

MOTORSPORT aktuell

MERCEDES AUF WOLKE 7

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

Indy 500
Ex-Formel-1-Pilot
gewinnt Sprit-Krimi S. 14



MotoGP
Rossis künftiger Kollege
Viñales im Interview S. 36

Tourenwagen-WM
Weltmeister López ist
«King of the Ring» S. 18

Moto3
Seriensieger Brad
Binder im Porträt S. 39

Rallycross-WM
Champion Solberg
schlägt zurück S. 33

Superbike-WM
Zwei Siege für Tom
Sykes in Donington S. 42

**motorsport-
aktuell.com**



Jeden
Dienstag
neu

Mercedes hat am Wochenende richtig fett abgesahnt. Zum einen bei der Formel 1 in Monaco mit Sieger Lewis Hamilton. Zum an-

deren beim 24h-Klassiker am Nürburgring, wo man gleich die ersten vier Plätze belegte. Beide Rennen waren superspannend. In der Eifel

gab's den knappsten Zieleinlauf aller Zeiten. Im Fürstentum gewann Silber, weil Red Bull bei Ricciardos Boxenstopp patzte. **ab S. 4/20**



LIEBE LESER!



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst

Was war das für ein Motorsport-Wochenende! In Monaco beendete Lewis Hamilton seine Durststrecke und bescherte Mercedes den fünften Saisonsieg (ab Seite 4). Obwohl, wenn man ehrlich ist, dieser eigentlich Red Bull respektive Daniel Ricciardo gehört hätte. Der war nach der erneuten Niederlage dementsprechend angesäuert. Wie nur konnte es passieren, dass bei seinem zweiten Boxenstopp keine Reifen parat lagen? Doch nicht nur in Monte-Carlo lagen Sieg und Niederlage ganz eng beisammen. Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring trennten die beiden erstplatzierten Mercedes-Teams lediglich 5,697 Sekunden! Erst in der letzten Runde fiel die Entscheidung. Und diese gab viel zu reden (ab Seite 20). Viel zu reden wird auch noch der Sieg beim 100. Indy 500 geben (Seite 14). Auch dieses Rennen war ein wahrer Krimi und endete schließlich in einem Spritpoker, aus dem ein ehemaliger Formel-1-Pilot als Rookie-Sieger hervorging. Großer Gewinner des Wochenendes war also nicht nur Mercedes, sondern der Motorsport-Fan an sich.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



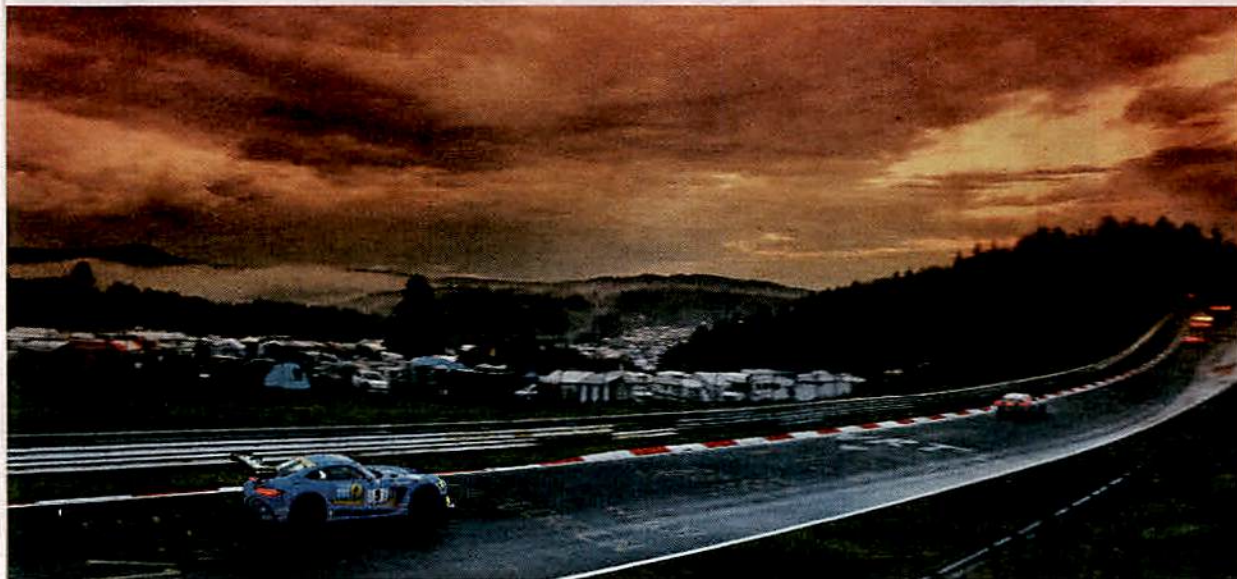
WER? Justin Bieber (USA) und Lewis Hamilton (GB)

WO? Monte-Carlo (MC)
WAS? Sänger und Sieger



WER? Ryan Hunter Reay (USA), Josef Newgarden (USA) und James Hinchcliffe (CDN)

WO? Indianapolis (USA)
WAS? Start zur 100. Ausgabe - am Ende siegte ein Rookie



WER? Hubert Haupt (D), Yelmer Buurman (NL), Marco Engel (D) und Dirk Müller (D)

WO? Nordschleife (D)
WAS? Nicht immer war das Wetter in der Eifel so freundlich

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Endlich fette Reifen; Cockpitschutz kommt 2017; 24h Nürburgring: Wer darf starten, wer nicht? **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Red Bull verschenkt Monaco-Sieg **S. 4**
- FORMEL 1** Wo McLaren zum Jubiläum steht **S. 6**
- FORMEL 1** Die neue Philosophie von Red Bull **S. 8**
- FORMEL 1** Interview mit Renault-Technikchef Taffin **S. 10**
- ! **INDYCAR** So liefen die 500 Meilen von Indianapolis **S. 14**
- LANGSTRECKEN-WM** Die Proben für Le Mans **S. 17**
- ! **TOURENWAGEN-WM** Ring-Meister López **S. 18**
- ! **24H NÜRBURGRING** Alles zum großen Spektakel **S. 20**
- RALLYE-WM** Großes Kopfschütteln wegen VW **S. 32**
- ! **RALLYCROSS-WM** Solberg meldet sich zurück **S. 33**

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: So will Suzuki an die Spitze; Superbike-WM: Steigt Krummenacher auf? **S. 35**
- ! **MOTOGP** Viñales erklärt den «nächsten Schritt» **S. 36**
- MOTO2** Teststress für Folger und Cortese **S. 38**
- ! **MOTO3** Auinger erklärt Seriensieger Binder **S. 39**
- ! **SUPERBIKE-WM** Sykes' Donington-Doppel **S. 42**
- MOTOCROSS-WM** Nagl zweimal Zweiter **S. 46**

PANORAMA

- MOTORRAD** Die Suter MMX 500 bei der Senior TT **S. 50**
- AUTOMOBIL** Die Kunst des Mental Coachings **S. 52**
- BOXENGEFLÜSTER** Fan-Shop; Namen & Nachrichten; Leserbrief **S. 54**
- IMPRESSUM** **S. 55**
- SERVICE** Termine, TV-Programm, MSA-Tipp **S. 55**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

LAT

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@
motorpresse.de
www.motorsport-aktuell.com

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

Endlich richtig fett

Von TOBIAS GRÜNER und MICHAEL SCHMIDT

Pirelli drückt auf die Tube. Der italienische Reifenhersteller will noch vor der Sommerpause zum ersten Mal mit den breiten Reifen auf den Spezialautos mit 2017er-Abtrieb testen. Im Moment sieht es so aus, als könnte Ferrari vor dem GP Deutschland mit einem Testauto bereitstehen.

Die Fans haben sich breitere Reifen für eine aggressivere Optik gewünscht – und die Formel 1 hat geliefert. Schon 2017 sollen die Gummis weiter nach außen stehen.

Um den Fans ein erstes Bild von der neuen Optik zu geben, wurde am Samstag in Monaco ein Pirelli-Showcar vorgestellt. Das Auto entsprach zwar noch nicht den Dimensionen, aber neben den breiteren Reifen wurde immerhin ein flacherer Heckflügel montiert.

Der erste Blick fiel aber sofort auf die breiteren Hinterreifen. Sie wachsen um satte acht Zentimeter nach außen – von 325 auf 405 Millimeter. Sie erinnern dadurch ein wenig an den Look der Rennwagen aus den 70er- und 80er-Jahren. Auch vorne wurden die Dimensionen geändert. Hier sind es sechs Zentimeter mehr – 305 statt 245 Millimeter.

Durch die größere Auflagefläche machen die Reifen alleine einen großen Teil des prognostizierten Zeitgewinns von fünf Sekunden aus. Dazu kom-



Breiter und schwerer: Pirelli präsentierte in Monte-Carlo die neue Reifen/Fahrzeug-Generation

men noch das breitere Chassis und ein größerer Diffusor.

Erster Test vor Hockenheim?

Mit der Breite der Reifen wächst auch ihr Gewicht. Pirelli rechnet bei der fertigen Version mit Zuwachs von einem Kilogramm auf der Vorderachse (von 8,5 kg auf 9,5 kg). Hinten schlägt die zusätzliche Gummimasse mit 1,5 Extrakilos (von 10 kg auf 11,5 kg) zu Buche.

Der Reifendurchmesser wird sich nicht ändern. Auch 2017 rollen die Formel-1-Renner auf 13-Zoll-Felgen. Allerdings werden die Felgen natürlich mit den Reifen ein Stückchen breiter, was ebenfalls negativ in die Gewichtsbilanz eingehen wird.

Pirelli will unbedingt vor der Sommerpause zum ersten Mal die breiten Reifen auf den Spezial-Testautos mit 2017er-Ab-

trieb ausprobieren. Weil zwischen dem Großen Preis von Deutschland und dem Grand Prix in Belgien zwei Wochen lang die Fabriken geschlossen werden. Testfahrten sind in dieser Zeit verboten.

Um den prognostizierten Abtriebszuwachs von 25 Prozent zu erreichen, dürfen die drei zur Verfügung stehenden Teams ihre 2015er-Autos nach einem genauen Regelsatz der FIA modifizieren. Ferrari ist mit dem Umbau am weitesten fortgeschritten. Damit bietet sich zwischen den Rennen in Budapest und Hockenheim ein Test auf den hauseigenen Strecken von Fiorano oder Mugello an. Pirelli pocht auf mindestens zwei Tage, um genug zu lernen. Der Reifenhersteller und die FIA verlangen, dass dabei die Stammpiloten zum Ein-

satz kommen. Das garantiert das beste Feedback.

Pirelli hat für die fragliche Zeit auf Verdacht bereits mehrere Rennstrecken angemietet, um für den Fall der Fälle gerüstet zu sein. Im Gegensatz zu den Teams darf in den Mailänder Technikbüros weiter gearbeitet werden.

Mercedes: Ende August fertig

Red Bull will sein Testauto Anfang August fertig haben. Die Truppe aus Milton Keynes bevorzugt Le Castellet als Testgelände. Mercedes hofft bis Ende August einen umgebauten AMG W06 auf die Räder zu stellen. Hier kommen Silverstone und Barcelona als Versuchsstrecken infrage. Beide sind wegen der hohen Fliehkräfte in den Kurven besonders aussagekräftig. ♦

Formel 1

«Halo 2» kommt 2017

Am Freitag kam es im Novotel von Monte-Carlo zu einer fünfstündigen Sitzung der Technischen Arbeitsgruppe der Formel 1. Das wichtigste Thema auf der Tagesordnung: die Einführung eines weitergehenden Cockpitschutzes für 2017. Zur Auswahl standen das sogenannte Heiligenschein-Modell («Halo»), das erstmals von Mercedes vorgestellt wurde, und das von Red Bull entwickelte Canopy («Aero-Screen»).

Am Ende einigten sich die Ingenieure und die Vertreter des Weltverbands darauf, dass alle Autos mit einer weiterentwickelten Halo-Version ausgerüstet werden. Der sogenannte «Halo 2» besteht nicht mehr aus Stahl, sondern Titan. Die Befestigung am hinteren Teil ist mit einem Gelenk versehen. Schon im nächsten Monat will die FIA die neue Version des Halo ersten Crashtests unterziehen.

Der Aero-Screen ist noch nicht ganz vom Tisch. Die Ingenieure wollen das Konzept weiterentwickeln. Es soll dann 2018 den Halo ersetzen. Möglicherweise soll es dann als voll verglaste Kanzel kommen. ♦ MS



Kommt 2017: Heiligenschein

24h Nürburgring/DMSB-Permit Nordschleife

Wer darf starten und wer nicht?

Seit Monaten wird über die Erlangung der DMSB-Permit Nordschleife (DPN) diskutiert. Wie MSA bei seiner Recherche feststellen musste, ist beileibe nicht alles mit rechten Dingen zugegangen. Insbesondere wurde Werksfahrern die benötigte DPN praktisch unter der Hand «verkauft».

Die vom Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) ins Leben gerufene Fahrer-AG (FAG) Nordschleife hat zu diesem leidigen Thema einige Ungereimtheiten aufgedeckt, die auch MSA aufgefallen sind. In den

vom DMSB festgeschriebenen Bestimmungen heißt es: «Die Erteilung der DMSB Permit Nordschleife der Stufe A setzt voraus, dass der Antragsteller als Inhaber einer DMSB Permit Nordschleife der Stufe B innerhalb von zwölf Monaten auf einem Fahrzeug der Kategorie B bei mindestens drei VLN-Rennen in Wertung war und dabei insgesamt mindestens 18 Rennrunden(!) absolviert hat.» Das trifft aber beispielsweise auf Audi-Werksfahrer Edoardo Mortara nachweislich nicht zu!

Laut Audi Sport hat der DMSB den Ingolstädtern mitgeteilt, dass alle Bedingungen erfüllt

seien. Audi Sport customer racing habe das Team ProSport Performance damit beauftragt, Edoardo Mortara zum DPN zu führen. Es würde im Ermessen des DMSB liegen, die Voraussetzungen als erfüllt zu betrachten und die Lizenz auszustellen.

Plötzlich Ausnahmeregelung

MSa kann allerdings belegen, dass Mortaras Fahrerwechselkarte beim dritten VLN-Lauf manipuliert wurde und falsche Angaben dazu geführt haben, dass Mortara die DPN Stufe A überhaupt erhalten hat.

Über die Manipulationen hat MSA sowohl Audi als auch den

DMSB informiert. DMSB-Pressesprecher Michael Kramp erklärte: «Für Rennfahrer, die über ausreichende Nordschleifen-Kenntnisse verfügen, hat das Präsidium eine Ausnahmeregelung zur Erlangung der DPN geschaffen. Dadurch können die Fahrer vom Nachweis von Pflichtrunden oder der Teilnahme an Rennen mit kleineren Rennfahrzeugen auf Antrag befreit werden, müssen aber unbedingt am E-Learning für die speziellen Sicherheitsregeln der Nordschleife teilnehmen. Diese Ausnahmeregelung muss durch zwei DMSB-Präsidiumsmitglieder befürwortet

werden. Sie gilt ausschließlich für Fahrer, die bereits in früheren Jahren Nordschleifen-Erfahrung sammeln konnten.»

Diesbezüglich hat MSA in der dritten Mai-Woche bei Audi und dem DMSB nachgehakt. Die Audianer behaupten, sie hätten beim DMSB für Mortara keinen Antrag auf eine Ausnahmeregelung gestellt. Demzufolge hätte der DTM-Pilot auch nicht am 24h-Rennen teilnehmen dürfen. Übrigens hat die FAG dem DMSB bereits im letzten Jahr eben jene Ausnahmeregelung vorgeschlagen, die der Verband jetzt plötzlich aus dem Hut gezaubert hat. ♦ AW

Sieger und Verlierer:
Ricciardo gratuliert Hamilton
- im Hintergrund Fürst Albert



Mercedes vs. Red Bull

Doppelt beschenkt

Von MICHAEL SCHMIDT und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Lewis Hamilton beendete ausgerechnet in Monaco seine seit Austin 2015 dauernde Durststrecke. Doch der Sieg im Fürstentum hätte eigentlich einem anderen gehört: Daniel Ricciardo. Doch für den bedauernswerten Red-Bull-Piloten lagen bei dessen zweitem Stopp keine Reifen parat.

Für einmal hätte Daniel Ricciardo keine Werbung für Zahnpasta machen können. Sein Lächeln, das Markenzeichen des Australiers, fror beim Großen Preis von Monaco ein. Der neue WM-Dritte brachte nur mühsam ein paar Worte hervor, die aus seinem Mund wie eine Anklage klangen. «Zwei Rennen in Folge. Zwei Fehler in Folge. An zwei Wochenenden hintereinander haben mich die Boxenstops um den Sieg gebracht. Was soll ich da sagen?»

Ricciardo war klar Schnellster im Nassen und lag nur deshalb hinter Hamilton, weil der auf Regenreifen so lange draußen blieb, um sich einen Stopp zu sparen. Als Hamilton in Runde 31 seinen (O-Ton) «wohl längsten Stint meines Lebens» beendete und sich Ultrasoft-Reifen aufziehen ließ, gab Ricciardo nochmals richtig Gummi. In nur einer Runde nahm er dem Weltmeister 5,464 Sekunden ab! Und das auf abgefahrenen Intermediates. Der Befehl, an die Box zu kommen, folgte, als Ricciardo auf seiner «Crash-Runde» aus dem Tunnel schoss. «Gleichzeitig», so Ricciardos Teamchef Christian Horner, «bekam das Reifenmanagement unten in der Garage den Befehl, einen Satz Supersoft für Daniel bereitzustellen. Das Team hatte 30 Sekunden Zeit sich vorzubereiten.» Das reicht für gewöhnlich, um auch noch die Schutzbrille geradezurücken und die Handschuhe anzuziehen.

Doch als Ricciardo seinen Parkingslot erreicht, ist von den neuen Reifen noch nichts zu sehen. «Stattdessen sah ich meine Mechaniker wie ein aufgeschuchter Hühnerhaufen durcheinanderrennen», meinte der Polesetter. Was exakt passierte, muss Red Bull noch untersuchen. Eine Rolle spielten die Besonderheiten von Monaco. Der Kommandostand steht nicht an der Boxenmauer mit Blick auf die Strecke, sondern im ersten Stock über der Garage mit der Boxengasse im Rücken. Die Garagen sind so eng, dass es unmöglich ist, alle Reifen in Griffweite bereitzustellen. Und in diesem verrückten Monaco-Rennen kamen auch noch alle Reifenmischungen zum Einsatz: Regenreifen, Intermediate, Soft, Supersoft, Ultrasoft.

Tatsache ist: Als die Mechaniker die Heizdecken von dem



Knapp: Hamilton wischt durch, als Ricciardo aus der Box kommt



Unfair? Hamiltons Konter nach der verpassten Hafenschikane



Großzügig: Rosberg macht Hamilton bergauf zum Casino Platz



Unglücklich: Verstappen schrottete seinen Red Bull gleich zweimal

hervorgeholten Reifensatz abgezogen, erkannten sie, dass sie vier Soft-Reifen erwischt haben. «Dummerweise lag der Satz Supersoft ganz hinten in der Garage. Die ganze Prozedur hat uns zehn Sekunden gekostet», fluchte Horner.

Keine Strafe gegen Hamilton

Trotz des Missgeschicks in der Red-Bull-Box hätte es für Ricciardo fast noch zur Führung gereicht. Dabei lag Hamilton zum Zeitpunkt seines Boxenstopps nur eine Wagenlänge vor dem Australier. Doch beim Verlassen der Box zischte Hamilton vorbei. «Ich will hier nach einem zweiten Platz nicht die Stimmung verderben, aber ich bin einfach nur schrecklich enttäuscht», meinte «Dany» hinterher.

Ricciardo versuchte den Vorteil der Supersoft-Walzen im Aufwärmprozess so schnell wie möglich zu nutzen. In der Hafenschikane hätte er es fast geschafft. Hamilton versuchte die Notausgang der Hafenschikane. Am Ende der Passage wären die beiden Autos fast kollidiert. Über Funk forderte der Mann aus Perth lautstark eine Bestrafung seines Rivalen. «Ich habe Lewis in die Defensive gezwungen. Das ist etwas anderes, als wenn einer unbedrängt die Schikane abkürzt. Ich wollte vom Team hören, was jetzt mit ihm passiert.»

Red Bull fragte bei der Rennleitung nach, doch wenig später kam die Nachricht, dass die Sportkommissare keinen Grund zum Handeln sahen. Horner: «Wir müssen das Urteil akzeptieren.»

Red-Bull-Sportchef Helmut Marko wunderte sich dennoch: «Rosberg hat an derselben Stelle seine Position un-

mittelbar zurückgegeben. Hamilton nicht.» Horner und Co. taten sich schwer, ihre Enttäuschung runterzuschlucken. «An einem Tag, an dem du Mercedes schlagen kannst, tut ein zweiter Platz weh», meinte der Teamchef.

Rosberg als Teamplayer

Hamilton hatte seinen Sieg letztendlich aber nicht nur dem Patzer von Red Bull zu verdanken. Er hätte auch Teamkollege Rosberg zu einem Bier einladen müssen. In Runde 22 ließ der WM-Leader das Schwesterauto in der Auffahrt zum Casino passieren. Laut Mercedes gab es an Rosbergs Auto Probleme mit der Bremstemperatur.

Lange Diskussionen habe es am Funk nicht gegeben, wie Teamchef Toto Wolff verriet: «Nico hat nicht einmal nachgefragt. Wir haben ihm erst gesagt, dass er sein Tempo steigern muss, sonst würden wir die Plätze tauschen. Als das nicht der Fall war, haben wir den Befehl zum Wechsel gegeben.» Für Rosberg war der Platztausch selbstverständlich, auch wenn Hamilton in einem ähnlichen Fall (Ungarn 2014) einen solchen Befehl schon einmal verweigert hatte. «Bei uns gibt es eine ungeschriebene Regel: Erst wird eine Warnung ausgesprochen. Wenn die Pace danach nicht besser wird, muss man das andere Auto vorbeilassen», erklärte Rosberg.

Für sein vorbildliches Verhalten erntete er Beifall von ganz oben: «Das war ein Dienst am Team», lobte Daimler-Chef Dieter Zetsche. «Er konnte das Rennen nicht gewinnen. Aber er hätte den Sieg von Lewis verhindern können. Das hat er aber nicht getan. Hut ab. Das zeigt wirklich Größe.»

So gesehen wurde Hamilton in Monaco gleich doppelt beschenkt. ♦

Ferrari

Bremsklotz Massa

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Sebastian Vettel und Ferrari warten weiter auf den ersten Saisonsieg. In Monaco lag der Deutsche auf Podestkurs, als er auf die rollende Schikane Felipe Massa auflief und ein mögliches Spitzenresultat aus der Hand gab.

Das Positive zuerst: Sebastian Vettels Rückstand auf WM-Leader Nico Rosberg ist in Monaco um sechs Punkte geschrumpft. Von 52 auf 46. Das ist immer noch eine Menge Holz. Aber losgelöst von der Performance bei noch 15 ausstehenden Rennen kein Beinbruch.

Doch Vettel hätte deutlich mehr Punkte von seinem Rückstand abknabbern können. Und damit sind wir auf der Soll-Seite der Monte-Carlo-Buchhaltung. Der Podestplatz im Fürstentum war für Vettel nicht nur in Reichweite, man bekam ihn buchstäblich auf dem Silbertablett serviert. Doch Vettel fädelte sich mit den Intermediates ausgerechnet hinter Felipe Massa auf Regenreifen ein. Und dieser blieb einfach draußen. Sieben sehr lange Runden hing Vettel (und auch Nico Hülkenberg) hinter dem Williams fest. Währenddessen konnten Sergio Pérez und Nico Rosberg weiter vorne schnellere Runden drehen und genug Zeit herausfahren, um sich auch nach ihrem ersten Stopp vor dem Deutschen zu halten.

Der Frust über die Williams-Taktik hatte sich auch eine Stunde nach der Zieldurchfahrt

noch nicht gelegt: «Ich weiß nicht, warum sie so lange draußen geblieben sind», ärgerte sich der Heppenheimer. «Es machte gar keinen Sinn, zu zögern und mit den Regenreifen weiterzufahren.»

Wäre Vettel nach dem Wechsel von Regenreifen auf Intermediates schneller an Massa vorbeigekommen, hätte er sich auf das Podium konzentrieren können. «Aber leider haben wir in dieser Phase das Rennen verloren», so der viermalige Formel-1-Weltmeister.

Eine Taktik wie von Lewis Hamilton, der direkt von Regen- auf Trocken-Reifen wechselte, war im Ferrari-Lager keine Option: «Es war

auf P4 – hinter dem Force India von Pérez. Und an dem gab es kein Vorbeikommen. «Am Anfang habe ich etwas langsamer gemacht, weil die Reifen lange halten mussten. Dann habe ich mehr Gas gegeben. Einmal habe ich das Auto fast verloren. Wir waren am Ende fast eine Sekunde schneller. Aber das reicht eben nicht in Monaco»

Mit der Pace ist nichts falsch

Nach sechs Rennen wartet Ferrari immer noch auf den ersten Saisonserfolg. Verrückt machen lässt sich Vettel deshalb aber nicht. «Wir sind näher an der Spitze dran als letztes Jahr. Aber wir hatten noch kein reibungsloses Wochenende.»

Das muss sich Vettel und Ferrari selber ankreiden. «Mit einem guten Qualifying steht man weiter vorne. Dann hätten wir auch bessere Rennen und Ergebnisse. In Monaco wäre ein Podium drin gewesen. In Barcelona hätten wir gewinnen können. Und in Bahrain wäre ich auch aufs Podium gefahren, wenn der Motor in der Einführungsrunde nicht hochgegangen wäre. Mit der Pace ist also nichts falsch. Wir können sie nur nicht immer richtig abrufen.»

In der Konstrukteurs-WM liegt Ferrari bereits 67 Punkte hinter Mercedes. Und nur noch neun vor Red Bull. Der Grund: Zum vierten Mal in diesem Jahr brachten die Roten nur ein Auto durch. Kimi Räikkönen rasierte sich schon in Runde 11 den Frontflügel ab. «Ich hatte keinen Grip. Und bin da einfach geradeaus gerutscht.» ♦

«Hinter Massa habe ich das Rennen verloren.»

SEBASTIAN VETTEL



schwer vorherzusagen, wie schnell es abtrocknen würde», meinte Vettel. «Bei ihm hat es offenbar funktioniert. Aber wir waren in einer anderen Situation. Wenn der Williams zum für ihn richtigen Zeitpunkt gestoppt hätte, würde es ganz anders aussehen. Dann hätten wir vielleicht sogar die beiden Spitzenreiter jagen können.»

Doch dazu kam es nicht. Im Gegenteil. Vettel lag nach seinem zweiten Stopp ab Runde 32

KOMMENTAR

Rosberg - ein Sportsmann durch und durch



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Nico Rosbergs Vorsprung vor dem siebten WM-Lauf in Kanada ist geschmolzen. Nur noch 24 Punkte trennen den zu Saisonbeginn unschlagbaren Deutschen und seinen britischen Teamkollegen Lewis Hamilton. Gewinnt der amtierende Weltmeister in Montreal bei einem gleichzeitigen Nuller von Rosberg, wäre der von vielen schon als Champion 2016 verschrieene Rosberg seine WM-Führung bereits wieder los. Doch so weit ist es a) noch nicht

und b) hat Rosberg in Monaco Punkte gesammelt, die ihn als Sportsmann auszeichnen. Dass er ohne Murren den Befehl zum Platztausch befolgte (siehe links) und Hamilton so erst den Sieg im Fürstentum ermöglichte, zeugt von wahren Charakter. Rosberg hätte Hamilton in den engen Gassen problemlos hinter sich halten können. Aber er hat den Teamplayer gespielt und Mercedes so zum Sieg verholfen. In der Endabrechnung wird ihm das keine Zähler bringen. Als Sportler ist er in meinem Ansehen aber weiter gestiegen.



Die rollende Schikane: Vettel und Hülkenberg versuchen verzweifelt, an Massa vorbeizukommen

MOMENT MAL!

Wer braucht wen?

Wir Menschen lassen uns schon von merkwürdigen Orten anziehen. Immer wieder, häufig auch nach Rennkalender. Las Vegas, Neuschwanstein oder Ballermann. Uns faszinieren Hollywood, das englische Königshaus, wir diskutieren über Papiere aus Panama und haben fast alle für Piraten geschwärmt. Wer alles das an einem Wochenende an einer Stelle komprimiert haben möchte, und wer ein Plätzchen sucht, an dem sogar die Motoren der heutigen Generation einigermaßen nach Rennen klingen, für den ist der Große Preis von Monaco genau richtig. Die Formel 1 und ihre Begleiterscheinungen werden bei der rasenden Hafenfahrt in all ihrer Maßlosigkeit präsentiert und interpretiert. Und immer scheint noch eine Umdrehung mehr zu gehen.

Was die 22 Mann in Chauffeursdiensten da so genau treiben, kann niemand außerhalb des Berufsstandes nachvollziehen. Selbst dem besten Simulator geht dieser eigenartige Flair am Hafenkai oder vor dem Casino ab. Den meisten von uns wird ja schon schwindlig bei der Streckengrafik. 19 Kurven auf etwas mehr als drei Kilometern, das ist im Schnitt alle 175 Meter ein Knick nach links oder rechts. Stopp-and-Go und schalten, schalten, schalten – knapp 50 Mal die Runde. Das ist noch Handarbeit. Kein Mitleid, aber hohe Achtung.

Vielleicht sollten sie um das Fürstentum, von der Fläche her kleiner als der Central Park in New York, ein Absperrband kleben. Mit der Aufschrift: Glücksspiel macht süchtig. Da sind dann irgendwie ja alle angesprochen, die sich an diesen vier Mai-Tagen im Fürstentum tummeln. Die Formel 1 in Monte Carlo lebt von der

Dekadenz im XXL-Maßstab. Nicht kleckern, sondern klunkern. Und hat sich dafür die richtige Sportart ausgesucht. Wen mag bei einem Wettbewerb, der stolz «Großer Preis» getauft wurde, die Käuflichkeit überraschen?

Sollte es tatsächlich so etwas wie vornehme Zurückhaltung geben, dann ist zumindest bei der Preisgestaltung nichts davon zu spüren. Monaco mag ja ein Steuerparadies für seine 30 000 Einwohner sein – die Vergünstigungs-Steuer haben die Zaungäste des Rennsports zu berappen. Und zwar reichlich. Die Geschäftsgrundlage ist Küchentisch-Psychologie: Was teuer ist, muss auch gut sein. Blickt man über die Leitplanken und die Hafenummauer hinaus, lockt das natürliche Glitzern der Côte d'Azur, als wolle es tatsächlich rivalisieren mit den Glitterwochen der F1.

Am Ende zählt die Faszination der Straße. Nicht so grün wie Melbourne, nicht so entspannt wie Montreal, nicht so businesslike wie Singapur, vielleicht so glitzernd, wie Baku werden soll. Also ganz eigen. Man stelle sich nur für einen Moment diesen GP mit seinem dauerhaften Ausnahmezustand ohne die Kulisse der Côte d'Azur vor, sagen wir: im südkoreanischen Mokpo oder in Magny-Cours. Selbst bei fest geschlossenen Augen merkt man: Das funktioniert nicht. Es gilt, diesen Ausnahmezustand mit einer Hassliebe zu akzeptieren, wie es im Übrigen auch alle Rennfahrer tun. Der Widerspruch ist es, der Hunderttausende gefangen hält in diesem Hafengebiet der Unvernunft.

Mit Monte Carlo und seinem Rennen ist es wie mit Ferrari und der Formel 1 – es nicht eindeutig klar, wer wen mehr braucht.



Elmar Brümmer

McLaren-Honda

Gewinnen mach

Von ELMAR BRÜMMER

McLaren feierte in Monaco sein 50-jähriges Bestehen. Den angestrebten Podestplatz blieb man schuldig. Noch ist die britisch-japanische Seilschaft nicht die dritte Kraft in der Formel 1.

Wenn man versucht, die Geschichte von 50 Jahren McLaren in der Formel 1 in einem Wort zusammenzufassen, dann ist es wohl das: kontrovers. Das hat nun nicht zwingend etwas mit Ron Dennis zu tun, dem Teamchef mit dem aktuell größten Ego, aber schon auch. Doch Eric Boullier, als Renndirektor sein Mann fürs Tagesgeschäft, kommt dieser Wahrnehmung durchaus nahe. Auch nach dem GP von Monaco glaubt der Franzose, dass McLaren immer noch das drittbeste Chassis im Feld sein Eigen nennen kann.

Allerdings mit der entscheidenden Einschränkung: auf manchen Strecken.

Am Jubiläumswochenende standen am Ende ein fünfter Platz von Fernando Alonso und ein neunter für Jenson Button zu Buche, zum zweiten Mal seit Sotschi waren beide Anthrazit-Wagen in den Punkten. In gewohnter Unbescheidenheit wird das durchaus ordentliche, aber mehr durch die Umstände des (Regen-)Rennverlaufs geprägte Resultat als «weiterer Beweis für den soliden Entwicklungsprozess» gefeiert. Aber immerhin: Es gibt wieder etwas zu feiern, wo man doch gemeinsame Werbe-Sache mit einem Schaumwein-Hersteller macht. «Wir sind noch nicht da, wo wir sein wollen, ganz vorn, aber ich bin glücklich darüber, wie die Sache verläuft», sagte Alonso nach 78 kräftezehrenden Runden.

Trotzdem kann das bestenfalls Schadensbegrenzung für einen so stolzen Rennstall sein, der mit 15 erfolgreichen Hafenfahrten das erfolgreichste aller Teams an der Côte d'Azur ist. Man setze das aktuelle Ergebnis überhaupt ins Verhältnis zu einem Rennstall, der 182 GP-Rennen gewinnen konnte, trotz des schleichenden Abstiegs seit 2013 noch auf eine Siegrate von 23 Prozent verweisen kann, es auf zwölf Fahrer- und acht Konstrukteurstitel gebracht und zwei Champions im Cockpit sitzen hat. Nach dieser einfachen Rechnung ist klar, warum ein absoluter Erfolgsmensch wie Ron Dennis schmerzhaft unter dem Niedergang leidet.

Schwäche bei der Balance

Doch der Aura des Teams kann der lange Durchhänger offenbar nichts anhaben. Immerhin sind im zweiten Lernjahr mit McLa-

AUS DEM FAHRERLAGER

Von TOBIAS GRÜNER und MICHAEL SCHMIDT



Hamilton im Mercedes-Boot

Pastor Maldonado lief zum ersten Mal seit seinem Ausscheiden aus der F1 wieder durchs Fahrerlager. Der Venezolaner gibt sich kämpferisch: «Ich bin mit der Formel 1 noch nicht fertig und suche einen Weg zurück in ein Cockpit.»

Kevin Magnussen stellte am Rande des GP Monaco eine verschärfte Sonderversion des sportlichen Kleinwagens Renault Clio RS vor. Der Däne heizte mit der Kompakt-Kanone so rasant um den Kurs, dass die Bremsen qualmten.

Im Rahmen des GP Monaco ließ Mercedes zwei spezielle Jachten im Hafen zu Wasser: Die von Mercedes-Benz Style gestaltete und gemeinsam mit Silver Arrow Marine entwickelte Luxus-Motorjacht «ARROW460-Granturismo» (Preis: 2,5 Millionen Euro) und das Hochleistungsboot «Cigarette Racing 50 Marauder»

AMG Monaco Concept» mit zwei 1550 PS starken Mercury-V8-Motoren (Höchstgeschwindigkeit: mehr als 228 km/h.)

Der Streit um die Abreißvisiere fand eine einvernehmliche Lösung. Die Teams konnten die FIA-Sicherheitsinspektoren davon überzeugen, dass die Fahrer die Visiere nicht im Cockpit oder im Overall verstauen können. Force India-Teammanager **Andy Stevenson** erzählt: «Hülkenberg hat probiert, die Abreißvisiere in eine Tasche zu fummeln. Es ging nicht mal im Stand.» Daraufhin entschied die FIA: Jeder Fahrer darf zwei Abreißvisiere auf der Strecke loswerden. Den Rest muss er beim Boxenstopp in der Boxengasse entsorgen.

Lewis Hamilton blieb diesmal brav. Keine «Transatlantikflüge» zwischen Barcelona und Monte Carlo. Nur ein Auftritt bei den Filmfestspielen in Cannes.

Zwei Wochen vor dem GP Monaco fand der historische Grand Prix im Fürstentum statt. Red Bull-Designer **Adrian Newey** saß in seinem Lotus 49. «Es ist das Chassis, mit dem **Graham Hill** 1969 in Silverstone gefahren ist.» Newey ließ es ruhig angehen.

Auf die Frage von **Niki Lauda**, ob das Auto heil geblieben sei, meinte der Star-Konstrukteur: «Ich baue nicht bei jedem Rennen ein Crash.»

Die Klage von Force India und Sauber bei der EU-Kommission wegen Verletzung des Wettbewerbsrechts wurde innerhalb der Behörde an eine neu eingerichtete Abteilung weitergeleitet, die sich ausschließlich um Fälle im Sport kümmert. Sämtliche Eingaben aller Parteien liegen auf dem Tisch. Force India und Sauber haben noch einmal nachgelegt



Newey im Lotus 49 von Hill

und das jüngste Motoren-Reglement als zusätzliches Beweismaterial eingereicht. Die zuständigen Kommissare müssen nun entscheiden, ob daraus ein Fall wird. Force India-Teamchef **Bob Fernley** dazu: «Wir hoffen, dass wir bis zur Sommerpause eine Antwort haben.»



In Monaco sind selbst die Fotografen irgendwie anders ...

noch mehr Spaß

NACHRICHTEN

Renault rüstet beide Bullen-Teams aus

Renault Am Rennsonntag verkündete Renault überraschend, dass man 2017 und 2018 nicht nur Red Bull mit Motoren beliefert, sondern auch Toro Rosso. Die neu entfachte Liebe zwischen den Energy-Drink-Teams und dem französischen Autobauer wurde durch ein witziges Foto unterstrichen. Red-Bull-Teamchef Christian Horner, Teamberater Helmut Marko, Renault-Sportchef Cyril Abiteboul und Jérôme Stoll, Präsident von Renault Racing, stellten sich in verrückten Posen vor dem Elektro-Kleinwagen Renault Twizty auf.



Horner, Abiteboul, Marko, Stoll

Rechtliche Schritte gegen FIA & Co.

Bianchi Die Familie des 2015 verstorbenen Jules Bianchi hat rechtliche Schritte gegen die Verantwortlichen der Formel 1, der FIA und des ehemaligen Marussia-Rennstalls eingeleitet. Unterstützung bekommen sie vom ehemaligen FIA-Arzt Gary Hartstein, der in einem offenen Brief mögliche Versäumnisse des Weltverbands aufgezählt hat. Bernie Ecclestone kommentierte das mögliche Gerichtsverfahren nüchtern: «Sie werden tun, was sie tun müssen.»

Helmdesign-Regel leicht gelockert

Helmdesign Der Automobilverband FIA hat auf Wunsch der Fahrer das Verbot wechselnder Helmdesigns gelockert. Ab sofort gibt es einen Joker pro Saison. Bei speziellen Rennen dürfen Fahrer den Look ihres Kopfschutzes ändern. Beim GP von Monaco nutzten die Gelegenheit gleich mehrere Piloten, darunter Sebastian Vettel, Daniel Ricciardo, Pascal Wehrlein, Valtteri Bottas, Felipe Massa, Fernando Alonso und Kevin Magnussen. ♦ TG

ren Fortschritte zu erkennen. Die Frontenbildung zwischen Briten und Japanern (die es in Wirklichkeit auch früher schon mit den Deutschen von Mercedes gegeben hatte) bröckelt. Die Frage ist nur, wann man sich richtig zu verstehen beginnt.

Drittbestes Chassis, das würde nach dem allgemein gültigen Fahrerlager-Ranking bedeuten: Hinter Mercedes und Red Bull, aber vor Ferrari. Die Resultate auf die vergleichbare Qualifying-Runde von McLaren weisen vierte und sechste Plätze für Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen aus und einen zehnten und 13. Rang für Alonso und Button.

Boullier bleibt hartnäckig bei seiner Ansicht, macht die Reifen für den Nachteil verantwortlich. Nachteil? Es ist ja noch nicht so lange her, dass das Erreichen des letzten Qualifikations-Abschnitts von der Truppe aus Woking wie eine

Erlösung wahrgenommen wurde. Doch zur 50. Wiederkehr jenes Mai-Wochenendes im Jahr 1966, bei dem der Neuseeländer Bruce McLaren erstmals mit einem eigenen Auto an den Start gegangen war und nach neun Runden mit einem Ölleck aufgeben musste, hatte man sich sogar noch etwas mehr ausgerechnet – ein Podium.

Allerdings haben die Fahrer noch nicht ganz so viel Vertrauen in den MP 4-31, wie es die Chefetage vorgibt. «Ich habe mir ehrlich gesagt ein etwas besseres Fahrgefühl erhofft», gestand Alonso am Samstagabend. «Vor allem in den Kurven hat mir das richtige Vertrauen ins Auto gefehlt.» Der Spanier macht dafür eine Schwäche bei der Balance verantwortlich, diese habe am Ende auch den Nachteil gegenüber Pole-Setter Red Bull ausgemacht. Wenn man das an der einen Stelle kor-

rigiert habe, hätte es an der anderen Stelle plötzlich gefehlt. Es braucht eben doch vielleicht etwas mehr Zeit, den Sprung von einem ordentlichen Chassis zu einem außerordentlichen Rennwagen zu schaffen.

Vor drei Jahren hatte McLaren eine Entwicklungsrichtung eingeschlagen, die erst so langsam wieder auf Erfolgskurs getrimmt werden konnte. Diesen Punkt, so glauben es die Big Mc's, habe man nun erreicht. Wenn das tatsächlich stimmt und durch Ergebnisse belegt werden kann, dann bliebe als Baustelle nun die Motorenentwicklung – von allen Herstellern hat Honda noch die meisten Token übrig. Das zeugt von einem dezidierten Update-Plan.

Zurück zur Realität: «Unsere Prognosen waren wohl zu optimistisch, aber auch im vergangenen Jahr dachten wir das von Monte Carlo», hadert Alonso.

Schließlich ist die Power dort nicht so wichtig wie anderswo, entscheidend ist das perfekte Setup. Der Mann aus Asturien kann jedoch bestätigen, dass es einen Aufwärtstrend innerhalb der Rennmannschaft gibt: «Im letzten Jahr hatten wir nur die Hoffnung. Jetzt ist es mehr als das. Wir sind viel wettbewerbsfähiger. Es ist nicht abzusehen, wann wir erfolgreich sind, dazu ist die F1 zu komplex. Früher oder später wird McLaren gewinnen – ich hoffe auf früher.» Sonst könnte er ja immer noch zum Werkensemble von Renault zurückkehren. Aber vielleicht hat er auch genug von Aufbauphasen und will endlich wieder Erfolge ernten.

Button bald schon ersetzt?

Der leichte Aufwärtstrend hatte Dennis und Boullier dazu verleitet, im Vorfeld von Monaco sogar von größeren Chancen zu sprechen. Und mehr noch – Dennis hatte eine seiner üblichen Lektionen gegeben: «McLaren wird das Team sein, das die Siegesserie von Mercedes stoppen wird und die Titel danach gewinnt. Ich glaube fest an unsere technische Kompetenz, wir werden diesen Treffer vor allen anderen landen.» Was nach einem Anflug von Größenwahn klingt, ist die schlichte Hochrechnung, durch die Reglementänderung für 2017, die vorrangig auf Wokingers Mist gewachsen ist, einen Vorteil zu haben – kombiniert mit der Freigabe der Motorenentwicklung und um die Honda-Ressourcen wissend. «Die neuen Vorschriften sorgen für den Ausgleich des Feldes. Wir haben genug Zeit, gemeinsam mit Honda aufzuholen», frohlockt Dennis.

«Ich schaue lieber von Rennen zu Rennen», sagt Button angesichts der Planspiele. «Niemand weiß, wie die Hackordnung 2017 aussehen wird.» Der Dienstälteste der Formel 1 weiß vor allem nicht, ob er dann noch dabei sein wird. Schon gibt es in der britischen Medienlandschaft Gerüchte, Button könnte bereits während der laufenden Saison durch den Belgier Stoffel Vandoorne ersetzt werden.

Im Rahmen der amüsanten Video-Clips, die ein Teamsponsor vor jedem Rennen in die Umlaufbahn der Sozialen Medien schießt, war vor Monte Carlo die Folge «Lost» («Verloren») zu sehen, bei der sich Alonso und Button verfahren, das aber nicht zugeben wollen ... Gewinnen, das ist den beiden anzusehen, macht doch mehr Spaß. ♦



Jenson Button in Monaco: Sind die Tage des Ex-Weltmeisters bei McLaren tatsächlich schon gezählt?



Nur ein Teilerfolg: P5 für Alonso



Zwei starke Charaktere: Fernando Alonso und Ron Dennis

Technik

Red Bull mit neuer Philosophie

Von TOBIAS GRÜNER

Nach dem Upgrade-Festival in Barcelona hatten die Teams auch für Monaco einige neue Teile im Gepäck. Allerdings kamen nicht alle Modifikationen beim Rennen zum Einsatz.

Normalerweise bringen die Teams keine großen Technik-Updates nach Monaco. Das Rennen in den engen Gassen des Fürstentums ist so speziell, dass es sich nur wenig lohnt, hier neue Aerodynamik-Teile auszuprobieren. Bei der komplizierten Suche nach dem richtigen Setup für den welligen Straßenkurs wollen sich die Ingenieure und Fahrer nicht noch von der Evaluierung von Technik-Updates ablenken lassen.

Mehr als die Übersetzung der Lenkung, die speziell für die enge Loews-Kehre angepasst werden muss, wird in der Regel an den Autos nicht geändert. Dieses Jahr konnte man aber hier und da doch noch ein paar interessante Modifikationen erkennen. Toro Rosso und McLaren hatten zum Beispiel neue Monkey-Seats im Gepäck, die für etwas mehr Abtrieb im Heck sorgen sollten. Doch bei McLaren kam das neue Teil am Ende



Filigrane Lamellen statt zwei großer Schlitz: Red Bull änderte in Monaco die Heckflügel-Philosophie

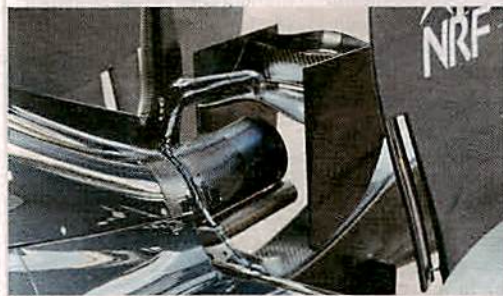
doch nicht zum Renneinsatz. Die Ingenieure entschieden sich nach dem Training am Donnerstag für eine schlankere Variante.

Neuer Renault-Motor: Plus 30 PS

Auch bei Renault wurde zurückgerüstet. Eine neue Vorderaufhängung, die bei den

Tests in Barcelona erstmals ausprobiert und für gut befunden wurde, funktionierte in Monte Carlo offenbar nicht. Beide Piloten kritisierten das unberechenbare Fahrverhalten. Und so wurde wieder die alte Version eingebaut. Immerhin funktionierte der neue Renault-Motor

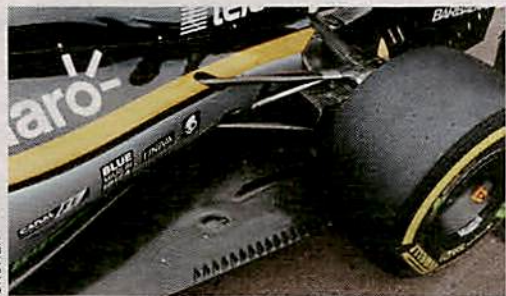
tadellos. Drei Token hatten die Antriebsspezialisten aus Viry-Châtillon für die Modifizierung des Brennraums eingesetzt. 30 PS soll der Fortschritt des Upgrades betragen, was sich auf der Strecke in Monaco in einem Zeitgewinn von zwei bis drei Zehnteln widerspiegelt.



McLaren: Neuer Monkey-Seat kam nicht zum Einsatz



Renault: Neue Vorderradaufhängung funktionierte nicht



Force India: 16 kleine Schlitz im Unterboden

Zahl und Zitat des Wochenendes

Null Fortschritt, aber viel Ärger bei Sauber

Ein Motorplatzer im Quali, eine Kollision unter den Team-«Kollegen» im Rennen. Doch Sauber hat nicht nur auf der Strecke Ärger.

Sechs Rennen, null Punkte. Das letzte zählbare Ergebnis ist ein neunter Platz beim GP der USA in Austin 2015. So schlecht stand es um Sauber noch nie. Doch nicht nur sportlich zeigt die Kurve bei den Schweizern nach unten. Auch finanziell ist man angezählt. In den vergangenen zwei Monaten konnten die Löhne für die gut 350 Mitarbei-

ter am Standort Hinwil nur mit Verzögerung bezahlt werden. Die Schweizer Tageszeitung «NZZ» titelte deshalb am Samstag: Ist Sauber ein Auslaufmodell? Und weiter: Sauber braucht einen Befreiungsschlag. Beschönigen hilft nicht mehr, Schweigen wird von außen als Verschweigen wahrgenommen. Und das erhöht den Druck.

Der erhoffte Befreiungsschlag blieb jedenfalls in Monaco aus. Im Gegenteil: Es war eher ein Schuss in den Ofen. Zuerst platzte in Q1 der Motor an Felipe Nasrs C35. Im Rennen

schoßen sich die beiden Team-«Kollegen» in der Rascasse-Kurve ab. Der Kollision ging ein Funkspruch an Felipe Nasr voraus. Er solle (dem schnelleren) Marcus Ericsson Platz machen. Der Brasilianer hat diese Aufforderung entweder nicht verstanden, oder er sah keinen Anlass, seinen Stallgefährten durchzuwinken. So kam es, wie es kommen musste: Ericsson versuchte es mit der Brechstange. Das Ergebnis: zwei kaputte Sauber. Oder wie sagt man: Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. ♦ CE

«Daniel tut mir leid. Wir haben ihm den Sieg vermässelt.»

HELMUT MARKO



Sauber: Der nächste Nuller

MOTORSPORT
aktuell

RUMSCHRAUBEN

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

GRATIS



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

Damit haben Sie den Dreh raus! Kompakt und extrem leicht (nur 620 Gramm), mit automatischer Spindelarretierung, Power-Light-LED und Softgrip für besonders guten Halt.

3,6 Volt 1,5 Ah Lithium-Ionen-Akku (Ladedauer: 3 h). Inkl. Ladestation und Bitsethalter mit 10 Bits.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beiderling, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschlip (Voritz), Christina Dolmann, Dr. Michael Rätzke, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als wesentlicher Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509387
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, den BOSCH-Akkuschauber "IXO V"**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

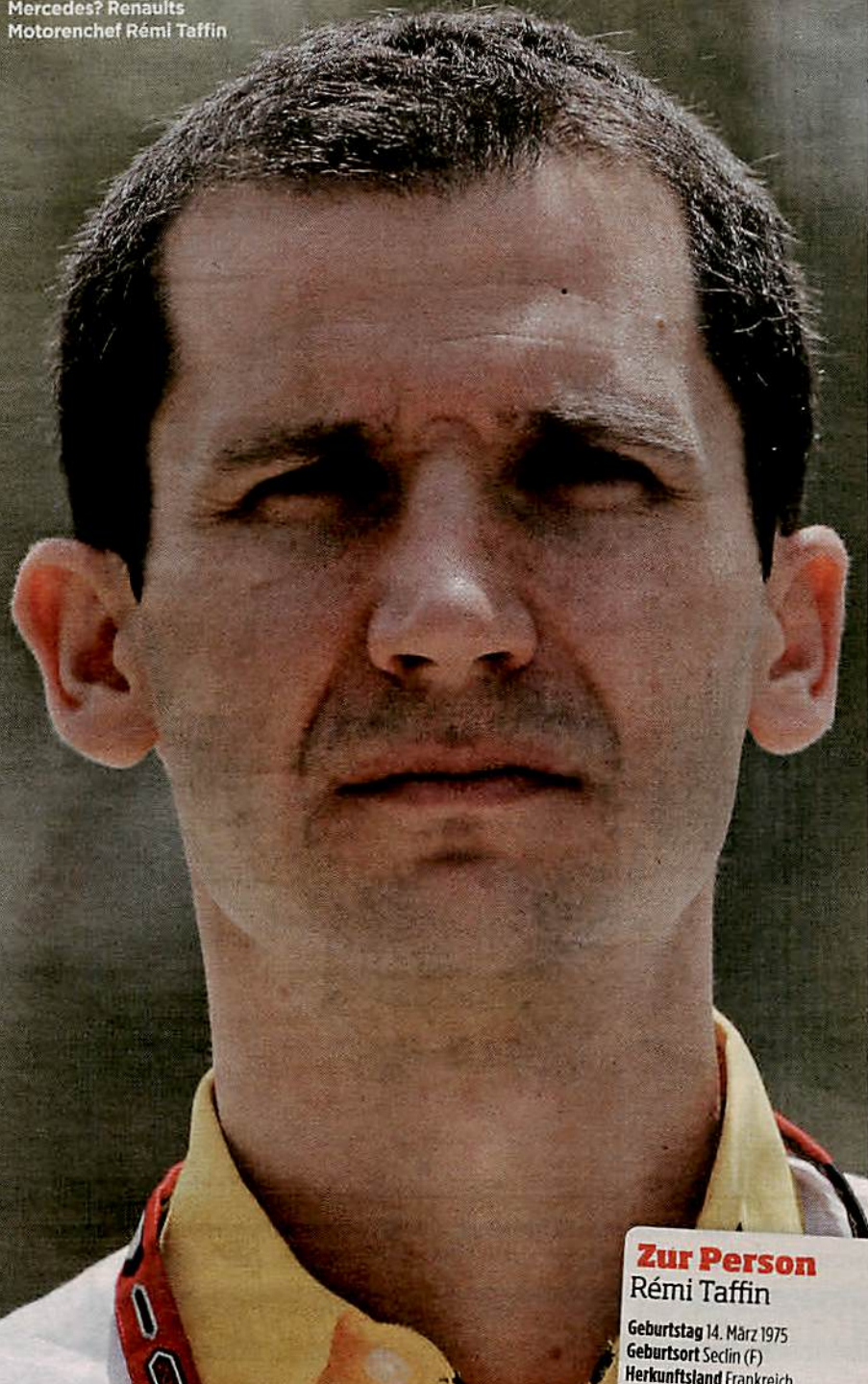
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Bald auf Augenhöhe mit Mercedes? Renaults Motorenchef Rémi Taffin



Rémi Taffin

«Eine halbe Sekunde fehlt noch!»

Zur Person

Rémi Taffin

Geburtstag 14. März 1975

Geburtsort Seclin (F)

Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

1998 Renningenieur bei Signature F3

1999 Renningenieur Renault Sport F1

bei BAR (Ricardo Zonta)

2000 Renningenieur Renault Sport F1

bei Arrows (Jos Verstappen)

2001 Test-Renningenieur bei Benetton

2002 Renningenieur Renault F1 Team

bei Benetton (Jenson Button)

2003-2006 Renningenieur Renault F1

Team (Fernando Alonso)

2007 Motoreningenieur Renault F1

Team (Heikki Kovalainen)

2008-2009 Motoreningenieur Renault

F1 (Fernando Alonso)

2010-2014 Renault-Motorenchef an der

Rennstrecke (auch zu Zeiten von Lotus

Renault GP)

2015 Renault Operations Director

2016 Renault Motorenchef

Hobbys

Familie, Karting und Golf

Von MICHAEL SCHMIDT

Renault entwickelte sich vom Sorgenkind zur Geheimwaffe. Technikchef Rémi Taffin erzählt, wie dieses Wunder möglich war, was sich bei Renault geändert hat, was im aktuellen Upgrade steckt, und wie groß der Rückstand auf Mercedes noch ist.

2015 hatte der Renault-Motor nach Honda die meisten Defekte. In diesem Jahr ist es die zuverlässigste Antriebseinheit im Feld. Wie ist das zu erklären?

RÉMI TAFFIN: Wir haben auf dem aufgebaut, das wir in der zweiten Saisonhälfte 2015 vorbereitet haben. Nach eineinhalb Jahren Hybrid-Technologie hatten wir verstanden, wo die Reise hingehen muss. An einem Punkt in der letztjährigen Sai-



«Wir können 2016 gar nicht alle Token einsetzen.»

RÉMI TAFFIN

son haben wir die Entwicklung eingestellt und nur noch an der Zuverlässigkeit gearbeitet, um uns eine Basis für das erste Rennen 2016 zu schaffen.

Was war der Grund für die hohe Defektrate?

Wir haben die Antriebseinheit im Winter 2014/15 zu aggressiv entwickelt und dafür einen Preis bezahlt. Im letzten Winter haben wir wieder den Normalzustand erreicht. Der Motor für den Saisonstart wurde Anfang Januar abgeseget. Danach begann das Programm für das Upgrade, das wir jetzt in Monte Carlo eingeführt haben.

Mit welchen Komponenten hatten ihr die meisten Schwierigkeiten?

Es ist kein Geheimnis, dass sich unsere Probleme hauptsächlich auf den Verbrennungsmotor konzentriert haben. So hatten wir zum Beispiel einige Kolbensschäden. Auch mit der MGU-H gab es Ärger.

Renault hat im Winter nur sieben Token eingesetzt und jetzt für das Upgrade lediglich drei. Das hört sich, gemessen am Fortschritt, nach wenig an.

Man darf nicht vergessen, dass wir Ende letzten Jahres eine große Anzahl von Token in eine Ausbaustufe investiert hatten. Wir konnten aber nicht alle Teile rechtzeitig produzieren und haben nur einen Teil davon in einem Training ausprobiert. Deshalb hat es auch keinen sichtbaren Fortschritt gebracht. Wir wurden dafür geprügelt, aber damit konnten wir leben.

Weil wir wussten, dass uns genau diese Änderungen 2016 helfen würden. Es war der Grundstein für den aktuellen Motor.

Was kannst du uns über das jüngste Upgrade erzählen?

Wir haben die drei Token ausschließlich in eine Modifikation des Brennraums gesteckt. Dazu haben wir das Zündsystem verbessert. So konnten wir die Verbrennung beschleunigen und die Klopfgrenze nach hinten schieben. Das erlaubt uns eine höhere Verdichtung und damit mehr Leistung.

Wie steht es mit der Fahrbarkeit? Die hat sich logischerweise auch verbessert. Stablere Verhältnisse im Zylinder und effizientere Verbrennung erlauben dir auch, den Motor besser zu tunen und die Leistungskurve zu glätten. Je schneller die Verbrennung stattfindet, umso

besser kann man gegen das Klopfen ankämpfen.

Setzt Renault bei dem Upgrade schon die Vorkammerzündung ein, die Mercedes bereits seit 2014 verwendet?

Es ist ein erster Schritt in

diese Richtung.

Wie viel fehlt noch auf Mercedes?

Vom Motor her noch eine halbe Sekunde.

Wie viele Upgrades plant Renault noch in dieser Saison?

Der Plan war, mit dem Basismotor in Rennen 1 fertig zu sein und mit dem Upgrade in Rennen 7. Danach wollten wir uns auf 2017 konzentrieren. Wenn wir 2016 noch etwas bringen können, das uns auch 2017 hilft, werden wir das tun. Spezielle Upgrades sind nicht geplant.

Obwohl Renault noch 21 Token übrig hat?

Es sind zu viele Token. Wir könnten sie in diesem Jahr gar nicht alle einsetzen.

Ein Vorteil von Mercedes ist, dass dort alle Komponenten der Antriebseinheit unter einem Dach entwickelt werden. Geht Renault den gleichen Weg?

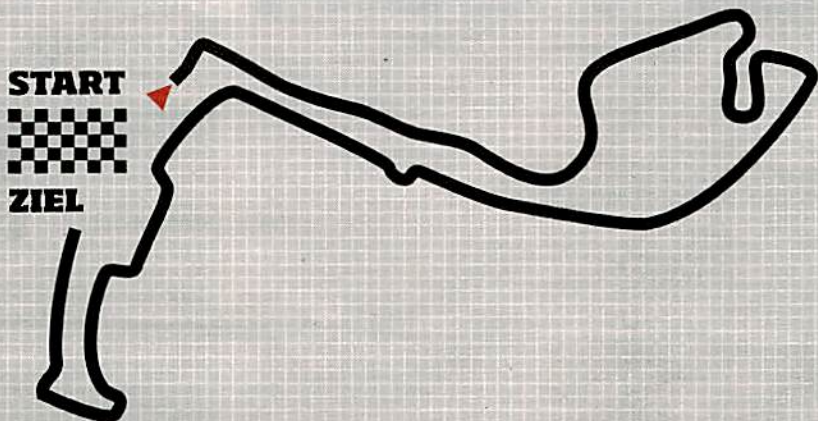
Als wir uns in das Hybrid-Abenteuer gestürzt haben, hat Renault entschieden, sich auf das zu konzentrieren, was wir können. Das war der Verbrennungsmotor. Die anderen Komponenten haben wir von außen zugekauft. Es war für uns der schnellste Weg. Es hat uns aber auch Probleme bereitet, weil wir immer ein bisschen der Zeit hinterhergelaufen sind. Im letzten Jahr haben wir entschieden, wieder alles nach Viry zurückzuholen: Entwicklung, Design, Produktion, Zusammenbau.

Welche Rolle spielt Ilmor in der neuen Struktur?

Ilmor hilft uns hauptsächlich mit Prüfstands-Tests und einem Know-how-Austausch in bestimmten Bereichen. Das brachte uns neue Ideen. Es ist aber fair zu sagen, dass das meiste, was jetzt im Motor-Upgrade steckt, in Viry entwickelt wurde. ♦

STRECKE

GP Monaco/Monte Carlo



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (blau markiert), Supersoft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi- Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set losfahren, mit dem sie in Q2 ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensätze. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebseinheiten pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Circuit de Monaco hatte 2016 eine DRS-Zone: auf der Start/Zielgeraden.

TRAININGS

1. Freies Training (Do) min/Rdn.		2. Freies Training (Do) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Hamilton	1:15,537 (31)	1. Ricciardo	1:14,607 (40)	1. Vettel	1:14,650 (25)	1. Wehrlein	297,9
2. Rosberg	1:15,638 (39)	2. Hamilton	1:15,213 (36)	2. Hamilton	1:14,668 (24)	2. Rosberg	296,7
3. Vettel	1:15,956 (26)	3. Rosberg	1:15,506 (48)	3. Rosberg	1:14,772 (29)	3. Hamilton	295,8
4. Ricciardo	1:16,308 (29)	4. Verstappen	1:15,571 (42)	4. Ricciardo	1:14,807 (22)	4. Massa	295,7
5. Verstappen	1:16,371 (30)	5. Kvyat	1:15,815 (53)	5. Verstappen	1:15,081 (17)	5. Haryanto	295,5
6. Kvyat	1:16,426 (37)	6. Sainz jr.	1:15,981 (54)	6. Kvyat	1:15,259 (23)	6. Pérez	295,5
7. Hülkenberg	1:16,560 (34)	7. Räikkönen	1:16,040 (38)	7. Sainz jr.	1:15,324 (26)	7. Bottas	295,4
8. Pérez	1:16,697 (28)	8. Pérez	1:16,120 (48)	8. Pérez	1:15,368 (21)	8. Hülkenberg	294,8
9. Räikkönen	1:16,912 (24)	9. Vettel	1:16,269 (40)	9. Räikkönen	1:15,555 (22)	9. Ricciardo	293,5
10. Sainz jr.	1:17,130 (39)	10. Button	1:16,325 (46)	10. Hülkenberg	1:15,666 (20)	10. Grosjean	292,4
11. Bottas	1:17,562 (44)	11. Hülkenberg	1:16,487 (49)	11. Massa	1:16,068 (29)	11. Gutiérrez	291,4
12. Grosjean	1:17,599 (33)	12. Alonso	1:16,723 (43)	12. Alonso	1:16,257 (24)	Vettel	291,4
13. Alonso	1:17,838 (27)	13. Gutiérrez	1:16,782 (40)	13. Button	1:16,298 (23)	13. Ericsson	290,9
14. Gutiérrez	1:17,909 (25)	14. Bottas	1:16,849 (47)	14. Bottas	1:16,347 (21)	14. Button	290,7
15. Button	1:17,920 (26)	15. Grosjean	1:16,874 (23)	15. Gutiérrez	1:16,406 (23)	15. Alonso	290,1
16. Nasr	1:18,187 (29)	16. Massa	1:17,286 (42)	16. Magnussen	1:16,412 (13)	16. Räikkönen	290,0
17. Magnussen	1:18,274 (34)	17. Magnussen	1:17,530 (29)	17. Grosjean	1:16,527 (27)	17. Palmer	289,8
18. Ericsson	1:18,301 (33)	18. Ericsson	1:17,562 (39)	18. Nasr	1:16,867 (23)	18. Magnussen	289,7
19. Massa	1:18,746 (10)	19. Palmer	1:17,761 (24)	19. Ericsson	1:17,038 (32)	19. Verstappen	289,2
20. Palmer	1:18,871 (22)	20. Nasr	1:17,999 (49)	20. Palmer	1:17,482 (17)	20. Kvyat	285,4
21. Haryanto	1:20,528 (28)	21. Haryanto	1:18,847 (10)	21. Wehrlein	1:17,595 (32)	21. Sainz jr.	285,2
22. Wehrlein	1:20,868 (25)	22. Wehrlein	1:18,814 (46)	22. Haryanto	1:18,180 (34)	22. Nasr	214,7

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Vettel	1:14,610	1. Rosberg	1:14,043	1. Ricciardo	1:13,622	Hamilton	3:3 Rosberg
2. Hamilton	1:14,826	2. Hamilton	1:14,056	2. Rosberg	1:13,791	Vettel	4:2 Räikkönen
3. Rosberg	1:14,873	3. Vettel	1:14,318	3. Hamilton	1:13,942	Massa	1:5 Bottas
4. Ricciardo	1:14,912	4. Ricciardo	1:14,357	4. Vettel	1:14,552	Ricciardo	2:0 Verstappen
5. Pérez	1:15,328	5. Räikkönen	1:14,789	5. Hülkenberg	1:14,726	(Ricciardo 4:0 Kvyat)	
6. Hülkenberg	1:15,333	6. Kvyat	1:14,794	6. Räikkönen**	1:14,732	Pérez	4:2 Hülkenberg
7. Kvyat	1:15,384	7. Sainz jr.	1:14,805	7. Sainz jr.	1:14,749	Magnussen	5:1 Palmer
8. Grosjean	1:15,465	8. Pérez	1:14,937	8. Pérez	1:14,902	Kvyat	0:2 Sainz jr.
9. Sainz jr.	1:15,467	9. Hülkenberg	1:14,989	9. Kvyat	1:15,273	(Verstappen 3:1 Sainz jr.)	
10. Räikkönen	1:15,499	10. Alonso	1:15,107	10. Alonso	1:15,363	Ericsson	5:1 Nasr
11. Alonso	1:15,504	11. Bottas	1:15,273			Alonso	4:1 Button
12. Bottas	1:15,521	12. Gutiérrez	1:15,293			(Vandoorne 1:0 Button)	
13. Button	1:15,554	13. Button	1:15,352			Wehrlein	3:3 Haryanto
14. Gutiérrez	1:15,592	14. Massa	1:15,385			Grosjean	5:1 Gutiérrez
15. Massa	1:15,710	15. Grosjean	1:15,571				
16. Magnussen	1:16,253	16. Magnussen	1:16,058				
17. Ericsson	1:16,299						
18. Palmer	1:16,586						
19. Haryanto	1:17,295						
20. Wehrlein	1:17,452						
21. Verstappen*	1:22,467						
22. Nasr*	keine Zeit						

* Start aus der Pflanze;
** +5 Positionen (Getriebe-wechsel)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Monaco



< Nico Hülkenberg (6.)
«Es war da sehr rutschig. Aber ich hatte aus der letzten Ecke mehr Grip und konnte Rosberg noch auf den letzten Metern abfangen. Leider war mein Boxenstopp-Timing sehr schlecht.»

Carlos Sainz jr. (8.) >
«Als Sechster gestartet und dann nur Achter – so richtig zufrieden bin ich nicht. Es haben mehr Punkte auf der Straße gelegen. Wir haben bei den Stopps zu viele Positionen verloren.»



< Felipe Massa (10.)
«Das war das bisher schwierigste Rennen in dieser Saison. Vor allem im Nassen hatte ich wenig Grip. Ich bin froh, dass ich noch einen Punkt geholt habe. Das ist besser als gar keiner.»

Esteban Gutiérrez (11.) >
«Im Nassen lag das Auto wirklich gut. Danach, mit den Supersofts, hatte ich nicht das nötige Vertrauen. Und wenn du in Monaco nicht das nötige Vertrauen hast, dann fällst du zurück.»



< Pascal Wehrlein (14.)
«Die Strategie war eigentlich ganz gut. Ich bin so lange mit den Regenreifen draußen geblieben, bis wir auf Slicks wechseln konnten. Aber leider erhielt ich dann zwei Strafen.»

Jolyon Palmer (out) >
«Ich hatte Wheelspin im fünften Gang und bin auf einer der zahlreichen weißen Linien weggerutscht. Ich hatte keine Chance. Ich war nur noch Passagier. Hab mir aber nicht wehgetan.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Regen in Monaco. Deshalb wird hinter dem Safety-Car gestartet (die Formationsrunde entfällt).

2. Runde: Kvyat wechselt an der Box das Lenkrad.

8. Runde: Safety-Car kommt rein. Crash von Palmer auf der Start- und Zielgeraden. Virtuelles SC.
10. Runde: Es geht weiter. Ricciardo rund eine Sekunde schneller als die Silberpfeile. Rosberg hält Hamilton deutlich auf.

11. Runde: Räikkönen fährt sich den Frontflügel in der Loews-Kurve ab. Funken sprühend fährt er weiter, muss dann aber seinen Ferrari abstellen.

14. Runde: Vettel steckt um auf Intermediates.

15. Runde: Ricciardo liegt schon 11 sec vor Rosberg.

16. Runde: Rosberg lässt Hamilton ausgangs Casino auf Anweisung des Teams durch. Der zieht gleich weg. Laut Mercedes hat Rosberg Probleme mit der Bremstemperatur.

21. Runde: Rosberg holt Intermediates (5,9 Sekunden Standzeit). Kvyat und Magnussen kollidieren in Rascasse.

23. Runde: Ricciardo holt sich Intermediates.

Hamilton führt und bleibt vorerst auf Regenreifen.

30. Runde: Ricciardo hat längst aufgeschlossen.

31. Runde: Hamilton an der Box (Ultrasoft). Rosberg und Vettel kommen auch rein. Pérez profitiert und ist virtuell Dritter.

32. Runde: Ricciardo holt Supersofts, aber das Team ist nicht bereit! Steht 13,6 Sekunden. Hamilton vorne.

33. Runde: Magnussen rasiert sich in Mirabeau den Frontflügel ab.

35. Runde: Crash von Verstappen beim Casino. Virtuelles Safety-Car.

37. Runde: «Restart». Ricciardo deutlich schneller. Hamilton wehrt sich am Rande der Legalität.

41. Runde: Lewis hat eine Lücke aufmachen können.

50. Runde: Ericsson versucht, sich an Teamkollege Nasr in der Rascasse vorbeizuzwängen – Crash. Beide zur Box. VSC!

52. Runde: Ricciardo greift Hamilton wieder an. Kann aber keine Attacke reiten.

64. Runde: Ricciardo wieder im DRS-Fenster.

65. Runde: Verbremser von Vettel. Rückstand auf Pérez neu 3,5 Sekunden.

68. Runde: Wieder VSC.

Wegen einer Plane, die auf die Strecke geweht wurde.

76. Runde: Regentropfen.

78. Runde: Hamilton siegt vor Ricciardo und Pérez. ♦

GP VON MONACO / Resultate

Monte Carlo (MC): 29. Mai 2016; 6. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 260,286 km über 78 Runden à 3,337 km; 22 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/erst nass, dann trocken

22°

Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	78	1:59:29,133 h		1	r-us	25
2. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	78	+7,252 sec		2	r-i-ss	18
3. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	78	+13,825		2	r-i-s	15
4. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	78	+15,846		2	r-i-s	12
5. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	78	+1:25,076 min		2	r-i-ss	10
6. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	78	+1:32,999		2	r-i-s	8
7. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	78	+1:33,290		2	r-i-us	6
8. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	77	+1 Rde.		2	r-i-ss	4
9. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	77	+1 Rde.		2	r-i-ss	2
10. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	77	+1 Rde.		2	r-i-ss	1
11. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	77	+1 Rde.		2	r-i-us	0
12. Valtteri Bottas (FIN)*	Williams-Mercedes FW38	77	+1 Rde.		3	r-i-ss-us	0
13. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	76	+2 Rdn.		2	r-i-us	0
14. Pascal Wehrlein (D)**	Manor-Mercedes MR05	76	+2 Rdn.		1	r-us	0
15. Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MR05	74	+4 Rdn.		3	r-i-us-us	0

Nicht klassiert:

Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	51	+27 Rdn.	Kollision	3	r-i-us-us	0
Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	48	+30 Rdn.	Kollision	2	r-i-us	0
Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	34	+44 Rdn.	Unfall	2	r-i-s	0
Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	32	+46 Rdn.	Kollision	4	r-i-ss-us	0
Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	18	+60 Rdn.	Software	3	r-r-r-i	0
Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	10	+68 Rdn.	Unfall	0	r	0
Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	7	+71 Rdn.	Unfall	0	r	0

* 10-Sekunden-Strafe (Kollision); ** 2-mal 10-Sekunden-Strafe (Zeitabstand bei Virtual Safety Car und Blaue Flagge ignoriert)

Durchschnittstempo des Siegers: 130,703 km/h

Schnellste Runde: Hamilton, 71. Runde, in 1:17,939 min (= 154,135 km/h)

Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: us = Ultrasoft (lila); ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate; r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in drei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Zwei davon müssen im Rennen eingesetzt werden.



Spektakulär, aber nicht ungefährlich: Räikkönens Funkenflug

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Hülkenberg	276,4	1. Hamilton	1:17,939
2. Rosberg	275,3	2. Vettel	1:18,005
3. Vettel	275,0	3. Ricciardo	1:18,294
4. Ricciardo	274,8	4. Pérez	1:18,446
5. Grosjean	274,2	5. Sainz jr.	1:18,519
6. Bottas	272,9	6. Rosberg	1:18,763
7. Massa	272,1	7. Gutiérrez	1:19,131
8. Pérez	270,9	8. Alonso	1:19,170
9. Hamilton	270,2	9. Massa	1:19,213
10. Sainz jr.	270,0	10. Bottas	1:19,223
11. Ericsson	269,7	11. Hülkenberg	1:19,232
12. Button	269,7	12. Button	1:19,670
13. Wehrlein	269,5	13. Haryanto	1:19,868
14. Haryanto	268,7	14. Grosjean	1:20,219
15. Verstappen	268,5	15. Wehrlein	1:20,372
16. Alonso	267,5	16. Ericsson	1:21,342
17. Gutiérrez	266,4	17. Nasr	1:21,889
18. Nasr	263,2	18. Verstappen	1:26,563
19. Magnussen	257,5	19. Magnussen	1:29,802
20. Kvyat	251,9	20. Kvyat	1:37,895
21. Räikkönen	239,3	21. Räikkönen	1:47,149
22. Palmer	182,0	22. Palmer	1:58,474

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens

Sergio Pérez

Der Mexikaner ist immer dann zur Stelle, wenn es etwas zu holen gibt. Auch in Monte Carlo bot der Force-India-Pilot eine tadellose Leistung und fuhr zum sechsten Mal in seiner Karriere und als erster Mexikaner aufs Podest. Pérez profitierte von den Boxenstopps von Vettel und Hülkenberg, die vor ihm Intermediates holten, danach aber hinter Massa festgingen. Doch selbst, als Pérez den Ferrari von Vettel im Nacken hatte, spulte er seine Runden fehlerfrei ab. Nach dem Rennen meinte er keck: «Ich hatte stets alles unter Kontrolle.» An Selbstvertrauen hat es dem jungen Mann aus Guadalajara noch nie gemangelt.



Heimlicher Gewinner

Fernando Alonso

Auch der McLaren-Pilot hat seinen ersten Boxenstopp bestens getimt. Nur so kam der Spanier vor Rosberg zurück auf die Strecke und behauptete Rang 5 bis zum Rennende. Zwar hatte McLaren-Teamchef Eric Boullier im Vorfeld von einem Podestplatz geträumt. Davon war man auch in Monaco noch ein paar Zehntel pro Runde weg, aber der fünfte Platz von Alonso und P9 von Button machen deutlich, dass die britisch-japanische Seilschaft klar auf dem Vormarsch ist.



Heimlicher Verlierer

Kimi Räikkönen

Der zweite WM-Rang ist weg. Und Teamkollege Sebastian Vettel hat wieder bis auf einen Zähler aufgeschlossen. Kimi Räikkönen hätte mit der richtigen Strategie aufs Podest fahren können. Stattdessen crashte der Finne in der Loews-Kurve und riss dabei noch um ein Haar Massa und Grosjean mit ins Verderben. Die anschließende Weiterfahrt mit dem heruntergerissenen Frontflügel ergab zwar einen spektakulären Funkenflug, war für die hinterherfahrenden Konkurrenten jedoch auch ziemlich gefährlich. ♦



Zuverlässigkeit Fahrer

Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	366
2. Massa	365
Bottas	365
Pérez	365
5. Wehrlein	359
6. Grosjean	353
7. Sainz jr.	337
8. Nasr	332
9. Magnussen	317
Ericsson	317
11. Button	312
12. Verstappen	303
13. Rosberg	301
Hamilton	301
15. Gutiérrez	274
16. Haryanto	267
17. Hülkenberg	266
18. Räikkönen	263
19. Vettel	257
20. Kvyat	247
Alonso	247
22. Palmer	236
23. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams

Team	Rdn.
1. Williams Martini Racing	730
2. Sauber F1 Team	649
3. Sahara Force India F1 Team	631
4. Red Bull Racing	630
5. Haas F1	627
6. Manor Racing	626
7. Scuderia Toro Rosso	623
8. McLaren Honda	615
9. Mercedes AMG Petronas F1	602
10. Renault F1	553
11. Scuderia Ferrari	520
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	367/734

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																					
Rd.	Nr.	Daniel Ricciardo/1.	Nico Rosberg/2.	Lewis Hamilton/3.	Sebastian Vettel/4.	Nico Hülkenberg/5.	Carlos Sainz jr./6.	Sergio Pérez/7.	Daniil Kvyat/8.	Fernando Alonso/9.	Valtteri Bottas/10.	Kimi Räikkönen/11.	Esteban Gutiérrez/12.	Jenson Button/13.	Felipe Massa/14.	Romain Grosjean/15.	Kevin Magnussen/16.	Marcus Ericsson/17.	Jolyon Palmer/18.	Rio Haryanto/19.	Pascal Wehrlein/20.	Max Verstappen/21.	Felipe Nasr/22.
1.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
2.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
3.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
4.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
5.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
6.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
7.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
8.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
9.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
10.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
11.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
12.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
13.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
14.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
15.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
16.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
17.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
18.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
19.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
20.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
21.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
22.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
23.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
24.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
25.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
26.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
27.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
28.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
29.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
30.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
31.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
32.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
33.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
34.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
35.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
36.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
37.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
38.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
39.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
40.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
41.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
42.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
43.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
44.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
45.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
46.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
47.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
48.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
49.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
50.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
51.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
52.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
53.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
54.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
55.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
56.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
57.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
58.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
59.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
60.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
61.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
62.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
63.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
64.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
65.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
66.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
67.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
68.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
69.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
70.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
71.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	
72.	3	6	44	5	27	55	11	14	77	7	21	22	19	8	20	9	30	88	94	33	12	26	

Lässt sich das gerne gefallen: Indy-500-Sieger Rossi und der obligate «Schluck» Milch



Indy 500

Rossi: Von Zero zum Hero

Von WOLFGANG MONSEHR

Das Jubiläumsrennen der 500 Meilen von Indianapolis bekam einen Überraschungssieger: Der Kalifornier Alexander Rossi ist der erste Indy-Neuling seit Hélio Castroneves 2001, der den Klassiker für sich entscheiden konnte.

A.J. Foyt, die lebende IndyCar-Legende und viermaliger Indy-500-Sieger, hat schon vor langer Zeit bei einem seiner zahlreichen Interviews eine Aussage gemacht, welche wohl in Indianapolis für alle Ewigkeit Bestand haben wird: «Wenn du das Indy 500 gewinnst, dann wird es dein Leben für immer verändern. Nichts wird mehr so sein wie früher.» Und das wird auch der diesjährige Indy-500-Sieger Alexander Rossi erfahren. Er hat dieses Jahr nicht nur die 100. Ausgabe des berühmtesten Automobilrennens der Welt gewonnen, sondern wird sich auch als Rookie-Sieger in den historischen Motorsportannalen von Indianapolis ver-

«In der Indy-Car-Serie kann Rossi sein Talent zeigen.»

MICHAEL ANDRETTI

ewigen. Zum letzten Mal war das 2001 Hélio Castroneves gelungen.

«Ich bin momentan total sprachlos. Ich kann meine Gefühle nicht in Worte fassen. Alles ist so unwirklich. Ich glaube, dass ich erst nach einigen Tagen realisieren werde, dass ich das 100. Indy 500 gewonnen habe. Genau vor einem Jahr war ich um diese Zeit in Monte Carlo und habe auf fast allen zu empfangenden TV-Stationen versucht, mir das Indy 500 anzuschauen. Nicht mal im Traum habe ich damals daran gedacht, dass ich dieses Jahr im Winner Circle stehen würde», sagte Rossi nach dem Rennen. Es war eine 200 Runden lange Zitterpartie, bis Rossis Sieg in trockenen Tüchern war.

Nicht im Sinn der Wettbüros

Ehrlichkeitshalber muss man sagen: Trotz seiner guten Vorstellung im Qualifying hatte niemand den sympathischen Kalifornier, welcher den Wechsel von der Formel 1 in den IndyCar-Sport gemacht hatte, auf der Siegerliste. Die Wettbüros handelten die Routiniers wie Juan-Pablo Montoya, den letztjährigen Sieger Hélio Castroneves, Tony Kanaan, Scott Dixon oder auch Simon Pagenaud,

welcher in diesem Jahr bis Indianapolis der große Dominator im IndyCar-Sport war, als die großen Favoriten. Selbst Pole-Mann James Hinchcliffe wurde bei den Insidern als Außenseiter gehandelt. Doch dann kam alles anders.

Farblose Routiniers

Erwartungsgemäß setzte sich nach dem Start Hinchcliffe in Führung, doch in seinem Windschatten krallten sich sofort Josef Newgard, Ryan Hunter-Reay und Townsend Bell. Die nächsten Runden wechselte dann die Führung mit regelmäßiger Rundenzahl zwischen Hinchcliffe und Hunter-Reay. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die erwähnten IndyCar-Routiniers noch ziemlich farblos unterwegs. Montoya lag auf Platz 20, und Pagenaud und Castroneves balgten sich um Platz 11. In Runde 30 gab es dann die ersten Veränderungen an der Spitze, als Hinchcliffe und Hunter-Reay ihre Boxen zu Tankstopps anliefen, welcher für den Kanadier total ver-



korckt verlief. Der Betankungsschlauch ließ sich am Einfüllstutzen nicht fixieren, und Hinchcliffe mußte nach wenigen Runden nochmals seine Crew für einen Tankservice aufsuchen. Resultat: Hunter-Reay lag nun in Führung, allerdings nur für einen kurzen Moment: Dann schoss Townsend Bell in nach vorne, während Hinchcliffe auf Platz 7 abgesackt war.

Zu dem Zeitpunkt war jeder Mann immer noch weit davon entfernt, Rossi als Siegkandidaten zu tippen. Nach dem ersten Viertel der Renndistanz hatten Zuschauer trotz der meterhohen Absperrzäune wieder allerlei Unrat auf die Strecke geworfen und es gab die erste Gelbphase. Tony Kanaan und Will Power nutzten das für Tankstopps und kollidierten dann in der Boxenstrasse als die Penske-Crew den Australier zu früh aus seinem Haltespot winkle. Die Rennleitung reagierte sofort mit einer Bestrafung, und Power musste sich beim Restart ganz hinten einreihen.

Das Ende von Montoyas Traum

Danach überschlugen sich fast alle drei, vier Runden die Ereignisse: In Runde 64 endete Montoyas Traum vom dritten Sieg – auch für Teamchef Roger Penske, zum 50. Motorsport-Jubiläum. Der Kolumbianer verlor die Kontrolle in Turn 2 und knallte in die Mauer. Montoya blieb unverletzt. 30 Runden später passierte das gleiche Missgeschick Sage Karam. Auch er kam mit einem Schrecken und ohne Verletzungen davon.

Hinchcliffe hatte sich zwischenzeitlich mit viel Einsatz wieder nach vorne gekämpft und lieferte sich Windschatten-

duelle mit Castroneves. Doch der Unfall von Mikhail Aleshin und Conor Daly nach 114 Runden zerstörte erneut die Strategie vom Team Penske und Schmidt/Petersen-Motorsports: Wie bei Montoya brach das Heck des Aleshin-Dallara urplötzlich aus und der Russe knallte in die Mauer. Daly konnte nicht mehr ausweichen und kollidierte dann mit Aleshins Dallara-Honda. Fast alle Piloten nutzten dies zu einem weiteren Tankservice, und Michael Andretti mußte dann schmerzhaft erleben, was passieren kann wenn man zu viele Autos einsetzt: Die Teamkollegen Hunter-Reay und Bell kollidierten in der Boxenstraße und waren danach im Rennen nur noch Statisten.

Rossis erstes Ausrufezeichen

Jetzt sorgte zum ersten Mal Alexander Rossi für etwas Erstaunen, als er in Runde 137 kurz in Führung ging, die er sich von Alex Tagliani erkämpft hatte, welcher nach weiteren Betankungspausen von Castroneves und Kanaan nur sehr kurz für glückliche Gesichter an der Box von A.J. Foyt gesorgt hatte. Kaum waren Castroneves und Kanaan wieder auf der Piste, stellte sich wieder das gewohnte Bild ein. Castroneves, Kanaan, Newgarden und Carlos Muñoz kämpften um die Führung, nachdem Rossi nach seinem Boxenaufenthalt in das hintere Drittel des Feldes zurückfiel. Für Castroneves war dann die Siegchance dahin, als sich die aerodynamische Verkleidung seines linken Hinterreifens nach einer kurzen Berührung mit Newgardens Auto selbständig machte. «Das Ding war wie eine Luftbremse. Ich habe so viel Speed verloren», sagte der Brasilianer später.

20 Runden vor dem Ende sah es dann so aus als würde der Sieg nur über Kanaan, Newgarden, Muñoz, Hinchcliffe und J.R. Hildebrand führen. Die Führung wechselte mit fast jeder Runde. Doch mit diesen Duellen hatten die Herrschaften zu viel Sprit verbrannt und mußten kurz vor dem Ende nochmals zum Betanken ihre Boxen ansteuern. Das brachte dann wieder Alexander Rossi an die Spitze, welcher mit einer cleveren Fahrweise genug Treibstoff gespart hatte um dann bis zum Ziel die Angriffe seiner Verfolger Muñoz, Newgarden und Kanaan parieren konnte, und Kimball setzte sich mit Platz 5 noch vor das Duo Hildebrand und Hinchcliffe.

«Von Zero zum Hero! In der Formel 1 hatte Alexander Rossi letztes Jahr keine Chance. Aber in der IndyCar-Serie kann er nun endlich zeigen, was für ein Talent in ihm steckt», erklärte Teamchef Michael Andretti später überglücklich auf der Siegerpressekonferenz. ♦

100. Indy 500

Gebührend gefeiert

Von WOLFGANG MONSEHR

Paraden, Demorunden und Heldenverehrungen. Beim 100. Indy 500 war für jeden Geschmack etwas dabei. Sogar protestierende Amish-People wurden zu Rennfans.

Unzählige Bücher und Zeitungsberichte sind schon über den legendären Indianapolis Motor Speedway und das noch legendärere Indy 500 geschrieben worden, doch bei der 100. Ausgabe des berühmtesten Autorennens der Welt überschlugen sich förmlich die Superlative. Tony Kanaan fasste es auf der letzten Pressekonferenz vor dem Rennen am Freitag treffend zusammen: «In diesem Jahr fahre ich mein 15. Indy 500. Ich dachte, dass ich schon alles gesehen und erlebt habe; so-

wohl auf als auch abseits dieser Rennstrecke. Aber in diesem Jahr komme ich aus dem Staunen nicht heraus.»

Nicht nur Kanaan blieb der Mund offen stehen. Abgesehen von der traditionellen Parade durch die Innenstadt von Indianapolis, welche sehr stark an deutsche Rosenmontagszüge erinnert und in diesem Jahr noch bunter, schriller, kreischender und aufwändiger war, was die Dekoration der Motivwagen anbelangt, so sind es kleine Besonderheiten, welche für Erstaunen und Aufmerksamkeit sorgten. So reiste zum Beispiel eine Gruppe von Amish-People aus Ohio nach Indianapolis und demonstrierte friedlich für die Einstellung des Indy 500. Allerdings revidierten die protestierende Minderheit ihre negative Haltung zum Indy 500 sehr



Matthew Brabham mit Cooper

schnell, als sie vom Veranstalter Freikarten erhielten.

Ein weiteres Beispiel ist Russ Lake. Lake ist ein Urgestein des amerikanischen Motorsport-Fotojournalismus. Seit 1960 hat er kein Indy 500 verpasst. Beinahe wäre er aber 1971 ums Leben gekommen. «Das Pace-Car hatte Bremsprobleme und krachte in der Boxenstraße in

eine überhöhte Plattform auf welcher Fotografen standen; ich auch. Ich fiel einige Meter von der Plattform und brach mir das Bein und die Hüfte. Im Krankenhaus hat mich dann später der Streckenbesitzer Tony Hulman besucht und mir gute Besserung gewünscht.» Lake war auch beim Jubiläumrennen dabei. Und er wurde beschenkt. Eldon Palmer, der Pace-Car-Fahrer von damals, überreichte dem heute gehbehinderten Lake einen Scheck mit einem nicht unerheblichen Betrag als sehr späte Wiedergutmachung.

Auch sonst war rund um den IMS viel los. Diverse Paraden und Demorunden sorgten bei den Fans für Kurzweil. Unter anderem fuhr Matthew Brabham den Cooper, mit dem sein Grossvater Jack 1961 das Heckmotor-Zeitalter einläutete. ♦



Lets go crazy: Das Publikum geht bei den 500 Meilen von Indianapolis genauso mit wie die Haudegen unten auf dem berühmten Oval



Ein «Mauer-Kuss»: Karam kam mit dem Schrecken davon



Fetzen sich: Pole-Sitter Hinchcliffe (vor.), Newgarden, Hunter-Reay

INDYCAR / Resultate

Indianapolis/Indiana (USA): 6. von 16 Saisonrennen (Indy 500); 200 Rdn. à 4,023 km (= 804,672 km); 33 Fahrer gestartet, 25 im Ziel; Wetter/Piste: bewölkt/trocken.
1. Alexander Rossi (USA/Andretti-Herta) in 3:00:02,087 h (= 268,17 km/h); 2. Carlos Muñoz (CO/Andretti) +4,497 sec; 3. Josef Newgarden (USA/Carpenter) +4,930; 4. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +10,496; 5. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +10,521; 6. J.R. Hildebrand (Carpenter) +11,345; 7. James Hinchcliffe (CDN/Schmidt Peterson) +12,774; 8. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +15,160; 9. Sébastien Bourdais (F/KVSH) +21,061; 10. Power (USA/Penske) +21,517; 11. Hélio Castroneves (BR/Penske) +22,101; 12. Oriol Servià (E/Schmidt Peterson) +23,814; 13. Marco Andretti (USA/Andretti) +24,970; 14. Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +28,249; 15. Max Chilton (GB/Ganassi) +28,758; 16. Jack Hawksworth (GB/A. J. Foyt) +32,174; 17. Alex Tagliani (CDN/Foyt) +32,199; 18. Pippa Mann (GB/Coyne) +1 Rde.; 19. Simon Pagenaud (F/Penske) +1 Rde.; 20. Gabby Chaves (CO/Coyne) +1 Rde.
Führungsrunden (54 Wechsel): Hunter-Reay (Total: 52); Hinchcliffe (27); Castroneves (24); Kanaan (19); Rossi (14); Newgarden (14); Bell (12); Tagliani (11); Muñoz (10); Power (8); Hildebrand (4); Clauson (3); Karam (1).
Pole-Position: Hinchcliffe, 4 Runden in 2:36,006 min (= 371,37 km/h)
Schnellste Runde: Rossi, 106. Runde in 39,948 sec (= 362,57 km/h)
Gelbphasen: 6 für 46 Runden
Stand nach 6 von 16 Läufen: 1. Pagenaud, 292 Punkte; 2. Dixon 235; 3. Castroneves 224; 4. Newgarden 211; 5. Hinchcliffe 205; 6. Rossi 203; 7. Muñoz 199; 8. Kanaan 192; 9. Kimball 189; 10. Montoya 187; 11. Power 178; 12. Rahal 173; 13. Hunter-Reay 162.

Nächste Rennen: 4./5. Juni 2016, Detroit/Michigan (USA)
Internet: www.indycar.com

NACHRICHTEN

Stoneman gewinnt das kleine Indy 500

Indy Lights Dean Stoneman hat den Saisonhöhepunkt der Indy Lights in Indianapolis für sich entschieden. Der einst an Hodenkrebs erkrankte Brite siegte hauchdünn vor dem Gesamtführenden Ed Jones und dem Kanadier Dalton Kellett, der ebenfalls für den Rennstall von Michael Andretti fährt. In der Gesamtwertung hat Stoneman den zweiten Platz von Santiago Urrutia übernommen. Sein Rückstand auf Jones: 29 Punkte. Felix Rosenqvist, amtierender F3-Europameister, wurde bei seiner Indy-Premiere Neunter.

Europäer in Japan für einmal chancenlos

Super Formula Die Europäer hatten beim zweiten Lauf zur Super Formula in Okayama nichts zu bestellen. Auf den ersten sieben Plätzen landeten nur Japaner. Es siegte Hiroaki Ishiura vor Koudai Tsukakoshi und Takuya Izawa. Bester Nichtjapaner war André Lotterer als Achter. McLaren-Ersatzpilot Stoffel Vandoorne wurde Zwölfter. Gesamtführender ist weiterhin Naoki Yamamoto.

Von Habsburg in Monaco Zweiter

Renault 2.0 Bei der Premiere der Zwei-Liter-Renault im Rahmen der Formel 1 in Monaco hat der Österreicher Ferdinand von Habsburg den zweiten Platz belegt. Der Fortec-Pilot hätte eigentlich auf Pole gestanden, musste aber wegen einer Strafe vom letzten Rennen in Aragón von SP3 ins Rennen gehen. Der Sieg ging an den Franzosen Sacha Fenestraz. Dritter wurde Gesamtleader Max DeFourny aus Belgien.

Dritter Saisonsieg für Mick Schumacher

Formel 4 Mick Schumacher hat in Imola beim dritten Rennwochenende der italienischen Formel 4 den zweiten von drei Läufen gewonnen. Im ersten Durchgang belegte Schumi jr. Platz 2 hinter Jenzer-Pilot Marcos Siebert. Durchgang 3 beendete er auf der fünften Position, nachdem das Rennen wegen eines Unfalls abgebrochen worden war. Es siegte Schumis Teamkollege Juan Correa. In der Gesamtwertung liegt Schumacher auf dem zweiten Platz. Es führt Siebert. ♦ CE

GP2 Monte-Carlo

Marvin in der Fürstenloge

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Beim Auftakt in Barcelona war Marvin Kirchhöfer noch richtig angefahren. In Monaco fuhr der Leipziger auf Rang 2. Und er hätte das Rennen sogar gewinnen können, hätte es für einen Konkurrenten nicht eine 5-Sekunden-Strafe gegeben.

Marvin Kirchhöfer hat sein Tief aus Barcelona überwunden. In Monaco, beim zweiten Event, landete der 22-jährige GP2-Rookie auf Platz 2 – hinter dem Japaner Nobuharu Matsushita. Für Kirchhöfer war P2 «eine große Genugtuung», obschon er betonte, dass es durchaus noch besser hätte laufen können. Denn eigentlich hätte er im zweiten Rennen vom «Reversed Grid» profitieren und von SP1 losfahren sollen, nachdem er im ersten Lauf Achter geworden war. Doch «Kirchi» verlor die Pole an Matsushita, weil der ursprünglich vor ihm klassierte Antonio Giovinazzi nachträglich eine Fünf-Sekunden-Strafe aufgebremst bekam und so auf P11 zurückversetzt wurde. «Ich hatte am Start schon die Nase vorn», erklärte Marvin. «Aber ich musste zurückstecken. Es wäre zu riskant gewesen, außenherum zu überholen.» Kirchhöfer konnte das Tempo des Japaners in der Folge nicht mitgehen und lag im Ziel 13,6 Sekunden zurück. Dennoch



In der Fürstenloge: Kirchhöfer (l.) mit Matsushita und Marciello

war er zufrieden. «So kann es weitergehen», meinte der Deutsche, der zuvor noch nie auf einem Stadtkurs angetreten war. P3 im Sprint ging an den Ex-Sauber-Testpiloten Raffaele Marciello. Der Italiener aus dem Team Russian Time startete von SP3 und fuhr seine Position (hinter Kirchhöfer) ebenfalls souverän nach Hause wie die anderen Top-6-Piloten. Die ganz große Freude über Platz 3 kam bei «Lelo» aber nicht auf. Teamkollege Artem Markelov stahl ihm in den engen Gassen im Fürstentum die Show.

Der Russe überraschte alle im ersten Durchgang mit einer gewagten Strategie und einem Bo-

xenstopp in der zweitletzten Runde. «Mein Renningenieur hat mich ständig gefragt, wie es um meine Reifen stehe. Und ich antwortete: «Ich pushe, ich pushe!» Dass ich dann aber nach dem Stopp in Führung lag, war mir erst bewusst, als ich aus Turn 1 kam und Norman (Nato) plötzlich im Rückspiegel sah.»

Leader Nato richtig sauer

Der Franzose war nach eigenen Aussagen «richtig angepisst». Er führte das Rennen bis zu seinem Pflichtstopp in der 30. Runde souverän an. Und hatte nicht damit gerechnet, dass Markelov ihn mit seiner Taktik noch abfangen könnte. «Ich war voll auf

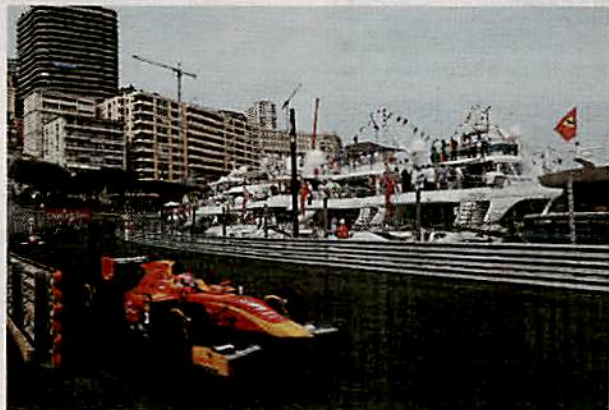
Sieg aus. Habe mit nichts anderem gerechnet – und plötzlich fährt da einer vor dir. Du kannst dir nicht vorstellen, was ich für einen Hals habe.» Einen kleinen Trost gab es für den Piloten aus dem Team Racing Engineering dennoch. Er verließ Monte-Carlo als Gesamtleader. Markelovs Glück waren drei virtuelle Safety-Car-Phasen. Anders kann man sich nicht erklären, wie der Russe 40 Runden auf den Softs durchfahren konnte. Obwohl: Eine Erklärung hatte der schlagfertige Moskauer noch parat: «Vielleicht bin ich Superman», lachte er und ließ damit die Gesichtszüge des geschlagenen Norman Nato noch etwas mehr einfrieren.

Der erste Sieg von Markelov war auch noch aus einem anderen Grund nicht vorhersehbar. Im Quali baute der ehemalige Motopark-Schützling einen Unfall in Sainte-Dévote. «Startplatz 15 war nicht unbedingt die beste Ausgangslage für das Rennen», meinte er. «Doch für einmal hat alles gepasst.» Auch den Angriff von Nato bergab Richtung Mirabeau wehrte Markelov souverän ab. «Danach hatte ich keine richtige Möglichkeit mehr, ihn zu attackieren», meinte der geknickte Nato.

Zufall oder nicht: Auch Sprint-Sieger Matsushita machte mit der Absperrung in Sainte-Dévote Bekanntschaft. Der Japaner crashte im Freien Training. «Offenbar war das diesmal ein gutes Omen», grinste der ART-Pilot. ♦



Überraschte alle mit einem späten Stopp: Freitagssieger Markelov



Hatte dicken Hals, ist aber neuer Gesamtleader: Norman Nato

GP2 / Resultate

Monte-Carlo/MC: 3,337 km; Wetter/Piste: Fr/Sa schön/trocken, Hauptrennen 40 Runden (= 133,480 km), 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet.

1. Artem Markelov (RUS/Russian Time) in 1:01:27,183 min (= 130,323 km/h); 2. Norman Nato (F/Racing Engineering) +1,541; 3. Oliver Rowland (GB/MP Motorsport) +3,187; 4. Alex Lynn (GB/Dams) +8,239; 5. Mitch Evans (NZ/Campus) +11,723; 6. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +15,025; 7. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +21,153; 8. Nobuharu Matsushita (J/ART) +21,582; 9. Daniel de Jong (NL/MP Motorsport) +22,343; 10. Arthur Pic (F/Rapax) +23,333; 11. Antonio Giovinazzi (I/Prema) +25,037; 12. Sergio Canamasas (E/Carlin) +30,192; 13. Sean Gelael (RI/Campus) +31,295; 14. Gustav Malja (S/Rapax) +39,900
Schnellste Runde: Gasly in 1:20,469 (= 149,289 km/h)

Sprintrennen 30 Runden (= 100,110 km), 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet.

1. Nobuharu Matsushita (J/ART) in 41:59,392 min (= 143,048 km/h); 2. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +13,660; 3. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +15,453; 4. Mitch Evans (NZ/Campus) +20,894; 5. Alex Lynn (GB/Dams) +32,560; 6. Norman Nato (F/Racing Engineering) +33,038; 7. Oliver Rowland (GB/MP Motorsport) +33,594; 8. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +33,874; 9. Arthur Pic (F/Rapax) +36,777; 10. Sergio Canamasas (E/Carlin) +47,646; 11. Daniel de Jong (NL/MP Motorsport) +54,291; 12. Gustav Malja (S/Rapax) +55,476; 13. Pierre Gasly (F/Prema) +55,981; 14. Luca Ghiotto (I/Trident) +56,501

Schnellste Runde: Matsushita in 1:21,554 (= 147,303 km/h)

Bonuspunkte: Pole (4): Sirotkin (1:19,186 min = 151,708 km/h); schnellste Runde (je 2): Markelov (1:22,017 min)/Matsushita (1:21,554 min)

Stand nach 4 von 22 Läufen: 1. Nato 49 Punkte; 2. Markelov 48; 3. Lynn 41; 4. Gasly 33; 5. Marciello 28; 6. Matsushita 22; 7. Rowland 22; 8. Latifi 20; 9. Kirchhöfer 18; 10. Evans 18; 11. King 16; 12. Canamasas 10; 13. Sirotkin 4; 14. Malja 2; 15. De Jong 2; 16. Pic 1; – Teams: 1. Russian Time 76; 2. Racing Engineering 65; 3. Dams 61; 4. Prema 35; 5. Carlin 28; 6. ART 26; 7. MP Motorsport 24; 8. Campus 18; 9. Rapax 3

Nächstes Rennen: 18./19. Juni 2016, Baku/AZ

Internet: www.gp2series.com

Langstrecken-WM

Proben für die 24h-Jagd

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Am Sonntag steht mit dem Le-Mans-Vortest die große Standortbestimmung für den Langstreckenklassiker am 18./19. Juni an.

Inwiefern tatsächlich Rückschlüsse für den 24-Stunden-Marathon zwei Wochen später gezogen werden können, ist speziell bei den GT-Fahrzeugen abzuwarten. Im Hinblick auf mögliche Änderungen in der Balance of Performance (BoP) könnte hier der eine oder andere mit einem vielleicht nicht ganz optimal abgestimmten Auto Sandbagging betreiben.

Also wird der Blick in die LMP1-Königsklasse wohl der aufschlussreichere sein. Insbesondere wird dabei Toyota unter Beobachtung stehen. Bereits beim Prolog in Le Castellet verblüffte man die Konkurrenz von Porsche und Audi mit extrem hohen Topspeeds. Da ein großer Teil der 13,629 km langen Strecke über schnurgerade französische Landstraßen führt, genau das richtige Konzept für die Strecke an der Sarthe.

Toyota steht vor Nagelprobe

Die Frage ist nun, ob man die Probleme, die in Spa die Motoren lahmlegten und so zum Doppelausfall zwangen, aus-sortieren oder zumindest für Le Mans ausschließen konnte (Stichwort «Blow-by»).



Toyota: Sind die Motorenprobleme gelöst, ist der TS 050 ein Kandidat für den Le-Mans-Sieg

Anders als bei den deutschen Konkurrenten war zwischen Spa und Le Mans kein Dauerlauf mehr geplant, sodass man bei den Kölnern sicher auch beim Vortest nichts dem Zufall überlassen wird.

Audi und speziell Porsche, die a) ihr Konzept in- und auswendig kennen und b) einen Plan B für weiter auftretende Batterieprobleme in petto haben, können da deutlich entspannter an den Testtag rangehen.

Teilnehmen müssen sie aber auf jeden Fall, denn seit diesem Jahr ist es Pflicht, dass alle 60 Starter, welche dann auch ins 24h-Rennen gehen, auch beim Vortest mitfahren.

Neue Rekordzeiten möglich?

Für viele Fahrer gibt es noch ein Pflichtprogramm, nämlich für die «Neulinge». Wer noch nie in Le Mans war, muss zwingend fahren – und zuvor schon eine Simulator-Session (mind. 10

Runden) unter Aufsicht des ACO absolvieren.

Eine weitere spannende Frage wird sein, wie die Top-Rundenzeiten allgemein ausfallen. Gegenüber dem rekordträchtigen Vorjahr wurden die Autos per Reglement eigentlich langsamer gemacht. Doch schon in Silverstone und Spa zeigte sich, dass die Ingenieure das Manko bereits so ziemlich wettgemacht haben – ob das auch für Le Mans gilt? ♦

NACHRICHTEN

Misano: Dreimal Lacko, einmal Hahn

Truck-EM Die Läufe in der Emilia-Romagna wurden zur Triumphfahrt von Adam Lacko (Freightliner). Der Buggyra-Pilot dominierte bereits am heißen, trockenen Samstag mit Pole und Siegen sowohl im Haupt- als auch im Sprintrennen. Zum Sonntag änderte sich die Wetterlage, nicht aber Lackos Siegläune. Nach der nächsten Pole im noch trockenen Qualifying gewann er auch im verregneten Sonntags-Hauptrennen. Erst im vierten und letzten Rennen des Wochenendes riss die Serie, als Jochen Hahn sich im Sprintlauf durchsetzte. Lacko hat mit nun 98 Punkten trotzdem die EM-Spitze von Hahn (94) übernommen.

Bratschi siegt bei Wetterlotterie

Berg-ÖM Chancenlos waren die zahlreichen Rennwagenpiloten um die Trainingsbesten Simone Faggioli und Christian Merli nach einem Schlechtwettereinbruch im Friaul. Ronnie Bratschi (CH), am Samstag noch auf Rang 23, kam beim einzigen Rennlauf noch trocken hoch und wurde im Mitsubishi Lancer Gesamtsieger vor dem besten Österreicher Karl Schagerl im VW Rallye Golf. Pech hatte der zweite Schweizer Reto Meisel, der mit seinem Mercedes SLK 340 wegen des Regens nicht starten konnte. ♦ MBR/TBU

ADAC GT Masters

Der nächste Schlagabtausch

Am Wochenende startet die «Liga der Supersportwagen» am Lausitzring in ihren dritten Event des Jahres. Und der Kampf um die Tabellenspitze verspricht viel Spannung.

Drei verschiedene Sieger in vier Rennen sprechen eine deutliche Sprache: In diesem Jahr geht es im ADAC GT Masters ziemlich eng zur Sache. Dabei haben die aktuellen Tabellenführer, Christopher Mies und Connor de Phillippi (Land Motorsport/Audi R8 LMS) noch gar keinen Sieg für sich verbuchen können. Drei zweite und ein siebter Platz bedeuten mit 60 Zählern dennoch die Spitze.

Das wohl stärkste Auto dürfte auch in der Lausitz das der Titelverteidiger und gleichzeitig ersten Verfolger des Land-

Duos sein. Der Mercedes-AMG GT3, den Zakspeed für Luca Ludwig und Sebastian Asch einsetzt, zeigte sich speziell auf den beiden technisch anspruchsvollen Auftaktstrecken stark. Und auch am Lausitzring gibt es einige enge Passagen, wo mechanischer Grip gefragt ist.

Auf speziell der langen Vollgas-Passage über Start/Ziel war in den vergangenen Jahren die Corvette immer eine Bank. Mit der neuen Fahrzeuggeneration, in der auch die neueste Waffe aus der Callaway-Schmiede stark das Abtriebskonzept verfolgt, hat sich das jedoch gewan-

delt. Dennoch ist mit den V8-Dampfhammern zu rechnen, gerade nach dem ersten Saison-sieg am Sachsenring – einer Strecke, um die man in den letzten Jahren wohl gerne einen großen Bogen gemacht hätte.

«Sogar Sieg ist drin»

Die Tabellenführer jedenfalls sind auf alle Arten von Konkurrenz eingestellt, wie Serienneuling Connor de Phillippi bestätigt: «Mit dem Audi R8 LMS haben wir dort direkt nach dem Sachsenring-Wochenende getestet. Wenn wir erneut in die Top 3 fahren, wären wir zufrieden. Mit ein bisschen Glück ist sogar ein Sieg drin.»

Steht Fortuna ihnen zur Seite, könnte man nicht nur die Zakspeed in Schach halten, sondern sie vielleicht auch in der Teamwertung überholen. ♦ MBR



Das aktuelle Titelduell: Die Meister 2015 (v.) gegen die Leader

KOMPAKT

»» **STCC** In Mantorp teilten sich die Volvo-Polestar-Piloten Richard Göransson und Robert Dahlgren die Siege. Dahlgren ist nun auch wieder Gesamtführender – sechs Punkte vor seinem Teamkollegen.

»» **RCN** Christopher Gerhard (Porsche) siegte auch beim Lauf «Feste Nürburg» im Rahmen des 24h-Rennens. Tabellenführer bleibt Stefan Reuter (BMW), der beim Saison-Highlight erneut die Klasse H3 gewann.

»» **NASCAR** Das «Coca Cola 600», 13. Lauf zum Sprint Cup, in Charlotte, endete erst nach Redaktionsschluss dieser MSA. Die Pole-Position hatte sich Furniture-Row-Pilot Martin Truex Jr. (Toyota) geholt. ♦ MBR

Nürburgring

Ring-Meister López



Bejubelt den Nordschleifen-Triumph und wird von seinem Team gefeiert: Ring-Meister José María López gelang diesmal sogar ein Doppelsieg auf dem Eifelkurs

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

José María López hat sich erneut als der «King am Ring» gezeigt: Pole-Position und zwei Laufsiege. Doch dabei profitierte er auch vom Pech der Gegner.

Es war wieder eine dieser Zauberrunden, die López im Qualifying auspackte. Während seinem Citroën-Werksteamkollegen Yvan Muller gerade so der Sprung unter die 8:40-Minuten-Marke gelang, brannte der Argentinier eine 8:35 in den Eifel-asphalt. Auch wegen solcher Runden gab es hinterher von der Konkurrenz, namentlich Tom Chilton, eine ganz große Ehrung: «López ist die Reinkarnation von Senna – er ist der Ayrton Senna der Tourenwagen.»

Es war also wieder einer dieser magischen López-Momente im Qualifying. Doch abgesehen von den fünf WM-Zählern für die Fahrerwertung war das Qualifying maximal die halbe Miete. Einen Tag später lieferte der Argentinier dann eine perfekte Vorstellung ab und holte zwei Siege – auch dank etwas Hilfe von Fortuna.

Um den Sieg im Eröffnungsrennen stritten Honda-Pilot Tiago Monteiro und Muller. Doch beim Portugiesen ging in der letzten Runde in der schnellen «Mutkurve» der rechte Vorderreifen in die Knie. Monteiro schlug ein, Muller knallte rein, López schlüpfte durch.

Honda: Unterboden illegal?

Für Honda war es bereits der zweite Reifenschaden mit kapitalen Folgen: Bereits im freien Training ereilte Rob Huff Ausgangs der «Fuchsröhre» das gleiche Schicksal mit ähnlich schmerzhaftem Ausgang für Mensch und Maschine.

Die Reifen sind derzeit ohnehin ein großes Thema. Bereits am Slovakiaring häuften sich diesbezügliche Defekte, dort aber wegen weiterer Auslaufzonen natürlich mit weitaus geringeren Folgen. Neben den Honda-Fahrern beklagten auch Hugo Valente (der gleich zweimal nach Reifenschäden kapital crashte), Tom Coronel (am Schwedenkreuz ebenfalls Crash in der letzten Runde des Eröffnungsrennens) und Sabine Schmitz Reifenschäden. Schmitz hatte jedoch Glück im Unglück und konnte das Hauptrennen zumindest noch mit drei Reifen beenden.

Bei Honda gibt es über die offensichtlichen Probleme von Reifenzulieferer Yokohama – deren Vertrag 2017 ausläuft – hinaus noch weiteres Ungemach. Oder zumindest droht es: Weil der Unterboden für nicht regelkonform befunden wurde, wurden Honda sämtliche Rennergebnisse aus Ungarn und vom Slovakiaring gestrichen. Nur, weil man sofort Berufung einlegte, bleiben die Stände (siehe S. 18), wie sie jetzt aussehen.

Der Unterboden sei falsch befestigt worden und darüber hinaus nicht aus einem anderen Material als bei der Homologation gewesen. Damit wollte

man scheinbar eine bessere Gewichtsverteilung anstreben, indem man je nach Strecke verschiedene, in ihren Abmessungen gleich große Unterböden verwendete, die aber unterschiedliche Materialien und damit auch andere Gewichtsverteilungen hatten. Am Nürburgring rüstete man wieder auf die alten Teile zurück.

Der einzige echte Lichtblick für Honda waren die Führung im Eröffnungsrennen und die zwei Podiumsplätze von Norbert Michelisz, der im Hauptrennen sogar den Speed zu einem möglichen Sieg hatte.

Volvo zeigt Podiums-Speed

Zumindest Podiums-Speed zeigte in der Eifel auch Volvo. Thed Björk lag im Eröffnungsrennen hinter Monteiro auf P2, ehe er mit einem Ölleck vorzeitig die Box ansteuern musste. Teamkollege Fredrik Ekblom fuhr mit P8/P7 zweimal Punkte ein. Und auch Björk, der nach Reparatur von ganz hinten ins Hauptrennen startete, holte dort mit P8 noch Zähler. Dabei kämpfte man munter mit den Lada, die in der Eifel etwas unter den Erwartungen blieben. ♦



Honda-Lichtblick: Zweimal Michelisz-Podium



Ums Podium gekämpft: Der unglückliche Björk

NACHGEHAKT BEI José María López

(33/RA) Der Doppelsieger vom Nürburgring über die knappe Situation in Rennen 1, die Reifen und den Titelkampf.



Von MICHAEL BRÄUTIGAM

? Mit zwei Siegen hast du dein tolles Vorjahres-Ergebnis sogar noch übertroffen. Wie hast du speziell das Eröffnungsrennen erlebt? Wenn es einen Ort gibt, an dem man beide Rennen gewinnen will, dann hier. Ich war sehr zögerlich mit dem Jubeln. Man kann ein guter Sieger und ein guter Verlierer sein. Heute habe ich von einem Unfall profitiert, sonst wäre es schwierig geworden.

? Wie eng war denn die Situation, als Monteiro und Muller direkt vor dir gecrasht sind? Ich bin froh, dass sie okay sind. Das ist das Wichtigste. Ich habe Tiagos Auto in die Leitplanke fliegen sehen und habe mich erinnert, dass Qinghua Ma letztes Jahr außen gecrasht ist und nach innen geschleudert wurde. Ich dachte also, das Auto könnte nach innen fliegen und bin deshalb außen geblieben. Ich bin ganz, ganz knapp vorbeigekommen. Da hatte ich wirklich Glück. Danach habe ich nur zugehört, dass ich das Rennen zu Ende fahre.

? Im Hauptrennen sah es so aus, als ob du alles im Griff hattest. Wie groß war der Druck von Michelisz? Ich hatte einen sehr guten Start, aber er hatte einen fantastischen. In der ersten Kurve war er vor mir. Nachdem ich wieder vorbei war, war es ein Kopfrennen. Die Reifen schonen, nicht zu hart pushen und auf die gefährlichen Stellen achten. Bei einigen Autos hatte es ja Reifenschäden gegeben.

? Waren die Reifen auch bei euch eine Sorge? Wir hatten keine Probleme, aber man weiß ja nie. Ich war nicht in der Position, viel zu riskieren.

? Gehst du die restlichen Rennen – mit 69 Punkten Vorsprung – jetzt anders an? Ich kann jetzt über die WM nachdenken. Ich bin nun die Risiken eingegangen – und habe die Rennen gewonnen, die ich gewinnen musste. Jetzt müssen die anderen also Risiken eingehen. Vielleicht kann ich also etwas den Fuß vom Gas nehmen. Es ist noch ein langer Weg, aber ich denke, jeder andere wäre gern in meiner Position.

Privatfahrer Nürburgring

Chiltons Doppel

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Tom Chilton wurde zweimal bester Privatier, fuhr in beiden Nordschleife-Rennen aufs Gesamt-Podest und ist damit der große Sieger des Eifel-Events. Zweimal P3 für Schmitz.

Im Qualifying jubelte Tom Coronel noch über einen sensationellen dritten Platz hinter den beiden Werks-Citroën. Doch noch in der Ausrollrunde wurde das Traum- zu einem Albtraum-Wochenende. Weil er noch in der Inlap voller Euphorie ein Selfie-Video drehte, gab es eine saftige Strafe von 5000 Euro. «Zu viel für mich als Privatier», beschwerte sich der Niederländer, der prompt eine Strafliste fürs Fahren mit Handy postete, auf der sein Heimatland mit 230 Euro ganz oben ist.

Coronel mit Reifenpech

Mittels Crowdfundingief «Major Tom» zum Spenden auf, um die Strafe zu begleichen. Noch dicker kam es am Rennsamstag: Nach einem Reifenschaden am «Schwedenkreuz» flog Coronel in der letzten Runde des Eröffnungsrennens in die Leitplanke: Reifenschaden –



Immer am Limit und mit zwei Privatiers-Siegen belohnt: Chilton

und damit war auch beim Hauptrennen kein Start drin.

Tom Chilton, der immer besser mit seinem Citroën klarkommt, hatte ein starkes Wochenende und konnte es u.a. durch Coronels Pech mit einem Doppelsieg perfekt machen – jeweils vor Sébastien-Loeb-Racing-Teamkollege Mehdi Bennani. «Das hier ist die beste Rennstrecke der Welt», freute sich der Brit über seinen doppelten

Triumph an so geschichtsträchtiger Stelle.

Auch Sabine Schmitz profitierte von Coronels Unfall, hielt aber sonst alle anderen Privatiers – bis auf die beiden SLR-Spitzen – hinter sich und strich neben einem WM-Punkt in Lauf 1 für P10 auch zweimal Platz 3 in der Privatierwertung ein. Und das, obwohl auch sie in R2 noch ein Reifenschaden erlitt. ♦



S. Schmitz

TOURENWAGEN-WM/Resultate

Nürburgring/D: 28. Mai 2016; 9. und 10. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 3 Runden à 25,378 km (= 76,134 km); Wetter/Strecke: bewölkt/trocken

1. Lauf (17 Fahrer gestartet, 12 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	3	26:36,640	+80 kg
2.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	3	+0,526	+80 kg
3.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	3	+6,653	+40 kg
4.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	3	+7,971	+40 kg
5.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	3	+10,126	+80 kg
6.		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	3	+12,568	+40 kg
7.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	3	+12,890	+40 kg
8.		Fredrik Ekblom (S)	Volvo S60	3	+12,983	0 kg
9.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	3	+20,389	+40 kg
10.	(P)	Sabine Schmitz (D)	Chevrolet Cruze	3	+29,462	0 kg
11.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	3	+36,301	+80 kg
12.	(P)	Ferenc Ficza (GB)	Honda Civic	3	+38,331	+40 kg

Nicht klassiert:

		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	2	Unfall	+40 kg
		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	2	Unfall	+80 kg
	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	2	Unfall	0 kg
		Theo Björk (S)	Volvo S60	1	Ölleck	0 kg
	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	1	Technik	0 kg

2. Lauf (14 Fahrer gestartet, 14 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	3	26:29,665	+80 kg
2.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	3	+0,435	+40 kg
3.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	3	+0,915	+80 kg
4.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	3	+1,908	+40 kg
5.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	3	+2,431	+80 kg
6.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	3	+4,905	+40 kg
7.		Fredrik Ekblom (S)	Volvo S60	3	+6,072	0 kg
8.		Theo Björk (S)	Volvo S60	3	+8,008	0 kg
9.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	3	+8,675	+40 kg
10.		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	3	+13,860	+40 kg
11.	(P)	Sabine Schmitz (D)	Chevrolet Cruze	3	+23,305	0 kg
12.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	3	+28,180	0 kg
13.	(P)	Ferenc Ficza (GB)	Honda Civic	3	+33,913	+40 kg
14.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	3	+38,285	+80 kg

Nicht gestartet:

		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	-	Unfall R1	+40 kg
		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	-	Unfall R1	+80 kg
	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	-	Unfall R1	0 kg

WM-Stand Fahrer

1.	López	193
2.	Monteiro	124
3.	Huff	122
4.	Michelisz	120
5.	Bennani	103
6.	Muller	83
7.	Chilton	78
8.	Catsburg	62
9.	Coronel	44
10.	Tarquini	44
11.	Valente	41
12.	Ekblom	30
13.	Björk	23
14.	Demoustier	7
15.	Filippi	5
16.	Ficza	2

WM-Stand Privatfahrer

1.	Bennani	95
2.	Chilton	78
3.	Coronel	55
4.	Filippi	39
5.	Demoustier	38

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	447
2.	Honda	378
3.	Lada	205
4.	Volvo Polestar	111

WM-Stand Privatteams

1.	Sébastien Loeb Racing	164
2.	Roal Motorsport	52
3.	Campos Racing	42
4.	All-Inkl.com München Motorsport	39
5.	Zengo Motorsport	27

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 171,66 km/h, 2. Lauf 172,41 km/h

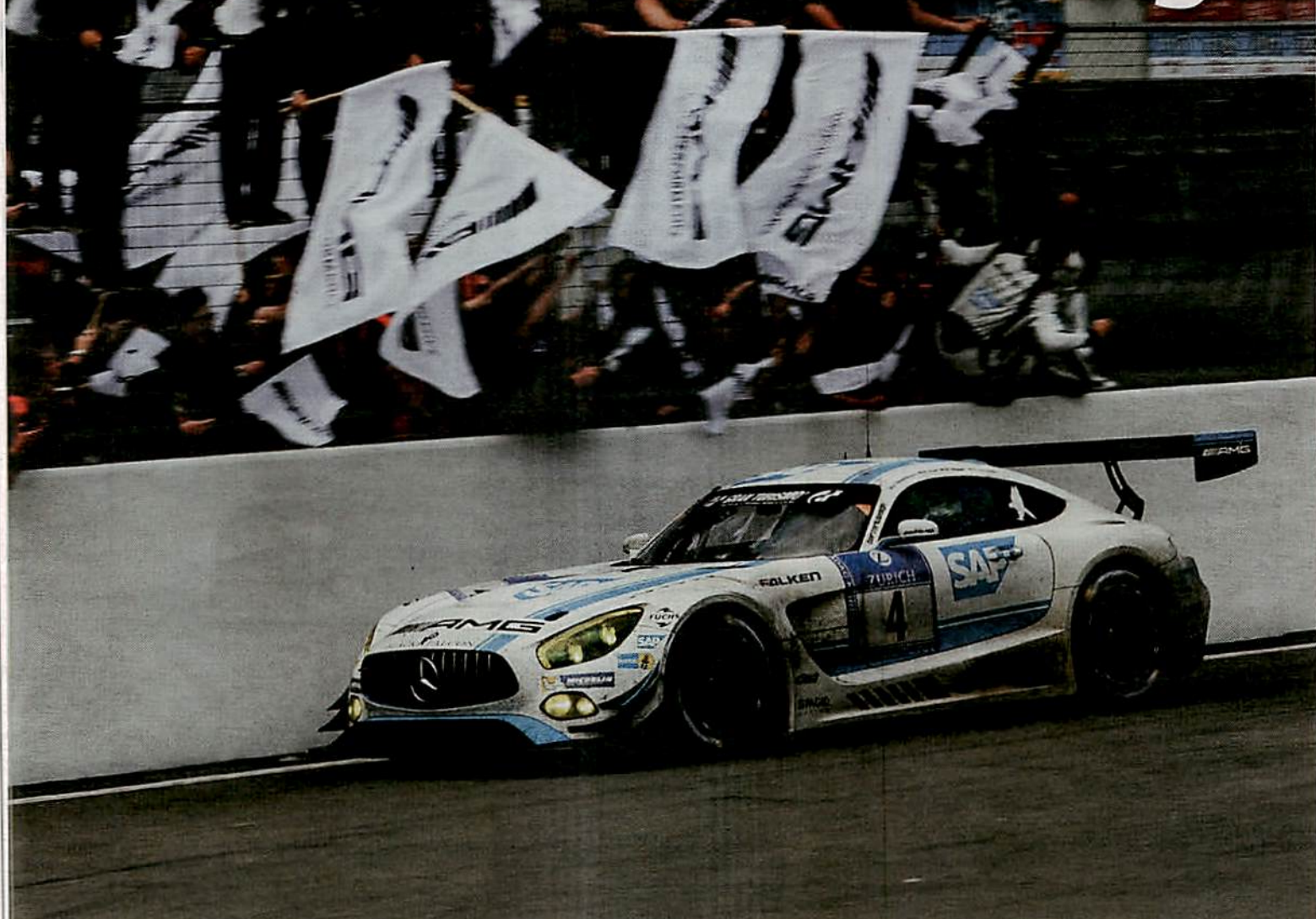
Schnellste Runden: 1. Lauf Chilton in 8:47,586 min (= 173,2 km/h), 2. Lauf Bennani in 8:48,463 min (= 172,9 km/h)

Nächstes Rennen: 12. Juni, Moskau (RUS)

Internet: www.fiawtcc.com

44. Ausgabe - Das Rennen

Vier Sterne statt vier Ringe



Geschafft: Nach 24 harten Stunden überquert Maro Engel als Schlussfahrer auf dem siegreichen Black-Falcon-Mercedes die Ziellinie und wird jubelt

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Die Kundenteams von Mercedes-AMG machten den Sieg bei der 44. Auflage des 24h-Rennens am Nürburgring praktisch unter sich aus und feierten einen Vierfachsieg. Nach kontroverserem Rennende durfte sich zum zweiten Mal nach 2013 Black Falcon als Gesamtsieger bejubeln lassen.

Der einzige echte Gegner, der die Pace der Mercedes-Teams Black Falcon, Haribo Racing und HTP mitgehen konnte, war BMW. Und bei den Münchnern war im Vorfeld klar, dass die Zuverlässigkeit darüber entscheiden würde, ob man am Ende auch um den Sieg mitredet. Um es vorwegzunehmen: Die Standfestigkeit des M6 GT3 fiel tatsächlich viel besser aus, als man im Vorfeld befürchten musste.

Aber ausgerechnet die zeitweise gar führende Speerspitze, den Schubert-M6 von Jörg Müller, Augusto Farfus, Jesse Krohn und Marco Wittmann, erlitt am Abend ein Motorschaden.

Das Schwesterauto, das immer besser in Fahrt kam und am Sonntagmorgen als erster Mercedes-Verfolger Topzeiten fuhr, wurde ebenso unschuldig wie spektakulär in einen Crash verwickelt und fiel ebenfalls aus.

Erste Pole für Mercedes

Als Lichtblick bleibt, dass auch die ebenfalls werksunterstützten Markenkollegen von Rowe Racing den Speed speziell am Rennende mitgehen und mit Platz 5 noch bester Nicht-Mercedes werden konnten.

Am ausgereiften Gesamtpaket der «Sterne» kam aber letztlich keiner vorbei. Die Kombination aus Speed und Zuverlässigkeit des Autos sowie der absoluten fahrerischen Topbesetzungen

derselben artete in eine beinahe epische Schlacht um die Vorrangrechte unter den verschiedenen Teams aus.

Das erste Ausrufezeichen setzte im Top-30-Qualifying Maro Engel, der auf nicht 100 Prozent trockener Strecke eine 8:14,515 hinlegte und Mercedes damit auch die erste Pole beim Eifelklassiker sicherte.

Engel hielt auch die Führung, bis beim einsetzenden Unwetter (siehe S. 22) die rote Flagge gezeigt wurde. Beim Restart im Nas-

«Mit so wenig Leistung bin ich noch nie gefahren.»

TIMO SCHEIDER



sen ordnete Teamchef Sean Paul Breslin Zurückhaltung an, um kein Risiko einzugehen. Durch die immer trockenere Nacht wurde die Schlagzahl wieder konstant hochgehalten – egal in welchem AMG-Team.

Das führte dazu, dass bei Sonnenaufgang immer noch die besagten drei Teams um die Führung kämpften. Und es war klar: Wer einen Fehler macht, ist raus aus der Entscheidung.

Welche Ausmaße das gegenseitige Hochpushen gepaart mit dem wohl unbestritten besten Auto im Rennen annahm, zeigt Folgendes: Der Werks-Porsche mit der Nummer 912 fuhr vom Start weg ein perfektes Rennen, auch die Top-Piloten auf dem Zuffenhausener GT3-Renner fuhren stets am Limit, hatten immer die passenden Reifen zum jeweiligen Wetter. Und doch hatte man sich bis zum Sonntag-

morgen rund vier Minuten Rückstand eingefangen. «Wir fahren am Anschlag», bestätigte ein Porsche-Sprecher und merkte an, dass man angesichts des Rückstands und eines verbliebenen Autos sowieso nichts mehr zu verlieren habe.

Alzens schmerzhafter Fehler

Ähnlich erging es da den Vorjahressiegern von Audi, die im Vorfeld jeder weit oben auf seiner Favoritenliste platziert hatte und die gegen die irre Pace an der Spitze einfach nichts auszurichten hatten. Audi-Werkspilot Timo Scheider wettete dabei gegen die Fahrzeugeinstufung: «Mit so wenig Leistung bin ich noch nie gefahren!»

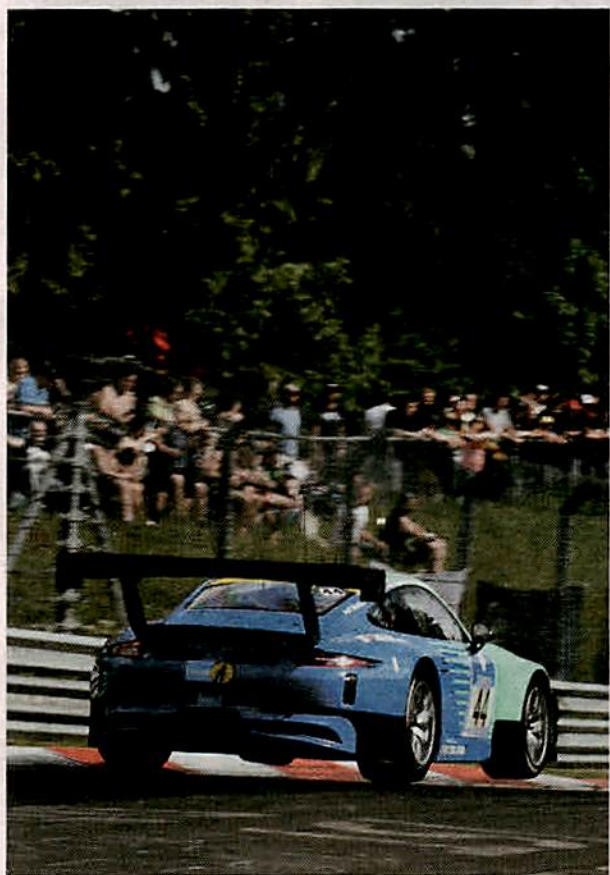
Die Mercedes-Armada an der Spitze konnte sich in der Schlussphase also ganz auf sich konzentrieren. Und es kam, wie es kommen musste: Ausgerechnet das Nordschleife-Urgestein Uwe Alzen fuhr im führenden



Die Sieger (v.l.): Christodoulou/Schneider/Engel/Metzger



Ganz schön nass: Das Eifelwetter zeigte sich (wie hier beim Restart) auch von der Schattenseite



Als bester Porsche auf Gesamtrang 9 im Ziel: Falken



Hatten am Ende dann doch keine Chance gegen Mercedes: Die geschlagenen Audi und BMW

Haribo-GT3 unter Code 60 ein wenig zu schnell und erhielt eine Zeitstrafe - wie sich später herausstellen sollte genau in der Höhe, dass er im Kampf um den Sieg im Finish eben nicht mehr mitfahren konnte.

Doch das Finale dieses denkwürdigen 24h-Rennens bot auch so genug Dramatik: HTP-Pilot Christian Hohenadel musste mit knapp einer Minute Vorsprung noch mal zum kurzen Tankstopp. Dadurch kam Maro Engel im zweiten Black-Falcon-Mercedes in Schlagdistanz. Mit der schnellsten Runde des Rennens in der vorletzten(!) von 134 Rennrunden flog der Ex-DTM-Pilot an den Markengefährten aus der HTP-Mannschaft heran.

Der entscheidende Move sorgte hinterher für hitzige Diskussionen: Engel warf den Anker vor der Ravenol-Kurve extrem spät und bremste sich auf der allerletzten Rille daneben.

Hohenadel hielt ein wenig dagegen, Engel konnte die enge Linie mit dem Überschuss nicht halten und nach kurzer Berührung rutschte der jetzt nicht mehr führende HTP-Mercedes neben die Strecke.

Engel absoluter Matchwinner

So wurde Black Falcon zum zweiten Mal nach 2013 Gesamtsieger beim Eifelmarathon - wenn auch nicht unumstritten. Bei HTP war man so stinkig, dass man die eigenen Fahrer anhielt, nicht zur Pressekonferenz zu erscheinen. Man hatte zudem Protest gegen das Manöver von Engels eingelegt. Aber sowohl Rennleiter Walter Hornung als auch die Stewards entschieden, dass dieses zwar ein sehr hartes, wenngleich noch im Rahmen befindliches war.

So durften die Falken, namentlich neben Engel (welcher auf beiden Black-Falcon-Autos fuhr) noch Bernd Schneider,

Adam Christodoulou und Ex-VLN-Champ Manuel Metzger, also nach dem knappsten Zieleinlauf in der Geschichte des Rennens doch noch feiern. «Ich bin überwältigt. Dieses Rennen war einfach nur der Hammer, und ich bin überglücklich», freute sich der unbestrittene Matchwinner (Pole, schnellste Rennrunde und Sieg) und amtierende GT-Weltcup-sieger Maro Engel.

Dass am Ende auch nichts so heiß gegessen wird, wie es gekocht wird, beweist Hohenadel: «Im Grunde haben wir alle gewonnen - vor allem Mercedes-AMG», so der Saarländer, der den außergewöhnlichen Vierfachtriumph damit perfekt auf den Punkt bringt.

Und die von genau diesem Hersteller geschlagenen Gegner tüfteln mit Sicherheit schon an ihren Plänen, wie man so eine AMG-Show im nächsten Jahr verhindern kann. ♦

KOMMENTAR

Das hat mit Sport nur wenig zu tun!

Von ARNO WESTER



Ebenso verrückt, wie das Rennen mit den Wetterkapriolen begann, endete es auch. Die 44. Auflage des Langstreckenklassikers auf der legendären Nordschleife des Nürburgrings wird definitiv in die Geschichte eingehen - und das aus gleich mehreren Gründen: Der früheste Rennabbruch, der knappste Zieleinlauf, ein Vierfach-Triumph für Mercedes, ein TV-Rekord sowie ein Endergebnis, das erst zwei Stunden nach Rennende offiziell feststand! Dass Mercedes nicht in den Zweikampf

der beiden werksunterstützten Kundenteams Black Falcon und HTP eingriff und damit für die letzte Runde freie Fahrt galt, ist sehr lobenswert. Was danach allerdings passierte, hat mit Sport nur wenig zu tun! Dass ein Fahrer die Siegerehrung schwänzte und gleich drei Kollegen offenbar aus Frustration über die Niederlage die Pressekonferenz boykottieren (sollen), ist aber ebenso wenig akzeptabel wie der Protest gegen Engel, der zum Glück nicht bestraft wurde. Auf solch schlechte Verlierer kann sicher auch Mercedes nicht stolz sein.

BoP

Wetterkapriolen

Kleiner Abstand

Der Technikausschuss des ADAC Nordrhein hatte es in diesem Jahr besonders schwer, eine gerechte BoP für das 24h-Rennen Nürburgring zu finden. Unter anderem, weil gleich drei Hersteller (BMW, Mercedes und Porsche) mit einem neuen GT3-Sportwagen an den Start gingen und deshalb noch wenige Daten vorlagen.

Nehmen wir die vier Top-Hersteller unter die Lupe: Für viele Experten zählte Audi zu den Siegakandidaten. Aber trotz eines am Ende größeren Tankvolumens (122 statt 120 Liter) hatte man keine realistische Chance, um den Sieg mitzufahren. Frank Stippler sprach von einem Auto, mit dem man keine Chance haben würde.



BoP-Chef: Norbert Kreyer

BMW hat beim dritten VLN-Lauf die lange verdeckten Karten aufgedeckt. Prompt wurden sie dafür bestraft und mussten mit weniger Ladedruck an den Start gehen. In der Anfangsphase zeigte Jörg Müller auf beeindruckende Art und Weise das Potenzial der neuen M6, der dem Mercedes AMG-GT3 in so gut wie nichts nachstand.

Porsche nicht stark genug

Mercedes avancierte zum Top-Favoriten schlechthin! Spätestens nach dem Qualifying musste jedem Beobachter klar sein, dass der Sieg nur über die Schwaben führen würde. Trotz 10 weiterer kg mehr leuchtete der Stern vom Start weg bis ins Ziel.

Porsche dürfte neben Audi am meisten gehadert haben. Trotz größerer Restriktionen gegenüber VLN3 spielte man keine Rolle beim Kampf um den Gesamtsieg! Doch bei allen Diskussionen: Wenn im Qualifying alle vier Fabrikate innerhalb 1,7 Sekunden liegen, kann man den Männern um BoP-Chef Norbert Kreyer ruhig auch ein Kompliment aussprechen. ♦ AW

Voll verrückt und



Aufräumen nach dem Chaos: Die Kehrschneidmaschine fuhr lange Zeit statt Rennwagen auf der Strecke

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Dass das Eifelwetter manchmal seine ganz eigenen Gesetze schreibt, ist bekannt. Doch diesmal sorgte Hagel(!) sogar für eine Rennunterbrechung.

Das Rennen war kaum gestartet, da flimmerte auf dem Rennleitungsmonitor auch schon die Meldung «GEWITTERWARUNG» auf. Und nachdem es kurz schien, als würde das Unwetter die Strecke verschonen, erwischte es die nördlichsten Zipfel doch noch. Innerhalb weniger Sekunden setzte starker Regen die Aremberg-Kurve unter Wasser, was für viele Ausrutscher und Einschläge in die Leitplanke sorgte.

«Ich war bei meinem Ausrutscher mit 60 km/h unterwegs und habe die Bremse nur leicht berührt. Schon ist das Auto aufgeschwommen», schilderte der zu diesem Zeitpunkt führende BMW-Pilot Jörg Müller.

Special-Klassen

Alter Clio ganz groß

Roadrunner Racing hat sich eigentlich aus dem Motorsport zurückgezogen, reanimierte den bewährten Renault Clio aber für die alte Kundschaft. Das klappte sehr gut, denn die drei Japaner Junichi Unemoto, Kouichi Okumura und Teruhiko Hamano, sowie Lutz Marc Rühl holten sich einen klaren Klassensieg in der SP3.

Während die klassische Zweiliter-Klasse gut besetzt war, sah in der Klasse SP4T nur ein Fahrzeug und in der SP5 gar keines die Zielflagge. Ganz anders in der Klasse SP3T, in der erneut der Subaru WRX STI gewann, nachdem der härteste Konkurrenz in Form des LMS-Audi TT RS infolge einer Kollision auschied. ♦ MBR/MB



SP3-Sieger: Renault Clio

SP X/SP Pro

Cayman vor SCG

Manchmal muss man einfach nur durchhalten – genau diese Erfahrung machte das Team von Manthey Racing mit dem in der Klasse SPX genannten Porsche Cayman GT4, auf dem auch «sport auto»-Kollege Christian Gebhardt antrat. Weil die in dieser Klasse übermächtigen Glickenhaus SCG003C so ihre Probleme hatten, fielen sie erst hinter den Cayman zurück und am Ende ganz aus. Der verdiente Lohn für Gebhardt und Co: Klassensieg und ein sehr feiner 23. Gesamtrang.

Gänzlich ohne Gegner in der Klasse SP Pro fuhr auch der Lexus RC F ein sauberes Rennen und landete nur einen Platz hinter dem Cayman des Manthey-Rennstalls auf P24. ♦ MBR



Überraschungssieg: Cayman

Prod.-Wagen

Chaos getrotzt

Trotz des Hagelchaos (das man unbeschadet überstanden hatte) gab es für die V4-Sieger Christopher Rink, Danny Brink, Niklas Steinhaus und Gabriele Piana im BMW M3 von Adrenalin Motorsport ein absolut problemloses Rennen.

Auch für die V5-Sieger Albert Egberg, Maik Rönnefarth und Michael Hollerweger im BMW 330i von Schmickler Motorsport gab es, von einem Feindkontakt abgesehen, ein problemloses Rennen und folgerichtig den verdienten Klassensieg.

Einen Doppelsieg für das belgische Toyota-Team «Pit Lane» gab es in der kleinen V3 bis zwei Liter Hubraum. Der einzige Gegner, ein Subaru BRZ, fiel mit Motorschaden aus. ♦ MBR/MB



Pit Lane: GT86-Doppelsieg

Klasse AT

Doppel für Diesel

In der Klasse für alternative Treibstoffe gab es auch diesmal eine ganze Bandbreite von Autokonzepten. So trat die bullige Titus-Viper mit Erdgasantrieb gegen einen Audi A4 quattro an, oder der E20-Cayman von Smudo und Co gegen den brutalen Diesel-BMW des britischen Saxon Motorsport Teams.

Das klar schnellste Auto im Feld war wenig überraschend der Cayman von Smudo/Tom von Löwis/Daniel Schellhaas/Axel Duffner. Doch nach dessen Ausfall erbten die Briten Nick Barrow, Dave Cox, Ric Shaw und Jamie Morrow im 135D den Sieg. Die Vorjahressieger im «kugelsicheren» Audi A4 mussten sich diesmal mit Platz 2 zufriedengeben. ♦ MBR/MB



Zum Sieg gedieselt: 135D GTR

BREMSE

BREMSE

BREMSE

BREMSE

BREMSE

verhagelt

«Ich habe bis auf ca. 25 km/h heruntergebremst. Selbst bei dieser Geschwindigkeit konnte ich mein Auto kaum auf der Strecke halten. Es hat sich angefühlt wie auf Eis», berichtet Black-Falcon-Pilot Adam Christodoulou von seinem Kampf mit dem nassen Element.

Superstau am «Forst»

Wenig später wurde es tatsächlich Eis – genauer gesagt Hagel. Ende Mai Die Eiskügelchen legten die Fuchsröhre und den Adenauer Forst komplett lahm. Die Schicht aus Hagelkörnern wurde so dick, dass die slickbereiften Rennwagen nicht mehr vom Fleck kamen.

Uwe Alzen im Haribo-Mercedes kam gerade noch so durch: «Die Strecke war komplett weiß. Vor mir der BMW ist dreimal in die Leitplanke geflogen. Bis er dann in Breidscheid endgültig aufgegeben hat», konnte auch das Nord-

schleifen-Urgestein angesichts dieser ungewöhnlichen Wetterlage nur den Kopf schütteln.

BMW-Werksfahrer Dirk Werner erwischte es dagegen. «Die Fuchsröhre bergauf ging noch, aber im Adenauer Forst haben alle so stark gebremst, dass es einen Stau gab. Im Anschluss konnte man nicht mehr anfahren. Ich habe es eine Minute lang probiert, aber die Räder haben nur durchgedreht.»



Dirk Werner

Angesichts des Chaos war eine Rennunterbrechung mit der roten Flagge die einzig logische Konsequenz. Für die Gestrandeten, immerhin fast das halbe Feld, bedeutete das: abwarten, bis der Hagel geschmolzen und die Bahn somit wieder frei war.

Währenddessen herrschte auf den umliegenden Campingplätzen das reinste Chaos. Die meisten der hartgesottene und unerschütterlichen Fans (siehe dazu auch S. 26) nahmen

es mit Fassung. Einige lieferten sich eine Hagelballschlacht (wie auch einige Fahrer übrigens), andere häuften die Eismassen zu einer Art «Naturkühlschrank» für die verbliebenen Biervorräte an.

Schmitz: «Rufe Mama an»

Im Brünchen, wo es «nur» regnete, der Parkplatz aber überflutet wurde, funktionierte man kurzerhand Planschbecken zu Ruderbooten um.

Nach mehr als zweieinhalbstündiger Regen- und Hagelwetter beim 24h-Rennen einige Überraschungen parat. Das passende Schlusswort lieferte Sabine Schmitz: «Auf Wetter-Apps verlasse ich mich am Nürburgring nicht. Im Zweifelsfall rufe ich meine Mama an.»

TJ-Racing

Die Top 100 erreicht



Platz 93 nach Kampf gegen Wind, Wetter, Mitstreiter und Technik: Der Calibra von TJ-Racing

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

In Zeiten von Werksengagements sind sie die wahren Underdogs – und noch immer das Salz in der Suppe: klassische, «kleine» Privatteams wie TJ-Racing mit ihrem Opel Calibra.

Thomas Jung, der Namensgeber und Teamchef der kleinen Hobbytruppe aus Bonn, ist gerade einmal 27 Jahre alt. «Wir arbeiten finanziell absolut am Limit», sagt er. Deshalb wirken sämtliche Teammitglieder auch

nicht gegen Bezahlung, sondern gegen Verkostung – und das Gefühl, beim wohl größten Rennen der Welt dabei zu sein.

Der eingesetzte Opel Calibra, pilotiert von Jung und seinen Teamkollegen Marcel Müller, Andreas Kunert und Patrick Boidron, ist ein ehemaliges Auto aus der DTC Light. «Das 2000er-Meisterauto von Dennis Rostek», ergänzt Jung.

Der Calibra, der die im Vorjahr eingesetzten Opel Astra GSi ablöst, wurde aus einem mehr als zehnjährigen Dornröschenschlaf geweckt und über

den Winter praktisch kernsaniert. Das ausgeschriebene Ziel der Hobbytruppe: «natürlich durchfahren und am Ende eine zweistellige Platzierung», so Jung vor dem Rennen.

Dieses Vorhaben geriet zu einer Zitterpartie. Zwar lief der Calibra über weite Strecken des Rennens wie am Schnürchen und steckte nur hier und da ein paar kleine Rempler ein, doch in der Nacht streikte das Getriebe. Die fällige Reparatur kostete wertvolle Zeit, aber am Ende erreichte man das Ziel auf Platz 93 in der Wertung. ♦

Aus den Klassen - Cup 5

Sieg der kleinen Brüder

Nach der Pole am Donnerstag haben sich die Sieger der Klasse Cup 5 (BMW M235i Racing Cup) – Michael Schrey, Alexander Mies, Emin Akata und Dries Vanthoor (der jüngere Bruder von Laurens) – den Trainingstag am Freitag ganz geschenkt. Die große Katastrophe in der Aremberg-Kurve blieb aus, da der Kommando-stand von Bonk Motorsport die Piloten per Funk eindringlich aufgefordert hatte, «Schritt zu fahren». Zwar fiel man zunächst auf den dritten Platz zurück, doch insbesondere die beiden Youngster Mies und Vanthoor gasten richtig an.

Am Ende gab es nicht nur einen klaren Klassensieg, sondern auch einen sensationel-

len 25. Platz im Gesamtklassement – gegen viele deutlich stärkere Konkurrenten. Das freute natürlich auch Teamchef Michael Bonk: «Die beiden jüngeren Brüder haben es deutlich besser gemacht als ihre älteren Brüder. Das gilt insbesondere für Dries, der gerade einmal zwei VLN-Läufe gefahren hat.» ♦ MB



Der siegreiche Bonk-BMW

Aus den Klassen - Mehrfachsiege

Doppelt und dreifach

Neben dem Gesamtsieg, der auch den Klassensieg in der Klasse SP9 bedeutete, konnte das Team Black Falcon noch zwei weitere Klassensiege bejubeln: Zusätzlich gewann man noch mit Schöller/Kuhn/«Philip»/Boquoi Toril die Klasse V6 und mit Devigus/Weishaupt/Boquoi Toril/Farnbacher schließlich noch die SP7.

Einen Dreifachsieg innerhalb der Klasse verpasste dagegen das Team Lubner Motorsport, das «nur» einen Doppelsieg in der Klasse Cup 1 mit Brüggenkamp/Schröder/Wanger/Tribelhorn sowie Hartl/Vögeli/Wulf/Kariste erzielte, weil das dritte Auto eine Stunde durch eine Unfall-Reparatur verlor.

Darüber hinaus gab es noch zwei Teams, die in mehreren Klassen siegten: Das Team TC-R & Vetter Motorsport gewann sowohl die SP8 als auch die SP8T. Das Team rent2drive gewann neben der Klasse SP6 (Porsche) auch die Klasse V2T mit dem frisch aufgebauten Renault Mégane. ♦ MBR/MB



Auch SP7-Sieg: Black Falcon

Jürgen Alzen

24h nur aus dem Hotel

Während Uwe Alzen um seinen dritten Gesamtsieg kämpfte, war sein Bruder Jürgen beim Eifelmarathon erst gar nicht vor Ort. «Ich fahre in ein schönes Hotel und schaue mir das Rennen im TV an», sagte Alzen am Rande des dritten VLN-Laufs: «Ich kann nicht an Ort und Stelle zuschauen, das geht gar nicht!»

Für den VLN-Rekord-Gewinner (29 Gesamtsiege) läuft in der VLN und auch bezüglich des 24h-Rennens auf dem Nürburgring einiges schief. «Die Politik, die da betrieben wird, ist sch...» (siehe S. 3). Sein Ford GT, der nach Meinung des DMSB bei VLN1 hätte gar nicht abgemontiert werden dürfen, ist inzwischen

dank einiger technischer Modifikationen wieder startberechtigt. «Es gab diesbezüglich Diskussionen mit dem DMSB, wir haben uns aber geeinigt», erklärte Alzen, der sich aktuell mehr auf seinen neuen Job als Teamchef konzentrieren möchte. Eine Rückkehr ins Rennauto schließt er aber nicht aus. ♦ AW



Nur VLN: Alzen-Ford GT

Stars am Ring

24h Classic

Tim Schrick

Er ist die Ikone unter den TV-Autotestern und kann auch im Rennwagen mächtig Gas geben. Im von Subaru-Werkstuner STI eingesetzten Allrad-WRX machte man vor allem bei nassen Bedingungen mächtig Meter. Der Lohn: Klassensieg in der SP3T und Platz 20 im Gesamtklassement.



Guy Smith

Der «Bentley Boy» wurde 2003 zum Star, als er mit seinem britischen Arbeitgeber den Gesamtsieg bei den 24h von Le Mans einfuhr. Bei seinem 24h-Nürburgring-Start für Bentley fuhren Smith und seine Kollegen ein weitgehend problemloses Rennen, und man landete letztlich auf Gesamtrang 7.



Victor Smolski

Der Rockmusiker und sehr passable Hobbyrennfahrer setzte diesmal «Alles auf Horst» – Armin Schwarz rief ihn an, ob er nicht der vierte «Horst» (= Fahrer) werden möchte, und Smolski sagte zu. Im Rennen fiel der blau-neongelbe Subaru BRZ aus der Klasse V3 mit Motorschaden aus.



Smudo

Der Rapper der «Fantastischen Vier» blieb seinem Scirocco in diesem Jahr nicht «Troy» und wechselte innerhalb der Klasse für alternative Antriebe auf einen Porsche Cayman. Doch auch für den zweiten Musiker im Feld endete das Rennen frühzeitig.



K. Yamauchi

In der Rennspiel-Szene ist der Japaner eine Legende, ist er doch der Vater der Playstation-Spiele «Gran Turismo». Seit Jahren startet «Kaz» auch beim 24h-Marathon, in diesem Jahr nach vielen Rennen mit Nissan auf einem Walkenhorst-BMW M6 GT3. Am Ende wurde es Platz 22.



Schrey wieder



Widrige Bedingungen: Der später siegreiche Michael Schrey anfangs knapp vor Heiko Hammel

Von MARTIN BERRANG

Nach einer perfekten Vorstellung und unter vor allem zu Rennbeginn schwierigsten Wetterbedingungen holte sich Michael Schrey im Porsche 935 KI einen souveränen Sieg bei der dreistündigen ADAC 24h Classic.

Wie später beim ADAC Zurich 24h-Rennen hatten auch die Piloten der ADAC 24h Classic am späten Freitagnachmittag mit einem Wolkenbruch und enormen Wassermassen auf der 25,378 km langen Strecke zu kämpfen. Im Gegensatz zum Hauptrennen am Samstag begann der erste große Wolkenbruch allerdings exakt zum Start der Einführungsrunde.

Statt das Rennen zu starten, tat Rennleiter Walter Horning das einzig Richtige und schickte die Protagonisten in eine weitere Einführungsrunde. Selbst danach waren die Bedingungen auf der Strecke zunächst noch sehr grenzwertig, wenn auch der Regen schnell nachließ.

Reifenlogistik

Alles für den richtigen Grip

Bei rund 160 Fahrzeugen und 24 Stunden Renndauer ist klar, dass auch viele, viele Reifen benötigt werden. Das wiederum bedeutet einen großen logistischen Aufwand – wie das Beispiel Dunlop zeigt.

Die Hanauer traten dabei in diesem Jahr ungefähr nach dem Motto «Dunlop ist zurück» beim Eifelmarathon an, denn durch den Umzug der Rennreifenabteilung von Birmingham nach Hessen war man im vergangenen Jahr nur mit einer Art Notprogramm dabei.

Jetzt also war man wieder dabei und gehörte mit Michelin zu den beiden Hauptausrüstern. Auch die Top-Teams von Phoenix (mit dem Nicht-Werksauto), Aston Martin und Walkenhorst Motorsport vertrauten auf Dunlop. «Insgesamt rüsten wir 36 Fahrzeuge aus», sagt Alexander Kühn, Dunlop Manager Motorsport. Wie viele verschiedene Spezifikationen und Reifengrößen man in die Eifel gekarrt hat, das darf er

nicht verraten: Betriebsgeheimnis. Nur so viel: Insgesamt über 4000 Pneus wurden von Hanau aus mit 14 Lkws zum Nürburgring verfrachtet.

Dunlop-Teams ohne Glück

Für den reibungslosen Ablauf vor Ort sorgten 40 Mitarbeiter, welche jeweils die richtigen Reifen aus dem Truck holen und auf die Felgen montieren,

bei Fragen mit Rat und Tat zur Seite stehen oder beratend tätig werden mussten. Gerade beim sehr wechselhaften Wetter ist es schließlich entscheidend, immer den passenden Reifen – Slick mit richtiger Mischung, geschnittener Slick oder Regenreifen – auf dem Auto zu haben.

Die «Rückkehr» verlief für die hessische Reifenfirma sehr ordentlich: Der Phoenix-Audi von

kämpfte um die Top 5 und war der bestplatzierte R8 LMS, ehe eine Kollision am Sonntag das vorzeitige Aus bedeutete.

Auch die restlichen Dunlop-bereiften Top-Autos hatten wenig Glück, sodass am Ende der schnellere der beiden Walkenhorst-BMW auf Gesamtrang 12 als bestes Dunlop-Team einlief. Aber 2017 wird man garantiert wiederkommen. ♦ MBR



Dreh- und Angelpunkt der Vor-Ort-Logistik: «Reifenpark» des Dunlop-Rennendienstes

der Histo-Sieger

Heiko Hammel, der wie einige andere Classic-Piloten auch beim 24h-Rennen startete, kam mit den prekären Verhältnissen zunächst am besten zurecht und übernahm noch auf der Grand-Prix-Strecke die Führung. Die in einem sehenswerten Manöver eroberte Führung konnte er gut 45 Minuten behaupten, dann zog Schrey zunächst vorbei und dann davon.

Manthey verpasst FHR-Sieg

Hammel und später sein Fahrpartner Matthias Wasel hatten in ihrem Porsche 911 RSR die drittplatzierten Ralf und Andreas Schall im Mercedes 190E locker im Griff, doch vier Runden vor dem Ende musste Wasel mit einem Motorschaden aufgeben. Danach war der Dampf an der Spitze endgültig raus. Am Ende gewann der Walenhorster mit 6:15 Vorsprung vor Vater und Sohn Schall.

«Es hat bei den Wassermassen sehr lange gedauert, bis ich meine breiten Hinterreifen endlich auf Temperatur hatte, danach ging es dann richtig vorwärts», erklärte der Sieger. Das

Podium vervollständigten Michael Menden und Peter Posavac in einem BMW M3.

In der gesonderten FHR-Wertung für die älteren Semester unter den Fahrzeugen triumphierten Diederich und Michel Wittke in einem Porsche 914/6 GT. Lange Zeit hatte es dort nach einem Sieg von Marc Stursberg und Olaf Manthey in einem Ford Escort R1600 ausgesehen. Die beiden boten eine sensationelle Vorstellung und hatten sich mit dem nicht gerade übermotorisierten Escort unter den vielen Youngtimern bis auf den siebten Platz im Gesamtklassement vorgekämpft.

Dann streikte am «Hundeknochen» allerdings die Technik: Nach einer Runde auf der Grand-Prix-Strecke kam Stursberg mit Aussetzern in die Boxen. Der Keilriemen war lose, und der Batterie war regelrecht der Saft ausgegangen. Der gerissene Keilriemen wurde getauscht und Manthey wieder rausgeschickt. Zu dem Zeitverlust kamen weitere 102 Sekunden dazu, denn Manthey musste den Pflichtboxenstopp einen

Umlauf später nachholen, da dieser stets nach einer vollen Runde absolviert werden muss. Damit war die gute Platzierung endgültig dahin. Trotzdem wurden die beiden am Ende noch Fünfte in der FHR-Wertung.

Klassensieg für den Rocker

Einen Ausflug auf die Rundstrecke wagte Matthias Kahle. Zusammen mit Andreas Leue steuerte der siebenfache deutsche Rallyemeister einen Škoda 130 RS aus dem Jahr 1976. Am Ende gab es immerhin den 85. Platz. Victor Smolski (Bandleader «Almanac») hätte eigentlich nur das 24h-Rennen im Subaru BRZ im Team «Alles auf Horst 24» fahren sollen, doch spontan kam noch ein zusätzlicher Einsatz bei den Youngtimern in einem Opel Manta B hinzu. «Besitzer Dirk Strauch hatte mich spontan gefragt, ob ich Lust hätte, den Manta zu fahren», berichtete Smolski. Das tat er dann auch richtig gut, denn die beiden gewannen nicht nur ihre Klasse, sondern holten auch noch den 23. Platz im Gesamtklassement. ♦



Führten lange die FHR an: Manthey/Stursberg im Ford Escort



Im 40 Jahre alten Skoda 130 RS dabei: Rallye-Champ Kahle

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Nicht als Fahrer dabei war diesmal **Nico Bastian**, der 2013 und 2014 jeweils als Dritter noch auf dem Gesamtpodium stand. Nach seinem Unfall beim 24h-Qualirennen, als er fast ungebremst am Streckenabschnitt Hohenrain in die Leitplanke flog, wollte man ihn seitens seines Arbeitgebers Mercedes-AMG nicht unter Druck setzen. Körperlich gebe es keine Einschränkungen oder Nachwirkungen. «Ich bin fit, und natürlich wäre ich gerne gefahren», gab Bastian, der natürlich trotzdem vor Ort war, dann auch offen zu.



Nico Bastian

Als einer der berühmtesten Gäste bei der diesjährigen Ausgabe tummelte sich auch **Derek Bell** im Fahrerlager. Der Brite war als Bentley-Markenbotschafter vor Ort

und erzählte von seinen eigenen Rennen auf der Nordschleife. Bell ist nämlich nicht nur fünffacher LeMans-Gesamtsieger, sondern ist neben Rennen in allen möglichen Klassen auch in 6:21 min die drittschnellste Runde aller Zeiten auf der Nordschleife gefahren.

In mittlerweile bester Tradition fand am Mittwochnachmittag vor dem Rennen der Adenauer Racing Day statt, wo rund 3000 Zuschauer ihre Helden hautnah erleben konnten. In diesem Jahr kam als besonderes «Schmankerl» dazu, dass die Bordsteine in der Ring-Stadt bereits im April wie Rennstrecken-Kerbs rot-weiß angemalt wurden und damit das Flair noch rennmäßiger wurde.

Eine Ehrung bekam am Rande des 24h-Rennens **Michael Schumacher** – und zwar den erstmals vergebenen Nürburgring Award. Mit diesem wurden Sieger in drei Kate-

gorien geehrt. Schumi bekam seinen für sein Lebenswerk, welcher von Schumacher-Managerin **Sabine Kehm**



Nürb. Award: Kehm/Smudo

(«In Michaels Fall kann man einfach nur sagen, er hat ihn verdient, denn er hat alles richtig gemacht als Motorsportler.») entgegengenommen wurde. In den weiteren Kategorien wurden

Mercedes-AMG (Marke des Jahres) und Rapper «**Smudo**» (Botschafter des Jahres) ausgezeichnet.

Dem Blick von **Christopher Mies** konnte in diesem Jahr kein Fahrer entkommen. Der Grund war ein ganz einfacher: Auf den Fahrerkarten für die 24h Nürburgring 2016 war sein Konterfei mit aufgesetztem Helm zu sehen.



Fahrerkarte

Ein 24h-Rennen ohne Nordschleife-Urgestein **Dirk Adorf** kann man sich kaum vorstellen. So war er auch



Riesenspektakel für die Fans: Adenauer Racing Day

2016 im Einsatz – wenn auch nicht als Fahrer. Dafür berichtete er gleich für zwei Fernsehsender aus der «Grünen Hölle». Für Eurosport saß er bei den Tourenwagen-WM-Rennen am Mikrofon. Beim 24h-Rennen kommentierte er für RTL Nitro.

Der Sender RTL Nitro stellte dabei einen neuen deutschen Rekord auf: Von Samstag 15.00 Uhr bis Sonntag 16.50 Uhr sendete man 25,50 Stunden nonstop – so lange wie hierzulande noch nie von einem Sportevent berichtet wurde.

Entgegen der Tradition wurde am Rande des diesjährigen Eifel-Klassikers noch kein Termin für das 24h-Rennen im kommenden Jahr bekannt gegeben. Nach MSA-Recherchen wird es aber vermutlich auf das Himmelfahrt-Wochenende (25.–28. Mai) fallen. ♦

Fankultur

Eine Woche Vollgas-Party



Das typische Bild: Die riesigen Rasenflächen rund um die Nürburgring-Nordschleife werden in der 24h-Woche zu tells schrägen Campingplätzen umfunktioniert

Von ANDREAS HAUPT
und ARNO WESTER

Was wäre das 24h-Rennen ohne die abgedrehten Fans? Wahrscheinlich nicht mal mehr die Hälfte wert. Auch zur 44. Ausgabe des Langstreckenklassikers verwandelten sich die Eifelwälder in große, teils sehr schräge Campingplätze.

Eigentlich ist der Verwendungszweck eines alten Volvo-Kombis klar definiert: Er bringt dich von A nach B – am besten mit Möbeln, Getränkekisten oder sperrigem Gepäck an Bord. In so einem Kasten lässt sich eben schön viel unterbringen. Die «Bekloppten vom Brünchen», so steht es in bunten Lettern auf der Windschutzscheibe geschrieben, haben aber ihre eigene Vorstellung.

Andreas badet gerade im Volvo V70. Richtig gelesen: Er badet. Die «Bekloppten vom Brünchen» rissen den Innenraum raus und funktionierten das Auto zu einem Whirlpool um. Mit bestem Blick auf das Brünchen. «Die Idee kam halt einfach irgendwann. Wir haben eine Holzkiste reingeschraubt und eine Plane drübergeworfen»; referiert Eggi, während seine Kameraden einen Generator anwerfen. «Der ist von der Bundeswehr. In fünf Minuten ist das Wasser warm.»

Ideenreich, handwerksbegabt, auf Zack – trotz oder gerade wegen des Alkohols: So sind die Fans der Nürburgring-Nordschleife. Jahr für Jahr pilgern sie



Ein Volvo? Ein Pool? Beides – denn die Kreativität der «bekloppten» Fans kennt keine Grenzen

zum größten Langstreckenrennen der Welt und verwandeln die Eifelwälder rund um die Traditionsbahn in große Campingplätze – verbraten hier rund ein Viertel ihres Urlaubskontingents. Oder besser: Sie haben eine Riesengaudi.

500 Liter Bier für eine Woche

«Wir feiern 2016 unser 30-jähriges», sagt Maria. Für sie und ihre 20-köpfige Gruppe ist es der 30. Besuch beim 24h-Rennen. «Mein Sohn ist zum 25. Mal dabei. Und er ist 26 Jahre alt.»

Maria reiste mit ihrer Gruppe bereits am Sonntag an. Manche bewohnen die Eifel sogar schon seit Freitag der vorherigen Woche. Zunächst übernachtete Maria auf einem Behilfsparkplatz. Als gegen sechs Uhr die Tore zum Pflanzgarten geöffnet wurden, baute die Mannschaft ihr Domizil für die nächsten sie-

ben Tage auf. Inklusiv einer Aussichtsplattform, neben der sich Bierfässer stapeln. «Jeder bringt seine Idee ein», verrät Maria mit einem Lächeln.

Alles gut also? Nicht ganz. Die Preispolitik verstimmt Maria. «Wir fahren mit einer kleinen Gruppe auch immer nach Le Mans. Das ist besser. Da kostet das Komplettpaket vielleicht 80 Euro. Hier zahlen wir 67 Euro allein fürs Camping. Und 20 Euro für den Parkplatz. Dann kommt noch die Eintrittskarte obendrauf.» Eins ist klar: «Ein Hotel kommt nicht infrage. Hier sitzt man abends schön am Feuer. Das ist Atmosphäre.»

Das sieht auch Dominik so, der ein paar Meter weiter haust. «Die Spannung, bevor wir in den Pflanzgarten durften, war schon riesig. Eigentlich kribbelt es schon, wenn du dein Zeug zusammenpackst. Das ist ein-

zigartig.» Für die gemeinsame Zeit mit 15 Kumpels hatte Dominik 500 Liter Bier mit zur Nordschleife gebracht. «Das reicht für den ersten Tag», scherzt einer seiner Kollegen. «Eigentlich bräuchte man nach dem Rennen noch drei bis vier Tage Urlaub», sagt Dominik. «Ich bin aber Schornsteinfeger und muss am Montag schon wieder um sieben Uhr ran.» Hartes Brot nach einer Woche Dauerfestival mit wenig Schlaf.

Die Atmosphäre in der Nachbarschaft sei gut. «Jeder kommt hier zu jedem und trinkt mal einen mit. Wir kennen uns untereinander. Das ist ein harter Kern.» Mancherorts herrscht aber auch dicke Luft. Einem Zuschauer stößt es sauer auf, dass eine Fangruppe einen Container anschleppen ließ und für eine Schmierstoff-Firma Gäste bewirtet. «Die machen das Am-

biente kaputt.» Vielleicht eine zu harsche Ansage: Denn Robert, einer aus dieser Fangruppe, besucht bereits das 34. Mal das 24h-Rennen – also ein treuer Zuschauer. «Pflanzgarten, weil es einfach schön ist, man hier leicht herkommt und der Sprunghügel da ist» sagt er.

Die Zuschauer sorgen rund um den Langstreckenklassiker für eine einzigartige Atmosphäre. Die Fahrer betonen immer wieder, wie schön es vor allem am Abend und in der Nacht sei, wenn die vielen Grillfeuer zu sehen sind und der Duft nach Würstchen und Steaks in der Luft liegt.

Feuerunfall mit Verletzten

Die Fanfreude wurde in diesem Jahr dabei ein wenig getrübt. Einerseits durch das Wetter und speziell den heftigen Hagel schauer am Samstagabend – aber auch durch einen Unfall, der am «Adenauer Forst» bereits am Donnerstag für ungewollte Schlagzeilen sorgte: Bei einem Brand, der wohl beim Auffüllen eines Dieselgenerators ausgebrochen war, wurden neun Menschen verletzt, sechs davon mussten sogar ins Krankenhaus. Lebensgefahr bestand jedoch nicht. Bei Redaktionschluss (Sonntag) wurden noch immer drei verletzte Fans stationär behandelt.

Man sieht: Die Feierei auf den Campingplätzen hat nicht nur Sonnenseiten – und doch werden wohl fast alle und einige neue Fans auch im kommenden Jahr wieder eine Woche lang mächtig Ring-Party machen. ♦

**MOTOR
SPORT**
aktuell

PACKT ALLES

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum
Sparpreis plus Rucksack **GRATIS** dazu!

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Regisierungsgericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschlag (Vorstand), Christina Dohmann,
Dr. Michael Rathje, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

Multifunktions-Rucksack

Mit Polsterung an Rücken (innen und außen),
Becken- und Tragegurten, 2 seitlichen
Zusatzfächern, Reflektor, Regenschutz sowie
wasser- und schmutzabweisendem Boden.
Volumenerweiterung (ca. 6 l) möglich. Material:
Polyester 420D, strapazierfähiges Ripstop.
Maße: ca. 28 x 22 x 49 (64) cm,
Volumen: ca. 15 l (+ 6 l), Gewicht: ca. 695 g.

30%
PREISVORTEIL

GRATIS



Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Tolles Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT** aktuell mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509365
Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 SFr.)
im Einzelkauf. Mein Geschenk, den Multifunktions-Rucksack, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der
Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter
tun. Ich erhalte **MOTORSPORT** aktuell dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) bei 50 Ausgaben
im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise
verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifi-
kationsnummer 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 Mandats-
referenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des
belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Höhepunkte des Rennens

15.30 Uhr (Start): Beim Start behauptet Maro Engel im von der Pole aus gestarteten Black-Falcon-Mercedes (#9) den Spitzenplatz. Dahinter Jörg Müller im ersten der BMW M6 GT3 (#18).

15.43 Uhr: Aufgrund einer akuten Gewitterwarnung liegen nun bei fast allen Teams Regenreifen bereit.

15.48 Uhr: Der im Top-30-Qualifizierte Werks-Porsche (#911) ist mit Nick Tandy am Steuer an der Hohen Acht erneut verunfallt.

16.04 Uhr: Im Bereich Aremberg wird einsetzender Regen gemeldet. Kurz darauf auch im Adenauer Forst.

16.13 Uhr: Trotz Regens auf einigen Streckenabschnitten bleiben die Leader draußen. Als einziger aus den Top 10 stoppt Dominik Baumann im HTP-Mercedes (#30).

16.15 Uhr: In Aremberg regnet es so stark, dass viele Autos mit Aquaplaning ins Kies rutschen oder crashen. Im Abschnitt Fuchsröhre/Adenauer Forst hagelt es jetzt sogar stark.

16.20 Uhr: Aufgrund der vielen Zwischenfälle wird das Rennen mit der roten Flagge unterbrochen.

16.25 Uhr: In der Fuchsröhre und am Adenauer Forst geht nichts mehr: Hier stehen einige Autos, die wegen einer Hageldecke nicht mehr vom Fleck kommen.

16.39 Uhr: Erste positive Nachricht von der Strecke: Scheinbar wurde bei den zahlreichen Unfällen kein Fahrer verletzt.

16.53 Uhr: Während noch immer rund die Hälfte aller Teilnehmer nicht zurück in der Boxengasse ist, gibt es eine neue Unwetterwarnung.

17.56 Uhr: Der Restart soll jetzt um 19.20 Uhr erfolgen.

19.18 Uhr: Philipp Eng im Rowe-BMW #23 hat Elektronikprobleme. Das Auto springt nicht an, und deshalb kann man erst mit

einiger Verspätung in die Einführungsrunde starten.

20.03 Uhr: Nach drei Einführungsrunden auf der komplett nassen Strecke wird das Rennen wieder freigegeben. Der Schubert-M6 (#18) übernimmt die Führung vom Black-Falcon-Mercedes #9.

20.05 Uhr: Kurz nach dem Restart rutscht Jörg Müller im 18er BMW eingangs der Nordschleife leicht neben die Strecke, kann einen Einschlag aber noch verhindern.

20.12 Uhr: Der Rowe-M6 (#22) übernimmt die Spitze.

20.19 Uhr: Porsche nimmt den anfangs gecrashten Wagen (#911) nun auch endgültig aus dem Rennen.

20.24 Uhr: Der zuvor führende Schubert-M6 (#18) kommt zur Box, nachdem er zuvor zurückgefallen war.

20.29 Uhr: Der Haribo-Mercedes (#8) übernimmt die Führung vom Rowe-M6.

21.18 Uhr: Der Abt-Bentley (#37) wird abgeschleppt.

21.35 Uhr: Der Opel Manta als Publikumsliebbling wird zurückgezogen: Kupplungsglocke gebrochen.

21.39 Uhr: Nach der Runde der ersten regulären Stopps liegt wieder der Schubert-M6 in Führung. Dieser war aber sehr früh gekommen und muss bald wieder zum Stopp.

21.44 Uhr: Motorschaden beim BMW #18, der damit in Führung liegend ausscheidet. Die Führung erbt der Haribo-Mercedes #88, der sich im Blindflug durch die Rauchwolke des M6 tasten muss.

22.25 Uhr: Der Leader (#88) kommt zum nächsten planmäßigen Stopp.

22.49 Uhr: Das Zwillingssauto der Führenden, der Mercedes #8, wird in die Box geschoben. Jan Seyffarth hatte einen leichten Einschlag mit dem GT3.

Ambitionen, diesen zu reparieren gibt es nicht – man wollte ohnehin im

Rennverlauf eines der beiden Autos zurückziehen.

23.39 Uhr: Der Mercedes-AMG GT3 (#88) läuft wie geschmiert, und der weitere Gesamtführende fährt erneut nur zu einem Routinestopp. Zeitgleich kommt der nun bestplatzierte BMW (#100) zum normalen Service.

00.00 Uhr: Der werksunterstützte Seat von Mathilda Racing (#202) hat am Schwalbenschwanz einen Unfall und brennt jetzt.

00.15 Uhr: Fast zeitgleich crashen der Audi #10 an der Hohen Acht sowie der BMW #160 im Bereich Ex-Mühle.

00.33 Uhr: 32-Sekunden-Stop-and-Go-Strafe für den Zakspeed-Mercedes wegen Verursachens einer vermeidbaren Kollision.

00.40 Uhr: Im Schwalbenschwanz werden Leitplanken repariert: Code 60.

00.58 Uhr: Der Haribo-GT3 #88 und der Busch-Audi #16 sind kollidiert. Der Audi humpelt zur Box zurück, der Mercedes kommt mit geringem Flurschaden davon.

01.45 Uhr: In der Nacht ist Ruhe eingekkehrt, und auch der angekündigte neue Regen hat sich noch nicht in der Eifel blicken lassen. Es führt weiterhin der Haribo-Mercedes #88 vor dem Black-Falcon-Mercedes #9 und dem HTP-Mercedes #29.

01.58 Uhr: Der um die Spitzenplätze mitkämpfende HTP-Mercedes #30 hängt am Haken – ein Fahrzeug der DMSB-Staffel schleppt das Auto im Metzgesfeld ab.

02.04 Uhr: Und noch ein Auto aus den Top 10 erwischt es: Der Glicklenhaus SCG 003C #702, der auf Platz 10 liegt, wird in die Box geschoben und die Motorhaube entfernt.

02.37 Uhr: Nachdem kurz die #9 in Führung gegangen war, hat sich die #88 den Spitzenplatz wieder zurückerobert.

03.30 Uhr: Auch zur Rennhalbwertzeit bleibt die Nacht relativ ruhig. Es führt weiterhin die #88, nun vor dem Black-Falcon-Mercedes #4 und dem Schubert-BMW #100, welcher allerdings kurz vor seinem nächsten Boxenstopp steht.

04.13 Uhr: Der Frikadelli-Porsche (#3) verunfallt bei der Anfahrt zur Hohen Acht.

04.16 Uhr: Der gut platzierte Rowe-M6 (#22) hat einen Unfall im Hatzenbach: out.

05.19 Uhr: Nico Müller rutscht im Auto der Vorjahressieger (Audi #1) auf einer Ölspur aus und schlägt an. Das vorzeitige Aus!

05.28 Uhr: Boxenstopp mit Wechsel der Bremscheiben für den Porsche #912.

05.42 Uhr: Winkelhock im Phoenix-Audi #6 kollidiert mit dem Land-Audi #16. Der Phoenix-R8 scheidet aus.

06.07 Uhr: Auch beim Stopp des führenden Haribo-GT3 (#88) werden die Bremscheiben gewechselt.

06.14 Uhr: Manuel Metzger im Black-Falcon-Mercedes #9 hat eine Aufholjagd hinter sich – trotz Sicherheitsstopp wegen Vibrationen kämpft man weiter um den Sieg.

07.04 Uhr: Das Land-Team zieht seinen Audi (#16) nach der Kollision um 5.42 Uhr aus Sicherheitsgründen zurück.

08.14 Uhr: Der Audi #1 wird nach langwieriger Reparatur wieder losgeschickt. Wenige Minuten später kehrt auch der BMW #100 nach ebenfalls langer Reparatur (Motorschaden am Vorabend) ins Rennen zurück.

10.28 Uhr: Während die Spitze ihre 100. Rennrunde absolviert hat, setzt wieder leichter Regen im Bereich der GP-Strecke ein.

11.08 Uhr: Uwe Alzen (Mercedes #88) erhält wegen eines Gelb-Vergehens eine Zeitstrafe von 1:32 Minuten – dadurch rückt der Sieg für

die lange Führenden jetzt in weite Ferne.

11.30 Uhr: Nach rund einer Stunde Regen trocknet die Piste wieder ab.

12.09 Uhr: Der noch immer führende Haribo-GT3 #88 kommt zum Stopp und tritt dabei zur Zeitstrafe an.

12.17 Uhr: Jetzt regnet es rund um die Strecke wieder etwas mehr, unter anderem zwischen Schwedenkreuz und Adenauer Forst sowie vom Kesselchen bis zur Hohen Acht.

12.50 Uhr: Der führende HTP-Mercedes #29 kommt zu einem weiteren Stopp. Mittlerweile hat der Regen wieder aufgehört und somit sind Slicks die Reifenwahl.

13.00 Uhr: Unfall im Hatzenbach für den Konrad-Lamborghini. Im Überbrückungsverkehr wird der Huracán gedreht und knallt rücklings in die Leitplanke.

13.28 Uhr: Bei einem weiteren Routinestopp des Haribo-Mercedes #88 wird noch mehr Tape auf die Fronthaube geklebt. Die hatte man sich in der Nacht bei einer Kollision (siehe 0:58 Uhr) beschädigt.

13.35 Uhr: Der Glicklenhaus #701 verunfallt im Bereich Metzgesfeld schwer. Der Fahrer ist jedoch okay.

13.44 Uhr: Der bestplatzierte Audi (Phoenix #5/P6) verunfallt nach Kollision mit dem Glicklenhaus #702 an der Hohen Acht – das Aus.

15.21 Uhr: Der Leader (Mercedes #29) kommt zum Nachtanken und behält knapp seine Führung vor dem Mercedes #4.

15.29 Uhr: Mit 0,780 sec Abstand gehen die Führenden in die letzte Runde. Maro Engel in der #4 fährt die schnellste Rennrunde!

15.31 Uhr: Engel rempelt sich am HTP vorbei und liegt vorn.

15.38 Uhr (Ziel): Engel sichert Mercedes und Black Falcon den Gesamtsieg.



Der trockene erste Start: Von der Pole aus biegt der blaue Bilstein-Mercedes mit Maro Engel am Steuer als Führender ins Yokohama-S ein

24 STUNDEN NÜRBURGRING / Resultate

Nürburgring/D (GP-Kurs plus Nordschleife, 25,378 km), 28./29. Mai 2016; 158 Teams gestartet, 101 gewertet; Wetter/Strecke: überwiegend trocken bis feucht, teilweise Unwetter und nass, bis 18 Grad.

1. Schneider/Engel/Christodoulou/Metzger (Mercedes-AMG GT3), 134 Rdn. in 24:07:46,500 h (= 140,933 km/h);
 2. Vitoris/Seefried/Hohenadel/Van der Zande (Mercedes-AMG GT3) +5,697 sec.;
 3. Alzen/Arnold/Götz/Seyffarth (Mercedes-AMG GT3) +1 Rdn.;
 4. Haupt/Buurman/Engel/D. Müller (Mercedes-AMG GT3) +1 Rdn.; 5. Sims/Eng/Martin/Werner (BMW M6 GT3) +1 Rdn.;
 6. Heyer/Asch/Ludwig/Keilwitz (Mercedes-AMG GT3) +3 Rdn.; 7. Brück/Menzel/Smith/Hamprecht (Bentley Continental GT3) +3 Rdn.;
 8. Leonard/Frijns/Sandström/Vervisch (Audi R8 LMS) +4 Rdn.; 9. Dumbreck/Henzler/Ragginger/Imperatori (Porsche 911 GT3 R) +4 Rdn.;
 10. M. Busch/D. Busch/Mamerow/Rast (Audi R8 LMS) +4 Rdn.; 11. Krumm/Ordóñez/Hoshino/Buncombe (Nissan GT-R GT3) +5 Rdn.;
 12. Bouveng/Blomqvist/Krognes/Di Martino (BMW M6 GT3) +5 Rdn.; 13. Weiss/Kainz/Krumbach/Stursberg (Porsche 911 GT3 R) +6 Rdn.;
 14. Ohlsson/Bollrath/Deverhaus/Hackländer (Audi R8 LMS) +9 Rdn.; 15. Devigus/Weishaupt/Boquoi Toril/Farnbacher (Porsche 991 GT3 Cup) +10 Rdn.;
 16. Klohs/Schmidtman/Richter/Renauer (Porsche 911 GT3 R) +11 Rdn.
- Schnellste Runde: Schneider/Engel/Christodoulou/Metzger (Mercedes-AMG GT3), in 8:19,002 min (= 183,087 km/h)

Klassensieger

AT (6 gestartet, 4 gewertet): 1. Barrow/Cox/Shaw/Morrow (BMW 135D GTR); 2. Hanisch/Eichhorn/Honkanen/Goercke (Audi A4 quattro); 3. Gatterer/Sandberg (Volkswagen Golf GTI TCR)

Cup 1 (5 gestartet, 5 gewertet): 1. Brüggenkamp/Schröder/Wanger/Tribelhorn (Opel Astra OPC Cup); 2. Hartl/Vögeli/Wulf/Kariste (Opel Astra OPC Cup); 3. Henzel/Kuhs/Behets/Lammering (Opel Astra OPC Cup)

Cup 3 (4 gestartet, 3 gewertet): 1. Hoimlund/Graberg/Marshall/Gusenbauer (Porsche 991 GT3); 2. Keilwerth/Wawer/Thomsen/Assmann (Porsche Cayman GT4 CS); 3. Bohr/Schmickler/Humbert (Porsche Cayman 981 GT4 CS)

Cup 5 (13 gestartet, 11 gewertet): 1. Schrey/Mies/Akata/Vanthoor (BMW M235i Racing); 2. Jäger/Partl/Adams (BMW M235i Racing); 3. Fischer/Zils/Ebertz (BMW M235i Racing)

SP 10 GT4 (4 gestartet, 1 gewertet): 1. Hertenstein/Preacher/«Takis»/Lungstrass (Aston Martin Vantage V8)

SP 2T (5 gestartet, 5 gewertet): 1. Kisch/Nett/Schupp/Köppen (Hyundai Veloster 1,6T); 2. Zensen/Bretschneider/Fürsch/Beck (BMW Mini)

SP3 (10 gestartet, 6 gewertet): 1. Umemoto/Rühi/Okumura/Hamano (Renault Clio Cup); 2. Smittacharch/Charoensukhawata/Manat/Nattapong (Toyota Corolla Altis); 3. Liesenfeld/Durik/Wiesner/Erpenbach (Volkswagen Golf 3 16V)

SP 3T (7 gestartet, 4 gewertet): 1. Speich/Waschkau/Vleugels/Jung (Audi TT); 2. Kittelmann/Müller/Heinrich (Seat Leon Supercopa); 3. Köppen/Penttinen/Bohrer/Beulen (Hyundai i30 2,0T)

SP 4T (2 gestartet, 1 gewertet): 1. Lohn/Benninghofen/Kraske/Jaussi (Volkswagen Golf 5 R-Line GTI)

SP 5 (1 gestartet, 0 gewertet): 1. Purtscher/Retlich/Reicher/Nury (BMW 1M-Coupé GTR)

SP 6 (5 gestartet, 3 gewertet): 1. Ackermann/Weischar/Wiskirchen/Walter (Porsche GT3 Cup); 2. M. Kroll/C. Kroll/Küpper/Zander (BMW M3 CSL); 3. Ma. Kroll/C. Kroll/Mi. Kroll/Eggimann (BMW M3 GTR)

SP 7 (12 gestartet, 5 gewertet): 1. Devigus/Weishaupt/Boquoi/Farnbacher (Porsche 991 GT3 Cup); 2. Shoffner/Hill/Klasen/Huisman (Porsche 991 GT3 Cup); 3. Baunach/Kaufmann/Haezebrouck/Salewsky (Porsche 997 KR)

SP 8 (9 gestartet, 7 gewertet): 1. Göschel/Heldmann/Scheibner/Weisnar (BMW M3 E92); 2. Kroner/Schubauer/Dr. Bez/Neuser (Aston Martin Vantage V12); 3. Dr. Bänzinger/Leemhuis/Dr. Kamleger/Mat (Audi A4 quattro)

SP 8T (3 gestartet, 2 gewertet): 1. Gass/Hahn/Konrad/Vetter (BMW E82); 2. Borum/Degnbol/Eden/Moore (BMW 335i).

SP 9 GT3 (38 gestartet, 19 gewertet): 1. Schneider/Engel/Christodoulou/Metzger (Mercedes-AMG GT3); 2. Vitoris/Seefried/Hohenadel/Van der Zande (Mercedes-AMG GT3); 3. Alzen/Arnold/Götz/Seyffarth (Mercedes-AMG GT3)

SP PRO (1 gestartet, 1 gewertet): 1. Kataoka/Tsuchiya/Oshima/Iguchi (Lexus RC F)

SP X (3 gestartet, 2 gewertet): 1. Breuer/Gebhardt/Kern (Porsche Cayman GT4)

TCR (3 gestartet, 2 gewertet): 1. Niederberger/Wohlfarth/Guelden/Gene (Seat Leon TCR)

V2T (4 gestartet, 4 gewertet): 1. Jahn/Sidorenko/Quante/Kleeschulte (Renault Megane RS)

V3 (3 gestartet, 2 gewertet): 1. Brody/Dreszer/Muytjens/Barbaro (Toyota GT86)

V3T (1 gestartet, 1 gewertet): 1. van Garrel/Ohlinger/Cox (BMW M235i).

V4 (6 gestartet, 5 gewertet): 1. Rink/Brink/Piana/Steinhaus (BMW E90); 2. Assenheimer/Marbach/Gusenbauer (Mercedes-Benz C 230); 3. Seki/Quinlan/Müller/Noeske (BMW 90)

V5 (5 gestartet, 3 gewertet): 1. Egbert/Rönnefarth/Hollerweger (BMW 330i); 2. Glenn/Halse/Burnett/Osman (BMW E36 M3)

V6 (7 gestartet, 5 gewertet): 1. Schoeller/Kuhn/Philipp/Boquoi Toril (Porsche 911); 2. Jacoma/Karch/Moelgel/Hennerici (Porsche Cayman S)

Internet: www.24h-rennen.de

STAND NACH 6 STUNDEN

1. Alzen/Arnold/Götz/Seyffarth (Mercedes-AMG GT3) 15 Runden;
2. Dumbreck/Henzler/Ragginger/Imperatori (Porsche 911 GT3 R) +2:33,131 min.; 3. Farius/Krohn/J. Müller/Wittmann (BMW M6 GT3) +2:48,454; 4. Mutsch/Westphal/Simonsen/Laser (SCG 003C) +2:50,207; 5. Alzen/Arnold/Götz/Seyffarth (Mercedes-AMG GT3) +3:18,579;
6. Ohlsson/Bollrath/Oeverhaus/Hackländer (Audi R8 LMS) +3:40,318;
7. Baumann/Mücke/Buhk (Mercedes-AMG GT3) +3:54,850; 8. Weiss/Kainz/Krumbach/Stursberg (Porsche 911 GT3 R) +4:06,110; 9. Haupt/Buurman/Engel/D. Müller (Mercedes-AMG GT3) +4:08,261

STAND NACH 12 STUNDEN

1. Alzen/Arnold/Götz/Seyffarth (Mercedes-AMG GT3) 53 Runden;
2. Schneider/Engel/Christodoulou/Metzger (Mercedes-AMG GT3) +3:10,808 min.; 3. Edwards/Klingmann/Luhr/Tomczyk (BMW M6 GT3) +3:22,924;
4. Haupt/Buurman/Engel/D. Müller (Mercedes-AMG GT3) +3:47,209;
5. Vitoris/Seefried/Hohenadel/Van der Zande (Mercedes-AMG GT3) +5:08,516;
6. Lietz/Bergmeister/Christensen/Makowiecki (Porsche 911 GT3 R) +5:18,467; 7. Leonard/Frijns/Sandström/Vervisch (Audi R8 LMS) +6:07,289;
8. Vanthoor/Mies/N. Müller/Kaffer (Audi R8 LMS) +8:13,110

STAND NACH 18 STUNDEN

1. Alzen/Arnold/Götz/Seyffarth (Mercedes-AMG GT3) 93 Runden;
2. Schneider/Engel/Christodoulou/Metzger (Mercedes-AMG GT3) +1,315 sec.;
3. Edwards/Klingmann/Luhr/Tomczyk (BMW M6 GT3) +1:46,468 min.;
4. Vitoris/Seefried/Hohenadel/Van der Zande (Mercedes-AMG GT3) +2:09,530;
5. Haupt/Buurman/Engel/D. Müller (Mercedes-AMG GT3) +2:24,259;
6. Lietz/Bergmeister/Christensen/Makowiecki (Porsche 911 GT3 R) +3:14,708; 7. Sims/Eng/Martin/Werner (BMW M6 GT3) +1 Rdn.; 8. Leonard/Frijns/Sandström/Vervisch (Audi R8 LMS) +1 Rdn



SP3T-Sieger und Platz 20 Gesamt: Subaru WRX STI



In der V2T-Klasse gewonnen: Renault Mégane von rent2drive



Erster Sieger der 24h-TCR-Klasse: Seat mit Gené und Co.



SP8-Klasse gegen acht Gegner gewonnen: TC-R-&-Vetter-M3



Einzelkämpfer in der SP-Pro: Lexus RC F von Gazoo Racing

BERRANG

BERRANG

BERRANG

BERRANG

BERRANG

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von
Mike Rockenfeller
Audi Sport Team Phoenix

Der Knoten geht auf! In Spielberg ging es für uns definitiv in die richtige Richtung. Nach meiner Bestzeit im zweiten Freien Training war Platz 17 im Samstagsquali natürlich kein Traumergebnis. Das ist aber auch das Einzige, wo es noch hapert – der Rennspeed stimmt! Und schon Sonntag war das Quali besser: Obwohl ich die Runde nicht perfekt getroffen habe, reichte es mit 0,198 Sekunden Rückstand zu Startplatz 9. Hätte ich in der Startphase in einigen Situationen anders reagiert, wäre sogar ein ähnliches Ergebnis wie bei meinem Markenkollegen Mattias Ekström drin gewesen. Es ist eben nach wie vor richtig eng in der DTM, jede Kleinigkeit entscheidet!

Eine ganz entscheidende Rolle, die letzten Zehntel-, Hundertstel- oder sogar Tausendstelsekunden zu finden, spielen die Reifen. Oder besser gesagt: wie gut man diese zum Arbeiten bringt. Der Hankook Ventus Race hat dabei generell ein recht breites Arbeitsfenster. Wenn man in der DTM davon spricht, dass man den Reifen nicht zum Arbeiten gebracht hat, dann

sind das vielleicht anderthalb Zehntel. Bei diesen geringen Dimensionen käme in anderen Serien keiner auf die Idee, von «nicht arbeiten» Reifen zu reden. Aber in der DTM ticken die Uhren eben etwas anders. So kommt es durchaus vor, dass wir nicht nur in Zehntel-, sondern gar in Fünfhundertstelschritten den Reifendruck verändern, um wirklich das Optimum rauszuholen.

Wie gut und wie lange der Reifen arbeitet, ist dabei auch stark streckenabhängig. Der Red Bull Ring war da sehr speziell. Durch die Neuasphaltierung gab es keine Bodenwellen, und der griffige Asphalt sorgte dafür, dass im Qualifying pro Reifensatz sechs oder sieben schnelle Runden möglich waren. Kommendes Wochenende am Lausitzring sieht das wieder ganz anders aus. Zwar ist auch hier der Asphalt recht griffig, aber mehr als zwei, vielleicht drei schnelle Runden werden auf dem etwas betagteren Belag nicht möglich sein. Wir werden alles daransetzen, das speziell im Qualifying umzusetzen – vielleicht platzt dann der Knoten.



Es geht in die richtige Richtung: «Rocky» und sein Audi RS 5 DTM

SCHAEFFLER-NEWS

Schaeffler-Markenbotschafter Armin Schwarz hat in diesen Tagen gleich zwei Renn-Marathons zu bewältigen. Vergangenes Wochenende absolvierte er die 24h am Nürburgring und flog im Anschluss nach Amerika. Dort findet diese Woche in Mexiko die «Baja 500» statt, wo Schwarz mit seinem Trophy Truck als Vorjahressieger zu den Favoriten zählt.

Tourenwagen-EM Nürburgring

Rookie-Erfolge

Petr Fulin (Seat) und Kris Richard (Honda) holten sich die Siege auf der Nordschleife. In der S1600-Klasse gingen die Triumphe an David Griessner (Peugeot) und Niklas Mackschin (Ford).

Das Qualifying war schon an Spannung kaum zu überbieten: Winzige 0,012 Sekunden entschieden zugunsten Fulins über die Pole-Position. Richard war noch der knapp Geschlagene. Und auch im ersten Durchgang über drei Runden auf der 25,378 km langen Eifelachterbahn hatte sich der Schweizer Tourenwagen-Neuling dem Tschechen noch knapp geschlagen geben.

Doch im zweiten Durchgang dann konnte der 21-Jährige bei seinem ersten Auftritt auf der Nordschleife tatsächlich den Sieg verbuchen.

Griessner: Sieg und Nicht-Start

Den deutschsprachigen Erfolg machte Christjohannes Schreiber im Krenek-Seat perfekt, indem er Teamkollege Fulin im Kampf um P2 hinter sich hielt. Peter Rikli musste nach einem



Die Ring-Sieger (v.l.): Griessner, Richard, Fulin, Mackschin

Unfall im Qualifying und den Plätzen 5 und 6 die Führung in der Tabelle an Fulin abtreten.

Im ersten Durchgang war Teddy Claret noch Dritter geworden – ein durchaus gelungener Einstand für den Peugeot 308, der mit dem 1,6-Liter-Motor eigentlich unterlegen war.

In der Super-1600-Klasse feierte David Griessner (Peugeot 207) einen perfekten ETCC-Einstand und holte im ersten Durchgang gleich einen Sieg. Kurioserweise wurde sein Auto

aber für zu laut befunden, so dass er am zweiten Durchgang nicht mehr teilnehmen durfte.

Dort kämpfte sich dann Niklas Mackschin (Ford Fiesta) zurück: Nach einer Kollision im ersten Lauf war er noch ausgefallen, doch umso souveräner gewann er den zweiten vor Andreas Rinke im zweiten Peugeot. Ulrike Krafft war nach einem Unfall im Qualifying gar nicht erst gestartet. Sie musste für Untersuchungen und zur Beobachtung sogar ins Krankenhaus. ♦ MBR

DTM

Mortara in Not?



Mortara: Mit ihm besteht derzeit erhöhter Gesprächsbedarf

Für Audi-Werksfahrer Edoardo Mortara läuft momentan längst nicht alles wie gewünscht. Zuerst der Ärger um seine DMSB-Permit Nordschleife (siehe Seite 3), jetzt ermittelt nach MSA-Informationen auch noch der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) bezüglich des letzten DTM-Rennens in Spielberg gegen den 29-Jährigen.

Dabei hat der gebürtige Schweizer mit italienischen Wurzeln die neue DTM-Saison genauso

erfolgreich begonnen, wie seine letztjährige endete. In Spielberg hätte Mortara am vorletzten Sonntag sogar locker die Tabellenführung übernehmen können. Stattdessen legte sich der Audi-Fahrer mit BMW-Pilot António Félix da Costa an.

Entscheidung vor Lausitzring

Was war geschehen? Félix da Costa, der sich in den bisherigen vier Rennen offenbar mehr Feinde als Freunde in der DTM geschaffen hat, touchierte beim Anbremsen von Turn 3 den vor ihm fahrenden Mortara – und

verbesserte sich dadurch um eine Position.

Statt abzuwarten, wie die Rennleitung den Vorfall beurteilt, nahm Mortara das Heft selbst in die Hand. Was dabei herauskam, ist bekannt: Beide Kontrahenten rutschten von der Strecke und blieben punktlos. Dabei hätte Mortara die Zähler für einen möglichen dritten Podestplatz gut gebrauchen können – Tabellenführer wird man in der DTM nämlich nicht alle Tage! Stattdessen droht Mortara nun Ärger mit dem Verband, der zeitnah und damit noch vor den beiden Lausitz-Rennen eine Entscheidung beikommen will.

In Spielberg wurde Félix da Costa für seine Aktion verwarnet, Mortara wird für das nächste DTM-Rennen am kommenden Samstag in der Lausitz um drei Startplätze zurückversetzt. MSA weiß, dass die Rennleitung – hätte es das von Mortara öffentlich angekündigte Revanchefoul an Félix da Costa nicht gegeben – einen Platztausch der beiden Rivalen angeordnet hätte. ♦ AW

Porsche Supercup Monaco

Monaco-Wasserspiele



Da war es noch harmlos: Sieger Cairoli im noch feuchten Monaco

Im sintflutartig verregneten 250. Rennen der Supercup-Historie ging einer übers Wasser: Im Fürstentum siegte souverän Porsche-Junior Matteo Cairoli.

Cairoli avanciert damit bereits jetzt zum Titelanwärter Nummer eins in der Supercup-Saison 2016, nachdem er bereits beim Saisonauftakt in Barcelona hat triumphieren können. Diesmal aber gab es statt weitläufigem GP-Kurs und Kaiserwetter die denkbar gegensätzlichste Konstellation aus nasser

Strecke, die zudem durchs enge Leitplankengewühl führt.

Im Qualifying sicherte sich der Italiener bereits mit deutlichem Vorsprung von fast vier Zehntelsekunden vor Gaststarter Klaus Bachler die Pole. Diese setzte er auf der bereits nassen Strecke auch in die Führung um. Im Rennverlauf wurde der Regen immer stärker – und Cairoli auch. Immer weiter setzte er sich von seinen Verfolgern ab. Doch in Runde 15 hatte die Rennleitung ein Einsehen und brach das Rennen nach einem Unfall von Bachler ab.

«Ein Sieg auf dieser besonderen Strecke ist einfach das Schönste auf der ganzen Welt!», freute sich Sieger Cairoli.

«Ich war nur noch Passagier», sagte der Österreicher, welcher durch den Abbruch trotz eines Crashes noch auf Platz 2 gewertet wurde. Das Podium komplettierte Michael Ammermüller, welcher aber die Punkte für den zweiten Platz erhält.

Müllers Aufholjagd

Bereits im Qualifying crashte der Zweitplatzierte vom Auftakt, Sven Müller. Der zweite von drei Porsche-Juniorern im Feld musste somit vom 25. Startplatz losfahren. Als das Rennen abgebrochen wurde, hatte der Bingerer dabei das Kunststück fertiggebracht, bereits bis auf den 13. Platz vorzufahren: «Ich hätte nicht gedacht, dass ich noch Punkte hole.» Seinen zweiten Tabellenplatz musste er dennoch abgeben – diesen teilen sich nun der dritte Porsche Junior Mathieu Jaminet (in Monaco auf P5), Ben Barker (P4) und Ammermüller. ♦ MBR

Audi Sport TT Cup Nürburgring

Marschall verkürzt, Van der Linde siegt erneut

Dennis Marschall hat mit einem Sieg und P2 den Abstand zu Tabellenführer Sheldon van der Linde verkürzt. Der Südafrikaner gewann Lauf 2.

Van der Linde, Doppelsieger beim Auftakt in Hockenheim, hatte am Nürburgring zunächst erneut das Nachsehen im Qualifying. Wieder sicherte sich dort Dennis Marschall die Bestzeit. Im ersten Durchgang übertrieb es der Tabellenführer und fiel nach zwei kleinen Fahrfehlern zurück, während Marschall souverän seinen ersten Saison-

sieg vor Joonas Lappalainen und Christoph Hofbauer einfahren konnte. Van der Linde kam auf P7.

Am Sonntag, wo die zweit-schnellste Quali-Zeit über die Startreihenfolge entscheidet, stand der Südafrikaner auf Pole. Marschall kam besser von der Linie, doch er blieb hinter seinem Titelrivalen zurück und kam trotz einiger Angriffe nicht mehr an Van der Linde vorbei. P3 ging an Lappalainen.

In der Meisterschaft verkürzt Marschall (81 Punkte) den Abstand zum Gesamtleader auf sechs Zähler. ♦ MBR



Enges Duell der Titelrivalen: Marschall (1.) gegen Van der Linde

KTM X-Bow Battle Spielberg

Nur das Wetter störte die Party



Keine perfekten Wetterbedingungen: Das Elite-Feld im Rennen



Das GT4-Podium in Rennen 1 mit Sieger Freiburghaus (2. v.l.)

Mit 60 KTM X-Bow in diversen Rennversionen ging es zum «Heimspiel» der Mattighofener Sportwagenschmiede an den Red Bull Ring. Dort ließ es sich natürlich auch KTM-CEO Stefan Pierer nicht nehmen, live vor Ort dabei zu sein.

Das erste Sprintrennen der «Elite»-Klasse sah mit Christian Loimayr einen Überraschungssieger, doch die Auftaktsieger Holger Baumgartner (Set-up) und Steffen Faas (Technik) kämpften mit Problemen. Im zweiten Durchgang sah das aber schon wieder ganz anders aus. Ohne technische Probleme fuhr diesmal Faas zum Sieg. Mit Neueinsteiger Carlos Rivas auf Platz 2 hatte er dabei sogar einen «Puffer» zwischen sich und seinem großen Titelrivalen Baumgartner, der erneut keinen Heimsieg feiern konnte.

Erstmals waren in den Rennen auch die KTM X-Bow GT4 zugelassen, wenn auch in eigener Wertung. Hier waren Cédric Freiburghaus, dem im ersten Lauf auch der Gesamtsieg gelang, sowie Jack Rotteveel die strahlenden Triumphtoren.

Rookie-Rennen verhegelt

In der Rookies Challenge holte sich im ersten Durchgang Christoph Nimmerrichter den größten Pokal. Hagel sorgte hier jedoch dafür, dass der zweite Lauf gar nicht erste ausgetragen werden konnte. Überhaupt störte nur das teils gewittrige Wetter die große KTM-Party in Spielberg.

In der abschließenden Battle Endurance setzten sich Uwe Schmidt/Georg Silbermayr trotz eines spektakulären Drehers durch. ♦

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 1

Pos. Fahrer

1. Cédric Freiburghaus (CH)
2. Laura Kraihamer (A)
3. Hubert Trunkenpolz (A)
4. Klaus Angerhofer (A)
5. Naomi Schiff (B)
6. Christian Loimayr (A)

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 2

Pos. Fahrer

1. Steffen Faas (D)
2. Carlos Rivas (L)
3. Holger Baumgartner (A)
4. Jack Rotteveel (NL)
5. «Bob Bau» (A)
6. Uwe Schmidt (D)

KTM

GRATULIERT DEN SIEGERN

X-BOW
X-BOW-BATTLE
ROOKIES
CHALLENGE

Rallye-WM

Kopfschütteln der Gegner

Von REINER KUHN

Der scheidende VW-Sportchef Jost Capito poltert gegen Portugal-Sieger Kris Meeke und fordert wieder einmal Reglement-Änderungen. Die Wettbewerber schütteln darüber den Kopf.

Der Zeitpunkt schien günstig. Kurz vor der Sitzung der Rallye-WM-Kommission meldete sich Capito zu Wort und forderte wieder ein Umdenken bei der Startreihenfolge. Zu sehr würden Top-Fahrer, die nicht regelmäßig in der WM starten, begünstigt, wenn sie bei Schotterläufen als Letzte der Spitzengruppe über

sauber gefegte Pisten fahren könnten. Berechtigter Einwand oder schlechter Verlierer?

«Weder noch», sagt Malcolm Wilson. «Denn was haben VW und Sébastien Ogier denn verloren?», ärgert sich der M-Sport-Boss. Hyundai-Teamchef Michele Nandan sieht es ähnlich: «Davon abgesehen, dass Ogier bei jedem Saisonlauf auf dem Podium stand, hatte dessen Teamkollege Jari-Matti Latvala auch eine prima Startposition.» Kopfschütteln im Citroën-Lager: «Statt anderen zur guten Arbeit zu gratulieren, mosern die rum.» Auch FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen scheint genervt. Zwar setzte der Finne

den Punkt Startreihenfolge auf die Agenda der Kommissionsitzung, scheint aber die bestehende Regel zu mögen. «Unterschiedliche Sieger tun der

WM gut. Dass ausgerechnet jene, die die WM anführen, Änderungen zu ihren Gunsten fordern, ist womöglich schwer zu vermitteln.» ♦



Lachen noch: Ogier, VW-Markenchef Diess, Teamboss Capito (v.l.)

NACHRICHTEN

Wilson streut Neuville Rosen

Rallye-WM Noch hat das Fahrerkarussell in der Rallye-WM keine Fahrt aufgenommen. Dabei balgen sich künftig gleich mehrere Werksteams um die wenigen Top-Fahrer. Fakt ist: Der Vertrag von M-Sport-Speerspitze Mads Östberg läuft am Ende der laufenden Saison ebenso aus wie jene der erfahrenen Hyundai-Teamkollegen Dani Sordo und Thierry Neuville. Letzterer wird mal zu Citroën, dann wieder zu Toyota gerückt. Dabei würde sich vor allem Malcolm Wilson gerne die Dienste des 27-jährigen Belgiers sichern. «Ich würde ihn gerne als Nummer 1 bei uns sehen», erklärte der M-Sport-Boss. «Im richtigen Umfeld würde er sicher zu alter Stärke finden und um den Titel kämpfen. Doch leider haben wir nur ein begrenztes Budget, und ich denke, wir werden ihn uns nicht leisten können. Aber sollte es möglich sein, würde ich dafür an unsere Grenzen gehen.»

Breite Spitze beim Azoren-Gastspiel

Rallye-EM Der vierte von zehn Läufen zur Rallye-EM am kommenden Wochenende glänzt mit einem beeindruckenden Starterfeld. Die Azoren-Rallye auf der zu Portugal gehörenden Inselgruppe im Atlantik erwartet insgesamt 73 Teams. An der Spitze stehen 27(!) R5-Fahrzeuge. In der RC2-Gruppe haben sich neben einem S2000 noch ein paar Mitsubishi und Subarus angemeldet. Mit dabei auch das Werkstrio von Opel mit Marian Griebel, Julius Tannert und Chris Ingram, die auf sieben weitere EM-Junioren treffen.

Wenig Interesse an neuem R5-Evo-Kit

Peugeot/Citroën Testfahrten vor der Rallye Portugal sorgten für lange Gesichter. Bis auf Peugeot-Junior José Suárez ließen alle PSA-Kunden den Evo-Kit für R5-Modelle DS3 R5 und 208 T16 wieder ausbauen. Denn nur im Paket sind Ladeluftkühler, Wasserkühler, hinteres Differenzial, Lichtmaschine und die ebenfalls neue elektrische Pumpe für die hydraulische Lenkung zulässig. Dumm nur, dass die Teams unisono die modifizierte Lenkung monieren und deshalb auf das rund 20000 Euro teure Update verzichten. ♦ RK

DRM/Rallye Masters

Schikanenwirbel in der DRM

Der Umgang mit einer Schikane während der Sachsen-Rallye beschäftigt die Szene noch Tage nach dem Zieleinlauf. Mittlerweile ist daraus ein Fall für den DMSB geworden.

Nachspiel für die Sachsen-Rallye: Einige Teilnehmer räumten eine Schikane komplett ab, andere blieben an einem zu weit nach innen ragenden Stangenfuß hängen. Wiederum andere rasten mit Vollgas durch, wenn das Hindernis – mithilfe von Zuschauern(!) – nicht rechtzeitig wiederaufgebaut werden konnte. So zum Beispiel Yannick Neuville (B/Skoda), der sich da-



Mit Zeitvorteil zum ersten DRM-Podium: Yannick Neuville auf Skoda

bei jenen Zeitvorteil verschaffte, der ihm zum ersten DRM-Podium verhalf. Nachdem ein YouTube-Video (siehe Seite 55) mit den Vorkommnissen auftauchte, sieht auch der Vorsitzende der

Sportkommissare die Sachlage anders. «Wir werden nachträglich einen neuen Bericht verfassen», erklärte Torsten John, der während der Rallye keinen Handlungsbedarf sah und von

Bestrafungen absah. Rallyeleiter Michael Görlich vermutet die Ursache der Probleme in der Verwendung von runden Stangenfüßen. Empfohlen waren eckige Platten mit abgeschragten Kanten: «Diese funktionieren bei anderen Schikanen problemlos.» Beim DMSB wird nun geklärt, ob etliche Fahrer nachträglich belangt werden und das Ergebnis des vierten DRM-Laufes geändert wird. Aber auch, welche Empfehlung es künftig für den Aufbau von Schikanen gibt. Die Top-Fahrer plädieren für stabilere Hindernisse aus Strohballen. Diese würden für mehr Respekt und Disziplin sorgen. ♦ MH/RK

SRM Rallye du Chablais

Sébastien Carrons Hat Trick

Auch beim dritten SRM-Lauf in den Waadtländer Alpen war Meisterschaftsleiter Sébastien Carron eine Klasse für sich. Bei Saisonhalbjahrzeit ist kein gleichwertiger Gegner in Sicht.

Seine Markenkollegen Ivan Ballinari und Pascal Perroud begriffen die Welt nicht mehr, als ihnen der Walliser auf seinem Ford Fiesta R5 schon in der ersten Etappe fast eine Minute abknöpfte. Am Samstag machte der Meister von 2014 bis kurz vor Schluss im gleichem Stil weiter, erst dann ging er vom Gas. Nach dem Einsatz mit Oli-

vier Burri im Jura war der RGT-Porsche von Dumas erneut zu Gast in der Schweiz. Am Steuer saß Olivier Gillet, der seit Jahren nur noch an historischen Rallyes teilgenommen hatte. Gillet zog sich beachtlich aus der Affäre: Obschon gewisse enge WP's mit dem wuchtigen 911er viel Fingerspitzengefühl erforderten, musste er erst auf den letzten Kilometern den dritten Rang an Perroud abtreten.

Wie im Fall von Tourenwagenweltmeister Yvan Muller im Vorjahr war der Auftritt des von Citroën als Stargast eingeladenen François Delecour kurz und eher peinlich, rutschte doch der



Gut unterwegs: Devanthery holte sich den zweiten Saisonsieg

ehemalige WM-Werkpilot mit dem DS3 R5 wegen Problemen mit der Handbremse schon auf der ersten Prüfung in die Botanik – die Eidgenossen konnten sich deshalb nicht mit ihm mes-

sen. Forsch unterwegs waren die Junioren, bei welchen sich Jura-Sieger Aurélien Devanthery (Peugeot 208 R2) bereits zum zweiten Mal in dieser Saison durchsetzte. ♦ JK

Lydden Hill

Der Champion ist zurück

Von SVEN KOPF

Petter Solberg nutzte die kurze Rennpause intensiv für Tests und Veränderungen. Mit Erfolg: Der Weltmeister sammelte beim Lauf in Lydden Hill (GB) kräftig Punkte und rückte Tabellenführer und Dreifach-Sieger Mattias Ekström noch dichter auf die Pelle.

Der Weltmeister lächelte verschmizt. «Sorry, Mattias», sagte Petter Solberg leise zu Tabellenführer Ekström, als sich die beiden am Samstag nach den ersten beiden Qualifikationsläufen im englischen Lydden Hill bei der kurzen Pressekonferenz wiedersehen. Dorthin waren die besten drei Piloten des Tages eingeladen – und das waren Solberg (Citroën) und Ekström (Audi), die mit Andreas Bakkerud (Ford) einen weiteren Skandinavener im Schlepptau hatten.

Was passiert? Der zweifache Rallycross-Champion hatte an der Geburtsstelle des Rallycross zurückgeschlagen: Zwei Bestzeiten errang der Norweger am Samstag und im direkten Duell mit Ekström zog er diesem auch noch eine lange Nase.

Staubige Taktik

Die Jokerlap in Lydden Hill lag parallel zur Startgeraden und trennte dadurch das enge Starterfeld früh in zwei kleine Grüppchen. Es folgt eine langgezogene Schotterkurve, in welcher die Jokerlap wieder auf die Piste mündet. Viel feiner Schotter und wenig Wasser bedeuteten viel dichten Staub. Sicht gleich null. Wer vorn lag, hatte freie Sicht, und meist auch der-

jenige, der das aus der Jokerlap heranströmende Grüppchen anführte. Dahinter gab es riskante Blindflüge. Im zweiten Qualifikationslauf fraß Ekström den Staub von Solberg. Also «jokerte» Ekström früher als erwartet und es schien, dass Solbergs Vorsprung nicht ausreichen würde. Doch eine Runde nach Ekström ging auch Solberg durch die Jokerlap – und blieb ganz knapp vorn! «Petter ist immer sehr schnell, aber er kriegt es nicht umsonst», resümiert Ekström anschließend den ersten Renntag.

Lokalhelden ohne Chance

Schon zuvor erlebten die Solberg-Fans eine Schrecksekunde. Im ersten Qualifikationslauf stand der Weltmeister neben Lokalmatador Liam Doran (Mini), starrte auf die Startampel und schoss urplötzlich nach vorn. Sofort ertönte die Fehlstartsirene. Doch die Technik hatte nicht Solberg, sondern Doran als Übeltäter identifiziert. So musste der Brite zweimal den Umweg durch die Jokerlap nehmen und Solberg fuhr die erste Bestzeit ein. Mit Guy Wilks (Ford), der ebenfalls einen Fehlstart abliefern, und Julian Godfrey (Ford), der sich mit einem frühen Überschlag in Szene gesetzt hatte, lagen die restlichen Briten ebenfalls am Ende des Feldes. Daran änderte sich auch am Sonntag nichts. Nicht einmal Ex-Junior-WM-Pilot Wilks gelang es, in die Punkteränge vorzufahren. Im Vorjahr hatte er noch unter tosendem Applaus der heimischen Zuschauer das Finale erreicht.

Auch zwei andere Publikums- lieblinge hatten nichts zu bestel-

len. Ken Block (Ford) blieb farblos und verpasste, anders als Hoonigan-Teamkollege Bakkerud, gar die Halbfinale. Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb (Peugeot) haderte anfangs mit der Technik seines Allradbolids und schaffte gerade so den Sprung ins zweite Halbfinale. Kaum war die Meute losgelassen, fing sich der Elsässer einen Plattfuß ein und verpasste ebenso wie Johan Kristoffersson (VW) den Einzug ins Finale.

Überraschung im Finale

Das erste der zwei Semifinale ging klar an den übers ganze Wochenende souveränen Petter Solberg. Mit Abstand führte er vor den beiden Peugeot-Teamkollegen Timmy und Kevin Hansen. Die Brüder hatten sich an die Fersen ihres großen Landmanns geheftet und zogen mit ihm ins Finale ein. Das zweite Semifinale musste nun Ekström für sich entscheiden, sollte Solberg ihm nicht die Tabellenführung abnehmen. Der schwedische DTM-Pilot lieferte und teilte sich mit Solberg die erste Startreihe.

Im Finale ging es bei und trotz bekannter Staubentwicklung sehr eng zu. In einem waghalsigen Manöver wiederholten die Hansen-Brüder die Taktik aus dem Semifinale, schossen quer durchs Starterfeld, blieben unverseht und folgten Solberg erneut wie die Kletten. Ekström hatte sich dazu entschieden, sofort die Jokerlap hinter sich zu bringen. Das sollte sich am Ende auszahlen, denn als Solberg durch die Jokerlap flog, zog Ekström vorbei und gab die Führung bis zur Zielflagge nicht mehr ab. ♦



Solberg (l.) und Hansen (r.) duschen Dreifach-Sieger Ekström



In der Mangel: Solberg, Hansen, Ekström, Bakkerud und Loeb (v.l.)



Ausgehebelt – wie andere Lokalhelden auch: der Brite Godfrey

NACHGEHAKT BEI Petter Solberg

(41/N) Der zweimalige Rallycross-Weltmeister über den verpassten Sieg in Lydden Hill, die intensiven Vorbereitungen und das Duell mit dem Titelkontrahenten Mattias Ekström.



Von SVEN KOPF

? Nur der Finalsieg fehlte zur Krönung deines starken Wochenendes. Woran lag's? Es war knapp. Nach dem Start bin ich etwas zu weit hinausgekommen. Das hat mich meinen Vorsprung gekostet. Jetzt müssen wir bis zum nächsten Rennen halt nochmals ein bisschen besser werden.

? Zum Saisonbeginn ging es Schlag auf Schlag. Was konnten wir in den zwei Wochen zwischen Belgien und hier am

Auto verbessern? Zwischen Deutschland und Belgien war gar keine Luft. Und mit dem Transport hierher blieben uns auch nur anderthalb Wochen. Deshalb stoppten wir in Silverstone zum Testen. Wir haben überall etwas gefunden, am Getriebe, Differential, Motor, der Geometrie und dem Fahrwerk.

? Scheinbar mit Erfolg? Am Samstag standen zwei Bestzeiten zu Buche. Ich kann jetzt etwas später bremsen und besser beschleunigen. Die ganze Balance des Autos

wurde verbessert. Aber die Luft bleibt dünn.

? Auch und vor allem wegen Mattias Ekström. Im Oktober fällt der zweite deutsche WM-Lauf auf dem Estering mit dem DTM-Finale in Hockenheim zusammen. Rechnet du mit jenen Punkte, die Ekström fehlen könnten, wenn er DTM fährt? Was für eine Frage, natürlich nicht! Denn ich bin mir sicher, dass Mattias auf dem Estering dabei sein wird. Hundertprozentig! Es geht schließlich um die WM!

RALLYCROSS-WM / Resultate

Lydden Hill, (GB), 4. von 12 Läufen zur Rallycross-WM.

Nach vier Qualifikationsläufen (Q1-Q4): 1. Petter Solberg (N), Citroën DS3; 2. Andreas Bakkerud (N), Ford Focus RS; 3. Timmy Hansen (S), Peugeot 208; 4. Mattias Ekström (S), Audi S1; 5. Toomas Heikkinen (FIN), Audi S1; 6. Johan Kristoffersson (S), VW Polo; 7. Kevin Hansen (S), Peugeot 208; 8. Timur Timerzyanov (RUS), Ford Fiesta; 9. Kevin Eriksson (S), Ford Fiesta ST; 10. Sébastien Loeb (F), Peugeot 208; 11. Anton Marklund (S), VW Polo; 12. Janis Baumanis (LV), Ford Fiesta; 13. Davy Jeanney (F), Peugeot 208; 14. Ken Block (USA), Ford Focus RS; 15. Robin Larsson (S), Audi A1; 16. Niclas Grönholm (FIN), Ford Fiesta ST. Halbfinals: 1. Lauf: 1. Solberg, 6 Punkte; 2. T. Hansen 5; 3. K. Hansen 4; 4. Eriksson 3; 5. Heikkinen 2; 6. Marklund 1. – 2. Lauf: 1. Ekström 6; 2. Bakkerud 5; 3. Timerzyanov 4; 4. Baumanis 3; 5. Loeb 2; 6. Kristoffersson 1.

Finale: 1. Ekström, 8 Punkte; 2. Solberg 5; 3. T. Hansen 4; 4. K. Hansen 3; 5. Timerzyanov 2; 6. Bakkerud 1.

WM-Stand: 1. Ekström, 105 Punkte; 2. Solberg 100; 3. Kristoffersson 70; 4. Loeb 63; 5. Heikkinen 60; 6. Bakkerud 51; 7. T. Hansen 46; 8. Eriksson 43; 9. Larsson 40; 10. Baumanis 35.

Nächster Lauf: 9./10. Juni 2016, Hell (N)
Internet: www.rallycrossrx.com

10.-12. Juni 2016 SACHSENRING

Jim REDMAN

Freddie SPENCER

Garry MCCOY

Phil READ

Wayne GARDNER

Ralf WALDMANN

Pierfrancesco CHILI

Didier DE RADIGUES

Manfred FISCHER

Jurgen VAN DEN GOORBERGH

Niggi SCHMASSMANN

Jeremy MCWILLIAMS



THE *RACE* OF LEGENDS



www.sachsenring-classic.de

MotoGP

Mit viel Elan Richtung Spitze

Von IMRE PAULOVITS

Wenn Maverick Viñales für nächstes Jahr auch beim Yamaha-Werksteam unterschrieben hat: Das Suzuki-Werksteam setzt seine Jagd auf die WM-Spitzenteams fort. Und nur zwei Wochen, bevor sie gemeinsam mit den anderen Teams in Barcelona testen werden, legen sie einen privaten Test in Valencia ein.

Erfolg im Motorsport kommt nicht von selbst, er ist immer mit harter Arbeit erkauft. Seit das Suzuki-Werksteam in die MotoGP zurückgekehrt ist, hat sich die Truppe des drittgrößten japanischen Herstellers in beeindruckender Art immer weiter an die Spitze vorgearbeitet. Dabei haben die ruhige und besonnene Art von Teammanager Davide Brivio, einem alten Fuchs des Motorsports, der lange Jahre an der Seite von Valentino Rossi gearbeitet hat, sowie die akribische und systematische Arbeit der japanischen Ingenieure unter der Führung von Projektleiter und Teamdirektor Satoru Tera-da es in fast wundersamer Weise vom zunächst hoffnungslos untermotorisierten Newcomer zum echten Podiumsanhänger geschafft. In kleinen Schritten arbeiteten sie sich in der immer schneller werdenden Hightech-Welt der Allerbesten der MotoGP beständig nach vorn. Diese unermüdliche Arbeit setzt sich auch jetzt fort. Verglichen mit den früher – vor der dreijährigen Auszeit von Suzuki von 2012 bis 2015 – oft sinn- und lustlosen Versuchen ist klar zu erkennen, dass jetzt



Arbeiten an der Traktion: Linienkünstler Maverick Viñales mit der Suzuki GSX-RR in Valencia

wieder echte Racer am Werk sind. Und dass auch die gesamte Firma dahintersteht. Dass es technologisch und erfolgsmäßig vorwärtsgesht.

Da Suzuki noch keine drei Podestplätze im Trockenen hat, gelten für sie noch immer die Vorteile der Konzessions-Regelung. Und so dürfen sie auch während der Saison mit ihren Werksfahrern testen. Genau dies haben sie in der letzten Woche genutzt und mit Aleix Espargaró und Maverick Viñales zwei Tage in Valencia

getestet. Unter anderem, damit die beiden Katalanen bei ihrem Heim-GP am nächsten Wochenende noch besser vorbereitet sind.

Weiterarbeiten am Fahrwerk

Die große Stärke der Suzuki GSX-RR ist klar ihr Fahrwerk. Den Japanern fehlt es aber nicht an Ideen, es noch weiter zu verbessern. Sie brachten zwei Chassis-Varianten nach Valencia, an denen sie an den beiden Tagen unterschiedliche Geometrien und Einstellungen

probierten. Dabei versuchten sie, sowohl den Seitengrip als auch die Traktion nochmals zu verbessern. Dazu wurden auch neue Elektronik-Abstimmungen probiert.

Die Fahrer zeigten sich ziemlich zufrieden mit den beiden Testtagen. Aleix Espargaró: «Wir kamen von einem anstrengenden GP-Wochenende in Mugello. Aber es ist immer gut, wenn wir testen und uns verbessern können, da wir uns noch immer in der Entwicklungsphase befinden und so

schnell wie möglich vorwärtskommen wollen. Die Rennabteilung arbeitet hart, und wir hatten eine Menge Teile zum Testen. Von den zwei Chassis hat mir eines ein sehr gutes Gefühl gegeben. Ich denke, das wird wieder ein Schritt nach vorn. In Barcelona müssen wir dies nun überprüfen, aber ich freue mich über unseren Fortschritt.»

Maverick Viñales pflichtete dem bei: «Es ist gut, dass wir noch von solchen privaten Tests profitieren können. Wir brauchen noch mehr Effizienz beim Beschleunigen, und wir konnten hier auch noch an anderen Bereichen arbeiten. Das Werk hat uns neue Teile und neue Konfigurationen geschickt, so konnten wir viel am Fahrwerk machen, und wir haben auch viele neue Setup-Konfigurationen probiert. Es war ein guter Test. Wir konnten viel herausfiltern, welchen Weg die Entwicklung der GSX-RR nehmen muss. Das Bike ist in schnellen Kurven und in seiner Agilität bereits sehr gut. Aber es gibt auch noch genügend Bereiche, wo wir es verbessern müssen und so eine gute Balance finden, damit unsere Resultate noch besser werden.»

Wenn Suzuki seinen jungen Shooting-Star im nächsten Jahr auch nicht mehr in seinen Reihen hat: Das Motorrad, auf dem sich der 21-jährige Spanier für das Yamaha-Werksteam empfohlen hat, hat ein solches Niveau erreicht, dass sich immer mehr Top-Piloten darum bemühen. Suzuki zeigt vor allem eins: Die Japaner verspüren wieder Lust, und das macht die Motorradwelt reicher. ♦

Superbike-WM

Krummenacher: 2017 Superbike?

Am Wochenende hat Kenan Sofuoglu seinen Vertrag beim Kawasaki-Supersport-Werksteam für 2017 verlängert. Randy Krummenacher ist noch nicht so weit – aber er könnte zu den Superbikes aufsteigen.

Kenan Sofuoglu ist der erfolgreichste Supersport-WM-Pilot aller Zeiten. Vier WM-Titel hat er schon, seinem fünften fährt er gerade entgegen. Doch ein Umstieg in andere Klassen hat dem 31-jährigen Türken keinen Erfolg beschert, weder bei den Superbikes, noch in der Moto2.

So war es nicht weiter verwunderlich, dass sich Sofuoglu und das Kawasaki-Werksteam bereits auf die Verlängerung ihres Vertrages um ein weiteres Jahr einigten.

Sein Teamkollege Randy Krummenacher, der den WM-Auftakt in Australien gewonnen und danach die WM angeführt hatte, hat zwar eine Option auf 2017, aber vor dem nächsten Rennen in Misano in drei Wochen wird sein Vertrag nicht in trockenen Tüchern sein. «Ich muss mich noch etwas gedulden», weiß der 26-jährige Zürcher. «Es gibt noch keine

Gewissheit über meine Zukunft, aber ich mache mir keine großen Gedanken. Ich weiß, dass es gut kommen wird. Ich habe Vertrauen in Kawasaki und mein Team. Ich habe für 2017 eine Option bei Kawasaki. Allerdings wird überprüft, ob es weiterhin Supersport oder auch Superbike wird. Es ist beides möglich. Ich weiß, dass derzeit daran gearbeitet wird, mir ein gutes Angebot zu machen. Nach Misano weiß ich mehr.»

Wenn es klappt, könnte es mit Krummenacher und Schmitter gleich zwei Schweizer Superbike-WM-Fixstarter geben. ♦ IP



Randy Krummenacher: Superbike-WM-Vertrag in Aussicht

Entschlossener Blick in die Zukunft: Maverick Viñales hat sich für Yamaha entschieden und will ganz an die Spitze

Von IMRE PAULOVITS

Maverick Viñales hat mit seiner spektakulären Entscheidung für den Wechsel 2017 von Suzuki zu Yamaha für viel Aufregung gesorgt. Im MSA-Interview erzählt der 21-jährige Spanier über seine Motive, er erklärt, warum Suzuki so stark geworden ist und was er sich von der verbleibenden Saison erhofft.

Wie ist deine Entscheidung, zu Yamaha zu wechseln, gekommen?

MAVERICK VIÑALES: Nachdem ich mein erstes MotoGP-Podium eingefahren habe, war ich wirklich sehr aufgedreht. Ich war noch nie, Suzuki sehr lange nicht mehr auf dem Podest in der MotoGP. Ich bin danach in mich gekehrt, habe dann aber schließlich entschieden, 2017 zu Yamaha zu wechseln. Ich denke, im Moment bin ich in einer Phase meiner Karriere, die sehr wichtig ist. Wir haben sehr hart gearbeitet, und ich bin Suzuki wirklich dankbar. Sie haben mich nach vorne gebracht, sie haben immer versucht, mir das beste Motorrad zu geben, und sie haben wirklich einen guten Job gemacht. So war es eine schwere Entscheidung. Ich habe sehr viel über die positiven und negativen Dinge nachgedacht. Aber die positiven haben überwogen, und so konnte ich mich nach Le Mans recht schnell entscheiden.

Die Entscheidung wird noch weitere Wechsel mit sich bringen.

Etwa deinen Energy-Drink-Sponsor und die Leute, mit denen du zusammenarbeitest. Hat dies deine Entscheidung erschwert?

Wenn man seinen Weg ändert, ist dies unvermeidbar. Natürlich bin ich traurig, dass ich von Leuten weggehen muss, die Vertrauen in mich gesetzt haben. Bei meinem Energy-Drink-Sponsor ist es so, dass ich keine Chance habe, ihn zu behalten, weil Yamaha seinen eigenen hat. **Suzuki hat Andrea Iannone als deinen Nachfolger verpflichtet, der zweite Platz ist noch frei. Sollten sie deiner Meinung nach Aleix Espargaró weiterverpflichten oder wieder einen jüngeren Fahrer aufbauen?**

Ich hatte eigentlich gedacht, dass sie nachdem ich weggehe schnell einen Vertrag mit Aleix unterzeichnen, aber sie haben stattdessen Andrea Iannone verpflichtet. Aleix arbeitet immer sehr hart, und er ist immer zu guten Leistungen in der Lage. Er war zum Beispiel auch in Jerez vor mir. Ich denke, wenn sie Aleix behalten, haben sie ein sehr starkes Team. Aber sie müssen sicherlich auch an ihre Zukunft denken und Alex Rins ist sicherlich auch ein starker Fahrer für die Zukunft. Wenn ich in der Position von Suzuki wäre, hätte ich es sehr

Maverick Viñales

«Der nächste Schritt»

Zur Person Maverick Viñales

Geburtstag 12. Januar 1995
Geburtsort Figueres (E)
Herkunftsland Spanien

KARRIERE

1998 Erste Minibike-Rennen
1999–2007 Minibike und Motocross
2008 Katalanischer Meister PreGP
2009 2. Spanische Meisterschaft 125GP
2010 Spanischer Meister 125GP (Aprilia)
Europameister 125GP (Aprilia)
2011 WM-3. 125GP (Aprilia)
2012 WM-3. Moto3 (FTR-Honda)
2013 Weltmeister Moto3 (KTM)
2014 WM-3. Moto2 (Kalex)
2015 WM-12. MotoGP (Suzuki)
2016 Zurzeit WM-5. MotoGP (Suzuki)

16 GP-Siege (4 Moto2, 8 Moto3,
4 125GP), 41 Podestplätze (1 MotoGP,
9 Moto2, 22 Moto3, 9 125GP), 11 Pole-
Positionen (1 Moto2, 7 Moto3, 3 125GP)

schwer und ich würde viel darüber nachdenken, was mehr nötig ist: mehr Erfahrung oder ein neues Talent.

Man sagt dass die Suzuki und die Yamaha beide sehr bedienungsfreundlich sind. Hat auch das deine Entscheidung mit beeinflusst?

Man sagt, dass sie sehr ähnlich sind, und ich sehe, dass sie auf dem Weg in die Kurven hinein sich sehr ähnlich verhalten. Wenn



«Bei der Entscheidung an die positiven Dinge gedacht.»

MAVERICK VIÑALES

ich mir die Honda und die Ducati ansehe, sind sie viel aggressiver. Mit unserem Motorrad muss man viel sanfter fahren, und ich denke, das ist mit der Yamaha nicht anders.

Die Suzuki ist in dieser Saison sehr stark geworden. Aber wo liegen die wirklichen Stärken der GSX-RR?

Die langen Kurven, wo man weder bremsen noch beschleunigen, sondern das Motorrad sehr sanft herumbringen muss. Da ist unser Motorrad wirklich gut. Es gibt uns sehr viel Vertrauen, dort schnell zu fahren. In diesem Jahr haben wir uns aber in vielen Bereichen verbessert: In langsamen Kurven, bei der Beschleunigung, beim Topspeed. Aber ich fühle unser Bike noch immer auf flüssigen Kursen wie in Mugello am stärksten.

Ihr habt nach Mugello zwei Tage in Valencia getestet.

Ja, dieser Test war sehr wichtig für uns. Wir versuchten vor allem, unsere Traktion weiter zu verbessern. Suzuki hat uns neue Teile geschickt, und wir haben weiter an der Optimierung unseres Set-ups gearbeitet.

Wenn du an letztes Jahr denkst: Hättest du damals gedacht, dass Suzuki in einem Jahr so nah an der Spitze dran sein wird?

Nein, sicherlich nicht. Wir haben im Winter einen riesigen Sprung gemacht. Als wir dann in der Vorsaison so konkurrenzfähig waren, hatte ich bereits gehofft, dass wir einen guten Job machen können. Aber da hatten wir auch viel Zeit für die Abstimmung. An den Rennwochenenden ist es ganz anders: Da haben wir immer nur jeweils 40 Minuten, da muss man das Set-up schnell finden. Aber wir haben im Winter einen guten Job gemacht und sind auf eine viel höhere Ebene gesprungen. Jetzt müssen wir noch einen weiteren Schritt machen, aber ich denke, der wird auch noch kommen – wenn er auch der schwierigste ist.

Welchen Einfluss hat der nun bessere Topspeed auf dich?

Letztes Jahr wusste ich, dass wir eine halbe Sekunde auf den Geraden verlieren. Dieses Jahr sind wir nah dran. Da ist man viel mehr motiviert, wenn man weiß, dass man vorne mitkämpfen kann. Ich sehe, dass meine Pace nun reicht, um auch mit Márquez, Lorenzo und Rossi mitzuhalten, und das motiviert mich.

Du bist in Mugello vom zweiten Startplatz aus ins Rennen gegangen, aber gleich danach zurückgefallen. Was ist da passiert?

Wir hatten ein Problem in der Elektronik. Das Bike hat plötzlich ausgesetzt, und alle haben mich überholt. Dabei war mir der Start selbst richtig gut gelungen, ich war an der Seite von Marc, und dann fühlte es sich plötzlich an, als wäre ich im Pit-Limiter. Ich bin wirklich sauer darüber, denn ich denke, wir hätten ein richtig gutes Rennen machen und wieder ums Podest kämpfen können, denn wir hatten schon die Tage zuvor und auch im Warm-up eine sehr gute Pace. Aber wegen dieses Fehlers konnten wir es nicht. Das Rennen wurde so sehr schwierig, ich musste viele Fahrer überholen und das Limit sehr pushen. Ich habe den Reifen bei den ganzen Überholmanövern sehr stark beanspruchen müssen, aber immerhin konnte ich bis zum sechsten Platz vorfahren. Zum Schluss hatte ich die Pace von Jorge und Marc, und mit einem guten Start hätte ich mit dabei sein können.



«Hatte auch in Mugello die Pace für das Podest.»

MAVERICK VIÑALES

nen. Ich hatte meine Reifen am Anfang schon aufgebraucht, so konnte ich nicht noch weiter pushen.

Hat dir das Display etwas angezeigt, als das Bike aussetzte?

Ich weiß es nicht. Das Bike hat plötzlich aufgehört, weiter zu beschleunigen. Dann habe ich in den zweiten Gang geschaltet, und alles wurde wieder normal.

Wäre es möglich, dass du aus Versehen den Pit-Limiter eingeschaltet hast?

Ich denke nicht. Da muss ein Fehler gewesen sein, was genau, musst du das Team fragen.

Du hast öfter gesagt, dass die Suzuki an Grip verliert, wenn es sehr heiß ist. Hattest du im Rennen in Mugello keine Probleme damit?

Nein, diesmal nicht. Als noch vier Runden zu fahren waren,

habe ich aufgehört zu pushen, denn ich war am Limit und war bereits öfter fast gestürzt. Da habe ich mir gesagt: Okay, jetzt bist du Sechster, das ist heute dein Platz. Das Bike hat aber sehr gut funktioniert, ich habe zum Schluss noch auf Dani Pedrosa und Andrea Dovizioso aufgeholt. Wir waren auch sehr gut vorbereitet, denn wir hatten in den Trainings alle Reifenvarianten durchprobiert und das Optimum zusammengestellt.

Du bist in der Quali mit Valentino Rossi zusammen gefahren.

Ich fange das Quali normalerweise immer als einer der Letzten an, denn es sind viele Fahrer an der gleichen Stelle auf der Strecke. Valentino hat die gleiche Taktik, da bleibt es nicht aus, dass man sich trifft. Ich habe mich wirklich wohl auf dem Bike gefühlt, ich war sehr relaxt. Auch mein Team hatte einen sehr guten Job gemacht. Normalerweise bevorzuge ich, meine Quali-Runde alleine zu machen, denn ich mag keinen Verkehr vor mir, und das funktioniert. Diesmal war ich mit Valentino zusammen, und es hat auch so funktioniert.

Du hast als einer der wenigen den Michelin Intermediate probiert. Wie fühlt er sich an?

Er fühlt sich eigentlich sehr gut an. An den nassen Stellen rutscht er etwas, aber das sollte nicht überraschen. Insgesamt gibt er einem viel Vertrauen. Wenn mal die Verhältnisse so sind wie im ersten Training in Mugello, könnte dies der Reifen sein, mit dem man im Rennen einen Vorteil herausfahren kann.

Wie geht es für dich nun weiter?

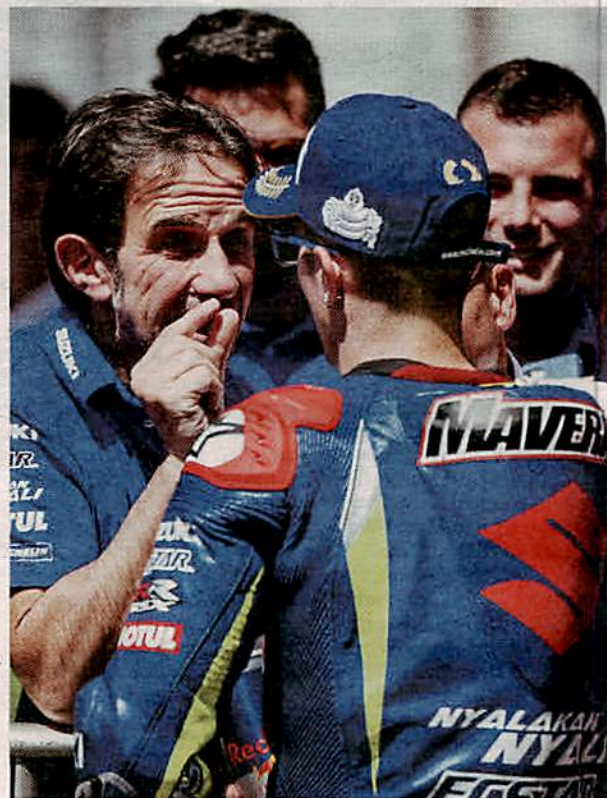
Das Podest in Le Mans und meine Pace in Mugello haben unsere Stärke aus der Vorsaison bestätigt und etwas Druck herausgenommen. Wir können nun gelassener an die Sache gehen, und das könnte uns noch stärker machen. Auch dass ich nicht mehr über meine Zukunft nachdenken muss, hält mir den Kopf frei, und ich kann mich nun noch mehr auf meine Arbeit konzentrieren.

Was erwartest du am nächsten Wochenende von deinem Heimrennen in Barcelona?

Der Heim-GP ist immer etwas Spezielles, und ich fahre dort auch sehr gerne. Ich will an dem Wochenende sehr hart arbeiten, um 100 Prozent geben zu können. Ich mag den Kurs sehr, unser Bike funktioniert dort sehr gut, wir müssen aber konzentriert sein, damit auch alles gut funktioniert. Es darf nicht wieder etwas schiefgehen wie in Mugello am Start oder auch später. Wir müssen alles richtig zusammensetzen, alles unter Kontrolle haben und eben immer 100 Prozent geben. ♦



Viñales, Suzuki GSX-RR: «Viel Vertrauen in schnellen Kurven»



Viñales und Suzuki-Teamchef Davide Brivio: Es fehlt nur wenig



Viñales im Suzuki-Werksteam: «Konzentriert weiterarbeiten.»

Moto2

Testen bis zur Ungewissheit

Von IMRE PAULOVITS

Bei den Moto2-Tests nach dem Grand Prix in Mugello konnten viele Daten gesammelt werden. Die mittlerweile vielen Möglichkeiten werfen teils aber neue Fragen auf.

Unter welchem Wetterstern der Grand Prix in Mugello stand, zeigte sich gleich einen Tage später: Konnten sich die Fans am Rennsonntag an sommerlichem Sonnenwetter erfreuen, fielen die Temperaturen über Nacht, und am nächsten Morgen kam auch der Regen. Wenn er auch nicht lange andauerte, unterbrach er die Tests, und auch danach war es stark windig, was einen Back-to-back-Vergleich mit den Daten des Rennstags so gut wie unmöglich machte.

Sandro Cortese hatte am Nachmittag trotzdem ein breites Grinsen in seinem Gesicht: «Obwohl wir am Wochenende einen guten Speed hatten, fehlte es uns, gegen Rennende stark zu sein», so der Moto3-Weltmeister von 2012. «Deshalb haben wir viel mit gebrauchten Reifen und wenig Sprit gearbeitet, und mit den Ergebnissen bin ich wirklich zufrieden. Wir haben auch mal die eine oder andere radikale Änderung in beide Richtungen probiert, um zu sehen, was passiert. Aber hauptsächlich haben wir uns mit der Feinabstimmung beschäftigt, und ich denke, wir haben ein



Jonas Folger: Mit neuen Teilen trotz Kälte schneller als im Rennen

gutes Basis-Set-up gefunden, das uns weiterbringen wird.»

Während bei Cortese keine neuen Teile probiert wurden, sondern rein die Optimierung des Vorhandenen im Vordergrund stand, wurde bei seinem Teamkollegen Jonas Folger einiges durchgetestet. Eine andere Schwinge und Verkleidung sowie ein anderes Federbein standen auf dem Programm. «Bislang haben wir wegen meiner Größe die etwas üppigere 2015er-Kalex-Verkleidung verwendet», verrät der aktuelle WM-Siebte. «Jetzt wollten wir sehen, wie es mit der 2016er-Verkleidung geht, die sonst jeder verwendet. Aber es war sehr windig, so sind wir da nicht wirklich weitergekommen.» Mit der anderen Schwinge und dem Öhlins-Federbein mit geän-

dertem Dämpfungssystem war der 22-Jährige hingegen zufrieden. «Sie haben sich zumindest bei diesem Test bewährt, deshalb werden wir sie beim Grand Prix in Barcelona verwenden.»

Kein leichter Stand

Es ist bekannt, dass die weiterentwickelten Dunlop-Reifen nach einer anderen Basis-Abstimmung verlangen als ihre Vorgänger, und so sah man in allen Boxen fleißige Abstimmungsarbeit. Dass es bei den vielen Möglichkeiten, die die Moto2-Fahrwerke mit der zur Verfügung stehenden Vielzahl von Teilen zulassen, keine leichte Aufgabe ist, bei der begrenzten Testzeit einen eindeutigen Weg zu finden, verdeutlicht Intact-Teamchef Jürgen Lingg: «Wir haben sehr



Reges Treiben: Neue Teile für Folger, Abstimmung für Cortese

viel probieren können und sehr aufschlussreiche Daten bekommen», so der Ex-Rennfahrer. «Die neuen Teile haben sich bei Jonas bewährt, das konnte man klar in den Daten sehen, und auch beim Sandro konnten wir bestätigen, was sein Crewchief schon vermutet hatte: Mit einer weniger progressiven Gabel kommt er gleich besser zurecht. Beide Fahrer waren trotz alter Reifen und schlechterer Bedingungen schneller als im Rennen. Aber die Daten sind anders, als was wir zuletzt in Barcelona hatten, wir müssen sie abgleichen und für die neuen Teile den richtigen Kompromiss finden. Und an dem Problem, dass unsere Leistung nachlässt, wenn die Asphalt-Temperaturen über

45 Grad gehen, konnten wir wegen des Wetters leider nicht arbeiten.»

Dominique Aegerter ging bei diesem Test noch weiter. «Wir haben durch unterschiedliche Teile an den Steifigkeitsverhältnissen des Motorrads gearbeitet», so der 25-jährige Schweizer. «Aber die Bedingungen waren zum Vergleichen alles andere als ideal. Ich denke, ein, zwei Sachen haben wir gefunden, jetzt hoffe ich, dass wir das in Barcelona auch anwenden können.» Aber mit seinem Basis-Setting ist der aktuelle WM-Fünfte trotzdem nicht zufrieden. «Wir sind noch nicht dort, wo ich hin will. Ich muss noch immer mit zu viel Kraft fahren, was mich in jedem Training auslaugt.» ♦

Moto3

Getriebeproblem bei Peugeot gelöst?

Für den Test in Mugello brachten die Mahindra-Techniker neue Getriebeteile mit, mit denen sich die Probleme der leidgeplagten Peugeot-Piloten beheben lassen sollen.

Die beiden Piloten des Saxoprint-Peugeot-Teams sind in diesem Jahr Leid gewohnt. «Bei dem, wie oft mir beim Runterschalten die Gänge rausgesprungen sind, fällt es mir schwer, Vertrauen zu dem Motorrad zu finden», gab John McPhee schon in Le Mans zu. In Mugello kamen für den Testtag neue Getriebeteile, und die Teamtechniker verbrachten in der Box viel Zeit mit den Mahindra-Technikern, aus deren Werk die Technik der Moto3-Peugeot kommt.

«Die Hebeleien für die Schaltmechanik sind neu und anders gefertigt worden», so Saxoprint-Technikchef Anton Gruschka. «Wir haben sie hier erst einmal nur probiert, aber sie scheinen besser zu sein. Zumindest sind uns hier bei den Tests die Gänge nicht herausgesprungen. Jetzt müssen wir sehen, ob das im Rennstress so bleibt. Aber dieser Test war zumindest mal ein Lichtblick.»

Aspar-Pilot Francesco Bagnaia hingegen fand die neuen Teile nicht gut und klagte über Probleme beim Runterschalten.

Vom Regen geplagt

Aber nicht nur Mahindra, auch die um die WM-Krone streitenden KTM- und Honda-Teams wollten diesen ersten offiziellen

Test während der Saison in Mugello nutzen, doch ihre Arbeit wurde am Vormittag vom Regen, am Nachmittag von den heftigen Windböen erschwert, die für die leichten Maschinen besonders tückisch sind – viele packten vorzeitig ein. Die Stürze von Jakub Kornfeil und Nicolò Bulega mahnten ohnehin zur Vorsicht.

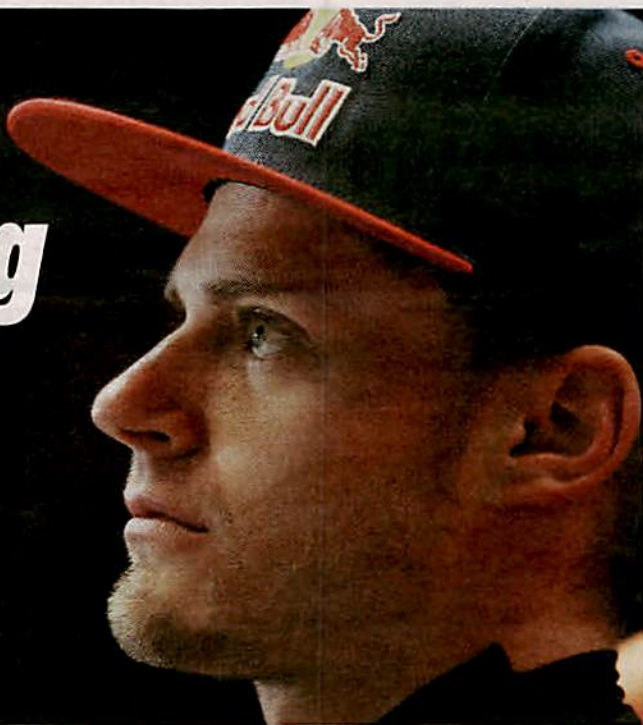
«Die Bedingungen waren wirklich nicht ideal, um neue Teile zu testen», sagte der auf WM-Platz 2 liegende beste Honda-Pilot Jorge Navarro. «Aber wir konnten wenigstens ein paar Kilometer abspulen.» Bulega, der im Nassen gestürzt war: «Eigentlich hatte ich ein gutes Gefühl, jetzt muss ich den Sturz vergessen und mich auf Barcelona konzentrieren.» ♦ IP



Techniker von Peugeot und Mahindra: Arbeit am Getriebeproblem

Brad Binder

Der «Working Class Hero»



Von WERNER J. HALLER

Die laufende Moto3-Weltmeisterschaft wird von Brad Binder dominiert. Alle der bisher sechs Grands Prix beendete der Südafrikaner auf dem Podest, die letzten drei als Sieger. Aber wer ist dieser 20-Jährige, den man zuvor kaum wahrgenommen hatte, obwohl er 2011 in der WM debütierte?

Das breite Grinsen in Brad Binders Gesicht ist nachvollziehbar, als er am vorletzten Sonntag in Mugello und nach seinem dritten Saisonsieg vor die Medien tritt. Was hat der Südafrikaner beim Grand Prix von Italien doch gerade für eine Show abgeliefert: Während 20 Runden oder 105 Kilometern hatten sich die «jungen Wilden» der kleinsten WM-Klasse ein spektakuläres Rad-an-Rad-Rennen geliefert, mit unzähligen Positionskämpfen - und am Ende trennten die schnellsten fünf lediglich 0,077 Sekunden. Dahinter war es ebenso eng, mit nur rund zwei Sekunden Abstand zwischen Platz 1 und 15. Brad Binder behielt trotzdem einen kühlen Kopf und gewann das Ding: «Meine KTM ist gezeichnet von diesem unglaublich

spannenden Kampf. Überall gibt es Reifenspuren.»

In der WM ist der Südafrikaner der Konkurrenz nach dem ersten Saisondrittel um bereits 49 Punkte enteilt. Doch als Titelfavorit fühlt er sich noch nicht: «Ihr sagt das immer», grinst er wieder die Medienleute an. Binder wirkt nach seiner jüngsten, anhaltenden Erfolgsserie zwar selbstsicher, aber keinesfalls großspurig oder ähnlich. Im Gegenteil: Vielmehr kommt der Junge aus Potchefstroom, rund 120 Kilometer südwestlich von Johannesburg, bescheiden rüber - und wohlgezogen. Aus gutem Grund.

«Brad ist sehr geerdet»

«Brads Familie hat schon viel Geld, aus dem Bergbau. Trotzdem ist er sehr geerdet. Brad war sich immer bewusst, dass seine Motorradkarriere auch schnell vorbei sein könnte», sagt August «Gustl» Auinger. Der 61-jährige Österreicher muss es wissen: Der fünffache GP-Sieger und WM-Dritte von 1985 der 125er-Klasse betreute Binder während dessen Jahren in der Nachwuchsserie des Red Bull Rookie Cups zwischen 2009 und 2011. «Brad bewarb sich bei uns. Er fuhr damals Rennen in seiner Heimat, in

Meisterschaften, die international gesehen keine Bedeutung haben», erinnert sich Auinger. Binder ist trotz seiner vermögenden Wurzeln wie ein «Working Class Hero», ein Held der Arbeiterklasse. Denn: «Für seine Karriere hat er immer gearbeitet. Würden wir nur Ausschau halten nach Ausnahmetalenten wie einem Marc Márquez oder einem Maverick Viñales, dann wäre Brad sicher nicht dabei.» Den Rookies Cup hat der Südafrikaner in drei Jahren beispielsweise nie gewonnen. «Aber wie er 2011 in Estoril sein

«Suchten wir Ausnahmefahrer, wäre Brad nicht da.»

AUGUST «GUSTL» AUINGER

einziges Rennen gewann, das war schon sensationell. Obwohl die Jungs einheitliche Motorräder fahren, hatte Brad im Ziel einen Vorsprung von über 15 Sekunden», schwärmt Auinger noch heute.

Beobachten, lernen und arbeiten: Diese Fähigkeiten streicht Gustl Auinger im Zusammenhang mit Brad Binder immer wieder hervor. «2014 hat er sehr profitiert. Das Jahr mit Mahindra war fantastisch. Das Team kümmerte sich nicht nur auf dem Rennplatz um seine jungen Fahrer, sondern auch daneben.» Die Motorräder aus Indien waren damals KTM und Honda nicht gewachsen. «Aber das Fahrwerk war auf einigen Strecken echt gut», sagt Auinger, «und Brad hat das gewusst - und genutzt. Deshalb holten wir ihn zu KTM». Bei 15 von 18 Rennen der Moto3-WM 2014 holte Binder Punkte, zweimal stand er sogar auf dem Podest.

Für Gustl Auinger war es deshalb quasi nur logisch, wie Brad Binder vor rund einem Monat im spanischen Jerez seinen ersten GP-Sieg feierte - trotz Strafversetzung auf den 35. und letzten Startplatz. «Ich gehöre da nicht hin», habe er sich vorgebetet, erzählt Auinger. «Ich hatte Gänsehaut nach Brads Siegesfahrt!» Da sehe man, wie sehr in dieser von der Leistung her sehr dichten Moto3-WM der Kopf eines Fahrers entscheidet. «Zuletzt in Mugello,

Zur Person

Brad Binder

Geburtstag 11. August 1995
Geburtsort Potchefstroom (ZA)
Herkunftsland Südafrika

KARRIERE

2003 U. a. Kartrennen in Südafrika
2005 Umstieg auf Motorräder
2009 Red Bull Rookies Cup, Gesamt-14.
2010 Red Bull Rookies Cup, Gesamt-5. (1 Podestplatz)
2011 Red Bull Rookies Cup, Gesamt-7. (1 Sieg, 2 Podestplätze); Moto3, nicht klassiert (Aprilia)
2012 Moto3, WM-21. (Kalex-KTM)
2013 Moto3, WM-13. (Mahindra)
2014 Moto3, WM-11. (Mahindra/2 Pod.)
2015 Moto3, WM-6. (KTM/4 Podestpl.)
2016 Moto3, WM-1. (KTM/3-Siege, 6 Pod.)

81 GP (alle Moto3-WM)
3 GP-Siege (Moto3)
12 Podestplätze (Moto3)
1 Pole-Position (Moto3)

da hat Brad auch gewusst: Keiner brems später als ich!»

Ob Brad Binder dieses Jahr Moto3-Weltmeister wird, mag auch dessen Teamchef Aki Ajo nicht beantworten. Aber der Finne, der schon Fahrer wie Sandro Cortese, Marc Márquez (Moto3) oder zuletzt Johann Zarco (Moto2) zu Champions machte, mahnt an die Qualität Binders: «Ich mag keine Zielvorgaben, denn die WM ist sehr harte Arbeit!» - was seinem Schützling ja entgegenkommt.

Die Worte zum Premiersieg

Bei der Aufholjagd und beim Premiersieg in Jerez gab Auinger dem Nachwuchstalent Binder ein paar Worte mit auf den Weg. «Ich habe Brad gesagt: Wenn du weißt, dass dir im Leben nicht immer die Sonne scheint und es manchmal auch ein Gewitter gibt, dann verzagst du nicht. Heute scheidet Brad auch bei Gewitter nicht mehr», sagt Auinger. Er spricht im Zusammenhang mit Brad Binder nicht von einer Bilderbuchkarriere. «Aber sein Weg hat ein solides Fundament. Er weiß längst und trotz seiner Wurzeln, dass man alleine mit Geld keine Rennen gewinnt. Wir werden noch viel Freude haben an Brad Binder!» ♦



2011: Rennsieg bei Rookies



WM-Lernjahr: 2014 holt Binder auf Mahindra zwei Podestplätze



Titelfavorit 2016: Binder ist der Konkurrenz voraus

Zeitplan und Statistik GP Barcelona/E (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 3. Juni 2016

09.00-09.40	Moto3	1. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	1. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	1. Freies Training
13.10-13.50	Moto3	2. Freies Training
14.05-14.50	MotoGP	2. Freies Training
15.05-15.50	Moto2	2. Freies Training

Samstag, 4. Juni 2016

09.00-09.40	Moto3	3. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	3. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	3. Freies Training
12.35-13.15	Moto3	Qualifying
13.30-14.00	MotoGP	4. Freies Training
14.10-14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35-14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05-15.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 5. Juni 2016

08.40-09.00	Moto3	Warm-up
09.10-09.30	Moto2	Warm-up
09.40-10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Rennen Moto3	25 Rdn. 118,2 km
12.20	Rennen Moto2	23 Rdn. 108,7 km
14.00	Rennen MotoGP	22 Rdn. 104,0 km

Sieger 2015:

Moto3: Danny Kent (GB), Honda
 Moto2: Johann Zarco (F), Kalex
 MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha

Pole-Position 2015:

Moto3: Enea Bastianini (I), Honda, 1:50,137 (= 154,5 km/h)
 Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:45,895 (= 160,6 km/h)
 MotoGP: Aleix Espargaró (E), Suzuki, 1:40,546 (= 169,2 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Moto3: Evren Vózquez (E), Honda, 1:50,606 (= 153,8 km/h), Rekord
 Moto2: Alex Rins (E), Kalex, 1:46,474 (= 159,8 km/h), 2015
 MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:42,182 (= 166,5 km/h), 2014

Moto2: Alex Rins (E), Kalex,

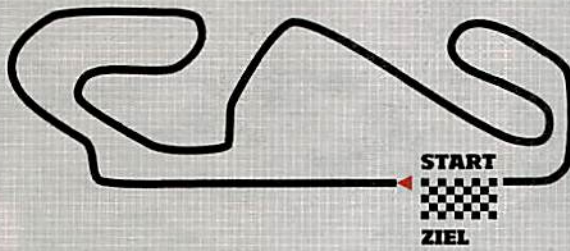
1:46,474 (= 159,8 km/h), Rekord
 MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:42,219 (= 166,4 km/h)

Rundenrekorde:

Moto3: Evren Vózquez (E), Honda, 1:50,606 (= 153,8 km/h), Rekord, 2015
 Moto2: Alex Rins (E), Kalex, 1:46,474 (= 159,8 km/h), 2015
 MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:42,182 (= 166,5 km/h), 2014

STRECKE

Circuit de Catalunya



	TOTAL	20.3.	3.4.	10.4.	24.4.	8.5.	22.5.	5.6.	26.6.	17.7.	14.8.	21.8.	4.9.	11.9.	25.9.	16.10.	30.10.	13.11.	
		Doha/QAT	Las Termas/RA	Austin/USA	Jerez/E	Le Mans/F	Mugello/I	Barcelona/E	Assen/NL	Sachsenring/D	Osterreicherung/A	Brünn/CZ	Silverstone/GB	Misano/I	Aragnón/E	Motegi/I	Phillip Island/AUS	Sepang/MAL	Valencia/E
MOTOGP																			
1. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	115	25	-	20	20	25	25												
2. Marc Márquez (E), Honda	105	16	25	25	16	3	20												
3. Valentino Rossi (I), Yamaha	78	13	20	-	25	20	-												
4. Dani Pedrosa (E), Honda	66	11	16	-	13	13	13												
5. Maverick Viñales (E), Suzuki	59	10	-	13	10	16	10												
6. Pol Espargaró (E), Yamaha	49	9	10	9	8	11	7												
7. Aleix Espargaró (E), Suzuki	48	5	5	11	11	10	1												
8. Héctor Barberá (E), Ducati	43	7	11	7	6	8	4												
9. Andrea Iannone (I), Ducati	41	-	-	16	9	-	16												
10. Eugene Laverty (GB), Ducati	36	4	13	4	7	5	3												
11. Andrea Dovizioso (I), Ducati	34	20	3	-	-	-	11												
12. Bradley Smith (GB), Yamaha	29	8	8	-	4	-	9												
13. Stefan Bradl (D), Aprilia	25	-	9	6	2	6	2												
14. Álvaro Bautista (E), Aprilia	21	3	6	5	-	7	-												
15. Michele Pirro (I), Ducati	18	-	4	8	-	-	6												
MOTO2																			
1. Sam Lowes (GB), Kalex	98	7	20	20	25	10	16												
2. Alex Rins (E), Kalex	96	8	13	25	16	25	9												
3. Thomas Lüthi (CH), Kalex	82	25	9	9	10	16	13												
4. Johann Zarco (F), Kalex	81	4	25	16	11	-	25												
5. Dominique Aegerter (CH), Kalex	52	11	11	13	8	3	6												
6. Simone Corsi (I), Speed-up	50	16	-	10	-	20	4												
7. Jonas Folger (D), Kalex	48	-	16	11	20	-	1												
8. Hafizh Syahrin (MAL), Kalex	47	13	10	-	5	8	11												
9. Franco Morbidelli (I), Kalex	45	9	-	2	13	13	8												
10. Luis Salom (E), Kalex	37	20	1	3	7	6	-												
11. Takaaki Nakagami (J), Kalex	37	2	7	1	9	11	7												
16. Marcel Schrötter (D), Kalex	13	-	5	6	-	2	-												
20. Sandro Cortese (D), Kalex	10	1	-	4	-	-	5												
26. Jesko Raffin (CH), Kalex	2	-	-	-	2	-	-												
27. Robin Mulhauser (CH), Kalex	1	-	-	-	1	-	-												
MOTO3																			
1. Brad Binder (ZA), KTM	127	20	16	16	25	25	25												
2. Jorge Navarro (E), Honda	78	9	20	20	13	16	-												
3. Romano Fenati (I), KTM	67	13	-	25	9	20	-												
4. Nicolò Bulega (I), KTM	55	10	-	6	20	11	8												
5. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	54	16	-	2	16	4	16												
6. Niccolò Antonelli (I), Honda	52	25	6	-	-	8	13												
7. Jakub Kornfeil (CZ), Honda	36	6	7	5	11	7	-												
8. Joan Mir (E), KTM	34	4	11	-	10	-	9												
9. Enea Bastianini (I), Honda	33	11	-	10	8	-	4												
10. Andrea Locatelli (I), KTM	30	-	13	11	-	6	-												
11. Fabio Quartararo (F), KTM	30	3	3	3	-	10	11												
12. Khairul Idham Pawi (MAL), Honda	29	-	25	-	2	2	-												
13. Philipp Öttl (D), KTM	27	7	1	13	6	-	-												
14. Jules Danilo (F), Honda	24	5	-	7	7	-	5												
15. Aron Canet (E), Honda	23	1	-	9	-	13	-												

NACHRICHTEN

Michele Pirro ersetzt Loris Baz bei Avintia

MotoGP Der Franzose Loris Baz (Avintia Racing, Ducati) brach sich beim Mugello-GP, als er in der ersten Kurve nach dem Start vom Spanier Alvaro Bautista (Aprilia) abgeräumt wurde, mehrere Zehen- und Mittelfußknochen. Die Heilungszeit beträgt vier bis sechs Wochen. Mehrere Titanplatten, Fixierungsstifte und Schrauben mussten eingesetzt werden. Als Baz-Ersatz für Barcelona und Assen wird Ducati-Testpilot Michele Pirro zum Einsatz kommen. Pirro startete 2016 bereits bei den GP von Argentinien (P12), Texas (P8) und Jerez (keine Punkte) für den verletzten Danilo Petrucci und kam auch beim Heimrennen in Mugello (P10) zum Einsatz. Pirro bestritt 2012 eine komplette MotoGP-Saison im Gresini-Team auf einer CRT-Honda und ist seit 2013 bei Ducati als Testpilot angestellt. Pirro (er wird am 5. Juli 30 Jahre alt) ist seither schon diverse Male für verletzte Ducati-Piloten eingesprungen. 2011 gewann Pirro das Moto2-Finale in Valencia. ♦ ML

Tito Rabat erfolgreich operiert

MotoGP Der im dritten Freien Training in Mugello heftig gestürzte Spanier Tito Rabat, der seit seinem Umstieg von der Moto2- in die MotoGP-Klasse bisher erfolglos geblieben ist, wurde erfolgreich am kompliziert gebrochenen linken Schlüsselbein operiert. Eine Titanplatte mit acht Schrauben wurde eingesetzt. Wann Rabat wieder einsatz-fähig sein wird, ist noch offen. ♦ ML

KOMPAKT

»»» **MotoGP** Gemäß dem Trend-Barometer von MotoGP.com ist und bleibt Valentino Rossi in Sachen Beliebtheitsgrad weiterhin einsam an der Spitze. Nicht weniger als 63 Prozent aller Stimmen einer Erhebung entfielen auf Italiens Superstar. Seine Kontrahenten Marc Márquez und Jorge Lorenzo kamen nur auf 23 bzw. 8 Prozent. ♦ ML

Moto3

Öttl fit in Barcelona?

Phillip Öttl, der einzige Deutschsprachige in der Moto3-WM, brach sich bei einem Sturz in Le Mans Elle und Speiche nahe beim rechten Handgelenk. In Mugello wurde er vom Italiener Lorenzo Dalla Porta ersetzt, der sich mit Platz 15 gut aus der Affäre zog.

Öttl oder Dalla Porta

Ursprünglich war geplant, dass der verletzte Öttl erst in Assen wieder fährt. Doch jetzt scheint die Heilung so gut fortzuschreiten, dass Öttl bereits in Barcelona am kommenden Wochenende wieder fahren könnte. Teamchef und Vater Peter Öttl bestätigt: «Es ist eine realistische Chance da. Wir werden noch

mit seinem Physiotherapeuten reden und wahrscheinlich erst am Donnerstag direkt in Barcelona eine Entscheidung treffen. Wenn Philipp nicht fahren kann, wird voraussichtlich erneut Dalla Porta zum Einsatz kommen. Die Verletzung ist ähnlich wie diejenige von Enea Bastianini, und dieser ist auch nach vier Wochen wieder in den Sattel gestiegen. Aber bei jedem verläuft der Heilungsprozess natürlich anders.»

Wenn Philipp Öttl erst in Assen wieder einsatzfähig sein sollte, wird das Schedl GP Racing Team zuvor entweder in Brünn oder auf dem Pannonia-Ring einen zusätzlichen Testtag einlegen. ♦ ML



Sitzt Phillip Öttl in Barcelona bereits wieder auf der Moto3-KTM?

Junioren Moto3-WM / Moto2-EM

1x Ramirez, 2x Odendaal

Marco Ramirez und zwei Mal Steven Odendaal siegen bei der Junioren-Moto3-WM und der Moto2-EM im spanischen Aragón.

Moto3: Ein Sechserpulk mit Marcos Ramirez, Kaito Toba, Raul Fernandez, Tony Arbolino, Alonso Lopez und Lorenzo Dalla Porta (der den verletzten Philipp Öttl beim Mugello-GP ersetzt hatte) zog schon früh dem Feld auf und davon. Zwei Runden vor Schluss konnte sich Ramirez lösen und gewann mit einer Sekunde Vorsprung vor Lopez und Dalla Porta. Die Deutschen Max Kappler und Tim Georgi mussten nach den Rängen 21 und 26 ohne Punkte die Heimreise antreten.

Moto2: Der Südafrikaner Steven Odendaal hielt im ersten Rennen Tetsuta Nagahima und Alan Techer mit einem eindrücklichen Schlusssprint in den letzten drei Runden sicher auf Distanz. Der als Zweiter gestartete Remy Gardner stürzte in der Anfangsphase. Der Österreicher Thomas Gradinger landete auf Platz 12, der Schweizer Marcel Brenner holte sich als 15. den ersten EM-Punkt seiner Karriere.

Der zweite Moto2-Lauf begann mit einem Massencrash und musste abgebrochen werden. «Direkt vor mir ist ein Fah-



Moto2: Der Südafrikaner Steven Odendaal (44) gewann das erste Rennen klar, das zweite hauchdünn

rer gestürzt, sein Motorrad wurde in die Bestandteile zerlegt. Der Tank ist direkt neben mir explodiert», erzählte Marcel Brenner. «Ich kam irgendwie durch, aber die hinter mir hatten weniger Glück. Es sah aus wie auf einem Schlachtfeld, aber offenbar wurde niemand ernsthaft verletzt.»

Nach dem Neustart über zehn Runden kämpften erneut Odendaal, Techer und Nagashima um die Podestplätze. Odendaal behielt am Schluss knapp die Oberhand. ♦ ML

JUNIoren-MOTO3-WM / MOTO2-EM ARAGÓN (E) Resultate

Moto3: 1. Marcos Ramirez (E/KTM), 15 Rdn. in 30:23,306 (=150,4 km/h); 2. Alonso Lopez (E/Honda) +1,151; 3. Lorenzo Dalla Porta (I/Husqvarna) +1,195; 4. Toba Kaito (J/Honda); 5. Raul Fernandez (E/Honda); – 21. Max Kappler (D/KTM); 26. Tim Georgi (D/KTM)
Stand (nach 4 von 12 Rennen): 1. Ramirez 83; 2. Dalla Porta 68; 3. Toba 64; 4. Alcoba 41.
Moto2, 1. Rennen: 1. Steven Odendaal (ZA/Kalex), 15 Rdn. in 29:08,156 (=156,8 km/h); 2. Tetsuta Nagashima (J/Kalex) +2,374; 3. Alan Techer (F/NTS) +2,427; 4. Augusto Fernandez (E/Tech3); 5. Samuele Cavalieri (I/Kalex); – 12. Thomas Gradinger (A/FTR); 15. Marcel Brenner (CH/H43); 19. Lukas Tulovic (D/FTR); 23. Max Enderlein (D/Kalex)
Moto2, 2. Rennen: 1. Odendaal, 10 Rdn. in 19:18,683 (=157,7 km/h); 2. Techer +0,156; 3. Nagashima +0,484; 4. Fernandez; 5. Remy Gardner (AUS/Kalex); – 14. Gradinger; 16. Enderlein; 18. Brenner; 21. Tulovic
Stand (nach 4 von 11 Rennen): 1. Odendaal 95; 2. Techer 72; 3. Nagashima 36; 4. Granado 35; 5. Thibaut 33; – 16. Enderlein 12; 21. Gradinger 6; 26. Brenner 1

IDM Superbike

Sturz: Aus für Max Neukirchner

Dunlop-Tests im französischen Mireval sollten IDM-Superbike-Pilot Max Neukirchner und das Team Yamaha MGM letzte Woche zurück auf die Erfolgspur in Richtung Titel bringen. Nach einem Sieg beim Saisonauftakt auf dem Lausitzring hatte Neukirchner als Gesamt-Zweiter vorübergehend an Boden verloren. Die Fahrten in Südfrankreich verliefen wie erhofft Erfolg versprechend, nahmen allerdings einen tragischen Ausgang. Neukirchner stürzte schwer. Er zog sich einen Oberschenkelbruch, einen Mittelfußbruch und eine Schulterluxation zu. Er wurde am vergangenen Sonntag zum dritten Mal operiert. Anfangs fürchtete der Sachse sogar um sein rechtes Bein, denn es war schon im Vorjahr durch einen Oberschenkelhalsbruch in Mitleidenschaft gezogen worden. Der damals im Oberschenkel eingesetzte, 30 Zentimeter lange Titannagel war beim Sturz

im Mireval durchgebrochen und musste in Deutschland mit einem Spezialgerät entfernt werden. «Max muss mit einer mörderischen Wucht aufgeprallt sein. Er weiß, dass in dem Moment die Traktionskontrolle aus war», berichtet seine Verlobte Stephanie Klethe, die sich von Deutschland aus um alle Formalitäten kümmerte. Hinter Neukirchner liegt eine Odyssee. Er sollte erst im Krankenhaus von Montpellier operiert

werden, was laut Klethe fachlich gar nicht möglich gewesen wäre, konnte dann aber trotz Versicherungs-Hürden mit Hilfe des Teamsponsors KKT Kratochwil GmbH in einem ambulanten Privatjet nach Deutschland geflogen werden, um sich in Zschopau vom ihm bekannten Dr. Haselhoff operieren zu lassen. Fakt ist allerdings: Neukirchner wird den Titel auch 2016 nicht für Yamaha holen. Bereits 2015

war die Mission fehlgeschlagen. Der zu den besten deutschen Rennfahrern überhaupt gehörende 33-jährige Stollberger bleibt vom Pech verfolgt. Auch die für den 7. Juni 2016 geplante Hochzeit mit Stephanie ist in Gefahr. Die große Party ist schon abgesagt. Klethe: «Vielleicht klappt es mit der Trauung im ständesamtlichen Saal über der Boxengasse auf dem Sachsenring. Im engsten Familien- und Freundeskreis.» ♦ AWI



Teamkollege Florian Alt setzte die Testfahrten mit Erfolg fort



Lange Pause: Max Neukirchner

NACHRICHTEN

Fritz jetzt in IDM und Langstrecken-WM

IDM Superbike Während sich Max Neukirchner verletzte, machte seine größte Konkurrenz Fortschritte. Der IDM-Superbike-Führende Mathieu Gines (Van Zon-Remeha-BMW) sowie der Dritte Marvin Fritz (Bayer-Bikerbox Langenscheidt, Yamaha) nutzten den Feiertag zu Fronleichnam für Pirelli-Tests in Zolder. Fritz widmete sich nur Hinterreifen, «vorne hatte ich schon immer ein super Gefühl. Außerdem haben wir an der Elektronik der Yamaha einiges verstellt. Zolder ist eine schwierige Strecke, auf der es auf die Beschleunigung ankommt.» Auf dem belgischen Kurs wird vom 8. bis 10. Juli 2016 die vierte IDM-Superbike-Runde ausgetragen. Fritz und Gines nahmen auch noch an zwei Rennen von Amateuren teil und teilten sich die Siege. «Es war eine ziemlich enge Geschichte.» In der IDM Superbike stand Fritz genau wie Gines in drei von vier ausgetragenen Läufen auf dem Podest. Der 23-Jährige wird am nächsten Montag, also direkt nach der dritten IDM-Runde auf dem Lausitzring im Rahmen der DTM, früh um sieben mit dem Flieger nach Portimao abheben. Fritz ersetzt für den Rest der Saison den verletzten Max Neukirchner bei der Langstrecken-WM im Yamaha Austria Racing Team. ♦ AWI

KOMPAKT

»» **Tourist Trophy** Beim ersten Training der Supersport 600 war Dean Harrison Schnellster vor Ian Hutchinson und Michael Dunlop (beide Yamaha). Bei den Lightweight Twins war es Ivan Lintin vor James Hillier und James Cowton (alle Kawasaki).

»» **IDM** Der dreifache Superbike-Meister Andreas Hofmann (60) überreichte zusammen mit dem Kölner Rolf Jung die Kawasaki, mit der er 1985 seinen ersten Titel gewann, der RaceBike-Collection in Speyer.

»» **IDM** Fahrer aus allen Klassen nutzten am Wochenende den DMV Rundstrecken-Cup in Schleiz, um sich auch auf die im IDM-Kalender stehende Strecke einzustellen. Mit von der Partie: Sarah Heide und Christoph Beinlich (STK 600), Roman Stamm, Bastien Mackels, Ireneusz Sikora (STK 1000). ♦ IP/AWI

Aus Spaß an der Freude: Tom Sykes freute sich nach den zwei Siegen wie ein Kind

Donington

Die totale Sykes-Show

Von IMRE PAULOVITS

In Donington hat Ex-Weltmeister Tom Sykes alle Superlative neu geschrieben: Achter Sieg in Folge auf seiner Heimstrecke, nun will er wieder Jagd auf den WM-Titel machen.

Die beiden grünen Werks-Kawasaki glühten im Formationsflug um die Achterbahn von Donington Park, die Konkurrenz weit abgeschlagen. Dann zog Jonathan Rea hinter den schnellen Craner Curves einen gewaltigen schwarzen Strich auf den Asphalt, die ZX-10R versetzte, dass jeder Normalsterbliche erst einmal eine Besinnungsminute gebraucht hätte. Doch Rea griff gleich danach den führenden Tom Sykes an, drückte sich vor dem Melbourne Hairpin innen rein und ging in Führung – nur um im nächsten Eck weit herausgetragen zu werden.

Was in den beiden darauffolgenden Runden geschah, brachte beide Seiten der Kawasaki-Box ins Schwitzen. In jeder Kurve standen sie quer, die Bikes schlingerten furchteinflößend, Sykes fuhr brutal Kampflinie, und es gab keinen Platz mehr an ihm vorbei. Beim Versuch, mit mehr Schwung in die Kurven reinzustecken, verpasste Rea Sykes mehrfach nur um Haarsbreite. Dann wurde der WM-Leader wieder herausgetragen, verpasste den Anschluss, und Sykes gab vorne noch mehr Gas. Er fuhr seinem vierten Doppelsieg in Folge auf seiner Heimstrecke entgegen. Er hat die Superbike-WM-Geschichte neu geschrieben. Bislang war er mit sechs Siegen in Donington

gleichauf mit Superbike-Legende Carl Fogarty, nun hat er gleich deren acht. Damit hat er auch gleich mit Fogartys Assen-Rekord gleichgezogen. Auf seiner Paradedrecke hatte «King Carl» ebenfalls acht Siege gefeiert – aber nicht in ununterbrochener Reihenfolge, damit ist Sykes nun einsamer Spitzenreiter.

Was für den zweifachen Familienvater aus Huddersfield, keine 100 Kilometer von Donington Park entfernt, viel wichtiger ist: Er ist wieder WM-Zweiter, und nachdem er mit seinem Team die neue Kawasaki offensichtlich immer besser in den Griff bekommt, hat er nun aus fast aussichtsloser Position wieder Morgenluft im Kampf um den WM-Titel gewittert.

Probleme für den Weltmeister

Im ersten Rennen war es ganz offensichtlich: Rea wurde mehrfach aus Kurven herausgetragen. Von seiner Onboard-Kamera aus konnte man gut hören, dass der Motor leer läuft und sein Getriebe furchtbare Geräusche macht. «Insgesamt ist mir fünfmal der Gang beim Anbremsen herausgesprungen», gab der WM-Leader preis. Sein

Crewchief Pere Riba war ganz in sich gekehrt, arbeitete die Nacht durch, und wenn es im zweiten Rennen auch besser war, ganz verschwunden war das Phänomen nicht.

Doch wie können diese Probleme so anhaltend an den Fersen des im letzten Jahr so überlegenen Weltmeisters kleben? Die neue Ninja hat weniger Schwungmasse als im letzten Jahr. Rea fährt wie Jorge Lorenzo mit viel Schwung in die Kurven rein, da bräuchte er mehr Schwungmasse, das vom Reglement her aber nicht verändert werden darf. Sykes fährt viel spitzer, mit weniger Kurvenspeed, ihm scheint das neue Bike nun besser zu behagen.

Einen herben Rückschlag gab es für Chaz Davies und Ducati. Als am Freitag eine Benzinleitung platzte, ging sein Motorrad in Flammen auf, wertvolle Abstimmungszeit ging verloren. Davies versuchte es fahrerisch wettzumachen, stürzte dann aber zweimal, und am Sonntag konnte er nur noch tatenlos zusehen, wie ihn Sykes in der WM-Tabelle überholte. Ob ihm in Misano beim Ducati-Heimspiel die Revanche gelingt? ♦

NACHGEHAKT BEI Tom Sykes

(GB/30). Der Donington-Rekordsieger über seine Dominanz und warum er vor seinen Töchtern ein Burnout machte.



Von IMRE PAULOVITS

War es in Donington dein perfektes Wochenende? Ja, es war fantastisch, wirklich das perfekte Wochenende, ich bin wirklich glücklich. Was soll ich da noch sagen? Was für ein Team! Wir haben hart gearbeitet, und das Bike hat uns vor so mache Herausforderung gestellt. Aber drei der letzten vier Rennen zu gewinnen, gibt mir jetzt viel Vertrauen, weil sie alle bei unterschiedlichen Bedingungen zustande kamen. Sepang war eine Strecke, die bei der Hitze die Reifen zerstört, und wir sind als Sieger hervorgegangen. Donington war jetzt insofern etwas Besonderes, als dass ich in beiden Rennen Probleme hatte, sie aber umfahren konnte. Ich hatte in beiden Hälften der Strecke

jeweils ein Problem, dass ich trotzdem zweimal gewinnen konnte, hat mich wirklich belohnt. Ich hatte viel Druck, jeder hatte von mir Siege erwartet, und ich habe sie liefern können. Das macht mich glücklich.

Das erste Rennen lief aber nicht ganz nach Plan? Nein, aber etwas Freistil im Plan tut auch mal nicht schlecht. Die Jungs haben zu Beginn eine gute Pace gemacht, da musste ich tief in die Kiste greifen, aber schließlich habe ich es gemacht.

Wolltest du nach dem zweiten Rennen deine Töchter mit dem Burnout erschrecken? Nein, eigentlich nicht. Ich fühlte mich einfach großartig und war sehr glücklich nach diesem harten Kampf.



Erneut ein Held: Leon Camier (#2) wurde mit der MV Vierter



Tragische Fahrgelegenheit: Chaz Davies verlor WM-Rang 2

Supersport-WM

Sofuoglu unantastbar



Kenan, allein voraus: Der Weltmeister fuhr in Donington unbehellig

Mit seinem dritten WM-Sieg in diesem Jahr hat Kenan Sofuoglu die Zeichen klar Richtung Titelverteidigung gestellt. Randy Krummenacher fuhr einen weiten Podestplatz heraus.

Da konnte die Konkurrenz nur in die Röhre schauen. Musste Kenan Sofuoglu bei seinen Siegen in Aragón und in Imola noch kämpfen, war es in Donington klar eine Machtdemonstration. Patrick Jacobsen konnte dem Weltmeister nur am Start kurz die Spitze entreißen, dann setzte sich Sofuoglu durch und zog völlig unbehellig davon. «Wir haben schon am Freitag die Weichen gestellt», sagte der amtierende Weltmeister hinterher. «Da haben wir hart gearbeitet, und so waren wir in der Superpole schon Schnellste. Ich hatte im

Rennen dann nicht die geringsten Probleme und konnte meine Pace gehen.»

Wenn Randy Krummenacher auch die Pace seines Teamkollegen, aber auch die von Jacobsen nicht mitgehen konnte, war er nach dem dritten Platz nicht unglücklich. «Das Wochenende war eigentlich ein langer Test für mich und wir haben unser Basis-Set-up weiter verbessern können», fasste der Schweizer zusammen. «Aber das ist natürlich wertvolle Zeit, die verloren geht. Aber immerhin konnten wir uns auf den Sonntag so steigern, dass es für das Podium gereicht hat, und darüber bin ich glücklich. Ich kannte Donington zwar mit der L25er, das hat mir aber nicht viel geholfen. Ich denke, fahrerisch werde ich in Misano besser sein, die Strecke lag mir auch mit der Moto2 gut, ich freue mich schon drauf.» ♦ IP

NACHRICHTEN

Wahr und Lorini getrennt

Supersport-WM Kevin Wahr reiste nicht nach Donington. «Wir haben uns vorerst einvernehmlich getrennt», sagte der IDM-Supersport-Meister von 2013 auf Nachfrage. «Auch Misano werde ich voraussichtlich nicht fahren. Wie es danach weitergeht, kann ich nicht sagen, weil jetzt alles erst einmal kurzfristig war. Aber wir sind weiter in Kontakt, ob wir nach Misano wieder zusammenarbeiten, werden wir später entscheiden.»

Komplettes Lazarett bei Yamaha

Superbike-WM/Superstock-1000-FIM-Cup Yamaha musste in Donington alle seine werksunterstützten Fahrer ersetzen. Sylvain Guintoli kuriert noch seine Knöchelverletzung von Imola aus, Alex Lowes versuchte nach dem Schlüsselbeinbruch von Sepang zu fahren, musste aber wegen Schmerzen aufgeben. So bestand das Superbike-Team nur aus US-Champ Cameron Beaubier, der sich im WM-Feld recht gut schlug. In der Superstock 1000 mussten Riccardo Russo und Florian Marino ersetzt werden, immerhin fuhr Niccolò Canepa aufs Podest.

Punkt und Strafe für Schmitter

Superbike-WM Im ersten Rennen schaffte der Schweizer Dominic Schmitter nach tollem Rennen, bei dem er sich zu Beginn von Markus Reiterberger ziehen ließ, seinen zweiten WM-Punkt in dieser Saison. Im Warm-up übte Schmitter zu früh einen Start und bekam 150 Euro Strafe aufgebremst. Im zweiten Rennen wurde er 18. ♦ IP

Superbike-WM

Wie kann diese Achterbahn gestoppt werden?

Es ist wie verhext. An einem Wochenende fährt Markus Reiterberger das Tempo der WM-Spitze, am nächsten verschwindet er in der Versenkung. Und Donington war wieder ein Tiefpunkt.

«Ich kannte die Strecke zwar noch aus dem MotoGP Rookies Cup, doch dann musste ich feststellen, dass ich sie mit dem Superbike völlig neu kennenlernen muss», gab der 22-jährige Bayer zu. «Normalerweise tue ich mich da leicht, doch diesmal habe ich das ganze erste Training gebraucht, um einigermaßen auf Zeiten zu kommen. Im zweiten Training haben wir dann etwas probiert, was von der Geometrie und vom Fahrwerk her ein Schritt rückwärts war, und da konnten

wir wieder ganz von vorne anfangen.»

Er musste durch die Superpole 1, doch statt sich zu steigern, kämpfte er mit dem Motorrad. «Ich hatte brutale Bewegungen drin, und kam nur auf den 18. Startplatz.» Im ersten Rennen

wurde es auch nicht viel besser, mit viel Wackeln und Chattering schaffte es Reiterberger immerhin, sich bis Platz 11 vorzukämpfen.

In der Nacht wurde das Motorrad komplett zerlegt und wieder neu aufgebaut, doch das Desaster

wurde am Sonntag noch schlimmer: «Beim Zusammenbau wurde ein Kabel eingeklemmt, der Motor drehte nur noch bis 8000», stellte der BMW-Pilot frustriert fest. Er konnte keine einzige Runde im Warm-up fahren.

Entsprechend wurde das zweite Rennen, Reiterberger fiel als 16. aus den Punkten. «Ich hatte ein unverändertes Gefühl auf dem Bike gehabt. Die Vibrationen hatten sich zwar etwas verlagert, aber ich konnte nicht schnell fahren, da war mit dem 16. Platz noch nicht einmal mehr Schadensbegrenzung drin. Ich hoffe, dass es in Misano wieder laufen wird. Bis dahin trainiere ich Motocross und Speedway und sehe zu, dass ich so fit wie möglich dort ankomme.» ♦ IP



Markus Reiterberger: Bewegungen und Chattering

Superstock-1000-FIM-Cup, European Junior Cup

De Rosa entschädigt Althea

Althea-BMW-Pilot Raffaele de Rosa gewann das Superstock-Rennen in Donington. Der European Junior Cup ging an den Spanier Mika Perez.

Von den Problemen, mit denen seine Superbike-WM-Teamkollegen Markus Reiterberger und Jordi Torres kämpften, war bei Raffaele de Rosa keine Spur. Er gewann das Superstock-Rennen

klar. Während Ducati-Pilot Leandro Mercado und Yamahas Ersatzmann Niccolò Canepa knallhart um den zweiten Platz kämpften, zog er vorn unbehellig davon.

Julian Puffe wurde mit der Agro On-Benjan-Kawasaki Zwölfter, vor dem Schweizer Sebastien Suchet (Yamaha). Im European Junior Cup konnte

sich der Spanier Mika Perez zum Schluss in einem wilden Dreikampf mit dem Franzosen Dorian Laville und dem Italiener Paolo Grassia durchsetzen. Gabriel Noderer hatte ein besonders abenteuerliches Wochenende.

Der 19-Jährige aus Eysölden hatte gleich am Montag nach dem Rennen

seine Abitur-Klausur und musste so gleich nach dem Rennen heimfliegen. Er war noch nie in Donington, auch die Fahrwerksabstimmung war zunächst zu weich, aber bis zum Rennen hatten er und sein Team alles so weit im Griff, dass er sich bis zum 9. Platz vorkämpfen konnte. Die 16-jährige Schweizerin Laura Rodriguez wurde als 23. zweitbeste Dame des Rennens. ♦ IP



R. de Rosa

KOMPAKT

Superbike-WM US-Champ Cameron Beaubier ärgerte sich über seinen Sturz am Samstag: «Es tut mir mehr weh, als ich dachte. Ich habe so viel aus dem zweiten Rennen gelernt, ich wünschte, ich könnte noch eines fahren.» Ob er wieder fahren kann, steht nicht fest, in Misano soll Sylvain Guintoli wieder fit sein. ♦ IP

SUPERBIKE-WM 2016 / Resultate

Donington (GB): 28. Mai 2016; 13. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 17 Grad; Asphalt: 33 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	23	34:04,276	1:28,215	25
2. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	23	+2,869	1:28,023	20
3. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	23	+9,808	1:27,988	16
4. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	23	+13,747	1:28,857	13
5. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP 23	23	+14,007	1:28,966	11
6. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	23	+14,640	1:28,624	10
7. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	23	+16,337	1:29,012	9
8. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 23	23	+16,535	1:29,087	8
9. Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	23	+36,874	1:29,285	7
10. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-10R	23	+39,074	1:29,544	6
11. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	23	+41,144	1:29,679	5
12. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	23	+41,275	1:29,547	4
13. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	23	+48,094	1:29,601	3
14. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	23	+50,125	1:29,740	2
15. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	23	+1:18,008	1:31,249	1
16. Pawel Szkopek (PL)	Yamaha YZF-R1	23	+1:29,605	1:31,671	-
17. Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	22	+ 1 Rde	1:31,569	-
18. Imre Toth (H)	Yamaha YZF-R1	21	+ 2 Rdn	1:35,531	-

Nicht klassiert:

- Luca Scassa (I)	Ducati Panig. 1199R	16	+7 Rdn.	1:30,471	-
- Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	14	+9 Rdn.	1:28,132	-
- Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	13	+10 Rdn.	1:29,118	-
- Matthieu Lussiana (F)	BMW S 1000 RR	9	+14 Rdn.	1:31,571	-
- Cameron Beaubier (USA)	Yamaha YZF-R1	-	+23 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 162,945 km/h

Schnellste Runde: Jonathan Rea, 5. Runde, in 1:27,988 min (= 164,600 km/h)

Donington (GB): 29. Mai 2016; 14. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 15 Grad; Asphalt: 27 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	23	33:55,601	1:27,676	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	23	+2,017	1:27,605	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	23	+4,437	1:28,199	16
4. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	23	+6,423	1:28,152	13
5. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	23	+11,808	1:28,480	11
6. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP 23	23	+12,455	1:28,176	10
7. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	23	+24,212	1:28,518	9
8. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 23	23	+25,931	1:28,977	8
9. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	23	+26,512	1:28,753	7
10. Cameron Beaubier (USA)	Yamaha YZF-R1	23	+26,955	1:28,764	6
11. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	23	+29,684	1:28,989	5
12. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-10R	23	+35,433	1:29,253	4
13. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	23	+35,862	1:29,224	3
14. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	23	+39,240	1:28,745	2
15. Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	23	+45,790	1:29,684	1
16. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	23	+46,252	1:29,534	-
17. Luca Scassa (I)	Ducati Panig. 1199R	23	+56,488	1:29,672	-
18. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	23	+1:18,282	1:30,587	-
19. Pawel Szkopek (PL)	Yamaha YZF-R1	23	+1:23,479	1:30,716	-

Nicht klassiert:

- Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	11	+12 Rdn.	1:31,762	-
- Imre Toth (H)	Yamaha YZF-R1	6	+17 Rdn.	1:35,009	-
- Matthieu Lussiana (F)	BMW S 1000 RR	5	+18 Rdn.	1:31,500	-
- Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	-	+23 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 163,639 km/h

Schnellste Runde: Jonathan Rea, 2. Runde, in 1:27,605min (=165,319 km/h), Rekord 1

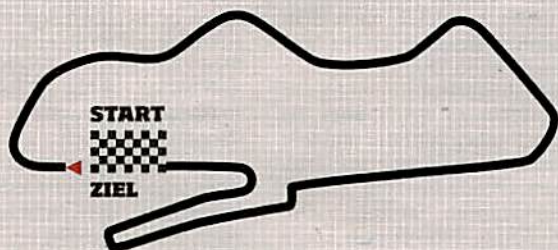
Nächstes Rennen: 18./19. Juni 2016, Misano (RSM)

Internet: www.worldsbk.com



STRECKE

Donington Park



Training (3 Läufe)

	min
1. Sykes	1:27,827
2. Rea	1:27,866
3. Giugliano	1:28,303
4. Lowes	1:28,602
5. Davies	1:28,871
6. Camier	1:28,910
7. Savadori	1:28,992
8. Torres	1:28,996
9. Beaubier	1:29,022
10. Abraham	1:29,068
11. Hayden	1:29,184
12. Reiterberger	1:29,257
13. Scassa	1:29,277
14. De Angelis	1:29,344
15. Van der Mark	1:29,359
16. Brookes	1:29,402
17. Ramos	1:29,582
18. West	1:29,679
19. Forés	1:29,752
20. Morais	1:30,289
21. Lussiana	1:30,503
22. Schmitter	1:30,766
23. Szkopek	1:30,892
24. Al Sulaiti	1:33,107
25. Toth	1:34,325

Plätze 1–12: qualifiziert für Superpole 2

Plätze 11–24: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)

	min
1. Sykes	1:26,712
2. Davies	1:27,572
3. Savadori	1:27,591
4. Rea	1:27,601
5. Giugliano	1:27,602



SUPERSPORT-WM / Resultate

Donington Park (GB), 29. Mai 2016; 7. WM-Lauf; 20 Runden à 4,023 km (= 80,460 km); 34 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 13/27 Grad.

1. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki), in 30:29,814 min (= 158,298 km/h); 2. Patrick Jacobsen (USA/Honda) +1,569 sec; 3. Randy Krummenacher (CH/Kawasaki) +3,775; 4. Gino Rea (GB/MV Agusta) +7,204; 5. Luke Stapleford (GB/Triumph) +7,576; 6. Kyle Smith (GB/Honda) +11,323; 7. Alex Baldolini (I/MV Agusta) +11,846; 8. Jules Cluzel (F/MV Agusta) +15,008; 9. Ayrton Badovini (I/Honda) +15,215; 10. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +19,492; 11. Federico Caricasulo (I/Honda); 12. Alessandro Zaccrone (I/Kawasaki); 13. Ilyia Mikhalchik (UKR/Kawasaki); 14. Roberto Rolfo (I/MV Agusta); 15. Hikari Okubo (J/Honda)

Schnellste Runde: Kyle Smith (GB/Honda), 1:30,887 (= 159,350 km/h)

Stand (nach 7 von 13 Läufen): 1. Sofuoglu 121; 2. Krummenacher 95; 3. Jacobsen 76; 4. Cluzel 75; 5. Smith 67; 6. Rea 65; 7. Baldolini 60. – Ferner: 20. Wahr 15

Nächstes Rennen: 19. Juni 2016, Misano (RSM)

Internet: www.worldsbk.com

SUPERSTOCK 1000 FIM-CUP / Resultate

Donington (GB): 29. Mai 2016; 4. Cup-Lauf; 15 Runden à 4,023 km (= 60,345 km); 35 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 13/27 Grad.

1. Raffaele De Rosa (I/BMW), in 22:38,497 min (= 159,913 km/h); 2. Luis Mercado (ARG/Ducati) +3,348; 3. Niccolò Canepa (I/Yamaha) +3,990 sec; 4. Kevin Calia (I/Aprilia) +6,208; 5. Michael Rinaldi (I/Ducati) +10,962; 6. Toprak Razgatlioglu (TUR/Kawasaki) +17,959; – 12. Julian Puffe (D/Kawasaki); 13. Sebastien Suchet (CH/Yamaha); 17. Eric Vionnet (CH/BMW); 21. Marc Moser (D/Ducati); 22. Brian Leu (CH/Yamaha); – ausgeschieden: Toni Finsterbusch (D/Kawasaki)

Stand (nach 4 von 8 Rennen): 1. De Rosa 82; 2. Mercado 77; 3. Rinaldi 47; 4. Calia 46; 5. Mantovani 29; 6. Guarnoni 25; – 15. Suchet 13; 24. Moser 6; 28. Puffe 4

EUROPEAN JUNIOR CUP / Resultate

Donington (GB): 29. Mai 2016; 3. Cup-Lauf; 11 Runden à 4,023 km (= 44,253 km); 29 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 12/24 Grad.

1. Mika Pérez (E) in 18:19,798 min (= 144,855 km/h); 2. Dorian Laville (F) +0,732 sec; 3. Paolo Grassia (I) +1,194; 4. Alfonso Coppola (I) +1,347; 5. Dorren Loreiro (ZA) +1,345; 6. Hannes Soomer (EST) +10,204; 7. Daniel Drayton (GB) +15,581; 8. Romain Lecarpentier (F) +16,268; 9. Gabriel Noderer (D) +17,561; 10. Richard Bodis (H) +19,937; ferner: 19. Theo Clerc (CH); 23. Laura Rodriguez (CH), alle Honda CB 650

Stand (nach 3 von 7 Rennen): 1. Perez, 61 Punkte; 2. Laville 50; 3. Soomer 46; 4. Grassia 42; 5. Coppola 31; 6. Bodis 28; 7. Cabuc 25; – 11. Noderer 15; 22. Clerc 1

Internet: www.worldsbk.com

6. Torres	1:28,046
7. Hayden	1:28,127
8. Camier	1:28,409
9. Beaubier	1:28,617
10. Forés	1:28,663
11. Abraham	1:30,345
12. Van der Mark	1:28,806
13. De Angelis	1:28,866
14. Brookes	1:20,029
15. Ramos	1:29,289
16. Scassa	1:29,377
17. West	1:29,377
18. Reiterberger	1:29,406
19. Schmitter	1:30,275
20. Lussiana	1:30,635
21. Al Sulaiti	1:31,378
22. Szkopek	1:31,742
23. Toth	1:34,549

WM-Stand Fahrer

1. Rea	293
2. Sykes	237
3. Davies	231
4. Giugliano	147
5. Van der Mark	141
6. Hayden	136
7. Torres	117
8. Camier	97
9. Savadori	89
13. Reiterberger	58

WM-Stand Hersteller

1. Kawasaki	321
2. Ducati	268
3. Honda	188
4. BMW	127
5. Yamaha	105
6. Aprilia	103
7. MV Agusta	97

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf

Start: Davies biegt als Erster vor Sykes, Giugliano und Rea in Redgate ein, Reiterberger als 17.

1. Runde: Rea will an Giugliano vorbei, doch der wehrt sich und kassiert auch Sykes. Beaubier stürzt in der Zielkurve. Davies führt vor Giugliano, Sykes, Rea, Savadori und Torres.

2. Runde: Rea verdrängt Sykes von P3.

3. Runde: Rea läuft zweimal weit, bleibt aber auf P3, die Ducatis ziehen vorne weg.

5. Runde: Giugliano kommt Davies näher.

6. Runde: Hayden schnappt sich Torres (P7), Leader Davies stürzt in der Zielkurve, kann aber weiterfahren (P16). Giugliano führt vor Rea.

7. Runde: Giugliano und Rea 0,7 sec vor Sykes, Reiterberger 15.

8. Runde: Rea in der Zielkurve durch Gras und Kies, fällt auf P4 hinter Giugliano, Sykes und Savadori zurück.

9. Runde: Rea wieder vor Savadori, Reiterberger 14.

10. Runde: Giugliano 0,6 sec. vor Sykes, 5,3 vor Rea.

12. Runde: Sykes an Giugliano dran.

14. Runde: Davies P9.

15. Runde: Davies stürzt erneut, nun endgültig out.

17. Runde: Sykes bringt sich nach zwei Attacken an Giugliano vorbei in Führung, Reiterberger 11.

19. Runde: Sykes 0,4 sec. vor Giugliano, Reiti 10.

22. Runde: Camier an Hayden vorbei auf P4, Reiterberger 11.

23. Runde: Sykes holt sich den siebten Donington-Sieg in Folge.

2. Lauf

Start: Sykes vor Davies, Rea, Giugliano und Hayden, Reiterberger 16.

1. Runde: Rea an Davies vorbei auf P2.

2. Runde: Sykes und Rea ziehen vorn davon.

4. Runde: Sykes und Rea 1,6 sec vor Davies, Reiti 15.

8. Runde: Camier auf dem Vormarsch, bereits 6. vor Giugliano.

6. Runde: Hayden 2,6 sec vor Rea, 3,9 vor Davies und 4,9 vor Giugliano.

9. Runde: Kampfformation Beaubier/v. d. Mark/ Torres/Forés/Brookes (P8).

18. Runde: Böser Slide bei Rea.

19. Runde: Rea bremst Sykes vor Melbourne aus, läuft aber in Zielkurve weit.

22.–23. Runde: Sykes hängt Rea ab und holt sich seinen 30. SBK-Sieg, den 8. in Donington. ♦ IP

Trial-WM Gefrees

Bou in Oberfranken

Von ANDREAS REINSHAGEN

Toni Bou baute seine WM-Führung mit einem Doppelsieg im oberfränkischen Gefrees weiter aus.

Zum Auftakt am Samstag war allerdings der Vorsprung von Bou noch denkbar knapp. Der Spanier kämpfte noch mit seiner Schulterverletzung. Nur zwei Strafpunkte trennten ihn von Rivale Adam Raga. Dahinter platzierte sich mit nur einem weiteren Punkt Albert Cabestany denkbar knapp und füllte damit das ausschließlich spanische Podium am Samstag. Takahisa Fujinami landete auf Platz 4 vor Jeroni Fajardo. Fajardo hatte damit sein bestes Saisonergebnis.

Der einzige deutsche Fahrer Franz Kadlec landete auf Platz 11. Das angekündigte Unwetter am Samstag blieb aus und die Bedingungen im Gelände waren daher trocken. Diese Wetterbedingungen änderten sich aber über Nacht drastisch. Die Orga-

nisatoren des MSC Gefrees mussten durch einen Starkregen in der Nacht zwei der insgesamt zwölf WM-Sektionen umbauen.

Zwei Sektionen umgebaut

Am Sonntag dominierte ebenfalls Bou mit deutlichem Abstand vor Raga bei trockenen Verhältnissen. Den Kampf um den dritten Podestplatz gewann James Dabill. Der Brite musste dafür aber den Spanier Jaime Busto in Schach halten, der mit nur drei weiteren Strafpunkten hinter Dabill landete.

Franz Kadlec schaffte es vor heimischem Publikum am Sonntag knapp hinter dem Schweden Eddie Karlsson und vor Jorge Casales auf den neunten Platz.

In der 125er-Klasse gewann der Deutsche Jarmo Robrahn souverän an beiden Tagen auf heimischem Boden. Mit ihm landete Landsmann Max Faude an beiden Tagen hinter Jack Peace auf dem dritten Podiumsplatz. ♦



GREIG/GF MEDIA

Platz 9 – ein Achtungserfolg für Franz Kadlec

TRIAL-WM / Resultate

Gefrees (D): 28./29 Mai 2016, Wetter: gewittrig, 21 Grad.
Samstag: 1. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 35 Strafpunkte; 2. Adam Raga (E/TRS), 37; 3. Albert Cabestany (E/Sherco), 38; 4. Takahisa Fujinami (J/Montesa-Honda), 56; 5. Jeroni Fajardo (E/Vertigo), 64; 6. Jaime Busto (E/Montesa-Honda), 65; 7. James Dabill (GB/Vertigo), 72; 8. Miquel Gelabert (E/Sherco); 9. Eddie Karlsson (S/Montesa), 88; 10. Oriol Noguera (E/Montesa), 94; 11. Franz Kadlec (D/GasGas), 95.
Sonntag: 1. Bou, 30 Strafpunkte; 2. Raga 47; 3. Dabill 64; 4. Busto 67; 5. Fujinami 70; 6. Fajardo 84; 7. Karlsson 87; 8. Pol Tarres (E/TRS), 89; 9. Kadlec 91.
WM-Stand nach 6 von 15 Läufen: 1. Bou, 114 Punkte; 2. Raga 103; 3. Fujinami 74; 4. Cabestany 73; 5. Busto 72; 6. Dabill 62; 7. Fajardo 62; – ferner: 9. Kadlec 31.

Nächster Lauf: 11./12. Juni 2016, Sant Julia de Loria (AND)
 Internet: www.fim-live.com

Speedway-WM Gorican

Keine Chance für Kai Huckenbeck

Für den deutschen Speedway-Profi Kai Huckenbeck war im Semifinale 1 der GP-Qualifikation im kroatischen Gorican am Samstag nach einem Sturz Endstation. Drei Polen kamen unter die ersten Sieben.

Nach Huckenbecks Ausscheiden ist Martin Smolinski (2. Juli in Lonigo) als letzter Deutscher im Wettbewerb. Der 23-jährige Werlter stürzte gleich im 1. Durchgang mit dem Ungarn Tabaka und wurde disqualifiziert. Danach kam der Elite-League-Fahrer, der am Vorabend für King's Lynn nur einen Punkt einfahren konnte, nur noch in seinem dritten Lauf vor



Huckenbeck

Andzej Lebedevs und Martin Vaculik zu zwei Punkten.

Für den GP-Challenge am 3. September in Vetlanda qualifizierten sich die Polen Piotr Pawlicki (mit Punktemaximum), der letzten Donnerstag in Olching siegreiche Kasprzak (2.) und Buczkowski (5.) sowie Sam Masters (4.), Peter Ljung (6.) und Ex-GP-Fahrer Hans Andersen (7.).

Der Tscheche Vaclav Milik verlor den möglichen Qualiplatz in der letzten Runde seines letzten Laufes gegen Jurica Pavlic. Er musste dann ein Stechen um Reserveplatz 8 gegen drei Fahrer bestreiten. Martin Vaculik siegte vor Milik, Andzej Lebedevs und Andriy Karpov. ♦ TS

SPEEDWAY-WM / Resultate

Gorican (HR): 28. Mai 2016, Bahnlänge: 305 m.
 Qualifiziert für GP-Challenge: 1. Piotr Pawlicki (PL), 25; 2. Krzysztof Kasprzak (PL), 14; 3. Kenneth Bjerre (DK), 11+3; 4. Sam Masters (AUS), 11+2; 5. Krzysztof Buczkowski (PL), 9; 6. Peter Ljung (S), 9; 7. Hans Andersen (DK), 8; – Reserve: 8. Martin Vaculik (SK), 7+3; – ausgeschieden: 9. Vaclav Milik (CZ), 7+2; 10. Andzej Lebedevs (LV), 7+1; 11. Andriy Karpov (UA), 7+0; 12. Timo Lahti (FIN), 4; 13. Kim Nilsson (S), 4; 14. Jurica Pavlic (HR), 2; 15. Kai Huckenbeck (D), 2; 16. Jozsef Tabaka (H), 0.

Nächster Lauf: 2. Juli 2016, Semifinale 2 Lonigo (I)
 Internet: www.speedwaygp.com

Speedway-EM Olching

Die Rechnung ging nicht auf

Der MSC Olching hatte mit der Austragung des SEC-Challenge gehofft, seinen Fahrer Martin Smolinski in die EM-Finals zu hieven. Die Rechnung ging nicht auf.

Der Olchinger landete seit einer gefühlten Ewigkeit bei einem Heimrennen nicht auf dem Podium; schlimmer noch: Der einzige Deutsche wurde vor 3500 Zuschauern mit einem Punkt Rückstand auf P7 Neunter und ist damit ausgeschieden. Nach drei Läufen hatte der Ex-GP-Fahrer nur drei Punkte. Zwei 2. Plätze hinter Peter Ljung und Tagessieger Krzysztof Kasprzak waren zu wenig. «Ich habe nicht das richtige Setup gefunden», erklärte Smolinski das Ausscheiden auf heimischem Ge-

läuf. Qualifiziert haben sich Leon Madsen, Joonas Kylmäkorpi, Przemyslaw Pawlicki, Hans Andersen, Ljung und Anders Thomsen.

Smolinski hat noch eine theoretische Chance: Am Montag (nach Red.schluss) vergab Promoter OneSport drei Wildcards für die Finals. In den letzten zwei Jahren ging immer eine an Smolinski. ♦ TS



PABLAN

Die Polen gaben den Ton an

SPEEDWAY-EM / Resultate

Olching (D): 26. Mai 2016, EM-Challenge; Bahnlänge: 400 m, Wetter: sonnig, 24 Grad.
 Qualifiziert für EM-Finalserie: 1. Krzysztof Kasprzak (PL), 13; 2. Leon Madsen (DK), 12; 3. Joonas Kylmäkorpi (FIN), 11; 4. Przemyslaw Pawlicki (PL), 10; 5. Hans Andersen (DK), 10; 6. Peter Ljung (S), 8; 7. Anders Thomsen (DK) 8; – ausgeschieden: 8. Nicolas Covatti (I), 7; 9. Martin Smolinski (D), 7; 10. Mateusz Szczepaniak (PL), 6; 11. Eduard Krmar (CZ), 6; 12. Fredrik Lindgren (S), 6; 13. Artjem Laguta (RUS), 5; 14. Thomas B. Jonasson (S), 5; 15. Michael Jepsen Jensen (DK), 4; 16. Tomasz Jedrzejak (PL), 1.

Nächster Lauf: 16. Juli 2016, Finale 1, Güstrow (D)
 Internet: www.speedwayeuro.com

NACHRICHTEN

Jarvis zum Dritten am Erzberg

Hardenduro In Abwesenheit des immer noch verletzten Jonny Walker gewann sein britischer Landsmann Graham Jarvis zum dritten Mal das Erzberg Rodeo in Österreich. Mit deutlichem Abstand von fast einer halben Stunde wurde der US-Amerikaner Cody Webb Zweiter vor Alfredo Gomes aus Spanien. Newcomer Billy Bolt belegte von der 2. Startreihe aus einen sensationellen 5. Platz.

Michael Härtel gewinnt auch in Altrip

Langbahn Vier Tage nachdem er in Scheessel gewonnen hatte, entschied Michael Härtel auch den Sandbahn-Klassiker an Fronleichnam in Altrip für sich. Der 18-Jährige siegte auf Robert-Barth-Jawa vor Jörg Tebbe und Josef Franc. Die Prestige-Trophäe «Goldener Römer» sicherte sich der Tscheche Franc vor Härtel.



Sieger auf Jawa: Michael Härtel

Landshuter Heimsieg über den Meister

Speedway-Bundesliga Landshut bezwang am Sonntag zu Hause Titelverteidiger Nordstern Stralsund unerwartet klar mit 52:34 Punkten. Smolinski war überragender Landshuter mit 14 Punkten; bei den Vorpommern stachen nur die Ausländer Troy Batchelor (10+1) und Patryk Dudek (14). Nach vier Rennen haben Wolfslake, Brokstedt, Landshut und Stralsund alle zwei Matchpunkte.

Krystian Rempala Verletzungen erlegen

Speedway Der 18-jährige Pole Krystian Rempala erlag vergangenen Samstag den schweren Kopfverletzungen, die er sich bei einem Sturz beim Ligarennen am 22. Mai im polnischen Rybnik zugezogen hatte. ♦ RP/TS

Motocross GP Talavera de la Reina

Nagl «back to business»



MX2-Weitmeister Tim Gajser wurde MXGP-Sieger, aber Nagl rückt an die Spitze ran

Von ALEX HODGKINSON

Max Nagl ist wieder im Geschäft – der Husqvarna-Leader war in Talavera/E zweimal Zweiter und hat den Abstand zu Platz 2 in der MXGP-WM erheblich verkürzt. Jeffrey Herlings holte sich in der MX2 den 9. Sieg.

Schon während der MXGP-Qualifikation gab es eine potenzielle WM-Vorentscheidung, als Titelverteidiger Romain Febvre eine Armverletzung erlitt. In der 2. Runde donnerten Febvre und Landsmann Gautier Paulin in das Heck von Shaun Simpsons KTM, nachdem der Schotte mit gerissener Kette plötzlich stehen geblieben war.

Als er aufstehen wollte, verlor Febvre das Gleichgewicht gerade im Moment, als Toni Cairoli an der Innenseite vorbeifahren wollte, und der Italiener konnte

nicht vermeiden, seinen WM-Rivalen zu überfahren. Röntgenaufnahmen bestätigten, dass der Franzose nichts gebrochen hat, aber er hatte am Abend noch erhebliche Schmerzen und konnte seinen linken Arm kaum bewegen. Noch im Warm-up war er gehandicapt: «Ich kann den Kupplungshebel nur mit Schmerzen betätigen.» Er ging trotzdem an den Start und mit zwei tapferen Vorstellungen rettete er 30 WM-Punkte.

Cairoli konnte keine Absicht vorgeworfen werden, aber eine Woche vor dem Frankreich-GP kochten die Febvre-Fans auf französischen Online-Portalen.

Schon im Training distanzierte Gajser die Gegner um mehr als eine Sekunde pro Runde und in der Qualifikation sowie in beiden WM-Läufen setzte der slowenische Teenager seine Erfolgsserie fort. «Das freie Wochenende seit Trentino kam mir

gelegten. Als WM-Leader habe ich mir in Teutschenthal und Arco zu viele Gedanken gemacht, aber hier bin ich mit freiem Kopf gefahren und wollte nur Spaß haben.»

Es war der 5. Tagessieg in neun GPs und der Honda-Star hat seine Führung zur WM-Halbzeit auf 24 Punkte aufgebaut.

Nagl: alle Starts gewonnen

Max Nagl zog dreimal gegen den Teenager den Kürzeren, aber die deutsche WM-Hoffnung war trotzdem zufrieden: «Es war extrem wichtig, erstmals seit Wochen zweimal vorne mitzufahren. Ich hatte in den letzten drei GPs einen guten ersten Lauf, aber habe jedes Mal den zweiten Lauf vermässelt. Wir hatten auch eine gute Testwoche und ein wichtiges Upgrade in unserem Setup gefunden. Ich konnte alle Starts gewinnen und im ersten WM-Lauf Tim drei Runden

lang hinter mir halten. Er fährt extrem schnell zurzeit, aber es ist erst Halbzeit in der WM.»

Der Oberbayer bleibt weiterhin WM-Vierter, 68 Punkte hinter Gajser.

In der MX2-Klasse lieferte Jeffrey Herlings erneut den Beweis, dass er nur selbst einen dritten WM-Titel verhindern kann. In der Qualifikation verpatzte er den Start und stürzte in der Starttrunde bei einer Kollision mit Petar Petrov, aber in den letzten fünf Runden fuhr er trotz «Bleib cool»-Aufforderung aus der Boxengasse mit vollem Risiko sechs Sekunden pro Runde schneller als die Konkurrenz.

Herlings gewann beide WM-Läufe ohne Probleme; er folgte Dylan Ferrandis in den ersten vier Runden des 1. Laufes, bevor er zu einem komfortablen Sieg 20 Sekunden vor dem Franzosen fuhr. Im 2. Lauf ließ er mit einem Vorsprung von «nur» sieben Se-

kunden vor Benoit Paturel seinen 8. Doppelsieg in neun GPs feiern.

Jeremy Seewer verpasste das Tagespodest, aber der deutschsprachige Schweizer war mit seiner Leistung völlig zufrieden: «Ich bin in beiden Läufe gestürzt, aber der Speed war da. Es waren zwei faire Kämpfe mit Pauls Jonass, meinem direkten Gegner um Rang 2 in der WM. Im ersten Lauf wollte ich probieren, ihn über den großen Doppelsprung außen zu überholen, aber es war ein gewagter Move. Ich bin zu kurz gelandet und der Rahmen ist auf dem Boden aufgeschlagen. Es war alles oder nichts in der letzten Runde im zweiten Lauf. Es war riskant, aber es war die letzte Chance. Wir sind beide echte Racer und ich habe dieses Mal den Kürzeren gezogen.» Seewer bleibt WM-Zweiter, noch 25 Zähler vor Jonass. ♦



Der Beweis: Max Nagl (#12) gewinnt den Start vor Gajser (#243), Paulin (#21) und Febvre (#461)



Laufsieg Nr. 17: Jeffrey Herlings kann sich nur selbst schlagen

MOTOCROSS-GP SPANIEN / Resultate MXGP

Talavera de la Reina (E): 29. Mai 2016, 9. WM-Lauf, Wetter: teils bewölkt/trocken, 20 Grad.

1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet; 17 Runden à 1,620 km (= 27,540 km).
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 17 Runden in 34:19,713 min (= 48,135 km/h)
 2. Max Nagl (D/Husqvarna), 7,344 sec zurück
 3. Clement Desalle (B/Kawasaki), 11,598 sec zurück
 4. Gautier Paulin (F/Honda); 5. Antonio Cairoli (I/KTM); 6. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda);
 7. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 8. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 9. Romain Febvre (F/Yamaha);
 10. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 11. Shaun Simpson (GB/KTM); 12. José Butron (E/KTM);
 13. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 14. Tanel Leok (EST/KTM); 15. Jordi Tixier (F/Kawasaki);
 16. Alessandro Lupino (I/Honda); 17. Angus Heidecke (D/KTM);
 18. Dennis Ulrich (D/KTM); 19. Rui Goncalves (P/Husqvarna); 20. Harri Kullas (EST/KTM);
 21. Ander Valentin (E/Kawasaki); 22. Kevin Stribos (B/Suzuki); 23. Peter Irt (SLO/Yamaha)
 Schnellste Runde: Guillod, Yamaha, in 1:52,759 min (= 51,721 km/h)

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet; 17 Runden à 1,620 km (= 27,540 km).
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 17 Runden in 34:15,981 min (= 48,222 km/h)
 2. Max Nagl (D/Husqvarna), 3,607 sec zurück
 3. Gautier Paulin (F/Honda), 6,614 sec zurück
 4. Romain Febvre (F/Yamaha); 5. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 6. Clement Desalle (B/Kawasaki);
 7. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 8. Valentin Guillod (CH/Yamaha);
 9. Antonio Cairoli (I/KTM); 10. Shaun Simpson (GB/KTM); 11. Glenn Coldenhoff (NL/KTM);
 12. José Butron (E/KTM); 13. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 14. Christophe Charlier (F/Husqvarna);
 15. Milko Potisek (F/Yamaha); 16. Rui Goncalves (P/Husqvarna);
 17. Alessandro Lupino (I/Honda); 18. Harri Kullas (EST/KTM); 19. Tanel Leok (EST/KTM);
 20. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 21. Dennis Ulrich (D/KTM); 22. Priit Ratsep (EST/Honda);
 – ferner 26. Angus Heidecke (D/KTM)
 Schnellste Runde: Cairoli, KTM, in 1:52,524 min (= 51,829 km/h)
 Nächstes Rennen: 5. Juni 2016, St Jean d'Angely (F)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP

1. Gajser	385
2. Febvre	361
3. Cairoli	338
4. Nagl (D)	317
5. Bobryshev	295
6. Van Horebeek	274
7. Simpson	210
8. Stribos	204
9. Guillod (CH)	180
10. Coldenhoff	156

27. Heidecke (D)	10
33. Ulrich (D)	4

WM-Stand Hersteller MXGP

1. Honda	393
2. Yamaha	371
3. KTM	345
4. Husqvarna	328
5. Suzuki	227
6. Kawasaki	208

MOTOCROSS-GP SPANIEN / Resultate MX2

Talavera de la Reina (E): 29. Mai 2016, 9. WM-Lauf, Wetter: teils bewölkt/trocken, 20 Grad.

1. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 17 Runden à 1,620 km = 27,540 km.
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 34:15,998 min (= 48,222 km/h)
 2. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 20,611 sec zurück
 3. Pauls Jonass (LV/KTM), 23,309 sec zurück
 4. Benoit Paturel (F/Yamaha); 5. Brian Rogers (NL/KTM); 6. Aleksandr Tonkov (RUS/Brylyakov (RUS/Kawasaki));
 7. Michele Cervellini (I/Honda); 8. Max Anstie (GB/Husqvarna); 9. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki);
 10. Samuele Bernadini (I/TM); 11. Jeremy Seewer (CH/Suzuki);
 12. Alvin Östlund (S/Yamaha); 13. Ivo Monticelli (I/KTM); 14. Roberts Justs (LV/KTM); 15. Calvin Vlaanderen (NL/KTM);
 16. David Herbreteau (F/Honda); 17. Iker Larranaga (E/KTM);
 18. Freek van der Vliet (NL/Kawasaki); 19. Simone Furlotti (I/Yamaha);
 20. Simone Zecchina (I/Yamaha); – ferner: 33. Christopher Valente (CH/KTM)
 Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:51,284 min (= 52,406 km/h)

2. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 17 Runden à 1,620 km = 27,540 km.
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 34:54,462 min (= 47,336 km/h)
 2. Benoit Paturel (F/Yamaha), 7,249 sec zurück
 3. Pauls Jonass (LV/KTM), 19,128 sec zurück
 4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 6. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha);
 7. Samuele Bernadini (I/TM); 8. Brian Rogers (NL/KTM); 9. Adam Sterry (GB/KTM);
 10. Michele Cervellini (I/Honda); 11. Robert Justs (LV/KTM); 12. Max Anstie (GB/Husqvarna);
 13. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 14. Iker Larranaga (E/KTM); 15. Ivo Monticelli (I/KTM);
 16. Dakota Alix (USA/Yamaha); 17. Calvin Vlaanderen (NL/KTM); 18. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki);
 19. Alvin Östlund (S/Yamaha); 20. Jorge Zarazoga (E/Honda)
 1. Runde zurück: 23. Francesc Mataro Vilar (E/Yamaha); – ferner: 30. Christopher Valente (CH/KTM)
 Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:54,258 min (= 51,042 km/h)
 Nächstes Rennen: 5. Juni 2016, St Jean d'Angely (F)
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2

1. Herlings	447
2. Seewer (CH)	325
3. Jonass	300
4. Paturel	251
5. Tonkov	240
6. Petrov	210
7. Anstie	205
8. Bernardini	204
9. Ferrandis	200
10. Brylyakov	197

19. Jacobi (D)	55
31. Valente (CH)	20

WM-Stand Hersteller MX2

1. KTM	447
2. Kawasaki	327
3. Suzuki	325
4. Yamaha	313
5. Husqvarna	261
6. TM	204
7. Honda	174

US-Motocross-Meisterschaft Glen Helen

Trotz Malheur weiter Spitze

Von THOMAS SCHIFFNER

Von den ersten vier Heats der US Nationals konnte Ken Roczen drei gewinnen. Der Deutsche führt auch nach Glen Helen die Tabelle zwei Punkte vor Supercross-Champion Ryan Dungey an.

Es sah ganz nach einem Doppelsieg des Suzuki-Piloten,

wie beim Meisterschaftsauftritt in Hangtown, aus. Doch die Technik hinderte Roczen, seine Führung in Lauf 1 ins Ziel zu bringen. Schon in der ersten Runde ging er an Justin Barcia vorbei, und als Trey Canard in Runde 2 stürzte, war er Zweiter hinter Ryan Dungey. Mit den schnellsten Rennrunden setzte der Thüringer neun Minuten vor Schluss einen Pass

und fuhr davon. Mit 13 Sekunden Vorsprung auf die KTM-Speerspitze begannen in den letzten beiden Runden Kennys Probleme.

Roczen: «Konnte nichts tun»

«Ich hatte keinen Luftdruck mehr in meiner Vorderradgabel und musste mich deshalb mit Platz 4 zufriedengeben. Ich konnte nichts mehr tun.» Dun-

gey, Jason Anderson und Eli Tomac kamen vorbei.

Im 2. Lauf gewann Roczen den Holeshot und siegte mit 20 Sekunden Vorsprung auf Dungey, der jedoch Tagessieger vor dem RCH-Suzuki-Piloten wurde. «Ich fuhr gut und es hätte ein perfekter Tag werden können. Wichtig ist, dass ich gesund nächste Woche in Colorado starten kann», so Roczen. ♦



Nur die Technik hinderte Roczen an einem weiteren Doppelsieg

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Glen Helen (USA): 28. Mai 2016, 2. Lauf.
 Finale: 1. Ryan Dungey (USA/KTM), 1-2; 2. Ken Roczen (D/Suzuki), 4-1; 3. Eli Tomac (USA/Kawasaki), 3-3; 4. Jason Anderson (USA/Husqvarna), 2-5; 5. Trey Canard (USA/Honda), 7-4;
 6. Joshua Grant (USA/Kawasaki), 6-6; 7. Cole Seely (USA/Honda), 5-10; 8. Phillip Nicoletti (USA/Yamaha), 10-9; 9. Marvin Musquin (F/KTM), 9-11; 10. Broc Tickle (USA/Suzuki), 8-13;
 11. Justin Brayton (USA/KTM), 11-12; 12. Fredrik Noren (S/Honda), 12-14; 13. Christophe Pourcel (F/Husqvarna), 29-7; 14. Justin Barcia (USA/Yamaha), 37-8; 15. Andrew Short (USA/KTM), 14-15; 16. Benny Bloss (USA/KTM), 13-16; 17. Justin Bogle (USA/Honda), 15-36;
 18. Toshiaki Tomita (JAP/Honda), 20-17; 19. Blake Baggett (USA/Suzuki), 16-39; 20. Jesse Wentland (USA/Honda), 17-30.
 Stand nach 2 Läufen: 1. Roczen, 93 Punkte; 2. Dungey 91; 3. Tomac 76; 4. Anderson 73;
 5. Canard 62; 6. Grant 56; 7. Seely 54; 8. Musquin 48; 9. Nicoletti 45; 10. Barcia 39; 11. Tickle 31; 12. Short 28; 13. Baggett 27; 14. Brayton 26; 15. Bogle 25; 16. Pourcel 24; 17. Noren 24;
 18. Bloss 20; 19. Weston Peick (USA/Yamaha), 8; 20. Cody Cooper (NZ/Honda), 8.

Nächstes Rennen: 4. Juni, Lakewood (USA)
 Internet: www.amssupercross.co

NACHRICHTEN

Everts vorübergehend «arbeitslos»

MXGP Stefan Everts hat wenig Glück, seitdem er das Ruder bei Suzuki World übernommen hat. Brian Hsu wartet immer noch auf seinen Einstieg in die MX2-WM. Der 18-Jährige versuchte ein Renn-Comeback beim ADAC-Masters in Möggers, aber sein Vorderarm ist wieder in Gips. Er war nach einer Startkollision von mehreren Konkurrenten überfahren worden. In der MXGP-Klasse fehlte Ben Townley in Spanien, nachdem er während der Woche bei einem Trainingssturz ebenfalls eine Handgelenksverletzung und eine Gehirnerschütterung erlitt.

Teurer England-GP für Bobryshev

MXGP Ein GP in England ist für einige Teilnehmer ein schwieriges Unternehmen. Auf der Insel gilt nicht die Schengenvereinbarung und Fahrer aus Russland sowie dem ehemaligen Commonwealth benötigen für die Einreise Visa. Seitdem Evgeny Bobryshev vor zwei Jahren die Einreise mit Touristenvisum verweigert wurde, zahlte HRC 700 britische Pfund plus Anwaltskosten für ein befristetes Arbeitsvisum, und drei Wochen vor dem diesjährigen GP am 18./19. Juni in Matterley Basin wartet Vsevolod Brylyakov, der für das britische DRT-Kawasaki Team fährt, immer noch auf ein Visum. EMX250-Spitzenfahrer Hunter Lawrence aus Australien hat erst nach wochenlangen Verhandlungen sein Visum bekommen.

Heimspiel für Lukas Neurauder in Tirol

Motocross-ÖM Wie erwartet gestaltete sich das Rietzer Event zum Heimspiel für Lukas Neurauder. Beim 5. Meisterschaftslauf in den Klassen MX Open und MX2 auf Tiroler Boden baute Neurauder mit zwei Siegen die ÖM-Führung auf 45 Punkte aus. Manuel Obermair behauptete auf der Husqvarna mit den Plätzen 4 und 3 Rang 2 und auch der Slowene Aljosa Molnar (Honda) behielt Platz 3 vor Petr Smitka, der wieder in die Meisterschaft eingriff und zweimal Zweiter wurde. Einen Umbruch gab es in der MX2-Klasse: Durch einen Ausfall verlor Manuel Perkhofer die Führung. Neuer Leader ist Roland Edelbacher (beide KTM). ♦ AH/TS/AD

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



Abbildung
unverbindlich

POTTHOFF

DAS LEAST SICH GUT! Der neue Audi Supersportwagen R8, 397 kW, Neufzg., bei uns für eine monatliche Leasing-Rate von unglaublichen 999,00 € (MwSt. auswb.), bei einer Leasing-Laufzeit von 36 Monaten und einer Fahrleistung von 10000 km p.a. (UPE des Herstellers: 165.000,00 €), Mietsonderzahlung 20.000,- € (MwSt. auswb.). Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig. Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 16,7; außerorts 8,4; kombiniert 11,4; CO2-Emissionen kombiniert 272 g/km; CO2-Effizienzklasse G. Herr Sebastian Dellwig freut sich über Ihren Anruf unter Tel. 02381/7998318 W.POTTHOFF GmbH, Hüserstr. 1, 59065 Hamm, R und RS Modelle ständig auf Lager! Kein Sportwagenkauf ohne unser Angebot! Mehr unter www.potti.de H

BMW

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

Ferrari

Italia Spider, weiß, ca. 5800 km, Bj: 04.14, 1. Hd., unfr., innen schwarz Alcantara, Lenkrad Alcantara, Dachhimmel schwarz, Tempomat, Navi, Parksensoren, Carbon, Rennsportsitze mit Mittelstreifen etc., NP 260.000,- €, Preis VS. Tel. 0171/3312812

WANTED: Ferrari 488 GTB & Spider für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380

Jaguar

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

Land Rover



matzker
Range Rover Sport 3.0 SDV6 HSE Dynamic, EZ 03/2014, 72500 km, 215 kW (292 PS), Santorini Black Metallic, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 62.900,- €. Matzker KFZ-Technik GmbH, Robert-Perthel-Strasse 31, 50739 Köln, Tel. 0221/5463236, www.matzker.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33043



matzker
Range Rover Evoque 2.0 TD4 Pure Aut. Neufahrzeug, 110 kW (149 PS), Diesel, Autom., Fuji White Solid, Navi, Klima, SHZ, 38.200,- € (MwSt. awb.) Verbr. l/100 km: innerorts 6,1; außerorts 4,5; kombiniert 5,1; CO2 134 g/km. Matzker KFZ-Technik GmbH, Robert-Perthel-Strasse 31, 50739 Köln, Tel. 0221/5463236, www.matzker.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33042



matzker
Discovery Sport 2.0 eD4 Pure, Neufahrzeug, 110 kW (149 PS), Diesel, Kaikoura Stone Metallic, Navi, Klima, SHZ, 33.900,- € (MwSt. awb.) Verbr. l/100 km: innerorts 6,3; außerorts 4,7; kombiniert 5,3; CO2 139 g/km. Matzker KFZ-Technik GmbH, Robert-Perthel-Strasse 31, 50739 Köln, Tel. 0221/5463236, www.matzker.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33041

Lexus

**LEXUS RACE EVENTS
NORDSCHLEIFE**

www.lackas-race-events.de

Testdrive-Events im LEXUS RC F, GS F, TOYOTA GT 86, SUZUKI Swift ab 349,- €. Freie Startplätze! Info: 0281/95295-55 H

Porsche

911 Cabrio (997), ind.rot, Bj. 4.07, 50000 km, unfallfrei, 1. Hd., Schalter, gute Ausstattung., TÜV und KD neu, VB 57.911,- €. Tel. 0175/6698288

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

Porsche-Barankauf zu Spitzenpreisen. www.auto-marquardt.de, Tel. 0711/987979-0 H

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

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

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

Privat sucht 993 S od. 964 Targa, deutsches Auto, kein Automatik. Telefon 0176/17911791

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.alrad-daewel.de 0651/86503 H

VW



Die Käferfarm - Ihr Spezialist für VW-Klassiker bietet eine große Auswahl an originalen top-gepflegten VW-Käfer-Cabrios mit Vollgarantie! Neben An- und Verkauf können Sie Ihr Wunschfahrzeug konfigurieren und unsere Dienstleistungen wie Restauration, Reparatur, Abholservice und Oldtimerleasing nutzen. In unseren Onlineshops können Sie über 10.000 Ersatzteile bestellen. Tel. 02153/9108137 www.die-kaeferfarm.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

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

Mercedes

Suche MB SLR McLaren Coupé mit wenig km. 0152/55872676

S 63 AMG 4Matic Cabrio, 22 km, 430 kW (585 PS), cavansitblau, Leder exklusiv, Neufahrzeug, sofort verfügbar! Burmester, Keramik etc. Vollausst., dt. Fzg., 226.124,- MwSt. awb. 0049(0)561-40096301
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33000

SL 320, EZ 7/2001, 65000 km, 165 kW (224 PS), schwarz, Leder, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., (einer der letzten und besten, orig. Zustand, fast Vollausst.), VB 32.500,- €. Tel. 0171/5394978

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 33060

Senior-TT

Schweizer Palast

Von IMRE PAULOVITS

Seit über 30 Jahren hat kein V4-Zweitakter mehr bei der Senior-TT mitgemischt. Mit Suter Racing und ihrer hochmodernen MMX 500 kehrt dieses Jahr das von vielen für das ultimative Rennmotorrad gehaltene Konzept auf die Insel zurück.

Es war kalt in Brunn, doch den älteren unter den Fahrern des Renntrainings liefen noch kältere Schauer den Rücken herunter, als in einer Box plötzlich das helle Kreischen eines Vierzylinder-Zweitakters erklang. Für Suter Racing hatte der Ernstfall begonnen: Der erste Test für den Renneinsatz bei der Tourist Trophy. Bislang galt es für die Hightech-Schmiede aus Turbenthal im Kanton Zürich nur, einen Rennzweitakter der alten Schule für Rennfans fertigzustellen, der träumen lässt und so tut, als wären die giftigen Biester nie aus der Königsklasse verbannt worden. Doch mit dem mutigen Entschluss, sie bei der Senior-TT

gegen die Superbikes, die in den letzten 30 Jahren immer weiter für die Anforderungen der Insel feingeschliffen wurden, antreten zu lassen, wurde aus dem verträumten Spiel bitterer Ernst. «Wir machen uns nichts vor», gibt auch Firmenchef Eskil Suter zu. «Der erste Einsatz wird für uns ein reines Lehrjahr. Unser TT-Einsatz ist auf drei Jahre ausgelegt. Da wollen wir sehen, wie weit wir an die Spitze herankommen.»

Idee beim Kaffeetratsch

«Wir saßen mit unseren Ingenieuren beim Kaffeetratsch zusammen, da ist die Idee gekommen, dass wir mit der MMX 500 bei der Tourist Trophy mitfahren sollten», verrät Suter-Marketing-Leiter Philippe Soutter. «Das kann man natürlich nicht einfach aus Spaß an der Freude machen. Aber wir haben die Vision, die MMX 500 eines Tages als Kleinserie mit Straßenzulassung aufzulegen. Und da kann man sich kaum besser profilieren, als beim ältesten Motorradrennen der Welt mit einem so speziellen Motorrad mitzufahren.»

Nach der «Schnaps»-Idee kam dann die harte Arbeit. «Man kann sich kaum vorstellen, was unsere Ingenieure seit der Geburt dieser Idee geleistet haben», blickt Soutter zurück. «Wenn sich ein großes Werk zu so einem Einsatz entschließt, dann arbeiten vierzig Ingenieure mindestens ein halbes Jahr an dem Projekt. Wir hatten gerade drei Mann, die drei Monate Zeit hatten, und die haben Unglaubliches geleistet. Dabei haben sie Dinge an dem Motorrad herausgefunden, die ohne einen gezielten Renneinsatz wohl kaum ans Tageslicht gerückt wären und so viel zu dessen Entwicklung beigetragen.»

In dieser Zeit hat das Motorrad viel Zeit auf dem Prüfstand verbracht, um das Mapping der Einspritzung zu optimieren. Jedes kleine Detail wurde überprüft. Auch bei den Zulieferern wurden noch neue Teile bestellt, die den Anforderungen des über 60 Kilometer langen Straßenkurses gerecht werden. «Leider konnten wir die Öhlins-Gabel, die wir für die TT bekommen, vorher nicht testen.

Wir können nur hoffen, dass sie funktionieren wird», sagt Eskil Suter, der bei diesem Abenteuer gemeinsam mit seinen vier Technikern vor Ort dabei sein wird. «Aber es wird ohnehin genug zu tun geben.»

Mit TT-Sieger zusammengetan

Die Welt der TT ist eine von extremen Spezialisten. Auf dem schnellen Straßenkurs ohne Auslaufzonen dürfen sich Fahrer wie Techniker keinen Fehler erlauben. Eine immense Erfahrung ist notwendig, um bei der Senior-TT Rundenschnitte von über 210 km/h sicher über drei MotoGP-Rennstrecken zu bringen. Um diese Erfahrung so schnell wie möglich aufzuholen, hat sich Suter Racing mit Ian Lougher verbündet. Der zehnfache TT-Sieger ist zwar mittlerweile 53 Jahre alt und wollte eigentlich nur noch die Classic-TT bestreiten, doch er musste nicht lange überredet werden, um mit einem V4-Zweitakter, dem einstigen Traum seiner rennfahrenden Jugend, dabei zu sein. Lougher betreibt heute selbst ein Rennteam auf der TT, und die

Infrastruktur dieses Teams wird vor Ort für den Einsatz genutzt.

«Wir selbst kommen mit vier Technikern und meiner Wenigkeit», erklärt Eskil Suter. «Crewchief wird Didier Langouet sein, ein alter Hase, der seit 40 Jahren dabei ist. Mit Alessandro Giusano und Reto Karrer haben wir noch zwei hochkarätige Techniker dabei sowie unseren externen Mechaniker Rolf Hagemann. Dazu kommen die Leute von Ian Lougher.»

Sprung ins Abenteuer

Suters Truppe ist bereits letzten Donnerstag mit dem Motorrad in einem Mercedes Sprinter auf die Isle of Man gereist, wo Lougher sie mit seinem Renntransporter in Empfang nahm. «Das Ganze wird für uns schon ein Abenteuer werden, bei dem noch viele Unbekannte auf uns zukommen», weiß Philippe Soutter. «Natürlich haben wir auf dem Papier erst einmal einen Vorteil beim Leistungsgewicht. Aber ob das wirklich so ist, und ob das Motorrad auf den Bodenwellen nicht zu leicht ist, wird sich vor Ort zeigen. Ian Lougher



Bereit für den Beginn ihrer Karriere als Rennmotorrad: Die Suter MMX 500 mit 588ccm-V4-Zweitakt-Einspritzmotor in ihrer Kriegsbemalung für die Tourist Trophy 2016

TT 2016

Fast wie MotoGP

Der 588ccm-Zweitakt-V4 von Suter wird nicht der einzige spektakuläre Exot bei der Tourist Trophy in diesem Jahr sein. Das renommierte Team von Padgett's wird mit dem zehnfachen TT-Sieger und ehemaligen Rundenrekord-Halter Bruce Anstey aus Neuseeland mit der Honda RC 213 V-S, dem Straßen-Ableger von Hondas MotoGP-Motorrad, sowohl bei den Superbikes als auch bei der Senior-TT mitfahren.

Damit geht ein langgehegter Traum der eingefleischten TT-Fans zumindest zum Teil in Erfüllung, die sich seit 1985 die Frage stellen, wie schnell wohl die 500er Zweitakter beziehungsweise MotoGP-Bikes auf dem Mountain-Circuit wären. Denn die RC 213 V-S in der offenen Version und mit feiner Überarbeitung durch das erfahrene Team von Padgett's Racing entspricht ungefähr dem Stand, den die Open-Class-MotoGP-Bikes im Vorjahr hatten.

Erfahrung für das Spektakel

Doch selbst ein so erfahrenes Team mit einem so erfahrenen Piloten wird keinen leichten Stand gegen die traditionellen Superbikes haben, die in Jahren akribischer Entwicklung auf die TT-Strecke maßgeschneidert wurden. Natürlich hat Padgett's die Daten ihrer Honda Fireblade, mit der sie letztes Jahr das Superbike-Rennen gewonnen haben. Aber wie weit sich diese auf das brandneue und etwa 30 PS stärkere Motorrad umsetzen lassen, und welche Probleme mit dem aus der MotoGP stammenden Konzept auftauchen könnten, wird nur die Erfahrung zeigen.

Auf alle Fälle ist die TT in diesem Jahr gleich um zwei Attraktionen reicher. Bleibt zu hoffen, dass sie nicht eine noch weniger kontrollierbare Tempo-Hatz eröffnen. Denn über 210 km/h Rundenschnitt und fast 250 Tote auf dem berühmten Mountain Circuit seit 1911 sind bislang schon mehr als beängstigend. ♦ IP



Padgett's Honda RC 213 V-S

revolution

meinte nach dem Test in Brünn bereits, dass er wohl viel Zeit in der Luft verbringen wird.»

Schaut man sich den schmalen Tank der MMX 500 im Vergleich zu den bauchigen Behältern der früheren 500er an, kommen einem ebenfalls Zweifel. Doch Eskil Suter winkt ab: «Mit der Benzineinspritzung braucht unser Motorrad viel weniger Benzin als die konventionellen Zweitakter der Vergangenheit. Wir schaffen die zwei Runden bis zum Tankstopp locker.» Die Einspritzung hilft auch über die Höhendifferenzen des Mountain Circuit hinweg. «Über den Luftdrucksensor korrigiert sich das System selbst», erklärt Suter.

Trotzdem wird es für alle, und besonders für Fahrer Ian Lougher, ein Sprung ins Ungewisse. Denn was sich mit einem über 310 km/h schnellen und 126 Kilogramm leichten Motorrad auf den hyperschnellen Landstraßen, Ortsdurchfahrten und Kuppen abspielt, das konnte nirgendwo getestet werden. «Ein so erfahrener Fahrer ist für so ein Unternehmen auch

extrem wichtig», ist sich Suter bewusst. «In diesem Jahr gilt es erst einmal, Erfahrung zu sammeln, und das Potenzial unseres Motorrades auszuloten. Dann sehen wir mal weiter.»

Obwohl Suter alleine mit dem Erscheinen seines modernen Zweitakt-Renners für viel Furore gesorgt hat und gleich eine ganze Schar von finanzstarken Hobbyfahrern eine Bestellung für die erste Serie aufgegeben hat, spielt das TT-Projekt eine wichtige Rolle für die Zukunft. «Wir haben uns in den letzten Jahren einen gewissen Markenwert und Kompetenz nach innen und nach außen aufgebaut», weiß Philippe Soutter. «Wir wollen an Profil dazugewinnen und beweisen, dass wir auch Komplett-Motorräder bauen können. Mit der MMX 500 haben wir ein sehr potentes Motorrad, dessen Möglichkeiten wir zeigen wollen. Es wäre vermessen, gleich gewinnen zu wollen. Aber in drei Jahren wollen wir so nah wie möglich drankommen. Dieses Abenteuer wird dem Motorrad in jeder Hinsicht zugutekommen.» ♦

ZUM THEMA

Tourist Trophy

Geschichte Die Tourist Trophy ist das älteste Motorradrennen der Welt. Erstmals ausgetragen wurde sie 1907. Auf dem 60,8 Kilometer langen Snaefell Mountain Course wird seit 1911 gefahren. Die TT war von den 1920ern bis in die frühen 1970er-Jahre hinein das wichtigste Motorradrennen der Welt. Von 1949 bis 1976 zählte sie zur Motorrad-Weltmeisterschaft. Doch noch bis in die 1960er-Jahre hinein zählte ein TT-Sieg bei der Vermarktung mindestens so viel wie ein WM-Titel. Von 1976 bis 1990 hatte die TT ihre eigenen Klassen und eine eigene Weltmeisterschaft. Heute wird sie in den Klassen Supersport, Superstock 1000 und Superbike sowie Lightweight Twins, Seitenwagen und TT Zero (Elektro) ausgetragen.

>>>

Senior TT Dieser Höhepunkt der TT-Woche wurde erstmals 1911 für Zweizylinder bis 585 ccm und für Einzylinder bis 500 ccm beschrieben. Ab 1912 betrug das Hubraumlimit 500 ccm, und meist wurde über sechs Runden (= 354,35 km) gefahren, 1958 gar über acht Runden. Nach 1984 wurden die Zweitakt-500er zugunsten der 750er TT-FI verbannt. Seit 2012 dürfen Superbikes, Superstock und Supersport sowie vom Veranstalter zugelassene Motorräder mitfahren – wie etwa die Suter MMX 500.

>>>

TT 2016 In diesem Jahr dauert die TT-Woche vom 30. Mai bis zum 10. Juni, mit der Senior-TT als Abschluss. Den aktuellen Rundenrekord stellte 2015 John McGuinness mit 17:03,567 (= 213,562 km/h Schnitt) auf. ♦ IP



Beginn des Abenteuers: Das Suter-Team beim Test in Brünn



Viel Erfahrung: Pilot Ian Lougher, hier bei der TT 2007



Modernes Fahrwerks-Konzept



Super-Pilot Ian Lougher



Lougher und die Suter MMX 500: Beim Test in Brünn viel Freude, nun wartet viel Arbeit

PREISLER

PREISLER

PREISLER

PREISLER

Mental Coaching

Die Kunst, es auf dem



Zwei, die sich verstehen und Erfolge feiern durften: Stéphane Guérin und der heutige Formel-1-Pilot Daniel Ricciardo im Zwei-Liter-Renault 2008 am Nürburgring

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Im Rennsport zählt jedes noch so kleine Detail. Doch schon früher galt: Wer im Kopf nicht stark ist, wird es nie zu etwas bringen. Heute gibt es dafür ein Zauberwort: Mental Coaching.

Rennfahrer sind hartgesottene Draufgänger, die nichts erschüttern. Richtige Kerle, die vor nichts zurückschrecken. Machos, in deren Welt kein Platz für Sentimentalitäten herrscht. Wer verunfallt, klettert aus seinem Wrack, klopf sich den Staub ab und ist brüskiert, wenn das Ersatzauto nicht bereitsteht. Wer anders tickt, ist eine Heulsuse. Rennfahrer weinen nicht. Sie hinterfragen nichts. Oder etwa doch?

Einer, der es wissen muss, ist Stéphane Guérin - 45 Jahre, von Beruf Sporting Manager und Mental Coach. Er ist seit 2002

im Geschäft. Und hat den Rennsport von der Pike auf kennengelernt. Das Talent zum Fahrer hat ihm gefehlt. Doch auf der gegenüberliegenden Seite der Boxenmauer fühlte er sich berufen - und als Teamchef des Zwei-Liter-Rennstalls SG Formula feierte er ab 2004 zahlreiche Erfolge. Trotzdem war Guérins Racer-Leben nicht zu 100 Prozent erfüllt. 2007 kehrte er an die Universität zurück. Um dort eine Ausbildung zum Mental Coach zu absolvieren. «Ich merkte, dass Teamchef sein allein mir nicht genügt. Ich wollte mehr von den Rennfahrern erfahren. Um ihnen anders zur Seite stehen zu können.»

Kundenstamm war angelegt

Einen «Kundenstamm» hatte er sich als Teamchef bereits aufgebaut. Einer seiner Lieblinge war Romain Grosjean, mit dem Guérin schon in der Zwei-Liter-Renault zusammenarbeitete. «Romain war der Prototyp ei-

nes Rennfahrers», erinnert sich Guérin. «Nichts konnte ihn erschüttern. Er war ein richtiges Vollgastier. Von unfassbar viel Emotionen geleitet.»

Doch die Formel 1 war nicht bereit für Grosjean. Und Grosjean war nicht bereit für die Formel 1. Der heutige Haas-Pilot musste 2010 nochmals von vorne beginnen. «Das war keine einfache Zeit für einen, der nur für den Motorsport und sein Ziel, die Formel 1, lebt.»

2012 kehrte Grosjean frisch gestählt zurück. Im zweiten Anlauf sollte alles besser werden. Das Auto, der Lotus E20, war ein potenzieller Podestkandidat. Und Grosjean zeigte Biss. Allerdings ließ er es auch krachen. Ungeduld, Übereifer, mangelnde Erfahrung - in Spa schoss er beim Start übers Ziel (und Fernando Alonso) hinaus. Die Folge: eine Rennsperre. Grosjean war der Buhmann. Die Formel 1 hatte ein neues Feindbild. «Man muss ihm hoch an-

rechnen, dass er damals beim nächsten Rennen in Monza aufgetaucht ist», sagt Guérin. «Aber er kam mir dort vor wie ein geschlagener Hund.»

Guérin nahm sich seiner an. Und mit ihm eine Psychologin. Von



«Der Mensch ist das Problem, nicht das Auto oder die Technik.»

STÉPHANE GUÉRIN



wegen Rennfahrer sind harte Kerle! Grosjean ging darauf ein. Hörte zu und analysierte. «Es ist in der Regel ja nicht so, dass man einen Punkt herausgreifen kann und dann ist alles wieder gut. Das ist wie im echten Leben. Rennfahrer sind hochkom-

plexe und supersensible Wesen. Sie kommen mir vor wie ein Puzzle. Du musst jedes einzelne Teil zusammenfügen.»

2013 war Grosjean wie verwandelt. Die harte Arbeit im Winter trug Früchte. Guérin erinnert sich: «Eigentlich war er kein komplizierter Fall. Er brauchte einfach Führung.»

Doch was genau stellte Guérin mit ihm an? «Eine genaue Analyse - mehr nicht», meint der «Sportpsychologe/-manager». Da war zum einen der «Medical Approach». Mit der Psychologin. Aber dann auch der sportliche Ansatz, wo es um Strategien, Taktik - ums Antizipieren geht. «Das Auto, sprich die Technik, ist nie das Problem. Es ist der Mensch, der drinsitzt», sagt Guérin.

Guérin weiß aus eigener Erfahrung, dass es nicht reicht, wenn man den Piloten stärkt. Das Umfeld spielt genauso eine Rolle. Und da ist der Ex-Team-

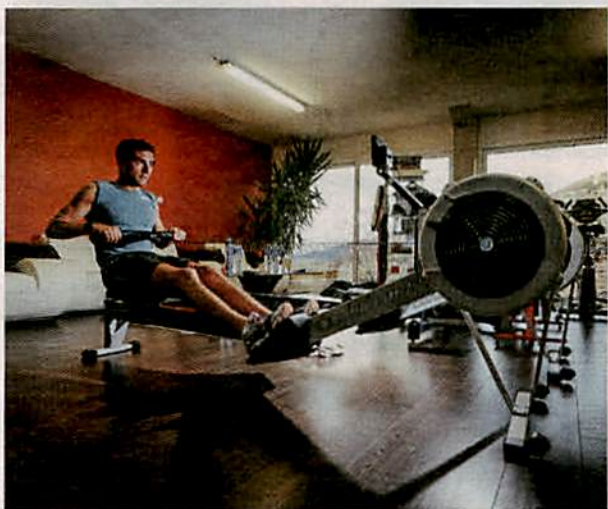
Punkt zu bringen



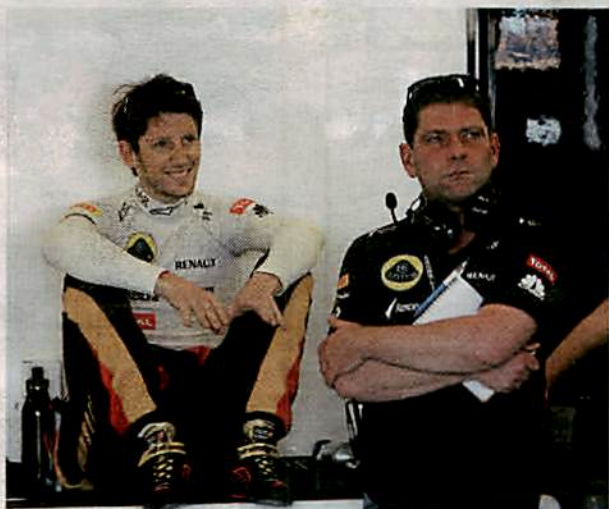
Gute Erinnerungen: Guérin mit dem verstorbenen Jules Bianchi



Spa 2012: Für diesen Unfall kassierte Grosjean eine Rennsperre



Guérins neuester Kunde: Der Kanadier Nicholas Latifi beim Training



Grosjean und Guérin: Genaue Analyse im Winter 2012/2013

chef penibel. «Ein Fahrer, den ich betreue, muss von jedem Teammitglied Name und Geburtstag kennen. Und er muss auch mal einem Mechaniker die Jacke reichen.» Respekt ist das Zauberwort. Und Guérin weiß: «Wenn ich Mechaniker wäre, müsste es mir eine Freude sein, meinem Fahrer ein Rad zu wechseln. Nur so hat man gemeinsam Erfolg. Denn letztendlich ist Motorsport Team sport.»

Bei Daniel Ricciardo würde Guérin gerne ein Rad wechseln. Der Red-Bull-Pilot drückte bei ihm die Schulbank. Und er war ein toller Schüler. «Er hat immer schon gelacht. Ich kenne ihn nicht anders. Aber dennoch hat auch er Zeit gebraucht, um alles auf den Punkt zu bringen.»

Ein Beispiel gefällig: 2008 fuhr Ricciardo für Guérins Ex-Team im Eurocup. In Estoril, beim vorletzten Lauf, startete er aus der ersten Reihe und fiel ohne ersichtlichen Grund auf P10 zurück. Ricciardo war sprachlos,

Guérin im ersten Moment auch. Dabei ging es um die Meisterschaft. «Ich hatte Daniel noch nie so gesehen», erzählt Guérin. «Und ich habe ihm geraten, die nächsten zwei Wochen keinen Gedanken an den Rennsport zu ver-

«Namen und Geburtstage von Teammitgliedern sind Pflicht.»

STÉPHANE GUÉRIN

schwenden. Und stattdessen die Zeit lieber mit seiner Familie zu verbringen.»

Ricciardo ging auf den Ratsschlag ein. Ließ 14 Tage nichts von sich hören, kehrte zurück und gewann beim Finale in Barcelona zwei Rennen. «Die

Grundvoraussetzung, um als Mental Coach Erfolg zu haben», sagt Guérin, «ist eine offene Beziehung. Man muss seine Meinung sagen können. Und es dürfen auch mal die Fetzen fliegen. Nur den Fokus darf man nicht aus den Augen verlieren.»

F1-Fahrer immer jünger

Guérin hat mit vielen Fahrern erfolgreich zusammengearbeitet. Grosjean und Ricciardo sind nur zwei davon. Auch der verstorbene Jules Bianchi war unter seinen Fittichen zum F1-Fahrer gereift. Sein neuestes «Projekt» stammt aus Kanada: Nicholas Latifi. Der GP2-Pilot hat laut Guérin Potenzial, aber noch zu wenig Erfahrung. «Dass ich exklusiv mit ihm zusammenarbeite, hat den Vorteil, dass ich mich nur auf ihn konzentrieren kann.»

Latifi ist 20 – im idealen Formel-1-Alter. «Es stimmt», sagt Guérin. «Die Burschen werden

immer jünger. Aber das hat halt auch mit den Trainingsmethoden zu tun. Vor allem die Technologie der Simulatoren hat in den letzten fünf Jahren massiv zugelegt. Die Instrumente werden immer genauer. Und auch die Messungen immer präziser. Heute kommt ein jeder junge Fahrer um ein Vielfaches besser vorbereitet in die Formel 1 als noch vor ein paar Jahren.»

Guérins Aufgabe ist es, Abstürze wie sie damals Grosjean erlebte, zu verhindern. Oder ihnen vorzubeugen. «Jede Komponente kann man jedoch nicht kontrollieren. Siehe Kvyat. Bei Red Bull ist viel Politik im Spiel. Dagegen kannst du im Vorfeld kaum was unternehmen. Und danach ist es schwierig, einen Fahrer wieder aufzustellen.»

Ganz uneigennützig sind die Stunden und Tage, die Guérin mit seinen Schützlingen verbringt, nicht. «Das Schöne an meinem Job: Ich lerne auch viel von den Fahrern.» ♦

BUCHTIPP

READY TO WIN Dass man als Rennfahrer heutzutage mehr als einen schweren Gasfuß braucht, ist klar. Auch, dass Mental Coaching mittlerweile eine wichtige Rolle für die Leistungsfähigkeit eines Piloten spielt. Der österreichische Weltmeister-Coach Michael Erhart zeigt mit seinem Buch «Ready to Win», wie unentbehrlich ein ganzheitliches Wissen und wirksame Tools auf körperlicher, geistiger und seelischer Ebene sind, um den Weg ganz an die Spitze zu schaffen. Im Buch wird unter anderem gezeigt, wie wichtig zum Beispiel Selbstmanagement, Aufmerksamkeitsregulation (Fokussierung), Aktivierungsregulation (Stressresistenz z.B. bei Wettkämpfen/Rennen), Visualisierung (worin etwa Ayrton Senna ein Meister war), Resilienz, optimale, typgerechte Ernährung, Körperenergie oder auch die Atmung sind. Am wichtigsten: Anhand all dessen sollen genau dann die Top-Leistungen abgerufen werden können, wenn es darauf ankommt. Autor Erhart, diplomierter Mentaltrainer, Sporternährungswissenschaftler, Berater für orthomolekulare Medizin und Humanenergetiker, greift dabei auf sein Wissen und seine Erfahrungen aus rund 30 Jahren Rennsport zurück. Das aus dem Buch Erlernete lässt sich jedoch nicht nur auf den Sport, sondern auch aufs allgemeine Leben übertragen. Das Nachschlagewerk ist zu beziehen über die Website www.erhart.biz unter der Rubrik «Ready to Win – das Buch» oder alternativ über amazon. Preis: 27,50 Euro inkl. MwSt. zzgl. Versand. ♦



M. Erhart: «Ready to Win»

FAN SHOP

Modelle, Bücher, DVDs, Kalender – alles, was das Racer-Herz begehrt

< Eine Augenweide in 1:18

Minichamps hat die Latte für 1:18er-Miniaturen noch einmal höher gelegt. Der Williams FW37 im Martini-Look ist eine wahre Augenweide. Und in puncto Details nicht zu toppen. Rund 190 Euro, im Fachhandel. Weitere Infos: www.minichamps.de

Faszination Tourist Trophy >

Charlie Collier, Joey Dunlop, John McGuinness und Michael Rutter. All die harten Burschen kommen in «TT Isle of Man – Rider by Rider» vor. Manche Aufnahmen sind atemberaubend. Buch und DVD ca. 20 Pfund, beides auf Englisch: www.amazon.co.uk



< So schön wie das Original

Originale Veranstaltungsplakate vom Grand Prix von Monaco aus früheren Jahren sind teuer. Aber es gibt auch preiswerte «Prints». Bsp.: 37. Grand Prix Monaco 1979 für 104,99 Dollar (ohne Rahmen, mit 157,49 \$), viele weitere Motive erhältlich bei: www.allposters.com



Ludwigs Sieger-Capri >

Der Ford Capri war ein Kultauto. Klaus Ludwig hat (für das Team Zakspeed) mit einem solchen Gefährt 1980 den DRM-Lauf in Spa-Francorchamps gewonnen. Knapp 150 Euro, limitiert auf 740 Stück, im Fachhandel erhältlich, Infos: www.minichamps.de



< Im Rial auf Platz 4

RTL-Kommentator Christian Danner fuhr mit dem Rial ARC2 Cosworth 1989 beim US-GP auf den sensationellen vierten Platz vor. Nun hat Spark das Modell in 1:43 verkleinert. Rund 58 Euro, im Fachhandel, Marlboro-Decals beiliegend, Infos bei: www.sparkmodel.com



Le Mans früher und heute >

«Passion Le Mans» ist nicht eine Neuerscheinung. Aber so kurz vor dem Klassiker ein Werk, das es sich zu kaufen lohnt. Mit vielen Vergleichsfotos – früher und heute. Ca. 38 Pfund, Verlag Gourcuff Gradenigo, frz., ISBN 978-2353400881, bei: www.amazon.co.uk



Namen & Nachrichten

Jenkner feiert die 40

»» Steve Jenkner Der 125er-WM-Fünfte von 2002 feiert am 31. Mai seinen 40. Geburtstag. Der Sachse begann seine Karriere mit 13 Jahren bei den Minibikes. 1996, mit 20 Jahren, feierte er sein WM-Debüt – in seiner neunjährigen GP-Karriere schaffte er einen Sieg bei der verregneten Dutch-TT 2003 und 14 Podestplätze. Jenkner hat auch nach seiner Karriere nie den Kontakt zur Rennszene verloren. Gemeinsam mit

seiner Frau Mandy eröffnete er die Firma Race Office in Oberlungwitz, ging 2008 als Reifentechniker zu Bridgestone, seit diesem Jahr ist er Öhlins-Techniker von Nicky Hayden in der Superbike-WM. Zur Vorfeier seines 40. Geburtstags übergab er in Speyer der RaceBikeCollection des Technischen Museums seinen Helm und seine Kombi aus der Saison 1998. Der Name Jenkner ist auch wieder aktiv: Sein Sohn Moritz fährt im Yamaha-Cup.

»» Herbert Schnitzer Der Mitbegründer (zusammen mit Bruder Josef) des Schnitzer-Rennstalls wird am Sonntag, dem 5. Juni, 75 Jahre alt. Das 1963 gegründete Motorsport-Team zählt zu den erfolgreichsten Rennteams überhaupt. Unter anderem holte man die Tourenwagen-WM 1987, den Le-Mans-Sieg 1999 und zuletzt 2012 den Fahrer- (Bruno Spengler) und Teamtitel in der DTM. ♦ IP/MBR



Geburtsfeier im Museum Speyer: Steve Jenkner (l.)



Wird 75: Herbert Schnitzer

LESERBRIEFE

Etwas hoch gegriffen
Zur Rubrik «Fahrerlager» in
MSa 22/2016

Nichts gegen den Rennfahrer Pedro de la Rosa – aber 105-facher GP-Sieger? Ansonsten machen Sie bitte weiter so wie bisher. Besonders die Berichterstattung der VLN-Rennen sind für mich als bekennenden Anhänger dieser tollen Rennserie (mit derzeit leider einigen deutlich erkennbaren Schwächen behaftet) den Kaufpreis wert. Carsten Block, D-Berlin

Anmerkung der Red.: Selbstverständlich ist De la Rosa 105-facher GP-Starter.

Absolut top
Zur TV-Berichterstattung
der 24h Nürburgring

Bin ja nun wirklich kein RTL-Fan, aber motorsportlich kann man nicht meckern. Die Übertragung der 24 Stunden am Nürburgring auf «RTL Nitro» ist absolut top. Dann noch Alex und Timo in der Boxengasse als Herolde – viel besser geht nicht! Natürlich vergessen wir die Mädels nicht: Spitze! Uwe Wilhelm, D-04932 Merzdorf

Der langsame Verfall
Zur Rubrik «Leserbriefe» in
der MSa

Liebes MSa-Team, ich lese Eure super Zeitung seit der allerersten Powerslide-Ausgabe, seit einigen Jahrzehnten auch als Abonnent. Sogar einzelne Exemplare des Hochglanz-Vorgängers liegen noch bei mir rum (ich glaube, das sagt genug über meine Wertschätzung aus). Trotzdem ist das mein erster Leserbrief, und dann gleich mit einer Kritik.

Was mich etwas nervt, ist der langsame Verfall der «Leserbriefe»-Rubrik. In den besten Zeiten (das war, glaube ich, vor dem Computer-Zeitalter mit all seinen Diskussions- und Meinungs-Plattformen) hat die Redaktion bis zu zwei Seiten Platz «freigeschaufelt», um die Vielfalt der Lesermeinungen und -Kommentare optimal darstellen zu können. Früher habe ich deswegen die MSa immer von hinten her gelesen, um schnellstens an die Leserbriefe zu kommen. Jetzt wird die verbleibende Drittelseite von besonders eifrigen Schreibern in Beschlag genommen. Ich habe diesen Brief nicht deshalb geschrieben, um auch mal in der MSa zu erscheinen, eine Veröffentlichung ist mir relativ egal. Ich wollte nur mal

darauf hinweisen, dass es vielleicht noch einige andere Leser gibt, die den ehemaligen zwei Leserbrief-Seiten mit ihrer großen Meinungsvielfalt nachtrauern. Ansonsten: weiter so. Ich bleibe natürlich Abonnent, auch wenn sich in Sachen «Leserbriefe» nicht viel bewegt. Der Rest der Zeitung ist jeden Cent wert.

Christian Jungbauer,
D-63584 Gründau

Anmerkung der Red.: Lieber Herr Jungbauer, natürlich haben Sie betreffend der Größe der Leserbrief-Ecke recht. Aber wie Sie bemerken: Heute werden Meinungen in Internet-Foren gemacht. Der klassische Leserbrief als solcher ist überholt. Natürlich kriegen wir Leserbriefe – meist via elektronischer Post. Öfter sind die Leserbriefe aber auch massiv zu lang, oder aber – und so kennt man es aus dem Internet – der Verfasser vergreift sich schlicht im Ton.

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten:
 Einar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Babel,
 Georg Dobes, Martin Grubler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tarnert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, LAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Tino Bernhard,
 Mike Rockenfeller
Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de
VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Rammes, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eilberger
Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbekauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Efring
 iefring@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1579 / 2579
Druck:
 DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70174 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,
 Telefax 07 11-182 25 50,
 E-Mail: r.motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488



Die große Flatter: Ein Lehrfilm für Aktive und Funktionäre

Schikanen mit Folgen Das Video eines Amateurfilmers ruft die Sportgerichtsbarkeit des DMSB auf den Plan. Zu Recht, zeigt es doch die mitunter chaotischen und gefährlichen Zustände an einer Bremsschikane der Sachsen-Rallye (siehe auch Seite 32). Ab 3:30 Minuten ist zu sehen, wie Teilnehmer und die Vorausautos (!) gleich reihenweise an dem filigranen Hindernis anecken, es über den Haufen fahren, oder – weil von Streckenposten und Zuschauern (!) nicht schnell genug wieder errichtet – es entgegen der Regeln ignorieren. Abgesehen von zwei Zeitstrafen ist bisher nichts passiert. Das soll und muss sich ändern. Jetzt.

Youtube.com Sachsenrallye 2016 (Big Crash, Mistakes +) Schikanenspezial

TERMINE

AUTOMOBIL				
2.-4.6.	Rallye/ERC, Azoren-Rallye	EM		P
3./4.6.	IMSAsportwagen, Detroit/Michigan			USA
4./5.6.	Bergrennen, Sternberk	EM/ÖM		CZ
4./5.6.	DTM/Tourenwagen, Lausitzring	DM		D
4./5.6.	Formel 4, Lausitzring	DM		D
4.6.	IndyCar, Detroit/Michigan			USA
4./5.6.	ADAC GT Masters, Lausitzring			D
4./5.6.	Porsche Carrera Cup, Lausitzring			D
4./5.6.	International GT Open, Le Castellet			F
5.6.	NASCAR, Long Pond/Pennsylvania			USA
5.6.	TCR International/Tourenwagen, Salzburgring			A

MOTORRAD				
2.6.	Speedway/Team, Terenzano	WM		I
4./5.6.	Motocross, Saint Jean d'Angely	WM/EM		F
4.6.	Speedway/U21, Holsted	WM		DK
4.6.	Speedway/U21, Pilsen	WM		CZ
4.6.	Langbahn, Saint Macaire	WM		F
4./5.6.	IDM/Superbike/Superstock, Lausitzring	DM		D
4.-10.6.	TT Isle of Man, Isle of Man			GB
4.6.	US-Motocross, Lakewood/Colorado			USA
4.6.	Speedway/Best Pairs, Ostrow			PL
4.6.	Speedway/Team, Diedenbergen	DM		D
5.6.	MotoGP/Moto2/Moto3, Barcelona	WM		E
5.6.	Langbahn, Bielefeld	WM		D
5.6.	Speedway, Berghaupten	DM		D
5.6.	Motocross/Gespanne, Reutlingen	DM		D
5.6.	Rundstrecke, Pannonia-Ring/Sarvar	ÖM		H
5.6.	Supermoto, Spielberg	ÖM		A

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 31.5.
 23.30 Porsche Supercup, Monaco (MC),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

MITTWOCH, 1.6.
 0.00, 8.30 Formel Renault 2.0, Monaco
 (MC), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1
 0.30, 9.00 WTCC All Access: Magazin zur
 Tourenwagen-WM EUROSPORT 1
 19.50 IndyCar, 500 Meilen Indianapolis/
 Indiana (USA), Rennen (Zus.) SPORT 1 US

DONNERSTAG, 2.6.
 23.00 Rallye-EM, Azoren-Rallye (P), Rennen/
 1. Tag (Zus.) EUROSPORT 1

FREITAG, 3.6.
 23.00 Rallye-EM, Azoren-Rallye (P), Rennen/
 3. Tag (Zus.) EUROSPORT 1

SAMSTAG, 4.6.
 11.45 ADAC Formel 4, Lausitzring (D),
 1. Rennen (live) SPORT 1
 13.00 ADAC GT Masters, Lausitzring (D),
 1. Rennen (live) SPORT 1
 15.00 DTM, Lausitzring (D), 1. Rennen (live)
 ARD

15.45 international GT Open, Le Castellet (F),
 Rennen (live) SPORT 1
 17.30 ADAC Formel 4, Lausitzring (D),
 2. Rennen (live) SPORT 1
 18.30 Porsche Carrera Cup, Lausitzring (D),
 1. Rennen (Zus.) SPORT 1
 21.30 IndyCar, Detroit/Michigan (USA),
 1. Rennen (live) SPORT 1 US
 23.00 Rallye-EM, Azoren-Rallye (P), Rennen/
 3. Tag (Zus.) EUROSPORT 1
 23.00 DTM, Lausitzring (D), 1. Rennen (Zus.)
 SPORT 1

SONNTAG, 5.6.
 8.30 Rallye-EM, Azoren-Rallye (P), Rennen/
 3. Tag (Zus.) EUROSPORT 1
 9.45 Porsche Carrera Cup, Lausitzring (D),
 2. Rennen (live) SPORT 1
 13.00 ADAC GT Masters, Lausitzring (D),
 2. Rennen (live) SPORT 1
 15.00 DTM, Lausitzring (D), 2. Rennen (live)
 ARD

18.30 NASCAR, Long Pond/Pennsylvania
 (USA), Rennen (live) MOTORVISION TV
 18.30 DTM – Kompakt: Lausitzring (D),
 Rennen (Magazin) N-TV
 19.20 ADAC Formel 4, Lausitzring (D),
 3. Rennen (Zus.) SPORT 1+
 21.30 IndyCar, Detroit/Michigan (USA),
 2. Rennen (live) SPORT 1 US
 23.00 DTM, Lausitzring (D), 2. Rennen (Zus.)
 SPORT 1

MOTORRAD

MITTWOCH, 1.6.
 8.30, 21.30 Motocross-WM, Talavera de la
 Reina (E), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

DONNERSTAG, 2.6.
 8.00 Motocross-WM, Talavera de la Reina
 (E), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 12.00 Motorrad-WM: Ausblick auf die Rennen
 in Barcelona (E) EUROSPORT 1

FREITAG, 3.6.
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E),
 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E),
 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E),
 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 11.45 Motorrad-WM: Ausblick auf die Rennen
 in Barcelona (E) EUROSPORT 2
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E),
 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E),
 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E),
 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2

SAMSTAG, 4.6.
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E),
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E),
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E),
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 11.45 Motorrad-WM, Barcelona (E), Vorbe-
 richte zur Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E),
 Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 13.15 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E),
 Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E),
 Qualifikation (live) EUROSPORT 2

SONNTAG, 5.6.
 8.30 Motorrad-WM, Barcelona (E), Warm-up
 (live) EUROSPORT 2
 10.00 Motorrad-WM, Barcelona (E), Vor-
 berichte zu den Rennen (live) EUROSPORT 2
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Barcelona (E),
 Rennen (live) EUROSPORT 2
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E),
 Rennen (live) SRF INFO
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E),
 Rennen (live) EUROSPORT 2
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E),
 Rennen (live) EUROSPORT 2, SRF 2
 12.45 Motocross-WM/MX2, Saint Jean
 d'Angely (F), 1. Rennen (live) MOTORS-TV
 13.45 Motocross-WM/MXGP, Saint Jean
 d'Angely (F), 1. Rennen (live) MOTORS-TV
 15.45 Motocross-WM/MX2, Saint Jean
 d'Angely (F), 2. Rennen (live) MOTORS-TV
 17.00 Motocross-WM/MXGP, St. Jean d'Angely
 (F), 2. Ren. (live) EUROSPORT 2, MOTORS-TV

SONNTAG, 5.6.
 18.30 NASCAR, Long Pond/Pennsylvania
 (USA), Rennen (live) MOTORVISION TV
 18.30 DTM – Kompakt: Lausitzring (D),
 Rennen (Magazin) N-TV
 19.20 ADAC Formel 4, Lausitzring (D),
 3. Rennen (Zus.) SPORT 1+
 21.30 IndyCar, Detroit/Michigan (USA),
 2. Rennen (live) SPORT 1 US
 23.00 DTM, Lausitzring (D), 2. Rennen (Zus.)
 SPORT 1

MONTAG, 6.6.
 11.00 Motocross-WM/MX2, Saint Jean
 d'Angely (F), 1./2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 12.00 Motocross-WM/MXGP, Saint Jean
 d'Angely (F), 1./2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 19.20 Motorrad-WM/Moto2, Barcelona (E),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 1
 19.45 Motorrad-WM/MotoGP, Barcelona (E),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 11. Juni: Rundstrecken-Challenge Nürburgring; 25. Juni: VLN/47. Adenauer ADAC Trophy Nürburgring. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT/07.06.2016

AUTOMOBIL
 DTM: Lauf auf dem Lausitzring
MOTORRAD
 MotoGP: Grand Prix Katalonien
 Motocross-WM: Frankreich-GP

**MOTOR
SPORT
aktuell**

ALLESKÖNNER

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus Steckschlüsselsatz **GRATIS** dazu!

GRATIS

MANNESMANN-Steckschlüsselsatz

130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschraubendreher und Bit-Adapter.



BRUDER
MANNESMANN
WERKZEUGE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registregericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brecht, Norbert Lehmann, Vertrieb: Bekehrung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Niko Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, alle leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 85752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509367
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.50 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52,50 €; CH: 74.50 SFr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, den **MANNESMANN-Steckschlüsselsatz**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

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. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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