975 erschien diese Wochenzeitung zum ersten Mal. Damals unter dem Titel «powerslide - MOTORSPORT aktuell». Mit dem Untertitel «MOTORSPORT aktuell» signalisierten die Gründerväter Dieter Stappert und Hans Hug: Dem veränderten Zeitgeist entsprechend kommen die News und Hintergründe aus der Welt des Rennsports viel schneller zum Leser als beim von Rico Stenemann, Arthur Blank und

René Schöni 1963 eingeführten und daher abgelösten Monatsmagazin «powerslide». Zudem kam vor 40 Jahren Motorrad-Racing neu mit ins Blatt.

Seither hat sich viel verändert in Motorsport und Medien. «MOTORSPORT aktuell» ist immer noch da, heute als Print-Ausgabe, digitale App-Version und Internet-Plattform. In dieser Ausgabe feiern wir in unserer 40-Jahre-Serie die Topklasse der Motorrad-WM ♦



JUBILÄUMS-SERIE 1975 – 2015 MOTORRAD-WM-TOPKLASSE



4. Folge

Das deutsche Highlight der letzten 40 Jahre in der Königsklasse: Stefan Bradl führt 2013 in Laguna Seca vor Márquez und wird schließlich Zweiter

4. Folge - Motorrad Rundstrecke

Auf Kanonenkugeln



Titanen-Spektakel: 500er-Meute 1991 auf dem Salzburgring



Spencer vor Roberts 1983



Eddie Lawson vor Wayne Rainey und Kevin Schwantz 1989



Jerez 2005: Rossi vs Gibernau



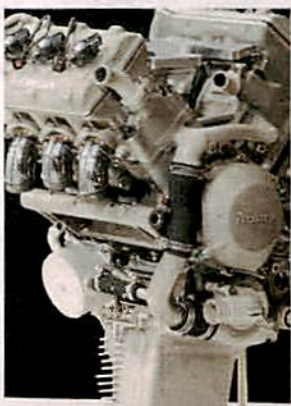
Die großen vier unserer Tage: Márç Márquez (#93), Valentino Rossi, Dani Pedrosa und Jorge Lorenzo



Rossi und die Masse seiner Fans



Jerez 2013: Márquez vs Lorenzo



Meisterwerk: Honda RC 211 V V5



Wie sich die Götter gleichen: Giacomo Agostini auf Yamaha 1975



... und Valentino Rossi, der Jäger seines Rekords, auf Yamaha 2015



Extremisten: Kevin Schwantz



... und Marc Márquez am Limit



Barry Sheene: unfassbare Opfer



Australische Drifter: Mick Doohan



... und Casey Stoner auf Ducati

echt spitze

Von IMRE PAULOVITS

Von 1975 bis heute hat sich eines nicht geändert: Die Motorräder der Königsklasse rütteln stets an der Grenze des Machbaren. So sind auch ihre besten Piloten die Helden, vor denen sich die ganze Motorradwelt verneigt.

Als MOTORSPORT aktuell 1975 zum ersten Mal erschien und den Motorradsport mit aufnahm, war gerade eine Revolution im Gange: Die altherwürdige MV Agusta, die zuvor fast zwei Jahrzehnte lang jeden WM-Titel in der Königsklasse gewonnen hatte, bäumte sich zum letzten Mal gegen ihre neuen, zweitaktenden Herausforderer auf. Giacomo Agostini, der die meisten Siege auf dem infernalischen italienischen Viertakter errungen hatte und zu einem Nationalhelden wurde, hatte die Seiten gewechselt und führte den Angriff der kreischenden japanischen Maschinen an. Am Ende der Saison hatte Phil Read auf der MV Agusta 96 Punkte, Ago auf der Yamaha 84. Doch da damals nur die sechs besten Ergebnisse zählten, Agostini auf der Yamaha viermal gewonnen hatte und Read nur zweimal, stand es nach dem Abzug der Streichresultate 84:76 Punkte zugunsten von Ago auf der Yamaha.

Nur noch ein einziges Mal sollte ein Viertakter danach noch einen 500er-GP gewinnen: Agostini, zurück auf der MV Agusta, beim WM-Finale 1976 auf dem Nürburgring. Die Zweitakter übernahmen die totale Herrschaft, bis sie 2002 vom Reglement Tausender-Viertaktern ausgesetzt wurden – die heutige MotoGP war geboren.

Die Ära der Superdrifter

Es lag immer in der Natur der Königsklasse, dass die Motorleistung der Bikes mit den Fähigkeiten der Reifenhersteller wetteiferte. Als vor 40 Jahren die giftigen Zweitakter die 100-PS-Barriere durchbrachen, begannen auch die Reifen in die Breite zu wachsen. Es entwickelte sich eine Leistungsspirale, die innerhalb von 20 Jahren die Motorleistung verdoppelte. Und für Jahre die Rundenzeiten kaum noch sinken ließ. Das Ende der Möglichkeiten schien erreicht.

Mit dem Aufstieg der giftigen Zweitakt-Biester kam auch ein neuer Schlag von Fahrern. Kenny Roberts wuchs in Amerika in einer Szene auf, die ihren

höchsten Meister aus einer Reihe von Rennen auf asphaltierten, aber auch unbefestigten Strecken krönte. Er hatte das Driften mit den Biestern zu Hause gelernt und schockte nach seiner Ankunft in der WM das Establishment. Barry Sheene, der die Agostini-Ära beendet hatte und für zwei Jahre das Maß der Dinge war, wehrte sich zwar nach Kräften, musste sich der Driftkunst aber beugen.

Und das war erst der Anfang. Mit den Superbikes stieg auf der anderen Seite des Atlantiks eine Serie auf, wo die drifterfahrenen Piloten auf schweren, kraftstrotzenden und fahrwerks-technisch völlig unterentwickelten Serien-Ablegern ihre Fahrkunst schleifen konnten. Da dies die beste Werbepattform der Japaner auf dem damals riesigen amerikanischen Markt war, brachte diese Klasse die Weltmeister der Zukunft hervor.

Nach einem solchen Motorrad war eine Zweitakt-500er für die Fahrer die reinste Freude. Als Erster kam das 20-jährige Wunderkind Freddie Spencer auf Honda und zeigte Dinge, die sich zuvor kein Fahrer vorstellen konnte. Dann folgte Eddie Lawson, der Spencer schon in den USA zweimal am Titelgewinn hatte hindern können. Wayne Rainey und Kevin Schwantz waren die nächsten Kandidaten, die die Europäer in diesem Titanenkrieg zu Statisten machten. Einzig die aus Australien kommenden, ebenfalls auf losem Untergrund und schweren Superbikes aufgewachsenen Wayne Gardner und Mick Doohan konnten die Hegemonie der Amerikaner brechen.

Hoher Preis des Ruhms

Diese Zeit riss aber auch Opfer unter ihren größten Stars. So spektakulär die driftenden und hochsteigenden Zweitakt-Biester auch waren: Die Grenze zum bösen Abflug war schmal. Die immer besseren Reifen konnten Kräfte aufnehmen, die, wenn sie außer Kontrolle gerieten, brutale Folgen hatten. War der Drift nur ein winziges Grad zu weit und der Reifen verlor seine Haftung, griff er nach kurzer Zeit wieder. Dieser plötzliche Kraftschluss katapultierte den Fahrer über das Motorrad. Die bösen Highsider führten zu noch böseren Knochenbrüchen. Wayne Gardner musste seine Karriere mit kapputten Beinen beenden. Mick Doohan verlor fast ein Bein, bevor er Weltmeister wurde. Und auch er musste seine

Karriere als hochgradig Behinderter beenden. Kevin Schwantz konnte seine Handgelenke nicht mehr bewegen und musste passen. Doch am schlimmsten erwischte es Wayne Rainey, als er 1993 querschnittsgelähmt wurde.

Neue Ära mit neuem Superstar

Wenngleich die Zweitakter zu perfekten Renngeräten gereift waren: Da sie auf der Straße keine Bedeutung hatten, wollten die Hersteller in der höchsten Klasse des Motorradsports den Viertakter, den die Kunden kauften, entwickeln. Die neue Formel lautete: Doppelter Hubraum, neue Monster, neue Herausforderung für die Reifenhersteller, neue Technologien. Und ein neuer Superstar: Valentino Rossi, der letzte Weltmeister auf einem 500er-Zweitakter, wurde auch der erste Weltmeister der neuen Viertakter. Geschosse, die mit der zweieinhalbfachen Leistung ihrer letzten Vorfahren in der Königsklasse mit dem gleichen Arbeitsprinzip aufwarteten. Genauso spektakulär wie diese Geschosse ist auch Rossis Auftritt und seine Kämpfe um die höchste Krone – bis heute.

Aber mit der nächsten Generation von Fahrern sind mittlerweile erbarmungslose Gegner herangewachsen, die den Titanen aus der letzten goldenen Ära in nichts nachstehen. Dank ihnen und der Entwicklung der Fahrwerke und der Elektronik sehen wir heute die spektakulärste Königsklasse, die es je gab.

Unaufhaltsame Entwicklung

40 Jahre: Der Motorradsport und die MOTORSPORT aktuell haben in dieser Zeit Quantensprünge gemacht. Von Schreibmaschinenseiten, die per Telefon durchdiktirt wurden, zu Redaktionssystemen, die übers Internet vom Laptop des Autors bis hin zur Druckerei miteinander verbunden sind. Rennmaschinen, mit fast dreifacher Leistung, aber trotzdem leichter zu fahren. Von tödlichen Straßenkursen zu sicheren Rennstrecken. Von wagemutigen Männern, die der Willkür von Funktionären ausgesetzt waren, zu einem Multi-Millionen-Euro-Zirkus mit hochprofessionellen Organisatoren. Es ist eine faszinierende Entwicklung, die gerade heute immer noch an Dynamik zulegt. ♦

Top-10-Fahrer 1975-2015

Giacomo Agostini



Bei Titeln und GP-Siegen ist der 73-jährige Italiener bis heute unerreicht: Seine 15 Weltmeisterschaften und 122 GP-Siege sind eine sehr hohe Messlatte. «Ago» war auch Vorreiter: Nach seiner Siegesserie auf MV Agusta wurde er erster 500er-Zweitakt-Weltmeister auf Yamaha.

Barry Sheene



Neben seinem Fahrertalent hatte der letzte britische Solo-Weltmeister das Aussehen und den Charme eines Popstars. Seine zwei Weltmeistertitel waren nichts gegen seine Ausstrahlung, die ihn zum Superstar machte. Leider starb er 2003 mit 52 Jahren an Krebs.

Kenny Roberts



Als der größte Allround-Pilot der USA über den Atlantik kam, blieb im Rennsport nichts mehr vor früher. Er brachte das Lenken mit dem Hinterrad in die WM und gewann drei Titel in Folge. Als Teamchef bestimmte der heute 63-Jährige über ein Jahrzehnt das Geschehen in der WM.

Freddie Spencer



Er kam wie ein Komet und ebenso schnell verglühte er auch wieder. Vom Talent und dem Speed des heute 53-jährigen Amerikaners schwärmen seine Zeitgenossen noch heute. 1985 wurde er erster und letzter Weltmeister der mittleren und höchsten Klasse im selben Jahr.

Eddie Lawson



Wenn er auch zunächst im Schatten von Spencer stand, übertrumpfte Lawson diesen später um Welten. Der 57-jährige Amerikaner gewann vier WM-Titel und machte sogar Cagiva zum GP-Sieger. Danach feierte er noch eine erfolgreiche Karriere im Automobil- und Kart-Sport.

Wayne Rainey



Der blonde Kalifornier war der perfekte Strahlmann. Bis zu dem verhängnisvollen Tag, als er sich, seinen vierten WM-Titel im Visier, in Misano die Wirbelsäule brach. Der heute 54-Jährige wurde danach auch als Teamchef erfolgreich und leitet heute die US-Meisterschaft.

Mick Doohan



Sein Weg war steinig, aber danach unaufhaltsam: Mick Doohan verlor 1992 fast sein linkes Bein. Doch als er zwei Jahre später Weltmeister wurde, blieb er es für fünf Jahre in Folge – bis ihn ein weiterer Unfall stoppte. Heute ist der 50-Jährige ein steinreicher Geschäftsmann.

Valentino Rossi



Er vereint in sich die Stärken all seiner Vorgänger: Fahrertalent, Kämpfernatur, Publikumsliebbling und Dauerbrenner. Auch in seiner 20. WM-Saison ist der mittlerweile 36-jährige Italiener wieder ein Kandidat für den Titel – es wäre sein zehnter. Ohne ihn wäre die MotoGP um eine Attraktion ärmer.

Jorge Lorenzo



Wenn alles passt, kann niemand so unbehelligt vorneweg fahren wie der 28-jährige Mallorquiner. Nach seinen zwei 250er-WM-Titeln errang er noch einmal so viele in der MotoGP. Auch dieses Jahr hat niemand seinen Speed. Doch mit Rossi hat er einen hochversierten WM-Kontrahenten.

Marc Márquez



Der jüngste Weltmeister der Königsklasse schockte gleichermaßen mit seinem Talent wie seiner Furchtlosigkeit. Nachdem der 22-Jährige zwei Jahre lang fast alle historischen Rekorde brach, musste er dieses Jahr dem falschen Entwicklungsweg bei Honda Tribut zollen.

NÄCHSTE FOLGE:
MOTOCROSS-WM



Dennis Marschall

Audi Sport
TT Cup

«Mag nicht,
hinterher-
fahren»



Marschall im Renneinsatz: Mit seinem schwarz-silbernen Audi TT cup holte er schon einen Rennsieg

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Dennis Marschall (19) ist der Sohn von «Mister Markenpokal» Thomas Marschall. Im Audi Sport TT Cup schickt sich der Youngster an, in diese großen Fußstapfen zu treten. Das Halbzeit-Interview mit dem Titelanwärter.

Wie zufrieden bist du mit dem Verlauf der ersten Saisonhälfte?
DENNIS MARSCHALL: Ziemlich zufrieden. Man muss ja sehen, dass ich neu im Tourenwagensport bin. Es gibt viele Fahrer im Feld, die viel mehr Erfahrung mit Tourenwagen gesammelt haben. Jetzt bin ich nach der Hälfte der Saison Dritter. Es war zwar schon das Ziel, aber damit gerechnet hätte ich eigentlich nicht. Deshalb bin ich sehr happy. **Beim Auftakt in Hockenheim hast du gleich einen Lauf gewonnen. Was macht dich besonders auf dieser Strecke so stark, wo du ja im ADAC Formel Masters zwei deiner drei Siege holen konntest?** Zum einen macht mir die Strecke Spaß, es ist eine meiner Lieblingsstrecken. Das andere ist, dass ich so etwas wie einen Heimvorteil habe. Ich wohne nur eine halbe Stunde von Hockenheim entfernt und bei einem Rennen kann ich immer zu Hause schlafen. Außerdem sind meine Familie und Freunde auch meistens vor Ort. Das unterstützt und pusht einen dann noch ein bisschen mehr. **Auf deiner Homepage hast du als Top-Strecke aber den Red Bull Ring angegeben. Wieso?**

Von der Streckencharakteristik gefällt mir der Red Bull Ring mit der schnellen Bergauf-Passage mitten in den Alpen einfach am besten. Aber kurz danach kommt Hockenheim.

Nach sechs Rennen steht bei dir neben fünf Top-Ergebnissen auch ein Ausfall am Norisring zu Buche. Wie sehr wurmt dich das? Der ärgert mich natürlich schon. Im Audi Sport TT Cup darf man sich keinen Ausfall leisten, denn dieser bedeutet gleich null Punkte. Selbst wenn man auf den hinteren Rängen ankommt, gibt es im Verhältnis noch relativ viele Punkte. Dazu sind die beiden Erstplatzierten in der Tabelle noch gar nicht ausgefallen. Da merkt man eine Nullrunde natürlich ziemlich stark. Aber jetzt ist es passiert, man kann es nicht mehr ändern. Also heißt es, die Punkte in den restlichen Rennen wieder gutzumachen, auch wenn es nicht so einfach sein wird.

Deine direkten Konkurrenten Nicolaj Møller Madsen und Jan Kisiel sind sehr erfahrene Markenpokalfahrer. Wie überrascht bist du, dass du als Tourenwagen-Rookie – und trotz des Norisring-Nullers – gegen sie um den Titel mitfährst? Ich habe mir ja wie gesagt Ziele gesteckt. Denn was wirklich

zählt, sind Siege oder Top-3-Plätze. Aber ich war auch überrascht, dass es in Hockenheim gleich so gut lief. Ich dachte schon von vornherein, dass gerade Nicolaj und Jan sehr stark sein werden, weil die sich in dem Geschäft gut auskennen und viel Routine haben. Die fehlt mir eben noch.

Wie gehst du jetzt den Rest der Saison an?

Ich denke von Rennen zu Rennen. Jetzt am Wochenende kommt erst mal Oschersleben. Die Strecke kenne ich durch mein letztjähriges Team (Motopark Academy, d. Red.) ziemlich gut. Die haben ihren Sitz direkt an der Strecke und deshalb habe ich dort viele Testkilometer abgespult. Das Ziel ist also auf jeden Fall wieder der Sieg. Gerade, nachdem es am Red Bull Ring wieder so gut gelaufen ist (zweimal Platz 2, d. Red.) und mir Oschersleben noch besser liegen sollte.

Und Hockenheim als Saisonabschluss ist ja auch noch mal ein Trumpf für dich, oder?

Ich bin dort erst zwei Rennwochenenden in meiner Karriere gefahren, aber ich war in jedem Rennen in den Top 3: Dreimal Erster, einmal Zweiter und einmal Dritter. Das ist ein gutes Omen.

Wieso bist du nach einem Jahr im Formelsport, das zudem recht erfolgreich war, in den Tourenwagen umgestiegen?

Das liegt zum Teil natürlich am Finanziellen. Der nächste Schritt wäre die Formel 4 oder gleich die Formel 3 gewesen. Die Formel 4 wäre finanziell noch möglich gewesen, aber wenn man es langfristig sieht, den Formel-Weg also bis in die Formel 3, GP3 oder GP2 weitergehen möchte, dann sind das einfach zu hohe Kosten. Deshalb war es der sinnvollere Schritt, in den Tourenwagensport umzusteigen, auch mit Audi in Kontakt zu kommen und sich zu etablieren. Und am Ende vielleicht sogar einen Werksvertrag zu bekommen – das ist mein großes Ziel.

Ist dieser mögliche Weg auch das Besondere am neuen Audi Sport TT Cup?

Ich kenne sonst keine Serie, in der man so sehr mit dem Hersteller in Kontakt kommt und die Chance auf solch eine Förderung in die nächsthöhere Klasse, den GT3-Sport, bekommt. Das war auch für mich ein ausschlaggebender Punkt.

Wie empfindest du das Racing im TT Cup?

Ich schaue mir natürlich Videos an, auch von anderen Rennserien, um mich vorzubereiten. Und da muss ich sagen, geht es im Audi Sport TT Cup noch relativ ruhig zu. Wenn ich mir andere Serien anschau, geht es dort härter zur Sache. Aber auch bei uns im Cup wird es inzwischen teilweise eng, der Wettbewerb wird härter.

Dein Vater Thomas ist bekannt als «Mister Markenpokal».

Was konnte er dir beibringen? Er ist sehr wichtig. Vor dem Saisonstart waren wir auch noch ein paar Mal mit einem alten Seat Leon Supercopa testen, da er das Auto lange gefahren ist und die entsprechende Erfahrung hat. So etwas kann man nicht auf einen Schlag lernen. Von daher ist es gut, dass es jemanden in der Familie gibt, der mir das ein Stück weit weitergeben kann. Er hat mir also viel geholfen und hilft mir immer noch. Ich mache noch längst nicht alles perfekt, so kann er mir mit seinen Tipps immer noch mal weiterhelfen. Dafür bin ich echt dankbar.

Wo unterstützt dich dein Vater sonst noch?

Vor allem finanziell organisiert er alles und deckt die Hauptkosten ab. Dazu ist er so eine



«Mein Vater ist auch eine Art Mentalcoach.»

DENNIS MARSCHALL

Art Mentalcoach, da wir jedes Rennen vor- als auch nachbesprechen. Wenn etwas nicht gut gelaufen ist, reden wir darüber. Was sind deine fahrerischen Stärken und vielleicht auch noch Schwächen?

Ich mag es nicht, hinterher zu fahren und nur auf Nummer sicher zu gehen. Da bin ich doch eher jemand, der auf einer Qualifying-Runde ein bisschen mehr riskiert und dafür einen Ausrutscher kassiert. Am Red Bull Ring habe ich zum Beispiel viel riskiert, bin leider neben die Strecke gekommen und habe mir dadurch die Pole-Position für das zweite Rennen versaut. Ich bin also jemand, der gerne Risiken eingeht, was aber auch oft belohnt wird.

Du hast auf deiner Homepage «Joggen» als Hobby angegeben. Wie viel läufst du pro Woche?

Wenn man das so oft macht, also drei bis vier Mal pro Woche, dann wird es zum Hobby. Denn wenn es einem keinen Spaß macht, dann wird es schwer. Der Sport nimmt so viel Zeit in Anspruch, da sollte man das irgendwie mögen.

Wie wichtig ist auch schon im TT Cup die körperliche Fitness?

Von den Kräften her ist es nicht so schlimm. Wir haben ja zum Beispiel eine Servolenkung und deshalb geht das Lenken auch ganz leicht. Was man spürt, ist die Hitze. Im Formelauto hatte ich Fahrtwind, aber im Audi TT Cup merkt man die hohen Temperaturen richtig. An heißen Tagen wird es bis zu 80 Grad

warm, da braucht man eine gute Kondition.

Wer sind deine motorsportlichen Vorbilder?

Das ist schwer zu sagen. Lewis Hamilton finde ich nicht so schlecht. Klar, speziell in diesem Jahr finde ich, dass er es vor allem in der Öffentlichkeit etwas zu locker angeht. Aber die Art und Weise, wie er fährt – da ist er ein Vorbild für mich. Er ist auch jemand, der gerne mal ein Risiko eingeht und er ist einfach sauschnell.

Du hast kürzlich dein Abitur gemacht. Konzentrierst du dich jetzt voll auf die Rennkarriere?

In den nächsten ein bis zwei Jahren werde ich den Motorsport in den Vordergrund stellen, denn da wird sich entscheiden, wohin es geht – ob ich vielleicht Werksfahrer werden kann, oder ob ich es weiter als Hobby betreibe. Parallel mache ich ein Orientierungsstudium, das ein Dreivierteljahr dauert. Da kann man in verschiedene Studiengänge reinschauen und vieles ausprobieren. Aber man bekommt auch immer frei, wenn es notwendig ist. Es ist kein normales Studium, wo man viel verpasst, wenn man fehlt, und Stress bekommt. So kann ich mich voll auf den Motorsport konzentrieren.

Einen Werksfahrervertrag hast du ja schon genannt. Was sind deine Karriereziele im Hinblick auf Rennen oder Rennserien? Das ganz große Ziel sind die 24 Stunden von Le Mans. Wenn man dort fährt, hat man es geschafft. Ich schaue mir das Rennen jedes Jahr an, weil es mich sehr interessiert und es viel Spaß macht, zuzugucken. Ein anderes Ziel wäre die DTM, aber das ist wohl noch etwas unwahrscheinlicher. Denn dafür braucht man vielleicht noch mehr Formelerfahrung. Aber: Sag niemals nie. ♦

Am Wochenende startet der Audi Sport TT Cup mit den Rennen in Oschersleben in die zweite Hälfte seiner Premierensaison. In den ersten sechs Rennen gab es ebenso viele Sieger.

Das nennt man dann wohl Abwechslung: Sechs Rennen brachten sechs Sieger aus sechs verschiedenen Nationen hervor. In Hockenheim schrieb der Österreicher Marc Coleselli Geschichte und ließ sich als erster Laufsieger des neuen Markenpokals notieren. Wegen finanzieller Probleme war aber schon nach dem Auftaktwochenende, das auch den Deutschen Dennis Marschall (siehe Interview links) als Sieger hervorbrachte, die Saison beendet. Im verregneten Samstagsrennen am Norisring war der Chinese Shaun Thong der strahlende Sieger, ehe sich Titelfavorit Nicolaj Møller Madsen im dann wieder trockenen Sonntagslauf den Erfolg sicherte.

Zur Person

Dennis Marschall

Geburtstag 15. August 1996

Geburtsort Karlsruhe (D)

Wohnort Eggenstein (D)

Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2007 Kartsport (Bambini B)

2008/2009 Kartsport (Bambini A)

2010 ADAC Kart Masters (Vizemeister Klasse KF3), DJKM (Gesamt-8.)

2011 ADAC Kart Masters (Gesamt-6. Klasse KF2), DKM (Gesamt-13.)

2012 ADAC Kartmasters (5. KF2), DKM (19.), Winterpokal Oschersleben (1.)

2013 DKM (5.), Bridgestone Cup (2.)

2014 ADAC Formel Masters (3 Laufsiege, Gesamt-6.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

2015 Audi Sport TT Cup (bisher ein Laufsieg und Gesamt-3.)

Audi Sport TT Cup

Enges Racing und schnelle Youngster



Enges Feld: Der TT Cup steht, wie hier am Norisring, für spannende Kämpfe und viel Abwechslung

Am Wochenende startet der Audi Sport TT Cup mit den Rennen in Oschersleben in die zweite Hälfte seiner Premierensaison. In den ersten sechs Rennen gab es ebenso viele Sieger.

Das nennt man dann wohl Abwechslung: Sechs Rennen brachten sechs Sieger aus sechs verschiedenen Nationen hervor. In Hockenheim schrieb der Österreicher Marc Coleselli Geschichte und ließ sich als erster Laufsieger des neuen Markenpokals notieren. Wegen finanzieller Probleme war aber schon nach dem Auftaktwochenende, das auch den Deutschen Dennis Marschall (siehe Interview links) als Sieger hervorbrachte, die Saison beendet. Im verregneten Samstagsrennen am Norisring war der Chinese Shaun Thong der strahlende Sieger, ehe sich Titelfavorit Nicolaj Møller Madsen im dann wieder trockenen Sonntagslauf den Erfolg sicherte.

Im verregneten Samstagsrennen am Norisring war der Chinese Shaun Thong der strahlende Sieger, ehe sich Titelfavorit Nicolaj Møller Madsen im dann wieder trockenen Sonntagslauf den Erfolg sicherte.



Basis- und Rennversion des Audi TT: Wie der Serien-TTS (l.) hat auch das Cup-Auto 310 PS

Und auch am Red Bull Ring gab es weiterhin Abwechslung: Samstag gewann der Pole Jan Kisiel. Im aufgrund eines schweren Unfalls im strömenden Regen abgebrochenen Sonntagsrennen durfte sich Alexis van de Poele aus Belgien über seinen ersten Rennsieg freuen.

Serientechnik im Renneinsatz

«Die jungen Fahrerinnen und Fahrer sind gleich von Beginn an gut zurechtgekommen und haben den Zuschauern tollen Motorsport geboten», zieht auch Cup-Projektleiter Rolf Michl eine positive Halzeitbilanz. «Die Rennen haben uns viele Höhepunkte beschert – aber auch einen Rückschlag mit dem schweren Unfall auf dem Red Bull Ring», bedauert Michl, der dem bei diesem Unfall verletzten Levin Amweg noch einmal beste Genesungswünsche zukommen lässt.

Trotz der Abwechslung in Sachen Rennsieger haben sich die Favoriten durch ihre Kons-

tanz an der Tabellenspitze festgesetzt. Allen voran Nicolaj Møller Madsen, der bei fünf von sechs Rennen auf dem Podest stand und mit 111 Punkten die Tabelle vor Kisiel (99) und Marschall (87,5) anführt.

Auch die Technik der im Normalbetrieb 310 PS (Push-to-pass: 340 PS) starken Cup-Renner hat sich bewährt. Das Erfolgsrezept ist die Kombination aus Serientechnik, verfeinert mit höchsten Sicherheitsstandards. Herzstück ist der in der Serie längst erprobte EA888-Motor, der im Straßenmodell Audi TT3 ebenfalls 310 PS leistet. Die Kraftübertragung an die Vorderräder erfolgt über ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, das über Schaltwippen am Lenkrad bedient wird.

Der Karosserie-Materialmix vom Serienmodell sorgt für ein geringes Gewicht (1125 kg). Gleichzeitig gewährleistet der PSI-Rennsitz die gleiche Sicherheit wie beim GT3-Renner Audi R8 LMS. Zutaten für ein echtes Erfolgsrezept. ♦

Rallye-WM

Titel auf dem Silbertablett



Ogier und Volkswagen: Erfolgsaussichten für die Titelverteidiger

Von REINER KUHN

Nach dem Dreifachsieg beim Heimspiel liegen für Volkswagen in Australien die WM-Titel auf dem Silbertablett bereit. Die Konkurrenz von Citroën, Hyundai und M-Sport-Ford peilt Podiumsplätze an.

Sébastien Ogier und sein Copilot Julien Ingrassia haben es angesichts von 93 Punkten Vorsprung selbst in der Hand, in Australien den dritten WM-Titel in Fahrer- und Beifahrer-Wertung zu gewinnen. Ihnen genügt ein 84-Zähler-Vorsprung auf die VW-Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen.

Weniger als neun Zähler auf Latvala zu verlieren – dazu müsste Ogier in Down Under bei einem Latvala-Sieg wenigstens Zweiter werden und zusätzlich einen Punkt in der Powerstage sammeln. Landet er vor dem Finnen, ist ihm der Titel ohnehin nicht mehr zu nehmen. Angesichts eines Rückstands von derzeit 109 Punkten sind die Titelchancen von Mikkelsen eher akademischer Natur.

Bei den Herstellern sieht die Lage nicht viel anders aus. 139 Punkte sind es, 129 müssten es bleiben – dann hat Volkswagen den dritten Hersteller-Titel erneut vorzeitig gesichert. Es genügt entweder ein Sieg oder Platz 2 plus Platz 4, sollte ent-

weder Thierry Neuville oder Hayden Paddon, der erstmals im Werksauto nominiert wurde, gewinnen. Nicht dabei sind die Ford-Privatiers Robert Kubica und Martin Prokop.

Elf WRCs bilden die Spitze des nur 27 Teams starken WM-Feldes. Dahinter folgen sieben Teilnehmer der WRC2 sowie neun einheimische Privatiers, acht davon in Fronttrieblern. Mit 1023,70 Gesamtkilometern und 17 Wertungsprüfungen (311,36 km) an drei Tagen rund um Coffs Harbour im Bundesstaat New South Wales präsentiert sich der zehnte von 13 WM-Läufen auch in dieser Saison als eine der kompaktesten Herausforderungen in der WM. ♦

DRM/Rallye Masters Ostsee

Zeltner besiegt Wallenwein

Von MICHAEL HEIMRICH

An der Ostsee musste Mark Wallenwein eine knappe Niederlage gegen Ruben Zeltner verkraften, der seine Führung in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) weiter ausbaut.

Vom Sommer war am ersten Septemberwochenende nichts mehr zu spüren. Kräftige Sturmböen trieben tiefhängende Regenwolken über das Ostseebad Grömitz – Schauplatz des neunten von zwölf DRM-Läufen. Zwar sollten heftige Niederschläge eigentlich den Allradpiloten, allen voran Mark Wallenwein im brandneuen Skoda Fabia R5, in die Hände spielen. Doch so einfach lässt sich Porsche-Pilot Ruben Zeltner nicht abschreiben.

Der Wahlsache rief das ganze Potenzial seines 911 GT3 ab und konnte ebenso wie Widersacher Wallenwein sechs WPs für sich entscheiden und, wenn auch nur knapp, sich am Ende vor seinem Titelkonkurrenten behaupten. Zwar riss Wallenwein auf der viertletzten Prü-

fung die Führung noch einmal an sich, doch Zeltner wusste umgehend zu kontern. Mit lediglich 4,1 Sekunden Vorsprung entschied er zusammen mit Ehefrau Petra die Ostsee-Rallye für sich. «Wir hatten hier sicherlich Prüfungen, die dem Porsche entgegenkamen – aber die Wetterbedingungen taten es nicht», so Zeltner, zu dessen ersten Gratulanten der unterlegene Wallenwein zählte. «Ruben hatte immer die richtigen Reifen und war auch sonst fehlerlos – er hat sicherlich verdient gewonnen.»

Hermann Gassner senior (Mitsubishi Lancer Evo) konnte dem Tempo der beiden Spitzenreiter nicht folgen. Er konzentrierte sich darauf, den dritten Gesamtrang zu sichern und seine Division 2 gegen Markenkollege Raphael Ramonat zu gewinnen. Mit den gesammelten Punkten hält Gassner im Rallye Masters weiterhin Anschluss an Spitzenreiter Carsten Mohe (Renault Clio R3), der an der Ostsee hinter Mitsubishi-Fahrer Peter Corazza Sechster wurde und seine Division als schnellster 2WD-Fahrer dominierte.

Mit dem inoffiziellen Titel des schnellsten Fronttrieblers hätte sich auch gerne Patrick Pusch geschmückt. Doch eine falsche Reifenwahl zu Beginn und ein Dreher warfen ihn im Duell gegen Mohe zurück. Doch das trübte die Stimmung bei Pusch nur kurz. Er konnte sich vorzeitig den Titel in der R3-Kategorie der Citroën Racing Trophy sichern.

Zwei Stufen darunter reichte Lukas Meter in der R1-Klasse Rang 2 zum vorzeitigen Trophy-Gewinn. Den Sieg holte sich nach starker Fahrt der 18-jährige Nico Knacker.

Erster Saisonsieg für Madsen

Im ADAC Opel Rallye Cup feierte der Däne Jacob Madsen seinen ersten Saisonsieg. Bislang war der 20-Jährige so etwas wie die tragische Figur im bisherigen Saisonverlauf gewesen – stets schnell, stets vorne dabei, aber meist ging irgendetwas schief. Beim «Heimspiel» lief endlich alles glatt: Madsen gewann knapp vor Samuli Vuorisalo und vor Julius Tannert, der schon als Cup-Gewinner anreiste. ♦



Podium: Koczyk/Wallenwein, die Zeltners, Mayrhofer/Gassner (v.l.)

DEUTSCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT/RALLYE MASTERS / Resultate

Ostsee-Rallye, Grömitz (D): 9. von 12 Läufen; 456 Gesamtkilometer mit 12 WP über 130,8 km, 75 Teams am Start, 54 gewertet. Wetter/Piste: wechselhaft/gemischt.
1. Zeltner/Zeltner (D/A/Porsche 997 GT3) in 1:11:08,2 h; 2. Wallenwein/Koczyk (D/Skoda Fabia R5) +4,1 sec; 3. Gassner/Mayrhofer (D/Mitsubishi Evo 8) +1:35,6 Min; 4. Ramonat/Centner (D/Mitsubishi Evo 7) +1:14,4 min; 5. Corazza/Gerlich (D/Mitsubishi Evo 9) +3:15,2; 6. Mohe/Hirsch (D/Renault Clio R3T) +4:08,6; 7. Knudsen/Kjaer (DK/Subaru Impreza) +5:19,8; 8. Pusch/Luther (D/DS 3 R3T) +5:42,2; 9. Abendroth/Oschmann (D/DS 3 R3T) +7:02,0; 10. Madsen/Frederiksen (DK/Peugeot 208 R2) +7:21,8
Leader: Wallenwein (WP1, 3-6, 9), Zeltner (WP2, 7-8, 10-12)
WP-Bestzeiten: Zeltner, Wallenwein, je 6
Divisionssieger: Div. 1: Zeltner/Zeltner (D/A/Porsche 997 GT3); Div. 2: Gassner/Mayrhofer (D/Mitsubishi Evo 8); Div. 3: Kölle/Zornig (D/Porsche 911); Div. 4: Mohe/Hirsch (D/Renault Clio R3T) Div. 5: Madsen/Frederiksen (DK/Peugeot 208 R2); Div. 6: Dambach/Kiefer (D/Suzuki Swift); Div. 8: Madsen/Lykke-Jensen (DK/Opel Adam)
DRM-Stand (nach 9 von 12 Läufen): 1. Zeltner 152; 2. Wallenwein 129; 3. Kreim 105; 4. Corazza 80; 5. Mohe 75; 6. Färber 47; 7. Leschhorn 39; 8. Pusch 36; 9. Stölzel 28; 10. Griebel 27
Nächster Lauf: 18./19. September, Littermont Rallye (D)
Internet: www.adac-motorsport.de/rallye



Erster Saisonsieg im Opel Adam Cup: Madsen



Sieger der R1-Klasse: Der 18-jährige Knacker

ÖRM Rallye Liezen

Baumschlager konkurrenzlos



Trotzte Gegnern und Wetter: Rekordmeister Baumschlager



Koch: Solides S2000-Debüt



Dinkel: Stark auf Gesamttrang 5

Von REINER KUHN

Auch bei der Rallye Liezen war der österreichische Rekordmeister nicht zu besiegen. Skoda-Pilot Raimund Baumschlager trotzte der Konkurrenz und den schlechten Wetterbedingungen. Im Verfolgerfeld machten zwei junge Bayern auf sich aufmerksam.

In der Österreichischen Rallye-meisterschaft (ÖRM) bleibt alles beim Alten. Der seit Anfang August als Landesmeister feststehende Raimund Baumschlager dominierte im Skoda Fabia R5 auch den siebten von acht Läufen und wiederholte im steirischen Ennstal seinen Vorjahressieg. «Die Rallye Liezen war eine der schwierigsten, wenn nicht die schwierigste Rallye des Jahres. Zwischenzeitlich war es nicht mehr lustig. Zwei Prüfungen abzusagen, war gut überlegt und gerechtfertigt, wenn auch schade für die Fans», urteilte der 13-malige Meister.

Hinter Baumschlager hielt Lokalmatador Gerwald Grössing (Ford Fiesta R5) Gaststarter Norbert Herczig (Skoda Fabia R5) in Schach und wurde Zweiter. «Es ist perfekt gelaufen, immerhin haben wir den ungar-

schen Meister geschlagen. Raimund ist als Profi für uns sowie so nicht in Reichweite.»

Deutsche Youngster stark

Glücklich kehrten auch zwei deutsche Nachwuchsfahrer in ihre Heimat zurück. Der 20-jährige Maximilian Koch belegte bei seiner Premiere im Skoda Fabia S2000 den vierten Gesamttrang – wenn auch mit über vier-einhalb Minuten Rückstand. «Ich bin wahnsinnig zufrieden», so der Bayer. «Es war verdammt schwierig, aber hier kann man sehr viel lernen.» Auch Dominik Dinkel durfte sich freuen. Nach dem Ausfall von Hannes Danzinger räumte der Bayer (Opel Adam R2) auf Gesamttrang 5(!)

auch den Titel als schnellster Fronttriebler-Pilot ab. «Besser hätte es nicht laufen können, die WPs waren gigantisch», so der 22-Jährige. Für die 2WD-Wertung ist Dinkel allerdings nicht punktberechtigt. Maximale Zähler gingen somit an den ehemaligen Superbiker Günther Knobloch (DS 3 R3), der Sechster wurde.

Dahinter wurde es am Ende nochmals dramatisch: Gernot Zeiringer (Peugeot 208 R2) handelte sich auf der allerletzten WP einen Reifenschaden ein und kassierte zu allem Überfluss noch eine Zeitstrafe – womit er auf Gesamttrang 8 hinter Willi Stengg (Opel Adam R2) zurückfiel. ♦

ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Liezen, Liezen (A), 7. von 8 ÖRM-Läufen: 490,89 Gesamtkilometer mit 15 WPs über 157,15 km, zwei WPs abgesagt. 47 Teams am Start, 31 gewertet. Wetter/Piste: regnerisch/nass, rutschig.

1. Baumschlager/Zeltner (A/Skoda Fabia R5) in 1:23:01,3 h; 2. Grössing/Schwarz (A/Ford Fiesta R5) +1:29,6 min; 3. Herczig/Czako (HU/Skoda Fabia R5) +1:53,9; 4. Koch/Brunthaler (D/Skoda Fabia S2000) +4:42,7; 5. Dinkel/Winklhofer (D/Opel Adam R2) +9:25,1; 6. Knobloch/Rausch (A/Citroën DS3 R3T) +9:49,3; 7. Stengg/Klinger (A/Opel Adam R2) +10:26,2; 8. Zeiringer/Pucher (A/Peugeot 208 R2) +11:09,2; 9. Sampl/Ettel (A/Audi TTS Quattro) +11:21,2; 10. Lieb/Schmid (D/Opel Corsa OPC) +12:57,3

Leader: Baumschlager (WP 1–15/Ziel)

WP-Bestzeiten: Baumschlager 12, Grössing 1

Stand: 1. Baumschlager 156 Punkte; 2. Böhm 68; 3. Neubauer 56; 4. Grössing, 40

Nächster Lauf: 5.–7. November, Rallye Waldviertel (A) Internet: www.rallye-oem.at

Rallycross-WM Lohéac

Hansen im Finale zu souverän

Von SVEN KOPF

Bei Titelverteidiger Petter Solberg reichte es beim Rallycross-WM-Lauf in Lohéac (F) «nur» für Platz zwei. Sein Widersacher Timmy Hansen holte sich den Sieg.

Mit Yvan Muller (Peugeot) bekam das Publikum in der Bretagne nach Sebastian Loeb 2013 wieder einen Hochkaräter zu sehen. Der mehrfache WTCC- und Trophee-Andros Champion startete mit einer Wildcard. Doch er hatte es nicht einfach bei den Rallycrossern. Seine Landsleute hatten bereits am Samstag mit lauten Sprechchören Davy Jeanney (Peugeot), den einzigen französischen Piloten in der WM gefeiert, als dieser einen Heat gewinnen konnte.

Für die Spitze reichte dies noch nicht, denn dahin katapultierten sich am Samstag im zweiten Vorlauf sein Teamkollege Timmy

Hansen, Petter Solberg (Citroën) und Mattias Ekström (Audi). In dieser Reihenfolge schossen sie nach einem irrsinnig knappen Dreikampf über die Ziellinie und bildeten dadurch nach dem zweiten Vorlauf das Spitzentrio. Jeanney lag zu diesem Zeitpunkt noch auf Rang 5, schleppte sich im letzten Heat mit einem Plattfuß um den Kurs und erreichte knapp das Finale. Muller driftete

viel und vor allem weit, was ihn zurückwarf und am Ende wohl die Finalteilnahme kostete.

Ekström, Hansen und Solberg trafen im vierten Vorlauf erneut aufeinander. Diesmal setzte sich Ekström vor Solberg und Hansen durch. Allen war klar, dass der Sieg nur unter diesen drei besten des Rennwochenendes ausgemacht werden würde. In den Halbfinals trafen sie zwangs-

läufig nicht alle aufeinander, Solberg zog das leichtere Los und hatte keine Probleme mit seiner Gruppe. Ekström und Hansen machen es ihm nach, aber in ihrem Semifinale gab es mehr Kleinholz. Aus der letzten Reihe startete Jeanney seine Hatz, die ihn zwei Plätze nach vorn brachte, dann aber nach harter Revanche von Andreas Bakkerud (Ford) in der Leitplanke endete.

Im Finale sauste Hansen davon, und Solberg, sonst ein enormer Blitzstarter, musste sich einreihen. Mit einem Dreher nach dem Start verabschiedete sich Ekström aus den Top 3, sodass es zwischen Hansen und Solberg nur noch auf die Jokerlap ankam. Aber auch die meisterte Peugeot-Pilot Hansen dank seines Vorsprungs ohne Probleme. ♦



Start frei zum Finale: Hansen führt, dicht gefolgt von Solberg

RALLYCROSS-WM / Resultate

Lohéac (F), 9. von 13 Läufen zur Rallycross-WM, 35 Supercars am Start.

Top 12 nach Qualifikation: 1. Timmy Hansen (S/Peugeot 208); 2. Petter Solberg (N/Citroën DS3); 3. Mattias Ekström (S/Audi S1); 4. Johan Kristoffersson (S/VW Polo); 5. Jean-Baptiste Dubourg (F/Citroën C4); 6. Toomas Heikkinen (SF/VW Polo); 7. Andreas Bakkerud (N/Ford Fiesta ST); 8. Robin Larsson (S/Audi A1); 9. Anton Marklund (S/Audi S1); 10. Timur Timerzyanov (RUS/Ford Fiesta ST); 11. Davy Jeanney (F/Peugeot 208); 12. Gaetan Serazin (F/Peugeot 208)

Halbfinals: Lauf 1: 1. Hansen; 2. Ekström; 3. Dubourg; 4. Marklund; 5. Bakkerud; 6. Jeanney. Lauf 2: 1. Solberg; 2. Kristoffersson; 3. Larsson; 4. Heikkinen; 5. Serazin; 6. Timerzyanov

Finale: 1. Hansen, 2. Solberg, 3. Dubourg, 4. Kristoffersson, 5. Ekström, 6. Larsson

Stand: 1. Solberg 219 Pkte; 2. Hansen 182; 3. Kristoffersson 156; 4. Bakkerud 152; 5. Jeanney 146; 6. Ekström 139; 7. Niliss 123; 8. Heikkinen 109; 9. Larsson 76; 10. Andersson 67

Nächster Lauf: 18.–20. September, Barcelona (E) Internet: www.rallycrossrx.com

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 Gutscheine



2. JET Tankgutschein



1. Amazon.de Geschenkkarte

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70118 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Fried, Norbert Lammann, Vertriebs-Beiratung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oderschlip (Voritz), Heino Dörkopp, Dr. Michael Rathje, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, ab Instruktor-Unternehmer, HRB 85752.

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, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die 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.

Moto2

«Materialfrage hinausziehen»



Neue Suter MMX für 2016: Erster Test in Aragón



Aegerter: «Im Prinzip war es nur ein Roll-out»

Von MARKUS LEHNER

Kalex-Pilot Dominique Aegerter testete in Aragón die neue Suter für die Saison 2016.

Die Schweizer Firma Suter Racing Technology, 2012 Weltmeister mit Marc Márquez, will 2016 in die Moto2-Klasse zurückkehren. Mit mehreren Teams wird verhandelt, Konkretes gibt es wenig. Doch vergangene Woche testete der Schweizer Dominique Aegerter, der 2014 mit der Suter auf dem Sachsenring seinen bisher einzigen GP-Sieg errang und mit der Kalex dieses Jahr erst ein Mal als Dritter auf dem Podest stand, die neue Suter MMX in Aragón. «Die

Umstellung von der Kalex war nicht so einfach. Das Bremsverhalten der neuen Suter ist wirklich sehr gut, aber so locker wie im vergangenen Jahr fühlte ich mich nicht. In nur einem Tag war das auch nicht möglich. Ich war zwar nur eine halbe Sekunde langsamer als vor zwei Monaten mit der Kalex, aber auf die anderen Anwesenden wie Cortese, Simón, Alex Márquez und Nakagami fehlten mir zwei Sekunden. Der Motor der Suter war langsamer, aber das war nicht das Entscheidende. Im Prinzip war es nur ein Roll-out, und dafür war es ganz ok.»

Unterschrift in Misano?

Aegerter will am kommenden Wochenende in Misano den

Vertrag mit seinem Technomag-Interwetten-Team von Fred Corminboeuf für die Saison 2016 unterzeichnen: «Natürlich haben mein Manager Rolf Sigrüst und ich andere Optionen angeschaut, aber ich bin bereits in einem der besten Teams der Moto2-Klasse und fühle mich gut aufgehoben. Wenn wir die Entscheidung bezüglich des Materials etwas hinausziehen könnten, wäre ich persönlich sehr froh. Wir haben im Team noch nicht ernsthaft über die Materialfrage gesprochen. Ich würde gerne die Suter intensiver testen, um mit den entsprechenden Anpassungen näher ans Limit gehen zu können. Doch leider ist bisher nichts in dieser Richtung geplant.» ♦

Supersport-WM

Wahr: IDM-Wildcard

Supersport-WM-Pilot Kevin Wahr wird beim IDM-Finale in Hockenheim mit einer Wildcard fahren. Einen sicheren Platz in der WM hat er für 2016 noch nicht.

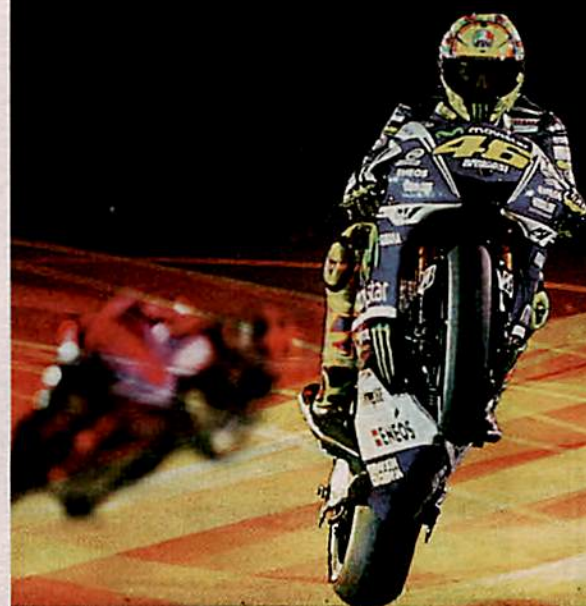
Der Nagolder Kevin Wahr war 2013 IDM-Supersport-Meister, seither fährt er in der Supersport-WM: Letztes Jahr mit eigenem Team, dieses Jahr auf der tschechischen SMS-Honda. 2014 wurde er mit seiner eigenen Yamaha WM-16, mit zwei Top-10-Plätzen. Dieses Jahr konnte er viermal punkten. Aber P12 war jeweils sein bestes Ergebnis, er liegt an 18. Stelle des WM-Klassements. «Das sind natürlich nicht die Ergebnisse, die ich mir erhofft habe»,



Kevin Wahr: Findet er wieder ein Team für die Supersport-WM?

gibt der 26-Jährige zu. «Ich hoffe noch auf starke zwei Rennen zum Saisonschluss. Aber ich weiß, dass es auch dann schwierig wird, ein konkurrenzfähiges Motorrad für 2016 zu finden, wo ich keinen Riesentopf an Sponsorgeld mitbringen kann.»

Zwischen den letzten WM-Läufen wird Wahr das IDM-Finale in Hockenheim mit einer Wildcard fahren. «Ich habe ein Team kennengelernt, das sich in Zukunft mehr in der IDM engagieren will. Ihre Yamaha R6 ist wirklich gut», so Wahr. ♦ IP



FEIERN BIS ZUM ANSCHLAG.

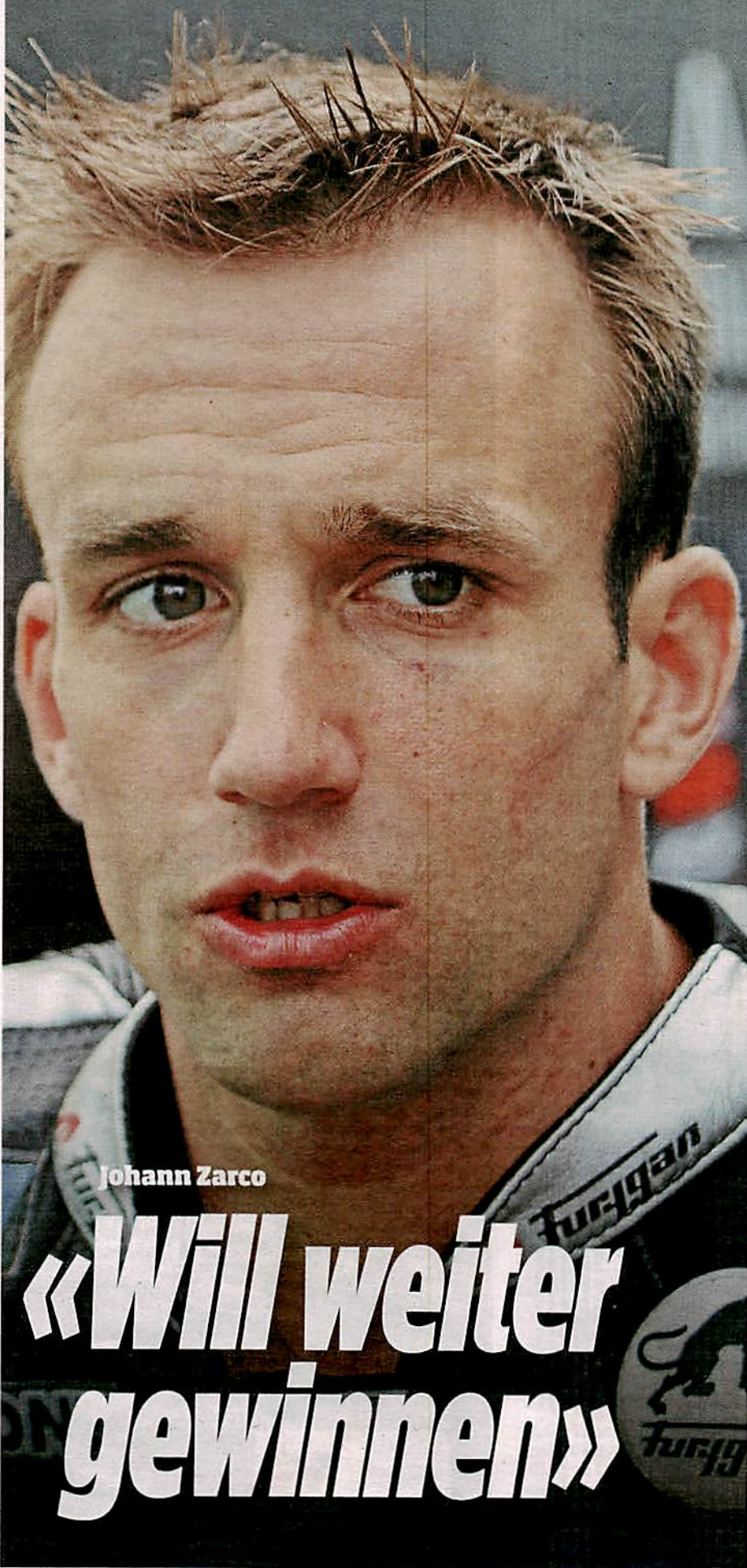
#MotoGPrules Der große Preis von San Marino in Misano. Ab 11. September LIVE bei Eurosport. Mehr MotoGP als jemals zuvor.



GERMAN OFFICIAL BROADCASTER

eurosportplayer.de

Stark und entschlossen:
In diesem Jahr hat Johann Zarco
die richtige Mischung gefunden



Johann Zarco

«Will weiter gewinnen»

Von IMRE PAULOVITS

Er war schon immer ein starker Fahrer, doch in seiner vierten Moto2-Saison hat Johann Zarco den endgültigen Durchbruch geschafft und führt die Moto2-WM-Tabelle klar an. Im MSA-Interview erzählt der 25-jährige Franzose, wie es dazu kam und wie er seine Zukunft plant.

Du hast in diesem Jahr eine unglaubliche Saison hingelegt. Überrascht?

JOHANN ZARCO: Auch meine letzte Saison war nicht schlecht. Als ich die Möglichkeit bekam, das Siegermotorrad, die Kalex, in Aki Ajos Team zu fahren, habe ich mir gesagt: Jetzt muss es mein Ziel sein zu gewinnen. Bei den IRTA-Tests war ich bereits schnell. Dann kam der WM-Auftakt in Katar, und dort habe ich geführt. Auch wenn ich dort nicht gewonnen habe, habe ich gemerkt, dass ich stark bin, und das hat mir das nötige Gefühl für die ganze Saison gegeben. Es ist jetzt mein viertes Jahr in der Moto2, ich habe jetzt genügend Erfahrung. Es ist der Weg, wie ich ihn mit meinem Manager Laurent Fellon geplant habe.

Was macht das Team von Aki Ajo den anderen gegenüber, in denen du in der Moto2 gefahren bist, so stark?

Aki weiß genau, welche Crew er um mich herum aufstellen muss. Dieses Team kann mir das nötige Vertrauen für das Bike geben. Auch wenn es mal nicht perfekt läuft, sind sie in der Lage, mir zu sagen: «Keine Sorge, bleib ruhig, wir stimmen das Motorrad schon so ab, dass du das gute Gefühl findest.» Und bislang hatten sie immer recht. Aki ist auch einer, der eine Meisterschaft sehr gut managen kann. Er hat mich immer beruhigt und denkt immer positiv. Diese zwei Dinge haben mich besser gemacht.

Was unterscheidet dich in diesem Jahr am meisten von 2014?

Es ist kein so großer Unterschied. Letztes Jahr hatte ich zu Beginn der Saison einige Stürze und technische Probleme, aber in der zweiten Saisonhälfte hatte ich schon eine gute Performance. Ich war nicht zu weit weg von Tito. Mit dem Motorrad, das ich hatte, habe ich die Saison gut abgeschlossen. Deshalb wollte ich auch daran anschließen. Ich musste mich im Winter nur gut vorbereiten, das Selbstvertrauen kam mit dem Bike. Die Kalex ist konstanter. Deshalb habe ich auch weniger Zweifel im Kopf.

Wie erklärst du dir deine Dominanz gegenüber der Konkurrenz?

Gegenüber Rins würde ich sagen, ist es meine Erfahrung. Gegenüber Tito, dass er sehr viel

Druck durch den Titel hat. Dazu sind wir überall schneller als letztes Jahr, das hat ihm vielleicht auch zu schaffen gemacht. Ich kann mittlerweile konstant sein und auf unterschiedlichen Strecken gewinnen. Ich will auch noch mehr gewinnen, denn sehr viel habe ich in meiner Karriere noch nicht gewonnen. Und dies motiviert mich sehr.

Wie hat es sich auf die Fans in Frankreich ausgewirkt, dass wieder ein Franzose GP gewinnen und um den Titel kämpfen kann?

So genau weiß ich das nicht, denn ich bin nicht viel auf den sozialen Netzwerken. Sicher sind die Fans froh, es ist aber kein so großer Hype da. Ich kann noch immer unerkannt einkaufen gehen. Aber es ist gut für die Schule, die wir mit Laurent für junge Talente machen. Dass ich jetzt um den Titel kämpfe, ist sicherlich eine gute Motivation für sie. Sie wissen, dass sie, wenn sie gut zuhören, schnell

«Ich war schon letztes Jahr nicht weit weg von Tito.»

JOHANN ZARCO

ler werden. Sie vertrauen ihrem Lehrer nun noch mehr.

Vor einigen Monaten hast du gesagt, du würdest eher in der Moto2 bleiben, als auf einem nicht konkurrenzfähigen Motorrad in die MotoGP zu wechseln. Seither hast du mehrere MotoGP-Angebote bekommen. Ist die Moto2 da noch eine Option für dich?

Ja, sie ist es nach wie vor. Viele Leute haben mit mir gesprochen, was wir zusammen in der MotoGP machen könnten. Was ich dieses Jahr aber gelernt habe ist, dass wenn ich in einem guten Team bin, ich ein guter Fahrer und ein sehr guter Racer sein kann. Das gleiche Gefühl will ich auch nächstes Jahr haben. Wenn dies in der MotoGP nicht möglich ist, bleibe ich in der Moto2.

Zeichnet sich bereits eine Tendenz ab, wo du fahren wirst, oder ist es noch zu früh?

Das ist noch zu früh. Wir pushen im Moment nicht in die eine oder in die andere Richtung, wir sehen uns an was kommt und was die beste Lösung ist.

Bis wann musst du dich entschieden haben?

Es könnte sein, dass ich es schon in Misano weiß. Zumindest hoffe ich es.

Wo würdest du nächstes Jahr am liebsten fahren, wenn du es dir aussuchen könntest?



Das ist schwierig zu sagen. Aber ich träume von einer Yamaha. Eine gute Yamaha wäre etwas, das ich sehr gerne hätte.

Dein Manager Laurent Fellon hat deine Karriere von Beginn an begleitet. Planst du auch die MotoGP mit ihm?

Ja, ich will bei meinem bisherigen Management bleiben. Laurent hat mein Training und meine Performance auf dem Bike gestaltet, ihm habe ich alles zu verdanken. Zuerst war er mein Mechaniker, dann mein Coach und dann wurde er mein Manager, als es darum ging, das Geld zu finden, das ich für meine ersten WM-Jahre brauchte. Wenn wir aufsteigen, wird es nicht komplizierter, meinen Vertrag zu managen. Das Wichtigste mit ihm ist, dass er mir die Bikes immer optimal vorbereitet, mit denen ich trainiere, und er mich auf diesen Motorrädern stärkt. Wenn ich nächstes Jahr in die MotoGP gehen sollte, werde ich dieselbe Arbeitsweise mit ihm fortsetzen, denn sie hat sich für mich bewährt.

Zu Beginn deiner Karriere hat dich auch dein Vater unterstützt, jetzt ist er nicht mehr dabei.

Er hat den Beginn meiner Karriere finanziert, aber als ich in die WM kam, konnte er das nicht mehr. Ich habe damals bereits mehr bei Laurent gelebt, er musste sehr hart dafür arbeiten, das Geld von den Sponsoren zusammenzubekommen. Mein Vater hat sich die Rennen dann lieber im Fernsehen angesehen. Es war aber auch ein Schritt ins Erwachsenwerden. Mein Vater brauchte nicht mehr die ganze Zeit mit mir zusammen zu sein. Er hält lieber etwas Abstand. Das ist auch besser für das Team: Sie arbeiten lieber mit einem Fahrer und einem Coach zusammen, als mit Eltern, die störend sein können. Das ist so eine viel professionellere Arbeitsweise.

Du hast eine Zeit mit Ex-Weltmeister Gábor Talmácsi zusammen trainiert.

Ich habe Gábor Talmácsi viel zu verdanken, denn er war es, der in der WM ein Team für mich gefunden hat, wenn ich damals auch noch bezahlen musste. Er war es, der das Team damals überzeugt hat, dass ich ein guter Fahrer bin. Aber Gábor war selbst ein Fahrer. Wir sind dann unsere eigenen Wege gegangen. Als wir uns zuletzt auf dem Sachsenring gesehen haben, haben wir uns beide sehr gefreut.

Du warst kein Komet wie Marc Márquez oder Maverick Vinales, sondern hast dich methodisch nach oben gearbeitet. Wie würdest du deine Entwicklung selbst beschreiben?

Die beiden haben mit fünf oder sechs Jahren mit dem Rennsport angefangen, ich war 13. So konnten sie auch viel früher Weltmeister werden. Ich musste den

Rückstand aufholen, indem ich alles analysiert habe. Das Motorrad, meinen Fahrstil, Laurent zuhören, wie ich meinen Kurvenspeed verbessern kann. Weil ich aber immer gut zugehört habe, konnte ich mich immer Schritt für Schritt verbessern. Ich bin jetzt 25 und denke, ich bin ein guter Fahrer geworden. Aber ich bin halt kein Márquez oder Vinales, ich brauche mehr Zeit zum Lernen.

Glaubst du, dass du dich auch so schnell in der Königsklasse zurechtfinden kannst, wie deine berühmten Vorgänger Christian Sarron und Olivier Jacque?

Früher habe ich meine Vorgänger angeschaut, aber mittlerweile habe ich gelernt, dass ich meinen eigenen Weg gehen muss. Ich will einfach ein guter Fahrer sein, dann kann ich in der Moto2 Weltmeister werden. Mit dem nächsten Schritt muss ich dann sehr vorsichtig sein, denn da kann man schnell sein Gefühl für das Motorrad verlieren und es nicht mehr wiederfinden. Die MotoGP-Bikes sind über 300 km/h schnell, man muss viel Vertrauen in sie haben und den Geist starkhalten. Deshalb will ich mir diesen Schritt auch sehr genau überlegen. Wie ich mich kenne, werde ich etwas Zeit brauchen, da kann ich es mir nicht leisten, mich von einem schlechten Gefühl verwirren zu lassen. Deshalb bin ich sehr vorsichtig.

«Für MotoGP muss man einen starken Geist haben.»

JORGE LORENZO

Kannst du dir vorstellen, mit Aki Ajo und KTM in die MotoGP zu gehen?

Schwer zu sagen. Ich denke, wenn alles gut geht, kann ich in der MotoGP ein guter Fahrer werden. Aber das ist mit einem neuen Motorrad schwierig. Wir wissen nicht, wie das Motorrad wird, so würde ich nicht gerne in die Richtung gehen. Aber wir wissen: Aki ist KTM und könnte ein MotoGP-Team mit KTM führen. Zurzeit ist es noch etwas weit hin, deshalb kann ich es mir noch recht schwer vorstellen.

Was ist deine Strategie für den Rest der Saison?

Ich will weiter gewinnen, weil es die beste Art ist, Rennen zu fahren und den Titel zu sichern. Wenn man an den Wochenenden auf den Sieg hinarbeitet, kann man pushen und das Bike verbessern. Auch wenn ich derzeit einen guten Vorsprung habe, ist es meine Strategie, weiter zu gewinnen und dabei clever zu sein. Wenn ein Sieg nicht

möglich ist, dann muss man so viele Punkte wie möglich mitnehmen. Aber wenn ich gewinnen kann, will ich den Sieg auch mitnehmen, denn es ist zu schön, zu gewinnen.

Wie trainierst du?

Im Winter pushe ich mich körperlich, das ist ziemlich hart. Während der Saison versuche ich, meine Form zu halten, aber so, dass ich für die Rennwochenenden genügend Energie übrig habe. Zwischen dem 15. Dezember und Anfang Januar mache ich Pause, das ist wichtig, sich zu erholen und mit der Familie Weihnachten zu feiern. Ansonsten trainiere ich viel mit Motorrädern, derzeit mit einer 600er Yamaha. Wenn ich

in die MotoGP aufsteige, wird es eine Tausender sein. Aber um im Winter zu fahren, muss man ganz nach Südspanien gehen, denn sonst ist es überall zu kalt. Und selbst da kann man nur wenige Stunden am Tag fahren. Ab Februar fangen dann ohnehin die Tests an, die einen gut für Katar vorbereiten.

Was ist dein Traum für die Zukunft?

Ich will Weltmeister werden, und nach einer so guten Saison wie dieser nicht in der Versenkung verschwinden. Mein Traum ist, jedes Jahr so gut zu sein, wie ich es dieses Jahr bin. Wenn ich den Schritt in die MotoGP schaffe, würde ich natürlich gerne auch dort Weltmeister werden. Aber die Jungs dort sind wirklich sehr, sehr stark. Valentino, Márquez, Lorenzo und Pedrosa, sie kennen die Klasse so gut, und sie haben das beste Feeling für ihre Motorräder. Es wäre schön, an sie ranzukommen. Und das wäre mein nächster Traum: den Schritt in die MotoGP gut bewältigen. Mit einem guten Team und einem guten Bike und mit ihnen mitzuhalten. Wenn mir das gelingt, dann habe ich meinen Traum erfüllt. ♦

Zur Person Johann Zarco

Geburtstag 16. Juli 1990
Geburtsort Cannes (F)
Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

- 2003 Erste Rennen ital. Pocketbike-Meisterschaft
- 2004 4. Pocketbike-Europameistersch.
- 2005 2. Pocketbike-Europameistersch.
- 2007 Meister MotoGP-Rookies-Cup
- 2008 Französische Meisterschaft 125 ccm
- 2009 WM-20. 125GP (Aprilia)
- 2010 WM-11. 125GP (Yamaha)
- 2011 WM-2. 125GP (Derbi)
- 2012 WM-10. Moto2 (MotoBi)
- 2013 WM-9. Moto2 (Suter)
- 2014 WM-6. Moto2 (Caterham-Suter)
- 2015 z.Zt. WM-1. Moto2 (Kalex)

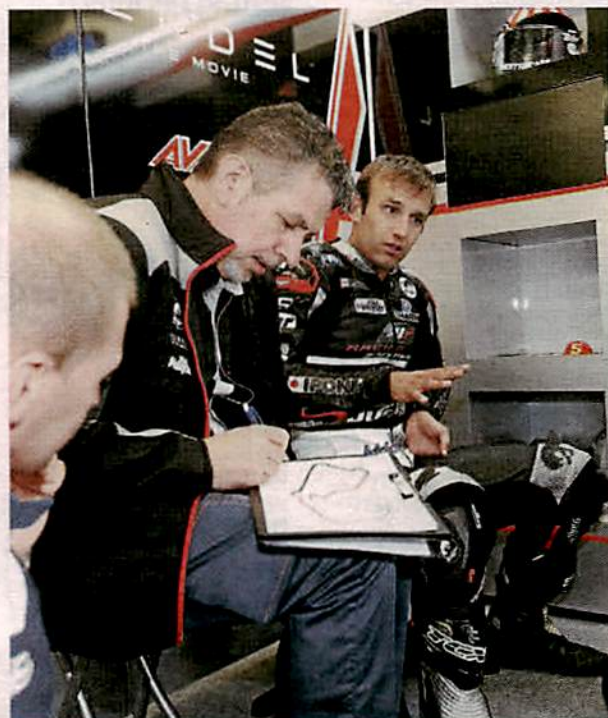
6 GP-Siege, 28 Podestplätze



Zarco über Weltmeister Rabat: «Er hat viel Druck durch den Titel»



Zarco über Manager Fellon: «Auch weiter mit ihm zusammen»



Zarco über sein Team: «Beim Abstimmen haben sie immer recht»

Moto3-Junior-WM

«Höhere Zielsetzungen»



Moto3: Canet (vor Bulega) baute WM-Führung mit Sieg aus

Beim fünften Event der spanischen Meisterschaft und der Moto3-Junior-WM in Albacete baute Aron Canet seine Führung mit einem klaren Sieg aus. In der Moto2-Klasse gewann GP-Pilot Xavi Viège mit der Tech3.

14.000 Zuschauer wohnten in Albacete bei stark bewölktem Wetter (in der Nacht hatte es geregnet) und noch feuchter Strecke dem Start der Moto3-Klasse bei. Entsprechend vorsichtig gingen die 28 Fahrer ins Rennen. Zuerst führte der nächstjährige Leopard-WM-Pilot Joan Mir, doch nach einem Drittel des Rennens stürzte er. Danach zogen Gesamtleader Aron Canet, Nicolò Bulega, Albert Arenas und GP-Pilot Lorenzo Dallaporta dem Feld davon. Dallaporta stürzte bei Halbzeit, gleichzeitig löste sich Canet von Bulega und Arenas und gewann sicher. Der Spanier baute mit seinem Sieg den Vor-

sprung in der Gesamtwertung auf 31 Punkte aus. Der Deutsche Max Kappler stürzte nach dem ersten Renndrittel.

Moto2: Platz 11 für Nekvasil

Gegen die beiden Moto2-GP-Piloten Xavi Viège (Tech3) und Edgar Pons (Kalex) hatten die Gegner weder in der Qualifikation noch im Rennen eine Chance. Vom Start weg zogen die beiden auf und davon und blieben fast das ganze Rennen dicht beisammen. Viège führte bis fünf Runden vor Schluss, dann presste sich Pons am Tech-3-Piloten (in der WM ersetzt er den erfolglosen Ricky Cardús) vorbei. Doch Viège konnte erfolgreich und konnte sich im Finish noch knapp zwei Sekunden von seinem Verfolger lösen. Pons führt jedoch in der Gesamtwertung mit 34 Punkten Vorsprung auf Viège immer noch deutlich.

Platz 11 und 5 Punkte gab es für Marco Nekvasil auf der In-



GP-Pilot Viège: Moto2-Sieg

terwetten-FTR. «Wegen der feuchten, schwer einzuschätzenden Strecke und unserer Abstimmungsprobleme war es schwierig», erzählte der Österreicher. «Abgesehen davon bin ich vom Start gut weggekommen, konnte meine Position halten. Und ich konnte auch gleich ein paar Jungs überholen. Doch auf der Bremse konnte



Moto2: Platz 11 für Nekvasil

ich nicht härter pushen, da unser Fahrwerk nicht optimal abgestimmt war. Zudem waren abseits der Ideallinie noch feuchte Stellen, die bis zum Schluss nicht abtrockneten. Ich hatte mir bei diesen Verhältnissen mehr ausgerechnet, und meine Zielsetzungen sind allgemein höher angesiedelt.» ♦ ML

MOTO3-JUNIOR-WM / Moto2, Resultate

Albacete/E, 5./6. September 2015, Wetter: stark bewölkt, trocken.

Moto3, 1. Lauf: 1. Aron Canet (E/Honda), 19 Runden in 30:38,996 (= 132,11 km/h); 2. Nicolò Bulega (I/KTM) +6,098; 3. Albert Arenas (E/Husqvarna) +9,895; 4. Stefano Valtulini (I/KTM) +13,417; 5. Aaron Polanco (E/Mahindra) +13,554; 6. Bo Bendsneyder (NL/Honda) +15,638; 7. Khairul Pawi (MAL/Honda) +18,057; 8. Jaime Masia (E/Honda) +26,844. Ausgeschieden: 12. Max Kappler (D/FTR-Honda)
Stand nach 7 von 12 Rennen: 1. Canet, 131 Punkte; 2. Mir 100; 3. Bulega 95; 4. Pawi 89; 5. Arenas 77; 6. Bendsneyder 70; 7. Valtulini 58; 8. Masia 56. Ferner: 20. Kappler 11
Moto2: 1. Xavi Viège (E/Tech3), 20 Rdn in 31:17,001 (= 136,17 km/h); 2. Edgar Pons (E/Kalex) +1,949; 3. Steven Odendaal (ZA/Kalex) +10,138; 4. Luca Marini (I/Kalex); ferner: 11. Marco Nekvasil (A/FTR); 18. Marcel Brenner (CH/H43); 26. Stéphane Frossard (CH/Suter); Out: Thomas Gradinger (A/FTR); Max Enderlein (D/Kalex), Adrien Pittet (CH/Suter)
Stand nach 6 von 11 Rennen: 1. Pons 140; 2. Viège 106; 3. Odendaal 81; 4. Granado 68. Ferner: 11. Nekvasil 18; 18. Pittet 10; 22. Brenner 3; 24. Frossard 2; 26. Buchner 1

IDM-Superstock

Nachfolger für Glöckner

BMW Wilbers hat in Hockenheim die für das Team neue BMW-Elektronik getestet. Den Job auf dem Superbike S 1000 RR übernahm der Australier Gareth Jones, der letztes Jahr als Stammfahrer bei Wilbers verpflichtet war.

Teamchef Benny Wilbers entschied kurzfristig, Jones beim IDM-Finale auf dem Hockenheimring vom 25. bis 27. September als dritten Einsatzfahrer neben Matej Smrz und Lucy Glöckner zu engagieren. Wie bekannt ist, wird Glöckner in der Klasse Superstock 1000 beim Finale ihre Abschiedsvorstellung im Team geben. Für ihre Nachfolge laufen Gespräche mit Colin Rossi. Wilbers unterstützte den 17-jährigen

Schweizer schon dieses Jahr. Im Moment fährt er im Yamaha R6-Dunlop Cup und ist Gesamtneunter. Wilbers ließ ihn in Hockenheim eine Superstock-1000-BMW ausprobieren. Wilbers: «Ich finde, er hat eine Chance verdient.» ♦ AWI



Wilbers, Schützling Colin Rossi

IDM-Superbike

Iannuzzo auf Suzuki

HPC-Power Suzuki Racing setzt wie schon zuletzt in Assen auch beim Superbike-IDM-Finale in Hockenheim auf die Dienste des Italieners Vittorio Iannuzzo. Beim Testen vor einer Woche stürzte der 33-jährige allerdings und verletzte sich am Bein. Bei der ärztlichen Untersuchung wurde ihm eine Genesung innerhalb von zehn Tagen versprochen.

«Die Suzuki war Kernschrott», berichtet Teamchef Denis Hertrampf. Iannuzzo bekommt einen kompletten Neuaufbau. Hertrampf zieht die Saison bis zum Ende durch, obwohl es 2015 kaum vorzeigbare Ergebnisse gab. «Aber wir haben die Saison vernünftig angefangen und werden sie auch so beenden. Wir

präsentieren dabei auch jedes Mal unsere Partner.»

Mit Top-Ergebnissen hatte Hertrampf nie gerechnet. 2015 stand die veränderte Teamstruktur im Fokus. An der Suzuki hatte es keine Veränderungen gegeben. ♦ AWI



Iannuzzo fährt in Hockenheim

NACHRICHTEN

Merdes von allen Mandaten entbunden

IDM Der Streit um den langjährigen DMSB-Sportkommissar und IDM-Chief Steward Rüdiger Merdes hat jetzt einen Gipfel erreicht. Der DMSB entzog Merdes am vergangenen Mittwoch mit sofortiger Wirkung auch das Mandat als DMSB-Delegierter bei der FIM. Merdes hatte sich in der Vergangenheit intern und extern dem Verband gegenüber kritisch geäußert. Er gab an, ihm werde vorgeworfen, dem DMSB gegenüber nicht loyal zu sein und mehr auf der Seite der Fahrer zu stehen.

Maximiliano Gerardo auf dem Vormarsch

Superstock-600-EM

Neben dem Türken Toprak Razgatlioglu, der bereits vorzeitig als Meister feststeht, fährt mit Maximiliano Gerardo aus Uruguay ein zweiter Exot. Der 20-Jährige hat 2009 mit dem Motorsport angefangen, wurde gleich argentinischer 250er-Meister, im Vorjahr hat er gleich die Supersport-600-Meisterschaften von Brasilien, Argentinien und Uruguay gewonnen. Dass ihm international ein steiferer Wind entgegenbläst, darüber ist er sich mittlerweile im Klaren. Aber der Honda-Pilot lernt schnell: Derzeit liegt er an 21. Stelle der Gesamtwertung, in Portimão war er aber bereits Neunter und fuhr die schnellste Rennrunde. «Ich will auch 2016 hier weitermachen und noch besser werden», ist sein Ziel. ♦ AWI/IP

KOMPAKT

»» Asia Talent Cup Nicht weniger als 126 Fahrer sind für den 20. bis 21. Oktober nach Sepang zur Sichtung des nächstjährigen Asia Talent Cups, der auf identischen Honda NSF 250 ausgetragen wird, geladen. Etwa ein Dutzend von ihnen wird mit den aus dem diesjährigen Cup weitergeführten Fahrern das 22 Fahrer starke Feld 2016 bilden.

»» MotoAmerica Am nächsten Wochenende geht die erste Saison der von Wayne Rainey organisierten US-Meisterschaft zu Ende. Besonders spannend wird das Superbike-Showdown zwischen den Yamaha-Stars Cameron Beaubier und Josh Hayes. ♦ ML

ADAC MX Masters Gaildorf

Suzuki 1, 2, 3 beim Masters

Der Brite Nathan Watson gewann das Masters-Finale in Gaildorf. Titelverteidiger Dennis Ullrich verteidigte seinen 2. Rang gegen den Schweizer Jeremy Seewer. Mit Meister Glen Coldenhoff ist das Meisterschaftspodium exklusiv durch Suzuki besetzt.

Beim Saisonfinale des ADAC MX Masters in Gaildorf triumphierte Max Nagls WM-Teamkollege Nathan Watson (Red Bull Iceone Husqvarna Factory Racing) aus England. Auf der 1650 Meter langen Traditionsstrecke «Auf der Wacht» gewann der WM-Pilot vor 15700 Zuschauern die Tageswertung. «Ich freue mich, nach meinem zweiten Platz beim vergangenen Lauf im niederländischen Lichtenvoorde noch einen draufsetzen zu können und als Tagessieger die Masters-Saison zu beenden. Es ist ein tolles Gefühl zu gewinnen, weil die Konkurrenz in der Serie sehr hoch ist», sagte der

21-jährige Watson. Zweiter wurde der Schweizer Suzuki-MX2-Werkspilot Jeremy Seewer, die dritte Trophäe ging an Masters-Titelverteidiger Dennis Ullrich vom Team Castrol Power 1 Suzuki Moto-Base.

Spannender hätte das Finalrennen der diesjährigen Saison nicht sein können: Vor dem abschließenden Lauf lagen Ullrich und Seewer mit jeweils 260 Punkten gleichauf und hatten beide das Ziel «Vize-Cham-

pion» vor Augen. Das Duell der beiden Piloten entschied der zweifache Masters-Titelträger für sich: «Nachdem der Meistertitel vorzeitig an Coldenhoff gegangen ist, ging es im Kampf um Platz zwei um alles oder nichts. Ich habe gekämpft bis zum Schluss und war so erleichtert, als ich ins Ziel gefahren bin. Seewer war immer dicht hinter mir, das konnte ich sehen. Aber es hat geklappt», erklärte der Weilheimer, der das Masters-Finale als Trainingsmög-

lichkeit für die noch ausstehenden Übersee-WM-Läufe sieht. Im ADAC MX Youngster Cup bestätigte der bereits vorzeitig in Lichtenvoorde Meister gewordene Brian Hsu seinen Titel mit dem Tagessieg in Gaildorf. Der 17-jährige Junioren-Welt- und Europameister wurde auf seiner Suzuki im 1. Lauf hinter dem Briten Nicholas Adams Zweiter und gewann Heat 2. Kawasaki-Pilot Adams gewann den Vizetitel. ♦ TS

Max Nagl gewinnt Lauf 2

«Leider war meine Hinterradbremse im 1. Lauf defekt, sodass ich kaum eine Chance hatte. Aber in Rennen 2 konnte ich zur Bestform aufdrehen», erklärte der Weilheimer, der das Masters-Finale als Trainingsmög-

lichkeit für die noch ausstehenden Übersee-WM-Läufe sieht.

Im ADAC MX Youngster Cup bestätigte der bereits vorzeitig in Lichtenvoorde Meister gewordene Brian Hsu seinen Titel mit dem Tagessieg in Gaildorf. Der 17-jährige Junioren-Welt- und Europameister wurde auf seiner Suzuki im 1. Lauf hinter dem Briten Nicholas Adams Zweiter und gewann Heat 2. Kawasaki-Pilot Adams gewann den Vizetitel. ♦ TS



Letzter Masters-Sieger 2015: Husqvarna-Pilot Nathan Watson

ADAC MX MASTERS / Resultate

Gaildorf/D: 6. September, 8. Lauf; Wetter: bewölkt, 14 Grad

1. Lauf: 1. Nathan Watson (GB/Husqvarna), 19 Runden in 35:10,101 min.; 2. Gregory Aranda (F/Kawasaki), 9,033 sec. zurück; 3. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 10,450 sec. zurück; 4. Angus Heidecke (D/KTM); 5. Dennis Ullrich (D/Suzuki); 6. Boris Maillard (F/Kawasaki); 7. Sullivan Jaulin (F/Suzuki); 8. Christian Brockel (D/KTM); 9. Dominique Thury (D/Kawasaki); 10. Nikolaj Larsen (DK/Husqvarna)

2. Lauf: 1. Max Nagl (D/Husqvarna), 19 Runden in 35:19,135 min.; 2. Ullrich, 1,292 sec. zurück; 3. Seewer, 1,706 sec. zurück; 4. Watson; 5. Pascal Rauchenecker (A/KTM); 6. Lukas Neurauder (A/KTM); 7. Maillard; 8. Heidecke; 9. Larsen; 10. Brockel

Endstand nach 16 Läufen: 1. Glen Coldenhoff (NL/Suzuki), 314 Punkte; 2. Ullrich 282; 3. Seewer 280; 4. Rauchenecker 232; 5. Heidecke 209; 6. Brockel 167; 7. Filip Neugebauer (CZ/Kawasaki), 165; 8. Aranda 147; 9. Jeremy Delince (B/Honda), 131; 10. H. Jacobi (D/KTM), 115

Internet: www.adac-mx-masters.de

Motocross-GP Schweiz 2016

Der grünste Europa-GP

Die letzte Hürde für die Durchführung des Grand Prix Schweiz auf dem Gelände der Schweizer Zucker AG und eines benachbarten Bauern in Frauenfeld-Gachnang am 6./7. August 2016 ist genommen.

Die letzte Hürde für die Durchführung des GP Schweiz in Frauenfeld im Kanton Thurgau im August 2016 ist genommen. Zu verdanken ist dies vor allem dem ehemaligen Schweizer KTM-Importeur Willi Läderach.

«Letzte Woche haben Kanton und Gemeinde ihre Bewilligungen erteilt», freute sich OK-Chef Willi Läderach. «Jetzt ist

alles startklar für den grünsten GP im grünsten Land Europas. «Die Finanzierung ist von zehn lokalen Investoren gesichert, und die Schweizer Zucker AG, die auch dem Parcours ihren Namen verleiht, stellt ihr Gelände als befestigtes Fahrerlager zur Verfügung.»

Anschluss an die A7

«Dank eines sehr engagierten Landwirts können wir eine tolle Strecke mit Rundumsicht von den Naturtribünen aufbauen. Eine permanente Bewässerungsanlage wird ebenfalls installiert. Die Strecke ist gleich von der Autobahn zu erreichen. Und

aufgrund der Nähe zum Dreiländereck freuen wir uns auf Besucher aus Frankreich und Deutschland, ebenfalls aus Österreich, Italien und Belgien, deren Fans auch nur wenige Autostunden von uns entfernt sind», so Läderach.



J. Seewer

Boom dank Seewer

«Das Interesse in der Schweiz dank unseres Lokalmatadoren Jeremy Seewer sowie Valentin Guillod ist enorm. Es waren circa 5000 schweizerische Fans in diesem Jahr beim französischen GP-Rennen in Villars-sous-Écot, und wir haben auch konkurrenzfähige, junge Fahrer in den 125- und 250-ccm-EM-Klassen, die das Rahmenprogramm bilden werden.»

Der MRSV Frauenfeld hat auf seinem Traditionskurs «Schollenholz» am südlichen Stadtrand reichlich WM-Erfahrung als Veranstalter von 125er-GP (1981-82), eines 250er-GP (1983) und seit 1984 sechs Seitenwagen-WM-Läufen, zuletzt am traditionellen Termin zu Ostern 2015. Der letzte MXGP der Schweiz fand vor fünf Jahren auf der Bout du Monde in Genf statt. ♦ AH



Der Macher des neuen Schweizer GP: Willi Läderach

Speedway-GP-Challenge Rybnik

Polen nutzen den Heimvorteil

In Rybnik waren zwei von lediglich drei für den Speedway-GP 2016 qualifizierten Fahrern Polen. Der 20-jährige U21-WM-Leader Bartosz Zmarzlik gewann das wichtigste Match des Jahres mit nur 12 Punkten. Der amtierende U21-Champion Piotr Pawlicki holte sich im

Stechen gegen «Bomber» Chris Harris Platz 2, der den Schweizer GTR-Motor fährt. Mitfavorit Peter Kildemand (5.) schied überraschend aus, der Däne kann aber auf eine Wildcard von Promoter BSI hoffen, genau wie der Schwede Antonio Lindbäck, der nur 15. wurde. ♦ TS



Steht im GP 2016: Der 20-jährige Bartosz Zmarzlik

SPEEDWAY-GP-CHALLENGE / Resultate

Rybnik/PL: 5. September 2015; Bahnlänge: 378 m

Qualifiziert für GP 2016: 1. Bartosz Zmarzlik (PL), 12 Punkte; 2. Piotr Pawlicki (PL), 11+3; 3. Chris Harris (GB), 11+2; – Ausgeschieden: 4. Fredrik Lindgren (S), 10; 5. Peter Kildemand (DK), 10; 6. Przemyslaw Pawlicki (PL), 10; 7. Vaclav Milik (CZ), 10; 8. Andrey Karpov (RUS), 7; 9. Leon Madsen (DK), 7; 10. Nicolas Covatti (I), 7; 11. Linus Sundström (S), 7; 12. Kacper Gomolski (PL), 6; 13. Kim Nilsson (S), 5; 14. Maksims Bogdanovs (LV), 4; 15. Antonio Lindbäck (S), 3; 16. Kjasts Puodzuks (LV), 0

Nächster Lauf: 12. September, GP Krsko/SLO

Internet: www.speedwaygp.com

Atacama-Rallye Chile

KTM dominiert in Chile

Überlegener geht's nicht: Die ersten Vier der chilenischen Atacama-Rallye kommen aus dem KTM-Werksteam. Pablo Quintanilla gewann zum dritten Mal in Folge.

Über die fünf Etappen mit fast 2000 Kilometern Länge war die KTM-Armada dominant. Den Prolog gewann jedoch noch Honda-Pilot Paulo Goncalves vor dem neuen KTM-Zugpferd Matthias Walkner. Schon die 12. Etappe von der Küste von Riquehue nach La Serena über 466

km mit schlammigen Pisten hatte es in sich. Goncalves blieb mit einer Elektrikeypanne in den Dünen stecken und verlor damit alle Chancen auf den Gesamtsieg. Der Chilene Pablo Quintanilla übernahm für KTM die Tages- und Gesamtführung. Aber nur für diesen Tag: Goncalves gewann Stage 2 vor Walkner, und damit hatte der Österreicher die Führung mit 43 Sekunden Vorsprung auf seinen britischen Markenkollegen Sam Sunderland.

Der Spanier Jordi Viladoms gewann die dritte Etappe in den

Dünen um Copiapó, nachdem der Start wegen Nebels um drei Stunden verschoben werden musste. Quintanilla erreichte das Ziel als Erster vor Walkner, doch, obwohl beide 20 Minuten Zeitstrafen kassierten, holte sich der Chilene die Gesamtführung zurück.

Walkner verliert im Finish

Walkner gewann die vorletzte Etappe vor Quintanilla und ging mit einem knappen 1:15-Minuten-Vorsprung auf die finalen 103 Kilometer. Paulo Goncalves holte sich bei schwieriger Navigation

den Etappensieg vor Sam Sunderland. Doch Quintanilla als Dritter holte sich den Gesamtsieg, nachdem Walkner nur als Sechster das Ziel in La Serena erreichte.

«Es war ein hartes Rennen mit Matthias (Walkner) und Sam (Sunderland) mit schwieriger Navigation. Das Motorrad war klasse. Wir hatten das beste Material und das beste Team», sagte der Chilene nach seinem dritten Sieg in Folge. Walkner: «Ich machte nach 30 Kilometern einen Fehler. Daher muss ich mit Platz 2 zufrieden sein. ♦ TS



RALLY ZONE BAUER/BARN

Im Schlussspurt gewonnen: Der Chilene Pablo Quintanilla

ATACAMA-RALLYE / Resultate

Atacama-Rallye Copiapó/CL: 30.08.–05.09. 2015, 13 Fahrer gestartet, 12 im Ziel, 5 Etappen über 1960 km, davon 1174 km Sonderprüfungen
Gesamtwertung: 1. Pablo Quintanilla (CL/KTM), in 11:07:34 Std.; 2. Matthias Walkner (A/KTM), +0,49 min.; 3. Sam Sunderland (GB/KTM), +3,14 min.; 4. Jordi Viladoms (E/KTM); 5. Daniel Gouet (CL/Suzuki); 6. Paulo Goncalves, (P/Honda); 7. Felipe Prohens (CL/KTM); 8. Jeremias Israel (CL/Honda); 9. Mohammed Al Balooshi (UAE/KTM)
WM-Stand (nach 5 von 6 Läufen): 1. Marc Coma (E/KTM), 70 Punkte; 2. Walkner, 67; 3. Quintanilla 65; 4. Sunderland 55; 5. Al Balooshi 54; 6. Goncalves 51; 7. Jakub Piatek (PL/KTM), 46; 8. Viladoms 44
 Nächster Lauf: 3–9. Oktober, OilLibya Rallye
 Internet: www.fim-live.com

Trial-WM Paços de Ferreira

Historischer neunter Titel für Toni Bou

Trial-Weltmeister Toni Bou schreibt weiter Geschichte. Schon zwei Läufe vor Saisonende konnte der Spanier Titel Nummer 9 einfahren.

Für den Spanier auf der Montesa-Honda gehen langsam die Superlative aus. Im portugiesischen Santo Tirso fuhr er am Wochenende die Saisonsiege Nummer 12 und 13 ein, ist am kommenden Wochenende beim Finale in Teo uneinholbar und gewann damit seine neunte Outdoor-WM seit 2007 in Folge. Dazu kommen noch neun weitere Indoor-WM-Titel. Am ersten Tag dominierte Bou mit nur 3 Strafpunkten das Ge-



Toni Bou

schehen und hatte 4 Zähler weniger als sein Landsmann Adam Raga. Mit deutlichem Abstand wurde Jeroni Fajardo Dritter.

Am Sonntag fuhr Bou mit der Repsol-Honda bei guten Bedingungen zwei fehlerfreie Runden und machte mit 6 Punkten den Sack zu. Raga konzentrierte sich auf den 2. Platz, um seinen 2. WM-Rang zu verteidigen. Nach längerer Abstinenz schaffte Albert Cabestany am Sonntag den Sprung auf das

Podium und konnte Fajardo theoretisch in der WM noch einholen. Franz Kadlec (Plätze 13 und 11) konnte seine guten Leistungen der letzten Monate nicht bestätigen. ♦ TS/JM

TRIAL-WM / Resultate

Paços de Ferreira/P: 5./6. September 2015, Wetter/Piste: sonnig, warm/trocken.
1. Lauf (5.9.): 1. Toni Bou (E/Montesa), 3 Strafpunkte (5:45,37 h Laufzeit); 2. Adam Raga (E/GasGas), 7; 3. Jeroni Fajardo (E/Beta), 26; 4. Jaime Busto (E/Montesa), 36; 5. Albert Cabestany (E/Sherco), 36; 6. Jorge Casales (R/Beta), 46; 7. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 56; 8. Takahisa Fujinami (JAP/Montesa), 65; – ferner: 13. Franz Kadlec (D/Beta), 93
2. Lauf (6.9.): 1. Bou, 6 Strafpunkte (6:04,03 h Laufzeit); 2. Raga 12; 3. Cabestany 24; 4. Busto 25; 5. Fajardo 27; 6. Casales 44; 7. Ferrer 60; – ferner: 11. Kadlec 101
WM-Stand (nach 16 von 18 Wettbewerben): 1. Bou, 311 Punkte; 2. Raga 271; 3. Fajardo 220; 4. Cabestany 205; 5. Fujinami 181; 6. Busto 164; 7. Ferrer 124; – 11. Kadlec 82
 Nächster Lauf: 12./13. September, Teo/E
 Internet: www.fim-live.com

Speedway-DM Wolfslake

Vierter Speedway-Titel für Smolinski

Nach einer schwierigen Saison fuhr Martin Smolinski mit einer überragenden Leistung und 15 Punkten Maximum in Wolfslake seinen 4. Deutschen Meistertitel ein. Das Rennen in Brandenburg fand unter schwierigen Bedingungen statt: Wegen Regens konnte das Hauptrennen

erst um 16.00 Uhr gestartet werden. Christian Hefenbrock musste nach schwerem Sturz mit dem Helikopter ins Krankenhaus geflogen werden. Kevin Wölbart wurde von René Deddens bezwungen, holte sich aber den Vizetitel noch im Stechen gegen Tobias Busch. ♦ TS



QUASCHNING

Der überragende Martin Smolinski vor Härtel und Busch

SPEEDWAY-DM / Resultate

Wolfslake/D: 6. September 2015, Bahnlänge: 335 m; Wetter: regnerisch, 14 Grad.
1. Martin Smolinski, 15 Punkte; 2. Kevin Wölbart, 13+3; 3. Tobias Busch, 13+2; 4. Michael Härtel 11; 5. Kai Huckenbeck 10; 6. René Deddens 10; 7. Erik Riss 9; 8. Tobias Kroner 9; 9. Matthias Schultz 8; 10. Max Dilger 6; 11. Valentin Grobauer 5; 12. Mark Riss 4; 13. Matthias Bartz 3; 14. Christian Hefenbrock 2; 15. Steven Mauer 1; 16. Hannes Gast 0; 17. Danny Knakowsky 0

Internet: www.speedway.org

NACHRICHTEN

WM ohne Leader Joonas Kylmäkorpi

Langbahn-WM Der 3. Langbahn-GP der Saison kommenden Samstag in Vechta findet ohne WM-Leader Joonas Kylmäkorpi statt. Der Finne hatte sich am 29. August in Esbjerg/DK bei einem Sturz eine Wirbelsäulenstauchung zugezogen. Zwar ist nichts gebrochen, aber die Ärzte rieten ihm dringend, eine vier- bis sechswöchige Pause einzulegen. Damit wird Kylmäkorpi die GPs in Vechta und Morizes (19.9.) verpassen. Wenn er sich für Vechta abmeldet, wird voraussichtlich Wildcard-Fahrer Kai Huckenbeck auf seine Position rücken und Reservefahrer Michael Härtel bekäme die Veranstalter-Wildcard.

Keine Langbahn-DM in Bad Hersfeld

Langbahn-DM Das letzten Samstag geplante Langbahn-DM-Finale in Bad Hersfeld musste wegen immer wieder aufkommenden Regens abgesagt werden. Eine Wiederholung an gleicher Stelle ist ausgeschlossen. Der DMSB will mit Pfarrkirchen (27.9.) wegen einer eventuellen Übernahme des Prädikats sprechen. Für das wegen des Todessturzes von Stefan Müller abgesagte Gespann-EM-Finale in Hertingen kommen Roden/NL (19.9.), Stadskanaal/NL (3.10.) und Frankreich infrage. ♦ TS

KOMPAKT

»» **Speedway** Die «Night of Speedway» in Cloppenburg musste wegen Regens nach zwölf Heats abgebrochen werden. Nach Losentscheid siegte Tobias Kroner (8 Punkte) vor Niels K. Iversen (8) und Miroslav Jablonski.

»» **Speedway** Den «Schildbürgerpokal in Teterow» gewann am Freitag im Finale Andreas Jons son (S) vor Tomasz Gapinski (PL) und Niels-Kristian Iversen (DK).

»» **Supersmoto-ÖM** Zweimal strachelte Rudi Bauer in Bad Fischau führend, und Tomas Travnicek erbe die Laufsiege. Das bedeutete auch die ÖM-Führung für den tschechischen Yamaha-Fahrer. In 14 Tagen fällt im Rahmen der WM in Melk (20.9.) die Titelerst-scheidung. Bauer hat 4 Punkte Rückstand. ♦ TS/AD

17. bis 27. September 2015: 66. Internationale Automobil-Ausstellung Pkw

Mobilität verbindet



Erwartet werden rund 900.000 Besucher und annähernd 1000 Aussteller. Die alle zwei Jahre stattfindende IAA als weltweit umfassendste Leistungsschau des Pkw-Gewerbes wird am 17. September 2015 als „Internationale Leitmesse der Mobilität“ in Frankfurt eröffnet

Der Ursprung der IAA liegt über 115 Jahre zurück. Im Jahre 1897 wurden im Berliner Hotel Bristol acht Motorwagen der Öffentlichkeit vorgestellt. Aus diesen Anfängen entwickelte sich eine höchst erfolgreiche regelmäßige Ausstel-

lung, die aufgrund des hohen Publikumsandranges ab 1991 in Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge unterteilt wurde. In ungeraden Jahren findet die IAA Pkw in Frankfurt statt, in geraden Jahren die IAA Nutzfahrzeuge in Hannover.

Die IAA Pkw ist die weltweit umfassendste Leistungsschau der Automobilindustrie für alle, die Pkw entwickeln, herstellen, nutzen oder sich dafür begeistern. Eine besondere Eigenschaft der IAA ist die große Präsenz der Teile- & Zubehörhersteller mit rund 400 Ausstellern.

Sicherheitsrisiko? Felgenreparatur?

Mit unserem einzigartigen, patentierten Aluklinik-Verfahren gibt es nachweislich **keine** Material-Verschlechterung, wie aktuelle Gutachten zeigen. Wir entfernen Beulen, Dellen und Bordsteinschäden - inklusive 10 Jahre Garantie!

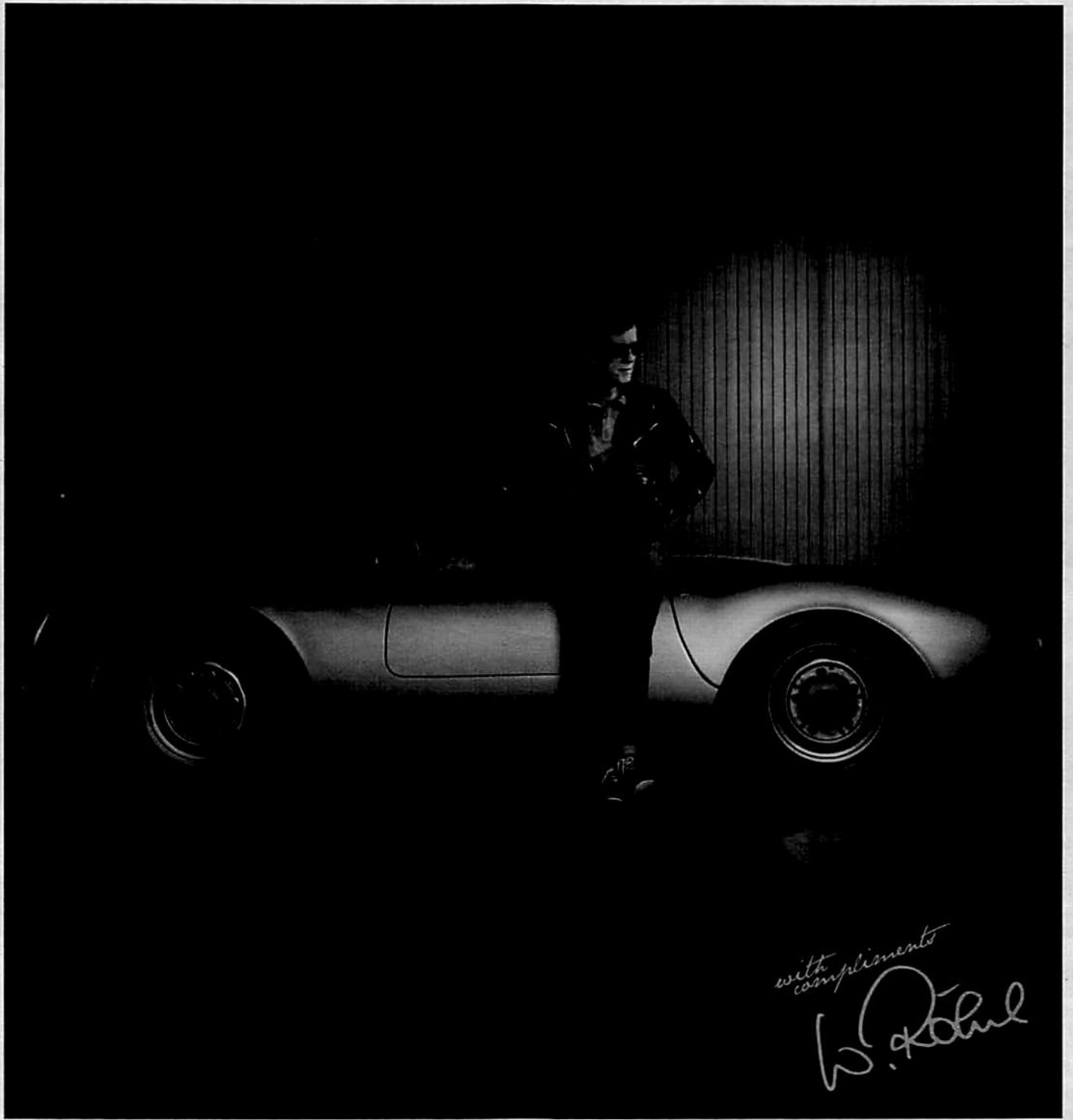
Tel 02166 146 100
Aluklinik.de



Gibts den auch viertürig? Bundeskanzlerin Angela Merkel nach ihrer Eröffnungsrede 2013 auf ihrem Messe-Rundgang

„New Mobility World“ und Zero-Emission-Effizienz

Das vernetzte und automatisierte Fahren wird ein Schwerpunkt dieser IAA sein - ergänzt um die Elektromobilität und damit die Zero-Emission-Effizienz. Die IAA zeigt die digitale Welt der Mobilität - oder die „New Mobility World“ - in einem eigenen Ausstellungsbereich. Auf insgesamt 30.000 Quadratmetern Fläche - darunter die Halle 3.1 sowie ein Outdoor-Parcours - geben die fünf Themenfelder „Connected Car“, „Automated Driving“, „E-Mobility“, „Urban Mobility“ und „Mobility Services“



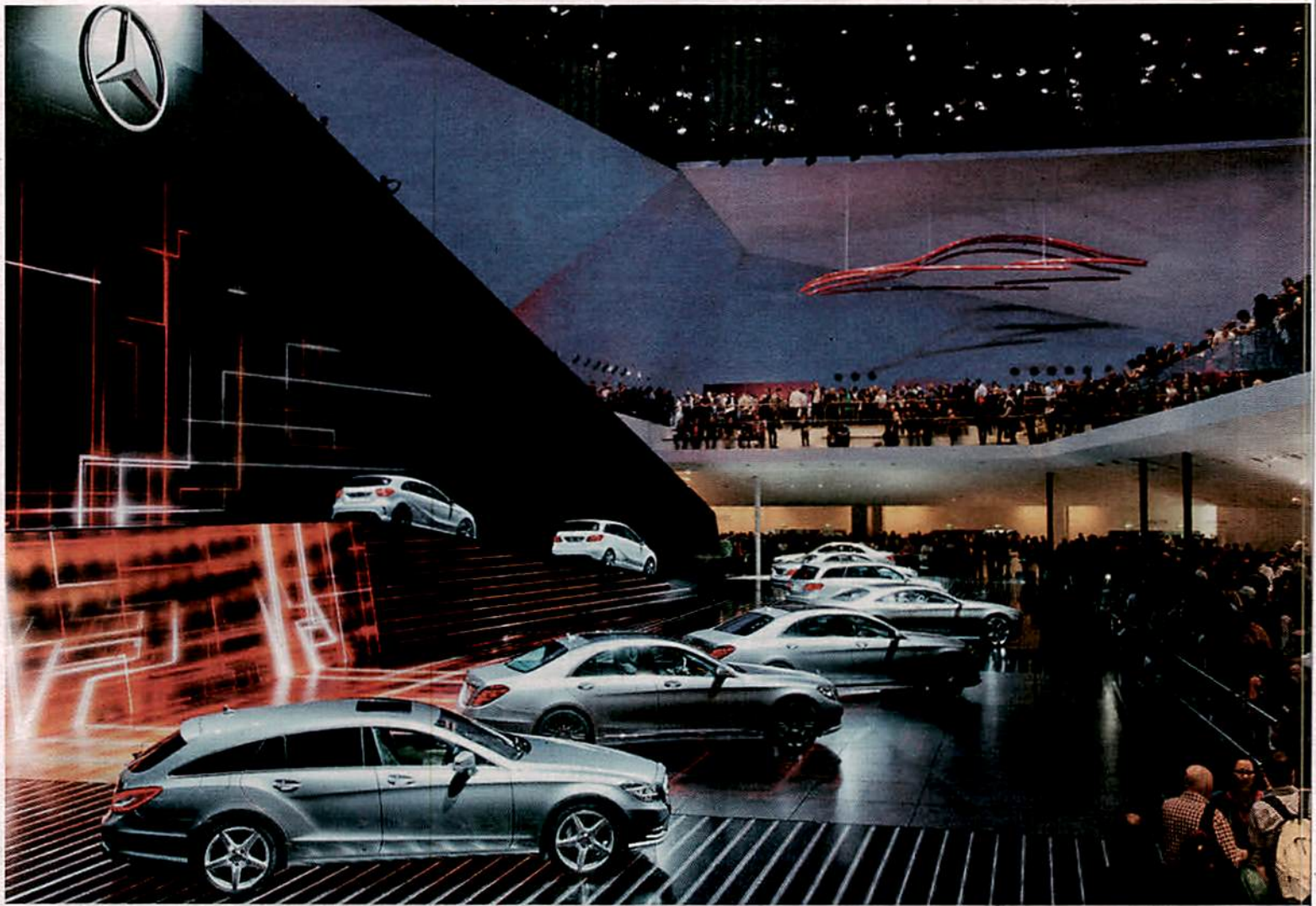
with compliments
W. Köhler

IAA FRANKFURT
STAND AG.0 FA52
17.-27. SEPTEMBER 2015



HEINZBAUER
MANUFAKT

heinzbauer.com +49-7121-620626



Sternenhimmel: Die Mercedes-Präsentation auf der letzten IAA 2013.: Die immer spektakulärer werdenden Stände der großen Automobilhersteller werden auch in diesem Jahr mit großer Spannung erwartet

den inhaltlichen Rahmen für das neue Ausstellungskonzept vor. Neben der Automobilindustrie werden Unternehmen wie die Deutsche Telekom und Samsung auf der New Mobility World ihre Beiträge zur Mobilität der Zukunft präsentieren.

Verkehrsfluss und schnelle Parkplatzsuche

Neben Technologieunternehmen zeigen Dienstleister ihre Mobilitätslösungen. Themen wie Car-sharing oder Limousinen-Services bilden den sich wandelnden Umgang mit Mobilität ab. Lösungen zur effizienteren Verkehrsflusssteuerung und schnelleren Parkplatzsuche werden von globalen Marktführern und innovativen Newcomern vorgestellt. Elektromobilität spielt in diesem Kontext natürlich eine wesentliche Rolle. Emissionsfreier Verkehr ist nicht nur in den Städten die Voraussetzung für zukunftsfähige Mobilitätskonzepte. Industrielle Anbieter zeigen den aktuellen Stand zum vernetzten Auto und die Entwicklungen zum automatisierten Fahren.

Die „Start-up-Zone“ veranschaulicht darüber hinaus, welche Innovationen auch außerhalb der Entwicklungsabteilungen der großen Konzerne entstehen.

Im Outdoor-Bereich (F12, südlich H10) wird auf einer Fläche von 12.000 Quadratmetern der aktuelle Stand von Elektromobilität, Fahrerassistenzsystemen und dem vernetzten Auto abgebildet.

Geld sparen mit dem Geschenkticket

Mit einem Preis von 18 Euro ist das Geschenkticket günstiger als einzelne Eintrittskarten (24 bzw. 28 Euro am Schalter). Es berechtigt eine Person vom 19. bis 27. September 2015 zum jeweils einmaligen Besuch der IAA Pkw an zwei aufeinanderfolgenden Publikumstagen in Frankfurt am Main. Die Karten werden nicht personalisiert. Das Kontingent ist unbegrenzt.

Auch in diesem Jahr wird es ab Mitte August wieder die kostenfreie offizielle App zur 66. IAA Pkw für iOS (iPhone® und iPad®) und Android geben.

Neben dem Ausstellerverzeichnis der IAA 2015 mit Kontaktdaten bietet die App den Geländeplan (inkl. Routenfunktion) mit Standortdaten der Aussteller, Produktsuche und detaillierte Informationen zu Ausstellern und Veranstaltungen sowie diverse Bookmark-Funktionen.

Insgesamt stehen an den Wochenenden bis zu 20.000 Parkplätze zur Verfügung: auf dem Rebstock-Gelände unmittelbar am Messegelände, sowie im Parkhaus Squaire (am Frankfurter Flughafen) und in Eschborn (mit der S-Bahn gelangen die Besucher dann zum Messegelände).

Die Verkehrsführung der Polizei erfolgt dynamisch je nach Auslastung. Eine Anfahrt mithilfe persönlicher/individueller Navigationssysteme ist im Stadtgebiet nicht ratsam; es wird empfohlen, der IAA-Beschilderung und den Hinweisen des IAA-Ordnungspersonals zu folgen. Die IAA-Besucherparkplätze liegen außerhalb der Umweltzone Frankfurts und können auch ohne Umweltplakette angefahren werden (Ausnahme: Parkplatz Gleisdreieck).

Automobilhersteller

AUSZUG AUS DER STANDORTLISTE

Festhalle & Forum/Halle 2
(Mercedes-Benz, smart)

Halle 3.0
(Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Seat, Skoda, VW)

Halle 4.0
(Carlsson, Power Plaza; ansonsten Zulieferer)

Halle 5.0
(Alpina, Borgward, Brabus, Infiniti, Jaguar, Land Rover, Tesla)

Halle 6.0
(Abarth, Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Hyundai, Jeep, Lancia, Maserati)

Halle 8.0
(Artega, Citroen, Lexus, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Subaru, Toyota)

Halle 9.0
(Ford, Honda, KIA, Mazda, SsangYong, Suzuki)

Halle 11.0
(BMW, Mini, Rolls-Royce)

Freigelände „Agora“
(Audi)

Carrera®

MOTORSPORT FÜR ZUHAUSE

CHALLENGE TOUR 2015

Mach mit und
gewinne ein

VIP DTM

**RENN-
WOCHE**
inkl. Übernachtung

READY FOR THE BIG RACE

DEUTSCHLAND

17. - 27.09. **Frankfurt** · IAA
02. - 04.10. **Leipzig** · Modell Hobby Spiel
09. - 10.10. **Oberhausen** · Centro
16. - 18.10. **Erlangen** · Arcaden
30.10. **Wendelstein** · Slot Connection
31.10. **Otterndorf** · Slotter IGO

01.11. **Westerheim** · Alb Race Slotter
06. - 08.11. **Bremen** · Waterfront
19. - 22.11. **Stuttgart** · Modell Bau Süd

FINALE DEUTSCHLAND
21.11. Stuttgart · Modell Bau Süd

ÖSTERREICH

23. - 26.10. **Wien** · Modellbaumesse Wien
13. - 14.11. **Graz** · MURPARK

FINALE ÖSTERREICH
21.11. Stuttgart · Modell Bau Süd

**sport
auto**

DEUTSCHE POST
SPEED ACADEMY

HARIBO

DTM

HANKOOK
PERFORMANCE TIRES

MEHR INFORMATIONEN SOWIE TEILNAHMEBEDINGUNGEN UNTER carrera-toys.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



BMW 1er F20/F21 & 2er - Original-M-Radsatz 18 Zoll neu! Style 436 grey mit RDKS & 225 VA /245HA Bridgestone 1699,- € Tel. 0172/2921896

Z8 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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H



Alpina XD3 Biturbo, EZ 9/2015, 1 km, 257 kW (349 PS), 3x neu eingetroffen. Sofort verfügbar. Kraftstoffverbr. 6,6 l/100 km (kombt.), 7,3 l/100 km (innerorts), 6,2 l/100 km (außerorts), CO2-Ausst. 174 g/km, Effizienzkl. B, 91.800,- € (MwSt. awb.). Auer Gruppe GmbH, Bodenseeallee 2, 78333 Stockach, Tel. 07771/93050, www.auer-gruppe.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29468

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cobra

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

Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

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



458 Spider, 425 kW (570 PS), Rosso Scuderia, Sportsitze, rote Bremssättel, Novitec Fahrwerk, Bj. 2013, 13820 km, perfekter Zustand, mehr unter www.mobile.de, KP 189.500,- € Tel. 0172/5354053

Jaguar

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

Lamborghini

Suche Unfall-Lambo, auch Brand/Wasser/Totalschaden + Teile, seriöser Barzahler, bitte alles anbieten. Danke ! 0171-6006666

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

Wir suchen noch Oldtimer für unsere Sammlung. info@hotel-miramar.de, Fax 04651/855222, Sylt, z. Hd. Herrn Kreis H

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

SL 65 AMG, EZ 07/07, 612 PS (450 kW), 53000 km, sw/sw, Volla., NP 240.000,- € !! Merced. Garantie bis 8/15, VB 63.900,- €. 0171/3491847, www.rupp-mercedes.de.tl

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

Mini

Mini 1300 aus Sammlung, einer der Letzten mit Vollausst., orig. 545 km, dunkelblau-met., Leder hellbeige, Bj. 2000, Preis VS. Tel. 0171/7959997

Porsche

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

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

CAYMAN GT4, Neufthzg., silber, per sofort. Tel. 089/1503921

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

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

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

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

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

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

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

paoli
EG Racing
TEMAUSSTATTUNG
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE
ISA RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

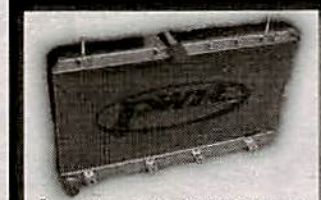
Su. 911/944, Unf. u. defekt. 06523/241 H



F1 Auto fahren o. Renntaxi Co Pilot. Heidfeld Racing 24h Tel. 0221/355338410 www.Motorsport-Event-Company.com H

www.autoteileluecke.de Telefon 05706/391794 H

www.indysport.de H



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service • Verkauf • Beratung

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

www.luetticke-motorsport.de H

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

TRAILERTECH



mehrere TRAILER
sofort VERFÜGBAR!
www.trailertech.eu

Rolls-Royce

Corniche Cabrio, Bj. 85, aus 1. Hd., jetzt H-Zul., 48000 km, Scheckh., einwandfrei, evtl. Inzn. Tel. 0171/5454104

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 07 11/320 688 88
Fax 07 11/1 82 - 25 50

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Volvo

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

VW



Die Käferfarm-Viersen bietet an: Eine große Auswahl an originalen top gepflegten VW-Käfer Cabrios. Alle Fahrzeuge mit Vollgarantie! Des Weiteren bieten wir an: Ankauf Ihres gepflegten Cabrios, die Restauration, den Teileversand, die Reparatur mit Abhol-Service, das Oldtimerleasing. Sie können sich Ihr Wunschfahrzeug auch bei uns bestellen und restaurieren lassen. Telefon 02153/9108137, www.Kaefermarm-Viersen.de H

Golf 7 R DSG, Md15, 300 PS, 5-tg., Voll-led, SD, Xe, DCC, ACC, Navi, 49000 km, black, ufr., 33.500,- € 0174/7556166

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

MOTOR SPORT aktuell www.motorsport-aktuell.com/abo

Literatur

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

Modellauto

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

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de 0177/7444455 H

Veranstaltungen

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

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Telefon 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

LEASING www.LMW-Leasing.de Telefon 09682/4216 H

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

Fernstudium - Bachelor, Master Technik, Wirtschaft, MBA, Recht. DIPLOMA Hochschule bundesweit - www.diploma.de, Info: 05722/28699732 H

Versicherungen

www.rennkasko.de

- Veranstalterhaftpflicht -
RacingPolicy.de
Versicherungen für den Motorsport

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

Versicherungen für den Motorsport **sportvers.de**
Top: Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

www.motoparts4u.de H

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

Leistungsprüfstand Dynojet 150 + Souriau MK 2 mit Absaugung und Gebläse, neuwertig, VB 6500,-. Tel. 02663/8355



upracer.de
as real as it gets

- + Rallye- und Driftsimulator
- + Formel- und Tourenwagenrennsimulator
- + Bis zu 3G
- + Highlight für jedes Event
- + Miete, Kauf, Leasing

JETZT TESTEN
RENNSPORT REAL!

+ Dormagen
+ Tuttlingen
+ Lindau
+ Zürich (CH)

Hotline: +49 (0)8382 30 49 49 0
info@upgraded.de, www.upracer.de

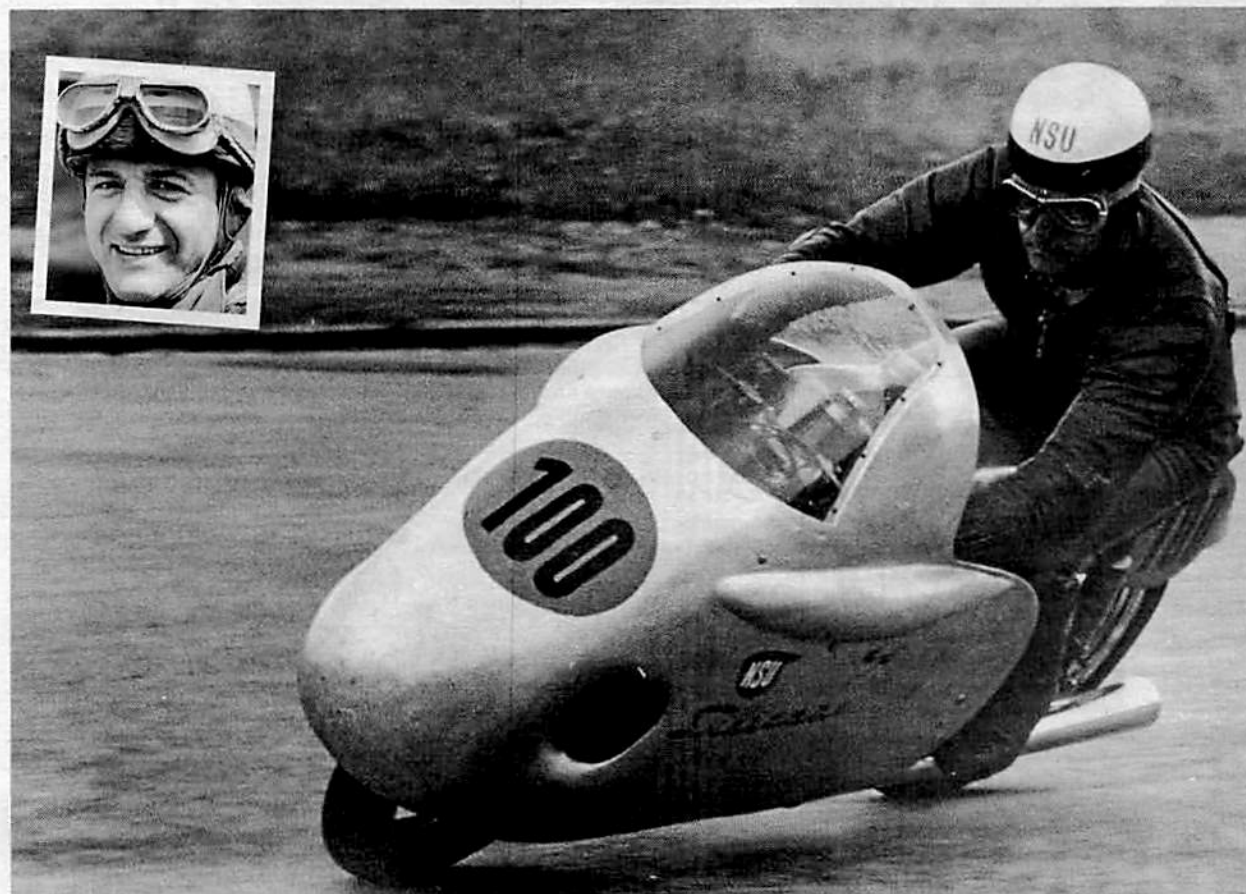
Besuche uns!
Simracing Expo 19./20.09.2015 am Nürburgring

welcome to the upgraded world: upgraded.de ist eine Marke der Wetterauer Automotive GmbH, Heuriedweg 30 a, 88131 Lindau (B)

upchip.de chip-tuning | upeco.de eco-tuning | upracer.de as real as it gets | uptrion.de unique sport cars | upgraded.de automotive group

Hermann Paul Müller

Jubiläum für den



Wie er seine Karriere begann, so beendete HP Müller sie auch: als erfolgreicher Motorradrennfahrer – und als ältester Solo-Weltmeister

Von IMRE PAULOVITS

Vor 60 Jahren, am 4. September 1955 wurde der fast 46-jährige Privatfahrer Hermann Paul Müller in Monza 250er-Weltmeister auf NSU. Dieser Titel wäre heute unvorstellbar und war der Höhepunkt einer ungewöhnlichen Fahrerkarriere.

Die Zeichen standen 1955 schlecht. NSU, die Marke, die die beiden kleinen Klassen in der Motorrad-Weltmeisterschaft für zwei Jahre gnadenlos dominiert hatte, damit dem im Wiederaufbau befindlichen Deutschland noch vor der Rückkehr der Silberpfeile Hoffnung machte und eine Motorsport-Hype auslöste, hatte sich werkseitig zurückgezogen. Die überlegene Renn-Max mit dem aufwendigen Zweizylinder-Motor mit zwei Königswellen für ihren Nockenwellenantrieb wurde eingemottet. Lediglich die käufliche Sportmax auf Basis der Straßen-Einzyylinder-Max mit ihrem einzigartigen Ultramax-Nockenwellenantrieb über Schubstangen konnte

von den Fahrern in der 250er-Klasse gegen die italienische Armada von Moto Guzzi und MV Agusta eingesetzt werden. Doch unter ihnen war ein brillanter Techniker, der all dem trotzte und Weltmeister wurde: das deutsche Motorsport-Urgestein Hermann Paul Müller – HP, wie er sich selbst nannte.

Auf allen Rädern zu Hause

HP Müller war im Jahr zuvor als Mitglied der NSU-Werksmannschaft WM-Dritter sowohl bei den 125ern als auch den 250ern hinter seinen Teamkollegen Werner Haas und Rupert Hollaus geworden. Er war jedoch zwei Jahrzehnte älter als seine Mannschaftskameraden und hatte bereits eine lange Karriere im Motorsport hinter sich.

Angefangen hatte HP Müller bereits 1929. Der Erfolg kam schnell, und als er bereits ein Jahr später Lizenzfahrer wurde, bekam er zunächst Unterstützung von UT aus Untertürkheim und dann eine Stelle als Versuchs- und Werksfahrer bei der nürnbergischen Victoria-Werke. 1935 ging er in der gleichen Position zu DKW nach Zschopau, dem damals größten deutschen

Hersteller. Schon im folgenden Jahr wurde er auf dem Laderpumpen-Zweitakter Deutscher Meister bei den 500ern und wurde Vize-Europameister der Königsklasse hinter Norton-Werksfahrer Jimmy Guthrie, dem größten Rennfahrer der damaligen Zeit. Auch bei Geländefahrten hielt er die Fahne von DKW hoch.

DKW gehörte zur Auto Union, und wie zuvor Bernd Rosemeyer, durfte auch Motorradrennfahrer Müller Ende 1936 den Grand-Prix-Rennwagen testen. Er kam glänzend zurecht und startete so auch bei den Autos durch zu einer erfolgreichen Karriere. In seinem ersten Jahr wurde er im 16-Zylinder-Mittelmotor-Rennwagen mit einem 5. Platz beim Großen Preis von Italien auf dem Circuito di Montenero EM-14. In Anbetracht der Tatsache, dass der Auto Union Typ C in dem Jahr dem Mercedes W125 klar unterlegen war und der Europameister des Vorjahres, Bernd Rosemeyer auch nur EM-7 wurde, kein schlechter Einstand. Im 3-Liter-V12 wuchs Müller dann zu einem wirklichen Spitzenfahrer heran, gewann 1939 den

Großen Preis von Frankreich in Reims, wurde Zweiter auf dem Nürburgring und Vierter im Bremgarten. Damit führte er nach dem bis dahin geltenden Reglement die EM-Tabelle an – vor den Titanen Hermann Lang, Rudolf Caracciola und Manfred von Brauchitsch und Tazio Nuvolari. Dann brach der zweite Weltkrieg aus und die EM wurde nicht zu Ende gefahren.

Im zweiten Weltkrieg arbeitete Müller in der Flugzeugfabrik in Litzmannstadt (dem heutigen Łódź in Polen). Nach dem Krieg begann er zunächst als technischer Leiter beim Motorenhersteller Pluvier und begann bereits 1946 mit seinen Fahrerkollegen aus der Vorkriegszeit, Motorradrennen zu fahren. Mit den Vorkriegs-DKW holte er 1947 und 1948 den Deutschen Meistertitel bei den 250ern, und seine Erfahrung als Versuchsfahrer wurde gleich von DKW, Horex, Mondial und MV Agusta genutzt. Dann wurde er 1954 von NSU als Verstärkung für ihr Werksteam engagiert und trug viel zu dessen Erfolg bei. So bekam er nach dessen Rückzug, wie auch Hans Balisberger, für die Saison 1955 eine Rennmax

Zur Person Hermann Paul Müller

Geburtstag 21. November 1909
Geburtsort Bielefeld (D)
Todestag 30. Dezember 1975
Sterbeort Ingolstadt (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE/ERFOLGE

1929 Erste Rennen
1932 Deutscher Meister 600-ccm-Gespanne (Victoria)
1936 Deutscher Meister 500 ccm (DKW) EM-2. 500 ccm (DKW)
1937 Grand-Prix-EM-14. (Auto Union)
1938 Grand-Prix-EM-5. (Auto Union)
1939 Grand-Prix-Europameister (inoffiziell) (Auto Union)
1947 Deutscher Meister 250 ccm (DKW)
1948 Deutscher Meister 250 ccm (DKW)
1950 Deutscher Meister 125 ccm (DKW)
1951 Deutscher Meister 125 ccm (Mondial)
1952 WM-15. 125 ccm (Mondial)
1953 WM-17. 500 ccm (MV Agusta)
1954 Deutscher Meister 350 ccm (NSU) WM-3. 125 ccm (NSU) WM-3. 250 ccm (NSU)
1955 Weltmeister 250 ccm (NSU)
1956 Weltrekord 50 ccm: 196 km/h (NSU) Weltrekord 100 ccm: 222 km/h (NSU) Weltrekord 125 ccm: 242 km/h (NSU)

zur Verfügung gestellt und konnte so den für lange Zeit letzten WM-Titel eines Deutschen auf einer deutschen Maschine sichern – bis Stefan Bradl 2011 das Gleiche mit Kalex gelang.

Nach seinem WM-Titel trat er zwar vom Rennsport zurück, fuhr aber weiter als Versuchsfahrer für NSU weiter und beteiligte sich auch an den Weltrekordprojekten der Neckersulmer. In dem von Gustav Adolf Baumm konstruierten «Liegestuhl» holte er sich die Weltrekorde von 50–125 ccm, während Wilhelm Herz sich auf die großen Hubraumklassen konzentrierte. 1959 kehrte er zur Auto Union zurück, in Ingolstadt war er für die Qualitätskontrolle und von 1965–72 für die Pressearbeit zuständig.

Sieg der Erfahrung

Dass HP Müller 1955 als Privatfahrer über die Werksmaschinen von MV Agusta und Moto Guzzi triumphieren konnte, wäre nicht nur heute ein Wunder, das war es auch damals. Doch all seine Erfahrung bei der Abstimmung, die einfache Technik, das gute Handling und die ausgestüftete Aerodynamik

Universalrennfahrer



Aufgehender Stern: HP Müller war auch im Grand-Prix-Rennwagen ein Gigant. Er wurde - wenn auch inoffiziell - Europameister. Der Krieg zerbrach weitere Hoffnungen

AUDI TRADITION

der Sportmax machten es möglich. Dazu hatte Müller als NSU-Versuchsfahrer auch Zugang zu allen Neuentwicklungen, und die Sportmax erwies sich als kaum weniger schlagkräftig als zuvor die Rennmax.

Hinzu kam, dass Bill Lomas - der Brite war in dem Jahr Werksfahrer bei Moto Guzzi bei den 350ern und den 500ern und bei MV Agusta bei den 250ern - nach der TT auch in Assen gewonnen hatte. Aber weil er während des Tankvorgangs seinen Motor nicht abgestellt hatte, wurde er disqualifiziert.

So kam HP Müller, der den Grand Prix von Deutschland auf dem Nürburgring mit schnellster Runde gewonnen hatte, als WM-Führender nach Monza. Er konnte dort am 4. September mit einem vierten Platz seine Rennfahrerkarriere mit dem WM-Titel krönen und beendete diese dann auf ihrem Höhepunkt. Mit 45 Jahren und 287 Tagen hält er wohl für alle Ewigkeit den Weltrekord des ältesten Solo-Weltmeisters.

Das Zeitalter der Alten

Heute, in einem Zeitalter, in dem Kinder im Vorschulalter

mit dem Motorsport beginnen, alle Fahrer jenseits von 30 als alt gelten und Valentino Rossi mit 36 als lebendes Fossil angesehen wird, ist es nur schwer vorstellbar, wie ein noch zehn Jahre älterer Mann Weltmeister werden konnte. Doch Müller, «Der Renntiger», war in dieser Zeit nicht einmal eine Ausnahme. Juan Manuel Fangio war genauso alt, als er seinen letzten Formel-1-WM-Titel gewann, Fergus Anderson war 1954 ebenfalls mit 45 Jahren Weltmeister geworden, Arthur Wheeler gar 46, als er 1962 das WM-Finale in Argentinien gewann. Und auch Schorsch Meier wurde 1953 noch mit 43 Jahren deutscher 500er-Meister.

Die 1950er-Jahre waren nicht nur ein goldenes Zeitalter des Motorsports, sie waren auch das goldene Zeitalter alter Helden. Der zweite Weltkrieg hatte eine Kluft in die Entwicklung des Motorsports gerissen, und nicht nur die sechs Kriegsjahre, sondern auch Not in der Anfangszeit des Wiederaufbaus versperrten dem Nachwuchs den Einstieg. Und so konnten die großen Alten ihren immensen Erfahrungsschatz nutzen. ♦



Sieger des GP Frankreich 1939



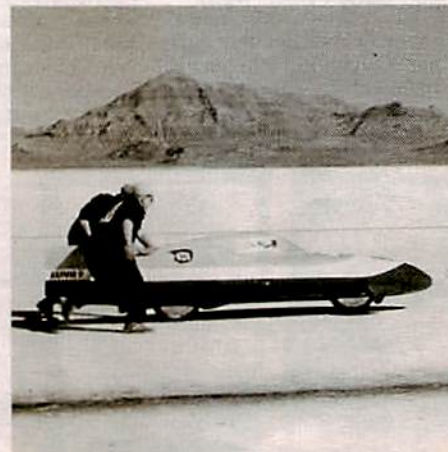
Sieger des GP Deutschland 1955



Vor dem WM-Titel in Monza



Entspannung vor dem TT-Rennen anno 1955



In Bonneville fuhr Müller 1956 zu Weltrekorden

Namen & Nachrichten

30 Jahre her:
Spencers Doppel

»» **Freddie Spencer** 30 Jahre ist es her, dass das amerikanische Ausnahmetalent sowohl bei den 250ern als auch bei den 500ern Weltmeister wurde. Vor ihm war auch der große Mike Hailwood an diesem Vorhaben gescheitert, nach ihm hat es keiner mehr versucht. Und heute erlaubt es das Reglement nicht, in zwei Klassen zu fahren. Doch nach diesem Husarenstück stürzte Spencer völlig ab, er sollte nie mehr einen GP gewinnen können. Heute lebt der 53-jährige Amerikaner in Südf Frankreich und betreibt eine Rennfahrerschule in Le Castellet. Er ist mit seiner herzlichen Art, mit der er viel über seine aktive Zeit erzählen kann, bei vielen Events ein gern gesehener Gast. Wie erklärt er selbst sein abruptes Leistungsende? «Die Belastung der Doppelweltmeisterschaft haben wir unterschätzt. Damals waren die Tests noch nicht limitiert. Ich musste für Honda und Michelin ständig neue Sachen ausprobieren, unendlich viele Tage im Jahr. Diese Belastungen und einige Verletzungen haben meinen Körper damals völlig ausgebrannt.»

»» **Gerd-Heinz Zwafink** Er war einer der größten Mäzene der deutschen Motorsport-Szene. Als erfolgreicher Motorradhändler hatte er in den 1980er-Jahren mit seinem Bruder Günter ein Rennteam gegründet, in dem unter anderem Stefan Prein und Ralf Waldmann WM-Dritte wurden. Noch in diesem Jahr war er mit seinen BOS-Auspuffanlagen Sponsor des Kiefer Teams. Doch gesundheitlich ging es dem 64-jährigen Motor-

sport-Fan aus Neuenhaus nicht mehr gut. Er musste sich an einer erweiterten Aorta operieren lassen, zog sich dabei einen Krankenhauskeim zu und verstarb letzten Mittwoch auf der Intensivstation. Gerd-Heinz Zwafink wird der Szene als ein unermüdlicher Experte in Erinnerung bleiben, der immer ein großes Herz für seine Freunde im Rennsport hatte.

»» **Armin Hahne** Der jüngste Bruder der deutschen Rennfahrer-Dynastie aus Moers wird am 10. September 60 Jahre alt. Seine größten Erfolge feierte er in Tourenwagen von BMW und Ford: 1982/83 mit Hans Heyer Sieg bei den 24h von Spa, 1991 beim 24h-Rennen Nürburgring mit Kris Nissen und Joachim Winkelhock. In der DTM fuhr Armin Hahne über 100 Rennen und stand dabei achtmal auf der Pole-Position. Trotz sechs von insgesamt sieben Siegen in einem Wolf-Ford Sierra Cosworth reichte es 1988 für ihn «nur» zum dritten Gesamtrang.

»» **David Brabham** Der derzeit pausierende Sportwagen-Routinier aus Australien hat am 5. September seinen 50. Geburtstag gefeiert. Der Sohn des dreimaligen F1-Weltmeisters Sir Jack Brabham (1926-2014) war je zweimal GT1-Weltmeister (2007/08) und ALMS-Champion (2009/10), bei den 24 Stunden von Le Mans einmal Gesamtsieger (2009) sowie zweimal Klassensieger (2007/08). Er fuhr auch 24 Formel-1-Rennen (1990-94), unter anderem für das einst von seinem Vater gegründete Brabham-Team, insgesamt aber ohne nennenswerten Erfolg. ♦ IP/AW/MSA

LESERBRIEFE

Kirche im Dorf lassen
Zu «DTM - Das Spielberg-Urteil», MSA 37/2015

Zugegeben, die DMSB-Strafen für Timo Scheider und Audi sind recht milde, aber doch angemessen. Dass man aber in Österreich prüft, ob man Dr. Wolfgang Ullrich und Scheider zusätzlich wegen Nötigung und Gefährdung der körperlichen Unversehrtheit anklagt, ist schon abwegig! Da ist wohl ein Staatsanwalt public- und karriere-süchtig und nutzt das Medieninteresse für diesen Fall. Okay, es war schon Nötigung, aber eine Gefährdung von Robert Wickens und Pascal Wehrlein war aufgrund des Regens und der damit verbundenen geringen Geschwindigkeiten und Aufprallkräfte sowie der hohen Sicherheitsstandards in der DTM wahrlich nicht gegeben. Auch wenn es früher keine «öffentliche» Abschuss-Ansage gegeben hat: In der DTM und vor allem WTCC hätte man - wenn man immer so «kleinkariert» (d.h. paragrafen- und profilsüchtig) wäre - sicher das halbe Fahrerfeld wegen ähnlicher Vergehen vor den «Kadi» zerrn müssen. Speziell Gabriele Tarquini und Augusto Farfus wären Dauer-gäste auf der Anklagebank gewesen. Die Österreicher sollten «die Kirche im Dorf lassen!» Die Schwaben (auch Mercedes?) können das - jedenfalls gemäß der SWR-Mundart-Fernsehserie.
*Hans-Werner Hansen,
D-40476 Düsseldorf*

Die Fans lieben es

Zu «DTM - Das Spielberg-Urteil», MSA 37/2015

Warum nur machen sich das Sportgericht des DMSB und die Sportfunktionäre vor Ort das Leben so schwer? Wenn man die vorletzte Runde wertet und den Timo Scheider aus der Wertung nimmt, ist doch der Gerechtigkeit Genüge getan. Und der Pascal Wehrlein hätte seine acht Punkte, und alles wäre gut. Ob man den Herrn Dr. Wolfgang Ullrich für 2015 von den Rennstrecken verbannt und Audi ein Geldstrafe aufbrummt, ist doch so was von egal. Das geht den Herren doch am Allerwertesten vorbei.
*Henry Klössler,
D-74321 Bietigheim-Bissingen*

Nicht abhalten lassen

Zum Lauf der DTM in Moskau (RUS)

Die Rückversetzung von Mattias Ekström im 2. Lauf aufgrund der Kollision mit Timo Glock fand ich unverhältniss-

mäßig und nicht berechtigt. Die Fans sind glücklich, wenn ein «Vollblut-Fahrer» noch ein «Racer-Herz» an den Tag legt. Klar, das Manöver war «beinhart», aber hiervon lebt die DTM. Und wenn der Kontrahent (wie im Fall Jamie Green gegen Maxime Martin) zurückgesteckt hätte, wäre der Crash vermeidbar gewesen. Also lieber «Eki», lass dich nicht von Überholmanövern abhalten, die Fans lieben es.
*Thorsten Eilers,
D-38640 Gossau*

«Nur» Formel 2

Zum Interview mit Thierry Boutsen, MSA 37/2015

Danke für das Interview mit Thierry Boutsen. Natürlich muss es in der Bildzeile auf Seite 37 heißen «1982: Formel-2-Crash in Spa» (im Maurer). Ironischerweise genau an der Stelle wie drei Jahre später - ein Menetekel.
Thomas Imhof, D-45257 Essen

Das ist ein «956»

Zum Interview mit Thierry Boutsen, MSA 37/2015

Wie kommt ein Thierry Boutsen darauf, dass er am 1.9.1985 in einem Porsche 962C gesessen hat? Das Bild auf Seite 36 zeigt eindeutig einen 956. Davon abgesehen ist Fakt, dass der in Spa eingesetzte Unglücks-Brun-Porsche der 956B-116 war. Der Unfallgegner, Jacky Ickx, saß dagegen in einem 962C. Bis einschließlich 1986 durfte der Porsche 956 in der Sportwagen-WM gefahren werden. Erst ab 1987 war nur noch der 962 erlaubt. In der IMSA-Serie war der 956 dagegen nicht zugelassen. Dafür wurde ja 1984 der 962 gebaut. Ich hoffe, es erfolgt eine Richtigstellung. In einem Motorsportblatt kann man doch korrekte Daten erwarten.
*Jens Hillmann,
D-07381 Pössneck*

Anmerkung der Red.: Leser Hillmann hat recht. Wir gestehen unserem werten Interview-Partner Thierry Boutsen allerdings gerne zu, dass er sich nach 30 Jahren nicht mehr an alle Details erinnert. Diese hätte die Redaktion sorgfältiger nachprüfen müssen. Sorry!

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 66
Telefax +41 (0)44 806 55 11
www.motorpress-aktuell.com
msa@motorpresse.ch

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

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Babel,
Georg Döbes, Andreas Göhring, Martin Grübler,
Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopf,
Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang
Monsehr, Robert Pairen, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szapka, Julius Tarnert, Arno Wester, Anke
Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,
Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasatz
Schweiz: Jürg Kaufmann, Peter Wyss
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan,
Nikola Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weiss,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona
de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Lötscher

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:

Reinhold Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
0711 182 - 16 41

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 - 18 39

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 - 13 46

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig
leifrig@motorpresse.de
0711 182 - 16 13

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
0711 182 - 15 22

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgair

Druck:

DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Ercheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:

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

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

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

ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-

tionsbescheinigung das Abo mit einem Preis-

vorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von

€ 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnement-service:

Deutschland: Abo-service MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
Telefax 0711-182 25 50

Übrige Länder: Abo-service MOTORSPORT aktuell,
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0) 31

300 62 67, motorsportaktuell@staempfl.com

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

mit Genehmigung des Verlages und Quellenange-

gabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-

nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488



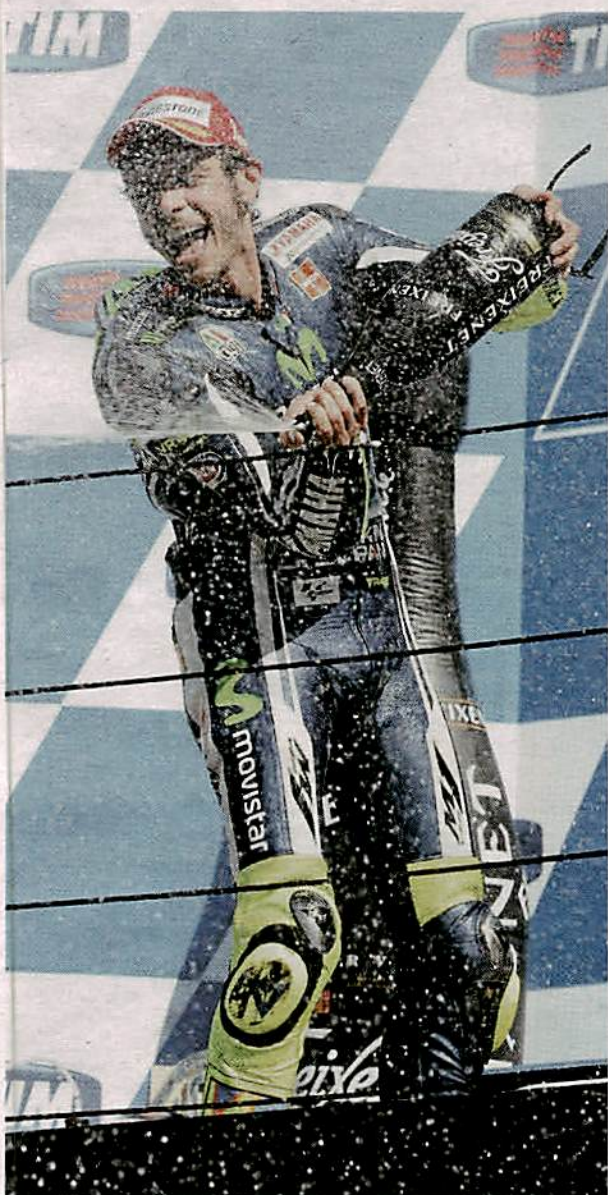
Freddie Spencer



Gerd-Heinz Zwafink



Armin Hahne



Riesenfreude: Rossi gewann 2014 seinen Helm-GP in Misano

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 8.9.

10.30 Formel-3-EM, Portimão (P), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

22.15 Rallycross-WM, Lohéac (F), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

MITTWOCH, 9.9.

8.00 Formel-3-EM, Portimão (P), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

8.30 Porsche Supercup, Monza (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

11.00 Blancpain GT Sprint-Series, Portimão (P), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

11.30 Formel Renault 3.5, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

13.30 GP2, Monza (I), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 2**

14.45 GP2, Monza (I), 2. Rennen (W) **SKY SPORT 2**

22.15 Rallycross-WM, Lohéac (F), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

20.15 Rallye-ÖM, Rallye Liezen (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

21.30 Formel 1, Monza (I), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

22.45 NASCAR, Darlington/South Carolina (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

DONNERSTAG, 10.9.

9.00 Formel Renault 3.5, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

9.30 Formel 1, Monza (I), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

23.15 Rallye-ÖM, Rallye Liezen (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

FREITAG, 11.9.

0.00 Porsche Supercup, Monza (I), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 2**

1.00 Porsche Supercup, Monza (I), 2. Rennen (W) **SKY SPORT 2**

17.55 DTM, Oschersleben (D), Vorbericht Wochenende (Magazin) **SPORT 1**

18.00 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1**

22.30 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

SAMSTAG, 12.9.

13.00 DTM, Oschersleben (D), 1. Rennen (live) **ARD**

16.40 DTM, Oschersleben (D), Vorbericht Rennen (Magazin) **SPORT 1**

15.40 Rallye/DRM, Ostsee-Rallye (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

16.45 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/2. Tag (Zus.) **SPORT 1**

17.15 VLN-Langstreckenmeisterschaft, 6h Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

17.45 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1**

19.35 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/2. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

20.00 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

SONNTAG, 13.9.

7.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Motegi (J),

1. Rennen (live) **EUROSPORT**

8.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Motegi (J), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**

9.40 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 2. Rennen (live) **SPORT 1+**

10.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Motegi (J), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

15.00 DTM, Oschersleben (D), 2. Rennen (live) **ARD**

15.00 Formel Renault 3.5, Nürburgring (D), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

15.30 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/3. Tag (Zus.) **SPORT 1**

16.25 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 3. Rennen (live) **SPORT 1**

19.00 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

19.35 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 3. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

20.10 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/3. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

20.15 Porsche Carrera Cup, Oschersleben (D), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1**

20.30 Formel Renault 2.0, Nürburgring (D), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

MONTAG, 14.9.

8.30 Motorsport Weekend: Entscheidungen vom Wochenende (Magazin) **EUROSPORT**

MOTORRAD

DONNERSTAG, 10.9.

10.45 Motorrad-WM/Moto3, Silverstone (GB), Rennen (W) **EUROSPORT 2**

11.30 Motorrad-WM/Moto2, Silverstone (GB), Rennen (W) **EUROSPORT 2**

12.15 Motorrad-WM/MotoGP, Silverstone (GB), Rennen (W) **EUROSPORT 2**

13.30 Motorrad-WM, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

19.30 Trial-WM, Pacos de Ferreira (P), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**

FREITAG, 11.9.

9.00 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**

9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**

10.45 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**

11.45 Motorrad-WM, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

13.00 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

15.00 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

22.55 Motocross/ADAC Masters, Gaildorf (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

SAMSTAG, 12.9.

8.30 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), 1./2. Freies Training (Zus.) **EUROSPORT**

9.00 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT**

9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT**

10.40 Motocross/ADAC Masters, Gaildorf (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

10.45 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT**

11.45 Motorrad-WM, Misano (I), Vorbericht Qualifikation (live) **EUROSPORT**

12.30 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

13.30 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

15.00 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

SONNTAG, 13.9.

9.00 Motorrad-WM, Misano (I), Warm-up (live) **EUROSPORT**

10.00 Motorrad-WM, Misano (I), Vorbericht Rennen (live) **EUROSPORT**

11.00 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), Rennen (live) **EUROSPORT**

12.05 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), Rennen (live) **SRF2**

12.15 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), Rennen (live) **EUROSPORT**

13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), Rennen (live) **EUROSPORT**

13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), Rennen (live) **ORF SPORT+**

13.50 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), Rennen (live) **SRF2**

18.45 Motocross-WM/MX2, León (MEX), 1. Rennen (live) **MOTORS-TV**

19.45 Motocross-WM/MXGP, León (MEX), 1. Rennen (live) **MOTORS-TV**

21.45 Motocross-WM/MX2, León (MEX), 2. Rennen (live) **MOTORS-TV**

22.45 Motocross-WM/MXGP, León (MEX), 2. Rennen (live) **MOTORS-TV**

MONTAG, 14.9.

8.30 Motorsport Weekend: Entscheidungen vom Wochenende (Magazin) **EUROSPORT**

10.45 Motorrad-WM/Moto3, Misano (I), Rennen (W) **EUROSPORT 2**

11.30 Motorrad-WM/Moto2, Misano (I), Rennen (W) **EUROSPORT 2**

12.15 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

20.15 Motorrad-WM/MotoGP, Misano (I), Rennen (W) **EUROSPORT**

TERMINE

AUTOMOBIL

10.-13.9.	WRC/Rallye, Rallye Australien	WM	AUS
12.9.	NASCAR, Richmond/Virginia		USA
12./13.9.	WTCC/Tourenwagen, Motegi	WM	J
12./13.9.	DTM/Tourenwagen, Oschersleben	DM	D
12./13.9.	Bergrennen, Gurnigel	SM	CH
12./13.9.	Formel 4, Oschersleben		D
12./13.9.	Porsche Carrera Cup, Oschersleben		D
12./13.9.	Audi TT Cup, Oschersleben		D
13.9.	Bergrennen, Unterfranken/Eichenbühl	DM	D
13.9.	Formel Renault 2.0, Nürburgring		D

MOTORRAD

7.-12.9.	Enduro, Košice	WM	SK
12./13.9.	Trial, Teo	WM	E
12.9.	Speedway, Krško	WM	SLO
12.9.	Langbahn, Vechta	WM	D
12.9.	Speedway/Team/ÚZ1, Pilsen	EM	CZ
12./13.9.	Cross Country/GCC, Schefflitz	DM	D
12./13.9.	Red Bull Rookies Cup, Misano		I
13.9.	MotoGP/Moto2/Moto3, Misano	WM	I
13.9.	Motocross, León	WM	MEX
13.9.	Seitenwagen-Motocross, Saint-Jean d'Angély	WM	F
13.9.	Motocross, Thurm	DM	D
13.9.	Motocross, Cossonay	SM	CH
13.9.	Supermoto, Cheb	DM	CZ
13.9.	Rundstrecke/IOEM, Slovakiaring	OM	SK
13.9.	Speedway, Olching		D

IM NÄCHSTEN HEFT / 15.09.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Vor Singapur-GP
DTM: Läufe in Oschersleben
Rallye-WM: Australien

MOTORRAD
MotoGP: GP von San Marino
Motocross-WM: Mexiko
Speedway: Slowenien

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 12./13. September, Internationales Bergrennen Unterfranken; 3./4. Oktober, ADAC GT Masters, Finale Hockenheim. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



DS empfiehlt TOTAL



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

STRAHLENDER BLICK.
GLÄNZENDER AUFTRITT.

DS 3
Ultra-personalisierbar



Stylen Sie Ihren DS 3 individuell – denn mit 35 Kombinationsmöglichkeiten von Dach- und Karosseriefarbe, 10 Polster- und Felgenvarianten sowie 5 Cockpit-Dekors bietet er unzählige Designoptionen. Und dank der optionalen Scheinwerfer mit der DS LED Vision Technologie ist er auch nachts der absolute Hingucker. Lassen Sie sich vom avantgardistischen Esprit des DS3 mitreißen – und vereinbaren Sie noch heute eine exklusive Probefahrt unter 0800-033 55 05.

60
DS 1955

www.driveDS.de