

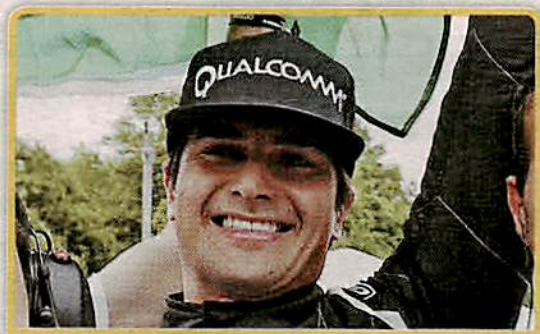
Aboservice, 70138 Stuttgart Postvertriebsstück; Entgelt bez. E 9114

MOTORSPORT aktuell

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



MotoGP - Assen
Rossi: Márquez mit Tücke besiegt S. 22



Formel E - London
Piquet: Dank Senna erster Champion S. 10

DTM
Norising: Mercedes stoppt Audi-Serie S. 16



MotoGP
Zukunft: Kluge Pläne bis ins Jahr 2021 S. 21

Tourenwagen-WM
López: Titelverteidiger gewinnt wieder S. 13

Moto2
Zarco: Nächster Sieg im Weltmeisterstil S. 26

Rallye-WM
Kubica: Klartext vor dem Heimrennen S. 19

Ralf Schumacher
Exklusiv: Interview zum 40. Geburtstag S. 36

Formel 1 / Hintergrundgespräch mit dem WM-Zweiten

ROSBERGS BEKENNTNISSE



Jeden
Dienstag
neu

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

Sieg beim GP von Österreich in Spielberg. Und die Woche drauf dort auch Schnellster beim Testen: Lewis Hamiltons größter Titelgegner setzt seine Aufholjagd weiter fort. MSa traf Nico Rosberg und erfuhr viel über sein Innenleben. Wie hart er arbeitet. Warum er oft grübelt. Wie schwer er vertrauen kann. **Ab S. 4**



LIEBE LESER!

Die Formel E hat in London das geboten, was Motorsport ausmacht: Rad-an-Rad-Duelle und ein offenes Titelrennen bis zur letzten Kurve. Bessere Werbung hätte die erste Elektro-Rennserie für Formelautos nicht machen können. Für sich und für den Rennsport im Allgemeinen. Wer nach diesem Rennen – oder sagen wir besser: nach dieser Saison – noch immer die Nase ob Elektro-Motorsport rümpft, der sollte sich schleunigst ein Rennen vor Ort anschauen. Und sich davon überzeugen: Dass sich Motorsport erstens nicht nur über Lärm und Benzingestank definiert und zweitens schon gar nicht Abermillionen von Euros verschlingen muss. Die Formel E sieht sich nicht als Konkurrenz zur Formel 1, sondern füllt eine Nische, die den Zahn der Zeit trifft. Das macht nicht nur die Serie, sondern auch die Menschen dahinter sympathisch. Die Zukunft des Rennsports heißt nicht Formel E. Das hat auch noch nie jemand behauptet. Aber sie hat ihre Daseinsberechtigung im Motorsport mehr als verdient. Nicht erst seit dem denkwürdigen Saisonfinale im Battersea Park in London (siehe Seite 10).

Ihr Christian Eichenberger

Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Nelson Piquet jr. (BR)
WO? London (GB)

WAS? Mit Freudentränen der
allererste Formel-E-Champion



WER? Valentino Rossi (I)
WO? Goodwood (GB)

WAS? Am Tag nach dem Sieg in Assen (NL) auch gefeierter Star
beim traditionsreichen Oldtimer-Event «Festival of Speed»



WER? Josef Brandstetter (A)
WO? Nürnberg (D)

WAS? Der Comeback-Korso der Formel Vau zum 50. Jahrestag
Ihres Deutschland-Debüts fiel samstags am Norisring ins Wasser

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Verkauf der
Königsklasse?; Citroën:
Schlüssel China S. 3
- ! FORMEL 1 Rosberg im
großen Interview S. 4
- ! FORMEL 1 Starker Test
von Wittmann S. 6
- INDYCAR Schutzengel im
Einsatz S. 8
- FORMEL 3 Sieg für
Mücke-Pilot Günther S. 9
- ! FORMEL E Wie Senna
Piquet beim Titel half S. 10
- ! LANGSTRECKEN-WM
Le-Mans-Zahlenspiele S. 12
- ! WTCC Endlich wieder
Siegerjubiläum für López S. 13
- ! DTM Mercedes: Zwei
Siege am Norisring S. 16
- ! RALLYE-WM Kubica vor
seinem Heimrennen S. 19
- RALLYE-EM Jubiläumssieger
mit neuem Auto S. 20

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Agenda 2021: Mehr
Geld für Teams; Superbike:
Ölwechsel für alle S. 21
- ! MOTOGP Grenzgänger
Rossi und Márquez S. 22
- MOTOGP Yamaha baute
für Assen um S. 24
- ! MOTO2 Zarco schon
sehr weltmeisterlich S. 26
- MOTO3 Ziemlich harte
Zeiten für Öttl S. 29
- US-MOTOCROSS Roczen
beißt auf die Zähne S. 32
- LANGBAHN-WM Deutsche
retten bei Heimspiel P2 S. 33

PANORAMA

- ! INTERVIEW Ralf
Schumacher wird 40 S. 36
- BOXENGEFLÜSTER
Namen & Nachrichten;
Leserbriefe S. 38
- IMPRESSUM
SERVICE Termine und
TV-Programm S. 39

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

XPB

KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Verkauf an US-Milliardär und an Golf-Emirat?

Von ELMAR BRÜMMER

Acht Milliarden Euro sollen Stephen Ross und der Staat Katar für die Formel-1-Anteile von Mehrheitseigentümer CVC Capital Partners bieten. CVC-Geschäftsführer Bernie Ecclestone demotiviert diese Offerte bislang.

Wenn es stimmt, was die Financial Times glaubt erfahren zu haben, dann ist die Formel 1 nicht annähernd so schlecht, wie sie sich selbst in den letzten Wochen gemacht hat: Angeblich liegt dem Mehrheits-eigentümer CVC Capital Partners ein Angebot für den Kauf der Formel-1-Rechte vor – für schlappe acht Milliarden Euro. Kaufinteressent soll ein amerikanisch-arabisches Konsortium aus RSE Ventures und QSI sein. Dahinter verbirgt sich der US-Milliardär Stephen Ross, dem unter anderem das Football-Team Miami Dolphins gehört, und der Staat Katar, der unter anderem den Fußballklub Paris St. Germain besitzt. Im Hintergrund bastelt für das Wüstenland der Deutsche Dieter Hahn mit, der einst für den Medienzar Leo Kirch arbeitete, dem Formel-1-Besitzer Anfang des Jahrtausends.

Bernie Ecclestone, der von CVC als Geschäftsführer eingesetzt ist und dem in der viel-



Stephen Ross (75)

schichtigen Besitzerstruktur der Formel 1 ebenfalls Anteile gehören (siehe Kasten), weiß angeblich noch nichts von einem konkreten Angebot. Stattdessen kursieren Gerüchte, dass mit oder ohne CVC die Tage des 84-jährigen Briten als Zampano gezählt seien und



Bernie Ecclestone (84)

dass Red-Bull-Teamchef Christian Horner für die Nachfolge bereitsteht. Horner hat umgehend dementieren lassen. Er «liebe seinen Job». Horner bestätigte allerdings, dass Red-Bull-Konzernchef Dietrich Mateschitz unzufrieden mit der Formel-1-Show und der

Leistung seines eigenen Teams sei, dennoch aber der Königs-klasse treu bleiben wolle. Dem Getränkekonzern wird immer noch nachgesagt, dass er gern die Gesamtvermarktung der Serie übernehmen möchte. Damit wäre Red Bull auch ein potenzieller Interessent für das CVC-Anteilspaket.

Nach wie vor guter Verdienst

Der hohe Kaufpreis bezieht sich wohl nicht nur auf die 35,1 Prozent der Rechte, sondern die Gesamtheit der Anteile. Von den Rechtebesitzern ist allein die Investorengruppe CVC stimmberechtigt. Sie verdient bisher gut an ihrem Motorsport-Engagement, jährlich werden um die 1,5 Milliarden Euro eingenommen.

Aber Kapitalfirmen denken nicht nur an den kurzfristigen Profit, sondern auch an eine langfristige Rendite. Und die scheint momentan, wo es verschiedene Zukunftsszenarien und eine Menge aktueller Probleme gibt, alles andere als sicher. Mehrere Versuche, eine Formel-1-Aktie in Singapur an die Börse zu bringen (man hatte sich davon mindestens zehn Milliarden Euro versprochen), sind gescheitert. Kaufinteressenten für die CVC-Anteile hatte es in der Vergangenheit schon mehrere geben. Zu einem Abschluss kam es bisher jedoch nie. ♦

DIE ANTEILE DER FORMEL-1-BESITZER

Name	Anteil
CVC	35,1%
Waddell & Reed	20,9%
Lehman Brothers (Insolvenzverwalter)	12,3%
Bambino Trust (Slavica Ecclestone)	8,5%
Bernie Ecclestone	5,3%
Norges Bank	4,5%
JP Morgan	3,1%
Retirement System of Texas	3,0%
Blackrock	2,9%
Paddy McNally	1,0%
Sacha Woodward-Hill	0,8%
Churchill Capital	0,7%
Judith Griggs	0,5%
Peter Brabeck-Letmathe	0,3%
Sir Martin Sorrell	0,3%

24h Le Mans

Goethe operiert

Wie erst letzte Woche bekannt wurde, trug der deutsche Aston-Martin-Pilot Roald Goethe bei seinem schweren Unfall in Le Mans doch Verletzungen davon. Genauer gesagt zog sich der 55-jährige Gentleman-Fahrer zwei Wirbelbrüche zu, welche mittlerweile in seiner Wahlheimat Monte Carlo operiert wurden. Goethe äußerte gegenüber «Autosport», dass er noch nicht sicher sei, ob er die WEC-Saison fortsetze, er aber davon ausgehe, dass er am Nürburgring wieder fahre.



R. Goethe

Porsche: Mitschuld an Crash?

Größere Sorge macht ihm, dass er an einer so schnellen Stelle eine nackte Betonmauer frontal rammen konnte. Er wünscht sich, dass solche Abschnitte mit Reifen oder Safer Barriers sicherer gemacht werden, ehe er erneut in Le Mans startet.

Auf MSA-Anfrage bestätigte Porsche, deren Nr. 19 den Aston unmittelbar vor dem Crash überrundete, dass LMPI-Teamchef Andreas Seidl und Pilot Nico Hülkenberg mittlerweile ein «freundliches Telefonat» mit dem Unfallfahrer geführt haben. Die kurze Reparatur des Porsche in der folgenden Safety-Car-Phase sei routinemäßig gewesen. Die dabei behobenen Schäden könnten aber auch durch eine – wie Porsche einräumt – mögliche Kollision mit dem Aston entstanden sein. Aber auch Porsche hatte bis letzte Woche die Info, dass Goethe unverletzt sei. ♦ MBR

Citröen Racing

China als Schlüssel für die Zukunft

von REINER KUHN

Kaum hat PSA-Boss Carlos Tavares wissen lassen, dass die Sportabteilungen von Peugeot, Citroën und DS in einem Kompetenzzentrum zusammengeführt werden, suchen die drei Marken-vorstände und Strategen nach den jeweils geeignetsten Betätigungsfeldern.

Noch bevor die PSA-Gruppe Peugeot Sport, Citroën Racing und DS in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres im sogenannten «Centre d'Excellence» im französischen Versailles ver-

schmelzen möchte, wird längst an den sportlichen Betätigungsfeldern der einzelnen Marken gearbeitet. Und noch bevor DS (siehe Seite 11) am Wochenende seinen Einstieg in die Formel E bekannt gab, stellte am Rande des heimischen Tourenwagen-WM-Laufes in Le Castellet Citroën-Markenchefin Linda Jackson klar: «Motorsport war, ist und wird auch weiterhin sehr wichtig für unsere Marke bleiben. Es ist ein fantastisches Marketinginstrument.»

Fragt sich nur, ob man künftig eher auf die Tourenwagen- oder die Rallye-Weltmeisterschaft setzt. «Im kommenden Jahr

wird sich Citroën Racing erneut in zwei unterschiedlichen Disziplinen auf höchster Ebene engagieren», so die 56-jährige Britin. «Ab dem übernächsten Jahr dann wird sich das jedoch ändern. Citroën wird, wie die beiden anderen PSA-Marken, dann nur noch in einer Serie präsent sein. Noch gibt es aber keine Entscheidung über das Betätigungsfeld.»

Viele Fragen offen

Und Jackson erklärt weiter: «Es liegt am Automobil-Weltverband FIA, welche Fahrzeuge sie in welchen Disziplinen und Serien sehen will und wie die Re-

glements aussehen. Zudem ist es wichtig, dass man sich auf den richtigen Märkten darstellen kann und ein breites Publikum erreicht. Auch wie viele Events einer Serie hat und ob einer davon in China, unserem mittlerweile wichtigsten Markt, stattfindet, spielt eine entscheidende Rolle.»

Ein entscheidender Punkt? «Keine Frage, ein Event dort ist ein sehr wichtiges Argument. Die Tourenwagen-WM ist schon dort. Würde ab 2017 auch ein Rallye-WM-Lauf in China stattfinden, wäre das sehr zu begrüßen», sagt Citroëns Markenchefin mit Nachdruck. ♦



Test besucht: Linda Jackson

Im Aufwind: Nach seinem Sieg in Spielberg war Nico Rosberg dort auch Testschnellster



Zur Person

Nico Rosberg

Geburtstag 27. Juni 1985
Geburtsort Wiesbaden (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

1999 4. Kart-Europameisterschaft
 Klasse ICA Junior
 2000 Kart-Vize-Europameister
 Formel A
 2002 Formel BMW ADAC Meister
 2003 2. Rookiewertung Formel-3-
 Euroserie
 2004 F4, Formel-3-Euroserie
 2005 Meister GP2

FORMEL 1

2005 Testfahrer Williams
 2006–2009 Einsatzpilot Williams
 2010–2015 Mercedes-AMG F1 Team

HOBBYS

Lesen, Sport, Backgammon, Schach,
 Fotografie, Reisen

Nico Rosberg

«Grübeln gehört auch dazu»

Von ELMAR BRÜMMER

Nach seinem dritten Saison-sieg beim GP von Österreich hat der Tabellenzweite aufgeholt. Doch Nico Rosberg muss noch viel arbeiten. Auch an sich, wie er im MSA-Gespräch zugibt.

Wie lange brauchst Du, um nach einem Rennen umzuschalten?

NICO ROSBERG: Für mich ist das sehr schnell abgehakt. Aber ich werde schon immer wieder dran erinnert. Bei Niederlagen ist es etwas schwieriger.

Ab wann setzt bei Dir die Gegenreaktion ein?

Das geht von ganz alleine. Der Sport darf nicht übergroßen Einfluss auf das Leben haben. Ich lebe die Gefühle immer im Moment aus, das teile ich dann mit Mannschaft und Familie. Das war's dann. In der Formel 1 hat man ja auch alle zwei Wochen die Chance, sich neu zu beweisen.

An was misst Du Erfolg?

Erfolgreiches ist ein Rennen, wenn ich erreicht habe, was für mich möglich war. Das muss nicht zwingend immer der Sieg sein. Wenn man ein Problem hat mit dem Auto und trotzdem seine Leistung bringt, ist das auch ein Erfolg.

Was ist dabei Dein Maßstab?

Man muss sich an sich selber messen. Es ist wichtig, sich selber zu hinterfragen. Und sich nicht an jemand anderem festzubeißen.

Besteht da nicht die Gefahr, zu sehr ins Grübeln zu geraten?

Grübeln gehört auch dazu. Zweifel ebenfalls, die hat bestimmt jeder. Da muss man sich durchkämpfen, es in die richtige Überzeugung umwandeln.

Wie beschäftigst Du dich zwischen den Rennen?

Das unterschätzt man vielleicht von außen. Das ist eine Riesenvorbereitung. Rennfahren ist nicht nur Lenkraddrehen. Da ist so viel Denken dabei, so viel Optimierung, so viel Vorbereitung. Allein schon die simple Frage: Welchen Gang

benutze ich in der nächsten Kurve? Ich verbringe ganze Tage mit meinen Ingenieuren. Das ist die Basis für alles.

Vorbereitung ist entscheidend für die Performance.

Guckst Du dir Deine Rennen nachträglich noch mal an?

Nicht alle. Aber man kann viel lernen, aus allen Situationen. Studieren, was die anderen machen, was in Duellen passiert ist, wer wann zurücksteckt – so Richtung Elfmeter-schützen-Liste, die Fußball-Torhüter führen. Ich weiß auch, wie alle Gegner auf der Strecke reagieren.

Wer ist der härteste Gegner?

Es gibt ein paar Fahrer, die für Crashes bekannt sind, aber mit denen habe ich zum Glück seit einiger Zeit nichts zu tun gehabt. Aber sonst ist der härteste Gegner mein Teamkollege, ganz einfach. Auch, weil es da schwierig ist, die Linie richtig zu treffen, wie aggressiv man sein kann.

Dein Verhältnis zu Hamilton?

Es war schon immer mal so, mal so – und das geht auch so weiter.

Wie regelt Ihr das?

Es gibt genaue Richtlinien von oben für das Duell, wer wann wo nachgeben muss. Und da muss man sich halt dran halten. Wir gehen das Dokument durch. Das ist enorm wichtig. Da weiß jeder, was er machen muss bei Überholmanövern.

Und das klappt auch in Extremsituationen?

Schwierig, aber das ist der einzige Weg.

Das bedeutet, Ihr müsst euch gegenseitig auch vertrauen?

Booah, Vertrauen.

Ein großes Wort. Triffst es das?

Jajaja, klar. Vertrauen. Nee.

Nee. Ja. Wahrscheinlich.

Wie wichtig ist, wer Dein Teamkollege ist?

Das ist schon eine große Sache. Man muss die ganze Zeit zusammenarbeiten, gegen ihn fahren die ganze Zeit, mit ihm fahren die ganze Zeit.

Bis Ihr genug voneinander habt?

Es gibt zwei verschiedene Seiten. Auf der einen ist es



Letzten Samstag: Torte zum 30. Geburtstag von Gattin Vivian

eine tolle Herausforderung, einen guten Teamkollegen zu haben – eine, die mir mehr liegt. Auf der anderen Seite, wenn ich einen Schnarcher als Kollegen hätte, würde ich mich nicht ändern. **Ist es für Dich ein Konflikt, dass man in der Formel 1 Individualsportler und zugleich Mannschaftssportler sein muss?** Man muss enormer Teamplayer sein und viel Zeit reinstecken, um mit dem Team klarkommen. Denn allein würde man gar nichts erreichen.

Kannst Du vom nötigen Egoismus auf der Piste schnell umschalten auf Gemeinwohl? Das ist kein Umschalten, das ist immer ein Kompromiss. Ein schmaler Grat. **Hast Du als Deutscher im deutschen Konzernteam Vorteile?** Wenn Nationalitäten eine Rolle spielen würden, dann hätte Lewis ein bisschen Vorteile, das Team sitzt ja in England. Aber das ist nicht so. Ich bin ja auch schon von Anfang an dabei. Und ich bin dankbar für den Respekt. Jeder von uns hat seinen Vorteil und

«Aber erst mal muss ich samstags besser werden.»

NICO ROSBERG

seine Chance, seine Möglichkeiten durchzusetzen, unabhängig vom Pass. Ich muss mein Team überzeugen von meiner Leistung, das ist die Herausforderung.

Was musst Du tun, um Weltmeister Hamilton den Titel in diesem Jahr abzugeben? Alles geben, die ganze Zeit; eben so viele Rennen gewinnen wie möglich. Aber erst mal muss ich samstags besser werden – wenn ich in der Qualifikation vorn war, habe

ich auch gewonnen. Als erster in die erste Kurve zu gehen ist schon mal sehr viel wert.

Warum war das 2014 anders? Ich habe mich nicht verändert. Er macht einfach einen besseren Job. Er ist ja auch ein sehr guter Qualifier. Dass muss ich jetzt umdrehen. **Zu viel Aggressivität kann aber auch schädlich sein.**

Es ist ein schmaler Grat. Wenn man es übertreibt, ruiniert man sich die Reifen, dann ist das ganze Wochenende hin. Ich muss mich immer fragen: Wie viel Attacke kannst du machen – zu welchem Zeitpunkt? Da spielt die Erfahrung eine Riesenrolle. **Im Cockpit kannst Du also nicht immer so sein, wie du willst?** Die mentale Situation spielt hinter dem Lenkrad auf jeden Fall immer eine Rolle. Die Überzeugung, der Ärger, all das. Die Rennen sind lang, da spielt sich viel ab im Kopf. **Nimmst Du die Umgebung überhaupt wahr, wenn du so häufig unterwegs bist?**

Ich versuche schon, bewusst durchs Leben zu gehen, auch wenn das durch die Fokussierung manchmal schwierig ist. Am besten geht das in meinem Oldtimer. Ich liebe das Cruisen. Im Rennauto können wir außer Bremspunkten fast nichts wahrnehmen.

Du hast eine Mercedes Pagode. Wie entschleunigst Du damit? Es ist nicht irgendeine Pagode, sondern eine, die komplett so ist wie an dem Tag, an dem sie ausgeliefert wurde. Das ist sehr selten. Man macht die Motorhaube auf und denkt, das ist gerade gebaut worden! Das ist schon sehr besonders. Die Farbe heißt Horizontblau, das ist fast ein Babyblau. Das Erlebnis Fahren mit diesem besonderen Auto ist auch sehr besonders. Man spürt das Fahren viel mehr, man sitzt viel besser als in vielen modernen Autos. In der Pagode ist alles offen, man sitzt wie in einem Sessel, sieht alles. Darin ist alles ursprünglich. ♦



Spielberg-Test: Rosberg vor Wehrlein (diesmal im Force India)

MOTORSPORT
aktuell

E-PAPER

MSa-App jetzt auch fürs iPhone

Mit der „MOTORSPORT aktuell ePaper“-App bieten wir unseren Lesern eine überarbeitete App, die nicht nur mit dem iPad, sondern neuerdings auch mit dem iPhone genutzt werden kann. Egal, wo Sie sich befinden: Schon am Montagnachmittag, vor Erscheinen des gedruckten Heftes am Dienstagvormittag, können Sie Ihre persönliche Ausgabe von MOTORSPORT aktuell digital lesen.

Regelmäßige MSa-Leser wissen längst: Nach den Rennen vom Wochenende bietet Europas schnellste Motorsportzeitung alles, was das Herz von Motorsport-Interessierten höher schlagen lässt – aktuelle und umfassende Rennberichte über den internationalen und nationalen Automobil- und Motorradrennsport. Profund und kompetent wird von uns das gesamte Themenspektrum des Rennsports abgedeckt: alle Formel-Klassen, Tourenwagen- und Rallye-Sport, Breitensport, Motorrad-Grand-Prix-Szene, Superbike-Welt-

meisterschaft, Motocross-WM und weiterer Offroad-Motorradrennsport. Kurzum: Wer im Rennsport etwas zu sagen hat, sagt es in MOTORSPORT aktuell, der Informationsquelle rund um den Motorsport. Also, holen Sie sich Woche für Woche alle News vom Markt- und Meinungsführer.

Die Preise für das Abo der neuen „MOTORSPORT aktuell ePaper“-App:

3 Monate – 11,99 EUR
6 Monate – 22,99 EUR
12 Monate – 43,99 EUR
Im Einzelverkauf – 1,99 EUR/Ausgabe

Laden Sie sich zuerst die neue App im App-Store herunter. Das Abo können Sie dann bequem über unseren Abo-Shop unter <http://shop.motorpresse.de/motorsport-aktuell/abo/digitales-abo> abschließen und sich mit den Zugangsdaten in der App einloggen. Einzelausgaben können Sie direkt in der App erwerben.

NEU



Wichtiger Hinweis für alle, die schon ein Abo des MSa-ePapers haben!

Falls Sie bereits Abonnent des MSa-ePapers sind, laden Sie sich bitte die neue «MOTORSPORT aktuell ePaper»-App. Wenn es beim Wechsel auf unsere neue App zu Komplikationen kommen sollte, melden Sie sich bitte unter ipad@motorpresse.de!

Force India

Mit USB-Schnauze

Spötter sagen, die neue Force-India-Nase sehe aus wie ein USB-Stick. Wir sagen, was dahintersteckt.

Wenn man denkt, man hätte in der Formel 1 schon alles gesehen, dann kommen die Ingenieure plötzlich mit neuen Ideen um die Ecke. Die neue Nase von Force India mit zwei auffälligen Löchern ist solch ein Beispiel.

Der ungewöhnliche Look rief unterschiedliche Reaktionen hervor. Viele F1-Fans freuten sich, dass sich Force India eine individuelle Lösung ausgedacht hat. Andere verglichen das Design mit einem Entenschnabel oder einem USB-Stecker. Einige fragten sich, ob die Lösung legal ist. Diese Frage können wir beantworten: Ja, sie ist legal. Sie hat den nötigen FIA-Crashtest im zweiten Anlauf bestanden. Gegen die beiden Löcher hat das Reglement nichts einzuwenden. Ob die Durchströmung der Frontpartie wirklich so funktioniert wie von den Ingenieuren geplant, muss sich erst noch zeigen. Eine eigenwillige Lösung ist bekanntlich nicht automatisch immer gut.

Die neue Nase ist in der Länge übrigens nicht kürzer als die alte. Das könnte sich aber bald ändern. Nach den letzten Entwicklungsplänen soll nach der Sommerpause (GP Belgien) in Sachen Frontpartie noch einmal nachgelegt werden.

Interessant ist aber nicht nur die neue Nase selbst, sondern auch der daran angepasste Frontflügel. Das Layout der Flaps und der Kaskaden erinnert an die Lösung, die Red Bull bereits im Vorjahr salonfähig gemacht hat. Ein Zufall ist das kaum. In der Winterpause war ein Aerodynamiker aus Milton Keynes zu Force India gewechselt. Der neue Mann im Design-Büro soll einige neue Ideen mitgebracht haben, die nun in das neue, radikal veränderte Aero-Konzept eingeflossen sind. ♦ TG



Mit Löchern: Force-India-Nase

Testfahrten Spielberg

Wittmann überzeugte



Sehr starker Auftritt: DTM-Pilot Marco Wittmann im Toro Rosso

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Selbes Spiel, anderer Ort: Wie schon beim letzten Test im Anschluss an einen Grand Prix war Nico Rosberg klar der Schnellste.

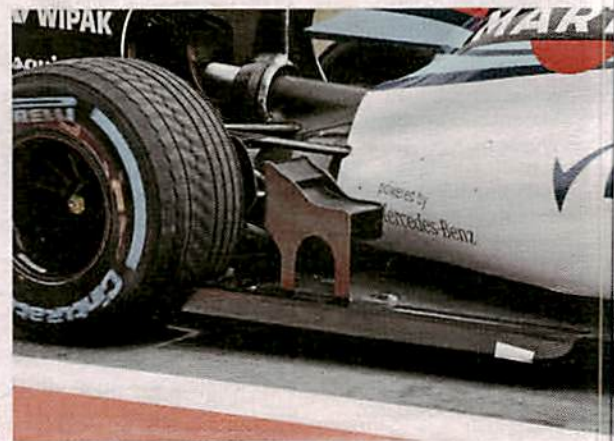
Nico Rosberg gewann den GP von Spanien. Und war anschließend Schnellster beim zweitägigen Test auf dem Circuit de Catalunya. Diesmal siegte er beim Österreich-GP – und in der Woche danach markierte er die Bestzeit beim vorerst letzten Test in dieser Saison.

Doch Rosberg war nicht der einzige Deutsche, der für Aufsehen sorgte. DTM-Meister Marco Wittmann erntete für seinen Einsatz bei Toro Rosso viel Lob. Dem BMW-Piloten wurde der Test als Geschenk für seinen Titel offeriert. Und er war nur eine Sekunde langsamer als Rosberg.

Außerdem spulte er mit 158 Runden die meisten Kilometer ab – ohne hinterher zu klagen. Vielleicht ist da ja einer auf den Geschmack gekommen.

Auch Wittmanns DTM-Kollege Pascal Wehrlein spulte fleißig Runden ab. Am ersten Tag für Mercedes, am zweiten für Force India. Wehrlein musste beim Mercedes-Satellitenteam in der Früh erst einmal Aero-Daten sammeln. Die neue Nase, die bei der Konkurrenz für viel Aufsehen gesorgt hat (s. linke Spalte), wurde mit zahlreichen Sensoren untersucht. Auch der Frontflügel und die Leitbleche unter der Nase waren neu.

Auf Zeitenjagd ging Wehrlein mit den neuen Teilen nicht. Die Ingenieure waren nur an den Daten interessiert. Das Paket für Silverstone war eh nicht komplett. So schraubten die Mechaniker am Nachmittag wieder die alten Teile an, die



Stiftete Unruhe: Williams-Zusatzflügel vor den Hinterrädern

mit dem Rest des Autos besser harmonisieren.

Williams mit Zusatzflügel

Schärfster Verfolger von Mercedes war beim Spielberg-Test Ferrari. Test- und Ersatzpilot Esteban Gutiérrez nutzte am zweiten Tag die deutlich besseren Bedingungen und ließ sich nach 110 Runden eine Zeit gutschreiben, mit der er beim GP auf Startplatz 6 gestanden hätte. Am ersten Testtag kam Ferrari-Junior Antonio Fuoco zu seiner offiziellen Premiere. Der GP3-Pilot segelte dabei einmal ins Kiesbett und zerstörte an Vettels Wagen den Frontflügel.

Acht der neun Fahrer knackten am letzten Testtag der Saison (!) die Marke von 100 Runden. Nur der Williams-Zähler blieb bei 79 Umläufen stehen. Dafür waren allerdings keine technischen Probleme, sondern langwierige Aero-Tests und

umfangreiche Setup-Umbauten verantwortlich.

Am ersten Tag schickte Williams Entwicklungshelferin Susie Wolff auf Datenjagd. Mit einem Zusatzflügel vor den Hinterrädern und einer Schürze am Unterboden (siehe Bild). Damit versetzte man die Konkurrenz in Alarmbereitschaft. Doch beides ist laut Reglement illegal. Aus dem gegnerischen Lager war zu hören: «Sieht aus, als wollte Williams auf einfache Weise mehr Abtrieb auf der Hinterachse simulieren.»

Sichtbare Probleme gab es am zweiten Tag nur – richtig erraten – bei Red Bull. Daniel Ricciardo blieb zwischenzeitlich mit einem Bremsdefekt stehen und sorgte für eine Unterbrechung. Der Australier konnte zwar später noch einmal rausfahren, war aber nur zwei Zehntelsekunden schneller als Spielberg-Schlusslicht Sauber. ♦

TESTZEITEN FORMEL 1 / Spielberg (A), 23./24. Juni 2015

Fahrer	Team	1. Tag (Rdn.)	2. Tag (Rdn.)	Bestzeit
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes W06 Hybrid	-	1:09,113 (117)	1:09,113
2. Esteban Gutiérrez (MEX)	Ferrari SF15-T	-	1:09,931 (110)	1:09,931
3. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	-	1:10,029 (79)	1:10,029
4. Marco Wittmann (D)	Toro-Rosso-Renault STR10	-	1:10,103 (158)	1:10,103
5. Pascal Wehrlein (D)	Force-India-Mercedes VJM08	-	1:10,253 (132)	1:10,253
6. Jolyon Palmer (GB)	Lotus-Mercedes E23 Hybrid	-	1:10,373 (110)	1:10,373
7. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	-	1:10,718 (104)	1:10,718
8. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	-	1:10,757 (116)	1:10,757
9. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	-	1:10,922 (138)	1:10,922
10. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes W06 Hybrid	1:11,005 (67)	-	1:11,005
11. Esteban Ocon (F)	Force-India-Mercedes VJM08	1:11,192 (76)	-	1:11,192
12. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	1:11,328 (97)	-	1:11,328
13. Antonio Fuoco (I)	Ferrari SF15-T	1:11,331 (71)	-	1:11,331
14. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23 Hybrid	1:11,509 (45)	-	1:11,509
15. Pierre Gasly (F)	Red-Bull-Renault RB11	1:11,757 (80)	-	1:11,757
16. Raffaele Marciello (I)	Sauber-Ferrari C34	1:11,826 (53)	-	1:11,826
17. Stoffel Vandoorne (B)	McLaren-Honda MP4-30	1:12,530 (76)	-	1:12,530
18. Susie Wolff (GB)	Williams-Mercedes FW37	1:13,248 (39)	-	1:13,248

Strecke: 4,326 km. Wetter/Asphalt: 23.6. (Dienstag) bewölkt/nass, später abtrocknend, Luft 12–17°/Asphalt 21–27°; 24.6. (Mittwoch) bewölkt/trocken, 13–21°/18–32°. Fettdruck = Fahrer mit Tagesbestzeiten und Gesamtbestzeiten aller Fahrer



Fuoco: Ausritt im Vettel-Auto



Rosberg: Schnellster beim Test

IndyCar Fontana

Schutzengel im Einsatz



Der Unfall, der das Rennen beendete: Ryan Hunter-Reay und Ryan Briscoe (kopfüber) landeten nach einer Kollision im Infield

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Beim 500-Meilen-Rennen in Fontana leisteten die IndyCar-Schutzengel Überstunden. Nach 80 Führungswechseln hatte am Ende Graham Rahal die Nase vorn.

Die letzten Runden auf dem Zwei-Meilen-Oval in Fontana hatten es in sich. Und wieder einmal beanspruchte die IndyCar-Serie ein paar Schutzengel für sich. Den Anfang machten Takuma Sato und Will Power. Power kämpfte neun Umläufe vor Schluss mit Marco Andretti, Graham Rahal und Tony Ka-

naan um die Führung, als sich Sato inmitten dieses Pulks versuchte zurückzurunden. Dabei berührten sich der Japaner und Power, worauf beide – unverletzt – in der Mauer landeten.

Kaum war das Rennen für die verbleibenden drei Runden wieder freigegeben, krachte es erneut. Diesmal waren Ryan Hunter-Reay und Ryan Briscoe involviert. Ersterer berührte mitten in einem Paket aus acht Autos(!) den Wagen von Rookie Sage Karam und bog dann unkontrolliert in Richtung Infield ab. Der links von ihm fahrende Briscoe (Ersatz für den nach wie vor rekonvaleszenten James Hinchcliffe) hatte keine

Chance. Die beiden Autos verkeilten sich, und Briscoe setzte zu einem Salto an, der mit einem üblen Nasenstüber im Rasen endete. Auch hier kamen beide Piloten ohne Blessuren davon. «Ich war nur noch Passagier», sagte Briscoe. «Ich hatte einen ausgezeichneten Speed auf der unteren Linie. Und ich war mir sicher, dass ich aufs Podium komme. Aber plötzlich bog Hunter-Reay ab.»

Rahal: Bann gebrochen?

Das Rennen wurde sofort neutralisiert und Rahal, der zuletzt auf P1 lag, zum Sieger erklärt. «Ich war zwischenzeitlich mal auf P16 abgerutscht. Da habe ich

mir schon ein wenig Sorgen gemacht. Aber am Ende hatte ich das Glück auf meiner Seite.»

Für Rahal war dies im 116. Rennen erst der zweite Sieg. Dabei fing seine Karriere so vielversprechend an. Im ersten Rennen, für das er sich qualifizierte (St. Petersburg 2008), gewann er auf Anhieb. «Dass ich danach so lange auf den nächsten Sieg warten müsste, hätte ich nicht gedacht», lachte ein sichtlich erleichterter Rahal jr. «Ich hoffe, der Bann ist jetzt gebrochen. Das hofft auch Vater Bobby. «Diesen Tag werde ich nie vergessen», meinte der dreimalige IndyCar-Champion und Teamchef seines Sohnes. ♦



Es geht doch: Rahal feierte in Fontana den zweiten IndyCar-Sieg



Auch sie erwischte es: Sato (links) und Power in der Mauer

INDYCAR / Resultate

Fontana/Kalifornien (USA): 11. von 16 Saisonrennen; 250 Rdn. à 3,265 km (= 816,25 km); 23 Fahrer gestartet, 14 im Ziel; Wetter/Piste: bewölkt/trocken

1. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) in 2:57:40,617 h (= 271,730 km/h); 2. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +0,315 sec; 3. Marco Andretti (USA/Andretti) +1,249; 4. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +2,118; 5. Sage Karam (USA/Ganassi) +2,953; 6. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +3,609; 7. James Jakes (GB/Schmidt Peterson Racing) +4,984; 8. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +5,395; 9. Simon Pagenaud (F/Penske) +7,405; 10. Jack Hawksworth (GB/Foyt) +9,512; 11. Carlos Muñoz (CO/Andretti) +11,690; 12. Stefano Coletti (MC/KV Racing) +11,920; 13. Pippa Mann (GB/Dale Coyne Racing) +24,345; 14. Sébastien Bourdais (F/KV) +25,151

Führungsrunden: Power (Total: 62 Runden/21-mal in Führung gegangen); Castroneves (43/8); Andretti (31/10); Sato (31/8); Kanaan (23/11); Rahal (15/4); Muñoz (14/2); Briscoe (7/5); Dixon (7/4); Karam (5/2); Montoya (5/3); Pagenaud (3/1); Hunter-Reay (3/1); Carpenter (1/1)

Pole-Position: Pagenaud in 1:05,767 min (= 352,37 km/h)

Schnellste Runde: Sato in 33,002 sec (= 351,1 km/h)

Gelbphasen: 6 für 46 Runden

Stand nach 11 von 16 Läufen: 1. Montoya 407 Punkte; 2. Power 361; 3. Dixon 358; 4. Rahal 334; 5. Castroneves 330; 6. Andretti 308; 7. Bourdais 290; 8. Kanaan 285; 9. Newgarden 277; 10. Pagenaud 256; 11. Kimball 248; 12. Muñoz 236; 13. Sato 213; 14. Hunter-Reay 210; 15. Jakes 190. – Ferner: 25. De Silvestro (CH) 66

Nächstes Rennen: 12. Juli, West Allis/Wisconsin (USA)

Internet: www.indycar.com

NACHRICHTEN

Kommt die Formel E 2016 nach Lugano?

Formel E Die Organisatoren der Formel E sind einem Rennen in der Schweiz ein großes Stück näher gekommen. Allerdings sind es weder Lausanne noch Zürich, die als Austragungsorte zur Debatte stehen. Vielmehr scheint Lugano das Rennen gemacht zu haben. Noch ist es nicht offiziell, aber im Rahmen des e-Prix in London wurde mit dem Bürgermeister von Lugano ein Vorvertrag unterzeichnet. Als möglicher Termin wurde Mai 2016 ins Auge gefasst. Einer der Drahtzieher ist Jarno Trulli. Der Ex-F1-Pilot lebt seit Jahren in Lugano und hat in der Formel E ein eigenes Team.

Coloni-Serie macht Pause – für immer?

AutoGP Am vergangenen Donnerstag hat die Organisation der AutoGP (Coloni Racing) den Betrieb der Serie bis auf Weiteres eingestellt. Grund dafür ist das dünne Teilnehmerfeld. Beim ersten Rennen in Budapest standen acht Autos am Start. In Silverstone waren es sechs respektive sieben. Damit lässt sich auf die Dauer keine ernsthafte



Am Ende? AutoGP macht Pause

Meisterschaft austragen. Die Macher sind überzeugt, dass die Serie zu einem späteren Zeitpunkt wieder fortgesetzt werden kann. Im ersten Jahr (2010), als F1-Pilot Romain Grosjean Meister wurde, standen bis zu 15 Autos am Start.

Beckmann jubelt über Sieg in Imola

Formel 4 Der Deutsche David Beckmann hat in Imola seinen zweiten Sieg in der Italienischen Formel 4 gefeiert. Das Leichtgewicht im Dienste von Mücke verwies Jenzer-Pilot Marcos Siebert in Heat 2 um 0,5 Sekunden auf Rang 2. Im ersten Durchgang war Beckmann Achter (Sieger: Ralf Aron). Im dritten Lauf am Sonntag belegte er P9. Es gewann erneut Ralf Aron. In der Gesamtwertung liegt Beckmann auf Rang 4. ♦ CE

Formel-3-EM Norisring

Premierensieg für Günther

Von ANNETTE LAQUA

Charles Leclerc, Maxi Günther und Antonio Giovinazzi heißen die Sieger des Norisring-Auftritts der FIA-Formel-3-Europameisterschaft. Vor allem für Rookie Günther war es ein besonderes Wochenende.

Nachdem die Rookies Esteban Ocon und Max Verstappen der letztjährigen Saison der FIA Formel 3 eindrucksvoll ihre Stempel aufgedrückt hatten, sind auch in diesem Jahr wieder einige starke Neulinge am Werk. Allen voran Charles Leclerc macht bisher einen tollen Job. Nach 18 Saisonrennen hat der 17 Jahre alte Monegasse bereits 13 Podestplätze feiern dürfen, viermal davon sogar auf der obersten Stufe des Siegerepodiums. Mit seinem Erfolg von Silverstone wurde auch Rookie George Russell schon früh in den illustren Kreis der Sieger aufgenommen, in den seit dem Norisring-Wochenende auch Maxi Günther gehört. «Ein tolles Gefühl – und dann auch noch auf einer so traditionellen Strecke wie der Norisring, der gerade einmal zweieinhalb Fahrstunden von meiner Heimat entfernt liegt.»

Günther startete nur von P12 in das zweite Rennen. In der Schlussphase hatte der Rookie einen Logenplatz für den Dreikampf an der Spitze, als sich plötzlich eine Chance auftat: «Ich hatte vor, Alex Albon in dieser Kurve anzugreifen. Als



«Toll! Auf dieser Strecke und noch nahe der Heimat»: Maxi Günther (vorne und Bild oben) holt sich seinen ersten Sieg in der F3-EM

dann aber Alex, George Russell und Charles Leclerc vor mir zu weit nach außen gerieten, habe ich einfach alle auf einen Streich überholt», erzählte der Mücke-Pilot, der als neuer Leader die Flucht nach vorne antrat. «Ich wollte meinen Verfolgern auf den Geraden keinen Windschatten mehr bieten», erklärte er. Kurze Zeit später wurde er als Sieger abgewinkt.

Erste Poles für Lotus-Zögling

Aus der Gruppe der Rookies machte in Nürnberg auch Alexander Albon wieder auf sich

aufmerksam. Der vom Formel-1-Team Lotus geförderte Thailänder holte sich seine ersten beiden Pole-Positionen in der FIA F3. Damit sorgte er auch für die ersten beiden Trainingsbestzeiten seines Teams Signature, seit die Franzosen Ende vergangenen Jahres in die Formel 3 zurückgekehrt sind. «Alex ist ein sehr überlegter Pilot, der kaum über die Stränge schlägt», analysiert Teamchef Philippe Sinault seinen Schützling. Doch die Starts von der besten Startposition gelangen ihm nicht perfekt. «Vor allem

im dritten Heat dachte ich, ich würde meinen Motor abwürgen.» Da auch Rookie-Kollege Russell, wie Albon aus der ersten Reihe kommend, nicht gut vom Fleck kam, schoss Routinier Antonio Giovinazzi in Front. Der Italiener fuhr trotz dreimaligen Safety Cars ohne Probleme seinem dritten Saisonsieg entgegen. «Ich widme den Erfolg meinem Opa, der in dieser Woche gestorben ist. Er war mein größter Fan.»

Auch wenn die FIA-Formel-3-EM in Nürnberg insgesamt neun Safety-Car-Phasen produ-

zierte, haben sich die Nachwuchspiloten auf der Piste relativ gut benommen. Trotzdem werden Maßnahmen erörtert, um Wild-West-Rennen à la Monza (u. a. zwei Überschlänge) zu verhindern. «Wir sind in der Phase des Brainstormings», sagte Oscar Urdeitz, der bei der FIA für die Formel-Serien zuständig ist. «Denkbar wäre beispielsweise eine Begrenzung der Starterzahl oder eine Art Zugangsvoraussetzung für die FIA-Formel-3-EM. Diese Serie ist auf einem Top-Level, und auch die Fahrer sollten bereits auf einem hohen Niveau sein.»



Dauergast auf dem Podest: Rookie Leclerc (l.) ist F3-EM-Leader

FORMEL-3-EM / Resultate

Norisring/D; 2,300 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken

1. Lauf (30 Runden = 69,0 km, 32 Fahrer gestartet, 26 gewertet)

1. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) in 35:41,741 min (= 115,980 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam w. Carlin) +0,769 sec; 3. Felix Rosenqvist (S/Prema) +5,703; 4. Maximilian Günther (D/Mücke) +6,410; 5. Alexander Albon (T/Signature) +7,526.

Ferner: 9. Markus Pommer (D/Motopark) +11,196; 22. Nicolas Pohler (D/Double R) +1 Rdn.; 26. Fabian Schiller (D/West Tec) +1 Rdn.

2. Lauf (36 Runden = 82,8 km, 32 Fahrer gestartet, 25 gewertet)

1. Maximilian Günther (D/Mücke) in 35:29,238 min (= 139,994 km/h); 2. Alexander Albon (T/Signature) +0,495 sec; 3. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +1,034; 4. Lance Stroll (CDN/Prema) +1,906; 5. George Russell (GB/Carlin) +2,251; Ferner: 11. Markus Pommer (D/Motopark) +6,223; 15. Fabian Schiller (D/West Tec) +10,094; Nicht klassiert: Nicolas Pohler (D/Double R) +33 Rdn.

3. Lauf (38 Runden = 87,4 km, 32 Fahrer gestartet, 26 gewertet)

1. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam w. Carlin) in 35:31,646 min (=147,604 km/h); 2. George Russell (GB/Carlin) +1,340 sec; 3. Alexander Albon (T/Signature) +1,592; 4. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +1,912; 5. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +5,830. Ferner: 12. Markus Pommer (D/Motopark) +11,749; 15. Fabian Schiller (D/West Tec) +14,700; 24. Nicolas Pohler (D/Double R) +25,399. Nicht klassiert: Maximilian Günther (D/Mücke) +33 Rdn.

Stand nach 15 von 33 Läufen: 1. Leclerc 269,5 Punkte; 2. Giovinazzi 227; 3. Rosenqvist 203; 4. Dennis 189; 5. Russell 120; 6. Günther 111,5; 7. Albon 110; 8. Jensen 77,5; 9. Stroll 68; 10. Ferrucci 58; 11. Maisano 52; 12. Menezes 47; 13. Iloft 32; 14. Pommer 30; 15. Boccolacci 26. – Ferner: 22. Schiller 2. – Teams: 1. Prema 410; 2. Amersfoort 317,5; 3. Jagonya Ayam with Carlin 297; 4. Mücke 214,5; 5. Carlin 186,5; 6. Signature 168; 7. Motopark 56

Nächstes Rennen: 11./12. Juli, Zandvoort (NL)

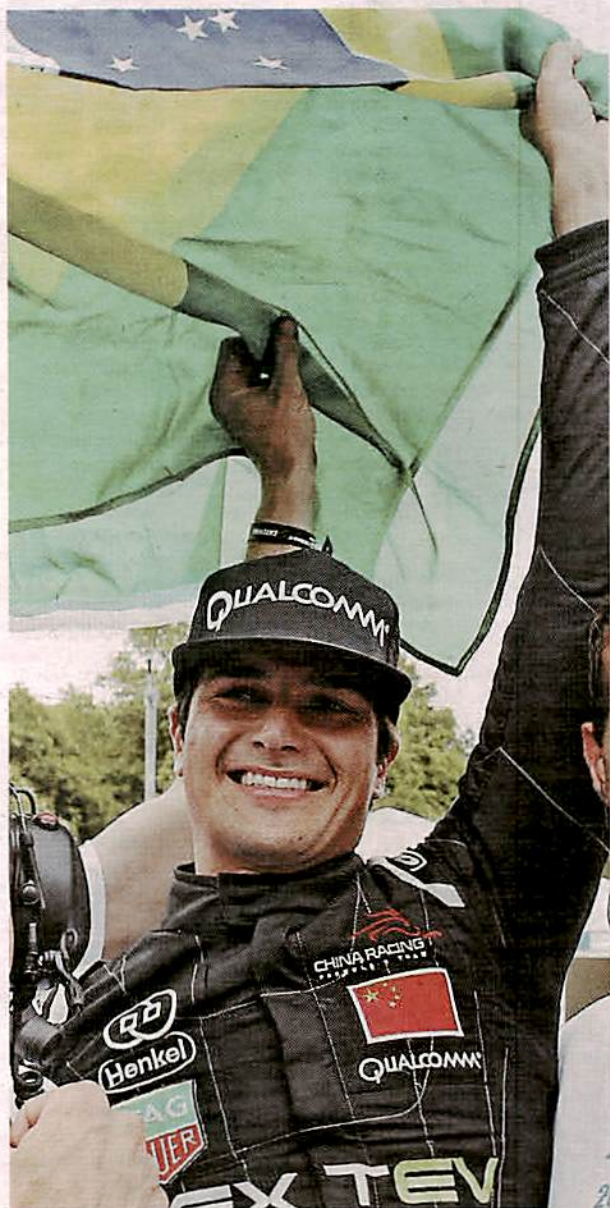
Internet: www.fiaf3europe.com

Besuch aus Russland

Den Saisonhöhepunkt des Norisring-Rennens lockte auch Vertreter des russischen Teams ARTLine an die Strecke. Die Truppe wollte schon zu Beginn des Jahres mit einem eigenen Chassis in die EM einsteigen, doch technische Probleme verhinderten dies. Nun planen sie ihr Debüt Anfang September in Portimão. «Das ist perfekt für uns, weil wir zuerst zwei Testtage haben und auf einer Strecke fahren, die kaum einer aus dem Starterfeld kennt», sagte Teamchef Egor Narazov. Was die Fahrer angeht, möchte er auf Youngster aus der heimischen Formel 4 setzen. Beim Motor fiel die Wahl auf das Triebwerk von Neil Brown Engineering. «Unser primäres Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit unseres Autos zu beweisen, denn am Ende wollen wir unser Chassis auch an Kunden verkaufen.» ♦

Formel E London

Senna verhilft Piquet



Herzschlagfinale gewonnen: Piquet ist erster Formel-E-Meister

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

In einem an Spannung kaum mehr zu überbietenden Finale krönt sich Nelson Piquet jr. mit Schützenhilfe von Bruno Senna zum ersten Formel-E-Meister. Sébastien Buemi schmeißt den schon sicher geglaubten Titel mit einem Dreher weg.

Motorsport kann grausam sein. Sébastien Buemi kann nach dem ultraspannenden Formel-E-Finale in London ein Lied davon singen. Zwar reiste er nur als Dritter an, doch nach seinem souveränen Sieg im ersten Lauf und dem Ausgang des Qualifyings am Sonntagmorgen sah er fast schon wie der sichere Meister aus. Buemi erwischte in der zweiten Gruppe zwar auch kein sorgenfreies Abschlussstraining. Doch der Romand schaffte es vor dem großen Regen, sich für SP6 zu qualifizieren. Gesamtleader Nelson Piquet jr., dessen Vorsprung nach dem ersten Rennen auf fünf Punkte geschrumpft war, lag auf SP16, Lucas di Grassi, der dritte Mitstreiter, fuhr die elftschnellste Zeit.

Im Rennen (der Himmel hatte sich wieder aufgehellt) lag Buemi (5.) bis zum Stopp perfekt im Soll. Während Piquet außerhalb der Punkteränge (12.) versuchte, den Abstand nach vorne im Rahmen zu halten und gleichzeitig die Batterien zu schonen, um den Pflichtstopp hinauszuzögern. Genau das gelang ihm dann auch. Während Buemi in Runde 15 reinkommen musste, wechselte Piquet erst in Umlauf 17 sein Auto und war danach Zehnter. Noch immer war Buemi im Vor-

teil. Doch noch bevor Piquet seinen Stopp absolvierte, drehte er sich. Zwar konnte Buemi das Auto noch abfangen. Doch ehe er wieder Fahrt aufnahm, schlüpfte Bruno Senna durch.

Leimer und das Safety Car

Die neue Ausgangslage versprach ein spannendes Finish. Buemi hätte als Sechster acht Punkte gekriegt. Piquet hatte zehn Runden vor Schluss erst einen Zähler im Trockenen. Nelsinho brauchte aber noch drei Punkte mehr. Und der Rückstand auf P9 betrug fünf Sekunden. Doch dann passierte, was Buemi nicht brauchen konnte. Fabio Leimer fuhr geradeaus in die Absperrungen und löste eine Safety-Car-Phase aus. Das Feld rückte zusammen. Piquet war plötzlich wieder am Vordermann dran. Und das war ausgerechnet Neuling Oliver Turvey, Piquets Teamkollege.

Nach dem Restart war klar: Piquet würde eine Position gewinnen. Und in der Tat machte Turvey artig Platz für seinen Chef. Piquet war nun Neunter; noch immer fehlten zwei Punkte. Die konnte er auf zwei Arten holen: Mit der schnellsten Rennrunde oder einem Angriff auf Salvador Duran. Piquet entschied sich für Letzteres und griff den Mexikaner erfolgreich an. Nun hatte er die vier Punkte, die er maximal auf Buemi verlieren durfte, und damit Oberhand. Was danach geschah, war Rennsport vom Feinsten. Und Buemi wie Senna muss man hoch anrechnen, dass alles mit fairen Mitteln ablief. Fünf Runden hatte der Red-Bull-Reservefahrer Zeit, das Blatt zu wenden. Doch egal wo er Senna angriff, das Mahindra-Auto war zu breit.

Selbst als Buemi seine Nase tief in das Getriebe steckte und Senna anstupste, war nichts zu machen. Einmal war Buemi sogar Seite an Seite. Doch dem Eidgenossen ging nicht nur die Straße, sondern auch die Zeit aus.

Piquet machte inzwischen keine Anstalten mehr, weiter nach vorne zu kommen. Er beließ es bei P8 – im Wissen, es würde reichen. Nur einmal startete er noch den Versuch, die schnellste Runde in den Battersea Park zu stanzen, doch Sam Birds Zeit verpasste er knapp.

Im letzten Umlauf hielt es die Zuschauer nicht mehr auf den Sitzen. Buemi ritt eine finale Attacke. Doch Senna blieb eisern. «Ich hab alles versucht», meinte ein enttäuschter Séb hinterher. «Aber es sollte nicht sein.» Piquet indes nahm die Gratulationen auf der Auslaufrunde entgegen. «Es ist fantastisch, so zu gewinnen. Eine Zeit lang sah es nicht sehr gut aus für uns.»

Wo Buemi diesen einen Punkt verloren hat, spielt letztlich keine Rolle. Ob wegen des Drehers, dem Safety Car oder einem sich brillant verteidigenden Senna. Eines wird von diesem Finale ewig in Erinnerung bleiben. Senna verhalf Piquet zum Titel. Ausgerechnet Senna und Piquet, deren Onkel respektive Vater zwei der größten Feinde im FI-Fahrerlager waren.

Dass der Sieg am Ende an Sam Bird ging, interessierte nur die eingefleischten Briten-Fans. Der eigentliche Gewinner Stéphane Sarrazin bekam eine 49-Sekunden-Zeitstrafe aufgebremmt (neu 15.), weil er zu viel Energie verbraucht hatte. Am Ergebnis zwischen Piquet und Buemi änderte dies nichts. Buemi fehlte ein Pünktchen. ♦

ZUM THEMA

Die erste Saison

»»»
1. Lauf, Peking (RC) Die Premiere in China endet mit einem Paukenschlag. Der führende Nicolas Prost verursacht eine Kollision mit Nick Heidfeld. Letzterer überschlägt sich, steigt seinem Wrack aber unverletzt aus. Es profitiert Lucas di Grassi. Der Brasilianer sichert sich den ersten Sieg vor Franck Montagny und Sam Bird.

»»»
2. Lauf, Putraya (MAL) Im Glutofen Malaysia jagt Sam

Bird Pole-Sitter Oriol Servia die Führung ab und siegt vor Di Grassi und Sébastien Buemi, der wegen eines zu leichten Autos von hinten hatte losfahren müssen. Heidfeld wird von Montagny aus dem Rennen kegegelt. Daniel Abt nach schlechtem Start immerhin noch Zehnter.

»»»
3. Lauf, Punta del Este (ROU) Buemi gewinnt in Uruguay. Auf den Ehrenplätzen landen Nelson Piquet jr. und Di Grassi. Abt wird mit Batterieproblemen lediglich 15. Heidfeld holt nach zwei Kollisionen endlich seinen ersten Punkt, verspielt den

Sieg aber an der Box (Strafe wegen zu kurzem Stopp).

»»»
4. Lauf, Buenos Aires (RA) Chaos in Argentinien. Gleich reihenweise schmeißen die Führenden den Sieg weg. Es gewinnt überraschend António Félix da Costa. Für Heidfeld ist der e-Prix in Argentinien Hauptstadt besonders bitter. Der Deutsche hätte locker gewonnen, wenn er nicht wegen Speedings eine Durchfahrtsstrafe bekommen hätte.

»»»
5. Lauf, Miami (USA) Daniel Abt verliert den Sieg drei Kilometer vor dem Zielstrich,

weil er Energie sparen muss. Nicolas Prost profitiert und kann mit letzter Kraft Serienneuling Scott Speed hinter sich halten. Abt wird Dritter. Prost übernimmt mit seinem

ersten Sieg auch die Führung in der Gesamtwertung.

»»»
6. Lauf, Long Beach (USA) Piquet überrumpelt am Start Pole-Sitter Abt und krallt sich



Auftakt mit Paukenschlag: Heidfelds Wrack beim e-Prix in Peking

zum Titel



So feiern Chinesen und Brasilianer: Das Team China Racing mit dem Meister Nelson Piquet (im Auto)



Crash-Kandidat Yamamoto



Sieger im letzten Lauf: Sam Bird profitierte von Sarrazins Strafe



Buemis folgenschwerer Fehler: Der Dreher auf dem fünften Platz



Abt: Crash im ersten Rennen

die Führung. Der Brasilianer ist an diesem Tag unschlagbar und gewinnt souverän. Landsmann Di Grassi dank Rang 3 wieder neuer Leader.

7. Lauf, Monte Carlo (MC)

Abt kollidiert in der zweiten Kurve mit Bruno Senna. Pole-Sitter Buemi gewinnt.

8. Lauf, Berlin (D) Sieger

Di Grassi wird wegen eines nicht regelkonformen Frontflügels disqualifiziert. Jérôme d'Ambrosio erbt den Sieg. Piquet ist neuer Leader.

9. Lauf, Moskau (RUS) Wie in Long Beach ist Piquet

auch rund um den Kreml eine Macht. Der Brasilianer siegt vor Di Grassi und Heidfeld, der seinen ersten Podestplatz holt, weil Buemi im Nachhinein eine Zeitstrafe wegen «unsafe Release» kassiert. Der Ärger des Eidgenossen ist groß: Seine Crew hielt ihn zehn Sekunden zu lange an der Box.

10./11. Lauf, London (GB)

Buemi hält mit dem dritten Saisontriumph die Entscheidung im Rennen um den ersten E-Titel offen. Piquet wird in Lauf 1 nur Fünfter. Am Sonntag hält Buemi alle Trümpfe in der Hand. Doch



Séb Buemi: Drei Saisonsiege

der e-Dams-Pilot dreht sich und wird Fünfter, Piquet Siebter. Das reicht ihm, um mit einem Punkt Vorsprung Meister zu werden. ♦ CE

NACHGEHAKT BEI Alejandro Agag

Der Chef der Formel E (44/E) über die erste Saison, den Ausklang in London und das Engagement von Citroën-DS.



von CHRISTIAN EICHENBERGER

Aber ich denke nicht, dass das ein Problem ist.

? Alejandro, wie zufrieden bist Du mit dem Verlauf der ersten Saison? Es gibt immer Punkte, die man verbessern kann. Das liegt in der Natur der Sache. Aber man darf nie vergessen: Wir haben damals 2011 mit einem weißen Blatt Papier begonnen. Und ich bin mit dem, was wir in dieser Saison geboten haben, sehr zufrieden. Die Rennen waren abwechslungsreich. Und der Zuspruch der Fans groß. Darauf lässt sich aufbauen.

? Ein paar Worte zum ersten Formel-E-Meister Nelson Piquet? Es war ein großartiges Finale. Spannend bis zur letzten Kurve. Nelson ist ein verdienter Meister. Ich freue mich für ihn.

? Welches war in Deinen Augen das spannendste Rennen in dieser ersten Saison? Vor dem Finale hätte ich Argentinien gesagt. Aber jetzt lege ich mich für den zweiten Lauf in London fest.

? Ab der zweiten Saison, die am 17. Oktober in Peking beginnt, dürfen die Teams ihre selber entwickelten Antriebseinheiten einsetzen. Besteht da nicht die Gefahr, dass das Feld auseinandergerissen wird? Der Wettbewerb wird zwangsläufig dazu führen, dass das Feld etwas in die Länge gezogen wird.

? Um wie viel werden die Autos denn schneller sein? Ich weiß nicht, wie viele Sekunden es pro Runde sein werden. Aber die Tempi werden höher sein. Die Teams haben schon in dieser Saison viel aus den Autos herausgeholt. Dieser Wettkampf wird noch intensiver, wenn wir erst verschiedene Hersteller in der Serie haben.

? Citroën DS ist so einer. Kommen noch mehr? Das Ja von Citroën hat mich sehr gefreut. Das wertet unsere Serie auf. Ich bin stolz darauf, dass ein solches Unternehmen bei uns mitmacht (mit Virgin, d. Red.). Und ich verspreche, es werden noch mehr kommen. Die Plattform, die wir ihnen bieten, ist nicht schlecht.

? Wer steigt denn noch ein? (Lacht.) Das darf ich noch nicht verraten.

? Wie ist das Finale in London mit zwei Läufen an zwei Tagen angekommen? Nach meinen Erfahrungen gut. Und ich kann mir vorstellen, dass wir 2015/2016 den einen oder anderen Doubleheader zusätzlich einbauen. Das Problem ist: Man muss die Leute anlocken; Appetit machen. Und das geht nicht überall. In London hat's geklappt.

FORMEL E / Resultate

London/GB, 2.925 km, 1. Lauf (29 Rdn = 84,8 km), 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; 2. Lauf, (29 Rdn = 84,8 km), 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
1. Lauf: 1. Sébastien Buemi (CH/e-Dams) in 47:57,784 min (= 106,2 km/h); 2. Jérôme d'Ambrosio (B/Dragon) +0,939; 3. Jean-Eric Vergne (F/Andretti) +1,667; 4. Lucas di Grassi (BR/Audi Sport Abt) +2,409; 5. Nelson Piquet jr. (BR/China Racing) +7,370; 6. Sam Bird (GB/Virgin) +7,762; 7. Nicolas Prost (F/e-Dams) +8,553; 8. Loïc Duval (F/Dragon Racing) +9,507; 9. Oliver Turvey (GB/China Racing) +10,032; 10. Stéphane Sarrazin (F/Venturi) +12,077; 11. Simona de Silvestro (CH/Andretti) +15,946. – Ferner: 13. Nick Heidfeld (D/Venturi) +41,034; 14. Fabio Leimer (CH/Virgin) +42,697; out: Alex Fontana (CH/Trulli); Daniel Abt (D/Audi Sport Abt)
Pole-Position (3 Bonuspunkte): Buemi in 1:24,648 min (= 124,4 km/h)
Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Di Grassi in 1:28,339 min (= 119,3 km/h)
Fan-Boost: Piquet, Duran, Yamamoto
2. Lauf: 1. Sam Bird (GB/Virgin) in 45:48,792 min (= 111,1 km/h); 2. Jérôme d'Ambrosio (B/Dragon) +6,973; 3. Loïc Duval (F/Dragon Racing) +9,430; 4. Bruno Senna (BR/Mahindra) +10,147; 5. Sébastien Buemi (CH/e-Dams) +10,689; 6. Lucas di Grassi (BR/Audi Sport Abt) +11,204; 7. Nelson Piquet jr. (BR/China Racing) +11,561; 8. Salvador Duran (MEX/Amlin Aguri) +12,402; 9. Oliver Turvey (GB/China Racing) +14,142; 10. Nicolas Prost (F/e-Dams) +14,535; 11. Daniel Abt (D/Audi Sport Abt) +23,170; 12. Simona de Silvestro (CH/Andretti) +24,610. – Ferner: 14. Alex Fontana (CH/Trulli) +38,423; out: Fabio Leimer (CH/Virgin)
Pole-Position (3 Bonuspunkte): Sarrazin in 1:23,901 min (= 125,5 km/h)
Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Bird in 1:26,790 min (= 121,3 km/h)
Fan-Boost: Piquet, Buemi, Turvey
Endstand nach 11 Läufen: Fahrer: 1. Piquet 144 Punkte; 2. Buemi 143; 3. Di Grassi 133; 4. d'Ambrosio 113; 5. Bird 103; 6. Prost 88; 7. Vergne 70; 8. Da Costa 51; 9. Duval 42; 10. Senna 40; 11. Abt 32; 12. Heidfeld 31. – Teams: 1. e-Dams 232; 2. Dragon 171; 3. Audi Sport Abt 165; 4. China Racing 152; 5. Virgin 133; 6. Andretti; 7. Amlin Aguri 66; 8. Mahindra 58
Internet: www.fiaformulae.com

Langstrecken-WM

Der Porsche lief und lief

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Porsche hat in Le Mans einen Doppelsieg auf der Strecke geholt - mit beeindruckender Statistik. Aber auch Audi sieht in den Zahlen besser aus als das Ergebnis auf der Strecke.

Zu einem neuen Distanzrekord hat es nicht ganz gereicht, dafür gab es einfach zu viele Safety-Car- und lokale Gelbphasen mit Tempobegrenzung. Wie die Porsche-Statistiker ausrechneten, fanden so insgesamt 195 Rennminuten, also dreieinviertel der 24 Rennstunden neutralisiert statt. Trotzdem entsprach der Rennschnitt noch enormen 224,2 km/h.

Als beeindruckend stellt sich die Ersatzteilbilanz für alle drei Werks-Porsche heraus: Zwei neue Nasen (Nr. 18), eine Motorabdeckung und ein Heckflügel (Nr. 19) waren die einzigen «Neuteile», bei der Nummer 17 war neben Reifen und Benzin nur insgesamt ein Liter Motoröl (wie bei den Schwesterautos) auf der Liste zu finden.

Da wundert es kaum, dass bei allen drei Fahrzeugen zusammen nur rund 95 Minuten Bo-



Mini-Reparaturen und sonst nur getankt und Reifen gewechselt: Zuverlässige Porsche 919 Hybrid

xenstandzeit zusammenkamen. Zum Vergleich: Bei Audi waren es rund 130, wobei hier vor allem die langwierige Reparatur am Hybridsystem der Nummer 9 ins Kontor schlägt.

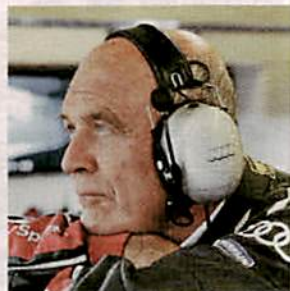
Audi nach Zahlen Sieger

Bei den Ingolstädtern mit Motorsportzentrale in Neuburg weiß man genau, warum es speziell für die favorisierte Nummer 7 von Lotterer/Fäss-

ler/Tréluyer nicht zum Sieg gereicht hat: «Der siegreiche Porsche hat bei 30 Stopps insgesamt 34:15 Minuten in der Boxengasse verbracht. Unser bestes Auto mit der Startnummer 7 hat bei 32 Stopps 42:09 Minuten gestanden - acht Minuten länger», konstatiert Audi-Sportchef Wolfgang Ullrich.

Insgesamt verlor man durch Reparaturen sogar noch mehr Zeit: «Dabei kosteten uns die

Reparaturen der Haube morgens gegen 7 Uhr 6:56 Minuten Zeit. Später mussten wir zum Ölnachfüllen um 12:40 Uhr die festgeklebte Haube abnehmen und wieder befestigen. So standen wir 2:23 Minuten statt etwa 1:20 Minuten für einen regulären Stopp mit Reifenwechsel. Leider löste sich diese Haube in der nachfolgenden Runde erneut. Deshalb verbrachte Benoît Tréluyer noch einmal 1:55



Blick auf WM-Titel: Ullrich



Schnellste Runde: Lotterer

Minuten in der Garage, um sie fixieren zu lassen»

So kamen also sogar rund 10 Minuten reiner Reparatur-Zeitverlust zusammen, spricht: rund drei Runden. Am Ende fehlten deren zwei zum Sieg. André Lotterer, zu Beginn bereits mit Reifenschaden, fuhr noch die schnellste Runde - wie 2013 und 2014. Audi hatte also den Speed. Und wird ihn jetzt in der WM unbedingt umsetzen wollen. ♦

United Sports Car Championship Watkins Glen

Die Regenschlacht am Glen

Beim fünften Saisonlauf, den 6h von Watkins Glen, bestimmte der Regen große Teile des Rennens. Porsche mit GTLM-Klassensieg.

Das Rennen auf dem Traditionskurs war gleichzeitig das dritte Rennen zur Langstrecken-Wertung in der US-Sportwagenserie nach Daytona und Sebring. Anders als bei den beiden Rennen in Florida, die unter schönen Bedingungen stattfanden, spielte bei den «Six Hours of the Glen» der Regen eine Hauptrolle. Am Samstag regnete es so stark, dass das Zeittraining annulliert werden musste und die Startaufstellung nach Meisterschaftsstand erfolgte. Das 6h-Rennen am Tag darauf wurde wegen der Bedingungen eine Viertelstunde lang unterbrochen und häufig neutralisiert. Die Zieleinfahrt folgte hinter dem Safety Car.

Deutschsprachige Fahrer waren bei den Prototypen nicht am Start: Mike Rockenfeller

fuhr bei der DTM am Norisring, Mirco Schultis musste seine Teilnahme im Starworks-PC aus familiären Gründen absagen. Wären sie da gewesen, hätten sie beide einen Sieg feiern können: Der Visitflorida.com Corvette-DP, in dem Rockenfeller in Daytona und Sebring fuhr, siegte mit den Fahrern Richard Westbrook und Michael Valiante in der Prototypen-Klasse vor dem Ganassi-Ford-DP mit Joey Hand und Scott Pruett sowie dem Action-Express-Corvette-DP mit Barbosa/Fittipaldi/Papis.

Starke Deutsche in den Klassen

Das reguläre Einsatzteam von Mirco Schultis gewann mit Ex-DTM-Fahrer Renger van der Zande aus den Niederlanden, dem US-Amerikaner Mike Hedlund und dem Venezolaner Alex Popow im Martini-Oreca die PC-Klasse.

Regen kommt in der Regel dem Porsche 911 entgegen, und so gab es einen Porsche-Doppelerfolg in der GTLM-Klasse.

Wolf Henzler und Bryan Sellers feierten den Sieg im Falken-Elfer, Jörg Bergmeister und die beiden Le-Mans-Sieger Earl Bamber und Nick Tandy fuhren im schnellsten der beiden Werks-Porsche auf Platz 2. Bill Auberlen und Dirk Werner kamen mit dem bestplatzierten Werks-BMW nur acht Zehntelsekunden hinter dem Porsche auf Position 3 ins Ziel.

In der GTD-Klasse siegten Al Carter, Cameron Lawrence und der Belgier Marc Goossens im Dodge Viper SRT. Für das Riley-Team war es nach dem Erfolg in Daytona der zweite Klassensieg in einem großen Langstreckenrennen. Auch der Magnus-Porsche mit Marco Seefried, John Potter und Andy Lally führte regelmäßig in der Klasse, das Trio musste sich letztendlich aber knapp geschlagen mit Platz 2 begnügen. Christopher Haase wurde zusammen mit Dion von Moltke und Brice Miller im Paul-Miller-Racing-Audi Klassendritter. ♦ RDB



Dem Regen in der GTLM-Klasse am besten getrotzt: Falken-911

UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Watkins Glen, New York/USA; 5,472 km; Rennen über 6 h; 34 Autos gestartet; Wetter/Piste: regnerisch/nass.

1. Westbrook/Vallante (Corvette DP) 160 Runden; 2. Hand/Pruett (Riley-Ford) +11,351 sec.; 3. Barbosa/Fittipaldi/Papis (Corvette DP) +15,045; 4. van der Zande/Hedlund/Popow (Oreca FLM09) +2 Rdn. (1. PC); 5. Gusch/Kimber-Smith/Palmer (Oreca FLM09) +3 Rdn. (2. PC); 6. Plowman/Burkett/McMurry (Oreca FLM09) +2 Rdn. (3. PC); 7. Bennett/Braun/Gue (Oreca FLM09) +2 Rdn. (4. PC); 8. Curran/Cameron/Papis (Corvette DP) +2 Rdn. (4. P); 9. Goikhberg/Mitchell/Miller (Oreca FLM09) +2 Rdn. (5. PC); 10. Sellers/Henzler (Porsche 911 RSR) +3 Rdn. (1. GTLM); 11. Bergmeister/Bamber/Tandy (Porsche 911 RSR) +3 Rdn. (2. GTLM); 12. Auberlen/Werner (BMW Z4 GTE) +3 Rdn. (3. GTLM); 13. Magnussen/Garcia (Chevrolet Corvette C7.R) +3 Rdn. (4. GTLM); 14. Kaffer/Fischella (Ferrari 458 Italia) +3 Rdn. (5. GTLM); 15. Tandy/Pilet/Bamber (Porsche 911 RSR) +3 Rdn. (6. GTLM); 16. Carter/Lawrence/Goossens (Dodge Viper SRT) +8 Rdn. (1. GTD); 17. Potter/Lally/Seefried (Porsche 911 GT America) +8 Rdn. (2. GTD); 18. Haase/von Moltke/Miller (Audi R8 LMS) +8 Rdn. (3. GTD); 19. Sweedler/Bell (Ferrari 458 Italia) +8 Rdn. (4. GTD); 20. MacNeil/Keen/Davis (Porsche 911 GT America) +8 Rdn. (5. GTD)

Nächstes Rennen: 12. Juli, Bowmanville/Ontario, CDN
Internet: www.imsa.com

Le Castellet

Champion siegt wieder

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nach sechs sieglosen Rennen in Folge konnte Titelverteidiger José María López in Frankreich wieder jubeln. Loeb für Vorjahrespleite entschädigt.

Im Vorjahr holte sich in Le Castellet, damals bei seinem ersten zweiten WTCC-Event, Sébastien Loeb vermeintlich die erste Pole-Position. Doch dann wurden bei seinem und López' Auto Unregelmäßigkeiten festgestellt und beide Piloten auf die letzten Startplätze verbannt. Diesmal klappte es für den Rekord-Rallye-Weltmeister dann tatsächlich mit seiner ersten Pole – vor allem dank einer Hammerzeit im dritten Sektor. Und wichtig für die WM: Muller stand auf P2 einmal mehr vor Widersacher López.

Loeb: Ein Sieg, ein Nuller

An dieser Reihenfolge änderte sich im ersten Durchgang nichts. Loeb jubelte bereits seinen dritten Saisonsieg vor Muller, López und Qinghua Ma, der den Vierfach-Sieg für Citroën perfekt machte.

Im zweiten Lauf zeigte sich dann: Noch immer fehlt Loeb



Hat Muller (im Hintergrund) wieder etwas mehr Rückstand aufgebremst: Laufsieger López

die Konstanz und vielleicht auch das letzte Quäntchen Konzentriertheit, um bereits ernsthaft in den WM-Kampf mit einzugreifen. Eigenverschuldet nahm er einen der Reifenstapel mit und fiel frühzeitig aus.

An der Spitze machten es sich dank Reversed Grid mit Norbert Michelisz und Tiago Monteiro zwei Honda-Piloten gemütlich. Aber nur so lange, bis der Citroën-Zug anrollte.



S. Loeb

López als Speerspitze geriet dabei im Kampf um P2 mit Monteiro aneinander, und der Portugiese rutschte ins Aus, als er vom Argentinier am Heck getroffen wurde. Die Rennleitung entschied: Rennunfall.

Als der dadurch vorbeigekommene Ma für P2 geknackt war, wurde Leader Michelisz zur vermeintlich leichten Beute für López, doch der Ungar, der stets darauf beharrt, er

schaue nicht nur auf die Privatfahrer-, sondern vor allem auf die Gesamtplatzierung, leistete mehr Gegenwehr als erhofft.

Doch letztlich konnte er den Angriffen von López nicht widerstehen. Für «Pechito» ein ganz wichtiger Erfolg. Nachdem sein Punktepolster nämlich zuletzt immer weiter schrumpfte, ist es vor dem Europa-Finale in Portugal wieder ein wenig angewachsen – trotz erneuter Quali-Niederlage gegen Erzrivale Muller. ♦

Privatfahrer

Vorsprung ausgebaut

Der Star des Wochenendes aus Sicht der Privatfahrer war Tom Chilton. Wie schon in Marokko und Russland schaffte er den Einzugs ins Q3 und war damit «Best of the Rest» hinter den übermächtigen Citroën.

Im ersten Durchgang hielt er sogar halbwegs den Anschluss ans Spitzenquartett und holte auf Norbert Michelisz wichtige Zähler für die Privatiers-Gesamtwertung auf. Bemerkenswert: Keiner der weiteren RML-Chevy-Piloten konnte ansatzweise Chiltons Tempo gehen.

Doch Michelisz drehte den Spieß im zweiten Lauf um: Gesamttrang 2 und Sieg bei den Privatiers stand für den Honda-Fahrer zu Buche. «Nur» P4 bei den Privatfahrern für Chilton. Trotz besserem Speed verliert der Brit also Boden auf den Privatiers-Spitzenreiter aus dem Zengo-Rennstall. ♦ MBR



Stark vor allem in R2: Michelisz

TOURENWAGEN-WM/Resultate

Le Castellet/F: 28. Juni 2015; 13. und 14. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 16 Runden à 3,841 km (= 61,456 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

1. Lauf (18 Fahrer gestartet, 15 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	16	24:38,108	+60 kg
2.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	16	+6,020	+60 kg
3.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	16	+7,147	+60 kg
4.		Qinghua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	16	+9,102	+60 kg
5.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	16	+12,638	+20 kg
6.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	16	+16,032	+40 kg
7.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	16	+16,286	+40 kg
8.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	16	+20,888	+40 kg
9.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Ellysée	16	+27,191	+60 kg
10.		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	16	+31,589	+20 kg
11.		Rickard Rydell (S)	Honda Civic	16	+31,802	+40 kg
12.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	16	+31,822	+20 kg
13.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	16	+38,658	+20 kg
14.	(P)	Stefano d'Aste (I)	Chevrolet Cruze	16	+42,028	+20 kg
15.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	16	+42,362	+20 kg
nicht klassiert						
	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	4	Kollision	+20 kg
		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	4	Technik	+20 kg
		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	0	Kollision	+20 kg

(P) = Privatfahrer

*Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

2. Lauf (19 Fahrer gestartet, 15 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	16	24:50,700	+60 kg
2.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	16	+1,449	+40 kg
3.		Qinghua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	16	+2,156	+60 kg
4.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	16	+3,165	+60 kg
5.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	16	+12,071	+40 kg
6.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	16	+16,645	+20 kg
7.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	16	+16,681	+20 kg
8.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	16	+16,792	+20 kg
9.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Ellysée	16	+22,667	+60 kg
10.		Rickard Rydell (S)	Honda Civic	16	+24,009	+40 kg
11.		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	16	+26,371	+20 kg
12.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	16	+28,673	+20 kg
13.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	16	+34,641	+20 kg
14.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	16	+38,623	+20 kg
15.	(P)	Stefano d'Aste (I)	Chevrolet Cruze	14	+2 Rdn.	+20 kg
nicht klassiert						
		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	7	Kollision	+40 kg
		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	3	Kollision	+60 kg
nicht gestartet						
		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	0	Kollision R1	+20 kg

WM-Stand Fahrer

1.	López	282
2.	Muller	243
3.	Loeb	208
4.	Monteiro	114
5.	Ma	113
6.	Michelisz	112
7.	Tarquini	110
8.	Chilton	76
9.	Valente	63
10.	Huff	55
11.	Bannani	50
12.	Coronel	33
13.	D'Aste	16
14.	Catsburg	13
15.	Van Lagen	12
16.	Thompson	6

WM-Stand Privatfahrer

1.	Michelisz	102
2.	Chilton	91
3.	Bannani	77
4.	Valente	70
5.	Coronel	52
6.	D'Aste	49

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	621
2.	Honda	428
3.	Lada	186

WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	135
2.	Campos Racing	99
3.	Zengo Motorsport	98
4.	Sébastien Loeb Racing	69
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	51

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 149,7 km/h, 2. Lauf 148,4 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf Loeb in 1:31,148 min (= 151,7 km/h), 2. Lauf López in 1:31,575 min (= 151,0 km/h)

Nächstes Rennen: 12. Juli, Vila Real (P)

Internet: www.fiawtcc.com

NACHRICHTEN

Kiss marschiert der Konkurrenz davon

Truck-EM Bei der 30. Auflage des Internationalen Truck Grand Prix am Nürburgring konnte sich Titelverteidiger Norbert Kiss (MAN) weiter von seinen Verfolgern absetzen. Wichtig waren dabei vor allem die Siege in beiden Hauptrennen beim Saison-Highlight, während sich Antonio Albacete (MAN) und Adam Lacko (Freightliner) in den Sprintrennen als Gewinner feiern lassen durften. Stark trumpfte bei seinem Heimspiel auch Gerd Körber auf, der im unterlegenen Iveco jeweils den 2. Platz in den Sprintrennen holte. Für Jochen Hahn lief es nicht nach Plan: Nach P3/P4 am Samstag holte er am Sonntag P5 im Hauptrennen. Im Sonntagsprint war nach einer Kollision schon in der ersten Kurve Schluss.

BMW wieder da: Sieg in allen Croft-Rennen

BTCC In allen drei Rennen von Croft jubelte am Ende ein BMW-Pilot des West Surrey Teams (WSR): Im ersten Lauf gewann Andy Priaulx – sein erster Tourenwagen-Sieg seit 2010 (WTCC). Durchgang zwei ging an Sam Tordoff, und das dritte Rennen holte sich Rob Collard. In der Gesamtwertung führt nun der Champion von 2012, Gordon Shedden (Honda). Der Schotte sicherte sich in Croft die Plätze 4, 5 und 3. ♦ MBR

KOMPAKT

»» **NASCAR Euroserie** Nicolò Rocca und Ander Vilarino (Elite 1) sowie Stienes Longin und Gianmarco Ercoli (Elite 2) hießen die Sieger bei den vier Rennläufen in Tours.

»» **STCC** Thed Björk und Fredrik Ekblom (beide Volvo) teilten sich die Siege bei den Nachtrennen von Mantorp untereinander auf. Gesamtleader bleibt Björk.

»» **Ferrari Challenge** Am Hungaroring holte sich Björn Grossmann beide Rennsieg in der Trofeo Pirelli. WEC-Pilot Victor Shaytar kam hier auf P2 und P3. In der Trofeo Pirelli setzte sich im ersten Lauf Jacques Duyver durch, Rennen zwei ging an Vladimir Hladik. Der Deutsche Thomas Löffel holte P4 und P3. ♦ MBR

Tourenwagen-EM Le Castellet

Erster Sieg für Pfister

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Der amtierende Vize-Europameister Andreas Pfister holte in Le Castellet seinen ersten Saisonsieg. Weitere deutschsprachige Erfolge in den Klassen.

Nach P2 im Qualifying musste Pfister im ersten Renndurchgang erst mal einstecken: Ein Rammstoß von Seat-Markenkollege Mato Homola vereitelte ein besseres Ergebnis als P4 gesamt und P3 der Klasse. Sieger wurde erneut Dusan Borkovic vor Petr Fulin.

In Lauf zwei schlug dann aber die Stunde des Franken: Vom fünften Startplatz aus schnappte er sich zunächst den schlecht gestarteten Homola, kurz darauf Top-Car-Pilot Ronny Jost (CH) und bis zum Ende der vierten Runde auch Dejan Bulatovic sowie Mladen Lalusic. Von da an musste Pfister seine Führung nur noch verwalten.

Zweiter wurde Dusan Borkovic vor Mato Homola, während



Ersten Saisonsieg geholt: Andreas Pfister im teameigenen Seat

Fulin nach einer Zeitstrafe am Ende gar nur Zwölfter wurde.

Doppelerfolg für Mackschin

In der TC2T-Klasse gab es das gewohnte Bild: Engstler-Pilot Davit Kajaia dominierte seine Kategorie und konnte mit den Endplatzierungen 4 und 6 teilweise sogar die schnellen Seats der SMT-Klasse ärgern.

Wie beim Saisonauftakt durfte auch Peter Rikli (Honda) ei-

nen Sieg bejubeln. In der TC2-Klasse für Zweiliter-Saugmotoren setzte er sich im ersten Lauf knapp gegen BMW-Pilot Michal Matejovsky durch, welcher im zweiten Durchgang aber den Spieß wieder umdrehte.

Bei den Kleinsten, den Super-1600-Fahrzeugen, holte sich Niklas Mackschin (Ford) wie am Hungaroring beide Siege. Während er im ersten Lauf aber klar gewann, riss im zweiten Heat



Doppel 1: Engstler-Pilot Kajaia



Doppel 2: Niklas Mackschin

Titelverteidiger Gilles Bruckner (Ford) die Führung nach einem spektakulären Manöver gegen Mackschin und Ulrike Krafft (Ford) an sich. Später traf er jedoch den BMW von Aytac Biter. Die 30-Sekunden-Strafe für die Kollision war dabei letzten Endes ohne Bedeutung, denn beim Zusammenprall löste sich die Motorhaube, und Bruckner musste ohnehin vorzeitig an der Box aufgeben. ♦

NASCAR Sonoma

Unglaublich

Der unglaubliche Kyle Busch hat wieder zugeschlagen: Beim ersten Roadcourse-Rennen der Saison sicherte er sich seinen ersten Saisonsieg – in seinem fünften Rennen seit dem Comeback. Damit hat «Rowdy» einen mächtigen Sprung in Richtung möglicher Chase-Teilnahme gemacht. Die beiden schlechten Ergebnisse von Dover und Michigan könnten sich aber noch rächen. Denn trotz des Sieges braucht



Kyle Busch

Busch in den nächsten zehn Rennen bis zum Chase rund 300 Punkte – oder besser mehr. Das bedeutet: In jedem der Rennen im Schnitt P11, um die Top 30 der Tabelle zu erreichen.

Truex mit Unfall

In dieser setzte sich Kevin Harvick nach P4 derweil wieder ab. Martin Truex Jr. erlebte dabei ein Horror-Rennen und crashte nach einer Kollision mit David Ragan früh raus. ♦ MBR

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Sonoma/Kalifornien (USA): 110 Rdn. à 3,203 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Kyle Busch (Toyota); 2. Kurt Busch (Chevrolet); 3. Clint Bowyer (Toyota); 4. Kevin Harvick (Chevrolet); 5. Joey Logano (Ford); 6. Jimmie Johnson (Chevrolet); 7. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 8. Kasey Kahne (Chevrolet); 9. Ryan Newman (Chevrolet); 10. Sam Hornish Jr. (Ford); 11. Jamie McMurray (Chevrolet); 12. Tony Stewart (Chevrolet); 13. Paul Menard (Chevrolet); 14. Aric Almirola (Ford); 15. Kyle Larson (Chevrolet); 16. Jeff Gordon (Chevrolet); 17. Austin Dillon (Chevrolet); 18. Denny Hamlin (Toyota); 19. Brad Keselowski (Ford); 20. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 21. Matt Kenseth (Toyota); 22. Cole Whitt (Ford); 23. Trevor Bayne (Ford); 24. Danica Patrick (Chevrolet); 25. Alex Kennedy (Chevrolet); 26. Boris Said (Ford); 27. Greg Biffle (Ford); 28. Josh Wise (Chevrolet); 29. Matt DiBenedetto (Toyota); 30. Justin Marks (Ford); 31. Alex Bowman (Chevrolet); 32. Jeb Burton (Toyota); 33. Michael Annett (Chevrolet)
Stand nach 16 von 36 Rennen: 1. Harvick 616 Punkte; 2. Truex Jr. 563; 3. Logano 559; 4. Johnson 546; 5. Earnhardt Jr. 545; 6. Keselowski 505; 7. McMurray 497; 8. Kahne 483; 9. Kenseth 479; 10. Kurt Busch 469; 11. Gordon 462; 12. Menard 452; 13. Hamlin 438
Nächstes Rennen: 5. Juli, Daytona/Florida (USA)
Internet: www.nascar.com

Berg-DM

Strafe für Gewinner?

Der Gesamtsieger des Ibergrenns in Thüringen hieß wie im Vorjahr Patrik Zajtelnik. Mit seinem Norma M20F Mugen V8 blieb der Freiburger in allen drei Läufen deutlich unter dem Streckenrekord von Jörg Weidinger von 2009, den dieser im Osella BMW CN aufgestellt hatte. Ob jedoch Sieg und Rekord in die Chronik des Heiligenstädter Bergrenns einfließen werden, ist ungewiss, denn nach dem Zieleinlauf traf den Deutsch-Slowenen ein Protest.

Die Untersuchungen an Zajtelniks Sportwagen waren zu Redaktionsschluss dieser MSA noch nicht abgeschlossen. Der vermeintliche Zweite, Uwe Lang, verpasste im Osella die alte Rekordmarke knapp. Endlich einmal die Defekthebe abschütteln konnte Peter Behnke mit seinem Tatuus Formula Master Honda als Dritter. ♦ TBU



Pech abgeschüttelt: Behnke

Berg-SM

Sieg des Meisters

Krise, welche Krise? Zumindest im Bezug auf die Zuschauerzahlen könnte Bernie Ecclestone das Bergrennen Reitnau zu denken geben. Die Rekordkulisse von über 13000 Zuschauern feierte bei der Jubiläumsausgabe (50. Auflage) des Kultrenns mit, das als zweiter Lauf zur Schweizer Bergmeisterschaft vom ACS ausgerichtet wurde.

Mit zwei Laufbestzeiten auf der 1,6 Kilometer langen Piste fuhr Eric Berguerand wie im Vorjahr mit seinem F3000-Lola zum Tagessieg. Auf Platz 2 klassierte sich Marcel Steiner in seinem «Old Faithful»-Martin BMW-Spyder vor Simon Hugentobler (F3000 Reynard), Christian Balmer (Formula-Master-Tatuus) und Thomas Amweg (F3-Dallara). Bester Tourenwagenpilot wurde Roger Schnellmann im Mitsubishi Lancer auf Platz 9. ♦ MG



Wieder Sieg: Berguerand

Porsche Carrera Cup Norisring

Thiim unbezwingbar



Fuhr in beiden Rennen vorneweg: Norisring-Doppelsieger Thiim

Nicki Thiim gewann beide Rennen am Norisring. Cairoli disqualifiziert, Eng weiter Gesamtführender.

Am Samstagnachmittag brach in der Box des Teams Project 1 Jubel aus: Matteo Cairoli hatte auf dem Norisring seinen ersten Podestplatz im Porsche Carrera Cup erobert. Doch dann verlor der 19-jährige Porsche-Junior aus Italien P2 wieder. «Wir mussten sein Auto neu aufbauen und hatten dabei Dämpfer von 2014 eingebaut. Es war kein Vorteil, aber Regeln sind nun mal Regeln», erklärte

Jörg Michaelis aus der Project-1-Teamleitung. Und fügte selbstkritisch hinzu: «So was darf uns definitiv nicht passieren, und wir haben auch schon Maßnahmen ergriffen, um das in Zukunft zu verhindern. Schade, dass Matteo so P2 verliert.»

Eng zweimal auf dem Podest

Generell ist Michaelis aber glücklich mit der aktuellen Saison, in der Speerspitze Philipp Eng zurzeit sowohl im Carrera Cup als auch im Supercup die Gesamtführung innehat. Der Österreicher belegte in Heat

gang reichte es für P3. «Das Rennen hat richtig viel Spaß gemacht. Wir haben hart, aber immer fair gekämpft und uns nichts geschenkt. Mein Auto hat nicht einen einzigen Kratzer abbekommen», strahlte der 25-Jährige, obwohl er gegen den zwei Jahre jüngeren Sven Müller im Fight um P2 den Kürzeren zog. Für den amtierenden Champion hat die Verteidigung seines Titels im Carrera Cup eigentlich nur zweite Priorität.

Hauptziel ist der Gewinn des Porsche Supercups. «Die vergangenen Jahre haben aber gezeigt, dass man, wenn man um den Supercup-Titel fahren will, auch einen nationalen PCC fahren sollte. Es bringt unheimlich viel, fast jedes Wochenende in diesem Auto zu sitzen – und nebenbei macht es auch Spaß...»

Als Dritter klassierte sich im ersten Lauf der US-Amerikaner Connor De Phillippi. Nicht zu bezwingen war in beiden Durchgängen Nicki Thiim. «Besser geht es nicht», strahlte der 26-jährige Däne, dessen Vater Kurt zwei DTM-Siege auf dem Norisring eroberte. ♦ AL

Audi Sport TT Cup Norisring

Internationale Sieger im Stadt-Dschungel

Shaun Thong und Nicolaj Möller Madsen haben sich im 3. und 4. Saisonlauf als ebensovierte Sieger des Jahres feiern lassen.

Vor allem für den aus Hongkong stammenden Thong war es eine kleine Sensation. Der heute 19-Jährige kam erst vor fünf Jahren überhaupt zum Rennsport und erlebt seitdem einen steilen Aufstieg – in diesem Jahr ist der Formel-Umsteiger erstmals im Tourenwagen unterwegs. Dass er ausgerechnet bei nassen Bedingungen, wo

Erfahrung zählt, so auftrumpft, verwundert das schon. Denn ebensolche herrschten, als er im Samstagsrennen als Sieger vor Jan Kisiel und Nicolaj Möller Madsen ins Ziel fuhr.

Möller Madsen Tabellenführer

Im trockenen Sonntagsrennen war es dann Möller Madsen, der auf der höchsten Stufe des Podests stand – vor dem erneut starken Kisiel und der Vorjahresressiegerin im VW Scirocco R-Cup, Mikaela Ahlin-Kottulinsky. Möller Madsen ist jetzt auch Gesamtleader. ♦ MBR



Strahlemänner von Nürnberg (v.l.): Kisiel, Thong, Möller Madsen

KTM X-Bow Battle Nürburgring

Kofler dominiert die Ring-Premiere



Am Nürburgring nicht zu schlagen: Gaststarter Reini Kofler



Erster Podiumsplatz: Faas



Im Mittelfeld: Rapper Smudo

Nicht das typische Eifelwetter empfing die insgesamt 24 Starter der KTM X-Bow Battle im Rahmen des 30. Int. ADAC Truck Grand Prix am Nürburgring, sondern über fast das gesamte Wochenende perfekte Rennbedingungen.

Reini Kofler nutzte den perfekten Rahmen vor rund 100.000 Zuschauern über das gesamte Wochenende aus, um bei seinem Gaststart gleich zweimal zu jubeln. Im ersten Lauf war ihm dabei Niki Leutwiler auf den Fersen, aber auch der Schweizer musste abreißen lassen. Dahinter entwickelte sich ein sehenswerter Mehrkampf um den letzten Podiumsplatz, den der Deutsche Steffen Faas gewann und seinen ersten Podestplatz in der Battle holte.

Im zweiten Durchgang bot sich ein ähnliches Bild: Vorne

Kofler, Leutwiler dahinter und dann die Kampfgruppe um Faas, in welcher diesmal aber Battle-Organisator Georg Silbermayr die Oberhand behielt.

Smudo verpasst Top 10 knapp

Bei der Rookies Challenge war es wie schon in der gesamten Saison auch am Nürburgring der Schweizer Cedric Freiburghaus, an dem kein Weg vorbeiführte und der erneut beide Male die Wertung gewann.

Mit Rapper Smudo («Die Fantastischen Vier») saß ein alter Ring-Haudegen im VIP-Gaststarter-Auto. Der Nordschleifenkenner schlug sich aber auch auf der Sprintstrecke des GP-Kurses prächtig und schrammte mit den Plätzen 14 und 13 nur knapp an den Top 10 vorbei. «Es war absolut geil, hier zu fahren», freute er sich trotzdem. ♦

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 1

Pos. Fahrer

1. Reini Kofler (A)
2. Niki Leutwiler (CH)
3. Steffen Faas (D)
4. Georg Silbermayr (A)
5. Klaus Angerhofer (A)
6. Holger Baumgartner (A)

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 2

Pos. Fahrer

1. Reini Kofler (A)
2. Niki Leutwiler (CH)
3. Georg Silbermayr (A)
4. Holger Baumgartner (A)
5. Steffen Faas (D)
6. «Bob Bau» (A)

KTM

PRÄSENTIERT DIE

X-BOW-BATTLE

Sonntag: Wickens (rechts) gab die Spitze nicht mehr ab, nachdem er Spengler (BMW) überholt hatte. Mercedes-Kollege Vietoris blieb am Ende klar geschlagener Zweiter



Samstag: Wehrlein gewinnt mit Speed und Taktik

Norising

Deftiger Konter

Von ARNO WESTER

Mercedes hat mit einem Vierfach-Triumph im ersten sowie einem Doppelsieg im zweiten Rennen die Erfolgsserie von Audi bei deren «Heimspiel» auf dem Norising gestoppt. Schlimmer noch: Kein Audianer schaffte den Sprung aufs Podium, dafür mit Bruno Spengler der erste BMW-Pilot in dieser Saison.

Keiner der drei DTM-Hersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz wollte die Favoritenrolle für das Saison-Highlight auf dem einzigen Stadtkurs im Kalender annehmen. Für die Ingolstädter, die seit neun Monaten ungeschlagen sind, aber seit 2002 auf den vierten Sieg am Norising warten, war es im wahrsten Sinn des Wortes eine «schwere Aufgabe. Aufgrund der Erfolge bei den ersten vier Rennen 2015 hatten die acht RSS Zusatzgewichte an Bord, der Unterschied betrug bis zu 35 kg. Und bei BMW und Mercedes wusste man nicht, wie sich die eigene Performance mit der von Reifen-Exklusivausstatter Hankook in Aussicht gestellten Rückkehr der Spezifikation des

bis Ende 2014 zum Einsatz gekommenen Einheitsreifens auswirken würde. Hankook versicherte, dass es die Performance-Unterschiede aufgrund von Gewichtszuwachs von bis zu 700 Gramm, die alle drei Hersteller festgestellt hatten, nicht mehr geben werde.

Und tatsächlich spielte das schwarze Gold schon im ersten Nürnberg-Rennen eine große Rolle. Vor dem Start am Samstag sorgte nämlich ein Regenschauer für eine nasse Strecke, der Wetter-Radar versprach aber während des Rennens keinen weiteren Niederschlag. Was also tun? Sechs Fahrer, darunter Christian Vietoris und Gary Paffett, die in Startreihe eins standen, sowie Paul di Resta (SP3), Robert Wickens (SP7), Martin Tomczyk (SP10), Daniel Juncadella (SP11) und Mike Rockenfeller (SP22) versuchten ihr Glück mit Regenreifen.

Bei noch 26:30 Minuten (14. Runde) der 40 Minuten Rennstrecke kamen die ersten «Regenfahrer» bereits an die Box, um ebenfalls Slicks aufziehen zu lassen. Pascal Wehrlein («Die Entscheidung, mit Slicks loszufahren, hat mein Renn-Ingenieur getroffen») nutzte die Gunst der Stunde und über-

nahm in Umlauf 18 die Führung von Vietoris, der in den folgenden fünf Runden noch hinter Wickens und Paffett auf P4 zurückfiel. Ab da wurden die Positionen vom Mercedes-Kommandostand eingefroren.

Sonntags weniger Spannung

«Für uns war es wichtig, das historische Ergebnis (erster Vierfach-Triumph seit 25. April 2010 in Hockenheim) nach Hause zu fahren und nichts mehr zu riskieren», erklärte Mercedes-AMG-DTM-Teamchef Ulrich Fritz die zwar unpopuläre, aber vom Reglement erlaubte Maßnahme. BMW war hinter Mercedes, aber noch vor Audi, zweite Kraft, was die Positionen fünf und sechs von Bruno Spengler und Martin Tomczyk bestätigen. Erst auf P7 landete Audis Tabellenführer Jamie Green mit dem drittschwersten Auto (1137,5 kg).

War das erste Rennen nicht zuletzt wegen der immer mehr abtrocknenden Strecke durch aus spektakulär, traf dies in Lauf zwei nur bis zum darin vorgeschriebenen Boxenstopp zu. Danach zog sich das Teilnehmerfeld weit auseinander, und Überholmanöver waren Mangelware. Drei Fahrer, Pole-

Mann Spengler, Mercedes-Neuling Lucas Auer und Wickens lagen zwischenzeitlich an der Spitze. Spengler wurde in Runde 14 gleich von vier Fahrern überholt. Auer zeigte ebenfalls eine starke Leistung, auf P4 fahrend, verhängte die Rennleitung eine Zeitstrafe, weil er nicht wie vorgeschrieben korrekt in seiner Start-Box gestanden hatte. Den Fünf-Sekunden-Halt, den der Österreicher zeitgleich mit seinem Pflichtstopp absolvierte, warf ihn am Ende auf P9 zurück. Immerhin durfte sich Auer damit über seine ersten DTM-Punkte (2) freuen.

Die blieben Green nach einem harten Zweikampf mit dem BMW von Maxime Martin verwehrt, was Audi-DM-Leiter Dieter Gass auf die Palme brachte: «Wenn ich schaue, wie der Meisterschaftsführende hier aus dem Rennen genommen wird, dann finde ich das nicht in Ordnung.» Green musste an die Box, um einen bei der Kollision beschädigten Reifen wechseln zu lassen. Dagegen war eine weitere Kollision kurz vor Schluss, bei der Spengler und Ekström im Kampf um den letzten Podestplatz aneinandergerieten, für Gass noch im Rahmen des Erlaubten. Obwohl

«Eki» dadurch auf den undankbaren vierten Platz zurückfiel.

Unterdessen waren an der Spitze die Plätze längst bezogen: Wickens löschte mit Reifen, mit denen er bereits 36 Runden (82,8 km) absolviert hatte, im fünftletzten Umlauf den sieben Jahre alten Rundenrekord von Spengler aus und markierte mit 48,178 Sekunden eine neuen Bestwert. Dem hatte auch der Zweitplatzierte Vietoris nichts mehr entgegenzusetzen. Sein Rückstand betrug nach 74 Runden bereits über sieben Sekunden. Spengler (P3) und Ekström (P4) sorgten dafür, dass erstmals in dieser Saison Fahrer von drei Herstellern in den Top 4 landeten.

Weiter Reifendiskussionen

Ob sich diese Ausgeglichenheit auch bei der nächsten DTM-Veranstaltung im niederländischen Zandvoort (11./12.7.) zeigt, bleibt eine Hoffnung, an die nicht viele glauben. Das ist vor allem und nach wie vor dem heiklen Reifenthema geschuldet. «Bild online» spricht gar von einem Reifenkrieg, weil Hankook – wie in der letzten MSA-Ausgabe berichtet – die ITR und vor allem alle drei Hersteller nicht im Vorfeld über



Dreifach-Mercedes-Sieg am Samstag: Wehrlein mit Siegerpokal, flankiert von Wickens (2.) und Paffett (3.)



Schrott am Sonntag: Molina (hinten) und Auer kollidierten



Wittmann: Nur zwei Punkte



Happy: Spengler



Nachdenklich: Green



Obenauf: Paffett

den Fakt informierte, dass es Gewichtsschwankungen von bis zu 700 Gramm bei den Einheitsreifen aus Südkorea gab.

BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt sprach in diesem Zusammenhang «von einem entscheidenden Teil unseres Gesamtpakets». Mercedes-DTM-Rennchef Fritz verwies auch darauf, dass die Testarbeit im Winter auf den Erfahrungswerten von 2014 beruhte. Nur sind zwischenzeitlich andere Reifen zum Einsatz gekommen, die die ganze Entwicklungsarbeit praktisch zunichtegemacht haben. «Wir mussten viel Zeit investieren, um dem Thema auf den Grund zu gehen», so Fritz.

Hankook versicherte in Nürnberg, dass die Einheitsreifen, die am Norisring zum Einsatz kamen, wieder im unteren Toleranzbereich lagen. Will heißen: keine derartigen Gewichtsschwankungen, wie sie noch bei den ersten vier Rennen festgestellt worden waren. Nach MSA-Informationen waren aber die Reifen, die am Norisring an der Vorderachse der DTM-Fahrzeuge montiert wurden, genauso schwer wie zuletzt die am Lausitzring! Eine Stellungnahme dazu und viele weitere wichtige Antworten auf

Fragen, die MSA Hankook gestellt hat, lagen bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht vor. Die Folgen sind nicht absehbar.

Ergebnis zwei noch inoffiziell

Das Ergebnis des zweiten Rennens auf dem Norisring war bei Redaktionsschluss noch nicht endgültig. Die Sportkommission kamen nach einem Bericht des Technischen Delegierten am Sonntagabend zu dem Schluss: Der RBM-BMW M4 von Tom Blomqvist entsprach nicht dem technischen Reglement. Blomqvist, der außerhalb der Punkteränge P16 gelandet war, wurde aus der Wertung genommen. Nach Ansicht der Sportkommission war ein System (zur Kühlung des Fahrers!) im Wagen eingebaut, das auch Auswirkungen auf das Handling haben kann. Und: Es war in dem seit 2014 homologierten BMW-Modell vorher nicht drin.

Das BMW-Team RBM kündigte gegen diese Entscheidung Berufung an. Deshalb hat das Sonntagsergebnis von Nürnberg bis zur endgültigen Entscheidung vor dem Berufungsgericht des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) nur vorläufigen Charakter.

NACHGEHAKT BEI Robert Wickens

(26/CDN) Der Mercedes-Pilot über seinen wiederholten Norisring-Sieg und seine Vorliebe für den Stadtkurs in Nürnberg.

Von ARNO WESTER

Was waren letzten Sonntag die Schlüssel zu Deinem erneuten Erfolg auf dem Norisring? Am Samstag hatten wir eine gute Strategie, obwohl es ein sehr großes Risiko war, bei nasser Strecke mit Slicks loszufahren. Unser Ziel war es, möglichst viele Punkte mitzunehmen, was gelungen ist. Im zweiten Rennen konnte ich mich mit einem guten Start um eine Position (auf P2, d. Red.) verbessern und auch Bruno Spengler überholen. Nach dem sehr guten Boxenstopp meines HWA-Teams hatte ich mit einem perfekten Auto alles im Griff.

War Pascal Wehrlein im ersten Rennen nicht zu schlagen? Er hat mit den Slicks keinen einzigen Fehler gemacht und eine super Leistung gezeigt.

Was ist das Geheimnis Deiner Stärke auf dem Stadtkurs in Nürnberg? Der Norisring ist eine ganz besondere Strecke für mich. Hier habe ich (2012, d. Red.)



meine ersten Meisterschaftspunkte eingefahren, hier bin ich zum ersten Mal von der Pole-Position gestartet (2013) und habe nun auch zum zweiten Mal hier gewonnen. Ich liebe diese Strecke, ich liebe Nürnberg.

Eigentlich sind es ja schon drei Siege, oder? Ja, für mich schon. Nach der Disqualifikation von Mattias Ekström (wegen der Wasserflaschen-Affäre 2013, d. Red.) hat der DMSB aber entschieden, dass alle anderen Fahrer im Ergebnis nicht aufrücken. Eine für mich bis heute nicht nachvollziehbare Entscheidung. Mit meinem Sieg im Jahr darauf habe ich die richtige Antwort gegeben.

AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARNO WESTER

Fast auf den Tag genau vor 25 Jahren (am 1.7.1990) hat Audi in der DTM auf dem Nürnberger Norisring den ersten von bisher nur drei Siegen gefeiert. Dafür zeichnete der spätere Champion Hans-Joachim Stuck verantwortlich, der damals in einem Audi V8 quattro ganz knapp vor seinem Markenkollegen Walter Röhrl sowie Roberto Ravaglia (BMW) gewann. Deshalb ging Mattias Ekström mit seinem Abt-Audi RS5 nicht im gewohnten Red-Bull-Design, sondern mit dem Einverständnis des Brauseherstellers im legendären braun, grau, rotem 1990er-Design auf weißer Karosserie an den Start. Zu-

dem ließ es sich Stuck nicht nehmen, sich für die Streckenvorstellung in der ARD hinter das Lenkrad des 25 Jahre alten Allradlers zu setzen, um den TV-Zuschauern auf äußerst humorvolle Art und Weise die Besonderheiten des einzigen Stadtkurses im Kalender zu erklären.

Unter den unzähligen Ehrengästen, Promis und VIPs am Norisring befanden sich auch die früheren Formel-1- und DTM-Fahrer Jean Alesi und David Coulthard sowie die Ficht-Olympiasiegerin und Weltmeisterin Britta Heinemann, die ebenfalls schon im Besitz einer Rennlizenz war.



Ekström: Mit 2015er-DTM-Audi im 1990er-Retro-Look

KOMPAKT

Bruno Spengler Jamie Green wird wegen seiner vier Siege (Rekord) «Mr. Norisring» genannt. Dabei gebührt eigentlich Bruno Spengler diese Ehre. Der Kanadier hat zwar auf dem Nürnberger Stadtkurs «nur» dreimal (2006, 2007, 2011) auf Mercedes, stand dort aber so oft wie keiner auf dem Podium: acht Mal.

TV-Zuschauer Eine Rekordquote für diese DTM-Saison verzeichnete die ARD: 1,37 Millionen Zuschauer (Marktanteil 11,7 Prozent) sahen am letzten Samstag den fünften Lauf. Der Bestwert des Tages (bis 18:00 Uhr) lag sogar über der Quote der direkt vor (1,16 Millionen) und nach (1,35 Millionen) der DTM ausgestrahlten Tageschau. Das dürfte für die demnächst beginnenden Gespräche über eine weitere Zusammenarbeit von ARD und ITR nach dem Jahr 2015 erleichtern. ♦ AW

DTM

STRECKE

Nürnberg / Norisring



Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

Start: Nach einem kurzen Regenschauer starten die vorne platzierten Mercedes-Fahrer auf Regenreifen. Markenkollege Wehrlein nimmt die feuchte Piste wie Titelverteidiger Green auf Slicks unter die Räder. Pole-Sitter Vietoris kann sich knapp vor Paffett als Spitzenreiter in die erste Kurve retten. Hinten dreht sich Molina, Auer und Blomqvist fahren auf - Safety Car.

4. Runde: Restart.
11. Runde: Wickens verdrängt Paffett von P2.
17. Runde: Dreher und Aufgabe von Di Resta nach Kollision mit Green.

19. Runde: Wehrlein führt, nachdem alle Regenreifen-Starter auf Slicks gewechselt haben. Dahinter: Vietoris, Wickens, Paffett, Farfus, Spengler, Green, Tomczyk, Juncadella und Titelverteidiger Wittmann.

21. Runde: Wickens überholt Vietoris und ist Zweiter.
34. Runde: Wehrlein kriegt Druck von Wickens und Paffett, nun Dritter.

46. Runde (Ziel): Wehrlein gewinnt per Stallregie.

Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

Start: Spengler behauptet von der Pole aus die Spitze. Wickens und Vietoris reißen sich dahinter ein. Götz verbrummt sich und schiebt Glock an.

1. Runde: An ihrem Ende geben Farfus und Rockenfeller nach Kollision auf.

4. Runde: Glock's Motorhaube reißt ab und landet auf der Piste - Safety Car.

8. Runde: Spengler verteidigt die Führung beim Restart gegen Wickens.

14. Runde: Spengler verliert P1 an Wickens und muss auch noch Vietoris, Auer und Ekström ziehen lassen.

35. Runde: Leader Wickens kommt als einer der letzten Top-Fahrer zum Pflicht-Boxenstopp und behält danach die Führung.

62. Runde: Green muss wegen eines Plattfußes vorne links noch einmal neue Reifen fassen.

72. Runde: Spengler rangelt sich an Ekström vorbei auf Rang drei.

74. Runde (Ziel): Wickens siegt wie 2014 - diesmal vor Vietoris, Spengler, Ekström und Wehrlein.

Stand Fahrer

1. Green	81
2. Ekström	70
3. Wehrlein	67
4. Mortara	58
5. Wickens	57
6. Vietoris	36
7. Paffett	36
8. Molina	27
9. Spengler	27
10. Di Resta	23

Stand Teams

1. Mercedes/HWA gooix	103
2. Audi/Abt Sportsline	97
3. Audi/Rosberg	91
4. Mercedes/HWA Silberpfeil	80
5. Audi/Abt	58
6. Mercedes/ART	38
7. Audi/Phoenix	37

MSA-Rookie-Wertung**

1. Götz	100
2. Auer	86
3. Blomqvist	33

** inoffizielle Wertung

Stand Hersteller

1. Audi	265
2. Mercedes-Benz	91
2. BMW	48



Erste Punkte geholt: Auer

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

Norisring (D): 27. Juni 2015; 5. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 46 Runden à 2,300 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/erst nass, dann trocken

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	46	41:02,170	-	49,718	5	25
2. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	46	+0,356	-	49,583	7	18
3. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	46	+0,742	-	49,488	2	15
4. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	46	+1,362	-	49,515	1	12
5. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-15 kg	MTEK	46	+2,784	-	49,507	13	10
6. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-15 kg	Schnitzer	46	+4,902	-	49,333	10	8
7. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+17,5 kg	Rosberg	46	+5,279	-	49,297	3	6
8. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-15 kg	RBM	46	+8,572	-	49,750	6	4
9. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-15 kg	RMG	46	+8,943	-	49,603	8	2
10. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	0 kg	Mücke	46	+9,262	-	49,673	11	1
11. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+20 kg	Abt	46	+11,482	-	49,641	16	0
12. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-15 kg	Schnitzer	46	+13,318	-	49,554	18	0
13. Timo Glock (D)	BMW M4	-15 kg	MTEK	46	+15,990	-	49,566	15	0
14. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+20 kg	Phoenix	46	+17,695	-	49,694	22	0
15. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	46	+17,935	-	49,588	12	0
16. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+15 kg	Phoenix	46	+20,717	-	49,698	24	0
17. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+17,5 kg	Abt	46	+21,469	-	49,787	21	0
18. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+15 kg	Rosberg	46	+25,638	-	49,736	19	0
19. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	+10 kg	Abt	46	+40,423	-	49,425	23	0
20. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+15 kg	Abt	46	+47,794	-	49,764	9	0
Nicht klassiert:									
Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	17	+29 Rdn.	Kollision	53,213	4	0
Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	Mücke	17	+29 Rdn.	Getriebe	54,353	20	0
Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-15 kg	RBM	10	+36 Rdn.	Kollision	58,501	17	0
Maxime Martin (B)	BMW M4	-12,5 kg	RMG	5	+41 Rdn.	Kollision	1:02,902	14	0

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

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

Durchschnittstempo des Siegers: 154,693 km/h

Schnellste Runde: Green, 35. Runde, in 49,287 sec (= 167,962 km/h)

DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS/Resultate/2. Rennen (Sonntag) - wegen Berufung inoffiziell! -

Norisring (D): 28. Juni 2015; 6. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 74 Runden à 2,300 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	74	1:01:35,767	-	48,178	3	25
2. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	74	+7,239	-	48,404	2	18
3. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-15 kg	MTEK	74	+10,975	-	48,459	1	15
4. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+17,5 kg	Abt	74	+11,595	-	48,585	4	12
5. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	74	+14,956	-	48,534	5	10
6. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	74	+15,378	-	48,526	8	8
7. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	74	+16,098	-	48,561	11	6
8. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	0 kg	Mücke	74	+17,489	-	48,436	10	4
9. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	74	+32,871	-	48,536	5	2
10. Maxime Martin (B)	BMW M4	-12,5 kg	RMG	74	+34,605	-	48,739	9	1
11. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-15 kg	Schnitzer	74	+38,455	-	48,898	21	0
12. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-15 kg	Schnitzer	74	+38,937	-	48,719	17	0
13. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-15 kg	RMG	74	+47,827	-	48,843	22	0
14. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	+10 kg	Abt	73	+1 Rde.	-	48,923	12	0
15. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+20 kg	Abt	73	+1 Rde.	-	48,888	18	0
16. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+15 kg	Phoenix	73	+1 Rde.	-	48,883	23	0
17. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+15 kg	Abt	73	+1 Rde.	-	48,994	24	0
18. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+17,5 kg	Rosberg	73	+1 Rde.	-	48,692	7	0
19. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+15 kg	Rosberg	65	+42,297	-	48,923	15	0
Nicht klassiert:									
Timo Glock (D)	BMW M4	-15 kg	MTEK	3	+71 Rdn.	Kollision	51,108	14	0
Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	Mücke	2	+72 Rdn.	Kollision	1:02,590	16	0
Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-15 kg	RBM	1	+73 Rdn.	Kollision	keine Zeit	12	0
Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+20 kg	Phoenix	1	+73 Rdn.	Kollision	keine Zeit	19	0
Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-15 kg	RBM	73	+1 Rde.	disqualif.	48,906	20	0

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

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet. Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben. Am Norisring durfte ein Reifensatz maximal 51 Runden am Stück benutzt werden.

Durchschnittstempo des Siegers: 165,790 km/h

Schnellste Runde: Wickens, 70. Runde, in 48,178 sec (= 171,863 km/h)

Nächstes Rennen: 11./12. Juli 2015, Zandvoort (NL)

Internet: www.dtm.com

Fühlt sich wohl im Rallye-Cockpit: Aber der Ex-F1-Pilot Kubica sagt auch, dass er noch Erfahrung sammeln muss



Robert Kubica

«Man sieht nur meine Unfälle»

Zur Person Robert Kubica

Geburtstag 7. Dezember 1984
Geburtsort Krakau (PL)
Herkunftsland Polen
Co-Pilot Maciej Szczepaniak (PL/AZ)

KARRIERE

Bis 2001 Kartsport
2003/04 Formel 3, erste Rallye (2004)
2005 Renault World Series, Meister
2006–2010 Formel 1 (76 GPs/1 Sieg)
2010 Rallye (10 Starts/5 Klassensiege; Renault Clio S1600)
2011 Rallye, schwerer Unfall (Skoda Fabia S2000)
2012 Rallye (5 Starts; Subaru Impreza/Citroën C4 WRC)
2013 Rallye-WM (Gesamt-13.), WRC2-Weltmeister (5 Siege/Citroën 4 RRC)
2014 Rallye-WM (Gesamt-16./Ford Fiesta WRC), EM-Sieg Jänner-Rallye
2015 Rallye-WM (derzeit Gesamt-20./Ford Fiesta WRC)

Von REINER KUHN

Nicht nur in der polnischen Heimat gilt Robert Kubica als Superstar. Doch seit der ehemalige Formel-1-Pilot ins Rallye-Cockpit wechselte, tut er sich schwer. Mit den Anforderungen in der Topliga der Driftszene. Aber auch mit dem ihm entgegengebrachten Respekt für seine Leistungen. In der zweiten Saisonhälfte soll sich das ändern.

Am Wochenende steigt die Rallye Polen. Ist der Druck beim heimischen WM-Lauf größer? **ROBERT KUBICA:** Nicht wirklich. Auch wenn ich eine gute Leistung abliefern will, ich fühle mich nicht als Nationalheld. Die Rallye Polen ist dennoch eine ganz große Sache.

«Für viele bin ich immer noch der Formel-1-Pilot.»

ROBERT KUBICA

Warum?

Es ist die größte Motorsportveranstaltung des Landes. Die Polen sind extrem motorsportbegeistert. Ich auch. Ein prima Ergebnis würde mir guttun. Die Statistik spricht eher dagegen. In der Fahrer-WM liegst Du auf Platz 20. Enttäuscht?

Wegen der Resultate weniger. Eher frustriert, weil man bis Mitte Dezember nicht weiß, was man kommendes Jahr tut. Ich liebe den Rallyesport. Aber es ist sehr schwierig, ein ordentliches Paket zu schnüren.

Warum startest Du im eigenen Team statt bei einer erfahrenen Truppe wie M-Sport anzudocken?

Es geht ums Geld. Niemand bringt in der Rallye-WM einen WRC mit kleinerem Budget an den Start als ich. 2013 habe ich die WRC2-Saison zum Großteil aus eigener Tasche bezahlt. 2014 ist der polnische Mineralölkonzern Lotos als Hauptsponsor eingestiegen. Diesmal hatte ich kurz vor Weihnachten nicht einen einzigen Euro für diese Saison sicher, musste aber eine Entscheidung fällen.

Inwiefern?

Ob und wie ich weitermache. Sechs oder sieben Läufe mit einigen Tests und zusätzlich kleineren Rallyes. Oder eine volle WM-Saison, um die verschiedenen Veranstaltungen und Strecken kennenzulernen. Ein zwischenzeitlicher Ausfall wie auf Sardinien tut da besonders weh. Denn nach der soliden Vorstellung in Portugal habe ich gedacht, dass dies auch dort möglich ist. Verpasste WM-

Punkte oder schlechte Zeiten ärgern mich weniger als fehlende WP-Kilometer. Erfahrung ist alles im Motorsport. Nimm einen Rallyefahrer, gib ihm eine GP2-Saison und setze ihn in einen Formel 1. Okay, er würde vielleicht weniger Überschläge auf dem Konto haben als ich im Rallyeauto. Aber von der Spitze wäre er sicher weiter weg als ich in der Rallye-WM.

Wie dicht bist Du denn dran?

Ich zähle mich zu den Top Ten. Nehmen wir Portugal: Ich fuhr eine solide Rallye, wurde Neunter. Mit zwei Plattfüßen war ich am Ende sechs Zehntel pro Kilometer langsamer als der Sieger. Für den einen ist das viel, für andere wenig. Mit meinem Budget, meiner Erfahrung und dem Risiko, das ich einging, war der Abstand okay. Klar kann ich schneller fahren, aber jetzt kann dabei mehr schiefgehen.

Was also tun?

Ich muss mehr im Auto sitzen, zwischendurch vielleicht kleinere Rallyes fahren. Rallyefahren ist sehr komplex. Zum Lernprozess gehören auch Fehler und Unfälle. Auf der Rennstrecke kriegt keiner mit, wenn eine Ecke nicht passt. Man fährt über die weiße Linie, den Teppich oder Curb und wieder zurück. Ist man mit dem Rallyeauto neben der Linie, hat man größere Probleme. Manche Leute denken wohl, ich setze mich einfach in ein Auto und drücke ohne nachzudenken das Gaspedal durch.

Stört es Dich, dass mehr über Deine Unfälle gesprochen wird als über Deine Erfolge?

Damit muss ich leben. Unglücke haben Menschen immer mehr beschäftigt als gute Dinge. In meinem Fall haben viele nicht realisiert, was ich seit zweieinhalb Jahren mache. Ich bin auf der Rundstrecke groß geworden, 20 Jahre auf top-ebenen Pisten gefahren. Für die bin ich immer noch der Formel-1-Pilot. So einer muss vorne dabei sein, egal in welcher Disziplin. Das klappt aber nicht.

Willst Du zu schnell zu viel?

Das glaube ich nicht. In vielen Situationen fehlt mir noch der Rallyeinstinkt. Es sind oft kleine Dinge – und die Folgen nicht immer positiv. Auch wenn ich bisher eher Pech hatte, bin ich mit meiner Leistung in dieser Saison nicht unzufrieden.

Wie steht es um Deine Einschränkungen? (Kubica verunfallte im Februar 2011 bei einer Rallye in Italien schwer; Anm. d. Red.)

Sie sind stabil. Das Hauptproblem ist noch immer die Rotation, im Handgelenk und Unterarm. Beim Lenken muss ich viel über die Schulter machen. Im Rallyeauto oder Tourenwagen ist das okay, Monoposto ist im Moment nicht drin.

Denkst Du an eine weitere OP?

Nein. Ich beschäftige mich viel lieber mit dem Rallyefahren. ♦



Rallye-WM

Tempohatz in Polen

Nur wer einen schweren Gasfuß hat, wird in den kommenden Wochen erfolgreich sein. Denn mit den WM-Rallyes in Polen und Finnland stehen die schnellsten Läufe des Jahres auf dem Programm.

Nach der Rallye Polen 2014 war klar: Der Thron von Finnland als schnellstem WM-Lauf des Jahres wackelt. 136,88 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit erreichte VW-Pilot Andreas Mikkelsen auf der Schotterprüfung Wieliczki - schneller als Sebastien Ogier auf der legendären WP Uninipohja während der Rallye Finnland 2013. Bei seinem Ritt auf der Kanonenkugel stand Mikkelsen 69,63 Prozent der Distanz voll auf dem Gas - also 8,98 der 12,89 WP-Kilometer. Mit einem Durchschnittstempo von 122,05 km/h blieb Finnland dennoch der schnellste WM-Lauf 2014: Polen-Sieger Ogier erreichte 118,5 km/h. «Nur wer einen schweren Gasfuß hat, wird in den kommenden Wochen erfolgreich sein», weiß Volkswagen-Sportchef Jost Capito und ließ sein Werkstrio jeweils einen Tag in Polen testen.

Von den 313,53 WP-Kilometern (19 WPs) sind 234,69 neu. Für 88,31 Prozent der Gesamtdistanz müssen die WM-Piloten einen neuen Aufschrieb erstellen - weite Teile der vertrauten Routen werden in umgekehrter Richtung befahren. Die Spitze des 74 Teams umfassenden WM-Feldes bilden 14 WRCs. In der erneut stark besetzten WRC2 sind 30 Teilnehmer am Start. In der WRC3 neun von 13 Fahrern in der Junior-WM gemeldet. ♦ RK

Rallye-EM Ypern

Loix siegt auch im Fabia R5



Jubiläumssieg im neuen Auto: Loix holt den zehnten Sieg bei der Ypern-Rallye im Skoda Fabia R5

Von CHRISTIAN FISCHER und REINER KUHN

Auch die EM-Premiere des Skoda Fabia R5 lief erfolgreich. Der belgische Lokalmatador Freddy Loix gewann zum zehnten Mal den Klassiker in Flandern. Dabei sah es lange Zeit so aus, als hätte der Rekordsieger seine Meister gefunden.

Zunächst übernahm Kevin Abbring (Citroën DS3 R5) die Führung. Ein Reifenschaden warf den Hyundai-Werksfahrer zurück, ehe er das Auto am Freitagabend mit einer spektakulären Dreifachrolle ins Aus warf. Fortan führte Peugeot-Werksfahrer Craig Breen die Rallye an. Dahinter rangierten Bryan Bouffier (Citroën DS3 R5) und Stéphane Lefebvre (Peugeot 208T16). Dessen Markenkollege Kris Princen und Freddy Loix im neuen Skoda Fabia R5 komplettierten die Top 5. Am Samstagmorgen enterte Loix Platz 4,

als Princen ein ärztliches Startverbot auferlegt bekam. Die Nacht hatte der Belgier wegen eines Virusinfekts im Krankenhaus verbracht, die Befunde ließen den Restart nicht zu.

Nur gering feilte Loix am Vorsprung der Konkurrenz. Erst als sich die Ereignisse überschlugen, kam er wieder ins Rennen. Zunächst verlor Breen durch einen Reifenschaden 15 Sekunden. Dadurch rückte das Spitzenquartett auf 8,7 Sekunden zusammen. Dann erwischte es Lefebvre, der wegen Reifenschadens über 3 Minuten einbüßte. Auch Breen zahlte Lehrgeld: Bei einem Abflug beschädigte der Ire sein Auto derart stark, dass die Motortemperatur stieg und der Motor kollabierte. Nur kurz grüßte Bouffier als Führender. Als auch er einen Plattfuß beklagte, war die Entscheidung gefallen. Zu seinem zehnten Sieg sagte Loix: «Mein Fabia R5 ist völlig neu und lag anfangs gar nicht gut. Später erhöhte ich den Druck - in der

Hoffnung, die anderen in Fehler zu treiben. Hat geklappt.»

Opel-Dreifacherfolg

Turbulent ging es auch in der Junior-EM zu, wo sechs von 16 Teams ins Ziel kamen. Der führende Opel-Werksfahrer Marijan Griebel verschenkte den sicheren Sieg wegen Reifenschadens auf der letzten WP an Marken-



Spektakuläres Aus: Abbring



Junior-Sieg verschenkt: Griebel

kollege Aleksander Zawada. Julius Tannert komplettierte in einem weiteren Adam R2 den Dreifacherfolg für Opel. Tabellenführer Emil Bergkvist stellte den Adam mit Motorschaden ab, genauso wie Azoren-Sieger Chris Ingram den Peugeot 208 R2. Dessen werksunterstützter Markenkollege Diego Gago crashte früh. ♦

RALLYE-EUROPEAMEISTERSCHAFT / Resultate

Ypern Rallye (B), 5. von 10 EM-Läufen; 505,58 Gesamtkilometer mit 17 WPs über 253,38 km. 82 Teams am Start, 43 gewertet. Wetter/Piste: meist sonnig/trocken.

1. Loix/Gitsels (B/Skoda Fabia R5) in 2:21:29,9 h; 2. Bouffier/De la Haye (F/Citroën DS3 R5) +1:27,5 min; 3. Verschueren/Hostens (B/Citroën DS3 R5) +2:02,5; 4. Magalhães/Magalhães (PT/Peugeot 208 T16) +2:53,1; 5. Lefebvre/Prevot (F/B/Peugeot 208 T16) +3:01,9. Ferner: 16. Zawada/Derousseaux (PL/F/Opel Adam R2) +11:13,6 (Sieger Junior-EM); 18. Griebel/Clemens (D/Opel Adam R2) +12:44,2; 22. Tannert/Thielen (D/LUX/Opel Adam R2) +12:44,2

Leader: Abbring (WP 1-3); Breen (4-10); Bouffier (11-14); Loix (15-17/Ziel)
WP-Bestzeiten: Loix 5; Bouffier und Lefebvre, je 4; Abbring 3; Breen 1
Wichtigste Ausfälle: Abbring/Jojoen (NL/B/Citroën DS3 R5), Unfall (WP6); Princen/Kaspers (B/Peugeot 208 T16), medizinische Gründe (WP8); Bergkvist/Sjöberg (S/Opel Adam R2), Motor (WP12); Breen/Scott (IRL/G/Peugeot 208 T16), Motor (WP16); Dumas/Giraudet (F/Porsche 911 GT3), Antrieb (WP16)

Stand (nach 5 von 10 Läufen): 1. Breen, 124 Punkte; 2. Kajetanowicz 103; 3. Consani 53
Nächster Lauf: 17.-19. Juli, Rallye Estland
Internet: www.fiaercr.com

ÖRM Schneebergland-Rallye

Baumschlager ohne Gegner

Es hat sich wenig geändert: Beifahrer Thomas Zeltner sitzt wieder neben Dauersieger Raimund Baumschlager. Der Skoda-Pilot bleibt in Österreich die Nummer 1.

Die Entscheidung fiel bereits am Freitagabend - zugunsten von Abo-Meister Baumschlager. Anschließend spulte der Skoda-Pilot die Restkilometer in gewohnt souveräner Manier ab und feierte mit Beifahrer Zeltner einen weiteren Saison-sieg. «Die Freude über den Sieg

ist groß. Noch viel größer aber ist die Freude, Thomas wieder an meiner Seite zu haben», so Baumschlager. Vergangenen März hatte Zeltner einen Herzinfarkt erlitten. «Es ist, als hätte Thomas nie eine Pause eingelegt - und das obwohl es für ihn die erste Rallye im Fabia R5 war.»

Während sich Hausherr Gerwald Grössing (Ford Fiesta R5) frühzeitig mit Platz 2 abfinden musste, wurde es im Duell um Rang 3 span-

nend. Am Ende setzte sich Subaru-Pilot Christian Schubert-Mrlík mit 1,7 Sekunden Vorsprung gegen Hermann Gassner senior (Mitsubishi Lancer Evo X) durch.

Die ÖRM-Saison scheint aber gelaufen: Baumschlager verteidigt seinen Titel. Um den zweiten Platz duellieren sich noch Michael Böhm, der im Suzuki Swift S1600 überlegen die 2WD-Klasse gewann, und Gerwald Grössing. ♦ RK



T. Zeltner

ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Schneebergland-Rallye, Rohr im Gebirge (A), 5. von 8 Läufen; 196,97 Gesamtkilometer mit 10 WPs über 120,70 km. 42 Teams gestartet, 28 gewertet. Wetter: leicht bewölkt/trocken.

1. Baumschlager/Zeltner (A/Skoda Fabia R5) in 1:29:08,2 h; 2. Grössing/Schwarz (A/Ford Fiesta R5) +2:16,6 min; 3. Schubert-Mrlík/Welshersheim (A/Subaru Impreza WRX) +4:17,1; 4. Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Lancer Evo X) +4:18,9; 5. Wagner/Winkhofer (A/D/Mitsubishi Lancer Evo III) +4:34,9; 6. Kalteis/Lang (A/Mitsubishi Lancer Evo VII) +6:52,7; 7. Böhm/Becker (A/D/Suzuki Swift S1600) +7:32,2; 8. Rigler/Rossgatterer (A/Mitsubishi Lancer Evo IX) +11:00,9; 9. Doberer/Palmsteiner (A/Opel Corsa OPC) +12:57,6; 10. Handler/Scherz (A/Peugeot 207 RC) +13:09,0

Leader: Baumschlager (WP 1-10/Ziel)
WP-Bestzeiten: Baumschlager 10
Stand: (nach 5 von 8 Läufen): 1. Baumschlager, 128 Punkte; 2. Böhm 56; 3. Neubauer 40
Nächster Lauf: 7.-8.8., Rallye Weiz (A)
Internet: www.rallye-oem.at

MotoGP

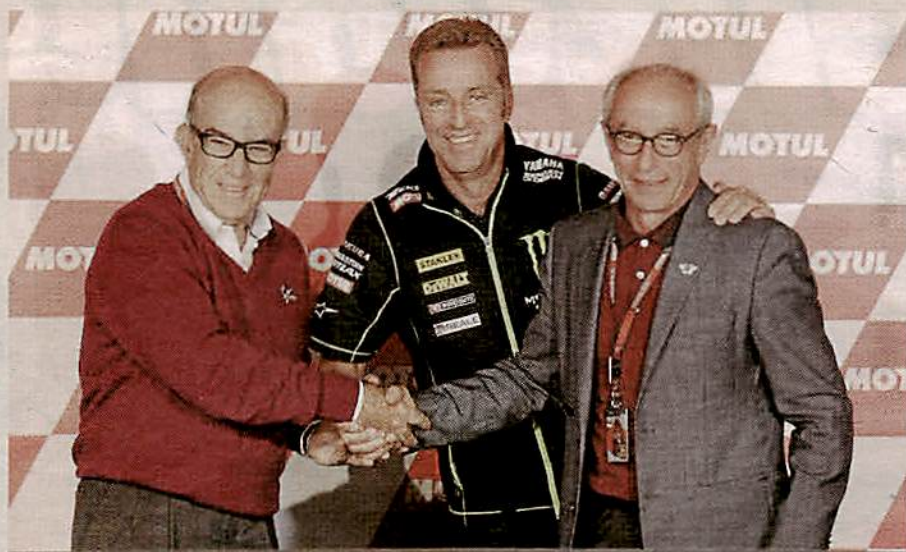
Planung läuft bereits bis 2021

Von IMRE PAULOVITS

Nach der Zeit der Veränderungen planen die Macher der Motorrad-WM nun sehr weit vor: Bis 2021 soll alles stabil bleiben. Vor allem aber sollen die Teams mehr Geld bekommen.

Dorna-Boss Carmelo Ezpeleta hatte bereits angekündigt, dass die Teams in Zukunft noch mehr Geld bekommen werden. Nachdem bei der Sitzung der Grand-Prix-Kommission in Assen die letzten Details geklärt worden waren, trat er gemeinsam mit FIM-Präsident Vito Ippolito und IRTA-Chef Hervé Poncharal vor die Öffentlichkeit, um über die Zukunftsplanung zu sprechen.

Ippolito stellte dabei klar, wie wichtig es in den letzten Jahren war, die gesamte WM dem veränderten Umfeld anzupassen. Dies ging unweigerlich mit vielen technischen Änderungen einher, aber da nun gemeinsam mit den Herstellern eine Formel gefunden wurde, mit der die Zukunft der höchsten Klasse der Motorrad-WM gesichert werden kann, soll es in den nächsten sechs Jahren nur noch dann Änderungen geben, wenn sie für die Sicherheit nötig werden. Dafür soll aber ab 2017 das Geld, mit dem die Teams unterstützt werden, um 30 Prozent erhöht werden.



Carmelo Ezpeleta, Hervé Poncharal und Vito Ippolito (v.l.): Einvernehmen bei Zukunftsplanung

Dass in Zukunft die Anzahl der WM-Läufe von 18 auf 20 erhöht wird, wurde nochmals bestätigt. Dazu erklärte Ezpeleta, dass ab 2017 sechs Hersteller einen Vertrag für die MotoGP-WM haben: Aprilia, Ducati, Honda, KTM, Suzuki und Yamaha. KTM hat dabei einen Platz als Werksteam bekommen. Da aber bereits jetzt 25 Fahrer in der MotoGP sind, und die Dorna nur 24 haben will, müssen einige der bestehenden Plätze wegfallen. Die Dorna behält sich deshalb das Recht vor, die Plätze der beiden Letztplatzierten zurückzukaufen.

Die Hersteller haben sich nach der neuen Vereinbarung verpflichtet, Satelliten-Teams bei Bedarf bei mindestens zwei und maximal vier Piloten mit Material zu versorgen. Ezpeleta hat die Kosten für das Material für eine Saison – inklusive des Materials, das bei Stürzen verschlissen wird – bei 2,2 Millionen Euro gedeckelt. Im Gegenzug wird die Dorna die Unterstützung der Teams von 2016 auf 2017 um ein Drittel anheben: «Damit haben speziell die privaten Teams genügend Finanzmittel, um ihr gesamtes Material für die von uns festge-

legten Konditionen bei den Herstellern kaufen zu können», so Ezpeleta stolz. Will ein weiterer Hersteller an der MotoGP-WM teilnehmen, muss er sich einen Platz von den bereits eingeschriebenen Teams kaufen.

Ducati verliert Konzessionen

Ezpeleta stellte klar, dass sich die beiden großen Hersteller sehr fair verhalten haben, als es darum ging, den Marken, die ihr Niveau noch nicht erreicht haben, technische Vorteile einzugestehen. Doch die Vorteile, die Ducati bekommen hat, und

die nach der ersten Fassung der 2016er-Regeln in dem Fall, dass die Roten in diesem Jahr keinen GP gewinnen, auch im vollen Umfang 2016 gegolten hätten, werden die Italiener verlieren. Wie es Honda und Yamaha schon seit geraumer Zeit wünschen, wurden die Konzessions-Punkte, die für die Zeit ab 2016 ausgearbeitet wurden, nachträglich auch für die aktuelle Saison angewandt. Nach dieser verliert ein Hersteller alle Vorteile bei sechs Konzessionspunkten. Da Ducati bereits jetzt mehr als sechs Konzessionspunkte hat, werden sie 2016 nach den gleichen Regeln fahren müssen wie Honda und Yamaha.

In Zukunft dürfen Hersteller drei verschiedene Motorenvarianten benutzen, die in den letzten drei Jahren homologiert wurden. Doch dies wurde aus Gründen der Kostensenkung erdacht und nicht als Zugeständnis an Honda, die dieses Jahr ein Problem mit dem aktuellen Motor haben. Denn jeder Fahrer muss sich vor der Saison für eine Motorenvariante entscheiden. Dazu muss das als Werksteam nominierte Duo die gleichen Motoren verwenden.

Weiterhin noch nicht ganz abgeschlossen ist jedoch die Liste der Sensoren und weiteren Teile, die an die Einheits-Elektronik angeschlossen werden dürfen. ♦

Superbike-WM

Ölwechsel für die gesamte WM

Bislang war der italienische Ölkonzern Eni Titelsponsor der Superbike-WM. Ab dem nächsten Jahr übernimmt der französische Hersteller Motul.

Die starken italienischen Verbindungen der Superbike-WM, die über die Jahre durch die Flammini-Gruppe, dem ehemaligen Promoter, aufgebaut wurden, werden nach der Übernahme durch die Dorna immer weniger. So wird die Superbike-WM ab 2016 mit Motul einen neuen Titelsponsor haben. Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta hat beim GP-Wochenende in Assen einen Vertrag mit dem französischen Ölkonzern abgeschlossen. Der Spezialist für synthetische Schmierstoffe war

bereits Sponsor der drei MotoGP-Läufe in Assen, Motegi und Valencia und hatte für das nächste Jahr den GP von Argentinien gekauft.

Ezpeleta hat mit den Franzosen nun einen Kombi-Deal ausgehandelt, wo er mehrere Teile seines Motorsport-Imperiums in die Waagschale werfen konnte. So bekommt Motul sowohl Werbeflächen in der Superbike-WM als auch in der Motorrad-WM und soll auch auf den für die Zukunft wichtigen Märkten, auf denen der Asia Talent Cup stattfindet, mehr Beachtung bekommen, indem sie dort als technischer Ausrüster auftreten werden.

Die Geschichte ist insofern beachtenswert, weil in letzter Zeit immer mehr Ölkonzerne

wieder verstärkt auf den Motorsport setzen. Der Deal zwischen der Dorna und Motul eröffnet aber neue Methoden, denn neben einer gezielten Streuung über mehrere Meisterschaften und auf mehreren Kontinenten wurde auch ein Konzept zur Nutzung Sozialer Medien ausgearbeitet.

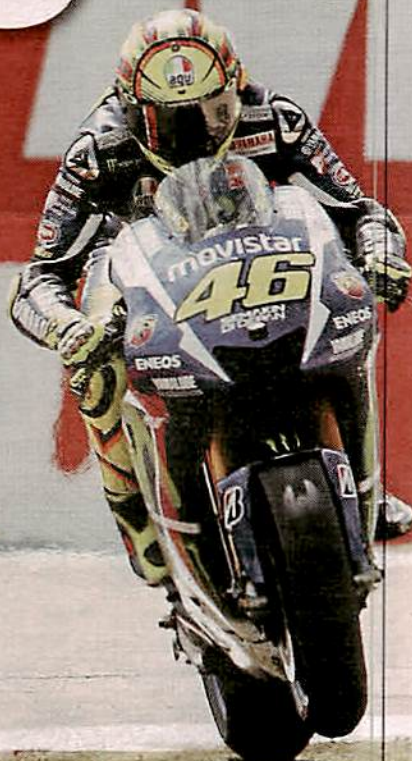
So sollen im Herbst 2015 auf den Portalen beider Weltmeisterschaften Bereiche auftauchen, auf denen Publikumswettbewerbe und öffentliche Diskussionen durchgeführt werden. Auch wenn der Motorsport von vielen Kritikern als veraltet dargestellt wird: Er erhält immer mehr Zulauf von der jungen Generation, seine Wirkung muss der Gegenwart nur richtig angepasst werden. ♦ IP



Superbike-WM: Eni ab 2016 nicht mehr Titelsponsor

Grand Prix der Niederlande

Grenzgänger



Letzte Schikane: Márquez biegt ein, Rossi nimmt mit erhobenem Vorderrad die Abkürzung durchs Kiesbett

Von IMRE PAULOVITS

Valentino Rossi und Marc Márquez kämpften in Assen um den Sieg und zeigten dabei Grenzen auf, mit denen sie sogar sich selbst überraschten.

Ein kurzes metallisches Geräusch, dann richtete sich die Yamaha auf. Mit erhobenem Vorderrad schoss sie durch das Kiesbett und dann auf den Zielstrich zu. Die Art, wie Valentino Rossi zu seinem 11. GP-Sieg kam, hinterließ sogar einen völlig perplexen Marc Márquez. Normalerweise umarmen sich die beiden nach einem solchen Schlagabtausch und lachen, doch diesmal wirkte Márquez alles andere als amüsiert. Er hatte sich seine Taktik auf die Hundertstelsekunde genau ausgetüfelt und fühlte sich betrogen. Denn was Valentino Rossi dort am Rande der Legalität vollführte, damit hatte noch nicht einmal er gerechnet.

Extreme Taktiken

Normalerweise wird ein Abkürzen der Schikane mit einer

Zeitstrafe geahndet. Doch wenn man abgedrängt wird, hat man die Abkürzung nicht selber eingeleitet und nur einen Sturz vermieden. Genau das hat Valentino Rossi gemacht. Nur: die Kollision war lange nicht so heftig wie die Reaktion, mit der sich die Yamaha daraufhin aufrichtete. Und überrascht wirkte der schlaue Fuchs dabei schon gar nicht. Wenn er es später auch nicht zugegeben hat, wurde man den Verdacht doch nicht los, dass er sich die Sache schon lange vorher ausgedacht hatte. 2006 hatte Nicky Hayden nach einer Kollision mit Colin Edwards an der gleichen Stelle das Kiesbett auch unbeschadet durchquert und gewonnen. Dabei war seine Fahrtechnik im Kies lange nicht so ausgefeilt wie jetzt die von Rossi.

Der WM-Leader, der seinen Vorsprung auf Teamkollege Jorge Lorenzo damit wieder auf 10 Punkte ausgebaut hat, lässt das aber nicht ganz gelten: «Ich habe Gas gegeben, denn so kommt man am besten durch den Kies», so der 36-jährige Italiener. «Es ist gut gegangen, aber ich hätte genauso stürzen

können. Ich wusste ja nicht, wie tief der Kies ist.»

Márquez hatte sich auf diesen Schlagabtausch eigentlich auch sehr genau vorbereitet. Seine letzte Runde im Warm-up war spektakulär wie eine Qualirunde. An vielen Stellen schlingerte er mit der Honda, für die er das Gefühl wiedergefunden hat, dazu fuhr er das letzte Doppel-S mit fast einklappendem Vorderrad von ganz innen.

«Wenn ihr meine letzte Warm-up-Runde gesehen habt, dann wisst ihr, was ich vorhatte», erklärte der zweifache Weltmeister. «Ich habe mir den ganzen letzten Abend bei den Datenaufzeichnungen angesehen, wie man einen Angriff an dieser Stelle so durchführt, dass man dabei am schnellsten bis zur Ziellinie kommt. Das habe ich im Warm-up dann geübt, und ich habe es im Rennen auch haargenau so gemacht. Im dritten Teil des Doppel-S wäre ich vorn gewesen.»

Nur mit der Reaktion von Rossi hatte er nicht gerechnet. Danach gefragt, was er diesmal

von seinem erfahrenen Vorbild gelernt habe, meinte er nur: «Motocross.» Doch in noch etwas hatte sich Márquez im Eifer des Gefechts vertan: Er glaubte, sein Vorderrad schon vor Rossi gehabt zu haben. Und dieser hätte sich deshalb absichtlich auf ihn gelegt, um die Kollision herbeizuführen. Dies wurde von den Aufnahmen ganz klar widerlegt. Es gibt keine Perspektive, in der Márquez vor Rossi zu sehen war, auch hat Rossi die Linie nicht geändert. Er hat halt einen weiten Bogen von außen gewählt und die Linie genau am richtigen Punkt dichtgemacht. Aber dazu hat

er das Recht, um seine Führung zu verteidigen. Nach der Pressekonferenz wurden die beiden zur Rennleitung geladen, um sich die Aufnahmen noch einmal gemeinsam anzusehen. Die Rennleitung sah es als normalen Rennvorfall an.

Nicht wirklich neu

Die Aktion und die Reaktionen wurden natürlich bei allen heiß diskutiert, und die, die es aus

Erfahrung wissen müssen, kamen auch zu dem gleichen Schluss. «Wenn du von der Linie gedrängt wirst, dann kannst du dich durch den Kies retten», meinte der zweifache Superbike-Weltmeister James Toseland. «Rossi, der alte Fuchs, hat es halt besonders geschickt gemacht.» Randy Mamola: «Raymond Roche hat es 1984 genauso probiert wie Márquez. Aber auch er hat es nicht geschafft, innen einzutauchen und vor mir über den Zielstrich zu fahren. Diese Schikane hat uns in der Geschichte schon viele unvergessliche Zieleinläufe beschert.»

An die Grenzen und darüber

Die letzten zwei Runden, die diesem Schlagabtausch vorangingen, waren aber ebenfalls unglaublich, wie eigentlich das ganze Rennen der beiden Grenzgänger. Nachdem Valentino Rossi die Führung von Marc Márquez zurückerobert hatte, machte er gleich eine Lücke von einer halben Sekunde auf. Es schien, als hätte er nur hinter Márquez gewartet, um ihn daraufhin mit seinem



M. Márquez



Im Mittelfeld ging's ab: Alexr vor Pol Espargaró, Dovizioso, Crutchlow, Smith, Petrucci und Pedrosa



Rossi vor seiner Fantribüne



Moment der Wahrheit: Márquez und Rossi bei der Rennleitung



Andrea Dovizioso: Das abgebrochene Rahmenheck der Ducati warf ihn auf P12 zurück

tatsächlichen Speed zu überraschen. Doch mit einem ebensolchen Einsatz schloss Márquez diese Lücke in der letzten Runde wieder. «Wir haben uns unheimlich gepusht», gab Rossi zu. «Diese vorletzte Runde war so über dem Limit, ich konnte einfach keine zweite davon hinlegen. Aber wie Marc die Lücke geschlossen hat, das hätte ich auch nicht erwartet.»

Die Kondition und die Konzentrationsfähigkeit dieser Ausnahme-Athleten ist auf einem Niveau, das sich Normalsterblich kaum vorstellen können. Bei diesem Kampf über die Distanz mussten aber beide eingestehen, dass sie zwischenzeitlich so weit gepusht haben, dass sie völlig am Ende waren.

Rekordserie beendet

Auch Jorge Lorenzo, der die letzten vier Rennen gewonnen und mit 103 aufeinanderfolgenden Führungsrunden einen neuen Rekord in der MotoGP aufgestellt hat, konnte bei diesem Kampf nicht mithalten. Der Spanier klagte über mangelnden Grip an der Kante. Doch dies ist auch keine ganz

neue Geschichte. Es war das gleiche Problem, mit dem sich der zweifache Weltmeister zu Beginn der Saison 2014 herum-schlagen musste: Mit dem Bridgestone-Reifen, der gegen die Hitzeentwicklung eine steifere Flanke hat, kann er seinen mehr auf Schräglage ausgelegten Fahrstil nicht anwenden. Mit diesem Reifen ist Valentino Rossi schneller. Bridgestone hat Lorenzos Problem dadurch entgegengearbeitet, dass Mischungen für mehr Seitengrip gemacht wurden. «Aber wegen den überhöhten Kurven in Assen können wir diese hier nicht einsetzen, sonst überhitzt die Flanke», so Bridgestone-Serviceleiter Thomas Scholz. «Es war der gleiche Reifen, den wir im Vorjahr hatten. Wie viel alle schneller geworden sind, zeigt, welchen Sprung die sonstige Entwicklung bei den MotoGP-Bikes in einem Jahr gemacht hat.»

Lorenzo tat sich zwar schwer, hatte aber bis FP4 eine Abstimmung, mit der er zufrieden war. «Ich hatte in den Sektoren 2

und 4 zu viel Zeit verloren. Dort habe ich dann meinen Stil, wie ich zurückschalte und ans Gas gehe, verfeinert. So waren meine Zeiten einigermaßen konkurrenzfähig», verriet der Mallorquiner. «Aber in der Quali bin ich in meinen natürlichen Stil zurückgefallen, so war mehr als Startplatz 8 nicht drin. Im Rennen hatte ich einen guten Start und habe dann versucht, das Tempo von Valentino und Marc mitzugehen. Aber eben in diesen zwei Sektoren mit den schnellen Richtungswechseln war ich einfach nicht konkurrenzfähig.»

Auf dem Sachsenring wird alles wieder anders, und beim Deutschen GP können wir uns auf ein heißes Wochenende freuen. Marc Márquez scheint das Bike wiedergefunden zu haben, mit dem er mit den Yamahas mithalten kann. Dazu ist Valentino Rossis und Jorge Lorenzos Kampf um den Titel jetzt erst richtig einfach. Das wäre doch was, ein Rennen wie in Assen mit drei Fahrern zu erleben! ♦



J. Lorenzo

NACHGEHAKT BEI Valentino Rossi

(36/1) Der Assen-Sieger über sein überlegenes Rennwochenende und die Aktion in der letzten Schikane.



Von IMRE PAULOVITS

? Du hast diesmal von der Pole-Position aus gewonnen. Ich habe mich einfach vom ersten Training an gut auf dem Motorrad gefühlt. Eigentlich habe ich schon in Barcelona einen weiteren Schritt nach vorn gemacht, konnte es aber dort in der Quali nicht umsetzen. Hier habe ich mich sehr stark gefühlt und so habe ich auch die Pole-Position geschafft. Von der Pole zu starten ist viel leichter als aus der dritten Startreihe. Ich habe dann gleich gesehen, dass auch Jorge einen großartigen Start hatte und gleich hinter uns war. Also habe ich gepusht. Ich hatte einen guten Speed und gesehen, dass ich damit von Jorge wegziehen kann, aber leider war dies nicht genug für Marc. Auch als ich noch mehr gepusht habe, blieb er noch dran. Da habe ich mir schon Sorgen gemacht, denn ich war mit mir und dem Bike völlig am Limit. Als mich Marc dann überholt hat, habe ich gesehen, dass er

zwar schnell ist, ich aber noch schneller fahren kann und habe, nachdem ich ihn überholt hatte, versucht, ihn abzuschütteln. Marc hat mich in der letzten Schikane trotzdem eingeholt.

? Wie siehst du eure Aktion dort? Ich habe voll am Limit gebremst. Ich sah das Bike von Márquez kommen, aber da war es schon zu spät. Wir haben uns berührt, ich musste die Kurve schneiden, aber ich hatte Glück. Du weißt im Kies ja nie, wie tief er genau ist. Es war ein großartiger Kampf, besonders, wenn man sich unsere Rundenzeiten ansieht.

? Jetzt hast du in der WM wieder zehn Punkte Vorsprung. Es war mir sehr wichtig, in diesem Rennen vor Jorge anzukommen, denn in den letzten vier hat er 28 Punkte aufgeholt. Es ist so, als hätte ich Jerez oder Mugello kompensiert. Die WM ist lang. Es ist wichtig, an Wochenenden wie diesem die maximalen Punkte mitzunehmen.

Stefan Bradl

Saison gelaufen?

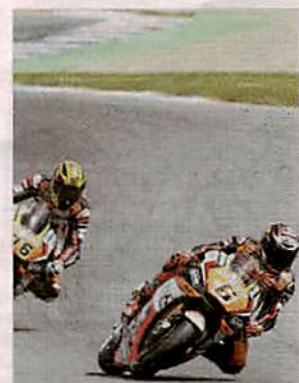
Die gute Form, die Stefan Bradl in Barcelona zeigte, setzte sich in Assen fort. Bis zu dem Sturz, bei dem er sich das rechte Kahnbein gebrochen hat.

Der 25-jährige deutsche MotoGP-Pilot freute sich nach den ersten beiden Trainingstagen. «Wir haben bei der Abstimmung zwar eine andere Richtung eingeschlagen als in Barcelona, aber auch damit lagen wir richtig», verriet Bradl. «Die Schwinge ist hier kürzer als in Barcelona, weil hier die schnellen Richtungswechsel entscheidend sind. Aber von der Basis her müssen wir keine groben Sachen mehr ausprobieren, sondern nur noch Kleinigkeiten. Auch von der Elektronik her kommen wir jetzt zurecht, das Motorrad gibt mir nun das Vertrauen, dass ich schneller und schneller fahren kann.»

Dies bestätigte sich auch in der Quali, wo Bradl als 13. klar bester Open-Pilot war. «Ich bin zufrieden, denn wir haben uns erstmals auch gut qualifiziert», freute sich Bradl. Doch als hätte er da schon etwas gespürt, fügte er noch hinzu: «Aber

morgen gilt es, das Ganze wieder ins Ziel zu bringen. Ich will natürlich wieder bester Open-Fahrer sein.»

Im Rennen war Bradl dann auch in diesem Fahrplan, als ihm in der sechsten Runde das Hinterrad ohne Vorwarnung ausbrach und er mit einem üblen Highsider abflog. Dabei brach er sich das rechte Kahnbein. Am Montag (nach Redaktionsschluss) wurde er in Augsburg operiert. Wie lange er pausieren muss, wird sich nach der OP zeigen. Aber seinem Heim-GP muss er fernbleiben. ♦ IP



Bradl, hier noch vor Loris Baz

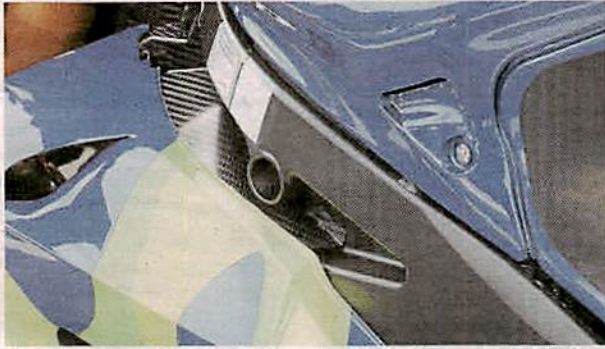
MotoGP

Yamaha mit neuem Rahmen

Beide Yamaha-Piloten verwendeten in Assen einen neuen Rahmen, Honda schloss mit dem von 2014 wieder auf.

Der neue Rahmen von Yamaha wurde in der Woche zuvor in Aragón ausprobiert. Um ganz sicher zu gehen, dass sich die dortige Erfahrung auch auf andere Strecken übertragen lässt, hatten Valentino Rossi und Jorge Lorenzo am ersten Trainingstag je ein Motorrad mit dem alten und eines mit dem neuen Rahmen. Lorenzo entschied sich sehr schnell, seine Crew brachte das Kunststück fertig, vom ersten bis zum zweiten Training ein zweites Motorrad mit dem neuen Rahmen aufzubauen. Rossi benutzte ab dem zweiten Trainingstag nur noch den neuen Rahmen und fuhr damit zur Pole-Position.

Der heilige Gral der Fahrwerksentwicklung ist für die verwendeten Reifen, die idea-



Yamahas neuer Rahmen: Größere Ausfräsung für mehr Torsionalflex

len Steifigkeiten an den einzelnen Stellen zu finden. Das neue Yamaha-Teil hat längere Einbuchtungen hinter dem Lenkkopf, was die Torsionssteifigkeit etwas reduziert. Dies soll das Einlenken auf der Bremse und den schnellen Richtungswechsel verbessern. Wenn man es richtig auf die Reifen abgestimmt hat, könnte auch die Lebensdauer auf die Distanz verbessert werden.

Beide Fahrer lobten das Verhalten einstimmig. Rossi meinte auch, dass seine Reifen beim Longrun besser ausgesehen hätten und bestätigte dies nach dem Rennen noch einmal. Marc Márquez hat mit seinem 2014er-Rahmen und der 2015er-Schwinge zu der gewünschten Balance zurückgefunden. Das Yamaha-Teil kam also genau zum richtigen Zeitpunkt, um im Kampf um den Sieg mitzuhalten. ♦ NS/IP

KOMPAKT

Motorrad-WM Dieses Jahr ging in Assen eine 90-jährige Tradition zu Ende. Seit der ersten Dutch-TT 1925 fanden die Rennen immer am Samstag statt – damals, damit die Fans am Sonntag in die Kir-

che gehen konnten. Ab 2016 wird am Sonntag gefahren, damit sie sich einen Tag weniger Urlaub nehmen müssen.

Motorrad-WM Der Grand Prix von Tschechien am 16. August wird stattfinden. Da aber die finanzielle Unter-

stützung durch die Stadt- und Landesregierungen nicht gesichert ist, muss der Veranstalter bis zum GP eine Regelung für die Zukunft vorlegen, ansonsten wird der seit 1987 stattfindende GP auf dem Automotodrom Brno aus dem WM-Kalender gestrichen. ♦ IP

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Terrell Thien, Inhaber des Moto3-Teams um Philipp Öttl und Manager von Florian Alt, kam diesmal mit privatem Großaufgebot nach Assen. Neben seiner Frau Anette und seinen Söhnen Loris und Rocco kamen auch seine Cousine Cara und Cousin Noa mit. Der Thien-Brunch hatte viel Freude im Fahrerlager, die Kids waren ständig

auf Ausschau nach Autogrammen von ihren großen Idolen.

In dem riesigen Team von Estrella-Galicia-Marc-VDS gehört es mittlerweile zur Tagesordnung, dass bei jedem GP der Geburtstag eines Teammitglieds gefeiert wird. Dass ein Teil der Torte dank Stefan Prein im Gesicht des Geburtstagskinds landet, ebenfalls. Doch diesmal hatte der Riding Coach Pech. Der Marzipan-Überzug hielt, als er den Kopf von Francois van der Straten reindrückte, und bekam nur eine Delle. Der Sohn des Teambesitzers revanchierte sich aber umgehend, und die Sahnetorte daneben landete komplett auf dem Kopf von Prein und zerlegte sich dann auf dessen Oberkörper. Wer den Schaden hat...

FIM-Präsident Vito Ippolito hatte an diesem Wochenende eine charmante weibliche

Begleitung. Die attraktive Brünette stellte sich als seine mittlere Tochter Natalia heraus, die in Italien lebt und ein großer MotoGP-Fan ist. Sie will in Zukunft mehr GP besuchen.

In der Hospitality von Ti-



Vito Ippolito und Tochter Natalia

telsponsor Motul gab es am Freitagabend eine große Party, bei der DJ Flavia Sabatino für heiße Tanzmu-

sik sorgte. Der Ölhersteller hatte außerdem einen Wettbewerb für den Superfan von Assen ausgeschrieben, den der Holländer Gerard Fenne-mann gewann. Er war seit 1969 immer bei der Dutch TT dabei, so in diesem Jahr zum 46. Mal.

Einen rührenden Abschied gab es am Samstagabend von einem Kollegen, der seit 1989 das Gesicht der Motorrad-WM in Italien maßgeblich mitgeprägt hat.

Filippo Falsaperla, Reporter der großen italienischen «Gazzetta dello Sport» hatte seinen Freunden schon Ende letzten Jahres mitgeteilt, dass er zu Mitte dieser Saison in den Ruhestand geht. Valentino Rossi ließ seinen Freund, der stets mit messerscharfem Sachverstand brillierte, aber

in typisch italienischer Manier bei jeder Kontroverse an vorderster Front die unangenehmsten Fragen stelle, bei der Pressekonferenz nach dem Rennen hochleben. Falsaperla überraschte später mit einer Feier, zu der er die befreundeten Teams und Kollegen einlud. Bei Sekt und großem Büfett verabschiedete er sich, gestand aber ein, dass er als Tourist und Fan bereits in Misano wieder im Fahrerlager sein werde.



Filippo Falsaperla schön verabschiedet

GASTKOMMENTAR

Von WILCO ZEELBERG

Tradition im Wandel der Zeit

(48/NL) Der Ex-GP-Pilot und Teamchef von Jorge Lorenzo in Yamahas MotoGP-Team über die Veränderungen bei seinem Heim-Grand-Prix in Assen



Die Dutch TT ist für mich immer mit Herzklopfen verbunden. Es ist mein Heimrennen, da kann ich meinen Job machen und trotzdem meine Freunde und meine Familie mit dabei haben. Auch die Atmosphäre in Assen ist unbeschreiblich. Sicherlich hat sich in den Jahren einiges verändert, aber wenn man die ganzen Zelte auf den Campingplätzen sieht, die ganzen Bikes auf den Parkplätzen und dazu all die Party, die in den Nächten in der Innenstadt abgehen, ist doch irgendwie alles so geblieben, wie es mal war. Dieses Jahr war uns das Wetter einigermaßen gnädig, es gab atemberaubende Rennen, auch da ist Assen ganz so gewesen, wie es schon immer war. Nun gut, der alte Kurs war einst noch viel aufregender als heute, aber das war keine permanente Rennstrecke, und das haben die Verantwortlichen rechtzeitig erkannt. Sie haben einen permanenten Kurs geschaffen, der 365 Tage im Jahr als Rennstrecke genutzt werden kann. Die

Fahrer von heute lieben ihn, da lässt es sich verschmerzen, dass er nun kürzer und etwas weniger spektakulär ist. So wird sich in Zukunft auch eine andere Änderung verschmerzen lassen: dass die Tradition der Rennen am Samstag aufgegeben wurde. Das hatte natürlich etwas individuelles an sich, aber ganz ehrlich: Ich war bei meiner Arbeit stets selbst verwirrt. Am Donnerstag dachte ich schon, es wäre Freitag, und nach dem Rennen wunderte ich mich, dass wir noch nicht Montag hatten. Die Zeiten haben sich halt geändert. Für die Zuschauer und für das Fernsehen wird es sicher besser sein, wenn die Rennen am Sonntag stattfinden. Früher war halt der Samstag ihr freier Tag, heute ist es überall der Sonntag. Bislang haben sich die Änderungen stets bewährt, und ich denke, es wird nicht lange dauern, bis auch die Dutch TT am Sonntag für alle eine Selbstverständlichkeit sein wird.



Terrell Thien mit Gefolgschaft

PAULOVITS

PAULOVITS

Höhepunkte des Rennens

Start: Rossi kommt vor 97000 Zuschauern am besten weg. Dahinter Aleix Espargaró und Márquez. Der Spanier geht sofort auf P2, Lorenzo stürmt aggressiv auf P3 vor. Barberó und Miller stürzen.

1. Runde: Rossi, Márquez, Lorenzo, Pol Espargaró, Iannone, Aleix Espargaró, Crutchlow, Smith, Dovizioso und Petrucci sind die Top 10. Bradl P15.

2. Runde: Rossi auf P1. Iannone vor auf P4, hinter Márquez und Lorenzo.

4. Runde: Rossi, Márquez und Lorenzo ziehen davon.

6. Runde: Rossi/Márquez 1 sec vor Lorenzo. Pedrosa nur P11. Bradl stürzt auf P15!

8. Runde: Iannone, Pol und Aleix Espargaró, Crutchlow, Dovizioso, Smith, Petrucci, Pedrosa und Viñales kämpfen um P4.

10. Runde: Rossi/ Márquez 3,2 sec vor Lorenzo. Iannone bereits 5,1 sec hinter Lorenzo.

11. Runde: Márquez folgt Rossi wie ein Schatten, greift aber noch nicht an.

15. Runde: Márquez wartet weiter ab. Lorenzo als Dritter mit 5 sec Rückstand bereits geschlagen.

16. Runde: Crutchlow an Dovizioso vorbei auf P5 hinter Iannone.

17. Runde: Laverty stürzt.

20. Runde: Márquez an Rossi vorbei auf P1.

23. Runde: Jetzt umgekehrte Situation: Rossi wartet hinter Márquez ab.

24. Runde: Rossi vorn und zieht leicht weg!

26. Runde: Márquez wieder dran, will in der Schluss-Schikane innen durch! Berührung! Rossi muss durch den Kies, siegt aber trotzdem. ♦ ML

GRAND PRIX DER NIEDERLANDE – MOTOGP / Resultate

Assen (NL): 27. Juni 2015; 8. Lauf zur Weltmeisterschaft; 118,092 km über 26 Runden à 4,452 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 20 Grad, Asphalt: 30 Grad

20°

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Pkte.
1. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	26	40:54,037		1:33,673	309,8	s/m	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	26	+1,242		1:33,617	316,1	m/m	20
3. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	26	+14,576		1:33,813	309,7	s/m	16
4. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	26	+19,109		1:34,394	313,9	s/m	13
5. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	26	+24,268		1:34,470	313,4	s/m	11
6. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	26	+24,373		1:34,536	314,3	s/m	10
7. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	26	+24,442		1:34,616	316,7	s/m	9
8. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	26	+24,656		1:34,651	312,7	s/m	8
9. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	26	+26,725		1:34,477	304,1	s/s	7
10. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	26	+27,238		1:34,652	307,2	s/s	6
11. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14.2	26	+29,038		1:34,683	309,9	s/m	5
12. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	26	+29,418		1:34,140	318,0	s/m	4
13. Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	26	+46,663		1:34,839	305,2	s/m	3
14. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	26	+49,305		1:35,010	307,2	s/m	2
15. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	26	+52,396		1:35,349	302,6	s/s	1
16. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V-RS*	26	+56,005		1:35,587	300,8	s/s	-
17. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	26	+59,857		1:35,639	303,5	s/s	-
18. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	26	+1:14,513		1:35,975	302,1	s/s	-
19. Marco Melandri (I)	Aprilia RS-GP	25	+1 Rde.		1:37,285	300,8	s/s	-
Nicht klassiert:								
- Alex de Angelis (RSA)	ART*	23	+3 Rdn.	Sturz	1:35,893	294,9	s/s	-
- Eugene Laverty (GB)	Honda RC 213V-RS*	15	+11 Rdn.	Sturz	1:35,812	301,7	s/s	-
- Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	5	+21 Rdn.	Sturz	1:35,213	304,2	s/s	-
- Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	0	+26 Rdn.	Sturz	-	287,6	s/s	-
- Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V-RS*	0	+26 Rdn.	Sturz	-	296,0	s/s	-

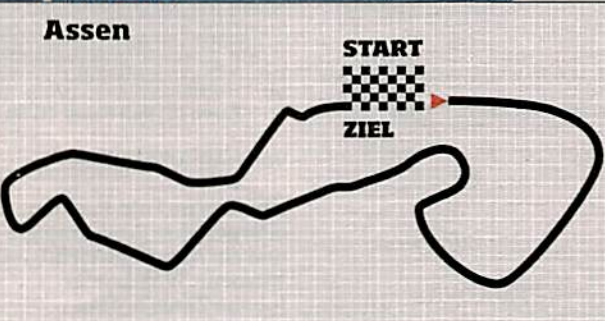
Schnellste Runde: Márquez, 4. Runde, in 1:33,627 (=174,6 km/h; Rekord)

Führung: Rossi (Runden 1-19, 24-26); Márquez (20-23)

Nächstes Rennen: 12. Juli 2015, Sachsenring (D)

Internet: www.motogp.com

STRECKE



Runde für Runde

Rdn.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Fahrer	Valentino Rossi	Alex Espargaró	Marc Márquez	Dani Pedrosa	Pol Espargaró	Andrea Iannone	Cal Crutchlow	Jorge Lorenzo	Maverick Viñales	Andrea Dovizioso	Daniilo Petrucci	Bradley Smith	Yonny Hernández	Loris Baz	Scott Redding	Héctor Barberá	Mike di Meglio	Eugene Laverty	Jack Miller	Álvaro Bautista	Nicky Hayden	Alex de Angelis	Marco Melandri			
Platz	46	41	93	26	44	29	35	99	25	4	9	38	6	68	76	45	8	63	50	43	19	69	15	33		
1.	46	93	99	44	29	41	35	38	25	4	9	26	68	45	6	76	63	50	15	19	33	69				
2.	46	93	99	44	29	41	35	38	4	9	25	26	68	45	6	76	50	63	19	15	69	33				
3.	46	93	99	29	41	44	35	4	38	9	25	26	45	68	6	76	50	63	19	15	69	33				
4.	46	93	99	29	41	44	35	4	38	9	25	26	45	68	6	76	50	63	19	15	69	33				
5.	46	93	99	29	41	44	4	35	38	9	26	25	45	68	6	76	50	19	63	69	15	33				
6.	46	93	99	29	41	44	4	35	38	9	26	25	45	68	6	76	50	19	63	69	15	33				
7.	46	93	99	29	41	44	4	35	38	9	26	25	45	68	6	76	50	19	63	69	15	33				
8.	46	93	99	29	41	44	35	4	38	9	26	25	45	68	6	76	19	50	69	63	15	33				
9.	46	93	99	29	41	44	4	35	38	26	9	25	45	68	6	76	19	50	69	15	63	33				
10.	46	93	99	29	41	4	44	35	38	26	9	25	45	68	6	76	19	50	69	15	63	33				
11.	46	93	99	29	4	41	44	35	38	26	9	25	45	68	6	76	19	50	69	63	15	33				
12.	46	93	99	29	4	35	44	26	41	38	9	25	45	68	6	76	19	50	69	63	15	33				
13.	46	93	99	29	4	35	44	26	41	38	9	25	45	68	6	76	19	50	69	63	15	33				
14.	46	93	99	29	4	35	44	26	41	38	9	25	45	68	6	76	19	50	69	63	15	33				
15.	46	93	99	29	35	4	44	26	38	41	9	25	45	68	6	76	19	50	69	63	15	33				
16.	46	93	99	29	35	4	44	26	38	41	9	25	45	68	6	76	69	19	63	15	33					
17.	46	93	99	29	35	4	38	44	26	41	9	25	45	68	6	76	69	19	63	15	33					
18.	46	93	99	29	35	4	38	44	26	41	9	25	45	68	6	76	69	19	63	15	33					
19.	46	93	99	29	35	44	3	38	26	41	9	25	45	68	6	76	69	19	15	63	33					
20.	46	93	99	29	35	44	26	4	38	41	9	25	45	68	6	76	69	19	15	63	33					
21.	93	46	99	29	35	44	26	4	38	41	9	25	45	68	6	76	69	19	63	15	33					
22.	93	46	99	29	35	44	26	4	38	41	25	9	45	68	6	76	69	19	63	15	33					
23.	93	46	99	29	44	26	35	4	38	41	25	9	45	68	6	76	69	19	15	63	33					
24.	46	93	99	29	44	26	35	38	41	4	25	9	45	68	6	76	69	19	63	33						
25.	46	93	99	29	44	35	26	38	41	25	4	9	45	68	6	76	69	19	63	33						
26.	46	93	99	29	44	35	38	26	41	25	9	4	45	68	6	76	69	19	63							

Qualifying

1. Rossi	1:32,627
2. A. Espargaró	1:32,858
3. Márquez	1:32,886
4. Pedrosa	1:32,987
5. P. Espargaró	1:33,013
6. Iannone	1:33,016
7. Crutchlow	1:33,028
8. Lorenzo	1:33,042
9. Viñales	1:33,076
10. Dovizioso	1:33,112
11. Petrucci	1:33,126
12. Smith	1:33,236
13. Bradl	1:33,789
14. Hernández	1:33,875
15. Baz	1:33,999
16. Redding	1:34,071
17. Barberá	1:34,223
18. Di Meglio	1:34,289
19. Laverty	1:34,428
20. Miller	1:34,645
21. Bautista	1:34,736
22. Hayden	1:34,972
23. De Angelis	1:35,189
24. Melandri	1:36,376

XX = Q2 (Top12) XI = Q1 (Übrige Fahrer)

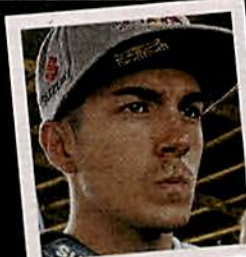
MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Holland



Dani Pedrosa (8.) <

«Am Morgen bin ich gestürzt und habe mir einen Finger angeschnitten. Ich musste mein zweites Bike fahren und hatte Probleme mit Kupplung und Bremse.»



Maverick Viñales (10.) <

«Obwohl es auf dem Papier nicht so aussieht, war es eines meiner besten Rennen. In Barcelona sind eine Menge Fahrer vor mir ausgefallen, hier waren alle im Ziel.»



Andrea Dovizioso (12.) <

«Zunächst ging es gut, ich konnte nach dem schlechten Quali bis zum fünften Platz vorfahren. Doch dann ist mir das Rahmenheck gebrochen, und das Bike hatte furchtbare Vibrationen.»



WM-Stand Fahrer

1. Rossi	163
2. Lorenzo	153
3. Iannone	107
4. Márquez	89
5. Dovizioso	87
6. Smith	77
7. Crutchlow	57
8. P. Espargaró	56
9. Viñales	52
10. Pedrosa	47
11. Petrucci	44
12. A. Espargaró	38
13. Redding	30
Ferner:	
19. Bradl*	9

WM-Stand Marken

1. Yamaha	191
2. Honda	134
3. Ducati	132
4. Suzuki	64
5. Yamaha-Forward*	19
6. Aprilia	11

WM-Stand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	316
2. Ducati Team	194
3. Repsol Honda Team	141
4. Monster Yamaha Tech3	133
5. Suzuki Ecstar	90
6. Octo Pramac Racing	72
7. CWM LCR Honda*	68

*Open-Class

■ = Fahrt des Siegers
 □ = Fahrt des Zweiten
 ▨ = Fahrt des Dritten
 XX = Fahrer beim Boxenstopp
 XX = Fahrer aus dem Rennen

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Rabat vor Folger, Zarco. Salom stürzt in Turn 1, das Bike fängt Feuer und verliert Öl. Rote Flagge – Rennabbruch.

Re-Start: Das Rennen wird von 24 auf 16 Runden verkürzt. Am besten kommt Folger vor Rabat, Siméon und Zarco weg, Lüthi P5. Alt stürzt.

1. Runde: Folger, Rabat, Zarco, Siméon, Lowes, Lüthi, Rins, Baldassarri, Corsi und Simón sind die Top 10. Schrötter P14, Cortese P17, Aegerter, P18, Krummenacher P19.

2. Runde: Folger 1 sec voraus!

4. Runde: Lüthi nur noch auf P7 hinter Lowes und Rins. Cortese P15, Schrötter P18, Aegerter P19, Aegerter P20.

5. Runde: Folger 1,2 sec voraus. Rabat und Zarco fighten hart um P2, berühren sich.

6. Runde: Rabat dreht massiv auf und holt Folger ein.

7. Runde: Auch Zarco holt Folger und Rabat ein. Lüthi P7, Cortese P14, Aegerter P17, Krummenacher P19. Schrötter P22, Mulhauser P24, Raffin P25.

8. Runde: Rabat an Folger vorbei auf P1. Auch Zarco und Lowes an Folger dran.

9. Runde: Zarco auf P2.

10. Runde: Lowes an Folger vorbei auf P3. Lüthi an Siméon vorbei auf P6.

13. Runde: Rabat, Zarco und Lowes ziehen weg. Folger P5, Lüthi P6, Cortese P12, Aegerter P13, Krummenacher P16, Schrötter P18, Mulhauser P20.

14. Runde: Zarco in Führung.

15. Runde: Lüthi P5 vor Folger.

16. Runde: Zarco gewinnt vor Rabat, Lowes, Rins und Lüthi. Folger nur noch auf P7. ♦ ML

Qualifying

1. Zarco	1:36,346
2. Rabat	1:36,633
3. Lowes	1:36,878
4. Corsi	1:37,393
5. Folger	1:37,434
6. Siméon	1:37,509
7. Rins	1:37,543
8. Lüthi	1:37,585
9. Baldassarri	1:37,591
10. Nakagami	1:37,598
11. A. Pons	1:37,604
12. Simón	1:37,632
13. Márquez	1:37,638
14. Cortese	1:37,650
15. Kallio	1:37,717
16. Aegerter	1:37,764
17. Schrötter	1:37,790
18. Krummenacher	1:38,042
19. Syahrin	1:38,104
20. Morbidelli	1:38,142
21. Salom	1:38,175
22. Cardús	1:38,222
23. West	1:38,262
24. Shah	1:38,551
25. Rossi	1:38,997
26. Mulhauser	1:39,019
27. Wilairot	1:39,169
28. Alt	1:39,273
29. Raffin	1:39,298
30. Warokorn	1:39,991
31. Iwema	1:40,717

GRAND PRIX DER NIEDERLANDE – MOTO2 / Resultate

Assen (NL): 27. Juni 2015; 8. Lauf zur Weltmeisterschaft; 72,672 km über 16 Runden à 4,542 km; 31 gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 21 Grad, Asphalt: 30 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Johann Zarco (F)	Kalex	16	26:13,410	1:37,576	25
2. Esteve Rabat (E)	Kalex	16	+0,757	1:37,499	20
3. Sam Lowes (GB)	Speed-up	16	+2,080	1:37,676	16
4. Alex Rins (E)	Kalex	16	+3,738	1:37,831	13
5. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	16	+4,530	1:37,870	11
6. Xavier Siméon (B)	Kalex	16	+5,045	1:37,802	10
7. Jonas Folger (D)	Kalex	16	+6,140	1:37,901	9
8. Mika Kallio (FIN)	Kalex	16	+8,105	1:37,918	8
9. Alex Márquez (E)	Kalex	16	+8,376	1:37,934	7
10. Simone Corsi (I)	Kalex	16	+9,670	1:38,213	6
11. Julián Simón (E)	Speed-up	16	+11,749	1:38,222	5
12. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	16	+17,537	1:38,414	4
13. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	16	+18,104	1:38,494	3
14. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	16	+20,468	1:38,560	2
15. Hafiz Syahrin (MAL)	Kalex	16	+20,894	1:38,556	1
16. Azlan Shah (MAL)	Kalex	16	+22,405	1:38,719	-
17. Sandro Cortese (D)	Kalex	16	+22,930	1:38,670	-
18. Marcel Schrötter (D)	Tech3	16	+25,633	1:38,975	-
19. Franco Morbidelli (I)	Kalex	16	+30,931	1:38,288	-
20. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	16	+35,014	1:39,653	-
21. Jesko Raffin (CH)	Kalex	16	+35,289	1:39,449	-
22. Axel Pons (E)	Kalex	16	+44,794	1:38,000	-
23. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	16	+47,633	1:40,255	-
24. Ratthapark Wilairot (THA)	Suter	16	+54,049	1:40,398	-
25. Jasper Iwema (NL)	Speed-up	16	+1:10,079	1:40,928	-

Nicht klassiert:

- Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	11	+5 Rdn.	1:38,469	-
- Anthony West (AUS)	Speed-up	11	+5 Rdn.	1:38,392	-
- Louis Rossi (F)	Tech3	9	+7 Rdn.	1:39,113	-
- Ricky Cardús (E)	Tech3	5	+11 Rdn.	1:38,487	-
- Florian Alt (D)	Suter	-	+16 Rdn.	-	-

Nicht gestartet:

- Luis Salom (E)	Kalex	-	-	-	-
------------------	-------	---	---	---	---

Durchschnittstempo des Siegers: 166,2 km/h

Schnellste Runde: Rabat, 6. Runde in 1:37,499 min (= 167,7 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 12. Juli 2015, Sachsenring (D)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	159
2. Rabat	114
3. Lowes	96
4. Lüthi	89
5. Rins	87
6. Folger	75
7. Morbidelli	62
8. Siméon	59
9. Kallio	43
10. Simón	40
11. Aegerter	37
12. Salom	36
13. Syahrin	34
14. Cortese	30
15. A. Márquez	30
16. Baldassarri	29
17. Nakagami	23
18. Corsi	22
19. West	17
20. Schrötter	12
21. Krummenacher	10
22. A. Pons	8
23. Rossi	7
24. Shah	1

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	195
2. Speed-up	104
3. Tech3	19



Jonas Folger (94) führte das Rennen die ersten acht Runden an

GP Assen - Moto2

Zarco wie ein Weltmeister



Starkes Duo: Weltmeister Rabat, WM-Leader und Sieger Zarco



Zarco (5) ließ Rabat (1) im Finale stehen, Lowes (23) holte P3

Von MARKUS LEHNER

Überlegene Pole-Position, eine perfekte Rennstrategie und ein Angriff im richtigen Moment: WM-Leader Johann Zarco bot bei seinem Sieg in Assen eine weltmeisterliche Leistung.

Der Finne Aki Ajo, der Teamchef von WM-Leader Johann Zarco (25), kam in Assen gar nicht mehr zum Feiern heraus. Zuerst hatte ihm Miguel Oliveira (KTM) in der Moto3-Klasse den bereits zweiten Saisonsieg beschert, eine Stunde später stand Zarco in der Moto2-Klasse zum dritten Mal in dieser Saison ganz oben auf dem Podest.

Zarco, der nun mit 45 Punkten Vorsprung auf Rabat die WM-Tabelle überlegen anführt und den Sieg wie immer mit einem Rückwärtssalto in der Out-Lap besiegelte, hat diese Saison immer gewonnen, wenn er auf der Pole-Position stand. In Argentinien, in Barcelona und nun in Assen. «Der Start war nicht ganz befriedigend, aber ich habe mich innerlich ruhig gehalten», erzählte Zarco. «Ich wusste bereits von der Startphase vor dem Abbruch her, dass ich eine sehr hohe Pace gehen konnte. Schwierig war nur das Überholen von Rabat. Er war sehr aggressiv und hat

heftig dagegengehalten, aber ich kenne alle diese Tricks natürlich auch. Den Angriff zwei Runden vor Schluss habe ich exakt geplant. Ich wusste, dass ich den Speed hatte, um danach außer Schlagdistanz zu kommen. Ich wollte den üblichen heißen Showdown in der letzten Schikane verhindern. Das ist mir dann auch gelungen.»

Rabat: «Zarco war der Beste»

Rabat machte trotz Platz 2 ein zufriedenes Gesicht: «Ein Podestplatz ist nie schlecht, und Zarco war heute der Bessere. Ich wollte wegfahren, als ich Folger ein- und überholt hatte. Aber das klappte leider nicht.»

Dass Zarco und Rabat den Sieg unter sich ausmachen würden, war bereits nach dem Qualifying klar, nur der Brite Sam Lowes konnte mit der Speed-up deren Pace einigermaßen folgen. «Leider war der Start nicht ganz optimal», fasste Lowes nach Platz 3 zusammen, «aber es hat im Rennen viel weniger zu den beiden Topleuten gefehlt als gedacht.»

Eine starke Leistung bot Jonas Folger. Der Deutsche führte das Rennen bis zur 8. Runde an, wurde dann aber bis auf P7 zurückgereicht: «Ich bekam Chattering, wir haben wohl einen fehlerhaften Reifen erwischt, ganze Fetzen flogen davon.» ♦

Die Deutschen und Schweizer in Assen

4 x Punkte, 2 x faule Reifen



DOMINIQUE AEGERTER KALEX, P12

«Ehrlich gesagt, hatte ich Mühe zu verstehen, wie Zarco und Rabat diese Fabelzeiten im Qualifying erreichen konnten. Nach dem guten Training am Morgen mit gebrauchten Reifen war ich überzeugt, dass ich mit frischen Gummis noch einen deutlichen Zucken würde zulegen können. Aber das war leider nicht der Fall. Dennoch: Der Abstand von P16 zur Pole-Position war zwar riesig, aber mir fehlten nur vier Zehntel bis zu Platz 4. Der erste Start gelang mir sehr gut, der zweite umso schlechter. Als Folge davon fuhr ich einer Gruppe, die einen langsameren Rhythmus fuhr als ich. Ich wusste, ich konnte schneller fahren, aber immer, wenn ich meine schnellen Linien fahren wollte, haben mir die Gegner die Türe zugemacht. Erst als ich mich an die Spitze der Gruppe vorgekämpft hatte, wurden meine Rundenzeiten besser. Aber es war zu spät, um auf ein besseres Resultat zu hoffen. Es gibt noch einiges zu tun.» **WM-Punkte/WM-Platz: 37/11.**



FLORIAN ALT SUTER, STURZ

«Der Start ins Wochenende am Donnerstag war denkbar schlecht, weil wir aus technischen Gründen die erste Trainingssession verpassten. Die Suter war in jeder Beziehung unfahrbar. Wir lagen mit der Grundabstimmung unfassbar weit daneben. Wir haben dann alles komplett umgekrempelt, dann ging es schon besser. Aber P28 im Qualifying war natürlich nicht die große Sensation, auch wenn sich der Rückstand nach vorn in Grenzen hielt. Über das Rennen gibt es leider nicht viel zu erzählen, außer, dass der frühe Sturz in der ersten Runde sehr ärgerlich ist, und es mir leidtut für das Team. Der Start war in Ordnung, und die Auftaktrunde verlief bis zum Crash noch besser als beim ersten Start vor dem Abbruch. Bereits im Warm-up stimmte etwas mit der Front nicht, die Suter wollte am Kurveneingang nicht dorthin, wo ich es wollte. Auch im Rennen war es nicht anders, und so lag ich bereits in Turn 8 im Kiesbett.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



SANDRO CORTESE KALEX, P17

«Am Freitagnachmittag haben wir einen großen Schritt nach vorn gemacht. Platz 14 in der Qualifikation war natürlich nicht das Ergebnis, was wir uns vorgestellt haben, aber wir konnten uns immerhin verbessern. Und der Rückstand auf Platz 7 betrug nur eine Zehntelsekunde. Im Großen und Ganzen war das Qualifying also akzeptabel. Wir wussten natürlich, dass ein guter Start enorm wichtig sein würde. Die ersten sechs, sieben Runden waren okay. Ich hatte mich vorgekämpft und war auf Platz 12 frei. Ich wollte meinen Strich weiterfahren, aber war dann schlagartig zwei Sekunden langsamer und bin nicht mehr vorwärtsgekommen. Der Reifen hatte sich aufgelöst. Am Schluss war ich ein Opfer für alle anderen. Wir sind das ganze Wochenende diesen Reifen auch über 30 Runden gefahren, ohne Probleme. Wir haben wohl ein faules Reifenexemplar erwischt, daran kann man nun nichts mehr ändern.» **WM-Punkte/WM-Platz: 30/14.**



JONAS FOLGER KALEX, P7

«Mit Startplatz 5 war ich zufrieden. Wir waren so in der Lage, um das Podium zu kämpfen. Auf der anderen Seite bereitete uns der Rückstand auf Zarco und Rabat Kopfzerbrechen. Die Pace der beiden war fast eine Sekunde schneller als beim Rest. Wir wussten, dass ich in Sektor 1 fast vier Zehntelsekunden verlor, auch der letzte Streckenabschnitt war eine Schwachstelle. Also ließen wir nichts unversucht, um den Rückstand aufzuholen. Im Rennen bin ich dann beide Male super gestartet, die ersten acht Runden auf P1 waren der Hammer. Das hat unheimlich gutgetan. Doch dann bekam ich Reifenprobleme. Vorne hatten wir wegen einer Unwucht des neuen Reifens vor dem Re-Start auf ein 16 Runden altes Exemplar wechseln müssen, das natürlich bald abbaute. Und hinten erwischten wir auch ein fehlerhaftes Exemplar! Zwei faule Reifen an einem Weekend, da kommt Frust auf. P7 war nur Pech, nichts anderes.» **WM-Punkte/WM-Platz: 75/6.**



RANDY KRUMMENACHER KALEX, P14

«Nach dem starken freien 3. Training am Samstagmorgen hatte ich mir für das Qualifying in jedem Fall mehr ausgerechnet als P18. Ich konnte mich auch weiter steigern, aber am Ende war es zu wenig. Ich verlor in Sektor 1 zu viel Zeit. Trotzdem war ich überzeugt, dass wir uns hinsichtlich der Rennabstimmung besser vorbereitet hatten als bei den vergangenen Grands Prix. Deshalb erhoffte ich mir für das Rennen ein besseres Abschneiden als diesen 18. Startplatz. Tatsächlich gab es dann Rang 14 und 2 Punkte. Nach den Barcelona-Problemen war es wichtig, wieder in den Punkterängen ins Ziel zu kommen. Trotzdem ist es uns nicht gelungen, den Schlüssel zu finden, um unsere Rundenzeiten echt zu steigern. Abgesehen davon war es die richtige Entscheidung, wieder auf das Setting von Freitagvormittag zu wechseln, mit dem ich über das gesamte Wochenende betrachtet das beste Gefühl hatte. Es war bestimmt das Beste, was wir als Vorbereitung für das Rennen machen konnten. Zum Rennen selbst ist zu sagen, dass mir beide Starts gut gelungen sind, ich bin jedes Mal super weggekommen. Ich konnte mich zügig durch das Feld nach vorne arbeiten.» **WM-Punkte/WM-Platz: 10/21.**



THOMAS LÜTHI KALEX, P5

«Ich war in Assen noch nie so schnell unterwegs, aber das war offenbar nicht schnell genug. Denn Zarco und Rabat legten im Qualifying Zeiten hin, mit denen sie dem Rest nicht die geringste Chance ließen. Ich erreichte immerhin die dritte Startreihe, aber damit war ich natürlich nicht zufrieden. Mit den elf Punkten im Rennen bin ich einverstanden. Beim ersten Start ist mir das Motorrad vorne aufgestiegen, ich habe viele Plätze verloren. Dank des Abbruchs habe ich eine zweite Chance erhalten. Meine Pace in den ersten drei Runden war nicht gut genug, um auf einen Podestplatz zu hoffen. Aber der Rest des Rennens war ok, und der Abstand zum Sieger am Ende korrekt. Ich denke nicht, dass ich unter normalen Umständen den Punkteabstand zu WM-Leader Zarco noch gutmachen kann. Aber ich möchte so rasch wie möglich auf das Podest zurück. In Assen fehlte zu viel, um vorne um den Sieg mitzukämpfen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 89/4.**



ROBIN MULHAUSER KALEX, P20

«Assen war von Beginn an schwieriger für mich als Barcelona. Ich hatte Mühe, eine gute Abstimmung zu finden und machte vor allem zu viele fahrtechnische Fehler. Immerhin war ich im Qualifying allein genauso schnell unterwegs wie im Windschatten anderer Fahrer, ich konnte einen regelmäßigen Rhythmus gehen. Der Abstand zu den Top 10 war nicht gravierend groß, und da habe ich mir schon etwas Hoffnung auf eine gute Platzierung gemacht. Aber daraus wurde leider nichts. Die Verbindung zwischen mir und der Maschine war einfach nicht da. Ich wollte etwas erreichen, aber es hat nicht richtig funktioniert. Ich habe mit meinem Landsmann Jesko Raffin um Platz 20 gekämpft. Aber ich weiß, dass das nicht mein Niveau ist. Ich muss unbedingt auf den Leistungsstand vom GP Catalunya zurückkehren, wo ich bis zu meinem Sturz in der Gruppe mithielt, die um Platz 15 stritt.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



JESKO RAFFIN KALEX, P21

«Es war nicht einfach, in Assen an das gute Gefühl vom Barcelona-Test anzuknüpfen. Das Layout der Strecke ist wirklich einmalig. Mit dem Qualifying und P29 am Start war ich nicht wirklich einverstanden, obwohl ich mich gegenüber FP3 um eine ganze Sekunde steigern konnte. Aber nach der Steigerung war irgendwie die Luft draußen, und alle weiteren Versuche, noch mehr zu pushen, brachten nichts mehr. Beim Re-Start war ich etwas zu vorsichtig und bog als Letzter in die erste Kurve ein. Es dauerte zu lange, bis ich die langsamen Fahrer, die in der Startaufstellung hinter mir standen, wieder überholt hatte. Zu diesem Zeitpunkt war der Zug nach vorne schon abgefahren. Schließlich konnte ich noch zu Mulhauser aufschließen und merkte schnell, dass wir den gleichen Rhythmus führen. Allerdings konnte ich nicht an ihm vorbeikommen. So bin ich knapp an meinem ersten Top-20-Ergebnis gescheitert.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-**



MARCEL SCHRÖTTER TECH3, P18

«Angesichts der schwierigen Situation war der 17. Startplatz nicht schlecht. Der Rückstand hielt sich in Grenzen, abgesehen von der ersten Startreihe natürlich. So gesehen haben wir viel aufgeholt, und sogar während des Qualifyings machten wir Fortschritte. Die Kayaba-Techniker legen sich mächtig ins Zeug. Vor dem Qualifying überlegten wir kurz den Schritt zurück zu Öhlins für diese eine Session, doch um die Motivation hochzuhalten, haben wir Kayaba weiter vertraut. Zu meiner Platzierung möchte ich nicht viel sagen, nur so viel, dass es ohne Eigenfehler besser hätte aussehen können. Beim zweiten Start kam ich besser durch die ersten Kurven. Mit frischen Reifen konnte ich schnellen Fahrern trotz Chatterings gut folgen. Dann geriet ich in Turn 1 auf die Curbs, musste einen Umweg fahren und habe 5 oder 6 Positionen verloren. Dasselbe ist mir später nochmals passiert, somit waren die Vorderleute endgültig weg.» **WM-Punkte/WM-Platz: 12/20.**



Moto2

Nicht mit Gewalt



Johann Zarco: Aufstieg nur mit dem richtigen Material und Team

Bei der Form, die Moto2-WM-Leader Johann Zarco derzeit vorlegt, stellt sich unweigerlich die Frage nach einem möglichen Aufstieg in die MotoGP. Doch der bald 25-jährige Franzose bleibt gelassen: «Natürlich ist die MotoGP mein Ziel und mein Traum, aber nicht mit Gewalt und nicht um jeden Preis», stellt Zarco klar. «Es muss in dem richtigen Team und dem richtigen finanziellen Paket sein, sonst hat es wenig Sinn. Die Gefahr, dort unterzugehen ist sehr groß, und ich weiß aus eigener Erfahrung zu gut, welchen Unterschied es macht, mit welchem Material und in wel-

chem Team man in der WM unterwegs ist. Wenn es nicht klappt, fahre ich lieber in einem Spitzenteam weiter Moto2 als irgendwo in der MotoGP.»

Zarco, der 2007 beim Debüt des MotoGP Rookies Cup erster Cupsieger und 2011 mit Aki Ajo bei den 125ern Vizeweltmeister wurde, ist aber ein gefragter Mann. Unter anderem ist Estrella Galicia an ihm interessiert. Doch auch ein Abwarten bis 2017 könnte Sinn machen. Aki Ajo will zwar kein eigenes MotoGP-Team machen, aber KTM steigt als Werkteam ein, und dort kennt man den Franzosen gut. ♦ IP

NACHRICHTEN

Dämpferkrieg lässt Zeiten purzeln

Moto2 Als der Zweikampf zwischen Johann Zarco und Tito Rabat im Qualifying die Zeiten purzeln ließ, stand zunächst sowohl bei der Öhlins- als auch bei der WP-Truppe das Lächeln in den Gesichtern. Als Zarco dann noch einmal drei Zehntel fand, fiel allen die Kinnlade runter. Damit war der Franzose nicht nur eine Sekunde schneller als Rabat im Jahr zuvor, sondern ließ auch Marco Melandri aus der MotoGP hinter sich. «Und das mit einem Motorrad, das die Hälfte der Leistung hat und ein Zehntel des Preises kostet», schmunzelte Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. Wie sehr Konkurrenz von drei Herstellern das Geschäft belebt und die Entwicklung vorantreibt, sah man auch in der MotoGP: Obwohl 500 Umdrehungen weniger als im Vorjahr gedreht werden darf, verbesserte sich die Bestzeit gegenüber 2014 um 1,1 Sekunden, und nicht weniger als 14 Piloten blieben unter der damaligen Trainingsbestzeit von Jack Miller. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto2** Bei Jonas Folger, Sandro Cortese und Franco Morbidelli waren die Hinterreifen trotz der von 24 auf 16 Runden verkürzten Distanz völlig aufgelöst. Diese Reifen werden zwar bei Dunlop im Werk analysiert, der Rennservice stellte aber auch klar: «Wir hatten die härtere Mischung für die Renndistanz empfohlen. Es haben sich aber alle für die weichere entschieden. Da hat es uns nicht verwundert, dass er bei einigen nicht hielt.»

»» **Moto2** Der WM-Dritte Sam Lowes bekommt spätestens für Indianapolis, wenn es klappt sogar schon für den Sachsenring, einen neuen Rahmen für die Speed-up. «Unser Nachtteil gegenüber der Kalex ist klar das Einlenken. So werde ich einen weichen Rahmen bekommen, bei dem wir hoffen, dass wir diesen Nachteil kompensieren. Bei den vielen Kalex ist es ein Vorteil, dass, wenn wir uns verbessern, es gleich viele Plätze ausmachen kann», so der Supersport-Weltmeister von 2013. ♦

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Grid: Bastianini (#17) wie in Barcelona wieder auf Pole-Position, der starke Navarro erneut in der ersten Reihe. WM-Leader Kent diesmal nur in der zweiten Startreihe.

Start: Oliveira stürmt aus der zweiten Startreihe an die Spitze, vor Bastianini, Navarro, Kent und Hanika.

1. Runde: Navarro schnappt sich Bastianini, Quartararo stürmt von hinten voran.

2. Runde: Quartararo schon Zweiter.

3. Runde: Vázquez stürzt, Quartararo übernimmt Führung, Öttl auf P15.

4. Runde: Quartararo wird von Oliveira, Bastianini und Kent überholt, Öttl nur noch P19.

5. Runde: Oliveira führt, Öttl P17.

6. Runde: Fenati stürzt an Kent und Oliveira vorbei in Führung, Khairuddin stürzt.

7. Runde: Fenati nach zwei herrlichen Manövern wieder P1.

8. Runde: Öttl nur noch 22.

9. Runde: Kent macht Druck und übernimmt die Spitze.

10. Runde: Jetzt Oliveira vorn.

12. Runde: Guevara stürzt und reißt Viñales mit.

13. Runde: Auch die zweite Husqvarna von Herrera wird abgeräumt. Fenati wieder vorn.

16. Runde: Kent fällt ans Ende der Führungsgruppe.

20. Runde: Navarro führt, Kent wieder Dritter.

22. Runde: Die Führung wechselt zwischen Quartararo, Oliveira und Kent, zum Schluss Oliveira vorn. Ajo fällt in der Schikane neben das Motorrad und lässt sich bis ins Ziel schleifen. ♦ IP

Qualifying

1. Bastianini	1:41,283
2. Navarro	1:41,618
3. Hanika	1:41,683
4. Kent	1:41,699
5. Viñales	1:41,794
6. Oliveira	1:41,805
7. Quartararo	1:41,811
8. Fenati	1:41,846
9. Vázquez	1:41,980
10. Bagnaia	1:42,202
11. B. Binder	1:42,278
12. Öttl	1:42,325
13. Herrera	1:42,339
14. Locatelli	1:42,345
15. Martin	1:42,371
16. Ajo	1:42,397
17. Migno	1:42,413
18. Guevara	1:42,442
19. Antonelli	1:42,445
20. Loi	1:42,462
21. Masbou	1:42,528
22. Ono	1:42,675
23. McPhee	1:42,743
24. D. Binder	1:42,803
25. Kornfeil	1:43,016
26. Tonucci	1:43,128
27. Rodrigo	1:43,257
28. Danilo	1:43,262
29. Suzuki	1:43,397
30. Khairuddin	1:43,438
31. Gardner	1:43,665
32. Manzi	1:43,871
33. Carrasco	1:43,988
34. Ferrari	1:44,442
35. Boerboom	1:46,694
36. Hanus	1:46,710

GRAND PRIX DER NIEDERLANDE – Moto3 / Resultate

Assen (NL): 27. Juni 2015; 8. Lauf zur Weltmeisterschaft; 99.924 km über 22 Runden à 4,542 km; 36 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 19 Grad, Asphalt: 25 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rdn.	Pkte.
1. Miguel Oliveira (P)	KTM	22	37:54,427	1:42,523	25
2. Fabio Quartararo (F)	Honda	22	+0,066	1:42,542	20
3. Danny Kent (GB)	Honda	22	+0,117	1:42,616	16
4. Jorge Navarro (E)	Honda	22	+0,179	1:42,135	13
5. Romano Fenati (I)	KTM	22	+0,252	1:42,456	11
6. Enea Bastianini (I)	Honda	22	+0,526	1:42,510	10
7. Brad Binder (ZA)	KTM	22	+0,540	1:42,435	9
8. Karel Hanika (CZ)	KTM	22	+21,406	1:43,103	8
9. Niccolò Antonelli (I)	Honda	22	+21,472	1:43,327	7
10. John McPhee (GB)	Honda	22	+21,663	1:43,259	6
11. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	22	+21,693	1:43,486	5
12. Andrea Migno (I)	KTM	22	+21,723	1:43,080	4
13. Livio Loi (B)	Honda	22	+22,024	1:43,294	3
14. Hiroki Ono (J)	Honda	22	+22,204	1:43,379	2
15. Philipp Öttl (D)	KTM	22	+22,596	1:43,074	1
16. Jules Danilo (F)	Honda	22	+22,666	1:43,330	–
17. Niklas Ajo (FIN)	KTM	22	+25,494	1:43,413	–
18. Jorge Martin (E)	Mahindra	22	+27,271	1:43,513	–
19. Darryn Binder (ZA)	Mahindra	22	+27,386	1:43,344	–
20. Jakob Kornfeil (CZ)	KTM	22	+33,963	1:43,073	–
21. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	22	+34,786	1:43,437	–
22. Stefano Manzi (I)	Mahindra	22	+38,741	1:43,816	–
23. Ana Carrasco (E)	KTM	22	+51,803	1:44,582	–
24. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	22	+52,214	1:44,713	–
25. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	22	+53,616	1:43,812	–
26. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	22	+1:38,917	1:44,516	–
27. Jorel Boerboom (NL)	Kalex-KTM	21	+1 Rde.	1:47,363	–
28. Kevin Hanus (D)	Honda	21	+1 Rde.	1:47,898	–

Nicht klassiert:

– Andrea Locatelli (I)	Honda	21	+1 Rde.	1:43,441	–
– Maria Herrera (E)	Husqvarna	12	+10 Rdn.	1:43,164	–
– Juanfran Guevara (E)	Mahindra	12	+10 Rdn.	1:43,079	–
– Isaac Viñales (E)	Husqvarna	11	+11 Rdn.	1:43,483	–
– Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	5	+17 Rdn.	1:44,588	–
– Alexis Masbou (F)	Honda	5	+17 Rdn.	1:44,759	–
– Efrén Vázquez (E)	Honda	2	+20 Rdn.	1:43,193	–
– Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	0	+22 Rdn.	–	–

Durchschnittstempo des Siegers: 158,1 km/h

Schnellste Runde: Navarro, 16. Runde in 1:42,135 min (= 160,0 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 12. Juli 2015, Sachsenring (D) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Kent	165	14. Hanika	26
2. Bastianini	108	15. Locatelli	21
3. Oliveira	102	16. Öttl	18
4. Fenati	86	17. Kornfeil	17
5. Vázquez	76	18. Migno	16
6. Quartararo	74	19. Ajo	15
7. B. Binder	66	20. Ono	15
8. Viñales	64	21. Loi	15
9. Bagnaia	55		

WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	185
2. KTM	136
3. Husqvarna	64
4. Mahindra	61



Danny Kent: Auch mit Platz 3 WM-Führung noch weiter ausgebaut

Grand Prix der Niederlande - Moto3

Oliveira ganz cool zum Sieg

Von IMRE PAULOVITS

In einem unglaublichen Rennkrimi holte sich KTM-Werkspilot Miguel Oliveira seinen zweiten GP-Sieg – dank kühlem Kopf.

Was sich im Moto3-Rennen in der letzten Runde abgespielt hat, war schon allein die Eintrittskarte in Assen wert. Eine sieben Mann starke Führungsgruppe war noch immer beisammen, und in jeder Kurve wechselten die Plätze. Miguel Oliveira übernahm die Spitze im Ramhoek, ließ beim Anbremsen der letzten Schikane nicht die geringste Lücke frei und gewann so vor Super-Rookie Fabio Quartararo, der Danny Kent noch vor dem Ziel austrickste.

«Der Wind war stärker als die Tage zuvor, so konnte sich niemand lange vorne halten, denn im Windschatten ging es viel besser», verriet Oliveira. «So wusste ich, dass es keine gute Idee ist, in der letzten Runde vorne zu sein. Quartararo hat mich auch passend überholt, ich konnte dann in der vorletzten Kurve vorbei und meine Führungsposition verteidigen.» Der KTM-Werksfahrer bleibt

auch nach dem zweiten Saison-sieg auf dem Boden: «Jetzt müssen wir konzentriert bleiben, in der WM haben wir noch viel aufzuholen.»

Fabio Quartararo war glücklich, nach drei verkorksten Rennen wieder auf dem Podest zu stehen. «Wir haben an diesem Wochenende hart gearbeitet, dass es wieder vorwärtsgeht», so der 16-jährige Franzose. «Jetzt stimmt mein Set-up wieder, und ich hoffe, dass ich auch in den nächsten Rennen angreifen kann.»

Kent mit Kiefer in die Moto2?

WM-Leader Danny Kent war mit Platz 3 nicht unglücklich: «Wenn du in einem Pulk mit sieben Mann kämpfst, kannst du nicht an viel mehr denken als an die nächste Kurve. Wir haben unsere WM-Führung hier sogar noch weiter ausgebaut, insofern können wir zufrieden sein.»

Die Erfolgswelle, die das Kiefer Racing Team mit dem Briten feiert, hat auch Sponsor Leopard Lust auf mehr gemacht. «Es ist noch lange nicht fix, aber der Trend sieht so aus, dass wir mit Danny zusammen in die Moto2 gehen», verriet Teamchef Stefan Kiefer. ♦



Oliveira (44): Den richtigen Moment abgepasst zum zweiten Sieg

Moto3

Harte Zeiten



Philipp Öttl: «In der Gruppe ging es sehr chaotisch zu»

Wenn Philipp Öttl auch in Assen seine tolle Pace von Barcelona weiterführen konnte, reichte es in Assen dennoch nur für Platz 15. Und dieser eine Punkt war hart erkämpft.

Teamchef Terrell Thien machte das ganze Wochenende über ein glückliches Gesicht. «Beim Phillip ist der Knoten geplatzt. Es ist unglaublich, wie konzentriert er arbeiten kann», freute sich Thien, der trotz des Durchhängers im Vorjahr fest an den 19-jährigen Deutschen geglaubt hat.

In den freien Trainings arbeitete sich Öttl auch stetig von zunächst P20 bis auf P11 vor, und auch in der Quali schaffte er in dem superengen Feld den 12. Platz, wobei er schneller war als die Pole-Position-Zeit von Jack Miller aus dem Vorjahr. «Unsere Pace war wirklich gut, ich denke zum Schluss wären sogar noch ein oder zwei Zehntel mehr drin gewesen», freute sich Öttl.

Dass er im Rennen diesmal nicht in seiner üblichen Art

weiter nach vorne kam und in der zweiten riesigen Gruppe nur ziemlich am Ende ins Ziel kam, hatte aber einen handfesten Grund.

Das Chaos im riesigen Pulk

«Es tut mir eigentlich leid für das Team, dass nicht mehr drin gewesen ist. Sie haben mir ein Super-Motorrad hingestellt, das sogar noch besser lief als in Barcelona», sagte Öttl. «Im Rennen sind wir bei Weitem nicht die Zeit vom Qualifying gefahren. Doch am Anfang ist in der Gruppe alles durcheinander gegangen. Es war kein kontrolliertes Fahren. Es war so dicht, dass es keine Möglichkeit gab, in der Gruppe nach vorn und dann weg zu fahren. Dann gab es in der Gruppe auch noch ein paar Kollisionen, wegen denen ich ganz an den Schluss zurückgefallen bin. Aber zum Schluss haben wir, wenn auch mit etwas Glück, noch einen WM-Punkt mitgenommen.»

Bis zum Sachsenring führt Öttl nun sein Training weiter, und freut sich schon auf sein Heimrennen. ♦ IP

Moto3

Härtere Strafen

Rennleiter Mike Webb hat besonders bei den vielen aufstrebenden Talenten der Moto3 die schwierige Aufgabe, das von FIM und Dorna verordnete oberste Gebot der Sicherheit durchzusetzen. Ein besonders überflüssiges Risiko sehen er und seine um Sicherheit bemühten Kollegen Loris Capirossi und Franco Uncini beim Abwarten eines Windschattens im Qualifying, wo deshalb viele langsam auf der Ideallinie fahren.

«In Barcelona war es besonders schlimm und gefährlich, da war es fast unmöglich, eine vernünftige schnelle Runde zu fahren», stellte Webb fest. «Auch das System mit Strafpunkten hat wenig gefruchtet.» So sollen in Zukunft Fahrer, die auf andere warten, verwarnet und in der Startaufstellung radikal nach hinten versetzt werden.

Sollte auch dies auf Dauer nicht helfen, wird sogar über eine Änderung des Qualifikations-Formats mit Einzelzeitfahren nachgedacht. «Das würde ich aber ungern einführen», gibt Webb zu.

Die Top-Piloten, die auch alleine auf gute Zeiten kommen, zeigten sich allesamt froh über die angedachten Disziplinierungsmaßnahmen. ♦ IP



Rennleiter Mike Webb

MotoGP Rookies Cup

Fliegender Holländer

Es war erst der Freitagnachmittag vor dem Assen-Grand-Prix, aber die Tribünen waren bereits voll. Denn der Rookies Cup stand auf dem Programm, und die Holländer erwarteten einen Heimsieg von ihrem Favoriten Bo Bendsneyder.

Dieser erste Lauf begann mit einem Vierkampf. Doch als nach drei Runden Simpson und Schotmann im Kies landeten,

wurde aus dem Vierkampf ein tolles Duell um den Sieg. Der 17-jährige Bendsneyder und der 16-jährige Italiener Fabio Giannantonio kämpften mit wilden Spätbremsschüben um die Führung. Und die Zuschauer konnten schließlich jubeln: Bendsneyder gewann mit hauchdünnen 0,083 Sekunden.

Bendsneyder gewann auch Lauf zwei. Keinem seiner Geg-

ner ließ er diesmal eine Chance. Der Mittelschüler aus Rotterdam darf nun weiter von seiner motorsportlichen Zukunft träumen: «Gesamtsieg im Rookies Cup und dann der Aufstieg in die Moto2-WM!»

In der Cup-Gesamtwertung führt Bendsneyder nun nach vier Siegen in vier Rennen mit 100 Punkten vor Giannantonio (71) und Gutierrez (62). ♦ PP



Bo Bendsneyder (64) vor Fabio Giannantonio: Doppelsieg daheim

Seitenwagen-WM

Reeves im Doppelpack

Mit einem erneuten Doppelsieg über Päävärinta/Kainulainen auf dem Pannonia-Ring übernahmen Reeves/Cluze auch die Führung in der WM-Tabelle von den Finnen.

Das Sprintrennen, das am Samstag bei zwar völlig bedecktem Himmel, aber noch trockener Piste gefahren wurde, entwickelte sich von Beginn an zu einem Krimi zwischen der finnischen Paarung und dem britisch-französischen Gespann. Reeves/Cluze erwischten den Start am besten, doch Ex-Weltmeister Päävärinta und sein neuer Beifahrer Kirsi Kainulainen ließen sich nicht abschüteln.

Doch Reeves wusste die enge Strecke zu nutzen und fuhr so geschickt Kampflinie, dass auch, als er Reifenprobleme bekam, Päävärinta keinen Weg an ihm vorbeifand, obwohl er es mit immer härteren Angriffen

probierte. Im Ziel rauschte Reeves mit gerade 0,142 Sekunden Vorsprung durch.

Nicht minder heftig wurde um den dritten Platz gekämpft. Doch beim Duell zwischen den Holländern Streuer/Koerts und den Deutschen Gürck/Wechselberger gab es umso mehr Überholmanöver. Zum Schluss konnte sich Gürck für den letzten Podestplatz durchsetzen.

Führungswechsel im Regen

Beim Gold-Race am Sonntag waren die Wettergötter nicht mehr so wohlgesonnen, es regnete in Strömen. Doch auch hier setzte sich Reeves gegen Päävärinta durch, und mit dem vierten Sieg in Folge setzte sich der amtierende Weltmeister auch an die Spitze der WM-Tabelle. Streuer/Koerts revanchierten sich bei Gürck/Wechselberger für die Niederlage vom Vortag, und so liegen die Holländer auch weiterhin auf dem dritten WM-Rang. ♦ IP



Reeves/Cluze: Doppelsieg in Ungarn, WM-Führung übernommen

SEITENWAGEN-WM / Resultate

Pannonia-Ring (H): 27.-28. Juni 2015

Sprint-Race: 1. Reeves/Cluze (GB/F), LCR-Kawasaki; 2. Päävärinta/Kainulainen (FIN/BMW-LCR); 3. Gürck/Wechselberger (D/BMW-LCR); 4. Streuer/Koerts (NL/Suzuki-LCR); 5. Roscher/Burkard (D/LCR-BMW); 6. Pärm/Meius (EST/LCR-Kawasaki); 7. Rutz/Hofer (CH/LCR-Yamaha). – Schnellste Runde: Päävärinta in 1:58,838 (= 143,863 km/h)

Gold-Race: 1. Reeves; 2. Päävärinta; 3. Streuer; 4. Gürck; 5. Spindal/Hill (SLO/GB), LCR-Yamaha; 6. Remse/Ramsay (SLO/GB), LCR-Yamaha; 7. Roscher. – Schnellste Runde: Päävärinta in 2:17,384 (= 124,442 km/h)

Stand (nach 4 von 8 Läufen): 1. Reeves/Cluze 125; 2. Päävärinta/Kainulainen 120; 3. Streuer/Koerts 90; 4. Gürck/Wechselberger 68; 5. Rutz/Hofer 45

Nächstes Rennen: 18./19. Juli 2015, Brands Hatch (GB) Internet: www.fim-live.com

Superbike-WM

Auch Checa rückfällig



Aushilftester Carlos Checa

Nach Troy Bayliss und Max Biaggi kehrt ein weiterer Superbike-WM-Haudegen in den Rennsattel zurück: Der Spanier Carlos Checa (42) wird diese Woche die Wers-Panigale testen.

Der Superbike-Weltmeister von 2011, der sich Ende 2013 zurückgezogen hatte, wird von Diens-

tag bis Donnerstag dieser Woche die Arbeit der Ducati-Testtruppe in Mugello unterstützen. Checa wird für Ducati-Testpilot Luca Scassa einspringen, der sich vor einer Woche beim WM-Lauf in Misano das rechte Schlüsselbein gebrochen hat.

«Es ist mir eine Ehre, bei diesen Tests aushelfen zu können», freut sich Checa. «Wenn

ich den Rost etwas abgeschüttelt habe, hoffe ich, dass ich dem Team mit meinen Daten bei der Entwicklung behilflich sein kann. Aber ich will gleich feststellen, dass ich nicht daran denke, wieder Rennen zu fahren. Ich möchte nur wieder den Spaß erleben, den ich während meiner Karriere auf Rennmotorrädern hatte.» ♦ IP

IDM Superbike

Ducati mit wenig Optimismus

Markus Reiterberger (BMW) fährt am kommenden Wochenende auf dem Hungaroring mit 55 Punkten Vorsprung in die zweite Saisonhälfte. Die Chancen, dass Ducati den Titel verteidigt, existieren fast nur noch theoretisch.

Das 3C-Racing Team mit Xavi Forés und Lorenzo Lanzi testet am Mittwoch noch in Brünn oder auf dem Pannoniaring. Die Entscheidung fällt kurzfristig. Aufgrund der knappen Testzeit von nur einem Tag wird wahrscheinlich von beiden Fahrern

die Hybrid-Variante der 1199 Panigale R eingesetzt werden. Forés fuhr mit der 2015er-Elektronik im 2014er-Chassis bereits auf dem Nürburgring. Das 3C-Racing Team rechnet bei den darauffolgenden IDM-Superbike-Rennen mit ähnlichen Ergebnissen wie auf dem Nürburgring, als Forés und Lanzi Zweiter beziehungsweise Dritter wurden. «Vielleicht auch etwas besser», so Chef Karsten Jerschke. An den Titel glaubt das Team im Hinblick auf die derzeitige Form von Markus Reiterberger nur mit sehr verhaltenem Optimismus. Zumal

Reiti in der zweiten Halbzeit gedankt, taktisch zu fahren. «Ich werde mich in der letzten Runde nicht mehr um jeden Preis wegen eines Sieges anlegen und möglicherweise für sichere Punkte zurückstecken.»

Reiti mit sechs Kilo mehr

Ab jetzt schreibt die Balance of Performance für den 21-jährigen Dauersieger ein Zusatzgewicht von sechs Kilogramm vor. Statt 168 wiegt seine BMW dann 174 Kilogramm. «Das wird richtig schwer. Am Freitag fahre ich zum ersten Mal damit.» ♦ AWI



Noch kein Sieg in dieser Saison: Xavi Forés und Lorenzo Lanzi

NACHRICHTEN

Hayes und Beaubier im harten Kampf

MotoAmerica Bei der sechsten Runde der von Wayne Rainey promoteten US-Meisterschaft im Miller Motorsport Park im US-Bundesstaat Utah gab es einen Wechsel an der Spitze der Superbike-Tabelle. Cameron Beaubier kam mit sechs Punkten Vorsprung bei der gleichen Anzahl von Siegen mit Meister Josh Hayes nach Miller, musste sich seinem Teamkollegen aber zweimal geschlagen geben. So führt Hayes drei Runden vor Schluss mit 245 Punkten vor Beaubier (241). Superstock-1000-Tabellenführer Jake Gagne hat in Miller zwei Nuller geschrieben, Taylor Knapp ist bis auf sechs Punkte aufgerückt. Klarer sieht es bei den Supersport 600 aus: JD Beach holte auch in Miller einen Doppelsieg und hat 40 Punkte Vorsprung auf Josh Herrin. ♦ IP

KOMPAKT

»»

Supersport-WM Kevin Wahr wird die Pause bis zum WM-Lauf in Laguna Seca (19. Juli) nutzen und mit seiner privaten Honda CBR 600 trainieren.

»»

Superbike-WM Nach den zwei sechsten Plätzen in Misano will Max Biaggi in Sepang am ersten August-Wochenende noch besser abschneiden: «Misano war sozusagen das Aufwärmen. Jetzt weiß ich, was ich den Reifen zumuten kann», gibt sich der 44-jährige Römer kämpferisch. ♦ IP

**MOTOR
SPORT**
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

Komplexe Manöver in jede
Richtung – auch Loopings!
Gyro-Technik, verschiedene Flugmodi,
Maße: ca. 7x7x3 cm, inkl. Akku und
Fernsteuerung.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70165 Stuttgart, Besondereicht Stuttgart HWA 8002, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Herbert Lehmann, Vertriebs-Beauftragte: Barbara und Ines
erfolgt durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Wies. Oberenfeldy (Vorstand), Neuss (Büro), Dr. Michael Rapp, Distanzstraße 1, 20355 Hamburg, als registrierter Unternehmer, AD Hamburg, HRB 86752.

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum	Unterschrift
	X

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

US-Motocross Budds Creek

Dungey hält Roczen in Schach

Von ALEX HODGKINSON

Trotz Rückenschmerzen bleibt Ken Roczen (Suzuki) nach einem schwierigen Tag in Budds Creek/Maryland auf Rang 2 der US-Motocross-Serie hinter KTM-Star Ryan Dungey.

Der 21 Jahre alte Suzuki-Star aus Thüringen stieß in der Startrunde zum ersten Lauf auf der verregneten Strecke rasch auf Platz 2 hinter Gesamtleader Ryan Dungey vor. Doch das KTM-Aushängeschild hatte bereits drei Sekunden Vorsprung herausgefahren. Und Dungey vergrößerte den Abstand kontinuierlich. «Angesichts der Nässe war mir schon während

der Besichtigungsrunde klar, wie wichtig ein guter Start sein würde. Und der ist mir auch gelungen, ich war gleich in der ersten Kurve ganz vorne», sagte Dungey zufrieden.

Dungey: Alle machen Fehler

Dungey war auf dieser Strecke, auf der 2007 das Nationencross ausgetragen wurde, seit drei Jahren ungeschlagen. Doch er warnte vor den Konsequenzen des angekündigten Sturmtiefs, welches dann den Start zum zweiten Lauf tatsächlich zwei Stunden in den Abend hinein verschob: «Unter solchen Bedingungen ist es enorm wichtig, fehlerfrei zu fahren. Ich habe zwar zurzeit mehr oder weniger alles unter Kontrolle, aber

auch mir kann immer ein Patzer unterlaufen.» Tatsächlich geriet der 25-Jährige aus Minnesota gleich zu Beginn des zweiten Laufs in Schwierigkeiten. Er kam zwar als Zweiter aus der Startkurve heraus, gleich hinter dem führenden Justin Barcia, aber dann stürzte er beim nachfolgenden Sprung und musste das Rennen als Letzter wieder aufnehmen. Dungey kam immerhin noch als 12. ins Ziel.

Roczen: Virus eingefangen

Trotzdem konnte Dungey seinen Vorsprung von 37 Punkten auf Roczen bei Saisonhalbzeit bewahren. Denn der Deutsche bekam auf der ausgefahrenen Strecke augenscheinlich immer mehr Probleme. Im ersten Lauf

fiel er in den letzten zwei Runden von Rang 2 bis auf Platz 5 zurück, und mehr als Platz 4 war auch im zweiten Lauf nicht drin. Roczen: «Ich habe einen Virus erwischt und war nicht sicher, ob ich fahren konnte», sagte Roczen. «Auch die Heilung meines Fußgelenks ist noch nicht abgeschlossen.»

Tagessieg für Justin Barcia

Der Franzose Christophe Pourcel stellte sein Können bei solch schwierigen Verhältnissen mit Platz 2 im ersten Lauf unter Beweis, aber auch er hatte gegen den entfesselten Justin Barcia in Lauf zwei keine Chance. «Ich stamme aus dem Nordwesten, da regnet's oft», grinste Barcia, «je mehr Regen, desto besser

für mich.» Zusammen mit Platz 3 im ersten Lauf sicherte sich der Yamaha-Pilot den ersten Tagessieg in der 450-ccm-Klasse.

Nicht am Start in Maryland war Altmeister Chad Reed. Der Australier, der seit fünf Jahren sein eigenes Two-Two-Motorsports-Team führt, hat letzte Woche die Türen zugesperrt. Der Verlust eines Sponsors gab den Ausschlag für das Aus.

Musquin siegt trotz Patzer

In der 250-ccm-Klasse kam Leader Marvin Musquin im ersten Lauf nach einem Kollision nur als 7. ins Ziel. In Lauf zwei siegte der Franzose klar und sicherte sich sogar den Tagessieg, weil Titelrivale Jeremy Martin nicht über P2 und P6 hinauskam. ♦



KTM-Superstar Ryan Dungey: Nach einer Kollision in Lauf 2 nur auf Rang 12 im Ziel

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Budds Creek/USA: 27. Juni, 6. Lauf

450 ccm, Gesamt: 1. Justin Barcia (USA/Yamaha) 3-1; 2. Christophe Pourcel (F/Husqvarna), 2-3; 3. Blake Baggett (USA/Suzuki) 4-2; 4. Ken Roczen (D/Suzuki), 5-4; 5. Ryan Dungey (KTM), 1-12; 6. Jason Anderson (Husqvarna), 7-7; 7. Broc Tickle (Suzuki), 6-9; 8. Phil Nicoletti (Yamaha), 11-5; 9. Tommy Hahn (Honda), 12-6; 10. Wil Hahn (Kawasaki), 8-14; 11. Justin Brayton (KTM), 9-17; 12. Kyle Cunningham (Suzuki), 17-10; 13. Tony Archer (Kawasaki), 40-8; 14. Weston Peick (Yamaha), 10-34; alle USA; 15. Fredrik Noren (S/Honda) 38-11

Stand nach 12 von 24 Läufen: 1. Dungey 256 Punkte; 2. Roczen 219; 3. Barcia 193, 4. Baggett 185, 5. Anderson 178; 6. Tickle 158; 7. Pourcel 157; 8. Peick 140; 9. Nicoletti 132; 10. Eli Tomac (USA/Honda) 125; 11. Brayton 109; 12. Noren 105, 13. Cole Seely (USA/Honda) 104; 14. Wil Hahn 83; 15. Kyle Chisholm (USA/Kawasaki) 68

Nächstes Rennen: 4. Juli, Buchanan/USA

Internet: www.amaproracing.com

ADAC MX Masters Aichwald

Gajser ließ keine Brosamen übrig

Von MARKUS LEHNER

Trotz des überlegenen Doppelsiegs von WM-Gaststarter und Honda-Pilot Tim Gajser bleibt der Holländer Glenn Coldenhoff klarer Gesamtleader des ADAC MX Masters.

Der Zweitklassierte der aktuellen MX2-Weltmeisterschaft, der 18 Jahre junge Slowene Tim Gajser, ließ vor 22000 Zuschauern auf der 1755 Meter langen und lehmigen Naturstrecke von Aichwald nichts anbrennen. Mit der Pole-Position und zwei überlegenen Laufsiegen stellte er seine aktuelle Topform unter Beweis. «Das war für mich eine perfekte Rückkehr», freute sich Gajser, «denn ich kenne Aichwald aus meinen Zeiten im ADAC Junior MX Cup. Allein schon deshalb wollte ich hier

eine gute Vorstellung bieten und natürlich auch die Rennen gewinnen. Die vielen Zuschauer an der Strecke haben mich bis ins Ziel mächtig gepusht.»

Rauchenecker: Gute Starts

Neben Gajser und Gesamtleader Glenn Coldenhoff (24, Suzuki) stand KTM-Pilot Pas-

cal Rauchenecker erstmals in dieser Saison auf dem Podest. «Heute sind mir vor allem die Starts sehr gut gelungen, ich konnte am Anfang der Läufe sehr viel wertvolle Zeit gutmachen», erzählte der 22-jährige Österreicher. Weniger gut lief es für den Schweizer Jeremy Seewer, der wie Gajser in Aich-

wald vor drei Wochen in Bielstein beide Läufe für sich entschieden hatte. Der Sechste der MX2-WM kam zweimal nicht über den siebten Rang hinaus.

Coldenhoff bleibt Leader

Trotz «nur» einem fünften und einem zweiten Laufang bleibt

der niederländische Suzuki-Werkspilot Glenn Coldenhoff bei Saisonhalbzeit klarer Leader des ADAC MX Masters. Coldenhoff führt mit 173 Punkten vor Dennis Ullrich (145 Punkte), dem Meister der Jahre 2013 und 2014. Dann folgen der 20 Jahre junge Seewer (131) und Rauchenecker (118). ♦



Tim Gajser: Der Zweite der MX2-WM räumte in Aichwald alles ab

ADAC MX MASTERS/Resultate

Aichwald/D: 28. Juni 2015, Wetter/Piste: schön/trocken

1. Lauf (40 Fahrer gestartet, 33 gewertet): 1. Tim Gajser (SLO), Honda, 17 Runden in 34:37,713 min (= 51,694 km/h); 2. Angus Heidecke (D), KTM, +18,099; 3. Dennis Ullrich (D), Suzuki, +22,641; 4. Pascal Rauchenecker (A), KTM; 5. Glenn Coldenhoff (NL), Suzuki; 6. Lukas Neuraüter (A), KTM; 7. Jeremy Seewer (CH), Suzuki; 8. Grégory Aranda (F), Kawasaki; 9. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 10. Sullivan Jaulin (F), Suzuki; 11. Dominique Thury (D), Kawasaki; 12. Jaromir Romancik (CZ), Suzuki; 13. Mike Stender (D), Suzuki
2. Lauf: (40 Fahrer gestartet, 32 gewertet) 1. Gajser, 17 Runden in 35:13,560 min (= 50,818 km/h); 2. Coldenhoff, +10,838 sec; 3. Rauchenecker, +15,654 sec; 4. Neuraüter; 5. Heidecke; 6. Ullrich; 7. Seewer; 8. Aranda; 9. Romancik; 10. Jaulin; 11. Neugebauer; 12. Kevin Wouts (B), Kawasaki; 13. Boris Maillard (CZ), Suzuki; 14. Christian Brockel (D), KTM
DM-Stand (nach 8 von 16 Läufen): 1. Coldenhoff, 173 Punkte; 2. Ullrich 145; 3. Seewer 131; 4. Rauchenecker 118; 5. Heidecke 100; 6. Aranda 100; 7. Neugebauer 90; 8. Brockel 82; 9. Neuraüter 60; 10. Delincé 59; 11. Jacobi 59; 12. Wouts 56; 13. Thury 56; 14. Larsen 53
Nächstes Rennen: 18. Juli, Tensfeld/D
Internet: www.adac-mx-masters.de



Tim Gajser

Langbahn-Team-WM Mühldorf

Erst zweite Niederlage

Im engsten Teamfinale aller Zeiten siegten erstmals die Briten. Deutschland rettete beim «Heimspiel» gegen Finnland im Stechen die Silbermedaille.

Vor dem letzten Lauf des Tages hätte es noch zu einem Stechen zwischen drei Teams um den Titel kommen können. Zwei Punkte trennten die Teams auf den Plätzen 1 bis 4. Das hatte es in neun Jahren Team-WM bei

nur einer deutschen Niederlage noch nie gegeben. Doch die kleinen Fehler im deutschen Team in Mühldorf erlebten im letzten Heat gegen Frankreich ihre Fortsetzung. Mit einem 12:3 konnte das DMSB-Team den Titel noch holen. Doch in der ersten Kurve rutschte der punktbeste Deutsche Michael Härtel weg: «Ich wusste, dass ich nach vorn musste, da bin ich auf einer nassen Stelle ausgerutscht», so der 17-Jährige.

Das Re-Run fand ohne Härtel statt, und hinter Erik Riss kämpfte Jörg Tebbe gegen Stéphane Tresarrieu um Platz 2. Im Ziel hatte Tebbe den Fight gewonnen und damit Deutschland in ein Stechen um Platz 2 gegen die Finnen gebracht.

Erik Riss Sieger im Stechen

«Ich wusste, wir brauchen 9 Punkte und daher habe ich überall versucht, Griff zu kriegen», erklärte der Dohrener sei-

ne Motivation. Das Run-off gewann dann Weltmeister Erik Riss gegen den sehr starken Appe Mustonen. Die Finnen, die auch ohne ihren Besten Joonas Kylmäkorpi zeitweise in Führung lagen, kamen sensationell auf P3. Riss, der direkt von der U21-EM aus Macon/F kam, analysierte: «Unser Rennen wurde durch viele kleine Zwischenfälle entschieden. Ich hatte einen Plattfuß und anfangs auch falsch übersetzt.» ♦ TS



Deutschland-Finnland: A.P. Mustonen, J. Mustonen, Härtel, Riss

LANGBAHN-TEAM-WM / Resultate

Mühldorf (D): 28. Juni 2015, Bahnlänge: 1000 Meter; Wetter: sonnig, trocken, 26 Grad
 1. GROSSBRITANNIEN 42 Punkte: Glen Phillips 14, Andrew Appleton 8, Richard Hall 20, James Shanes N; 2. DEUTSCHLAND 41+5 Punkte: Jörg Tebbe 9, Michael Härtel 14, Stephan Katt 0, Erik Riss 18+5; 3. FINNLAND 41+4 Punkte: Jesse Mustonen 14, Aki Pekka Mustonen 23+A, Aarni Heikkilä 3, Matias Maenpää 1; 4. FRANKREICH 40 Punkte: Stéphane Tresarrieu 14, Mathieu Tresarrieu 18, Dimitri Berge 4, Theo Di Palma 4; 5. NIEDERLANDE 31 Punkte: Jannick de Jong 23, Henry van der Steen 3, Sjoerd Rozenberg 5; 6. TSCHIECHIEN 30 Punkte: Josef Franc 18, Richard Wolff 7, Michal Dudek 5, Michal Skurla 0

Internet: www.fim-live.com

Trial-WM Andon

Raga stoppt die Siegesserie von Bou

Nach neun aufeinanderfolgenden Siegen von Weltmeister Toni Bou durchbrach sein Landsmann Adam Raga am zweiten Tag in Andon/F die schon fast unheimliche Serie.

Am ersten der beiden Tage lief für Multi-Champion Toni Bou (29, Montesa-Honda) alles nach Plan. Bereits in der ersten der beiden Runden lag der Spanier fünf Punkte vor den Verfolgern, im zweiten Umlauf baute er den Vorsprung bei strahlender Sonne und angenehmen Temperaturen auf 18 Punkte aus. «Ich habe heute kaum Fehler gemacht, alles lief perfekt», freute sich Bou am Samstag. «Nur Zone 6 war echt schwierig, ich habe das erst im

zweiten Umlauf geschafft. Ich hoffe, dass morgen, Sonntag, die Sektionen etwas schwieriger werden, sonst gibt das einen zu einfachen und vor allem zu wenig selektiven Wettkampf.»

Zu leicht für den Champion

Doch die Organisatoren taten Toni Bou den Gefallen nicht. Abgesehen von einigen kleinen Änderungen blieb der Parcours unverändert. Prompt lag nach der ersten Runde sein schärfster Konkurrent Adam Raga mit einem Punkt vorn und baute diesen Vorsprung in Runde 2 auf 12 Punkte aus. Mit 0 Fehlern in den letzten 12 Prüfungen holte Bou nochmals bis auf vier Punkte auf, doch der Sieg gehörte Raga. ♦ ML



Adam Raga

Speedway-WM-Qualifikation

Regen in Terenzano, Stürze in Riga

In Terenzano nutzte Wildcard-Fahrer Nikolas Covatti die Chance. Er qualifizierte sich mit einer starken Leistung für das Finale am 5. September in Rybnik (PL).

Auch dem zweiten Wildcard-Fahrer, Kacper Gomolski, gelang es, sich nach einem Stechen zu qualifizieren. Martin Smolinski Formkurve zeigt hingegen weiterhin nicht nach oben. Seine 5 Punkte waren zu wenig, um an bessere GP-Zeiten anzuknüpfen. Tobias Kroner konnte wegen Krankheit nicht starten.



Res.: Wölbart

Regen hatte eine Stunde vor dem Rennen die Bahn überflutet. Dennoch konnte um 22 Uhr noch gestartet werden.

In Riga blieb für Kevin Wölbart mit einem 1-3-2-1-1 nur der Reserveplatz. Er hofft wie Kim Nilsson auf eine Wildcard. Kildemand berührte im 3. Lauf das Hinterrad von Loktjajew und zog sich beim Sturz eine Gehirnerschütterung zu. North stürzte spektakulär in Lauf 17. Ausgangs Kurve 4 konnte er die Maschine nicht mehr kontrollieren und schlug hart in die Holzbande ein. ♦ GD

SPEEDWAY-WM-QUALIFIKATION / Resultate

Terenzano/I: 27. Juni 2015, Bahnlänge: 400 m
 Qualifiziert für Finals: 1. Nikolas Covatti (D), 14; 2. Piotr Pawlicki (PL), 12; 3. Przemyslaw Pawlicki (PL), 12; 4. Václav Milík (CZ), 11; 5. Chris Harris (GB), 9; 6. Fredrik Lindgren (S), 8; 7. Kacper Gomolski (PL), 8; Reserve: 8. Kim Nilsson (S) 8; Ausgeschieden: 9. Martin Vaculik (SLO), 7; 10. Michael Jepsen Jensen (DK), 7; 11. Jesper B. Monberg (DK), 5; 12. Martin Smolinski (D), 5; 13. Jurica Pavlic (CRO), 5; 14. Max Fricke (AUS), 4; 15. Sam Masters (AUS), 4; 16. David Bellego (F), 1

Riga/LV: 27. Juni 2015, Bahnlänge: 400 m
 Qualifiziert für Finals: 1. Leon Madsen (DK), 14; 2. Andriy Karpow (UKR), 12; 3. Kjustas Puodzuks (LAT), 10; 4. Aleksandr Loktjajew (UKR), 10; 5. Linus Sundström (S), 9; 6. Antonio Lindbäck (S), 9; 7. Maksim Bogdanow (LAT), 9; Reserve: 8. Kevin Wölbart (D), 8; Ausgeschieden: 9. Dakota North (AUS), 7; 10. Andzejs Lebedevs, 7; 11. Peter Ljung (S), 6; 12. Karol Baran (PL), 6; 13. Kenneth Bjerre (DK), 5; 14. Miroslaw Jablonski (PL), 4; 15. Ricky Wells (USA), 3; 16. Eduard Krčmar (CZ), 1; 17. Peter Kildemand (DK), 0
 Nächster Lauf: 15. September, GP-Challenge Rybnik/PL Internet: www.speedwaygp.com

NACHRICHTEN

Nagl: Teilnahme in Schweden unsicher

MXGP Ice-One-Husqvarna bangt weiterhin um die Teilnahme von Max Nagl am kommenden Wochenende beim 11. Lauf zur MXGP-WM in Uddevalla/S. Hingegen ist MX2-WM-Leader Jeffrey Herlings zuversichtlich, in Skandinavien an den Start gehen zu können. Herlings wurde schon am Abend des GP Deutschland in Teutschenthal am Schlüsselbein operiert. Petar Petrov (Kawasaki) verzichtet hingegen auf den Schweden- und den Lettland-GP. Der 20-Jährige Bulgare hat sich im Training in Holland letzte Woche ebenfalls das Schlüsselbein gebrochen.

Berührung oder keine Berührung?

Speedway-Bundesliga In einem teils dramatischen Rennen konnte Landshut einen knappen Sieg 43:41 erkämpfen. Im letzten Finallauf wurde der Landshuter Michael Härtel von Grzegorz Zengota attackiert und stürzte nahezu ohne jede Berührung. Der Schiedsrichter disqualifizierte aber Zengota. Proteste und einen Videobeweis ließ der Referee nicht zu. Norden Haie, 41 Punkte; Zengota, 14; Lambert, 13; Schultz 9; Limberger, 3; Dittner, 2; Staszewski, 0. Landshut Devils, 43; Härtel, 13; Riss, 10; Gafurov, 9; Kudryashov, 4; Katt, 4; Deddens, 3. ♦ AH/GD

KOMPAKT

MX-Junioren-WM Unter den 148 Teilnehmern der Junioren-WM in El Molar/E ist kein einziger US-Amerikaner dabei, weil der Termin vom 18./19. Juli nur eine Woche vor dem Loretta-Lynn-Amateur-National ist.

Speedway-U21-EM Erik Riss (11 Punkte) qualifizierte sich als Dritter beim U21-EM-Semifinale in Macon/F für das Finale. Steven Mauer (3 Punkte) schied aus.

Speedway-U21-EM Das Semifinale in Brovst/DK gewann Anders Thomsen vor Mikkel B. Andersen.

Speedway-EM Die FIM Europe hat den Vertrag mit dem polnischen Promoter One Sport um zehn Jahre verlängert. One Sport vermarktet Speedway-EM und Paar-Cup. ♦ TS

TRIAL-WM / Resultate

Andon/F: 27./28. Juni 2015, Wetter/Piste: schön und heiß/trocken
 1. Lauf (27.6.): 1. Toni Bou (E/Montesa), 21 Strafpunkte (5:46,46 h Laufzeit); 2. Adam Raga (E/GasGas), 29; 3. Takahisa Fujinami (I/Montesa-Honda), 41; 4. Albert Cabestany (E/Sherco), 46; 5. Jeroni Fajardo (E/Beta), 53; 6. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 67; 7. Jaime Busto (E/Montesa-Honda), 68; – 12. Franz Kadlec (D/Beta), 112
 2. Lauf (28.6.): 1. Raga, 12 Strafpunkte (5:47,54 h Laufzeit); 2. Bou 16; 3. Fajardo 33; 4. Fujinami 38; 5. Cabestany 40; 6. Busto 42; 7. Eddie Karlsson (S/Montesa), 50; – 11. Kadlec 102
 WM-Stand (nach 5 Wettbewerben): 1. Bou, 197 Punkte; 2. Raga 163; 3. Fajardo 140; 4. Fujinami 126; 5. Cabestany 125; 6. Busto 101; 7. Dabill 80; 8. Ferrer 74; – 10. Kadlec 52
 Nächster Lauf: 4./5. Juli, Sant Julia de Loria/AND Internet: www.fim-live.com

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

www.mariani.de



Wir machen den Sound...seit 1985! Sound (auch für Dieselfahrzeuge und unter Beibehaltung der Serienoptik). Auspuffanlagen in S- und RS-Optik in verschiedenen Soundstufen. Leistungssteigerungen, Fahrwerk, Felgen, Lenkräder etc. (siehe Rubrik BMW, Mercedes). Wir beraten Sie gerne: 05264/8601 H



630i A Sport-Automatik / 200 KW (272 PS), Mod. 2008, erst 43.800 km !!!, 1. Hand + "einmalig" gepflegt! (steht da wie neu!), "ABSOL. SUPER-AUSSTG.", nur 28.888,- (UPE. d. Herst. 82.700,-), Automobile Andrea Arens, Stettiner Str. 21, 58515 Lüdenscheid, 02351/12893 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27435

Mercedes

www.mariani.de



mariani...Familienbetrieb seit 30 Jahren! Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik und für Dieselfahrzeuge). Auspuffanlagen in Wunsch-Optik für sämtliche Modelle und Motorisierungen, Rad-Reifen breitetster Abmessungen. Geht nicht gibts nicht! (siehe Rubrik Audi, BMW). Tel. 05264/8601 H

Porsche



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

BMW



650i A 8-Stufen Sport-Aut./300KW (408PS), Mod. 2012, erst 32.400 km !!!, 1. Hand + neuw.l., "ABSOL. SUPER-AUSSTG.", 41.080,- + MwSt. = 48.888,- (UPE. d. Herst. 117.600,-). Automobile Andrea Arens, Stettiner Strasse 21, 58515 Lüdenscheid, T. 02351/12893 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27436

BMW Alpina

Alpina D4 Biturbo Coupé, Neuwagen, 257 kW (350 PS), alpinweiß/schw., Head Up, Glasdach, Navi Prof, Harman Kardon, DAB-Tuner, 86.805,- € (MwSt awb.) Kraftstoffverbrauch: innerorts 6,0 (l/100 km), außerorts 4,9 (l/100 km), komb. 5,3 (l/100 km), CO2-Emissionen komb. (g/km) 139, CO2-Effizienz B. Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0, www.rolfhorn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27477



SLS AMG Roadster, Bj. 05.2012, designo mysticweiß 2, Vollausstattung, Leder-Exklusiv designo classicrot/schwarz, AMG Performance Media, unfallfrei, TÜV 2017, 272.000,- €. Tel. 0171/7246712

RCB



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

Hyundai



ix35 2.0 CRDI 4WD Style, 135 KW (184 PS), 6-Stufen-Automatik, TZ 02.2015, Bi-Xenon, Klimaautomatik, Radio-Navigation mit Rückfahrkamera, 18" Alufelgen, Vollederausstattung, Tempomat, Alarmanlage, Sitzheizung vo. + hi. u.v.m., große Auswahl an unterschiedlichen Farben, eUVPE d. Herstellers 37.760,-. Unser Aktionspreis 26.990,-. Auf Wunsch mit el. Panorama-Glasdach u. el. Einparkassistent nur zzgl. 2000,- Aufpreis. Über 100 Fahrzeuge am Lager. Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 9,1, außerorts 6,1, kombiniert 7,1, CO2-Emission 189 g/km, CO2-Effizienzklasse: D. DELTA Automobile II GmbH & Co. KG, Hanauer Landstr. 426, 60314 Frankfurt, Tel. 069/6681999-0, www.delta.hyundai.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 27482

DB C 220 CDI AMG Coupé, EZ 06.13, Sportpak., Teilleder schw./schw.-met., 27248 km, Navi, Sp.-Lenk., Schaltw., 18" AMG, 28.995,-, MwSt. M. Kraus u. J. Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 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

Mercedes CL600 AMG 12 Zyl., Einzelstück (über 300 km/h), 5/2000, Bestzustand, 99600 km. Tel. 0172/8231000

Opel

Bertone Coupé, 1. Hd., 17500 km, JW Zustand, kein Winter, Ü-Bügel, tief-breit, 4-Rohr, VB 11.500,- €. Tel. 07159/44101, 17-20 Uhr

www.mariani.de



Der Maßschneider unter den Konfektionären. Wir realisieren auch die ausgefallensten Kundenwünsche mit TÜV. Auspuffanlagen und Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik und für Diesel), Fahrwerk, Felgen bis 14J x 22 Zoll, Leistung etc. (siehe Rubrik Audi, Mercedes). Mit uns kann man(n) reden: 05264/8601 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82-2550

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

Chiffre

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

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

40. Geburtstag Ralf Schumacher

«Wollte eigenes Rennnteam»



Zur Person

Ralf Schumacher

Geburtsort 30. Juni 1975
Geburtsort Hürth-Hermülheim (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE RENNFÄHRER

1979–92 Kartsport (2x Junior-Meister)
1992 Formel BMW Junior (6.)
1993 Formel-3-DM
1994 Formel-3-DM (3.)
1995 Formel-3-DM (2.)
1996 Formel Nippon (1.), japanische GT-Meisterschaft (2.), F1-Test McLaren-Mercedes
1997 F1 Jordan-Peugeot (11.), FIA-GT (29.)
1998 F1 Jordan-Mugen/Honda (10.)
1999 F1 Williams-Supertec (6.)
2000 F1 BMW-Williams (5.)
2001 F1 BMW-Williams (4./3. Siege)
2002 F1 BMW-Williams (4./1. Sieg)
2003 F1 BMW-Williams (5./2. Siege)
2004 F1 BMW-Williams (9.)
2005 F1 Toyota (6.)
2006 F1 Toyota (10.)
2007 F1 Toyota (16.)
F1-Gesamtbilanz 180 GP, 6 Siege
2008 DTM Mercedes (14.)
2009 DTM Mercedes (11.)
2010 DTM Mercedes (14.)
2011 DTM Mercedes (8.)
2012 DTM Mercedes (17.)
DTM-Gesamtbilanz 52 Starts, 1x P2

KARRIERE UNTERNEHMER

2001 Eröffnung Schumachers Motodrom (Kart & Bowl), Bispingen
2010/11 Co-Chef bei GP3-Team Mücke
2009 Übernahme Michael-Schumacher-Kartcenter, Kerpen
2013 Anteilsübernahme bei KSM-Racing-Team (Kart), DTM-Teammanager bei Mücke/Mercedes
2014 Eröffnung des Restaurants «Schumachers», Bergheim

HOBBY Kartfahren

Kart-Teamchef und Kart-Generalimporteur: Ralf Schumacher im Chassis-Lager seines neuen Betriebes in Kerpen

Von LEOPOLD WIELAND

Es ist ruhiger geworden um den nach Michael Schumacher und Sebastian Vettel dritterfolgreichsten deutschen Formel-1-Fahrer. Zwei Jahre nach seinem Rückzug aus dem DTM-Cockpit von Mercedes hat Ralf Schumacher Ende 2014 dort auch seine Rolle als Teammanager aufgegeben. Seine volle Aufmerksamkeit gehört seitdem seinem Kart-Business, vor allem seinem ersten eigenen Rennstall – und seinem ersten eigenen Restaurant. Am 30. Juni wird der sechsmalige GP-Sieger 40 Jahre alt. Im MSA-Interview erklärt er sein neues Leben.

Ralf, wie besonders ist für dich dein 40. Geburtstag?

RALF SCHUMACHER: Eigentlich nicht wirklich. Der 30., der hat ein bisschen wehgetan. Daran erinnere ich mich genau. Aber bei der Sportart, die ich viele Jahre gemacht habe, ist es nicht selbstverständlich, mit 40 noch ganz gesund zu sein. Ich gucke nicht auf die Uhr. Hauptsache, man fühlt sich gut.

Wie zufrieden bist du mit deinem bisherigen Berufsleben?

Zwar hätte ich mir das ein oder andere bessere Ergebnis in meiner Formel-1-Karriere gewünscht, aber die ist nun mal aus verschiedensten Gründen so gelaufen. Mit dem Rest bin ich sehr happy.

Hast du das Bestmögliche für dich ausgeholt in der Formel 1?

In der Formel 1 musst du zur richtigen Zeit am richtigen Ort sein. Vielleicht habe ich da nicht immer das glücklichste Händchen gehabt. Oder ich war nicht zur richtigen Zeit bei den richtigen Teams.

Was ist dir am meisten geblieben aus deiner Formel-1-Zeit?

Da habe ich nie so drüber nachgedacht. Ich schaue wenig zurück und habe das abgehakt. Am Ende hat es mir jedenfalls keinen Spaß mehr gemacht.

Was ist deine wichtigste Erkenntnis aus deiner F1-Zeit?

Es war eine tolle Zeit, diese elf Jahre. So viel zu lernen, so viele interessante, facettenreiche Menschen zu treffen, so vielen Herausforderungen gegenüberzustehen, das war toll.

Was waren deine besten sportlichen F1-Momente?

Die Siege, klar. Aber auch Rennen, wo ich nach schlecht gelaufener Quali von hinten nach vorne gefahren bin. Das waren größere Herausforderungen. Und die schlimmsten Momente waren welche?

Kein Unfall war schön. Richtig Mist war, als Villeneuve mir 2001 in Melbourne draufgefahren ist, und ein Streckenposten von einem seiner abgerissenen Räder getötet wurde. Das war sehr tragisch.

Du hattest auch zwei Unfälle in Indianapolis. Beim ersten, 2004 im BMW-Williams, hast du dir ein paar Rückenwirbel gebrochen. Wie haben gerade diese Unfälle psychisch nachgewirkt?

Ich bin danach nicht langsamer gefahren. Das könnte ich heute ja ehrlich zugeben. Nur vorsichtiger bin ich dadurch geworden, wenn ich Veränderungen am Auto gespürt habe. Und als es nach meinem Formel-1-Ausstieg ein paar IndyCar-Angebote gab, habe ich gleich abgewinkt. Rennstrecken mit Mauern ganz nah dran und ich, das gibt nix.

Es ist selbstverständlich, dass MSA mit Rücksicht auf eure Privatsphäre keine Fragen zum folgenschweren Skiunfall deines Bruders Michael stellt. Bitte erlaube mir aber mit Blick auf eure gemeinsame Formel-1-Zeit diese Frage: Wie viel spezieller waren die Duelle mit deinem großen Bruder?

Wie schon zu Kart-Zeiten wollte keiner von uns beiden nachgeben. Er wollte nicht gegen den kleineren Bruder verlieren, bei mir war es umgekehrt. Es war immer ein gesundes Duell. Dass dabei hier und da mal Emotionen aufkamen, das gehört dazu, wenn so viel auf dem Spiel

«Als Unternehmer liegt alles in deiner Verantwortung.»

RALF SCHUMACHER

steht. Aber wir haben uns dennoch viel besser verstanden als angenommen.

Wie sehr hat dich der ständige Vergleich mit Michael gestört?

Das war halt einfach so. Ich hätte ja Reiten oder Fußballspielen können, wenn ich das Talent dazu gehabt hätte. Grundsätzlich hatte ich damit in der Formel 1 kein großes Problem mehr. In der Aufbauzeit war das etwas schwieriger. Vor allem in meiner Formel-3-Zeit hat man mir sehr wenig Spielraum gelassen. Da war dann sicher hier und da sicher meine Reaktion falsch. Es prasselte so viel von so vielen Seiten auf mich ein, dass ich mich einfach schützen wollte. Und dabei bin ich eben immer sehr direkt gewesen. Dein liebster Teamkollege in der Formel war?

Gute Frage! Jenson Button, weil man sich auf ihn verlassen konnte. Er war fahrerisch und auch als Typ sehr cool. Er machte im Team keine Politik. Auch auf der Piste war er sehr vernünftig. Bei ihm konntest du in eine Lücke reinfahren, ohne einen Unfall zu riskieren. Und wer war der schwierigste?



Montoya war generell schwierig, teamintern war es Trulli. **Hast du noch Kontakt in die Formel 1?**

Nur noch mit Franz Tost (sein langjähriger persönlicher Betreuer und der heutige Teamchef von Toro Rosso, d. Red.). Und natürlich mit Norbert Haug (sein Ex-Sportchef bei Mercedes, d. Red.), der mich hin und wieder auch besucht. **Und zu deinem, eurem, ehemaligen Manager Willi Weber? Gar nicht mehr.**

Wie verfolgst die F1 heute? Wenig. Ich lese News, aber vorm Fernseher sitze ich bei den Rennen fast gar nicht mehr. **Wie fahrerisch reizvoll findest du die aktuellen Hybrid-F1-Autos?** Die sind eine andere Herausforderung. Die Fahrer müssen trotzdem ihr Hirn einschalten. Wenn sie früher weniger Elektronik hatten, mussten sie da teils mehr Risiko eingehen. **Warum hast du Ende 2007 mit der Formel 1 aufgehört?**

Ganz ehrlich: Weil Toyota nicht funktioniert hat. Als ich dort unterschrieben habe (Ende 2004, d. Red.), war mir klar: Wenn das klappt, kann ich danach wieder in ein Top-Team wechseln oder dort bleiben, wenn es ein Top-Team wird. Es klappte aber nicht. Und Force India blieb als Alternative. **Dein Test dort war aber nix.** Ich saß in dem Auto und habe nur gedacht: «Nein, nein, das ist es nicht mehr.» Das Teil war unmöglich zu fahren.

Dein Wechsel in die DTM war auch kein Erfolg. Ist die Serie, wo kein ehemaliger Formel-1-Fahrer dauerhaft gewinnen konnte, ein Karrierekiller für Ex-GP-Piloten? Es ist die Frage, wenn du auf die 40 zugehst: Was ist da noch ein Karrierekiller? Es sei denn, du willst bis Mitte 50 Rennen fahren. Das war aber nie mein Ziel. Deshalb habe ich in der DTM relativ wenig Risiko gesehen. **Aber was macht das Fahren eines DTM-Autos für frühere Formel-1-Fahrer so schwierig, dass keiner von ihnen damit bisher Meister werden konnte?**

Ich bin immer wieder zur Kurve hingekommen und habe mich gefragt: Kann ich jetzt da bremsen, wo ich will? Wie lenk' ich jetzt ein? Dann habe ich eingelenkt, und das Ding hat wieder wie verrückt untersteuert, und schon wieder war die Kurve verpasst. Wenn du jedes Mal versuchst, ins Limit zu gehen, aber nie genau weißt, wo es ist, wird das irgendwann zu Frust. **Dass du Anfang 2013 deinen Rücktritt vom Rennfahren erklärt hast, kam für viele überraschend. Die Entwicklung dahin hat aber doch viel früher begonnen, oder?**

Da kamen die Regeländerungen mit weichen und harten Reifen, mit Klappflügel und so. Ich wollte eigentlich nicht mehr fahren, aber bei Mercedes sagten sie: «Mensch, lass es uns doch noch mal versuchen.»

Dann wurde getestet. Nach zwei Tagen bin ich zu Gerhard Ungar (Ex-DTM-Chef von Mercedes, d. Red.) und habe gesagt: «Du, das hat keinen Sinn. Ich bin unter den neuen Bedingungen einfach zu langsam. Gib lieber Pascal Wehrlein die Chance.» Ich glaube, das war die richtige Entscheidung für alle. **Wie hast du dein Älterwerden im Rennfahrertag gespürt?**

Dass ich manchmal nicht mehr hundertprozentig kompromisslos bei der Sache war. Deine Prioritäten verschieben sich, weil du über den Tellerrand Motorsport hinausschaust. Familie, Freunde, was auch immer, kommt hinzu.

Von welchem deiner Chefs im Motorsport hast du am meisten gelernt für deine heutige Arbeit? Hm, da muss ich nachdenken. Am meisten hat mir die Zusammenarbeit mit den Technikern gegeben. Bei Toyota haben wir uns echt große Mühe gegeben. Es war da auch alles sehr offen, aber es hat aus verschiedenen Gründen nicht funktioniert. Patrick Head (Ex-Technikchef von Williams, d. Red.) war echt super und faszinierend. Weil der technisch unglaublich interessiert und versiert ist. Mit dem hast du dich zwar angeschrien, wenn er wieder mal sagte «Du Idiot, warum fährst du nicht schnell genug», aber abends waren wir essen und haben wieder herzlich gelacht. Einmal, ich weiß es noch wie heute, kam er mit seiner Teetasse in der Hand beim Testen in die Garage. Das neue Auto stand da, bei dem Patrick das Design schon weitgehend abgegeben hatte. Nach einem Blick auf den Stabilisator sagte er: «Der wird brechen.» Die jungen Techniker verwiesen auf ihre Simulationen und feixten hinter seinem Rücken. Es hat keine drei Runden gedauert und das Ding war in Stücke. Meine Zusammenarbeit mit Gerhard Ungar bei HWA hat auch extrem viel Spaß gemacht, obwohl nicht immer die Ergebnisse da waren.

Wie kriegst du alle deine Jobs heute unter einen Hut? Du hast zwei Kart-Bahnen, ein Kart-Team und neuerdings auch noch ein Restaurant, dazu noch diverse Ehrenämter rund um den Motorsportnachwuchs.

Mein Tag beginnt morgens um sechs und geht meist bis neun oder zehn. Mir macht das Spaß. Ich war es ja auch nie anders gewohnt. Das Kart-Team ist eine «Riesenbaustelle». Wir sind neuerdings Generalimporteur für Tony Karts. Ich bin nur noch unterwegs: Testen, Rennen, Testen, Rennen.

Was ist schwerer, Rennfahrer oder Unternehmer zu sein? Unternehmer zu sein, ist deutlich schwerer. Als Formel-1-Fahrer bist du ja durchgetaktet, musst dir um nichts Gedanken machen. Du hast dein Gehalt, deine Renn-, Test- und PR-

Termine, die Flüge überallhin werden für dich gebucht. Als Unternehmer liegt alles in deiner Verantwortung. Du musst von morgens bis abends an alles denken. Oft wirst du deshalb auch nachts wach. Aber das wollte ich immer schon. Wenn ich zu früh aufhören würde zu arbeiten, würde ich mir irgendwann sagen: Da hast du dir zu wenig Mühe gegeben im Leben. **Was planst du für die Zukunft?**

Das Kart-Team ist ein Baustein von vielen möglichen. Ich wollte ein eigenes Rennteam haben. Damit kann ich dem Kartsport, wo ich hergekommen bin, einiges zurückgeben. Und natürlich möchte ich, dass wir eines der besten Kart-Teams werden. Weitere Ziele sind Formel 4, Formel 3, eventuell auch mal ein Tourenwagen-Team. Ich hatte mich schon für 2015 um das dritte Mercedes-DTM-Team beworben. Den Zuschlag hat aber ART bekommen.

Wie gehst du mit den jungen Fahrern in deinem Team um?

Ganz wichtig ist für mich, den Jungs ihr eigenes Ding zu lassen. Das hat mein Vater mit mir auch so gemacht. Die Kids müssen Kart fahren wollen, nicht ihre Väter. Am Anfang ist es oft spielerisch. Das soll auch so sein, es sind ja Kinder. Irgendwann legt sich dann ein Schalter um, wo sie fürs Kartfahren arbeiten. Das bedeutet: Fitness-Training, kein freies Wochenende. Schließlich muss man die fahrerische Entwicklung beobachten und damit realistisch umgehen. Wenn jemand auf Dauer nur hinten fährt, musst du daraus genauso die richtigen Schlüsse ziehen wie im umgekehrten Fall – also zur rechten Zeit bremsen oder fördern.

Wie lebt es sich in der alten Heimat Kerpen nach Japan, Monaco und Salzburg?

Sehr gut. Teilweise war das Wohnen im Ausland aus steuerlichen Aspekten ein notwendiges «Übel», speziell Monaco. Und Salzburg war ein Ruhepol für die Familie. Aber da bin ich weg, weil du dort, wenn du nicht mehr aktiv fährst, zu viel nur rumsitzt. Das fing bei mir schon zu DTM-Zeiten an und war mir einfach zu langweilig. **Und wie bist du zu deinem Restaurant «Schumachers» in Bergheim gekommen?**

Ich wollte immer schon ein Restaurant haben. Jetzt war das aber Zufall. Ein Freund wollte sein Restaurant nicht mehr renovieren, und ich hatte ein Café. So entstand die Idee: Ich baue das um zum Restaurant, das er dann führen wird. Aber sein zwischenzeitlicher Ruhestand gefiel ihm so gut, dass er den nicht mehr aufgeben wollte. So kam ich zu meinem Restaurant. Aber keine Sorge: Ich koche dort nicht selbst. Das macht der Wunschkoch, ohne den ich den Laden nie in Eigenregie aufgezogen hätte, ganz vorzüglich. ♦



1997: Rasanter Formel-1-Einstieg als 22-Jähriger bei Jordan



2001: Sieger in Kanada vor Bruder Michael und Mika Häkkinen (r.)



2006: Mit P3 in Australien seinen letzten F1-Podestplatz geholt



2012: Letzte DTM-Saison als Fahrer und wieder kein Sieg



2013/14: DTM-Teammanager für Mercedes bei Peter Mücke (r.)



2015: Mittagspause im eigenen Restaurant «Schumachers»

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

XPB

XPB

WIELAND

Namen & Nachrichten

«Foggy» und Alpina 50 Jahre alt

»» **Carl Fogarty** Der vierfache Superbike- und dreifache TT-F1-Weltmeister wird am 1. Juli 50 Jahre alt. Weil die einst so erfolgreiche Motorsportnation England in den 1990er-Jahren vergeblich nach einem Nachfolger für ihren letzten 500er-Weltmeister Barry Sheene suchte, wurde Fogarty als dominierender Fahrer der Superbike-WM in seiner Heimat zum Superstar, der über 100000 Zuschauer nach Brands Hatch und Donington locken konnte. Fogarty wurde in Blackburn, Leicester, in eine Rennfahrer-Familie hineingeboren. Vater George war erfolgreicher TT-Fahrer. So machte sich der junge Carl Fogarty erst auf der Insel einen Namen und wurde im Honda-Werks-Team Nachfolger des legendären Joey Dunlop, bevor er 1991 mit Honda UK in die Superbike-WM wechselte. Bereits Ende 1991 stieg die Truppe von Neil Tuxworth wieder aus und Fogarty machte als Ducati-Privatfahrer weiter. 1993 wurde er in die Ducati-Werksmannschaft von Raymond Roche aufgenommen und WM-Zwei-

ter hinter Scott Russell. Im Folgejahr kam Fogarty ins Team von Davide Tardozzi. Sie schafften zusammen den WM-Titel, den sie 1995 verteidigten. 1996 ließ er sich von Tuxworth zu einer Rückkehr zu Honda überreden, doch mehr als der WM-Platz 4 war nicht drin. Carl Fogarty kehrte 1997 zu Tardozzi und Ducati zurück, wo er 1998/99 noch zwei Titel gewann. 2000 wurde er auf Phillip Island in eine Kollision mit dem Österreicher Robert Ulm verwickelt, bei der er seine Schulter so schwer verletzte, dass er sich zurückziehen musste. Der Mann mit dem eiskalten Blick kehrte 2003 mit der malaysischen Petronas-Truppe als Teamchef in die Superbike-WM zurück. Als sich die Malaysier Ende 2006 zurückzogen, versuchte er vergeblich, das Budget für ein Ducati- und später für ein MV-Agusta-Team zu finden. Danach beendete er sein Motorsport-Engagement und taucht seither nur noch bei Ducati-Events auf. 2014 rückte «Foggy» noch einmal ins Rampenlicht, als er die britische Ausgabe des «Dschungelcamps» gewann.

»» **Burkard Bovensiepen** Der Alpina-Gründer lud am 25. und 26. Juni zur Feier des 50. Geburtstages seines Unternehmens, das er ab 1965 vom Tuner zum Hersteller sportlicher Luxusautos auf BMW-Basis ausbaute. Und das stets im Motorsport aktiv war. Bovensiepens superfeines Jubiläumstück: BMW ALPINA B6 Bi-Turbo Edition 50 mit 600 PS.

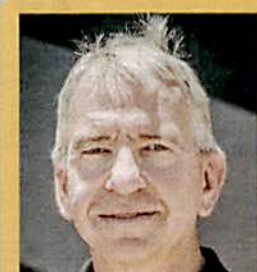
»» **Sven Quandt** Der X-Raid-Chef öffnet diesen Sonntag (5.7.) die Tore seines Rennbetriebs und ermöglicht von 11 bis 17 Uhr einen Blick hinter die Kulissen des vierfachen Dakar-Siegers. Um den Fans einen Eindruck von den Bedingungen vor Ort zu vermitteln, baut X-Raid einen Serviceplatz auf, wie er bei der Dakar-Rallye eingesetzt wird. Bei Führungen erfahren die Besucher Hintergründe rund um den Alltag der Wüstenrallye. Zudem sind die Piloten Nani Roma, Dakar-Sieger 2014, Orlando Terranova und Stephan Schott mit vor Ort. Adresse: Adam-Opel-Str. 4 in 65468 Trebur-Astheim, Deutschland. ♦ IP/MSA



Carl Fogarty



Burkard Bovensiepen



Sven Quandt

LESERBRIEFE

So vergrämt man Fans Über einen Besuch bei den Formel-1-Tests in Spielberg

Die zweitägigen F1-Tests auf dem RB-Ring ließen sich unter dem Titel «So vergrämt man F1-Fans» zusammenfassen! Da wundert man sich über den Zuschauerschwund gegenüber dem Vorjahr, um dann bei den F1-Tests nochmals abzukassieren. 25 Euro Eintritt pro Tag plus 10 für den sogenannten «Pitwalk», der sich durch aufgestellte Paravents vor jeder Box als besonders «zuschauerfeindlich» auszeichnete. Nicht nur, dass nichts, aber schon gar nichts zu sehen war, wurden bei einigen F1-Teams – speziell bei Ferrari – Crewmitglieder dazu abgestellt, über die Paravents gehaltene Kameras mit A4-Blättern abzudecken, damit der Fan nur ja nichts auf den Fotos zu sehen bekommt. Von Fahrern, die Autogramme schreiben, natürlich keine Spur. Red Bull stellte keine Wände auf, sodass zumindest ein F1 zu sehen war. Auch Mercedes-AMG verzichtete zur Gänze

auf unnötige Geheimniskrämerei und schickte fünf Minuten vor Ende des «Pitwalks» Nico Rosberg vor die Box, der sich seinen Fans zeigte, freundlichen Small Talk führte und für Fotos posierte. Das konnte jedoch den Frust der Fans nur bedingt abbauen, zeichnete sich doch das für die Testfahrten abgestellte Streckenpersonal durch Aggressivität und ausgesprochene Unfreundlichkeit gegenüber den Zuschauern aus. Der F1-«Pitwalk» war ein Affront jedem Besucher gegenüber. Stellen Sie sich vor, Sie kaufen Theaterkarten, und nach dem Einlass der Zuschauer ginge der Vorhang nicht auf. Undenkbar im Kulturbereich. Fritz Kratochwil, A-1180 Wien

Geld zurückfordern Zum Formel-1-Grand-Prix von Österreich

Der ein oder andere Entscheidungsträger der Formel 1 wird sich hoffentlich fragen, woher der dramatische Zuschauer-einbruch beim Österreich-GP

kommt. Statt 225000 Zuschauer wie am Wochenende im Vorjahr waren es dieses Jahr nur 120000, am Renntag nur 55000 statt 95000 – das trotz Ausfall des Deutschland-GP! Vielleicht liegt es daran, dass die Formel 1 viel zu kompliziert geworden ist, um live ein Rennen komplett nachvollziehen zu können. DRS: enabled oder disabled? Safety Car: virtuell, Sekunden später, wie in Monaco, dann reell. Hauptsache, die Fahrer beachten die Delta-Time! Wie steht es beim Reifenverschleiß und beim Spritverbrauch, und wie viele hundert Meter Lift-and-Coast muss es denn sein!? Die MGU-H und MGU-K will richtig eingesetzt sein. Müssen hingegen einzelne Komponenten der 6 (1) Antriebssteile getauscht werden, dann gibt es auch beim HeimGP für das Red-Bull-Team Strafen. Doch wie viele Startplätze denn? 5, 10 oder gar 25, wie bei McLaren? Moment mal, das Grid beträgt doch nur 20 Startplätze! Man stelle sich nun noch vor, Hamilton wäre unter 5 Sekunden vor Rosberg als Erster ins Ziel ge-

kommen – nur ein Bruchteil der Zuschauer vor Ort hätte wohl gleich gewusst, wieso Rosberg oben auf dem Podium steht. Viel eher liegt der Grund für den Zuschauereinbruch aber noch darin, dass die Formel 1 bei Showruns immer noch ausschließlich mit kreischenden und brachialen V8 vor Hunderttausenden beworben wird. So auch immer von Red Bull im Vorfeld des Österreich-GP. Wer sich daraufhin ein teureres Ticket kaufte und dann Staubsauger-Sound servierte bekam, kommt sich doch wohl betrogen vor und sollte sein Geld zurückfordern! Michael Kirchmann, D-78576 Emmingen-Liptingen

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.ch
msa@motorpresse.ch

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

Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffer

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard

Deutschland: Martin Berrang, Thomas Babel,
Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,
Martin Grübler, Michael Heimrich, Klaus Eckhard

Jost, Sven Kopf, Annette Laqua, Hendrik Medrow,
Wolfgang Morscher, Robert Poirier, Achim Schlang,
Ulf Simon, Stefanie Szepka, Julius Tannert, Arno

Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Duggins, John Elwin,
Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding

Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staal
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner

Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jörg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

USA: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre

Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-
kollett Kovacs, Johnny Lox, Fabrizio Porrozi, Nico

Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Ulmer, Friedrich Weisse,
Jörg Weissmann, Willem Witterberg/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.motorpress.ch
verlag@motorpress.ch

CEO/Geschäftsführung:
Reto Feurer

Anzeigenleitung:
Stefan Granzer

sgranzer@motorpress.de
0711 182 – 1641

Anzeigenverkauf:
Vanessa Reif

vreif@motorpress.de
0711 182 – 1839

Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden

zberden@motorpress.de
0711 182 – 1345

Auftragsmanagement:
Ines Eifrig

iefri@motorpress.de
0711 182 – 1613

Carmen Brix
cbrix@motorpress.de
0711 182 – 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL
Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:
D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
Gutenbergsstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:
2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-

ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-
tionsbescheinigung das Abo mit einem Preis-
vorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
€ 60,00 (D), € 63,00 (A).

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

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31
300 62 67, motorsportaktuell@staemfli.com

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur
mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-
nimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488



Silverstone 2014: Wing-Dach noch vor dem Sturm, der es abrisst

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 30.6.

9.30 Rallycross-WM, Buxtehude (D), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 22.30 Inside ERC: Das Magazin zur Rallye-WM, Reportagen und Interviews **EUROSPORT**
 23.00 WTCF All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**
 23.30 Formel-3-EM, Norisring (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 1.7.

12.30 Rallycross-WM, Buxtehude (D), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 21.45 Rallye-EM, Ypern-Rallye (B), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

DONNERSTAG, 2.7.

9.45 Rallye-EM, Ypern-Rallye (B), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 20.00 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Super Special Stage (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
 21.45 ADAC GT Masters, Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 22.45 Porsche Supercup, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 23.45 Rallye-ÖM, Schneebergland-Rallye (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

FREITAG, 3.7.

10.55 Formel 1, Silverstone (GB), 1. Training (live) **SKY SPORT 1**
 11.00 Formel 1, Silverstone (GB), 1. Training (live) **SPORT 1**
 13.15 Formel 1, Silverstone (GB), 1. Training (W) **SKY SPORT 1**
 14.55 Formel 1, Silverstone (GB), 2. Training (live) **ORF 1, SKY SPORT 1**
 15.00 Formel 1, Silverstone (GB), 2. Training (live) **SPORT 1**
 15.30 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Super Special Stage (W) **SPORT 1+**
 18.30 Formel 1, Silverstone (GB), 1. Training (W) **SKY SPORT 1**
 20.00 Formel 1, Silverstone (GB), 1./2. Training (Zus.) **SPORT 1**
 20.00 Formel 1, Silverstone (GB), 2. Training (W) **SKY SPORT 1**
 20.30 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Rennen, 1. Tag (Zus.) **SPORT 1**

SAMSTAG, 4.7.

7.50 Formel 1, Silverstone (GB), 1. Training (W) **SKY SPORT 1**
 8.45 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Rennen, 1. Tag (Zus.) **SPORT 1+**
 9.20 Formel 1, Silverstone (GB), 2. Training (W) **SKY SPORT 1**
 10.30 ADAC Formel 4, Lausitzring (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
 10.55 Formel 1, Silverstone (GB), 3. Training (live) **SKY SPORT 1**
 11.45 ADAC GT Masters, Lausitzring (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1**
 12.00 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Live Stage (live) **SPORT 1+**
 12.45 Formel 1, Silverstone (GB), 3. Training (W) **SKY SPORT 1**
 13.00 Formel 1, Silverstone (GB), Training

(Zus.) **RTL**
 13.30 DTM – Das Magazin: Norisring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 13.45 Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (live) **RTL**
 13.45 Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (live) **ORF 1**
 13.50 Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**
 13.55 Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (live) **SRF 2**
 15.00, 15.05 ADAC Formel 4, Lausitzring (D), 2. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
 16.00 Blancpain GT Sprint Serie, Moskau (RUS), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 16.45 Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (Zus.) **SPORT 1**
 17.00 Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (Zus.) **SKY SPORT 1**
 17.15 GP3, Silverstone (GB), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 17.30 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Rennen, 1. Tag (Zus.) **SPORT 1**
 18.40 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Live Stage (Zus.) **SPORT 1+**
 19.50 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Rennen, 2. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

SONNTAG, 5.7.

0.30 Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (Zus.) **SKY SPORT 2**
 8.50 ADAC GT Masters, Lausitzring (D), 1. Rennen (W) **SPORT 1+**
 9.00 Formel 1, Silverstone (GB), Qualifikation (Zus.) **SKY SPORT 1**
 9.15 GP3, Silverstone (GB), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
 9.50 ADAC Formel 4, Lausitzring (D), 2. Rennen (W) **SPORT 1+**
 10.30 ADAC Formel 4, Lausitzring (D), 3. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
 11.30 ADAC GT Masters, Lausitzring (D), 2. Rennen (live) **SPORT 1+**
 11.30 Porsche Supercup, Silverstone (GB), Rennen (live) **EUROSPORT**
 12.00 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Power Stage (live) **SPORT 1+**
 12.30 Formel 1, Silverstone (GB), Vorberichte zum Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 12.30 Formel E, London (GB), Rennen (Zus.) **ORF 1**
 12.45 Formel 1, Silverstone (GB), Vorberichte zum Rennen (live) **ORF 1**
 13.00 Formel 1, Silverstone (GB), Vorberichte zum Rennen (live) **RTL**
 13.25 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (live) **ORF 1**
 13.30 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (live) **SRF 2**
 13.55 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 14.00 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (live) **RTL**
 15.00, 22.30 ADAC GT Masters, Lausitzring (D), 2. Rennen (W) **SPORT 1+**
 17.00 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (W) **SKY SPORT 1**
 18.30 Motorsport kompakt (Magazin): u.a. mit Formel E, London (GB) **SPORT 1**
 19.00 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Rennen,

3. Tag (Zus.) **SPORT 1**
 19.30 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 20.20 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Power Stage (W) **SPORT 1+**
 20.45 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
 20.45 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**
 21.30 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Rennen, 3. Tag (Zus.) **SPORT 1+**
 21.50 ADAC Formel 4, Lausitzring (D), 3. Rennen (W) **SPORT 1+**
 22.15 Formel E, London (GB), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

MONTAG, 6.7.

3.40 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (W) **ORF 1**
 9.15 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Super Special Stage (W) **SPORT 1+**
 10.15 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Rennen, 1. Tag (Zus.) **SPORT 1+**
 10.15 Formel E, London (GB), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 10.40 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Live Stage (W) **SPORT 1+**
 11.40 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Rennen, 2. Tag (Zus.) **SPORT 1+**
 12.05 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Power Stage (W) **SPORT 1+**
 13.05 Rallye-WM, Mikolajki (PL), Rennen, 3. Tag (Zus.) **SPORT 1+**
 22.25 Rallye-WM, Holjes (S), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

MOTORRAD

DIENSTAG, 30.6.

22.15 Motorrad-WM, Assen (NL), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

SAMSTAG, 4.7.

10.05 Motocross/ADAC Masters, Aichwald (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

SONNTAG, 5.7.

14.00 Motocross-WM/MXGP, Uddevalla (S), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 16.00 Motocross-WM/MX2, Uddevalla (S), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 17.00 Motocross-WM/MXGP, Uddevalla (S), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 20.45 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

IM NÄCHSTEN HEFT / 07.07.2015

AUTOMOBIL

Formel 1: Lauf in Silverstone
GT Masters: Lausitzring
Rallye-WM: Polen

MOTORRAD

MotoGP: Vor Deutschland-GP
IDM: Rennen auf Hungaroring
Motocross-WM: Schweden-GP

TERMINE

AUTOMOBIL

2.-5.7.	Rallye, Mikolajki	WM	PL
3./4.7.	Rallye DRM, Osterode	DM	D
3./4.7.	ADAC Rallye Masters, Osterode		D
4./5.7.	ADAC GT Masters, Lausitzring		D
4./5.7.	ADAC Formel 4, Lausitzring		D
4./5.7.	GP2/GP3, Silverstone		GB
4.7.	VLN/Langstrecke, Nürburgring		D
5.7.	Formel 1, Silverstone	WM	GB
5.7.	Bergrennen, Trento	EM	I
5.7.	Bergrennen, La Roche-La Berra	SM	CH
5.7.	Blancpain GT Serie, Moskau		RUS
5.7.	NASCAR, Daytona/Florida		USA
5.7.	Porsche Supercup, Silverstone		GB
5.7.	Internationales GT Open, Spielberg		A
5.7.	Formel Renault 2.0 ALPS, Monza		I

MOTORRAD

4.7.	Speedway/Paar, Güstrow	EM	D
4.7.	Speedway/U21, Herxheim	DM	D
4.7.	Enduro, Perchau	OM	A
4.7.	Speedway, Meißen		D
5.7.	Motocross, Uddevalla	WM	S
5.7.	Seitenwagen-Motocross, Iffendic	WM	F
5.7.	Speedway, Cardiff	WM	GB
5.7.	Trial, St. Julia	WM	AND
5.7.	Langbahn, Tayac	WM	F
5.7.	Moto3/Junioren, Alcaniz	WM	E
5.7.	Moto2, Alcaniz	EM	E
5.7.	Motocross, Uddevalla	EM	S
5.7.	IDM Superbike/Supersport, Mogyorod	DM	H
5.7.	IDM Seitenwagen, Mogyorod	DM	H
5.7.	Motocross, Schweighausen	DM	D
5.7.	US-Motocross, Buchanan/Maryland		USA
5.7.	Supermoto, Harzring	DM	D
5.7.	Sandbahn, Mülmsborn		D
5.7.	Grasbahn, Zweibrücken		D

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 4. Juli, 46. Adenauer ADAC World Peace Trophy, VLN; 17. Juli, Freies Fahren Nordschleife; 1. August, ADAC Barbarossapreis, VLN Nürburgring. Weitere Infos im Internet: www.dsk-ev.de

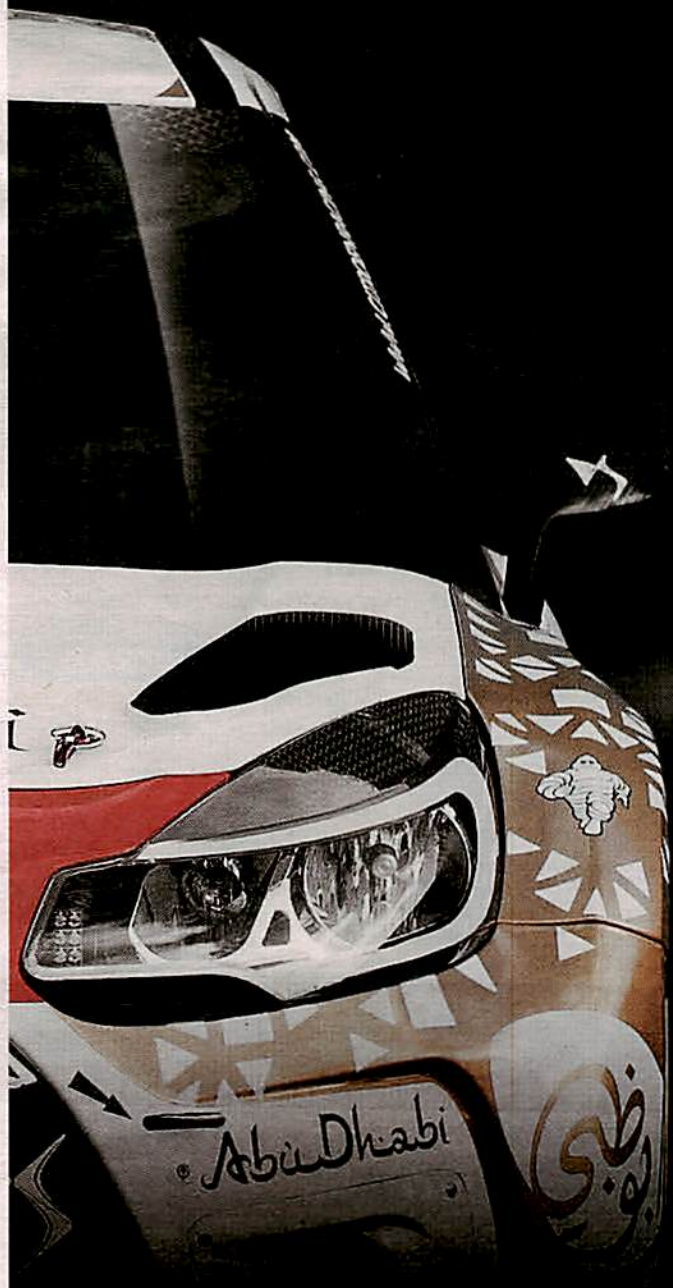


DS empfiehlt TOTAL



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE



MODERNSTE TECHNOLOGIE
UND PERSONALISIERBARES DESIGN.
AUF DER STRASSE
UND AUF DER RENNSTRECKE.

DS 3
Ultra-personalisierbar



www.driveDS.de