

MOTOR SPORT aktuell

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

Das Rezept von Mercedes

Formel 1

**Prozessende: Was nun,
Mister Ecclestone?** S. 3



DTM

**Fall Wickens: Braucht
es neue Regeln?** S. 16

MotoGP

**Stefan Bradl fährt
2015 Open** S. 19

Rallye-WM

**Wann kehrt Toyota
zurück?** S. 17

Moto2

**Aegerter auch in USA
auf dem Podest** S. 24

Formelsport

**Querschnittgelähmter
will zum Indy 500** S. 10

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

www.motorsport-aktuell.com/doppelabo

Jeden
Dienstag
neu



Ein gutes Auto und der beste Antriebsstrang sind das eine. Zwei starke Fahrer das andere. Bei Mercedes passt im Moment

alles zusammen. Aber es steckt noch viel mehr dahinter. Die Silbernen sind auch sonst perfekt aufgestellt. Allen voran in

der Führungsetage. Dort geben mit Niki Lauda und Toto Wolff zwei Vollblutracer mit viel Weitblick den Ton an. **Ab S. 4**

MotoGP

**Marc Márquez:
Rekord egalisiert**

S. 20



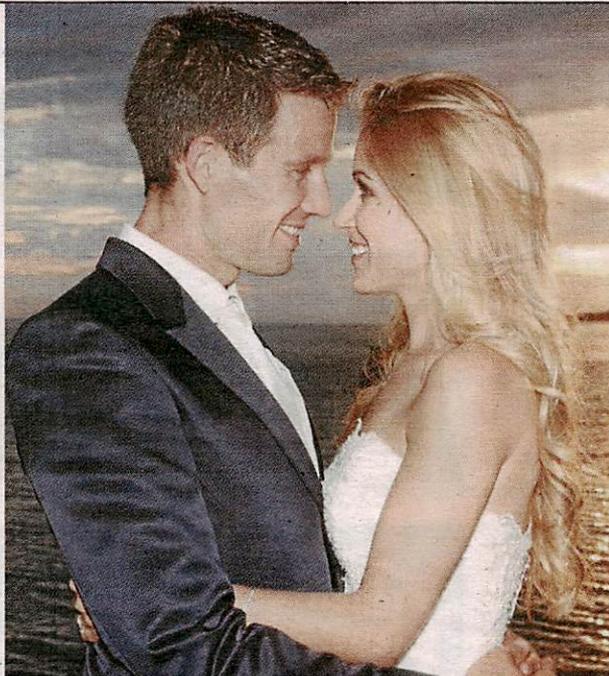
LIEBE LESER!



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst

Es war Ende 2012. Mein werter Kollege Markus Lehner von der Motorrad-Redaktion und ich saßen beim Mittagstisch. Er erzählte mir von Marc Márquez und dessen Startrunde beim Valencia-GP, in der er 20 Gegner überholt hatte. Der damals 19-jährige Spanier war gerade frischgebackener Moto2-Champion und auf dem Sprung in die Königsklasse. Ich erinnere mich noch, wie Lehner sagte: «Du wirst sehen: Der wird in seinem ersten Jahr in der MotoGP gleich Weltmeister!» Er sollte recht behalten: Márquez wurde mit 20 Jahren jüngster MotoGP-Champion. Und in diesem Jahr setzt er noch einen drauf. Am Sonntag gewann er in Indianapolis (ab S. 19) sein zehntes Rennen in Serie. Damit hat er den Rekord von Giacomo Agostini (1968–1970) egalisiert. Siegt er auch am Wochenende in Brünn, ist er alleiniger Rekordhalter. Hut ab, kann man da nur sagen und all denen, die behaupten, Márquez mache die WM langweilig, entgegnen: Ja, stimmt. Aber ist es nicht auch eine ganz besondere Ehre, einem solchen Jahrhunderttalent über die Schultern schauen zu dürfen?

In dem Sinne: Alles Gute und bis nächste Woche!
Ihr Christian Eichenberger



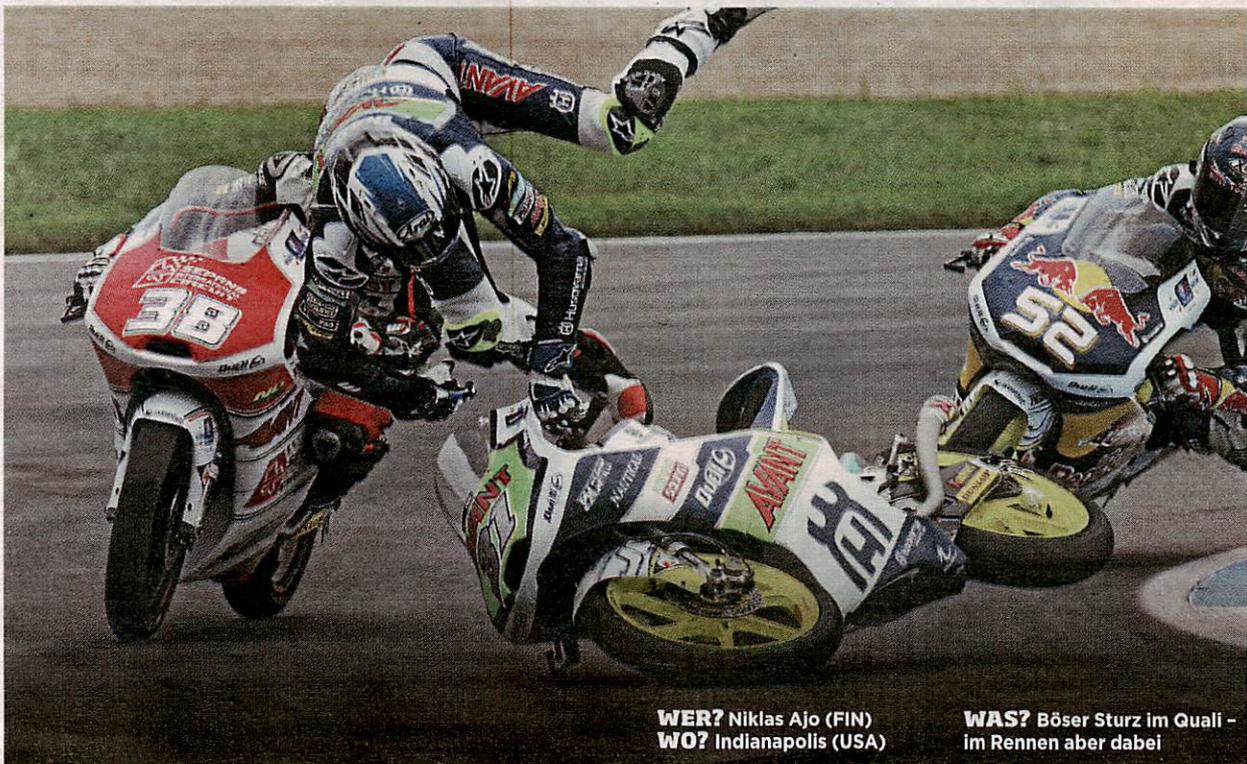
WER? Sébastien Ogier (F)
und Andrea Kaiser (D)

WO? Geheimer Ort
WAS? Rallye-Champ sagt Ja



WER? Andy Robinson (GB)
WO? NitrOlympX in Hockenheim (D)

WAS? Beim Dragster-Event des Jahres auf deutschem Boden lässt es der Engländer in einem Camaro 69 ordentlich rauchen



WER? Niklas Ajo (FIN)
WO? Indianapolis (USA)

WAS? Böser Sturz im Quali -
im Rennen aber dabei

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Ecclestone: Wie geht's nach Prozessende weiter? **S. 3**
- FORMEL 1** Das Geheimnis des Mercedes-Erfolgs **S. 4**
- FORMEL 1** Maldonado schwer in der Krise **S. 6**
- FORMEL 1** Interview mit Monisha Kaltenborn **S. 7**
- FORMELSPORT** Wer ist Michael Johnson? **S. 10**
- WEC** Die Ausgangslage vor dem US-Rennen **S. 12**
- WTCC** Porträt von Leader José María López **S. 15**
- DTM** Das Nachspiel des Spielberg-Wahnsinns **S. 16**
- RALLYE-WM** Wann kehrt Toyota zurück? **S. 17**
- RALLYE** Zeltner gewinnt auch in Eisenach **S. 18**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
Stefan Bradl setzt nächstes Jahr auf Open **S. 19**
- MOTOGP** Márquez gewinnt auch in Indy **S. 20**
- MOTO2** Kallio siegt, Aegerter auf Podest **S. 24**
- MOTO3** Erster Sieg für Efrén Vázquez **S. 26**
- SBK** Die Chancen auf den Aufstieg in die MotoGP **S. 27**
- IDM** Ducati feiert Dreifachsieg - Lauf 2 abgesagt **S. 28**
- US-MOTOCROSS** Roczen verliert an Boden **S. 31**
- ENDURO-DM** Schröter siegt in Burg und führt **S. 32**

PANORAMA

- TOP-RENNWAGEN** Tracktest Nissan GT-R GT3 **S. 36**
- BOXENGEFLÜSTER**
Namen & Nachrichten, Fanshop **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 38**
- LESERBRIEFE** **S. 39**
- SERVICE** Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 39**

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT/ONLINE

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

Wie geht's weiter mit Bernie?

Von ELMAR BRÜMMER

Formel-1-Chef Bernie Ecclestone (83) bleibt ein freier Mann. Der Prozess gegen ihn in München wurde eingestellt. Doch es bleiben viele offene Fragen.

Einmal kurz die Augen zukneifen und sich vorstellen, ob das überhaupt möglich ist: eine Formel 1 ohne Bernie Ecclestone? In der Tat, das eine vom anderen zu trennen, ist fast unmöglich. Und nach dem erfolgreichen Freikauf vor dem Münchner Gericht könnte doch jetzt alles wie gehabt weitergehen. Der Zampano hat vermutlich den besten Deal seines Lebens gemacht, auch wenn der ihn 100 Millionen Dollar gekostet hat. Aber so bleibt er ein freier Mann, ist nicht einmal vorbestraft.

Nicht nur Uli Hoeneß hat diese Regelung verwundert, aber sie ist rechtens und kommt wohl in Deutschland im Jahr hunderttausendfach vor – nur eben nicht in dieser Höhe. Dass Ecclestone trotz der dünnen Beweislage der Staatsanwaltschaft mehr oder weniger freiwillig auf so viel Geld verzichtet, hängt auch damit zusammen, dass er mit aller Macht an der Macht bleiben will. Zitat: «Jetzt kann ich wieder das tun, was ich am besten kann: mich um die F1 kümmern.» Das wollen aber längst nicht mehr alle Beteiligten an dem rasenden Milliardenpiel.



Der beste Deal seines Lebens? Bernie Ecclestone verläßt das Gericht in München als freier Mann

An die Amtsmüdigkeit, wie sie zuletzt gestreut wurde, mag allerdings keiner, der den 83-Jährigen kennt, so recht glauben. Man nehme nur die ganzen Geschäfte, die er trotz seiner Beurlaubung durch den F1-Rechtinhaber CVC in den letzten Monaten abgeschlossen hat – die Aufnahme von Mexiko in den Kalender, die Verlängerung mit Australien. Damit hat er den Investoren aus Luxemburg zeigen wollen: Ich bin unverzichtbar. Von CVC-Boss Donald Mackenzie, der bei einer Verurteilung Ecclestones mit dessen endgültiger Abberufung gedroht hat, gab es bis Redak-

tionsschluss keine Stellungnahme. Die Investoren hassen aus Eigennutz jedwede Imageschäden. Was nur zweierlei bedeuten kann: Entweder ist alles klar – oder es wird gepokert. Denn unabhängig von der Person E. stellen sich zwei Fragen: Wollen die Spekulanten die Geldmaschine Formel 1 abstossen, ehe die Erträge vielleicht nicht mehr so hoch ausfallen? Und: Wer wird der neue Käufer sein, und will der die «Altlast» Ecclestone übernehmen?

Eine unübersichtliche Lage, also genau das, was Ecclestone so liebt, eröffnet es ihm doch neue Finten. Und kann er doch

über die Blockbildung seine Position festigen.

BLB droht mit neuem Prozess

Der Zuspruch aus dem Fahrerlager war gross, nachdem sich die vor dem Prozess hinter vorgehaltener Hand geäußerten Hoffnungen auf einen juristisch erzwungenen Machtwechsel nicht erfüllt hatten. Geradezu euphorisch äusserte sich Mercedes-Teamaufsichtsrat Niki Lauda («Fehler macht jeder – Bernie ist nicht zu ersetzen»), durch die Einstellung des Verfahrens kann der sich auf dem Weg zum Titel befindliche Stuttgarter Konzern trotz

der strengen Compliance-Vorschriften weiter im Geschäftsbetrieb Formel 1 tummeln. Wer weiss, vielleicht wird Lauda eines Tages auch so eine Art Vormann der ganzen Serie? Ecclestones Vertrauen und das nötige Insider-Wissen besitzt er. Eine richtige Verjüngung – trotz 18 Jahren Altersunterschied – wäre das allerdings kaum und der erhoffte Befreiungsschlag in Sachen Perspektiven und Vermarktung wohl auch nur bedingt. Diesen aber braucht die F1 mehr denn je. Der durch den Prozess doch mehr als gedacht abgelenkte Senior-Chef Ecclestone sieht die Krise zwar aufziehen, scheint sie aber zu ignorieren. Und schmettert alle anderen Geschäftsmodelle ausser dem eigenen ab – man nehme nur den Hass auf das digitale Zeitalter. Intensiv wird nur über den Motorensound oder stehende Starts diskutiert, als wären das drängende Kernfragen.

Noch ist Ecclestone nicht ganz raus aus seinen rechtlich-finanziellen Problemen. Die Bayrische Landesbank ist mit dem Angebot einer Schadensersatzzahlung von 25 Millionen Dollar nicht einverstanden, sie behält sich einen neuerlichen Prozess vor. Solche Drohungen aber scheinen Ecclestone kaltzulassen. Die Überweisung seiner Strafe an den bayrischen Staat kommentierte er mit dem gewohnten Zynismus: Er hoffe, dass das Land damit in eine neue Rennstrecke investiere. ♦

24h Nürburgring/VLN

Sünderkartei kommt

Das Sportgericht des Deutschen Motorsport Bundes (DMSB) hat den Lizenzzug für BMW-Junior Alexander Mies und auch Reinhard Schall aufgehoben.

Das Sportgericht unter Vorsitz von Harald Schmeier betonte, dass die Suspendierung wegen der Schwere der Vergehen notwendig, die Dauer des Lizenzzuges aber ausreichend sei. Mies hatte mit seinem BMW M235i bei doppelt gelb geschwenkter Flagge die Geschwindigkeit nicht ausreichend verlangsamt und dabei einen Sportwart gefährdet. Dieser hatte sich beim Sprung hin-

ter die Leitplanke ein Bein gebrochen. Auch Schall hatte trotz von Strecken-Marshalls doppelt gelb geschwenkter Flaggen das Tempo mit seiner Dodge Viper nicht genügend reduziert, Sportwarte bei ihrer

Arbeit auf der Strecke gefährdet und zudem noch für einen Totalschaden gesorgt, als er mit dem Mini von Kai Jordan kollidierte.

Wegen der sich häufenden Vorfälle wird die Rechtsabteilung des DMSB ab sofort eine Kartei über die Verstösse gegen die vorgeschriebene Fahrweise bei gelben Flaggen führen. So können Wieder-

holungstäter schneller aus dem Verkehr gezogen werden.

Mauer alleiniger VLN-Chef

Unterdessen haben die Gesellschafter der Langstrecken-Meisterschaft Nürburgring Karl Mauer mit sofortiger Wirkung zum neuen alleinigen Geschäftsführer der VLN gewählt. Das Leitungsgremium vervollständigen Peter Bröcher (Sport) und Dietmar Busch, der wie bisher die Geschäfts-

stelle leitet. Die neue Strukturierung der VLN-Führung war notwendig geworden, nachdem die Organisation ihre Gesellschaftsform von einer GbR in eine OHG gewandelt hat. ♦ AW



Alex Mies



Karl Mauer

Dirt Track

Horror-Unfall in USA

Ein tragischer Unfall hat sich am Samstagabend bei einem Dirt-Track-Rennen in den USA ereignet. Dabei ist auf der Strecke in Canandaigua (New York) der erst 20-jährige Kevin Ward jr. ums Leben gekommen.

Ward war nach einer Kollision mit Tony Stewart aus seinem Auto gestiegen. Offenbar war er über den Zwischenfall mit dem dreimaligen NASCAR-Champion so wütend, dass er diesem auf der Strecke mit erhobenem Zeigefinger entgegenlief und ihn zur Rede stellen wollte. Als Stewart beim nächsten Umlauf an der Unfallstelle vorbeikam, erfasste er den dort stehenden Ward und schleifte ihn mehrere Meter mit. Ward blieb regungslos am Boden liegen. Obwohl sich sofort Rettungskräfte um

ihn kümmerten, verstarb er auf dem Weg ins Krankenhaus.

Die Polizei von Ontario County hat Ermittlungen zum genauen Hergang des Unfalls eingeleitet. Stewart wurde befragt, aber nicht von der Polizei festgehalten. «Er war bestürzt und mitgenommen», sagte Sheriff Povero. «Alle Menschen, die es gesehen haben, waren entsetzt und extrem geschockt.» Er betonte zudem, dass Stewart und auch die Streckenverantwortlichen bei den Ermittlungen zum genauen Unfallhergang «voll kooperieren» würden.

Stewart hätte am Sonntag zum NASCAR-Lauf in Watkins Glen starten sollen. Doch der 42-Jährige sagte seine Teilnahme ab (s. S. 15). An seiner Stelle fuhr Regan Smith. ♦ CE/AW

Mercedes

Den «Turbo-Twins»

Von ROBERT HÖPOLTSEDER

Norbert Haug und Ross Brawn haben die Silberpfeile 2010 auf die Schiene zu Siegen und Titeln gesetzt – Niki Lauda und Toto Wolff kamen 2013, übernahmen 40 Prozent des Teams und kommen nun gerade recht, um 2014 die einstige, grosse Zielsetzung des Daimler-Benz-Bosses zu erfüllen: innerhalb von fünf Jahren den ersten WM-Titel für Mercedes-AMG zu holen.

2014 ist in der Formel 1 vieles radikal anders geworden. Unter anderem auch das: Red Bulls Formel Austria mit Didi Mateschitz und Helmut Marko muss nach vier Jahren in Serie auf dem Thron abdanken. Das kann man nach elf Saisonrennen und sechs Silberpfeil-Doppelsiegen schon feststellen.

393:219 führen die Sternträger vor den Bullen. Und ein Ende der silbernen Dominanz ist nicht in Sicht. Daran würden selbst fünffache Punkte im letzten Saisonrennen nichts ändern. Hart, aber wahr: Milton Keynes (GB) und das salzburgische Fuschl am See sind nicht mehr der Dreh- und Angelpunkt der Formel 1.

Jetzt regiert die «Austria Connection» Lauda/Wolff aus Wien und Ermatingen am Bodensee via Stuttgart, Brackley und Brixworth. «Immer diese Österreicher», witzelte FI-CEO Bernie Ecclestone zuletzt in Spielberg auf dem Red-Bull-Ring und fragte sich eingekesselt von Red-Bull- und Mercedes-Austrianern: «Wie kommen die eigentlich alle in die Formel 1?» Nicht zu vergessen auch die österreichischen Teamverantwortlichen Monisha Kaltenborn (Sauber) und Franz Tost (Toro Rosso).

Die Achse Lauda-Ecclestone

Zuletzt wurde «Mr E» in seinem tüppig ausgestatteten Juristenteam übrigens auch von Rechtsberatern «made in Austria» im Münchner Prozess unterstützt. Aber das ist eine andere Story, ebenso wie die 100 Millionen Dollar, mit denen sich der 83-Jährige freikaufen konnte, weil das Bestechungsverfahren eingestellt wurde (siehe Seite 3).

Zurück zu Lauda und Wolff. Beide begrüßen ja den von vielen erwarteten Ausgang des Münchner Prozesses, der dem Zampano, seinem Zirkus und



Aufsichtsratsboss Niki Lauda und Teamchef Toto Wolff: Die Wiener Mercedes-AMG-Gipfelrunde ist immer voll bei der Sache

auch Mercedes nur Schaden hätte zufügen können. So ist nichts passiert, Bernie Ecclestone ist ein freier, unbescholtener Mann, der wieder schalten und walten kann, wie er will – und wie es der Formel 1 und da vor allem den Topteams gefällt.

Mit der neu gewonnenen Rechtssicherheit, Stabilität und Konstanz an der Unternehmensspitze ist in diesem Business schon viel gewonnen. Vor allem für ein global im Fokus fahrendes Werksteam wie Mercedes-AMG. Für den Stuttgarter Weltkonzern wäre ein verurteilter FI-CEO untragbar gewesen. Und Niki Lauda hätte als Mercedes-FI-Aufsichtsratsboss und -Aussenminister (weil er so viele Kontakte pflegt) seinen wichtigsten Verbündeten verloren. Niki und Bernie bilden im GP-Business längst eine der stärksten Achsen. Mercedes hat auf diese Achse gebaut – und ist damit gut gefahren.

Als das neue Turbo-Hybrid-Reglement und die damit verbundene FI-Revolution ab 2014 feststanden, war es vor allem Lauda, der alles in Bewegung setzte, damit der Umbruch un-

ter einem guten Stern stattfindet. Im Klartext: damit die radikalen Eingriffe bezüglich Antriebsstrang und Regeln auch zu radikalen Änderungen an der Spitze der WM führen. Denn nicht zum ersten Mal in der FI-Geschichte haben neue Reglemente auch neue Triumpatoren hervorgebracht. Laudas



«Wie kommen all die Österreicher in die Formel 1?»

BERNIE ECCLESTONE

Lobbying hin oder her – Mercedes hat die neue GP-Ära zu neuen Höhenflügen genutzt. Die einmalige Chance war da – und man hat sie gepackt. Anders wäre man wohl an Red Bull und Aerodynamikgenie Adrian Newey kaum so schnell vorbeigekommen. Die Stuttgarter haben es – auch dank ihrer

Ressourcen-geschafft, den mit Abstand und bis ins letzte Detail effizientesten Antriebsstrang zu produzieren. Fast alles wurde «inhouse» erforscht, entwickelt, konzipiert, konstruiert und hergestellt. Und beim Sprit, der ja auch eine viel größere Rolle spielt, als viele Experten anfangs dachten, hat man in Petronas einen kongenialen Partner. Ferrari dagegen gelang das mit ähnlich tollen Voraussetzungen nicht – und Renault mit zu vielen unberechenbaren Zulieferern schon gar nicht – ganz zum Leidwesen von Vettel, Marko, Horner und Co.

Dass Lauda/Wolff ihr Paket mit Technikass Paddy Lowe und den Piloten Nico Rosberg und Lewis Hamilton schnürten, erweist sich als zusätzlicher Glücksgriff. 202:191 liegt der Deutsche vor dem Briten. Dani Ricciardo folgt mit 131 Punkten, Fernando Alonso mit 115. Dass sich die beiden Alphonse Rosberg und Hamilton auf ihrem Weg zum Titel nicht gegenseitig zerfleischen, ist auch ein Verdienst von Lauda und Wolff.

McLaren-Boss Ron Dennis scheiterte einst an den «Friedensgesprächen» zwischen seinem verfeindeten Duo Alonso/Hamilton – und der bereits sicher geglaubte Titel ging 2007 an Ferrari und Räikkönen. Das historische WM-Klassement: 1. Kimi IIO, 2. Hamilton und Alonso mit je 109! «Das wird bei uns nicht passieren», baut Lauda vor. Und Wolff nickt.

PS und Millionen sind ihr Ding

Der Mercedes-Motorsportdirektor liebt klare Verhältnisse. Er ist mit der Williams-Entwicklungsfahrerin Susie, geborene Stoddart, verheiratet und Niki, der dreimalige Weltmeister, ist zu seinem Lebensabschnittspartner geworden. Toto Wolff (42) und Niki Lauda (65), die beiden Wiener, sind sich anfangs in ihrer Heimatstadt und in den Fahrerlagern gar nicht so oft über den Weg gelaufen, wie man meinen könnte. Dabei sind beide vom gleichen Schlag: PS und Millionen sind ihr Ding. Der eine kommt vom Investment-Business, der andere vom Airline-Geschäft. Beide sind sie Motorsportenthusiasten mit ei-

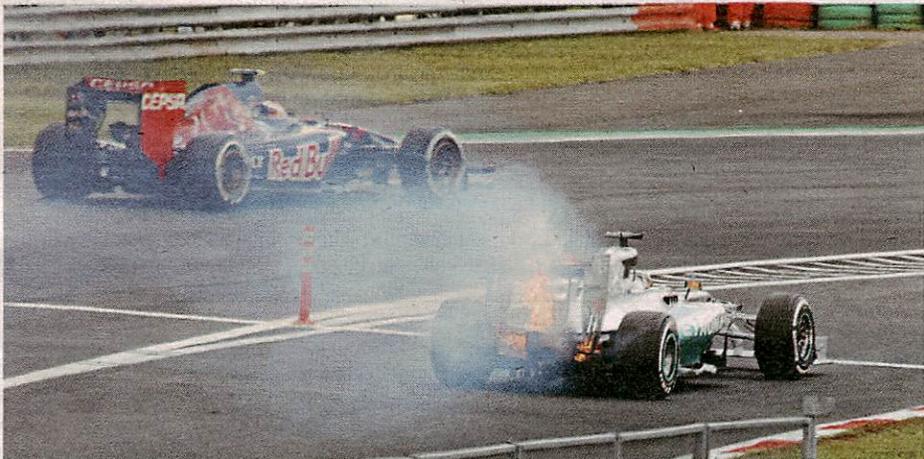
liegt die Turbo-Ära



Wolff und Technikboss Lowe



Glücksgriffe fürs Team: Nico Rosberg und Lewis Hamilton



Nur wenn es bei den Silberfeilen brennt, können andere die Kastanien aus dem Feuer holen...



Die grossen vier: Zetsche, Ecclestone, Lauda, Wolff (v.l.)

nem gewaltigen Hang zur Formel 1.

Dennoch könnten ihre Karrieren nicht unterschiedlicher verlaufen sein. Einmal abgesehen davon, dass das rote Kasperl punkto Popularität alles überschattet und Toto zudem auch Nikis Sohn sein könnte. Wengleich dies Lauda lächelnd als völlig unmöglich abtut. Als Wolff 1972 als Torger Christian auf die Welt kam, sass Lauda bereits im Fl-March.

So gesehen sind die zwei vom Mercedes-AMG-Kommando ein völlig ungleiches Paar. Allerdings mit gleichem Ehrgeiz und gleicher Durchschlagskraft. Bei Letzterer lässt sich Wolff nicht einmal durch seine schweren Radunfall-Verletzungen vom Donauweg nahe Wien aus der Bahn bringen. Landsmann Lauda hat rigoros durchgegriffen und Radausfüge für sein Kader gestrichen. «Wir konzentrieren uns auf vier Räder. Das ist unser Business. Das verstehen wir besser.»

Hart, aber gerecht, so ist er, der Mann, der als RTL-Experte oft kurz angebunden wirkt. Doch gegen Expertenmeinungen wie

«Wer früher anfängt, ist früher fertig» lässt sich halt nicht viel dagegen reden. Es stimmt – auch in Bezug auf die Antriebseinheit. Wolff ist am Mikrophon der redseligere Österreicher.

Freunde attestieren ihm ein sehr gutes Gespür für Menschen. Deshalb spricht er nach Mercedes-Siegen auch immer von «wir». Der «distige Wolff» weiss, dass es klug ist, den Ruhm mit seinem Team, das aus rund 600 Mitarbeitenden besteht, zu teilen.

Gesunde Menüs für Mitarbeiter

Wolff schaut als Executive Managing Director auf sein Team. So hat er etwa in der Werkskantine in Brackley eine sogenannte «healthy option», also ein gesundes Menü eingeführt. «Wenn man so viel reist wie wir, muss man auch auf sich schauen», sagt er vorsorglich.

Wolff und Lauda sind ja nicht nur Teamverantwortliche, sondern auch -anteileigner und -mitinhaber. Wolff zu 30 Prozent, Lauda zu 10 Prozent. Zuvor lag dieser 40-Prozent-Anteil von Mercedes-Grand-Prix Ltd. beim Abu-Dhabi-Investor

Aabar, für den Lauda einst auf der Kappe warb.

Auf Wolffs Kappe allein geht der 30-Prozent-Anteil an Mercedes-GP allerdings nicht. Daran beteiligt ist auch sein langjähriger Freund und Geschäftspartner René Berger, der als Non-Executive Director beim Team amtiert. Investor Berger führt in Wien Wolffs «Private Equity Business» weiter. In dieses oft riskante Finanzgeschäft will Toto Wolff nach seiner F1-Zeit wieder zurückkehren. Die Frage, wann das wieder so weit sein werde, beantwortet Wolff-Partner Berger stets mit: «Früher oder später.» Derzeit sieht es nach später aus.

PS. Die Beteiligungen von Wolff/Berger konzentrieren sich nicht nur auf den Motorsport: Mercedes-GP, HWA AG (DTM) und Williams, wo Toto im Vorstand sass und den Börsengang einleitete. Die beiden investieren auch in Internet- oder SMS-Dienste oder Kinderschuhhersteller. Wolff übers Geld: «Die Primärbedürfnisse sollten schon gedeckt sein. Wenn's ein bisschen mehr ist, freue ich mich auch.» ♦

Mercedes in der Formel 1

Im fünften Jahr top

- 1954** Mercedes gibt sein Debüt im vierten Rennen in Reims (F) und feiert mit Juan-Manuel Fangio und Karl Kling gleich einen Doppelsieg. Der spätere Weltmeister Fangio siegt auch bei den GP von Deutschland, Schweiz und Italien.
- 1955** Fangio holt sich seinen dritten Titel. Er gewinnt die Rennen in Argentinien, Belgien, den Niederlanden und in Italien. Stirling Moss siegt beim Heim-GP in Aintree. Am Ende der Saison zieht sich Mercedes zurück. Der Unfall in Le Mans (84 Zuschauer getötet) trägt zum Rückzug bei.
- 2010** Die Schwaben, die seit 1993 als Motorenlieferant am Start stehen, kehren als Werksteam zurück. Der Rennstall operiert (wie Vorgänger Brawn GP) aus Brackley (GB). Als Fahrer werden Nico Rosberg/Michael Schumacher verpflichtet. Bestes Ergebnis: drei dritte Plätze von Rosberg.
- 2011** Auch im Jahr 2 nach dem Comeback bleibt Mercedes sieglos. Rosberg/Schumacher verpassen sogar das Podest.
- 2012** Im 41. Anlauf klappt es: Rosberg gewinnt in Shanghai von der Pole aus. In Monaco wird er Zweiter. Schumacher klettert in Valencia aufs Podest (3.). In der WM belegt man P5.
- 2013** Lewis Hamilton ersetzt Michael Schumacher und fährt schon im zweiten Rennen aufs Podest. Gegen Red Bull ist man aber trotz drei Siegen (MC, GB und H) chancenlos. Immerhin: WM-Rang 2 ist das bisher beste Ergebnis.
- 2014** Die Regeländerungen spielen Mercedes in die Karten. Der W05 Hybrid ist vom ersten Test an überlegen. Von den ersten elf Grands Prix gewinnen die Silbernen neun. In der WM-Wertung liegt man 174 Punkte vor Red Bull. ♦ CE

Pastor Maldonado

Von Grosjean demontiert

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Für viele ist Pastor Maldonado (29) nicht mehr als ein Paydriver. Sein bisher einziger GP-Sieg in Barcelona 2012 ist in weite Ferne gerückt. In diesem Jahr ist der Lotus-Pilot noch punktelos.

Pastor Maldonado hat sich ver-zockt. Und das gewaltig. Im Vorjahr fuhr der Venezolaner noch für Williams. Die Ausbeute: ein einziger Punkt. Der Trost: Auch Teamkollege Valtteri Bottas (vier Zähler) kam nicht auf einen grünen Zweig. Der FW35 war eine Krücke. Und Maldonado liess dies das Team spüren. Immer wieder kritisierte er das Auto. Bis es zur Trennung kam und sein Sponsor dem Team noch eine Abfindung bezahlen musste, damit er zu Lotus wechseln durfte. Inzwischen ist Williams die zweite Kraft – hinter Mercedes. Maldonado versucht seinen Wechsel schönzureden: «Es war nach



Ein Jahr zum Vergessen: Pastor Maldonado stolpert in Silverstone über Esteban Gutiérrez

drei Jahren bei Williams Zeit für mich, das Team zu wechseln. Natürlich bin ich etwas enttäuscht. Der Zeitpunkt scheint nicht ideal gewesen zu sein. Ich habe ein Team verlassen, das im Vorjahr schlecht war und dieses Jahr top ist. Und ich bin zu einem Team (Lotus),

das 2013 gut war und nun durch die Regeländerung völlig eingebrochen ist. Aber ich schaue zuversichtlich nach vorne.»

Diese Zuversicht hat zwei Gründe: 1. Maldonado hat seinen Vertrag bei Lotus um ein Jahr verlängert. Er muss sich also (vorerst) keine Gedanken

um seine Zukunft machen. Und 2.: Lotus geht 2015 mit Mercedes-Power an den Start. Das Ende mit dem schwachen Renault-Motor ist also absehbar.

«Trotzdem hoffe ich, dass wir die Kurve noch kriegen», sagt Maldonado. «Aber es wird sehr schwierig. Uns fehlt es an Pow-

er. Und ich hatte bis jetzt noch kein einziges GP-Wochenende ohne Probleme.»

Der zwölfte Platz in Spielberg ist das Beste, was der Venezolaner bisher zustande brachte. Damit liegt er in der WM noch hinter Caterham-Pilot Marcus Ericsson. Teamkollege Romain Grosjean geht es punkto Ergebnisse nicht sehr viel besser. Seine achten Plätze in Spanien und Monaco sind auch kein Ruhmesblatt. Doch der Franzose tut, was in dieser Situation das Beste ist: Er hängt seinen Teamkollegen ab. Und das deutlich. Im Qualiduell steht es 10:1 für Romain. Und in den vier Rennen, die beide beendet haben, wäre Grosjean immer vor Maldonado gelegen, hätten ihn in Österreich nicht Motorenprobleme eingebremst.

Ist die Aktie Maldonado also im Sinkflug? «Nein», meint Pastor selbstbewusst. «Es werden wieder bessere Zeiten kommen. Das weiss ich. Wir brauchen einfach einen grossen Schritt.»

Der kommt spätestens 2015. ♦

ANZEIGE

DRIFT...



ÜBERZEUGEN AUF DER STRASSE UND AUF DER
RENNSTRECKE: DS 3 WRC UND DS 3.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

Kraftstoffverbrauch kombiniert von 6,7 bis 3,4l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert von 155 bis 87 g/km.

Monisha Kaltenborn

«Der C34 liegt im Plan»



Kaltenborn: Überzeugt von Budgetobergrenze als richtigem Weg

Von ROBERT HÖPOLTSEDER

Die Sauber-Teamchefin ist in dieser Saison um ihre Führungsaufgaben nicht zu beneiden. Null Punkte in elf Rennen sind das eine Übel. Die fehlende Budgetobergrenze und kaum ein Verständnis für kleinere Teams sind andere Missstände.

Halbzeit in der neuen Turbo-Ära. Wie sehr hat Sie das FI-Business verändert?

MONISHA KALTENBORN: Da gibt es drei Aspekte. Erstens: Ich bin überzeugt davon, dass es von der technologischen Entwicklung her der richtige Schritt gewesen ist. Es ist unter anderem die Aufgabe der Formel 1, neue Technologien zu präsentieren. Es gehört auch zum Wesen der Formel 1, dass man etwas Neues bis ins Extreme treibt. Schlagwörter im Pkw-Markt lauten Energierückgewinnung, Hybridsysteme, Spritsparen. Das sind genau die Hauptbegriffe, die sich bei uns

in der neuen Technologie widerspiegeln. Von dieser Perspektive her, war's der richtige Schritt. Zweitens: Was nicht ideal gelaufen ist, ist die Umsetzung. Das beginnt damit, wie man das Reglement gemacht hat – die zeitliche Schiene, die man sich anschauen muss, und als Folge davon die hohen Kosten. Denn vorher war der Motor um einiges günstiger. Jetzt sind wir wieder bei höheren Kosten, obwohl wir Kosten einsparen müssten. Der dritte Aspekt: Es ist sehr schade, dass durch diese Einführung irgendwo eine Negativspirale entstanden ist – aus der Formel 1 heraus, das eigene Produkt niederzureden. Dieses Produkt ist für mich immer noch eine der besten Sport- und Marketing-Plattformen.

Wie kommt man aus dieser Negativspirale heraus?

Eigentlich sehr einfach: indem man endlich aufhört, diese unsinnigen Themen ständig in den Mittelpunkt zu stellen. Nehmen wir zum Beispiel den

Zur Person

Monisha Kaltenborn

Geburtstag 10. Mai 1971
Geburtsort Dehradun (IND)
Herkunftsland Indien/Österreich

KARRIERE

1990–1995 Studium d. Rechtswissenschaften; Abschluss Magister iuris
1996/97 Rechtsanwaltskanzlei Gleiss, Lutz, Hirsch in Stuttgart
1997/98 Rechtsanwaltskanzlei Wolf, Theis & Partner in Wien
1998/99 Fritz Kaiser Gruppe
2000 Leitung Rechstabteilung Sauber
2001 Mitglied der Geschäftsführung
2010 CEO der Sauber Motorsport AG
seit 2012 Teamchefin (mit Drittelanteil)

HOBBYS

Yoga, Tennis, Oper

Motoren sound. Da kann ihnen jeder Techniker erklären, warum es nicht zu diesem Sound kommt, weil das ja auch einen technologischen Hintergrund

BITTE UMBLÄTTERN!

... TRIFFT DESIGN.



Nach vorgeschriebenem Messverfahren in der gegenwärtig geltenden Fassung.

FORTSETZUNG VON S. 7

hat, dass diese Energie, die vorher nur durch den Auspuff rausgeströmt ist, nun durch den Turbolader genutzt wird. Das heisst, wir setzen das sinnvoll ein, um entsprechend wieder Energien zu haben. Insofern ist es lächerlich, diese Technologie auf den Sound zu reduzieren.

Glauben Sie noch an die Budgetobergrenze?

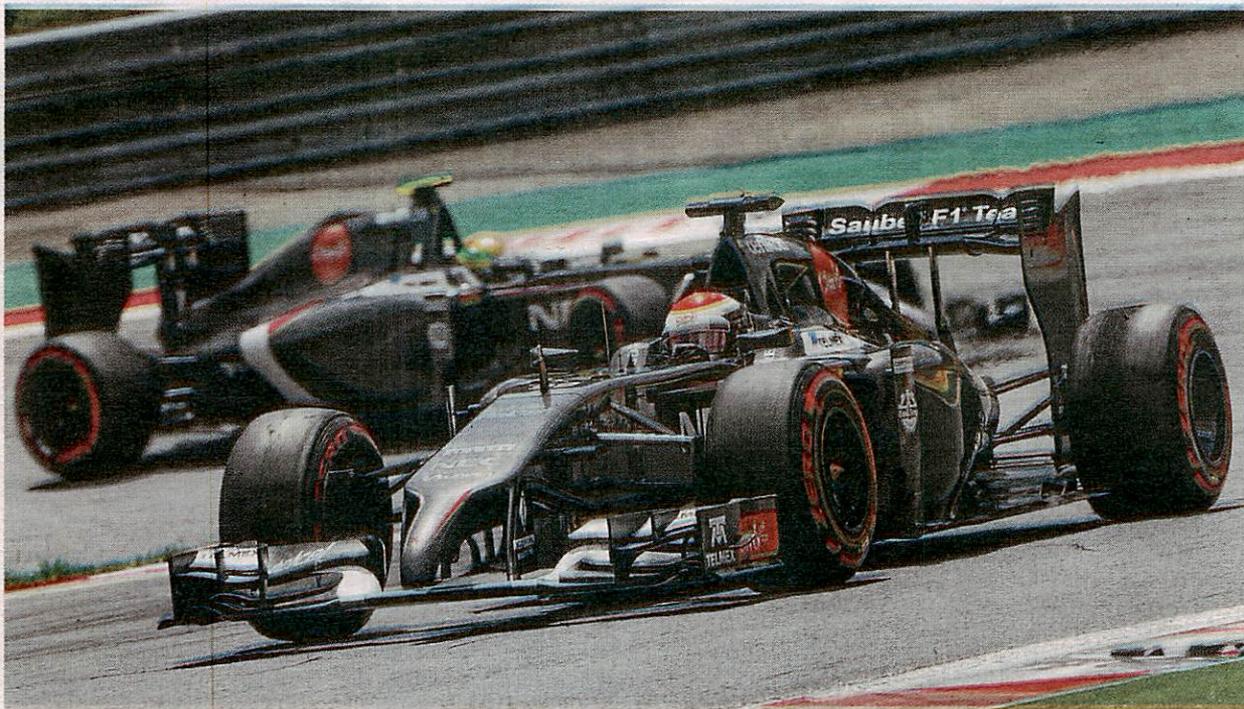
Ich bin immer noch davon überzeugt, dass das der einzig richtige Weg ist. Kostensenkung und Einführung einer Obergrenze sind Regularien, die sehr schnell greifen können. Da müssen wir die Welt nicht mehr neu erfinden. Jedes Unternehmen führt Bücher, ich will mal annehmen, auch jene in der Formel 1. Wir tun es. Damit ist es auch keine Hexerei, diese Zahlen festzuhalten. Das wäre eine Sache, die kann heute, morgen, in drei Monaten oder in der nächsten Saison greifen. Das würde man sofort spüren. Und die Bussgelder bei Verstössen müssen wir nur genug hoch ansetzen, dann werden sie schon ihre Wirkung haben.

Das sehen vor allem Topteams nicht so vernünftig?

Es ist ein Zeichen nach draussen, dass wir in diesem global schwierigen wirtschaftlichen Umfeld genauso mit der Zeit mitgehen und nicht die Ignoranz besitzen und sagen, wer halt diese paar hundert Millionen nicht hat, der soll nicht mitmachen. Das ist die falsche Botschaft, die wir den Fans und vor allem den Jungen geben.

Wie kann die Budgetdeckelung funktionieren?

Für mich hat diese Obergrenze vor allem den Charme, dass jeder seine eigene Strategie wählen kann, wie er zu seinem Erfolg kommt. Da wird man keineswegs mit Gleichmacherei bestraft, wonach alle von dem nur so viel haben dürfen. Da könnte Ferrari unter dem Kos-



Der C33 ist nicht gerade das beste Auto, das Sauber je gebaut hat. Doch Sutil und Gutiérrez waren bisher auch nicht fehlerfrei

tendach auf der hauseigenen Strecke so viel testen, wie man möchte. Oder ein anderes Team könnte viel Zeit im Simulator verbringen, ein anderes den Supercomputer intensiv nutzen und wir in unserem Windkanal. Man sieht ja, wie scheinheilig die Diskussion ist, wenn es um Simulatoren geht. Die will man ja nichts antasten. Die Konsequenz fehlt ja auch da.

Sollte die FIA diktatorischer Durchgreifen und den Teams weniger Mitspracherechte einräumen?

Ich würde es nicht als diktatorisches Vorgehen sehen. Denn mir fällt jetzt keine Sportart ein, in der die Teams ihre Regeln machen. Doch halt, eine Sportart gibt es schon. Und das ist der America's Cup – und wir sehen ja heute, wo er war und wo er ist. So ein schlechtes Beispiel muss man sich nicht zum Vorbild nehmen.

Würde es auch helfen, wenn die FIA beim Technikreglement mehr mitbestimmt, damit die F1 gegenüber dem Fan wieder vermittelbarer wird?

Absolut. Das ist die Aufgabe der FIA. Sie sorgt ja für die Qualitäten, die Merkmale, die die Formel 1 hat. Und das kann man dann auch einfacher vermarkten. Weil sie die Verbindung zum Fan haben, wo die Teams, die Fahrer, wo Namen im Vordergrund stehen und nicht all dieses Technische, das viele nicht mehr verstehen.

Wie gut ist Ihr Draht zur FIA?

Wir haben immer wieder darüber gesprochen. Aber es ist bislang leider nicht viel geschehen. Dann kann man als einzelnes Team nicht viel ausrichten. In Kürze wird sich also am Status quo bezüglich Budgets nicht viel ändern?

Ich sehe kein Datum, an dem es sich ändern wird. Ich hoffe nur,

dass es sich bald ändert, bevor es wirklich irgendwo knallt.

Leiden Mittelständler und kleinere Teams wegen dieses Status quo ungleich mehr?

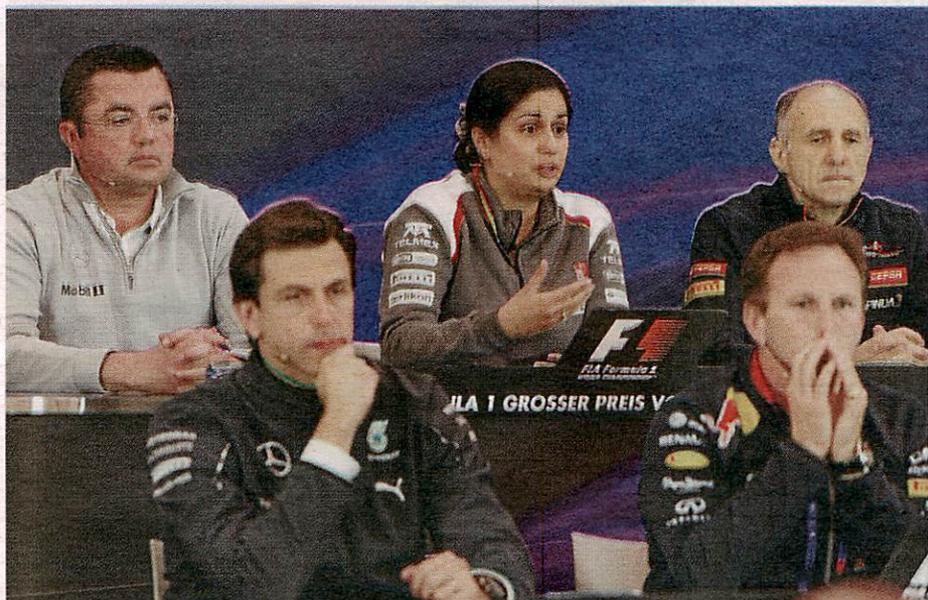
Ja. Doch man darf auch nicht vergessen: Wie lange machen das die Grossen mit? Denn vielleicht haben die letztlich noch mehr Imageprobleme, wenn wir das jetzt nicht beheben, als kleinere Teams. Weil ja die Marken anders aufgestellt sind. Gilt das auch für Mercedes?

Ich weiss nicht, ob ein Hersteller, der jetzt abräumt, aber sieht, in welchem Umfeld sich die Formel 1 bewegt, nicht auch zum Schluss kommt, dass das schädlich für die Marke sein kann. Denn der primäre Zweck dieser Unternehmen ist nicht, in der Formel 1 zu sein. Das ist eine Technologie- und Marketing-Plattform für sie.

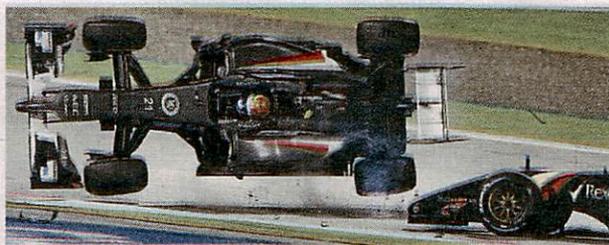
Lädt die neue Turbo-Hybrid-Ära wirklich Autokonzerne ein?

Es ist gut, dass solche Unternehmen auch in der Formel 1 präsent sind. Schliesslich geht's um Autos und die Technologie. Doch was wir langsam aus der Geschichte lernen könnten, ist, dass, wenn solche Konzerne in die F1 kommen, man nicht überrascht sein darf, wenn sie meinen, sie müssten gewinnen – mit viel mehr finanziellen Möglichkeiten, als etwa unser Team das könnte. Da müssten wir ansetzen, damit es nicht zum Kostenkrieg führt, wo am Ende nur ein Scherbenhaufen bleibt – mit mal mehr und mal weniger gleichzeitig betroffenen Teams. Aber daraus müssten wir doch Lehren ziehen und den Automarken eine attraktive Plattform bieten.

Wie sehr leidet Sauber unter dem Antriebsstrang von Ferrari?
Das ist mithin eine der grössten Ursachen für unsere jetzige Performance. Denn ich



Ladies first: Die Teamchefin in der Männerrunde mit Boullier, Wolff, Horner und Tost (v.l.)



Gutiérrez-Abflug in Bahrain: An den Piloten allein liegt es nicht



Ein schwieriges Jahr fürs Team: Peter Sauber, Monisha Kaltenborn

glaube, es steht unzweifelhaft fest, dass der Antriebsstrang 2014 eine ganz wesentliche Rolle spielt. Und wir sehen, dass es eine Antriebseinheit gibt, die den beiden anderen bei weitem überlegen ist. Von dem profitieren natürlich die entsprechenden Teams, die den Antrieb fahren. Das sind Dinge, die nicht in unserer Hand liegen. Natürlich darf man das nicht als alleinige Ausrede verwenden, denn wir haben auch schon bessere Autos gebaut. Die Gründe dafür kennen wir, und da müssen wir uns selber auch an der Nase nehmen. Da müssen wir uns verbessern. Das tun wir Schritt für Schritt. Das macht im Übrigen auch der Motorenlieferant. Nur ist halt das Gesamtpaket, das wir fahren, so weit weg von anderen. Deswegen fallen die Fortschritte nicht gleich so ins Gewicht, dass man jetzt regelmässig punktet. Kommt hinzu, dass wir die paar Mal, wo wir die Chancen auf Punkte hatten – und die hatten wir allemal –, Fehler machten oder die Möglichkeiten nicht umsetzten.

Sie kamen den Punkterängen zuletzt aber immer näher.

Ja. Doch schön wär's, wenn wir Mal drin wären.

Wie sehr beschäftigt Sie die jetzige Situation: nach elf Rennen in der neuen FI-Ära punktelos?

«Das beschäftigt mich Tag und Nacht.»

MONISHA KALTENBORN

Die beschäftigt mich Tag und Nacht.

Auch, dass man daran über Nacht nichts ändern kann?

Man muss halt ständig daran arbeiten, nach Lösungen suchen. Man darf den Fokus nicht verlieren. Das ist eine ganz schwierige Situation. Wenn man nicht einfach so die Möglichkeiten hat zu reagieren. Wir müssen uns da auf unseren Stärken fokussieren. Unseren Weg konsequent gehen. So werden wir es schaffen.

Williams lässt sich ja durchaus mit Sauber vergleichen. Was hat dieses Team in dieser Saison, was Sauber nicht hat?

In erster Linie wohl den besseren Antriebsstrang.

Reduziert sich das nur auf den Mercedes-Antrieb?

Ich bin überzeugt, wenn unser Gesamtpaket ein anderes wäre, stünde unser Auto auch woanders. Wie gesagt, es ist nicht das beste Auto, das wir gemacht haben. Aber es ist auch nicht so schlecht, wie es jetzt aussieht.

Aus dem Ferrari-Vertrag werden Sie nicht so schnell rauskommen?

Es geht auch nicht darum rauszukommen. Denn wir wissen ja, dass die derzeitige Lage unserer Motorenhersteller genauso schmerzt. Er fährt ja das selbe Triebwerk. Er will genauso Änderungen vornehmen. Das hat er auch getan. So schwarz darf man das jetzt auch nicht sehen. Es ist eine Frage der Zeit, bis er auf dem Niveau sein wird. Es zeigt sich halt, dass das sehr schwierig ist. Und da muss man eben in einer Partnerschaft, und die besteht ja schon sehr lange, auch durch schlechtere Zeiten gehen. Wir hatten sehr gute Zeiten und haben jetzt eine weniger gute Zeit. Das gehört dazu. So denken wir in einer Partnerschaft.

Wie lange werden die weniger guten Zeiten noch dauern?

Ich bin überzeugt, dass es sicherlich noch bis in die nächste Saison hineingehen wird. Bis man da ein Level hat, das ungefähr gleich ist auf der Antriebsseite. Und dann sind wir wieder in der Phase, in der je nachdem Teams wie wir, die clevere Ideen haben oder etwas besser machen und verfeinern, um nochmals einen Vorteil herauszuholen, auch wieder konkurrenzfähiger sind.

Hätte Sauber die Möglichkeit gehabt, einen Mercedes-Antriebsstrang zu fahren?

Für uns war schon seit langem klar, dass wir mit Ferrari weitermachen. Denn das ist an sich eine sehr gute, solide, langjährige Partnerschaft.

Wie sind Sie mit Ihren Fahrern Adrian Sutil und Esteban Gutiérrez zufrieden?

Das ist sehr schwierig zu beantworten. Denn dazu brauche ich eine verlässliche Basis. Und das wäre ein konkurrenzfähiges und gutes Auto. Und das haben wir im Moment nicht. Da finde ich es nicht angebracht zu sagen, man sei mit dem Fahrer zufrieden oder nicht.

Mit dem C34 liegen Sie für 2015 im Plan?

Ja, da liegen wir im Plan. Und das, was wir jetzt am C33 machen, können wir auch ins nächste Jahr mitnehmen, zumal sich das technische Reglement im Hinblick auf das kommende Jahr kaum ändert.

Ist das Budget für 2015 gesichert?

Die Frage kriegen wir ja immer. Jedes Jahr. Und wir sagen jedes Jahr, wir werden da sein – so, wie wir's bislang auch gewesen sind. **Stimmt die einfache Formel: Je höher das Budget, desto höher die eingefahrene WM-Punkanzahl?**

Fast. Ich glaube, es gibt nicht die Gleichung: X ist Platz so viel und Y ist Platz so viel. Aber den Rahmen kann man setzen. ♦

IndyCar

Schafft es Power im vierten Anlauf?

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die kürzeste IndyCar-Saison der Geschichte neigt sich dem Ende entgegen. Am 30. August findet das Finale statt. Die besten Titelchancen hat Penske.

Es ist zwar erst August, aber die IndyCar-Saison neigt sich bereits dem Ende entgegen. Noch drei Rennen stehen an: West Allis (17.8.), Sonoma (24.8.) und Fontana (30.8.). Zwei davon (West Allis und Fontana) finden auf Ovals statt. Sonoma ist ein anspruchsvoller Roadcourse.

Abgerechnet wird wie immer am Schluss. Trotzdem spitzt sich der Titelkampf zu. Und wieder hat der Australier Will Power gute Chancen auf den Titel. Durch das Pech von Hélio Castroneves (Elektronikproblem im letzten Rennen) hat der Mann aus Down Under drei Rennen vor Schluss die Führung im Gesamtklassement übernommen. Doch Power ist nicht der nervenstärkste Fahrer. 2010, 2011 und 2012, also dreimal hin-

tereinander, verspielte der Penske-Pilot die Meisterschaft auf der Zielgeraden. Das soll ihm diesmal nicht wieder passieren. «Ich nehme jedes Rennen, wie's kommt», sagt Power. «Ich schaue im Moment nicht auf den Meisterschaftsstand.»

Falls der impulsive Power wieder patzen sollte, ist die Lage für Penske für einmal nicht ganz so schlimm wie in den Jahren zuvor. 2010/2011 verlor man die Meisterschaft an Erzrivale Ganassi (Franchitti), 2012 wurde die stolze Penske-Crew von Ryan Hunter-Reay (Andretti) abgefangen. Diesmal hat man mit Hélio Castroneves ein zweites Eisen im Feuer. Der Brasilianer liegt nur vier Punkte hinter Power. Und der Vorsprung auf den Drittplatzierten Hunter-Reay beträgt 63 Zähler. Doch Penske weiss: Auch dieses Polster ist rasch weg, wenn es nicht nach Plan läuft. Hunter-Reay ist ein ausgewiesener Oval-Spezialist. In diesem Jahr hat er zwei von vier Nudeltopfrennen gewonnen. Darunter auch das Indy 500. Ausserdem gibt es beim letzten Rennen in

Fontana doppelte Punkte. «Da ist noch alles möglich», macht sich der dreifache Saisonsieger Hunter-Reay Mut. «Selbst mit einem grösseren Rückstand.»

Letzter Titel stammt von 2006

Für Penske, das McLaren der IndyCar-Serie, wäre eine weitere Niederlage – bei der Ausgangslage – eine Katastrophe. Der letzte Titel stammt von 2006. Damals gewann Sam Hornish. Seither gab es nur noch Ehrenplätze. Auch beim Indy 500 wartet Penske schon seit 2009 (Castroneves) auf einen weiteren Eintrag in die Siegerliste.

Abgesehen von den Top 3 hat nur noch Simon Pagenaud reelle Titelchancen. Der Franzose im Dienste von Schmidt/Peterson liegt 64 Punkte hinter Power – hat aber schon zwei Rennen gewonnen. Juan-Pablo Montoya (101 Zähler zurück) und Scott Dixon (108) brauchen ein Wunder, um den Anschluss noch zu schaffen. Den Titel «Rookie des Jahres» dürfte sich wohl Carlos Muñoz sichern. Der Kolumbianer liegt derzeit auf einem guten siebten Rang. ♦

548 Punkte	544 Punkte	485 Punkte	484 Punkte
			
Will Power	Hélio Castroneves	Ryan Hunter-Reay	Simon Pagenaud

NACHRICHTEN

Aero-Kits werden ab Oktober getestet

IndyCar Ab 2015 werden in der IndyCar-Serie Aero-Kits zum Einsatz kommen. Bisher fuhren beide Hersteller (Honda und Chevrolet) mit identischen Fahrzeugen vom Typ Dallara DW12. Die ersten Tests mit den neuen Aero-Packages finden ab dem 6. Oktober statt. Erlaubt sind Modifizierungen an den Seitenkästen, an der Motorhaube, den hinteren Radabdeckungen und den Endplatten vorne und hinten. Ausserdem darf (immer im bestimmten Rahmen) auch das Hauptelement von Heck- und Frontflügel für Ovalrennen verändert werden.

Auftakt in Dubai – Lauf 2 in Brasilia?

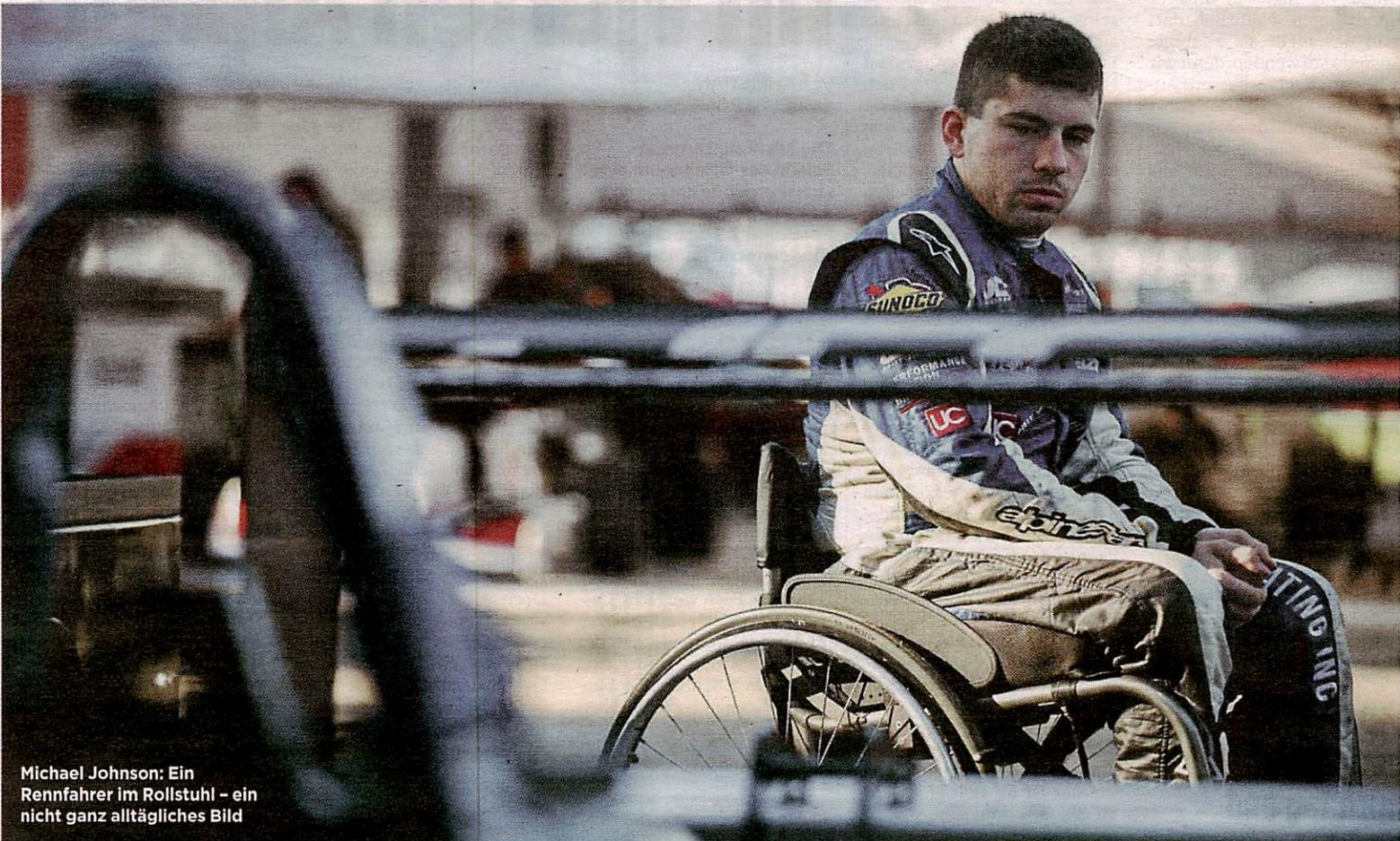
IndyCar Der Kalender für die Saison 2015 ist noch nicht abgesegnet. Dennoch sicken die ersten Details durch. Wie MSa Ende März verriet, wird der Saisonauftakt voraussichtlich in Dubai stattfinden. Als Datum steht der 14./15. Februar fest. Weiter geht es (Anfang März) auf dem Autodromo Internacional Nelson Piquet in Brasilia, wo der zweite Lauf stattfinden soll. Danach folgt das übliche Programm in den USA. Neu dazukommen könnte Louisiana. Der Veranstalter wirbt auf seiner Internetseite bereits mit dem Slogan «Indy Grand Prix of Louisiana».

Däne Mikkel Jensen baut Vorsprung aus

Formel ADAC Masters Mikkel Jensen hat seine Führung in der Formel ADAC Masters erfolgreich verteidigt. Der Däne sicherte sich am Slovakiaring seinen fünften Saisonsieg und vergrösserte trotz eines Ausfalls in Lauf 3 (Kollision mit dem Polen Igor Waliko) den Vorsprung auf Maximilian Günther auf 54 Zähler. Doch nicht nur Jensen hatte Grund zum Jubeln. Tim Zimmermann feierte in der Slowakei seinen ersten Sieg (nach Platz 2 im ersten Durchgang). Und auch für Fabian Schiller (Sieger im zweiten Rennen) verlief das Wochenende erfolgreich. ♦ CE

Michael Johnson

Querschnittgelähmt!



Michael Johnson: Ein Rennfahrer im Rollstuhl - ein nicht ganz alltägliches Bild

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Er hat einen Allerweltsnamen. Und jeder, der ihn hört, denkt unweigerlich an den ehemaligen Leichtathletik-Olympiasieger. Doch diese Geschichte dreht sich nicht um einen Sprinter. Und sie ist auch alles andere als alltäglich. Michael Johnson ist querschnittgelähmt. Doch das hindert ihn nicht daran, Rennen zu fahren.

Sie wollen wissen, was Michael Johnson für ein Typ ist? Bitte sehr: Vor zwei Jahren baut der damals schon Querschnittgelähmte einen üblen Unfall bei einem Rennen im Barber-Motorsportpark. Johnson überschlägt sich dabei so fürchterlich, dass am Kommandostand das Schlimmste befürchtet werden muss. Als das Wrack zum Stehen kommt, funkt ihn sein Renningenieur mit sorgenvoller Miene an: «Mike, are you okay?» Der antwortet: «Ja, aber ich spüre meine Beine nicht mehr!»

Johnson trägt sein Schicksal mit Humor. Sehr viel Humor.

Als er bei einer Fahrerparade in Indianapolis antreten muss, versucht man dem Veranstalter klarzumachen, dass Mike die Treppe zum Podium unmöglich alleine hochsteigen kann. Doch das interessiert diesen nicht. Jeder Fahrer hat da oben zu erscheinen, so schreibt es das Protokoll vor. Also beschliesst Johnson, es auf seine Art zu machen, und robbt die Treppe auf allen vieren hoch. «Du hättest das Gesicht des Speakers sehen sollen», grinst der heute 21-Jährige, der nur ein Ziel vor Augen hat: «Ich will der erste Querschnittgelähmte sein, der das Indy 500 bestreitet.»

An einem 13. verunglückt

Johnsons Schicksal schlägt am 13. August 2005 zu. Bei einem Rennen im Hiawatha Horse Park in Sarnia in Ontario. Damals ist Mike zwölf Jahre jung. Und ein vor Begeisterung glühender Motorradnachwuchsfahrer. «Meine Eltern haben mir mit drei meinen ersten fahrbaren Untersatz gekauft», erinnert sich Johnson. «Von da an habe ich an nichts anderes mehr gedacht.»

Johnson befindet sich an diesem verhängnisvollen Samstag wie so oft auf Pl. Doch er hat keine Abreissfolien mehr und versucht deshalb mit der Hand das Visier von Schmutz zu befreien. Just in dem Moment gerät er in eine Spurrinne und verliert die Kontrolle über sein Motorrad. Johnson wird über den Lenker geschleudert und lan-

«Das Problem war: Es gab keinen Präzedenzfall.»

MATTHIAS CZABOK

det hinter Strohballen in einem Zaun. Mit der Ambulanz wird er ins städtische Krankenhaus gebracht. Und von dort ins Kinderspital nach Detroit. Elf Stunden wird er operiert, doch die niederschmetternde Diagnose ist unwiderrufflich: Johnson ist querschnittgelähmt.

Ein Jahr verbringt er fast ausschliesslich mit Therapie. Erst dann geben ihm die Ärzte grünes Licht für weitere körperliche Aktivitäten. Sein Entschluss steht da schon lange fest: Mike will zurück auf die Rennstrecke. «Racing ist mein Leben», sagt er. «Diesen Traum gebe ich nicht auf.»

Johnson wechselt von zwei auf vier Räder. Sein Vater Tim kauft ihm einen Kart und lässt ihn von derselben Firma, die schon für den beinamputierten Alex Zanardi in die Trickkiste gegriffen hat, nach Mikes Bedürfnissen umbauen. An Heiligabend 2006 macht Johnson jr. seine ersten Fahrversuche. Mit Erfolg. Und nach etwas Feintuning startet er 2007 in der SuperCan-Klasse. Mike holt auf Anhieb Platz 1 und wird zum «Fahrer des Jahres» gewählt. Jahr für Jahr klettert er eine Stufe höher. Das Fahren mit dem auf Handschaltung umgebauten Kart bereitet ihm keine Mühe. «Das ist wie auf dem Motorrad», sagt er.

2009 sitzt Johnson dann zum ersten Mal in einem richtigen

Rennauto. In der berühmten Skip-Barber-Schule. 2011 nimmt er an der Summer Series teil, gewinnt drei Rennen und wird Dritter in der Endabrechnung. «Damit war klar, wohin mein Weg führt», lacht Johnson.

Doch ehe er 2012 in der US-amerikanischen Einsteigerserie USF2000 debütieren kann, muss er zuerst eine Lizenz lösen. Und das gestaltet sich mühsam. «Nicht etwa, weil das IndyCar-Department, das dafür verantwortlich ist, sich weigerte», sagt sein Manager Matthias Czabok. «Das Problem war: Es gab keinen Präzedenzfall. Wir führten endlose Diskussionen. Meistens ging es dabei um die Versicherung. Bis wir eine provisorische Lizenz hatten, dauerte es eineinhalb Jahre.»

Kein Groll aufs Motorrad

Auf der Strecke wird für Johnson keine Ausnahme gemacht. Er wird wie alle anderen behandelt: Auch er muss sich in sieben Sekunden alleine aus dem Cockpit befreien können. Wie er das macht? «Es sieht nicht hübsch aus», warnt mich Johnson, «aber ich drücke mich hoch und



Und jetzt?



Schicksal 2005: Auf einem solchen Bike verunfallte Johnson



Umgebaut: Johnsons Cockpit



Praktisch: Mike lässt sich ziehen



Sein Physio bei der Arbeit: «Mike ist lockerer als alle anderen»



Gibt ordentlich Gas: Johnson fährt seit 2013 in der Pro Mazda

lasse mich dann seitwärts über den Cockpitrand fallen. Wenn ich draussen bin, krabbele ich davon. Würde es brennen, hätte ich nichts dagegen, wenn mich ein Marshal aus der Gefahrenzone schleifen würde...»

Johnson ist ein ergebnisorientierter Mensch. Hürden sind da, um sie zu überwinden, lautet einer seiner Lieblingsprüche. Und er macht (fast) alles selber. Zwar wohnt er bei seinen Eltern in Flint, Michigan, aber Vater Tim sagt: «Er will jede Situation selber meistern. Er hatte diese Einstellung schon früher. Durch die Behinderung ist dieser Charakterzug noch stärker geworden.» Aufgeben ist ein Wort, das in Johnsons Vokabular nicht existiert. Und zurück schaut er schon gar nicht. «Ich habe keinen Groll. Auf nichts und niemanden. Ich bin zwar vom Motorrad gefallen und kann seither meine Beine nicht mehr so wie früher gebrauchen. Aber deswegen verfluche ich es nicht. Im Gegenteil: Ich liebe diesen Sport noch immer. Und ich schaue mir auch die Rennen an. So oft es geht. Motorradfahren war Teil meines Lebens. Ge-

nauso wie meine Behinderung. Warum sollte ich es hassen?»

Seit 2013 fährt Johnson in der Pro Mazda, der dritten US-Formelliga. Seinen Rennwagen hat man seinen Bedürfnisse angepasst. «Alles unter strenger Beobachtung der Regelhüter natürlich», sagt Czabok. Gas gibt Johnson mit einem Joystick hinter dem Lenkrad. Auch die Kupplung

«Mike will alles selber machen. Das war früher schon so.»

TIM JOHNSON

betätigt er von Hand. Und zum Bremsen drückt er das Lenkrad nach hinten. «Ein ziemlicher Kraftakt», stöhnt Stephen Simpson, der einst für Südafrika A1GP fuhr und heute Johnson als Fahrercoach zur Seite steht. «Ich habe Mikes Auto getestet. Nach einer Runde habe ich es

aufgegeben. Ich habe jeden Bremspunkt verpasst.»

Hilft Racing gegen Lähmung?

2009 unterzog sich Johnson bei Dr. Carlos Lima in Portugal einer Stammzelltransplantation. Sie soll helfen, nicht mehr intakten Nervenzellen neue

Impulse zu verleihen. Doch nicht nur die Medizin könnte ihm helfen. Seit er in der schnelleren Pro Mazda fährt und die Fliehkräfte grösser sind, hat sich sein Empfinden verändert. Das bestätigt sein Physiotherapeut. «Wenn er aussteigt, ist seine Muskulatur lockerer als die der anderen. Inzwischen gibt es sogar Anzeichen, dass er heiss und kalt an den Füssen unterscheidet.»

Haben höhere g-Kräfte tatsächlich einen therapeutischen Effekt? Johnson zuckt mit den Schultern. Die auf Rückenmarkverletzungen spezialisierte Kessler Foundation aus West Orange, New Jersey, hat sich des Falles angenommen. Bestätigt sich der Zusammenhang, wäre das für die Medizin und Johnson ein Riesenerfolg. ♦



ZUM THEMA

Rennfahrer im Rollstuhl

» **Clay Regazzoni** Der ehemalige Ferrari-Pilot wurde nicht umsonst «der Unzerstörbare» genannt. Der Schweizer sprang 1973 dem Tod von der Schippe, als ihn Mike Hailwood aus seinem brennenden BRM zog. 1980 hatte Clay weniger Glück. In Long Beach zog er sich bei einem Unfall Wirbelverletzungen zu. Diese stellten sich



Clay Regazzoni bei der Dakar

als so schwer heraus, dass er fortan querschnittgelähmt war. Trotz seiner Lähmung fuhr «Rega» weiter Rennen. Mit einer Handgasvorrichtung nahm er unter anderem an der «Dakar» teil. 2006 starb Regazzoni bei einem Autounfall in Italien.

» **Jason Watt** Der Däne war auf dem Weg in die Formel 1, als er bei Fotoaufnahmen vom Motorrad fiel. Diagnose: Querschnittlähmung. Doch Kämpfer Watt kehrte zurück. Schon im Jahr darauf fuhr er in der dänischen Tourenwagenmeisterschaft. 2002 wurde er dort sogar Meister. 2009 gab er einen Gaststart in der WTCC.

» **Wayne Rainey** Der dreimalige Motorradweltmeister brach sich bei einem Sturz in Misano 1993 den sechsten Brustwirbel. Seither ist der US-Amerikaner von den Hüften abwärts gelähmt. Das hinderte ihn aber nicht daran, auf vier Räder umzusteigen und mit den ultraschnellen Superkarts Karriere zu machen.

» **Pit Beirer** Wie Rainey zog sich auch Beirer bei einem Sturz (2003 im bulgarischen Sevljevo) einen Bruch des sechsten Brustwirbels zu. Beirer leitet seit 2006 die Offroad-Sportabteilung von KTM aus seinem Rollstuhl.

» **Takuma Aoki** Der mittlere der Aoki-Brüder verunglückte 1998 auf dem Motorrad. Seither ist er querschnittgelähmt. Der Japaner hat wie Regazzoni später an diversen Offroad-Rallyes teilgenommen. Heute ist er in Japan bei Honda als Testfahrer in die Entwicklung von Autos für behinderte Menschen eingebunden. ♦ CE



Wayne Rainey im Superkart

KOMMENTAR

Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Als ich Mike Johnson zum ersten Mal traf, wusste ich nicht, was mich erwartete. Ich dachte mir schon, dass er ein harter Hund sein muss. Querschnittgelähmt und doch Rennfahrer: Dahinter steckt viel Lebenskraft und Wille. Trotzdem war ich mir als gesunder Mensch nicht sicher, wie ich mich verhalten sollte. Nicht jeder ist ein Alex Zanardi, der Sprüche über seine Behinderung klopft und uns «Normalos» dadurch immer wieder vor den Kopf stösst. Doch Johnson, und das kann ich nach unserem Treffen versichern, gehört in dieselbe Kategorie. Der Junge ist nicht nur ein zäher Bursche, er hat auch sonst viel von

Zanardi. Nach ein paar Minuten mit ihm vergisst man, dass er querschnittgelähmt ist. Nur der Rollstuhl erinnert einen gelegentlich daran. Es stört ihn auch nicht, wenn man ihm plumpe Fragen stellt. «Es gibt nur dumme Antworten», sagt er und schnürt sich dabei seine Rennfahrerschuhe. Johnson nimmt die Dinge, wie sie kommen. Er weiss, dass er das Schicksal nicht beeinflussen kann. «Jeder Tag ist ein neues Abenteuer», meint er und fügt trocken hinzu: «Es hätte mich ja noch schlimmer erwischen können.» Seinen Traum vom Indy 500 wird er eisern verfolgen. Und ich bin mir ziemlich sicher, dass er es bis dorthin schafft. Ganz nach dem Motto: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.



Langstrecken-WM

Gäste bei Austin-Rennen

Von GUSTAV BÜSING
und ARNO WESTER

Rund sechs Wochen bevor die Sportwagen-WM (WEC) in Austin (USA) endlich den Rennbetrieb wieder aufnimmt, kommt Bewegung in die Szene.

Gute Nachrichten kommen aus Amerika. Sowohl ESM als auch Corvette Racing haben angekündigt, mit je einem Auto den sechsstündigen WEC-Lauf zu bestreiten, der unmittelbar auf das knapp dreistündige Rennen der lokalen Meisterschaft (USCC) folgt. Den HPD-LMP2 steuern Ryan Dalziel und Teamchef Scott Sharp, die beide schon einen großen Punkterückstand in der US-Serie haben. Die Corvette C7R – das Testauto des Werksteams – wird von Tommy Milner sowie Ricky und Jordan Taylor gefahren. Als Partner unterstützen Konica-Minolta und Michelin den Auftritt. Es wird noch ein weiteres US-Team erwartet.

Weiterhin fehlen wird dagegen der Strakka-Dome S103 der



Le-Mans-Sieger bekommt kleines Zugeständnis: Nachteil des Audi wird ab Austin kleiner

Mannschaft um Nick Leventis. Der Umbau des Heckes sowie notwendige Testfahrten verzögern die Premiere auf das WEC-Saisonfinale in São Paulo Ende November. Allerdings baut das Team parallel bereits ein zweites Auto auf, mit dem Ziel, interessierten Kunden und ihren Fahrern im Spätherbst die Möglichkeit zu bieten, sich bei Testfahrten einen Eindruck von der Leistungsfähigkeit der Neu-

konstruktion zu verschaffen. Ursprünglich hätten das die Renneinsätze des Teams demonstrieren sollen.

Audi-Nachteil etwas kleiner

Inzwischen hat sich Audi genauer mit der geänderten und bis nach Le Mans 2015 gültigen Fahrzeugeinteilung beschäftigt. Sportchef Wolfgang Ullrich dazu auf MSA-Anfrage: «Wir haben in Le Mans einen span-

nenden Wettbewerb mit einem relativ ausgeglichenen Kräfteverhältnis in der LMP1-H-Klasse erlebt. Alle drei Hersteller haben das Rennen angeführt. Deshalb war zu erwarten, dass sich keine gravierenden Verschiebungen bei der Einstufung der einzelnen Konzepte ergeben. Wir vertrauen der FIA, der WEC und dem ACO, dass sie die in Le Mans ermittelten Werte gründlich untersucht und als

Basis für die geänderte Einstufung genutzt haben.»

Laut Ullrich haben die Berechnungen der Techniker keine grossen Unterschiede ergeben: «Uns steht ab Austin geringfügig weniger Kraftstoffenergie pro Runde zur Verfügung, die Durchflussmenge wurde hingegen minimal erhöht. Unserer Einschätzung nach verringert sich unser Nachteil auf eine Runde in Le Mans nun von 1,0 auf 0,75 Sekunden.» Umgerechnet auf die kürzeren Streckenlängen der anderen Kurse schrumpft diese Differenz noch weiter.

So blickt Ullrich nach dem schwierigen Saisonauftakt für Audi optimistisch auf die letzten fünf Rennen: «Wir erwarten nach unserem Sieg in Le Mans 2014 mit der nun gültigen neuen Einstufung einen spannenden Verlauf der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC bis zum Saisonfinale. Unser Ziel ist es, unseren WM-Titel erfolgreich zu verteidigen. Wir liegen in der Herstellerwertung aktuell einen Punkt hinter Tabellenführer Toyota.» ♦

United Sports Car Championship Elkhart Lake

Zwei deutsche Klassensieger

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit Pierre Kaffer und Mirco Schultis gab es auf der berühmten Road America gleich zwei deutsche Klassensieger. Barbosa/Fittipaldi erneut Gesamtsieger, BMW in GTD vorne.

Für Pierre Kaffer ist es der vorläufige Höhepunkt seit dem Gang zu Risi Competizione. Denn im einzigen Ferrari-Team in der GTLM-Klasse setzte man nach zwei unglücklichen Vorstellungen von Matteo Malucelli den Italiener vor die Tür, vertraute beim dritten Rennen auf Dane Cameron und holte sich mit dem Lauf in Long Beach den Deutschen ins Boot.

Bereits P2 in Indianapolis liess auf Grosses hoffen. Und genau das ist nun, im vierten Rennen der Zusammenarbeit, wahr geworden: Im Finish hielt Pierre Kaffer, der sich wie gewohnt mit Giancarlo Fisichella die Lenkradarbeit aufteilte, im innerdeutschen Duell um den GTLM-Klassensieg Dirk Müller im BMW Z4 hinter sich und

fuhr den ersten Sieg ein. Dritter hinter Müller/John Edwards wurden die Sieger aus Indianapolis, Jonathan Bomarito/Kuno Wittmer (SRT Viper).

Auch in der PC-Klasse durfte sich mit Mirco Schultis ein Deutscher über den Klassenerfolg freuen. Der Gentlemen-Driver fuhr wie üblich den Start-Turn, ehe er das Steuer an Teamkollege Renger van der



Renger v. d. Zande

Zande übergab. Der zeigte sich erneut bestens aufgelegt und fuhr bis an die Spitze des Klassenfeldes. In einem ebenfalls knappen Finish bezwang der Starworks-Pilot den 8-Star-Oreca von Sean Rayhall und holte Saisonsieg Nummer 2.

Ein aus Herstellersicht rein deutsches Podium gab es in der GTD-Klasse, wo Dane Cameron und Markus Palmtala (BMW Z4) den dritten Klassensieg des Jahres einfuhren. Dahinter liefen die Porsche-Besatzungen von Leh Keen und Cooper MacNeil sowie Jan Heylen und Madison Snow ein.

2015: Indy und Kansas raus

In der Prototype-Klasse zeigte sich ein mittlerweile fast gewohntes Bild: ein LMP2-Bolide auf Pole, diesmal der ESM-HPD von Ryan Dalziel, im Rennen eine fast reine DP-Show. Wie in Indianapolis setzten sich die Tabellenführer João Barbosa und Christian Fittipaldi durch. Pech für deren vor Road America härteste Verfolger: Jordan und Ricky Taylor crashten und fielen vorzeitig aus.

Unterdessen wurden die Weichen für die zweite USCC-Saison gestellt. Bei insgesamt 12 Veranstaltungen 2015 fliegen Indianapolis und Kansas raus, der Lime Rock Park kommt neu herein. Saisonstart: 24./25. Januar bei den 24h von Daytona. ♦



Pierre Kaffer und Giancarlo Fisichella im GTLM-Sieger-Ferrari

USCC / Resultate

Elkhart Lake, Wisconsin/USA: 6,515 km; 52 Autos gestartet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken
1. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) 2:45h/61 Runden (= 397,415 km); 2. Negri/Pew (Riley-Ford) +2,240 sec; 3. Dalziel/Sharp (HPD ARX-03b) +2,650; 4. Westbrook/Valiante (Corvette DP) +4,770; 5. Curran/Frisselle (Corvette DP) +12,540; 6. Van der Zande/Schultis (Oreca FLM09) +19,796 (1. PC); 7. Rayhall/Diaz (Oreca FLM09) +20,211 (2. PC); 8. Meyrick/Legge (Deltawing DWC13) +23,838 (6. P); 9. Pruett/Rojas (Riley-Ford) +24,441 (7. P); 10. Van Overbeek/Brown (HPD ARX-03b) +24,746 (8. P); 11. Simpson/Miller (Oreca FLM09) +26,034 (3. PC); 12. Hawksworth/Cumming (Oreca FLM09) +26,583 (4. PC); 13. Kaffer/Fisichella (Ferrari F458 Italia) +51,424 (1. GTLM); 14. Fuentes/Martin/Popow (Oreca FLM09) +51,905 (5. PC); 15. D. Müller/Edwards (BMW Z4 GTE) +53,012 (2. GTLM); 16. Bomarito/Wittmer (SRT Viper GTS-R) +53,087 (3. GTLM); 17. Ostella/French (Oreca FLM09) +53,224 (6. PC); 18. Miller/Nunez (Mazda Skyactiv-D) +53,894 (9. P) – Ferner: 26. Cameron/Palmtala (BMW Z4) +2 Rdn. (1. GTD); 27. Keen/MacNeil (Porsche 911 GT America) +2 Rdn. (2. GTD); 28. Heylen/Snow (Porsche 911 GT America) +2 Rdn. (3. GTD).
Nächstes Rennen: 24. August, Danville, Virginia/USA
Internet: www.imsa.com

ADAC GT Masters Slovakiaring

Titelkampf wird spannend

Von STEFANIE SZLAPKA

Claudia Hürtgen/Dominik Baumann im Schubert-BMW-Z4 katapultierten sich mit einem Sieg und P3 an die Tabellenspitze. Porsche-Pilot Jaap van Lagen blieb Gesamtzweiter. Das Audi-Duo René Rast und Kelvin van der Linde verlor die Gesamtführung und reiste am Sonntag sogar nur noch als Gesamtdritter ab. Meister Keilwitz nach Sieg wieder im Titelrennen.

Eine kleine Änderung gab es gegenüber der Slovakiaring-Premiere im Vorjahr: Statt ein Abheben der Fahrzeuge auf einer Kuppe mittels einer Schikane zu verhindern, wurde die Kuppe abgetragen. So war nach Turn 2 «freie Fahrt» angesagt – ein Vorteil für die Fahrzeuge mit einem hohen Topspeed wie die Corvette und den Chevrolet Camaro. Und diesen konnten sie gleich zweimal einsetzen: Erstens am Start, als sie ihre Konkurrenten mit relativer Leichtigkeit ausbeschleunigten. Wobei ihnen sicherlich auch entgegenkam, dass die Rennleitung die Startampel sehr früh auf Grün springen liess und sie damit den gesamten Schwung auf der Geraden ausnutzten. Zweitens konnten sie sich auf der Geraden so weit von ihren Gegnern absetzen, dass diese kaum eine Möglichkeit für ein Überholmanöver hatten.

Der amtierende Meister Daniel Keilwitz nutzte diesen Vorteil und setzte den Aufwärtstrend nach dem Doppelsieg am Red-Bull-Ring fort. Mit 30 Kilo



Auf dem Weg zum BMW-Doppelsieg am Samstag: Hürtgen/Baumann vor Sandritter/Klingmann

Erfolgsballast aus Österreich sicherte er sich Rang 4 im ersten Rennen. Vom Gewicht befreit, folgte einen Tag später der Sieg. Bereits am Start schoss er an seinen Konkurrenten vorbei auf Rang 2. Später kassierte er seinen Teamkollegen Diego Alessi. Andreas Wirth brachte später den Sieg sicher nach Hause. «Dieses Ergebnis war sehr wichtig für uns, jetzt sind wir im Titelkampf wieder dabei», freut sich Keilwitz. «Was wir in der ersten Saisonhälfte verpennt haben, holen wir jetzt wieder auf.» Er liegt in der Tabelle mit nur 25 Punkten Rückstand auf Rang 4.

Der Audi hingegen litt unter dem Wegfall der Schikane und so qualifizierten sich Rast und van der Linde nur auf den Posi-

tionen 13 und 6. «Die lange Gerade ist nicht gut für unser Auto», meinte Rast schon vor dem ersten Rennen. «Im Training hatten wir zudem einige Reifenschäden, und wahrscheinlich sind wir deswegen das Qualifying zu defensiv angegangen.»

Rast-Fehler kostet Führung

Im ersten Rennen konnten sie mit Rang 6 noch Schadenbegrenzung betreiben und die Tabellenführung halten. Doch dass diese am Sonntag dahin war, müssen sie einem eigenen Fehler zuschreiben. Rast hatte sich bereits auf den vierten Rang vorgefahren, als er wegen eines Gelbvergehens eine Durchfahrtsstrafe antreten musste und ausserhalb der Punkteränge wieder auf die

Strecke zurückkehrte. Van der Linde schaffte es später noch, sich auf Platz 10 vorzuarbeiten. Vielleicht wäre sogar noch mehr drin gewesen, aber eine fast zehn Minuten andauernde Safety-Car-Phase zum Ende des Rennens neutralisierte das Rennen. Maximilian Buhk hatte seinen Mercedes SLS mit einem Reifenschaden abgestellt, und die Bergungsarbeiten gingen nur sehr langsam voran. So blieb am Schluss nur noch eine freie Runde übrig.

Die grossen Gewinner des Slowakei-Wochenendes sind nach einem Sieg im ersten Rennen und Rang 3 am Sonntag die neuen Gesamtleader Claudia Hürtgen und Dominik Baumann. Nach dem Start zum ersten Rennen hing Hürtgen zu-



Wieder P2: Enge/v. Thurn u. Taxis



Sonntag Sieger: Keilwitz/Wirth

nächst hinter der Corvette von David Jahn fest. Zwar war der Z4 schneller, doch gab es keinen direkten Weg am Führenden vorbei. So entschied man sich, früh zu stoppen, nutzte die freie Strecke und liess die Corvette nach deren Stopp hinter sich. Durch den anschliessenden Sieg holte man sich aber 30 Kilogramm Erfolgsballast ins Auto. Das machte die Punktejagd am Sonntag schwieriger.

«Aber mit Rang 3 haben wir noch das Beste daraus gemacht», so Baumann. In einem kann man sich nach den Rennen auf dem Slovakiaring jedenfalls sicher sein: Langweilig wird die zweite Saisonhälfte sicherlich nicht. In der Gesamtwertung trennen die Top 3 gerade einmal fünf Punkte. ♦

NACHGEHAKT BEI Dominik Baumann

(21/A). Der neue Tabellenführer über das erfolgreiche Wochenende am Slovakiaring, den Einfluss der Zusatzgewichte auf das Fahrverhalten und die Taktik für die kommenden Rennen.



Von STEFANIE SZLAPKA

Glückwunsch zur Tabellenführung! Vielen Dank! Am Samstag lief es wirklich richtig gut für uns. Da kann man schon fast sagen, dass wir dominiert haben. Am Sonntag hatten wir 30 Kilo mehr im Auto und das hat uns das Leben ganz schön schwer gemacht. Aber mit Rang 3 waren wir extrem zufrieden.

Hattet ihr im Vorfeld mit diesem Ergebnis gerechnet? Wir waren in jedem Training ganz vorne. Aber da wussten

wir noch nicht, ob die anderen noch nachlegen können. Nach dem Qualifying war uns dann klar, dass es für uns ganz gut aussieht. Im ersten Rennen hatte René (Rast) noch 20 und Keilwitz 30 Kilo, wir nichts. Sonntag war es genau umgekehrt. Deswegen war es schwer vorherzusagen, wie die Rennen verlaufen. Aber dieses Ergebnis ist genial und die Frucht harter Arbeit.

Macht das Gewicht so viel aus? Bei uns auf jeden Fall, da wir alles in den Kurven herausholen müssen. Auf der

Geraden sind wir einfach zu langsam. In den Kurven ist das Handling des Fahrzeuges sehr wichtig, und mit mehr Gewicht wird es viel schwieriger. Plötzlich 30 Kilo mehr zu wiegen, war schon ein ziemlicher Sprung.

Wie sieht die Strategie für die nächsten Rennen aus? Wie bisher auch: so weit wie möglich nach vorne fahren. Wir haben keine spezielle Taktik. Wir dürfen uns einfach keine Fehler erlauben und müssen auf jeder Strecke das Auto perfekt abstimmen.

ADAC GT MASTERS / Resultate

Slovakiaring/SK: 5,922 km; Wetter/Piste: sonnig/trocken

1. Lauf (60 Minuten, 25 Teams gestartet, 23 gewertet)

1. Hürtgen/Baumann (BMW Z4 GT3) 28 Runden; 2. Sandritter/Klingmann (BMW Z4 GT3) +0,637; 3. Jahn/Barth (Corvette Z06.R GT3) +6,214; 4. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) +6,722; 5. Engelhart/van Lagen (Porsche 911 GT3 R) +7,404; 6. van der Linde/Rast (Audi R8 LMS ultra) +7,874; 7. Engel/Seyffarth (Mercedes SLS AMG GT3) +11,556; 8. von Thurn und Taxis/Enge (Chevrolet Camaro GT) +13,155; 9. Ludwig/Day (Mercedes SLS AMG GT3) +15,557; 10. Assenheimer/Alessi (Corvette Z06.R GT3) +16,555.
- Schnellste Runde: Jahn, Runde 3, 2:03,357 (=172,8 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 26 Teams gestartet, 20 gewertet)

1. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3 R) 27 Runden; 2. von Thurn und Taxis/Enge (Chevrolet Camaro GT) +2,122; 3. Hürtgen/Baumann (BMW Z4 GT3) +2,899; 4. Assenheimer/Alessi (Corvette Z06.R GT3) +3,788; 5. Engelhart/van Lagen (Porsche 911 GT3 R) +4,421; 6. Engel/Seyffarth (Mercedes SLS AMG GT3) +4,962; 7. Ludwig/Day (Mercedes SLS AMG GT3) +5,894; 8. Bastian/Alguersuari (Mercedes SLS AMG GT3) +6,298; 9. Stolz/Lauda (Mercedes SLS AMG GT3) +6,643; 10. van der Linde/Rast (Audi R8 LMS ultra) +7,681.
- Schnellste Runde: Keilwitz, Runde 4, 2:02,331 (=174,3 km/h)
- Zwischenstand (nach 10 von 16 Rennen): 1. Hürtgen/Baumann 134 Punkte; 3. van Lagen 134; 4. van der Linde/Rast 129; 6. Keilwitz 109; 7. Buhk/Götz 90; 9. Gavin 66.
- Nächstes Rennen: 30./31. August 2014, Nürburgring/D
- Internet: www.adac-gt-masters.de

Blancpain Endurance Series - 24 Stunden von Spa

Audis 43-Tage-Rekord

Von ARNO WESTER

Das 24h-Rennen in Spa feierte in diesem Jahr den 90. Geburtstag und die 66. Auflage seit 1924. Nachfolgend haben wir einige Fakten anlässlich des Jubiläumrens zusammengestellt.

Ein Blick auf die Zeitentabelle verrät, wie eng es in der «Super-Pole» des Qualifyings am Freitag zuzug. Auf den ersten zehn Startplätzen waren sieben verschiedene Marken (Audi, Ferrari, Mercedes, Bentley, McLaren, Aston Martin) vertreten. Pole-Sitter Laurens Vanthoor und Stefan Mücke trennten nicht einmal acht Zehntelsekunden. Lokalmatador Vanthoor aus dem belgischen Hasselt, der in den beiden vergangenen Jahren von P21 und P20 gestartet war, hatte lediglich 46 Tausendstel Sekunden Vorsprung auf Ferrari-Pilot Alessandro Pier Guidi.

Trotz einer stellenweise feuchten Strecke fuhr Vanthoor eine Zeit von 2:18,710 Minuten und unterbot dabei den GT3-Rundenrekord (2:19,473), den



Rekord-Audi: Der R8 LMS ultra von Rast/Winkelhock/Vanthoor

Frank Kechele 2012 im Vodafone-BMW-Z4 aufgestellt hatte, um 0,763 Sekunden. Zum Vergleich: Die schnellste Rundenzeit eines DTM-Autos in Spa ist Mika Häkkinen 2005 in einer AMG-Mercedes-C-Klasse gefahren (2:13,134 Minuten).

Audi übertrifft eigenen Rekord

Nach dem Doppelsieg des Audi Sport Team Joest bei den 24h von Le Mans und dem erneuten Triumph von Phoenix Racing beim Eifelmarathon der 24h am

Nürburgring hat Audi auf dem belgischen Grand-Prix-Kurs auch das dritte bedeutende 24-Stunden-Rennen innerhalb von nur 43 Tagen gewonnen. Dieses Kunststück, das Audi bereits 2012 innerhalb von 71 Tagen geschafft hat, ist noch keinem anderen Automobilhersteller gelungen.

René Rast, der seinen zweiten Spa-Sieg nach 2012 feierte, und Markus Winkelhock sassen auch am Nürburgring im siegreichen Audi R8 LMS ultra, der

allerdings vom Audi Sport Team Phoenix eingesetzt wurde. Die Marke mit den vier Ringen feierte in Spa nach 2011 und 2012 den dritten Sieg innerhalb von vier Jahren.

Rekordgewinner BMW, letztmalig 1998 erfolgreich, muss nach der knappen Niederlage weiter auf den 22. Gesamtsieg warten.

Heyer: Drei Siege in Folge

Winkelhock ist der insgesamt 27. deutsche Fahrer, der sich mit seinem Erfolg in der Spa-Siegerliste verewigt. Die erfolgreichsten Fahrer aus deutscher Sicht sind Michael Bartels, der 2005, 2006 und 2008 jeweils in einem Maserati gewann, sowie Hans Heyer. Fast auf den Tag genau vor 30 Jahren, nämlich am 29. Juli 1984, feierte der Wegberger einen bis heute bestehenden Rekord: Heyer siegte bei dem Langstreckenklassiker in einem Werks-Jaguar XJS als einziger Fahrer zum dritten Mal in Folge. Zuvor hatte er mit BMW 1982 in einem 528i und ein Jahr später in einem 635 CSI triumphiert. ♦

Berg-SM Massongex

Auch Mächler auf Titelkurs

Auch in Massongex, dem fünften Lauf zur Schweizer Bergmeisterschaft, siegte Eric Berguerand mit seinem Lola FA-99-Cosworth – indes hing der Erfolg zunächst an einem dünnen Faden. Eine Woche nach seinem Auswärtssieg in Osnabrück lag der 35-jährige Dauersieger nach Ayant-Anzère auch bei seinem zweiten Heimrennen nahe seiner Heimatstadt Martigny schliesslich vorne, nachdem er im ersten Lauf abgefliegen war und seinen Monoposto beschädigt hatte. Im zweiten Heat musste er sich im noch provisorisch reparier-

ten Auto dem Wilderswiler Christian Balmer (Tatuus-Formula Master) geschlagen geben. Erst im letzten Wertungslauf konnte Berguerand im dann perfekten Auto den Gesamtsieg vor Balmer fixieren.

Nächster Mächler-Klassensieg

Nicolas Gerard (WSC-Ford Escort) war vor Bruno Ianniello (Lancia Delta S4) schnellster Produktionswagenfahrer. Der Wangener Albin Mächler (BMW M4) liegt nach souveränem Klassensieg weiterhin auf Meisterschaftskurs in der Tourenwagenkategorie. ♦ MG



Auf Titelkurs bei den Tourenwagen: Albin Mächler im BMW M4

Super GT Fuji

Honda-Sieg in Regenschlacht



Ersten Sieg eingefahren: Der Honda NSX gewann im Fuji-Regen

Nach vier verschiedenen Rennsiegern in den ersten vier Saisonläufen feierten auch beim fünften Event des Jahres zwei neue Fahrer ihren ersten Saisonsieg – und dazu auch der neue Honda NSX.

Der einzige Mittelmotor-Rennwagen im GT500-Feld darf nur mit einer Sondergenehmigung nach den 2014 eingeführten «DTM-Regeln» mitfahren, dementsprechende zusätzliche Testarbeit galt es bei dem unkonventionellen Konzept zu absolvieren. Und die trug in Fuji endlich Früchte, wie schon das Qualifying zeigte.

Im Kampf um die Pole-Position setzten sich bei einsetzendem Regen Koudai Tsukakoshi und Ex-DTM-Pilot Toshihiro Kaneishi in ihrem NSX gegen die Konkurrenz durch, im Rennen jubelten dann Frederic Makowiecki und Naoki Yamamoto.

Taifun sorgte für Rennpause

In der GT300-Klasse gewann das Subaru-Duo Kota Sasaki/Takuto Iguchi. Thema des Rennens war das von Taifun Halong beeinflusste Wetter. Das brachte durchgehend nasse Verhältnisse und sogar eine Rennunterbrechung. ♦ MBR

NACHRICHTEN

Real trifft virtuell: Simracing am Ring

Blancpain Endurance Series Das Saisonfinale, das 1000-km-Rennen am Nürburgring (19.-21. September) wirft seine Schatten voraus: Organisator Marc Hennerici richtet neben dem eigentlichen Rennevent auch eine «Sim Racing Expo» im Ring Boulevard aus, bei dem sich alle Interessierten zum Thema virtueller Motorsport und Rennsimulatoren informieren können. Passend dazu wurde vergangene Woche mit der Rennsimulation «iRacing» auch der Hauptsponsor des 1000-km-Rennens als BES-Saisonabschluss verkündet.

Gast Hannawald fuhr unter die Top 10

VW Castrol Cup Bei einem Gaststart im VW Castrol Cup, bei dem 260 PS starke VW Golf zum Einsatz kommen, schlug sich Sven Hannawald mit den Plätzen 10 und 15 beachtlich. Sieger in beiden Rennen im tschechischen Most wurde der Litauer Robertas Kupcikas. ♦ MBR

Clio Cup CE

Zweimal Rennkrimi

Zweimal fiel die Rennentscheidung im Renault Clio Cup Central Europe am Slovakiaring erst in der letzten Runde respektive im Sonntagsrennen sogar erst nach der Auswertung des Foto-finishs zwischen Pascal Eberle und Dino Calcum. Nach rundenlangem Zweikampf zwischen diesen beiden schien Samstags-Sieger Calcum erneut sicher vorne zu sein.

In der letzten Kurve holte Eidgenosse Eberle aber noch mal zum Gegenschlag aus und fuhr neben Calcum durchs Ziel – 0,014 Sekunden gaben den Ausschlag zugunsten Eberles.

Titelverteidiger Calcum kann nach dem Sieg und dem knappen P2 trotzdem zufrieden sein; er hat die Tabellenspitze zurückerobert und führt sogar mit 17 Zählern Vorsprung. ♦ MBR



Wieder Leader: Calcum

Tourenwagen-WM

Happy End in Sichtweite

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nach zwei Dritteln der Saison stehen viele Zeichen in der Meisterfrage auf Citroën-Pilot José María López. Doch wer ist dieser «Pechito» überhaupt und was macht ihn so stark? MSA erzählt die Geschichte von einer zweiten Chance.

Retrospektiv bahnte sich der kometenhafte Aufstieg bereits kurz nach der Jahrtausendwende an. Jetzt kam er eben erst zehn Jahre später. 2002 wurde López Meister in der Italienischen Formel Renault – gegen einen gewissen Robert Kubica. Und ein Jahr später war es dann der heutige Porsche-Werkspilot Neel Jani, der im Titelkampf in der Formel Renault V6 (heute 3.5) das Nachsehen gegen den schnellen Argentinier hatte.

Kein Wunder also, dass sich das Renault-F1-Team ab 2004 die Dienste des damals 20-jährigen sicherte, ihn ins Nachwuchsprogramm holte und für 2006 als Testfahrer einsetzte. Parallel stellte López in der Formel 3000 Teamkollege Mathias Lauda in den Schatten und hol-

te für Dams und Super Nova Podiumsplätze sowie einen Sieg in der GP2.

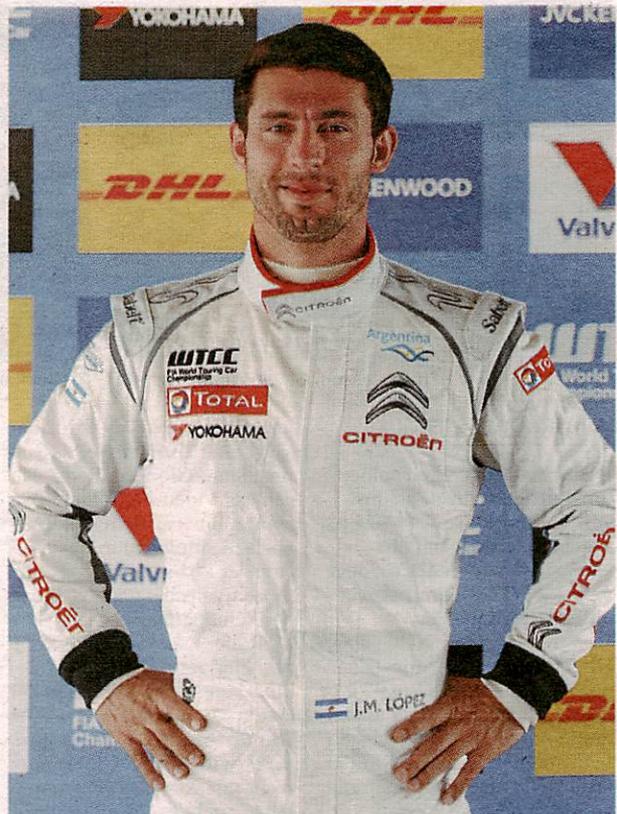
Danach ging es zunächst zurück nach Amerika – in die ALMS mit Risi Competizione und nach Argentinien in die TC2000-Serie. Während die Sportwagenkarriere aber nur sporadisch weitergehen sollte, unter anderem mit vereinzelt Starts in der FIA GT, fand «Pechito» seine neue Heimat im Tourenwagen. Die nationale Serie, die sich, wie MSA an anderer Stelle schon schrieb, an der Spitze nicht vor der fahrerischen Klasse einer DTM verstecken muss, gewann er insgesamt dreimal – 2008, 2009 und 2012.

2010: Die US-F1-Nullnummer

Dazwischen ergab sich für López die Chance, Stammpfänger in der Formel 1 zu werden: 2010 beim US-F1-Team. Einzige Voraussetzung war die Mitgift von acht Millionen Dollar. Die wurde zusammen mit Partner Carlos Reutemann auch fast erreicht, ehe sich das Team zurückzog. Auch ein angepeilter Deal mit Campos (später HRT) kam nicht zustande, dort wurde Karun Chandhok verpflichtet.

Die Erfolgsgeschichte, die jetzt mehr und mehr Fahrt aufnimmt, wurde mit dem bekannten WTCC-Gaststart beim Nienburger Wiechers-Team fortgesetzt. Der Rest ist MSA-Lesern bestens bekannt.

Jetzt, da noch vier Events anstehen, führt der Argentinier mit 60 Zählern Vorsprung auf den vor Saisonbeginn vermuteten Platzhirsch Yvan Muller. Und dass das so ist, kommt nicht von ungefähr. Neben seinem Fahrertalent, das ihm vor allem auf schnellen Streckenabschnitten und «Mutpassagen» den kleinen Vorteil auch gegenüber Kalibern wie Muller und Sébastien Loeb verschafft, steckt im Argentinier vor allem ein Arbeitstier. «Ich denke nie, dass ich der Beste bin», ist seine Denkweise. Stattdessen wird gearbeitet. Auf der Strecke mit der Erfahrung aus mittlerweile sieben Tourenwagen-Jahren und dem immer neuen Ausloten des absoluten Limits. Neben der Strecke mit stundenlangem Datenstudium und messerscharfer Analyse. Perfekte Zutaten für eine grosse Erfolgsgeschichte – vielleicht mit dem Happy End «Weltmeister». ♦



Geht mit breiter Brust in die Asien-Tour: Durchstarter López

NASCAR Watkins Glen

Grosse Überraschung am Glen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

A. J. Allmendinger hat seinen ersten Cup-Sieg eingefahren und sich damit sensationell für den Chase qualifiziert.

Als man zu Saisonbeginn darüber sinnierte, wer von den neu-

en Chase-Regeln profitieren und als Überraschungsmann im Titelkampf begrüsst werden dürfte, dann hatten wohl nur wenige den bei Pense in Ungnade gefallenen A. J. Allmendinger aus dem chronisch unterfinanzierten JTG-Daugherty-Rennstall auf der Rechnung. Aber in diesem Watkins-Glen-

Rennen lief es eben ganz anders, als man erwartet hatte.

Unter dem Einfluss des Horror-Crashes von Tony Stewart (siehe S. 3) war zum einen die Stimmung gedrückt. Zum anderen bot der Road Course wieder einiges an Action – gleich zweimal musste infolge von mehr oder weniger schweren Crashes

die rote Flagge geschwenkt werden.

Allmendingers zu Beginn riskante Taktik entpuppte sich als goldrichtig. Mit einem Reifenstopp in Runde 50 brauchte er nach der roten Flagge (Runde 57) und dem Restart nur noch einen Splash-and-dash und hatte im Finish mit die besten Rei-

fen. In der letzten Grünphase bis zum Ziel hielt er den «König von Watkins Glen», Marcos Ambrose, hinter sich und rang ihn regelrecht nieder. Trost für Ambrose: Selbst ohne Sieg könnten seine gesammelten Punkte noch für den Einzug in den Chase reichen – vier Rennen sind es bis dahin noch. ♦



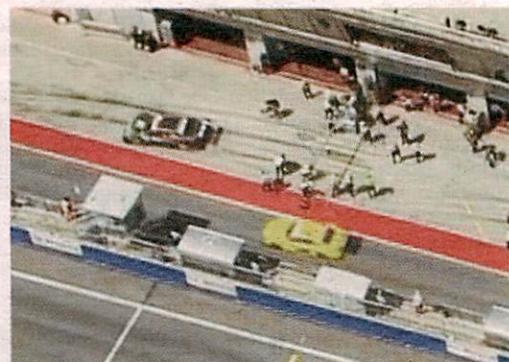
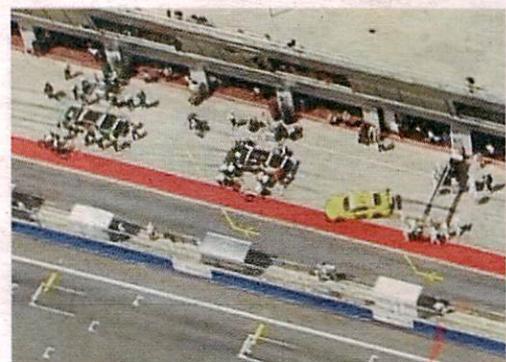
Grosser Jubel über den ersten Cup-Sieg: A. J. Allmendinger steht damit sensationell im Chase

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Watkins Glen/New York (USA): 90 Rdn. à 3,949 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
 1. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 2. Marcos Ambrose (Ford); 3. Kurt Busch (Chevrolet);
 4. Kyle Larson (Chevrolet); 5. Carl Edwards (Ford); 6. Joey Logano (Ford); 7. Kevin Harvick (Chevrolet); 8. Greg Biffle (Ford); 9. Matt Kenseth (Toyota); 10. Brian Vickers (Toyota);
 11. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 12. Kasey Kahne (Chevrolet); 13. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 14. Jamie McMurray (Chevrolet); 15. Casey Mears (Chevrolet); 16. Austin Dillon (Chevrolet); 17. Justin Allgaier (Chevrolet); 18. Aric Almirola (Ford); 19. David Ragan (Ford); 20. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 21. Danica Patrick (Chevrolet); 22. David Gilliland (Ford); 23. Reed Sorenson (Chevrolet); 24. Denny Hamlin (Toyota); 25. Boris Said (Ford); 26. Nelson Piquet Jr. (Ford); 27. Clint Bowyer (Toyota); 28. Jimmie Johnson (Chevrolet); 29. Landon Cassill (Chevrolet); 30. Joe Nemecek (Toyota); 31. Michael Annett (Chevrolet); 32. Paul Menard (Chevrolet); 33. Alex Kennedy (Chevrolet); 34. Jeff Gordon (Chevrolet).
 Stand nach 22 von 36 Rennen: 1. Earnhardt Jr. 773 Punkte; 2. Gordon 768; 3. Kenseth 703; 4. Keselowski 696; 5. Logano 671; 6. Edwards 658; 7. Johnson 650; 8. Harvick 645; 9. Newman 645; 10. Larson 635; 11. Bowyer 634; 12. Biffle 626; 13. Kahne 622.
 Nächstes Rennen: 17. August, Brooklyn/Michigan (USA)
 Internet: www.nascar.com

Fall Wickens

Stellungnahme gefordert



1: Wickens (l.) wird losgelassen, Glock (r.) fährt schon

2: Glock befindet sich in der Fastlane, Wickens fährt los

3: Wickens zieht knapp vor Glock in die Fastlane

Von ARNO WESTER

Das vor allem wegen seiner umstrittenen Entscheidungen spektakuläre DTM-Rennen in Spielberg hat ein Nachspiel: Mercedes fordert von der DTM-Kommission eine Stellungnahme.

Hintergrund dieser umstrittenen Vorgehensweise (s. Kommentar) sind Entscheidungen der Rennleitung beim sechsten Lauf auf dem Red-Bull-Ring in Österreich, die nach Meinung von Mercedes «im Zweifel im Sinne des Sports und des Racing getroffen werden müssen».

In dem Brief heisst es u. a., dass man nach wie vor der Überzeugung sei, dass die Entscheidung, Robert Wickens mit einer Durchfahrtsstrafe zu belegen, inhaltlich falsch war – schon alleine vor dem Hintergrund der genauen Bedeutung des Terminus «unsafe release». Wickens wurde demnach nach seinem Boxenstopp in Runde 22 aus seiner Pitstop-Station «gelassen» (sicherlich nicht optimal, wie

immerhin zugegeben wird), der sich hinter ihm befindende Fahrer (Timo Glock, d. Red.) war gemäss Video- und Fotodokumentationen zu dem Zeitpunkt noch nicht einmal in der Fastlane der Boxengasse.

Das spielt aber nach Meinung der Rennleitung überhaupt keine Rolle. Es ist nämlich klipp und klar geregelt, dass bei Behinderung eines Fahrers in der Fastlane automatisch eine Durchfahrtsstrafe ausgesprochen wird. Weil Glock aber nicht nur vom Gas gehen, sondern auch bremsen musste, stand für die Rennleitung fest, dass eine Behinderung vorlag. Folgerichtig kam es dann zur Strafe, die von den Verantwortlichen bei Mercedes aber ignoriert wurde. Im Gegenteil: Nach der Klärung bei den Sportkommissaren, dass gegen die Tatsachenentscheidung der Rennleitung kein Protest möglich ist, trieben die Schwaben ein gefährliches Spiel, in dem sie Wickens nicht über die Durchfahrtsstrafe informierten und ihn weiterfahren liessen.

Damit wurden zwei Dinge heraufbeschworen, die für mehr Wirbel gesorgt hätten als die spätere Disqualifikation für Wickens. Der ahnungslose Kanadier kämpfte nämlich bei 200 km/h in einem mehrere hundert Meter andauernden Radan-Rad-Duell mit BMW-Pilot Augusto Farfus um die Spitze. Weniger die Teile, die dabei von den Autos wegflogen, als vielmehr die Gefahr eines schweren Unfalls wurde dabei vom Mercedes-Kommandostand ausser Acht gelassen. Und: Durch den möglichen Crash hätte man zudem mit einer Safety-Car-Phase rechnen müssen, die das Resultat völlig auf den Kopf gestellt hätte. Die Fahrer, die in der zweiten Rennhälfte mit den Options unterwegs waren, hätten nämlich Sieghancen gehabt. Allen voran der Tabellenzweite Mattias Ekström, der hinter sechs Fahrern, die mit dem härteren Standardreifen in der Schlussphase chancenlos gewesen wären, Siebter wurde.

Zurück zu Wickens, der die Welt nicht mehr verstand, als

man ihm die längst ausgesprochene Strafe endlich mitteilte. Der 25-Jährige war daraufhin so wütend, dass er sein C-Coupe bei der Boxeneinfahrt um ein Haar weggeworfen hätte und nur mit viel Fahrkunst und noch mehr Glück einen Unfall verhindern konnte. Auch über die Tatsache sollte man bei Mercedes einmal nachdenken. Wie man trotz einer Durchfahrtsstrafe noch in die Punkteränge fährt, zeigte im Übrigen Jamie Green (Audi). Wickens hätte also trotz Strafe locker Sechster und damit immer noch bester Sternfahrer in Spielberg werden sowie in der Tabelle sein können.

«Geschenk» an Toto Wolff

Mercedes verzichtete aber bewusst auf acht mögliche Punkte, um mit dem «offenen Brief» ein deutliches Zeichen zu setzen. Dabei wurden auch die Rivalen Audi und BMW auf die Hörner genommen. Laut Mercedes wurde angeblich in der Vergangenheit eine Richtlinie gelebt, die besagt, dass dem

Fahrer, welcher auf Höhe der nächsten Boxenstoppstation «die Nase vorn hat», Vorfahrt gewährt werden muss. Damit war neben Mike Rockenfeller (Audi) auch Glock gemeint, der den Mercedes-Wunsch sogar erfüllte, die Rennleitung aber eine andere Sicht der Dinge hatte. Dazu hiess es bei BMW, dass man die Tatsachenentscheidungen der Rennkommissare grundsätzlich akzeptiere und in der DTM im Falle von Gesprächsbedarf den direkten Dialog mit den involvierten Parteien als konstruktives Mittel schätzen gelernt habe.

Diese Feststellung ist wohl ein «Geschenk» an Wolff, der auch im achtköpfigen Gremium der DTM-Kommission sitzt und somit den offenen Brief und damit die Kritik an den Regeln auch an sich selbst geschrieben hat. «Wir haben das Schreiben an die DTM-Kommission erhalten und zur Kenntnis genommen und werden uns zu gegebener Zeit dazu äussern», sagte DMSB-Sprecher Michael Kramp. Wir sind gespannt. ♦



Diskussionspunkt: Der schon bestrafte Wickens (vorne) duelliert sich mit BMW-Pilot Farfus

KOMMENTAR

Die Regeln öffentlich zu kritisieren, war ein Fehler



Von ARNO WESTER

So schön der offene Brief von Mercedes-Benz Motorsport für die Medien ist, es war falsch, ihn öffentlich zu machen. Für die Aussendarstellung der Serie ist dieses Vorgehen eine Katastrophe. Er wäre besser gewesen, den Brief «nur» an die DTM-Kommission zu senden. In der sitzen fähige Leute, mit denen man diskutieren kann. Im Fussball wird das Regelwerk vom Weltverband FIFA kontrolliert und gegebenen-

falls angepasst. Kein Verein hat Mitspracherecht. Die Spieler tanzen nach der Pfeife des Schiedsrichters. Im Gegensatz dazu haben die Hersteller in der DTM sogar die Möglichkeit, das Reglement mitzugestalten. Diese auch von Mercedes für 2014 abgesegneten Regeln in aller Öffentlichkeit zu kritisieren, ist ein Fehler! Denn: Wie im Fussball gilt auch im Motorsport die Tatsachenentscheidung der Rennleitung. Das sollte man auch in Stuttgart wissen.

SCHAEFFLER



FAG

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von
Mike Rockenfeller
Audi Sport Team Phoenix

Der DTM-Lauf am kommenden Wochenende ist für mich sehr speziell: Nürburgring, mein Heimrennen. Darauf freue ich mich wie immer besonders. Neben meiner Familie werden auch viele Freunde dabei sein und mich unterstützen. Die Nürburgring-Woche beginnt mit der üblichen Rennvorbereitung. Am Dienstag reise ich von meinem Schweizer Wohnort am Bodensee nach Meuspath. Dort, direkt gegenüber dem Streckenabschnitt Döttinger Höhe der Nürburgring-Nordschleife, hat mein Audi Sport Team Phoenix seinen Sitz. Dienstags also setzen wir uns vor jedem DTM-Lauf zusammen – Teamchef Ernst Moser, die Ingenieure, Mechaniker und Fahrer, also Timo Scheider und ich. Wir werden das letzte Rennen in Spielberg, wo ich Dreizehnter geworden bin, analysieren. Heisst konkret: Wir überprüfen einige Stunden lang unsere Fahrzeugaabstimmungen, Trainings-, Quali-

ifying- und Rennstrategien in allen Einzelheiten. Neuer, grosser Vorteil dabei: Timo, der ja 2014 neu bei Phoenix im Team ist, und ich bevorzugen beide ein beim Einlenken neutral reagierendes, also nicht unter- und nicht übersteuerndes Auto. Das erleichtert schon im Vorfeld unserer Rennen die Set-up-Arbeit. Hinterher folgt eine gemeinsame Radtour.

Am Mittwoch machen wir auch vor dem Nürburgring-DTM-Lauf den sogenannten Roll-out. Auf dem Flugplatz Dählener Binz überprüfen wir dabei, ob unsere beiden Audi RS 5 DTM, die bei Phoenix wie die Schwesterautos bei Abt und Rosberg nach jedem Renneinsatz komplett zerlegt und wieder aufgebaut werden, rundum einwandfrei arbeiten. Wir dürfen aber nur maximal 80 km/h fahren auf der Geraden. Daran halten wir uns immer penibel. Die Regel-hüter des DMSB können alle Roll-out-Daten jederzeit zur Kontrolle anfordern.



Fun im Job und treffen sich sogar privat: «Rocky»/Scheider

SCHAEFFLER-NEWS

V8-Grollen gehört zur Deutschland-Rallye dazu: Schaeffler-Pilot Armin Schwarz kommt mit seinen 750-PS-Offroad-Boliden zum deutschen WM-Lauf, um Taxi- und Demofahrten in Baumholder auf der Panzerplatte zu unternehmen. Der bullige Trophy Truck aus der US-Baja-Serie fährt zuvor im Vorfeld der DTM auch auf der Nürburgring-Nordschleife.

Rallye-WM

Toyota macht Ernst

Von REINER KUHN

Die Gerüchteküche brodeln. Das Erstaunliche dabei: Spekuliert wird kaum mehr darüber, ob Weltmarktführer Toyota in die Rallye-WM zurückkehrt, sondern nur noch wann.

Sein Wort hat Gewicht. Auch wenn Toyota-Präsident Akio Toyoda damit kokettiert, dass «in meinem Unternehmen keiner auf mich hört», scheint der Motorsportfan beim weltweit grössten Autobauer die treibende Kraft hinter einem erneuten Engagement in der Rallye-WM. In Finnland (MSa 33) bekräftigte er: «Rallye ist in der DNA von Toyota verankert. Ich würde sehr gerne Rallyesport machen.» Worte mit Gewicht.

Das weiss auch Yoshiaki Kinoshita. Der Präsident der Toyota Motorsport GmbH (TMG) weilte ebenso in Finnland wie sein Vorgesetzter und Toyota-Entwicklungschef Mitsuhiro Kato. Zusammen besichtigte man Wertungsprüfungen und schaute sich im Servicepark um. Insbesondere bei Volkswagen fand man mit Sportdirektor Jost Capito und dem für das Motorsportprogramm der Marke verantwortliche VW-Entwicklungsvorstand Heinz-Jakob Neusser gewichtige Gesprächspartner.

Rallycross-WM - Trois-Rivières

Solberg dominierte

Petter Solberg schrieb seinen Namen in die Rallycross-Annalen - mit seinem Sieg beim ersten FIA-Prädiatslauf dieser Disziplin, welcher ausserhalb Europas stattfand.

Der Grand Prix Trois-Rivières (GP3R) ist einer der Top-Motorsport-Events Kanadas, der seit 1967 und nach nur drei Sabbatjahren zum 45. Mal ausgetragen wurde. Heuer expandierten die Frankokanadier der Québec-Region und nahmen einen Lauf zur Rallycross-WM ins Programm auf. Dieser wurde als Eintagesveranstaltung am Freitag ausgefahren, wobei man für rund zwei Drittel den üblichen Strassenkurs nutzte und der Rest über die lokale Pferderennbahn führte. Auf der über 400 Meter langen Startgeraden wurden Spitzengeschwindigkeiten von fast 200 km/h erreicht – für Rallycross ein Novum.



Mehr als Fachsimpeln: Capito, Kato, Kinoshita und Neusser (v.l.)

Auch sonst gibt Toyota Gas. Der von Motorsport Italia für TMG eingesetzte Yaris-WRC-Testträger spulte vergangene Woche nahe San Remo weitere Testrunden ab – diesmal auf Asphalt. Zudem lässt die in Köln beheimatete TMG bei der Rallye Deutschland (21.-24.8.) erstmals den für Kundensport entwickelten GT86 CS-R3 (MSa 33) los. Kinoshita wird aber nicht vor Ort sein. «Ich bin dann in Japan. Wir haben einiges zu besprechen.» Mehr sagt er nicht. Verständlich: Statements zur kolportierten WM-Rückkehr sind seit Toyodas Finnland-Besuch Chefsache. Im Herbst könnte es jedoch schon so weit sein. Gerechnet wird damit, dass der Toyota-Präsident die Rückkehr für spätestens 2017 bekannt gibt. Noch mehr Sinn

macht der Einstieg ein Jahr zuvor. Denn mit einer Weiterentwicklung des aktuellen Testträgers könnte man ähnlich wie aktuell Hyundai in der Saison 2016 ein Jahr Wettbewerbsenerfahrung sammeln, bevor man dann mit einer völligen Neuentwicklung nach dem ab 2017 gültigen Regelwerk um Bestzeiten, Siege und Titel kämpft.

Sinn würde dies mit einem wiedererkennbaren und dem Serienpendant optisch nahen Werkswagen nach dem aktuellen Sportwagenprojekt allemal machen. Auch, weil Toyota nirgends eine bessere Erfolgsbilanz hat als in der Rallye-WM. Die Krönung sind vier Fahrertitel (Carlos Sainz 1990 und 1992, Juha Kankkunen 1993 sowie Didier Auriol 1994) und drei Markentitel (1993/94/99). ♦

Nachdem die VW-Vertreter Anton Marklund und Toomas Heikkinen mit den Polo Mk5 SuperCars das Training dominiert hatten, übernahm Petter Solberg das Zepter. Der Rallye-Weltmeister von 2003 fuhr den Citroën DS3 zu Siegen im ersten, dritten und vierten Qualifikation. Nach Abschluss der Qualifikation gewann Solberg das erste Halbfinale, Marklund siegte im zweiten Semi.

Im letzten Rennen des Tages zog Solberg entfesselt davon und gewann als erster Fahrer der Saison einen zweiten Wertungslauf. Marklund und Timur Timerzyanov belegten die weiteren Podestplätze. Überraschend stark war Ex-NASCAR- und IndyCar-Fahrer Patrick Carpentier in einem Wildcard-Polo von Marklund Motorsport. Der Kanadier belegte im Final nach zwei Drehern Rang 6. ♦ EL



Entfesselt auf und davon: Solberg holt sich Saisonsieg Nummer 2

DRM Rallye-Masters - Wartburg

Allein auf weiter Flur

Von MICHAEL HEIMRICH

Ruben Zeltner kommt seinem ersten Meistertitel immer näher. Gemeinsam mit Beifahrer Helmar Hinneberg entschied der Porsche-Pilot auch die Rallye Wartburg zu seinen Gunsten.

Dass die schnellen Asphaltstrecken der Rallye Wartburg wie geschaffen für Ruben Zeltner und seinen Porsche 911 sind, war allen Beteiligten schon im Vorfeld klar. Doch wie der 52-Jährige am vergangenen Wochenende das Geschehen dominierte, sorgte für bleibenden Eindruck. Eine einzige Wertungsprüfung überliess Zeltner der Konkurrenz, der Rest ging auf sein Konto. Zeltner holte den nächsten Gesamtsieg und machte in Sachen Titelgewinn einen gewaltigen Schritt nach vorn.

Viel spannender war der Kampf um die zweite Position. Lange Zeit konnte sich Lokalmatador Raphael Ramonat (Mitsubishi Evo7) vor Dennis Kuipers (Ford Fiesta S2000) behaupten, doch auf WPI3 kostete ein Dreher fast 20 Sekunden, die Vorentscheidung war gefallen. Maik Stölzel musste sich aus dem Kampf um das Podium am frühen Samstagmorgen ver-

abschieden. Auf regennasser Fahrbahn verlor er die Kontrolle über seinen Porsche 911.

Carsten Mohe hatte schon vor der Rallye einen Wettkampf gegen die Uhr. Innerhalb von nur sieben Tagen baute sein Team seinen neuen Renault Clio R3T auf. Die Premiere verlief verheissungsvoll. Ein Loch im Kühler beendete zwar die erste Etappe vorzeitig. Doch mit schnellen Zeiten am Sonntag machte Mohe deutlich, dass er künftig wieder für Topplatzierungen gut ist.

Tannert gewinnt Opel-Lauf

Im hart umkämpften ADAC Opel Rallye Cup gab es erneut einen neuen Sieger zu feiern. Dieses Mal stand Julius Tannert ganz oben auf dem Podest, nachdem der zunächst führende Emil Bergkvist im Regen des Sonntagmorgens Zeit liegen liess und vor Yannik Neuville nur Zweiter wurde. ♦



Neuer Opel-Sieger: Tannert



Erwartet schnelles Duo in Wartburg: Zeltner und sein Porsche 911

RALLYE MASTERS/Deutsche Rallye-Meisterschaft/Resultate

Rallye Wartburg, Eisenach (D): 9. von 14 Läufen; 278,9 Gesamtkilometer mit 16 WP über 129,0 km, 77 Teams am Start, 60 gewertet. Wetter/Piste: wechselhaft (trocken/nass)
1. Zeltner/Hinneberg (D/Porsche 911 GT3) in 1:11:58,3 h; 2. Kuipers/Buysmans (NL/Ford Fiesta S2000) +2:40,3 min; 3. Ramonat/Centner (D/Mitsubishi Evo 7) +2:53,8; 4. Corazza/Gerlich (D/Mitsubishi Evo 9) +5:39,7; 5. Geist/Glatzel (D/BMW M3) +5:41,1; 6. Scharmach/Zenz (D/Mitsubishi Evo 7) +6:00,8; 7. Kreim/Beinke (Opel Adam R2) +7:15,8; 8. Wild/Ruf (D/BMW M3) +7:22,8; 9. Tannert/Thielen (D/L/Opel Adam) +8:43,0; 10. Langlotz/Voigt (D/VW Golf IV) +8:47,3.

Leader: WPI-16, (Ziel) Zeltner.

WP-Bestzeiten: Zeltner (15); Kuipers (1)

Divisionssieger: Div. 1: Zeltner/Hinneberg (D/Porsche 911 GT3); Div. 2: Corazza/Gerlich (D/Mitsubishi Evo 9); Div. 3: Geist/Glatzel (D/BMW M3); Div. 4: Mohe/Walker (D/Renault Clio R3T); Div. 5: Langlotz/Voigt (D/VW Golf IV); Div. 6: König/Wichura (D/Suzuki Swift); Div. 7: Tannert/Thielen (D/L/Opel Adam).

DRM-Stand nach 9 von 14 Läufen: 1. Zeltner 166 Punkte; 2. Gassner jr. 93; 3. Gassner 83; 4. Corazza 75; 5. Stölzel 52; 6. Wallenwein 46; 7. Riebensahm 43; 8. Griebel 28.

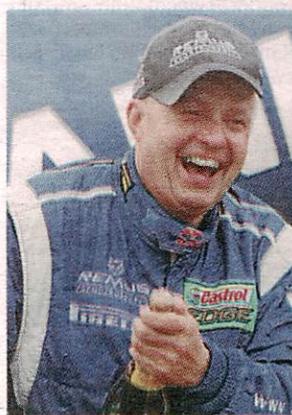
Nächster Lauf: Ostsee-Rallye, 5./6. September 2014

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

ÖRM - Rallye Weiz

Zum zwölften Titel gespült

Finales Drama in der Steiermark: Kurz vor Schluss warf Hermann Neubauer im strömenden Regen den sicher geglaubten Sieg weg und machte den Weg frei für Raimund Baumschlager und dessen Titelgewinn.



Meisterfeier: Baumschlager

Zum dritten Mal in Serie hat Baumschlager seine Chance in Weiz genützt. Wie schon 2012 und 2013 sicherte sich der 54-Jährige mit einem Sieg in der Oststeiermark vorzeitig den Titel. Bis es allerdings so weit war, schrieb das Drehbuch der Rallye Weiz 2014 eine hochspannende Geschichte: Auf 14 der 16 Prüfungen bestimmte Neubauer im Ford Fiesta S2000 das Geschehen auf den selektiven Asphaltstrecken. In WP 4 leistete sich der Herausforderer einen Dreher, und Titelverteidiger Baumschlager übernahm für zwei Prüfungen die Führung. Als dieser mit thermischen Problemen an seinem Škoda Fabia S2000 haderte und über eine Minute verlor (WP 12), schien der Weg für Neubauer frei.

In der vorletzten Prüfung sorgte ein Unwetter für eine erneute Wende. Neubauer, der

zuerst auf die Bahn musste, aquaplanierte bei Starkregen von der Strecke und bescherte Baumschlager, der die Bedingungen im wahrsten Sinn des Wortes meisterte, den verloren geglaubten Sieg. «Eine echt verrückte Rallye! Es war schon bitter, als ich an Hermann vorbeigefahren bin. Er

hätte den Sieg verdient. Ich kann mir vorstellen, wie es jetzt in ihm aussieht» so Baumschlager. «Natürlich freue ich mich über den Sieg und über meinen zwölften Meistertitel. Das hat es in Österreich noch nicht gegeben und macht mich daher natürlich schon sehr stolz.» ♦ RK

ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Weiz, Weiz (A), 6. von 8 ÖRM-Läufen; 525,91 Gesamtkilometer mit 16 WPs über 202,20 km, 75 Teams am Start, 46 gewertet. Wetter/Piste: teils klar, teils Starkregen/trocken, nass.

1. Baumschlager/Zeltner (A/Škoda Fabia S2000) in 1:59:53,8 h; 2. Saibel/Mayrhofer (A/D/Škoda Fabia S2000) +2:02,5 min; 3. Lategan/White (SA/Škoda Fabia S2000) +2:23,9; 4. Böhm/Becker (A/D/Suzuki Swift S1600) +6:21,3; 5. Knobloch/Stifter (A/Mitsubishi Lancer Evo IX) +6:40,0; 6. Klausz/Kecskemeti (H/Renault Clio R3) +9:51,9; 7. Mayer/Hofmann (A/Peugeot 207 S2000) +9:54,1; 8. Kohlhofer/Wagner (A/Subaru Impreza WRX) +12:26,2; 9. Leitgeb/Hartenberger (A/Opel Corsa OPC) +13:04,3; 10. De Cecco/Barigelli (I/Citroën DS3 R3T) +15:17,4.

Leader: WP 1-3, Neubauer; WP 4-6/15-16 (Ziel), Baumschlager; WP 7-14, Neubauer.

WP-Bestzeiten: Neubauer 9; Baumschlager 6; Lategan 1.

ÖRM-Stand (nach 6 von 8 Läufen): 1. Baumschlager 125 Punkte; 2. Saibel 77; 3. Mayer 48;

4. Grössing 41; 5. Brugger 28, 6. Zupanc 27, 7. Danzinger 25, 8. Kubica 23.

Nächster ÖRM-Lauf: 6./7.9. Rallye Liezen (A)

Internet: www.rallye-oem.at

NACHRICHTEN

Citroën probt unter allen Bedingungen

Rallye-WM Nach Volkswagen und Hyundai testete Ende vergangener Woche und in Hinblick auf die Rallye Deutschland (21.-24. August) auch Citroën Racing während je zweier Tage in den Mosel-Weinbergen und auf dem Militärübungs Gelände Baumholder. Das wechselhafte Wetter - mal Sonnenschein, mal Starkregen - hatte auch etwas für sich: Denn Kris Meeke und Mads Östberg konnten alle zu erwartenden Bedingungen simulieren und dabei auch den «Full Wet» genannten Sicherheitsreifen für extreme Nässe testen. Bisher hatte diesen nur VW-Pilot und Weltmeister Sébastien Ogier probiert. «Als Hyundai sich auf die Rallye Deutschland vorbereitete, stand keine Wolke am Himmel, und das Thermometer zeigte damals über 30 Grad an», erinnert sich der Titelverteidiger.

Grönholm testet künftig VW Polo WRC

Rallye-WM Volkswagen hat den Ex-Rallyeweltmeister Marcus Grönholm verpflichtet. Der 46 Jahre alte Finne, der wie Carlos Sainz zweimal die Fahrerkrone holte, wird für den zu Peugeot (Rallye Dakar) gewechselten Spanier das Wolfsburger Werksteam bei Testfahrten mit dem Polo R WRC unterstützen. «Dank seines grossen technischen Verständnisses und seiner analytischen Fähigkeiten wird er unseren Ingenieuren wertvollen Input geben können», erklärt VW-Sportchef Jost Capito zum Engagement von «Bosse». Grönholm stand bei 152 WM-Starts 61 Mal auf dem Podium und feierte 30 Siege.

Starkes Debüt von Superbiker Knobloch

ÖRM Auf der Rundstrecke hat sich der ehemalige Superbiker Günther Knobloch schon öfters auf vier Rädern versucht. Nun ging der IDM-Vizemeister von 2007 beim Lauf zur österreichischen Rallye-Meisterschaft in Weiz (A) erstmals im allrad-angetriebenen Mitsubishi Lancer Evo IX an den Start - und das mit Erfolg: Günther Knobloch fuhr bei seinem Rallye-Debüt bis auf Rang 5 nach vorne, und er wurde bei seinem Heimspiel zudem als bester Steirer gewertet. ♦ RK

MotoGP

Stefan Bradl fährt 2015 Open

Von IMRE PAULOVITS

Wie es Stefan Bradl schon vor einer Woche angekündigt hat, hat er vor seiner Abreise nach Indianapolis einen Vertrag bei Forward-Yamaha unterschrieben. Jorge Lorenzo hat für zwei weitere Jahre beim Yamaha-Werksteam verlängert.

Ganz fröhlich war die Miene von LCR-Teambesitzer Lucio Cecchinello nicht, als er in Indianapolis auf Stefan Bradl angesprochen wurde. «Wir sind ein kleines Team, und ich musste erst mein Budget zusammenbekommen», sagte Cecchinello. «Als ich Stefan endlich ein Angebot unterbreiten konnte, war es offensichtlich bereits zu spät.»

Tatsache ist jedoch, dass für Bradl seitens HRC keine Unterstützung mehr gekommen wäre, und so hat sich der einzige deutsche MotoGP-Pilot entschieden, die Marke und das Team zu wechseln. «Ich habe mir die Angebote genau angesehen, und ich denke, dass ich von den Bedingungen und dem Material bei Forward das beste Angebot hatte», rechtfertigt Bradl seine Entscheidung. Forward-Teambesitzer Giovanni Cuzari macht auch keinen Hehl daraus, wie sehr er den Deutschen haben wollte. «Es ist eine grosse Freude für uns, dass wir Stefan in unserem Team willkommen heissen können», so der Italiener, der das PR-Imperium Media Ac-

tion leitet. «Wir glauben, dass Stefan ein sehr starker Fahrer ist und unser Paket gut zu seinem Fahrstil passt. Wir können gar nicht erwarten, dass er bei uns anfängt. Auch der deutsche Markt ist sehr wichtig, und so freut es mich, einen starken deutschen Fahrer bei uns zu haben.»

Stefan Bradl kennt Forward-Technikchef Sergio Verbena noch aus seiner 125er-Zeit, als der Italiener für das Data-Recording bei Aprilia zuständig war. Auch mit Dirk Debus und Tex Geissler findet er zwei deutsche Topstechniker im Team vor, die er schon lange

kennt und mit denen er gut zusammenarbeiten kann.

«Ich denke, Yamaha unterstützt dieses Team sehr gut, und ich denke, dass mein Fahrstil mit viel Kurvenspeed gut für dieses Motorrad geeignet sein wird», glaubt Stefan Bradl an eine erfolgreiche Zukunft beim derzeit erfolgreichsten Team der Open-Class.

Aktuelle Werksteams besetzt

Ducati hat nach dem Abgang von Cal Crutchlow kurzerhand für 2015 Andrea Iannone von Pramac in den Werksteam befördert. Letzten Mittwoch hat Jorge Lorenzo für zwei weitere

Jahre im Yamaha-Werksteam unterschrieben, somit sind alle Plätze bei den bereits in der MotoGP vertretenen Werksteams auch für das nächste Jahr besetzt, und das Duell Honda gegen Yamaha wird auch die nächsten zwei Jahre mit den gleichen Akteuren weitergehen wie bisher.

Dass die Unterschrift des 27-jährigen Mallorquiners von den «grossen vier» am längsten gedauert hat, hatte gute Gründe: Nach Valentino Rossis Aufstiehung in diesem Jahr, konnte Yamaha Lorenzo keine solche Vorteile mehr zusichern, wie in seinem letzten Vertrag.

Vor allem bei der Weiterentwicklung der M1 hat Lorenzo an Einfluss verloren. In der Vergangenheit konnten auch andere Piloten mit den Entwicklungen von Rossi schnell fahren, mit der Abstimmung von Lorenzo kam nur dieser wirklich gut zurecht. Dazu wollte Lorenzo ursprünglich nur um ein weiteres Jahr verlängern, wegen der neuen Regeln ab 2016 bestand Yamaha auf zwei Jahre, um im Fall eines Wechsels keine Entwicklungen an die Konkurrenz zu verlieren. Doch nun haben sich die Parteien geeinigt, was in dieser Form nicht nur für sie, sondern auch für den Sport das Beste sein dürfte. «Ich habe schon früher gesagt, dass ich meine Karriere am liebsten bei Yamaha beenden würde, diesem Traum bin ich nun einen Schritt nähergekommen», kommentierte Lorenzo seinen Schritt.

Aleix Espargaró: Suzuki?

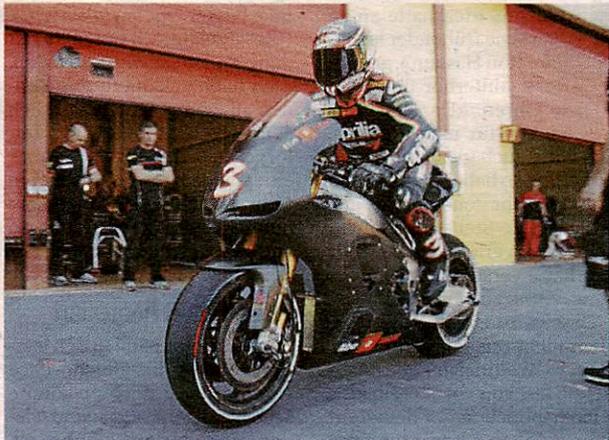
Vom Suzuki-Werksteam, das nächstes Jahr in die MotoGP zurückkehrt, gibt es weiterhin keine offizielle Nachricht über die Fahrerpaarung. Aber Aleix Espargaró sprach in Indianapolis offen darüber, dass er sich wohl bald mit den Japanern einigen wird. Für den zweiten Fahrerplatz wird Maverick Viñales, Moto3-Weltmeister 2013 und aktueller Moto2-WM-Tabellen-Dritter, gehandelt. Sollte Suzuki in Valencia mit Wildcard antreten, wird jedoch noch Testfahrer Randy de Puniet für sie fahren. ♦



Einig: Stefan Bradl und die Media-Action-Bosse Giovanni Cuzari (l.) und Marco Curioni

MotoGP

Der Aprilia-Masterplan



Max Biaggi leistet für Aprilias MotoGP-Pläne weiter Vorarbeit

Von JOHANNES ORASCHE

Aprilia-Rennboss Romano Albesiano hat Marco Melandri und Manager Alberto Vergani seine Pläne präsentiert, und das dürfte Eindruck gemacht haben.

Fakt ist: Nach dem angekündigten Rückzug von Bird Motorsport würde die Dorna die beiden MotoGP-Startplätze gerne schon für 2015 direkt an das Aprilia-Werk vergeben. Melandri-Manager Alberto Vergani streut Aprilia ordentlich Rosen. «Aprilia hat eine riesige Rennabteilung. Ducati ist im Vergleich gar nichts. Wir gehen mit in die

MotoGP. Wenn man etwas wirklich will, funktioniert es auch. Albesiano macht einen guten Job. Für Marco könnte 2015 ein Jahr wie damals 2009 auf der Hayate werden, mit einigen guten Ergebnissen. Wenn sie schon 2015 in die MotoGP-WM gehen, wären wir dabei.»

Der Ablaufplan

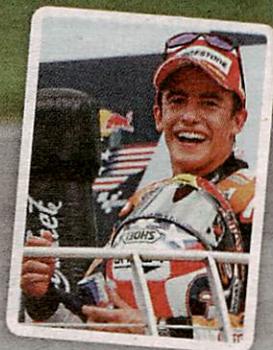
Die Pläne in Noale: Max Biaggi (43) testet im August erneut die ART mit einigen Elektronik-Updates – Fokus auf die Zeit ab 2015. Das neue Bike für 2016 wird einen anderen Motor haben, der bislang aber nur am Zeichenbrett existiert. Auch die Bohrung soll sich von der RSV4

unterscheiden. Biaggi könnte den Prototyp im Spätherbst fahren. Das komplette Bike wäre Anfang 2015 bereit. Ende 2015 könnte Aprilia damit schon Einsätze absolvieren. Daher wäre ein Werksengagement schon 2015 von Vorteil.

Tritt Aprilia tatsächlich schon 2015 als Werksteam mit ART-Bikes an, müsste der SBK-Auftritt neu geordnet werden. Aprilia wird dann ein starkes Kundenteam benötigen. Ioda kommt hier wohl nicht in Frage: «Sie machen MotoGP nur, um zu spielen. Es war ein Horror, als Michel Fabrizio statt Petrucci dort fuhr», weiss der Manager Vergani zu berichten. ♦

Grand Prix Indianapolis - MotoGP

Der zehnte Streich



Schon wieder durchgesetzt: Obwohl ihm Valentino Rossi (46) und Jorge Lorenzo (99) diesmal arg zusetzten, behielt Marc Márquez (93) auch in Indy die Oberhand

Von IMRE PAULOVITS und CHRIS VANS

Auch in Indianapolis war Marc Márquez nicht beizukommen. Doch die Yamaha-Stars machten ihm das Leben nicht leicht und auch Ducati zeigt wieder Lebenszeichen.

Da konnte auch der Ziel-Marshall nur noch aufgeregt mit den Flaggen schwenken: Als Marc Márquez ganz zuoberst auf dem Siegerpodest stand, nahm der Mann noch einmal die beiden schwarz-weiß karierten Flaggen in die Hand und schwenkte sie zu Ehren des Siegers noch einmal genauso wild, wie als der 21-jährige Wunderknabe aus Spanien die Ziellinie überquerte.

Der jüngste MotoGP-Weltmeister der Geschichte zieht alle in seinen Bann, und selbst die Gegner, die er seit Saisonbeginn bereits das zehnte Mal gedemütigt hat, können es ihm nicht übel nehmen. Denn Marc Márquez hat in diesem Jahr un-

ter allen Bedingungen bewiesen, dass er immer und überall der Beste ist.

Indy-Kurs wie ausgewechselt

Wenn Márquez in Indy auch bereits im Vorjahr gewonnen hat und man es so für bare Münze nahm, dass er auch dieses Jahr sein Ding durchziehen wird, hatte der Dauersieger der ersten Saisonhälfte plötzlich doch viel mehr Konkurrenz als erwartet. Seit letztem Jahr wurde der Kurs, der wegen seiner vielen Wellen und des rutschigen Belags viel Kritik geerntet hat, in seinem Infield neu asphaltiert. Nun ist der Belag überall der gleiche wie im berühmten viereckigen Oval mit seinen überhöhten Kurven, doch dies allein war den Streckenbauern noch nicht genug. Um für noch spannendere Zweikämpfe zu sorgen, hat man die Wechselkurven an drei Stellen weiter geöffnet, und auch die Einfahrt auf die Zielgerade erfolgt aus einem höheren Tempo. So ist die Strecke nun viel flüssiger zu fahren, und das ist

klar den Yamaha entgegengekommen.

Entsprechend motiviert war nicht nur Jorge Lorenzo, der mit frisch verlängertem Yamaha-Vertrag in der Tasche nach Indy gekommen war und der die erste, für ihn durchwachsende Saisonhälfte möglichst schnell vergessen will, sondern auch Multi-

«Ich konnte erst in der zweiten Hälfte richtig pushen.»

MARC MÁRQUEZ



GP-Veteran Valentino Rossi. Und Letzterer wuchs im Rennen wieder über sich hinaus.

Rossi wie in besten Tagen

Schon in der ersten Runde übernahm der neunfache Welt-

meister die Führung, und obwohl die ersten Runden eher einem Moto3- als einem MotoGP-Lauf glichen, weil es unter den grossen Brummern wilde Überholmanöver wie schon lange nicht mehr gab, konnte er sich immer wieder an der Spitze behaupten. Die Aggressivität, mit der der 35-Jährige zu Werke ging, liess ebenfalls alle Jungen erblassen. «Ich hatte einen Start wie früher der legendäre Ron Haslam», grinste Rossi hinterher über beide Ohren. «Das war sehr wichtig für mein Rennen.

Ich hatte auch gleich eine gute Pace, und so habe ich die ersten Runden sehr genossen. Es gab zwar einige Stellen, an denen ich etwas verloren habe, aber ich habe versucht, solange es ging, vorne zu bleiben.»

Dass es zu einem Sieg trotzdem nicht reichen würde, war dem Ex-Weltmeister aber auch schon fast von vornherein klar. «Ich habe schon vor dem Rennen gesehen, dass Marc das ganze Wochenende eine oder

zwei Zehntel schneller ist als wir. Als er mich überholt hat, habe ich versucht, mit ihm mitzugehen, und da haben wir sogar eine kleine Lücke auf Jorge aufmachen können. Aber Jorge hat mich schliesslich doch eingeholt, und obwohl ich alles drangesetzt habe, gegen ihn zu kämpfen, gab es doch drei, vier Stellen, an denen er stärker war als ich. Er konnte mit seinem Bike besser einbiegen als ich.»

Rossi zeigte sich trotzdem mit dem Rennausgang zufrieden. «Ich habe gekämpft, das Rennen angeführt und es wirklich genossen. Mit Marc und mit Jorge zu kämpfen, ist immer eine Gaudi. Und dass ich hier in Indy, wo ich schon lange kein gutes Resultat mehr hatte, so gut war, baut mich für die nächsten Rennen erst recht auf.»

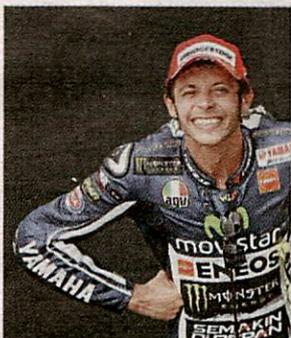
Lorenzo spürt Morgenluft

Jorge Lorenzo hatte in den letzten Runden die gleiche Pace wie Márquez, doch er konnte seinem jungen Landsmann wieder nur hinterherschauen. «Das Rennen habe ich klar zu

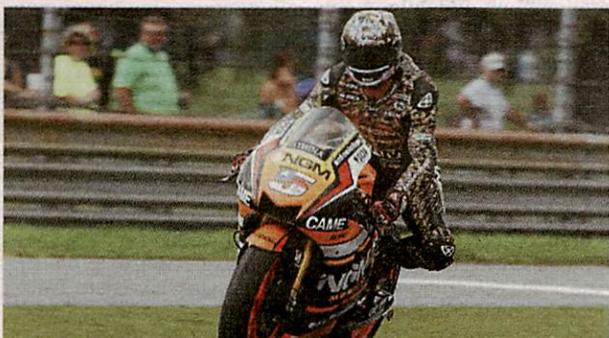




Harte Bandagen wie in der Moto3: Rossi (46) gegen Dovizioso (04) zu Beginn des Rennens



Topauf: Valentino Rossi



Abschied in Tarnfarbe: Collin Edwards zum letzten Mal vor US-Fans



Rennsport vom Feinsten: Marquez, Lorenzo und Rossi im hautnahen Kampf um den Sieg

Beginn verloren», übte der Malorquiner Selbstkritik. «Auch als ich Valentino eingeholt habe, war ich auf der Bremse nicht gut genug, um schnell vorbeizukommen und Marc unter Druck zu setzen. Aber ich fühle mich wieder gut in Form, und wenn sich unser Bike weiter so verbessert, sollten wir Marc auf jeder Strecke herausfordern können.»

Ducati plötzlich stark

Doch so richtig für die Sensation hat zumindest bei Rennbeginn Andrea Dovizioso gesorgt. Der Ducati-Werkspilot hat nicht nur den besten Start erwirkt, er hielt auch erstmals unter regulären Rennbedingungen mit den Honda- und Yamaha-Werkspiloten mit.

Dovizioso hat in Indy einen neuen Motor bekommen, der mehr Spitzenleistung und mehr Drehmoment hat, und auch das Fahrwerk seiner Ducati zeigte sich besser als je zuvor in der Nach-Stoner-Zeit von Ducati. Die Saat von Gigi Dall'Igna könnte also langsam spriessen.

«Ich bin wirklich glücklich, dass ich zumindest 15 Runden an der Spitze mitkämpfen konnte», freute sich Dovizioso. «Wir verschieben langsam unser Limit. Aber dass wir 27 Runden nicht mithalten können, war uns von vornherein klar.»

Nun steht Ducati vor einem Dilemma: Sie haben mit den weicheren Reifen der Open-Teams zu Rennbeginn und im Qualifying einen Vorteil. Aber je schneller die Ducati wird, desto mehr bräuchten sie die härteren Reifen der anderen Werksteams, die sie derzeit wegen des Reglements nicht haben. Und dies

«Brünn sollte unserem Bike nun wirklich liegen.»

JORGE LORENZO



ändert sich erst, wenn sie Siege einfahren, und hier beißt sich die Katze selbst in den Schwanz.

Wer kann Márquez schlagen?

Mit seinem zehnten Sieg im zehnten Rennen hat Marc Márquez eine Marke eingestellt, die zuletzt Giacomo Agostini 1970 gelungen ist. Auch Mick Doohan konnte 1997 zehn Rennen in Folge gewinnen, allerdings nicht ab Saisonbeginn. Elf GP in Folge in einem Jahr hat in der Königsklasse noch niemand gewonnen, so könnte Márquez in

Brünn endgültig Geschichte schieben.

Aber die Gegner rüsten sich. «Wir sind sehr optimistisch, Brünn sollte unserem Motorrad wirklich liegen», hofft Jorge Lorenzo. «Aber sehen werden wir es erst dort.» «In der Vergangenheit war Brünn einer meiner besten Strecken», hofft auch Valentino Rossi. «Wenn wir dort genauso gut arbeiten wie hier, dann könnten wir dort richtig gut dastehen.» ♦

Stefan Bradl

Mit blauem Auge

Stefan Bradl zeigte in Indianapolis seinen Speed, doch im Rennen konnte er nach einem bösen Sturz von Glück reden, dass er Amerika mit heilen Knochen verlassen konnte.

Nach den nervenaufreibenden Transferverhandlungen und dem Teamwechsel für 2015 zeigte Stefan Bradl, dass er ein Profi ist und sich trotz alledem voll auf seinen Sport konzentriert und sich nach der durchwachsenen ersten Saisonhälfte mit den bestmöglichen Ergebnissen von seinem Team verabschieden möchte.

So war der deutsche MotoGP-Pilot an den Trainingstagen immer ganz vorne zu finden. «Der Streckenumbau gefällt mir», freute sich Bradl. «Das Layout mit den fließenderen Linien kommt meinem Fahrstil entgegen und der Belag ist viel besser geworden. Wir konnten unser Paket auch kontinuierlich verbessern, ich habe ein richtig gutes Gefühl.»

Wie gut, das zeigte er am zweiten Tag, als er am Vormittag die schnellste Zeit fuhr, die schnellste, die bis dahin je in Indianapolis von einem Motorrad gefahren wurde. Doch im Qua-

lifying reichte es dann nur zur zehntbesten Zeit. «Am Morgen lief es richtig gut, doch dann in der Quali habe ich einfach keine wirklich gute Runde zusammengebracht», übte der 24-jährige Selbstkritik.

Im Rennen balgte sich Bradl dann mit den Espargaró-Brüdern, bis er zu Beginn der 13. Runde mit Aleix Espargaró zusammenstieß und böse abflog. «Ich war an vielen Stellen schneller als er, er hatte anderswo Vorteile. Ich habe ihn am Ende der Zielgeraden angegriffen, aber er versuchte die Linie zuzumachen, da bin ich ihm ins Heck gefahren. Es war ein Rennunfall, der immer passieren kann.» ♦ CEV/IP



Stefan Bradl: Kein Glück in Indy

NACHGEHAKT BEI Marc Márquez

(21/E). Der WM-Leader über seinen zehnten Sieg in Folge und wie lange es noch so weitergehen könnte.



Von IMRE PAULOVITS

? Der Rennbeginn war wirklich spannend. War es das auch für dich? Ja, es war wirklich aufregend. Mein Start war mal wieder nicht besonders gut. Auch die Asphalttemperatur war im Rennen höher als zuvor, und das hat das Gefühl für das Bike völlig verändert. Speziell der Vorderreifen fühlte sich anders an, und so hatte ich auch zu Beginn des Rennens einige Momente. Da habe ich mir gedacht, die ersten zehn Runden sollte ich wirklich ruhig sein und einfach hinter Valentino herfahren. Als ich dann gesehen habe, dass auch Jorge angreift und seine Front hart pusht, habe ich mir gedacht, jetzt ist es an der Zeit. Ich habe sie überholt, dann habe ich angefangen, hart zu pushen, und ich habe Zehntel um Zehntel eine Lücke aufgemacht. Als ich dann zwei Sekunden Vorsprung hatte, habe ich mir gedacht, dass es nun genug ist, und am Ende

des Rennens habe ich mir so den Sieg geholt.

? Du hast nun zehn Rennen in Folge, in Indianapolis dein viertes Rennen in Folge gewonnen. Wie lange soll es noch so weitergehen? Ich fühle mich in den USA wirklich wohl, ich habe hier die letzten sechs oder sieben Rennen, die ich hier gefahren bin, gewonnen. Ich hatte mich in den Sommerferien sehr darauf konzentriert wiederzukommen und dann wieder zu gewinnen, aber es war gar nicht einfach. Yamaha sah etwas stärker aus als bisher, und wenn sie hier so nah an uns dran waren, denke ich, werden sie in Brünn erst recht stark werden.

? Du hast dort aber vor der Sommerpause getestet. Ja, wir haben dort getestet, aber die Strecke war sehr rutschig. Ich hoffe, dass wir unsere Daten trotzdem brauchen können, auch wenn die Strecke anders sein wird.

Indianapolis Motor Speedway

Alle Wünsche der Fahrer erfüllt

Es gibt wohl niemanden, den ein Spaziergang durch das Fahrerlager des Indianapolis Motor Speedway nicht kalte Schauer über den Rücken jagt. Die altehrwürdige Anlage hat solch gigantische Ausmasse, ihr Erfolg liess viel Geld einfließen, um sie immer wieder zu erneuern, und ihre Macher wissen ihre Geschichte ins Bild zu rücken.

Doch die Fahrer hatten trotzdem Anlass zur Kritik: Die Grand-Prix-Strecke, die aus dem berühmten Oval und einem Infield besteht, hatte im In-



Auf die Zielgerade wird aus einem weiteren Bogen beschleunigt

field wenig Grip, dafür umso mehr Wellen.

Doch die Betreiber haben sich für dieses Jahr neu asphaltiert,

dazu sind die Kurven 3/4, 7/8 und 15/16 flüssiger gestaltet worden. Die Fahrer lobten die Massnahmen unisono. ♦ CEV

NACHRICHTEN

Abschied bereits für immer?

Colin Edwards Der «Texas Tornado» fuhr bei seinem Heim-GP in Tarnfarben des US-Militärs, und das sowohl auf seiner Kombi als auch auf seinem Helm. Der 40-jährige Forward-Yamaha-Pilot war das ganze Wochenende sehr aufgebracht, schliesslich war es klar, dass es sein letzter Auftritt vor Heimpublikum sein würde. Am Samstagabend gab er auch eine gewaltige Abschiedsparty. Dabei wurde man das Gefühl nicht ganz los, dass es bereits der Abschied für immer sein könnte. Edwards wird nicht

beim GP von Tschechien in Brünn teilnehmen, er wird dort von Alex De Angelis ersetzt. Dabei wurden noch nicht einmal die Gründe angegeben, Edwards sagte zu dem Thema nur, es sei schon lange so besprochen worden. Der Superbike-Weltmeister von 2000 und 2002 beteuert aber, dass er noch den GP in Silverstone und das Finale in Valencia fahren würde, um sich von seinen britischen Fans und von der MotoGP-Szene in Würde zu verabschieden. Im Rennen fuhr Edwards aber bereits, als gäbe es kein Morgen, und holte sich unter dem Jubel seiner Landsleute 3 Punkte für Platz 13. ♦ CEV

KOMPAKT

»» **Marc Márquez und Jorge Lorenzo** Auch die beiden Spanier hatten für Indy spezielle Lackierungen auf ihren Helmen. Márquez, der kein Hehl daraus macht, dass er sich in Amerika wohl fühlt, trug einen Helm mit Stars and Stripes. Lorenzo liess von Starline Design das Thema «Speed Machine» umsetzen, der neu lackierte Helm erinnerte an den Kopf eines Roboters.

»» **Andrea Iannone** Der Pramac-Ducati-Pilot feierte am Samstag in Indy seinen 25. Geburtstag. ♦ CEV

MOMENT MAL!

DIRK DEBUS:
Der Herr der Daten

VON IMRE PAULOVITS



Dirk Debus ist dem Motorradsport treu geblieben

Wenn er durch das Grand-Prix-Fahrerlager schreitet, ist er meist in Gedanken vertieft. Trotzdem begegnet er auf Schritt und Tritt jemandem, der ihn grüsst oder etwas von ihm wissen will. Dirk Debus ist eine Eminenz, der 52-jährige Deutsche hat mit so vielen Spitzenfahrern und Spitzenteams zusammengearbeitet wie kaum ein anderer im Motorradsport.

Debus ist ein Pionier, der einst eine Vorsehung hatte, wie der Motorradsport der Zukunft aussehen wird. «Ich habe Informatik studiert und bin daneben zuerst mit einer Kawasaki GPZ 900 und später mit einer ZXR 750 RR Zuvis gefahren. Um Geld zu verdienen, habe ich neben dem Studium Mikrocontroller programmiert. Dabei kam mir die Idee, eine Platine zweckzuentfremden, und ich habe mir daraus einen Datenlogger gebaut», blickt er auf die Anfänge zurück. «Das war damals ganz neu, denn einzig das Team von Kenny Roberts hat im Motorradsport Daten gesammelt. Aber die hatten ein Riesentrumm in einem Spezialtank, das ausser der ganzen Elektronik nur drei Liter Benzin fassen konnte. So konnten sie immer nur eine Runde auswerten. Dagegen hatte ich eine kleine, kompakte Box. Dabei bestand sie aus lauter Standard-Bausteinen, die man überall kaufen konnte.»

Als Debus 1991 an einem Montagstraining in Hockenheim teilnahm, sah Dirk Raudies sein System in der Box. «Der sagte: «Hey, das ist ja super, so etwas können wir auch gut im

Grand Prix gebrauchen.» Nachdem er so ein System von mir bekommen hatte, hat es sich schnell rumgesprochen, und innerhalb eines Jahres hatte ich alle 125er-Teams unter Vertrag und sie meinen Datenlogger am Motorrad.»

Das System von Dirk Debus arbeitete damals mit vier Kanälen für Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Gasgriffstellung und Abgastemperatur. «Weil mir anfangs mein Bruder an der Strecke half, sagten alle, da kommen die zwei Ds. So hatte ich auch meinen Markennamen.» Nach dem Studium gründete Debus 1993 die Firma 2D, allerdings nicht mit seinem Bruder, sondern mit Reiner Diebold. «Auch da hat das 2D gepasst», schmunzelt er. 2D entwickelte sich schnell zum grössten Data-Recording-Spezialisten der Motorradszene. Alles, was Rang und Namen hatte, wurde Kunde bei den deutschen Pionieren. So wuchs die Firma schnell. Heute hat 2D 30 Angestellte und arbeitet ausser im Motorradsport für die Autoindustrie und sogar für die Fussball-Bundesliga, wo Bewegungen und Belastungen von Sportlern aufgezeichnet und Taktiken berechnet werden. So müsste Dirk Debus längst nicht mehr selber an der Strecke arbeiten. «Motorradsport ist mein persönliches Steckenpferd. Aber ich wollte wegen der vielen Reisen schon aussteigen, als mich Tex Geissler und Colin Edwards zu Forward holten. Und nächstes Jahr mit Stefan Bradl, einem Deutschen, dort zu arbeiten, ist für mich wieder eine neue Motivation.» ♦

AUS DEM FAHRERLAGER Von CHRIS EVANS

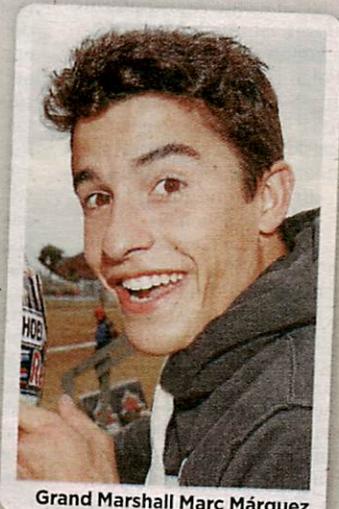
Earl Hayden, der Vater von gleich drei erfolgreichen Spitzenpiloten (**Nicky, Tommy und Roger Lee**) stellte in Indianapolis sein Buch «The First Family of Racing» vor. Er hat dafür die Familialalben geplündert und enthüllt auch die sportlichen Lorbeeren, die er selber, seine Frau Rose und seine beiden Töchter Jenny und Kathleen gesammelt haben. Das Vorwort zu diesem Werk, in dem das Landleben in einem kleinen Ort in Kentucky genauso beleuchtet wird wie der amerikanische Motorsport, hat kein Geringerer als **King Kenny Roberts** geschrieben. ♦♦♦

Wieder einmal hatten die Spitzenfahrer der Weltmeisterschaft in Amerika die Möglichkeit, eine der dort populären Sportarten zu besuchen. **Jorge Lorenzo, Dani Pedrosa, Nicky Hayden, Colin Edwards, Mika Kallio und Luis**

Salom führen zu der Halle der berühmten Basketballiga NBA im Bankers Life Fieldhouse in Indianapolis. Sie amüsierten sich prächtig mit **Boomer**, dem Maskottchen der Pacers in Gestalt einer blauen Katze, sowie zwei hübschen Cheerleadern. ♦♦♦

Seit es den Indianapolis-GP gibt, findet auch das zweite wichtige Motorradrennen, das Grand-National-Championship-Race auf dem berühmten Indy Mile auf den Indianapolis Fairgrounds am gleichen Wochenende statt, und die Grand-Prix-Piloten lassen es sich nie nehmen, diese spektakuläre Dirt-Track-Veranstaltung am Freitagabend zu besuchen. Diesmal war Weltmeister **Marc Márquez** gar offiziell Grand Marshall dieser Veranstaltung und freute

sich auf ein Wiedersehen mit dem amtierenden Champ **Brad Baker**, mit dem er sich im Januar beim Hallen-Dirt-Track in Barcelona ein Duell geliefert hatte. Das Rennen gewann Ex-Champ **Kenny Coolbeth** (Harley-Davidson). ♦



Grand Marshall Marc Márquez

Höhepunkte des Rennens

Start: Dovizioso gewinnt den Start vor Rossi und Iannone. Márquez nur auf P5 nach 2 Kurven. Rossi übernimmt in Turn 4 die Führung. Bautista und Hernández stürzen.

1. Runde: Rossi, Dovizioso, Iannone, Márquez, Pedrosa, Lorenzo, Pol Espargaró, Aleix Espargaró, Bradl und Smith bilden die Top 10.

2. Runde: Márquez vor auf P3. Dovizioso greift Rossi an. Lorenzo auf P4 vor Iannone. Bradl auf P9.

6. Runde: Dovizioso und Rossi berühren sich, Lorenzo und Márquez wischen vorbei. Doch Rossi geht sofort wieder auf P2. Nach Márquez-Fehler Rossi sogar wieder auf P1!

9. Runde: Iannone, Pedrosa und P. Espargaró schliessen zu Rossi, Márquez, Lorenzo und Dovizioso auf.

10. Runde: Camier fährt wie zuvor Petrucci an die Box.

11. Runde: Márquez geht in Führung vor Rossi und Lorenzo. Bradl P9.

12. Runde: Márquez versucht wegzufahren.

13. Runde: Bradl stürzt nach Kollision mit Aleix Espargaró. Auch der Spanier scheidet aus.

14. Runde: Márquez 0,7 sec vor Rossi und Lorenzo. Pedrosa rückt an Dovizioso vorbei auf P4 vor.

16. Runde: Lorenzo an Rossi vorbei auf P2. Iannone (P8) mit Defekt out.

20. Runde: Márquez 2 sec vor Lorenzo und Rossi. Pedrosa weitere 3 sec zurück vor Dovizioso, P. Espargaró und Smith.

22. Runde: Lorenzo auf P2 nun 1 sec vor Rossi.

24. Runde: Márquez 2,5 sec vor Lorenzo.

27. Runde: Márquez holt den 10. Sieg im 10. Rennen vor Lorenzo und Rossi. ♦ ML

Qualifying	
1. Márquez	1:31,619
2. Dovizioso	1:31,844
3. Lorenzo	1:31,869
4. A. Espargaró	1:32,113
5. Rossi	1:32,160
6. P. Espargaró	1:32,243
7. Iannone	1:32,254
8. Pedrosa	1:32,331
9. Smith	1:32,343
10. Bradl	1:32,514
11. Redding	1:32,714
12. Crutchlow	1:32,794
13. Hernández	1:33,166
14. Bautista	1:33,294
15. Edwards	1:33,625
16. Camier	1:33,747
17. Petrucci	1:33,837
18. Aoyama	1:33,948
19. Di Meglio	1:34,244
20. Barberá	1:34,332
21. Abraham	1:34,369
22. Parkes	1:34,764
23. Laverty	1:34,814

GRAND PRIX VON INDIANAPOLIS/USA – MotoGP / Resultate

Indianapolis (USA): 10. August 2014; 10. Lauf zur Weltmeisterschaft; 112,590 km über 25 Runden à 4,170 km
23 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft: 21 Grad, Asphalt: 46 Grad

21°



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	27	42:07,041		1:32,831	340,2	m/h	25
2. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	27	+1,803		1:32,939	341,0	m/h	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+6,558		1:33,191	337,8	m/h	16
4. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	27	+10,016		1:33,456	340,4	h/h	13
5. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	27	+17,807		1:33,666	341,8	m/h	11
6. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	27	+19,604		1:33,581	338,8	m/h	10
7. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP14	27	+20,759		1:33,376	343,0	m/m	9
8. Cal Crutchlow (GB)	Ducati D16 GP14	27	+39,796		1:34,165	342,7	m/m	8
9. Scott Redding (GB)	Honda RC 1000 R*	27	+40,507		1:34,099	325,7	m/m	7
10. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 1000 R*	27	+55,760		1:34,536	328,9	m/m	6
11. Karel Abraham (CZ)	Honda RC 1000 R*	27	+1:05,130		1:34,956	327,8	m/m	5
12. Mike di Meglio (F)	Avintia-Kawasaki*	27	+1:05,346		1:35,257	322,6	m/m	4
13. Colin Edwards (USA)	Forward-Yamaha*	27	+1:08,919		1:34,971	333,8	m/m	3
14. Michael Laverty (GB)	PBM-Aprilia*	27	+1:09,203		1:35,402	327,1	m/m	2
15. Broc Parkes (AUS)	PBM-Aprilia*	27	+1:30,613		1:35,891	319,7	m/m	1

Nicht klassiert:

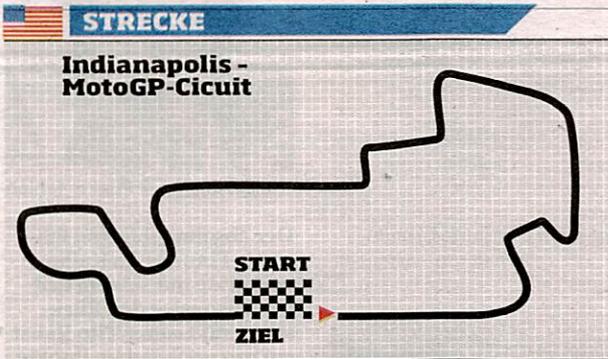
- Leon Camier (GB)	Honda RC 1000 R*	25	+8 Rdn.	Defekt	1:35,238	340,6	m/m	-
- Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP14	25	+13 Rdn.	Defekt	1:33,631	332,4	m/m	-
- Aleix Espargaró (E)	Forward-Yamaha*	25	+15 Rdn.	Defekt	1:33,878	332,4	m/m	-
- Stefan Bradl (D)	Honda RC 213V	25	+15 Rdn.	Sturz	1:33,886	336,3	m/h	-
- Danilo Petrucci (I)	ART-Aprilia*	25	+21 Rdn.	Defekt	1:36,106	324,0	h/m	-
- Héctor Barberá (E)	Avintia-Kawasaki*	25	+22 Rdn.	Defekt	1:35,647	322,2	m/m	-
- Álvaro Bautista (E)	Honda RC 213V	27	erste Rdn. n. beendet	Sturz			m/m	-
- Yonny Hernández (CO)	Ducati D16 GP14	27	erste Rdn. n. beendet	Sturz			m/m	-

* Open-Motorräder

Führung: Rossi, Runden 1.–10. Runde; Márquez, 11.–27.

Nächstes Rennen: 17. August 2014, Brünn (CZ)

Internet: www.motogp.com



Runde für Runde

Rd.	Nr.	Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
1.	46	4	99	93	26	99	44	41	6	38	35	45	7	5	2	63	8	70	17	9	23									
2.	46	4	93	29	99	26	44	6	41	38	35	45	7	5	63	2	17	8	9	70	23									
3.	46	4	93	99	29	26	44	41	6	38	35	45	7	5	2	17	63	8	9	70	23									
4.	46	4	93	99	29	26	44	41	6	38	35	45	7	5	17	63	2	70	23	9	23									
5.	46	4	93	99	29	26	44	41	6	38	35	45	7	5	17	63	2	70	23	9	23									
6.	46	93	99	4	29	26	44	41	6	38	35	45	7	5	17	63	2	70	23	9	23									
7.	46	93	99	4	29	26	44	41	6	38	35	45	7	5	17	63	2	70	23	9	23									
8.	46	93	99	4	29	26	44	41	6	38	35	45	7	5	17	63	2	70	23	9	23									
9.	46	93	99	4	29	26	44	41	6	38	35	45	7	5	17	63	70	23	2											
10.	46	93	99	4	26	29	44	41	6	38	35	45	7	5	17	63	70	23	2											
11.	93	46	99	4	26	29	44	41	6	38	35	45	7	5	17	63	70	23	2											
12.	93	46	99	4	26	44	29	41	6	38	35	45	7	5	17	63	70	23	2											
13.	93	46	99	4	26	44	29	38	35	45	7	5	17	63	70	23	2													
14.	93	46	99	26	4	44	29	38	35	45	7	17	5	63	70	23	2													
15.	93	99	46	26	4	44	38	35	45	7	17	63	5	70	23	2														
16.	93	99	46	26	4	44	38	35	45	7	17	63	5	70	23	2														
17.	93	99	46	26	4	44	38	35	45	7	17	63	5	70	23	2														
18.	93	99	46	26	4	44	38	35	45	7	63	17	5	70	23	2														
19.	93	99	46	26	4	44	38	35	45	7	63	17	5	70	23	2														
20.	93	99	46	26	4	44	38	35	45	7	63	17	5	70	23															
21.	93	99	46	26	44	4	38	35	45	7	63	17	5	70	23															
22.	93	99	46	26	44	4	38	35	45	7	17	63	5	70	23															
23.	93	99	46	26	44	4	38	35	45	7	17	63	5	70	23															
24.	93	99	46	26	44	4	38	35	45	7	17	63	5	70	23															
25.	93	99	46	26	44	4	38	35	45	7	17	63	5	70	23															
26.	93	99	46	26	44	38	4	35	45	7	17	63	5	70	23															
27.	93	99	46	26	44	38	4	35	45	7	17	63	5	70	23															

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

MEIN RENNEN

Fahrerkommentare nach dem Grand Prix von Indianapolis



Dani Pedrosa (4.)

«Ein schwieriges Wochenende. Richtig wohl fühlte ich mich auf dem Motorrad nie. Im Rennen fehlte Tempo. Es war nicht möglich, um Podestplätze zu kämpfen.»



Scott Redding (9.)

«Ich konnte bis zum Rennende mit Crutchlow mithalten. Aber auf den Geraden lag ich immer etwas zurück. Wegen unseres Zweikampfes haben wir Zeit verloren.»



Colin Edwards (13.)

«Ein grossartiges Wochenende, mit viel Unterstützung von Familie, Freunden und Fans! Wahrscheinlich fahre ich noch in Silverstone, denn dort geniesse ich auch viel Unterstützung.»

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	250
2. Rossi	161
3. Pedrosa	157
4. Lorenzo	117
5. Dovizioso	108
6. P. Espargaró*	77
7. A. Espargaró*	78
8. Iannone	62
9. Smith	58
10. Bradl	56
11. Bautista	50
12. Redding*	40
13. Crutchlow*	36
14. Aoyama*	34
15. Hayden*	29

WM-Stand Marken

1. Honda	250
2. Yamaha	174
3. Ducati	114
4. Forward-Yamaha*	80
5. PBM*	8
6. Avintia*	6
7. ART*	4

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	411
2. Movistar Yamaha MotoGP	274
3. Ducati Team	144
4. Monster Yamaha Tech3*	136
5. Go&Fun Honda Gresini*	90
6. Pramac Racing Team	89
7. NGM Forward Racing*	88
8. Drive M7 Aspar*	63
9. LCR Honda MotoGP*	56
10. Cardion AB Motoracing*	23

* Open-Motorräder

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Kallio gewinnt den Start vor Aegerter und Rabat. Kallio sofort ein paar Meter voraus.

1. Runde: Kallio, Aegerter, Viñales, Rabat, Corsi, Zarco, Nakagami, Cortese, Morbidelli, Pasini bilden die Top 10.

2. Runde: Kallio legt ein horrendes Tempo vor.

3. Runde: Kallio bereits 2,5 sec vor Aegerter. Cortese direkt vor Lüthi auf P7. West, Krummenacher, Shah und Pasini stürzen. Pasini bleibt liegen. Rote Flagge. Abbruch.

Neustart: Kallio kommt erneut am besten weg vor Aegerter und Rabat. Lüthi, Simón und Herrin kollidieren. Folger muss ausweichen und fällt zurück.

1. Runde: Kallio 1,2 sec voraus. Rabat auf P2 vor Aegerter.

Viñales, Corsi, Zarco, Cortese, Morbidelli, Nakagami, Siméon komplettieren die Top 10.

3. Runde: Siméon, Salom und Morbidelli stürzen.

6. Runde: Kallio, Rabat, Viñales, Aegerter und Corsi bilden die erste Gruppe. Mit 7 sec Abstand folgen Zarco, Cortese, Shyarin, Nakagami. Schrötter P17, Folger P20, Mulhauser P22.

11. Runde: Kallio 1 sec voraus.

13. Runde: Rabat fällt nach Fehler auf P4 hinter Viñales und Aegerter zurück.

15. Runde: Kallio baut den Vorsprung auf 1,2 sec aus. Rabat greift Aegerter an.

16. Runde: Kallio holt seinen 16. GP-Sieg vor Viñales.

Aegerter kann Rabats Angriffe abwehren, sichert P3. Cortese auf P6, Schrötter P14, Folger P18, Mulhauser P22. ♦ ML

GRAND PRIX VON INDIANAPOLIS – MOTO2 / Resultate

Indianapolis/USA, 10. August 2014; 10. Lauf zur Weltmeisterschaft; Abbruch nach Massencrash in Runde 3, Neustart 66,72 km über 16 Runden à 4,170 km; 34 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft: 29 Grad, Asphalt: 43 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Mika Kallio (FIN)	Kalex	16	26:07,410	1:37,275	25
2. Maverick Viñales (E)	Kalex	16	+1,380	1:37,306	20
3. Dominique Aegerter (CH)	Suter	16	+1,696	1:37,327	16
4. Esteve Rabat (E)	Kalex	16	+2,559	1:37,317	13
5. Simone Corsi (I)	Forward-KLX	16	+6,648	1:37,397	11
6. Sandro Cortese (D)	Kalex	16	+18,639	1:38,103	10
7. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	16	+18,674	1:38,046	9
8. Alex De Angelis (RSM)	Suter	16	+18,992	1:38,232	8
9. Johann Zarco (F)	Suter	16	+19,487	1:38,171	7
10. Anthony West (AUS)	SpeedUp	16	+19,922	1:38,133	6
11. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	16	+20,013	1:38,298	5
12. Jordi Torres (E)	Suter	16	+20,963	1:38,358	4
13. Louis Rossi (F)	Kalex	16	+22,672	1:38,367	3
14. Marcel Schrötter (D)	Tech3	16	+23,836	1:38,498	2
15. Ricky Cardús (E)	Tech3	16	+25,325	1:38,419	1
16. Axel Pons (E)	Kalex	16	+25,514	1:38,543	-
17. Lorenzo Baldassarri (I)	Suter	16	+28,980	1:38,482	-
18. Jonas Folger (D)	Kalex	16	+32,962	1:38,290	-
19. Roman Ramos (E)	SpeedUp	16	+36,564	1:38,962	-
20. Azlan Shah (MAL)	Kalex	16	+36,907	1:38,866	-
21. Nico Terol (E)	Suter	16	+38,624	1:38,688	-
22. Robin Mulhauser (CH)	Suter	16	+39,669	1:39,112	-
23. Tesuta Nagashima (J)	TSR	16	+39,723	1:39,048	-
24. Sam Lowes (GB)	SpeedUp	16	+44,499	1:38,176	-
25. Gino Rea (GB)	Suter	16	+1:07,790	1:39,323	-
26. Luis Salom (E)	Kalex	16	+1:29,010	1:37,982	-
27. Thitipong Warokorn (T)	Kalex	16	+1:34,244	1:39,187	-
28. Josh Herrin (USA)	Caterh.-Suter	13	+3 Rdn.	1:39,961	-

Nicht klassiert:

- Franco Morbidelli (I)	Kalex	4	+12 Rdn.	1:38,218	-
- Xavier Siméon (B)	Suter	3	+13 Rdn.	1:38,359	-
- Thomas Lüthi (CH)	Suter	-	+16 Rdn.	-	-
- Julián Simón (E)	Kalex	-	+16 Rdn.	-	-
- Mattia Pasini (I)	Forward-KLX	-	nicht gestartet	-	-
- Randy Krummenacher (CH)	Suter	-	nicht gestartet	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 153,2 km/h

Schnellste Runde: Kallio (FIN), Kalex, 13. Runde, in 1:37,275 min (=154,3 km/h)

Nächstes Rennen: 17. August in Brünn (CZ)

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Kallio	1:36,883
2. Rabat	1:37,056
3. Aegerter	1:37,209
4. Zarco	1:37,452
5. Corsi	1:37,456
6. Viñales	1:37,513
7. Nakagami	1:37,524
8. Cortese	1:37,558
9. Lüthi	1:37,582
10. Lowes	1:37,664
11. Salom	1:37,758
12. Torres	1:37,891
13. Morbidelli	1:37,913
14. Simón	1:37,949
15. Pasini	1:37,970
16. Siméon	1:37,981
17. Pons	1:37,996
18. Krummenacher	1:38,010
19. Folger	1:38,062
20. Syahrin	1:38,083
21. De Angelis	1:38,086
22. West	1:38,106
23. Herrin	1:38,123
24. Schrötter	1:38,130
25. Rea	1:38,171
26. Cardús	1:38,202
27. Rossi	1:38,369
28. Shah	1:38,411
29. Terol	1:38,505
30. Nagashima	1:38,638
31. Mulhauser	1:38,680
32. Baldassarri	1:39,084
33. Warokorn	1:39,129
34. Ramos	1:39,406

WM-Stand Fahrer

1. Rabat	183
2. Kallio	176
3. Viñales	140
4. Aegerter	112
5. Corsi	96
6. Lüthi	68
7. West	65
8. Salom	62
9. Zarco	52
10. Folger	47
11. Cortese	42
12. Schrötter	38
13. Siméon	37
14. De Angelis	37
20. Krummenacher	19

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	240
2. Suter	155
3. SpeedUp	85
4. Caterham-Suter	52
5. Tech3	48
6. Forward KLX	33



Lüthi (12) am Boden: Neues Suter-Chassis, aber kein Rennglück

Indianapolis - Moto2

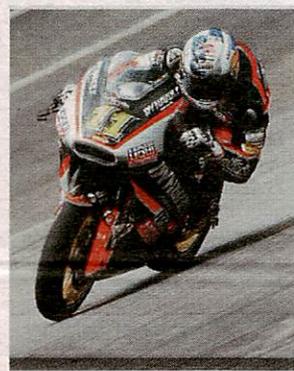
Kallio dicht an Rabat dran



Kallio (36) zog Aegerter (77) und dem Rest schon früh davon



Kallio: 3. Sieg, 7 Punkte fehlen



Cortese: Starker 6. Platz

Der absolut fehlerfrei fahrende Finne Mika Kallio verkürzte mit seinem dritten Saisonsieg den Rückstand auf Leader Tito Rabat auf nur noch sieben Punkte. Sachsenring-Sieger Dominique Aegerter überzeugte erneut und stand als Dritter auf dem Podest.

Das gab es in der Moto2-Klasse seit den Zeiten von Wunderkind Marc Márquez nicht mehr: Der Finne Mika Kallio (31, Kalex) brauste von der Pole-Position aus dem Feld auf und davon. Nach drei Runden hatte Kallio bereits 2,5 Sekunden Vorsprung auf Dominique Aegerter, während WM-Leader Tito Rabat und der Rest des Feldes noch weiter zurücklagen.

Kallio, der coole Finne

Selbst als das Rennen danach wegen eines Massencrashes abgebrochen wurde, liess sich Kallio nicht beunruhigen. Er liess für das von 25 auf 16 Runden verkürzte Rennen dieselben harten Reifen aufgeschnallt, während Aegerter und Viñales auf softere Varianten wechselten. «Am Anfang kam ich zwar nicht mehr ganz so gut weg wie beim ersten Start, aber ich hatte die Gewissheit, dass meine Reifen die Distanz ohne Probleme überstehen würden», erzählte

Kallio im Ziel gelassen. «Aber mehr als eine Sekunde kam ich nie weg. Ich fuhr jede Kurve voll am Limit und liess Viñales und Aegerter nie auf Schlagdistanz herankommen. Ich brauchte diesen Sieg unbedingt, wenn ich meine Titelchance wahren will. Jetzt fehlen mir nur noch sieben Punkte auf Rabat, und noch sind acht Rennen zu fahren. Da liegt noch alles drin.»

Viñales knapp vor Aegerter

Weniger glücklich war Kallios VDS-Teamkollege Rabat, der sich nach einem Fahrfehler in der Rennmitte hinter Viñales und Aegerter einreihen musste, danach nie mehr konkurrenzfähig wurde und nur auf Rang 4 landete.

Viñales sicherte seinen dritten WM-Rang mit einem sauberen zweiten Platz vor Aegerter ab. «Dominique war nah dran, aber zum Glück haben wir am Morgen noch was gefunden, was vielleicht den kleinen Unterschied ausmachte. Kallio war hier zu stark, aber in Brünn werden wir ihn schlagen!»

Schneller Cortese

Während Tom Lüthi gleich zu Beginn bei einem Massencrash ausschied (genauso wie Randy Krummenacher im abgebrochenen ersten Rennen), überzeigte Sandro Cortese mit einem starken 6. Platz. ♦ ML

Dominique Aegerter

«Irgendwas hat gefehlt»

Von MARKUS LEHNER

Zweimal Bestzeit und einmal Zweiter in den drei freien Trainings, Dritter im Qualifying und im Rennen: Der Schweizer Dominique Aegerter bildet zusammen mit dem VDS-Duo Tito Rabat und Mika Kallio sowie mit Moto3-Champion Maverick Viñales das Moto2-Spitzenquartett.

Trotz dem vierten Podestplatz der Saison und der deutlichen Festigung seines vierten WM-Gesamtrang war der 23-jährige Suter-Pilot, der nach seinem Sieg beim GP Sachsenring in Indianapolis mit knallgelbem Design am Motorrad und Lederkombi antrat, mit Platz 3 nicht ganz zufrieden: «Ich fuhr zwar

das ganze Weekend stark und konnte seit dem ersten Training am Freitag einen sehr hohen Rhythmus gehen, aber im Rennen fiel es mir schwer, dieselben Zeiten zu erzielen wie im Training. Irgendwas hat gefehlt, aber es ist schwierig zu sagen, was es genau war. Auf den beiden langen Geraden hatte ich jedenfalls nichts zu bestellen, was man sicher gut sehen konnte. Also musste ich alles auf der Bremse und in den Kurven gut machen. Aber das hat nicht für mehr als Rang 3 gereicht.»

Mangelnde Aerodynamik?

Aegerter weiss nicht, ob aerodynamische Probleme oder er selbst mit seinem Fahrstil die Wurzel des Übels waren. «Das müssen wir schnell herausfinden. Denn am kommenden Frei-



Aegerter (77), Rabat (53), Viñales, Corsi (3), Zarco (5), Cortese (11)

tag geht es bereits in Brünn in Tschechien weiter.»

Im ersten Rennen bis zum Abbruch meisterte Aegerter mit den harten Reifen drei oder vier heftige Rutscher. «Das war der Preis dafür, dass ich unbedingt an Kallio dranbleiben wollte.

Für den zweiten Start und die kürzere Distanz liess ich hinten eine weichere Variante aufziehen. Aber auch damit konnte ich Kallio leider nicht folgen, er konnte die zu Beginn herausgefahrene Lücke bis ins Ziel retten.» ♦

Sandro Cortese

«Da gehören wir hin»

«Endlich, endlich. Ich bin so happy. Nach drei Nullern wieder mal im Ziel und erst noch mit meinem besten Moto2-Ergebnis», jubelte Dynavolt-Intact-Pilot Sandro Cortese nach seinem hart erkämpften sechsten Rang. «Jetzt können wir den Stress der letzten Monate vergessen und mit klarem Kopf den Rest der Saison angehen, denn jetzt sind wir endlich da, wo wir schon immer hingehört», fuhr der Moto3-Champion von 2012 fort. Cortese hatte bereits im Training mit Rang 7 einen starken Eindruck hinterlassen und setzte sich im Rennen in der ersten Verfolgergruppe gegen Shyarin, De An-

gelis, West, Zarco und Nakagami durch. Teamchef Jürgen Lingg hofft nun auf ein Topergebnis in Brünn. «Da waren wir schon testen und können dort unsere Leistung vielleicht bestätigen.» ♦ ML



Cortese: «Endlich!»

Marcel Schrötter

«Mehr ging hier nicht»

Platz 14 war nicht das Wunschresultat des Tech3-Piloten, aber immerhin reiste er mit zwei WM-Punkten im Gepäck zurück nach Europa. «Das war ein sehr, sehr hartes Weekend. Zwei Punkte vom 24. Startplatz aus sind o.k.; ich habe alles versucht und überall reingehalten. Aber wenn du so weit hinten startest, steckst du ständig im Verkehr. Leider habe ich nicht alle Zweikämpfe erfolgreich beendet oder wurde auch mehrmals rausgetragen. Und wenn du auf dieser Strecke von der Ideallinie abkommst, verlierst du sofort

einen oder mehrere Plätze. Mit einem Superstart hätte ich den Anschluss an die Gruppe schaffen können, die bis zu Rang 6 reichte. Die Renn-Pace war dafür gut genug. Wir müssen uns unbedingt im Training steigern!» ♦ CEV/ML



Schrötter: Gute Renn-Pace

Tom Lüthi

«Bremse vergessen»

Der 125-cm-Weltmeister von 2005 rauschte mit einem neuen Suter-Chassis im Qualifying auf Rang 9, nur 0,699 sec hinter der Pole-Zeit des späteren Siegers Mika Kallio. «Klar fehlt mir noch die Erfahrung mit dem neuen Teil, aber das Gefühl fürs Limit ist besser. Da steckt noch Potenzial drin.»

Doch Lüthis Traum vom einem Podestplatz war nach dem Restart schon nach wenigen Metern zu Ende. Zusammen mit Josh Herrin und Julián Simón purzelte der 27-jährige Schweizer neben die Strecke. «Xavier Siméon hat wahrscheinlich vergessen zu

bremsten und ist voll in Salom gedonnert, der mich dann abgeräumt hat. Ich hatte keine Chance, was dagegen zu tun. Immerhin bin ich abgesehen von Prellungen am Daumen und Ellbogen unverletzt davongekommen.» ♦ CEV/ML



Lüthi: «Ich konnte nichts tun»

Jonas Folger

«Kein Vertrauen»

«Beim ersten Start verlor ich auf der Aussenspur viele Plätze, bekam aber nach dem Abbruch noch eine Chance», erzählte Jonas Folger, der nach den beiden Podestplätzen in Spanien und Italien im vierten Rennen in Folge ohne Punkte blieb. «Beim Restart versuchte ich es innen, aber als Lüthi und Simón stürzten, musste ich ins Gras ausweichen und war danach Letzter. Dann habe ich zwar meinen Rhythmus fahren können, aber in nur 16 Runden war nicht mehr möglich als Platz 18.»

Das Hauptproblem war aber der 19. Startplatz. «Ich hatte im Training das Vertrauen in das

Bike verloren. Wir haben für das Rennen massiv umgebaut, und es wurde besser. Aber in Turn 2 fehlte das Glück. Die Rundenzeiten hätten sicher für die Top 10 gereicht.» ♦ CEV/ML



Folger: Pech beim Restart

NACHRICHTEN

Gepäck mit neuem Chassis verloren

Moto2 Thomas Lüthi erlebte in Indianapolis (USA) eine Odyssee. Am Flughafen war sein Gepäck nicht auffindbar, und in ebendiesem Gepäck befand sich auch sein neuer Suter-Rahmen, den er in Übersee erstmals einsetzen wollte. «Das Gepäck wurde versehentlich nach Chicago geliefert», erfuhr Lüthi nach mehrmaliger Nachfrage am Flughafen. «Es ist dann am Freitagabend im Hotel eingetroffen.» Aber zum Glück hatten die Suter-Leute noch einen überzähligen, neuen Rahmen dabei, mit welchem Lüthi schon am Freitag während der Trainings fahren konnte. «Der neue Rahmen hat einfach mehr Einstellmöglichkeiten. Aegerter, Zarco und De Angelis fahren ihn deshalb schon länger.»

Grünwald: «Weiss nicht, woran es liegt»

Moto3 Luca Grünwald rennt weiter seinem ersten WMPunkt der laufenden Saison hinterher. Im Moto3-Rennen in Indianapolis (USA) schaffte der Deutsche mit Rang 19 (Startplatz 21) zwar zum fünften Mal in diesem Jahr eine Klassierung in den Top 20, mit 4,4 Sekunden Rückstand auf die Punkteränge (Platz 15: Zulfahmi Khairuddin). Den Rückstand machte Grünwald nach dem Indy-GP rasch aus: «Ich komme nach dem Start nicht in den Rhythmus. Wenn ich da mithalten will, muss ich über meinem Limit fahren. Ich weiss nicht, woran es liegt.» Dabei hatte das Wochenende für ihn mit einer kleinen Sensation begonnen. Im ersten Training schaffte Grünwald bei wechselhaften Wetterbedingungen und bei abtrocknender Strecke Rang 4: «Ich hatte sehr früh auf Slicks gewechselt.»

Überraschende Aussage von Öttl

Moto3 «Das Rennen war echt nicht schlecht.» Die Aussage von Philipp Öttl nach dem Moto3-GP in Indianapolis (USA) überraschte. Beim 10. WM-Lauf belegte der Deutsche Rang 20 – weiter hinten klassiert war er dieses Jahr nur in Argentinien (P21). «Das Team machte eine feine Änderung am Motorrad. Das brachte im Vergleich zur Qualifikation eine Steigerung. Von der Geschwindigkeit her hätte es für die Punkte gereicht», meinte Öttl. ♦ WHJ/CEV

Grand Prix von Indianapolis - Moto3

Es war nur eine Frage der Zeit

Es ist ein spätes Sommermärchen, jedenfalls für Efrén Vázquez. Der bereits 27-jährige Spanier vom Racing Team Germany gewann in Indianapolis (USA) seinen ersten Grand Prix - und er ist neu erster Verfolger von WM-Leader Jack Miller.

Vermutlich schüttelt Vázquez in Indianapolis immer noch Hände. Jedenfalls holte er nach seinem Premierenerfolg genug Luft, um allen zu danken - dem Racing Team Germany, dem Hersteller Honda, seiner Familie: «Unglaublich! Ich möchte mich einfach bei allen bedanken.» Einziger Wermutstropfen: Seine junge Frau Angela Vilariño, die er vorletztes Wochenende geheiratet hatte, war beim Triumph nicht dabei. Angela fuhr vergangenes Wochenende auf vier Rädern die spanische Bergmeisterschaft, holte sich in der Hauptkategorie Platz 2 und ist derzeit die beste Frau.

Vázquez rannte diesem ersten GP-Sieg eine Ewigkeit hinterher. Seit 2007 fährt er in der WM mit und fuhr in den kleinsten Klassen (125 GP/Moto3) 116 Grand Prix - nur viermal stand er bis Ende 2013 auf dem Podest (2010/2011 in der 125 GP, einmal Zweiter, dreimal Dritter). Aber dieses Jahr drehte er auf: Bei der Hälfte der bisher zehn Rennen stand Vázquez auf dem Podest (einmal Erster, einmal Zweiter, dreimal Dritter). Sein

Premiersieg war eine Frage der Zeit. Es war auch ein weiterer Erfolg für Honda: Seit Alex Márquez für die Japaner beim GP in Barcelona (E) den ersten Sieg seit 2012 holte und die KTM-Siegesserie beendete, gewann Honda drei der vier letzten WM-Läufe!

Überschwänglich freute sich auch Vázquez' Teamchef Dirk Heidolf. Für den 37-jährigen Deutschen und das Racing Team Germany war es der erste Sieg in der Moto3-Klasse, aber nicht der erste in der WM: 2012 gewann der Franzose Louis Rossi in der 125er-Kategorie seinen Heim-GP in Le Mans. «Ich bin überwältigt», sagte Heidolf lachend. «Ich habe Efrén vor dem Rennen gesagt, brenn' vorne mit. Es ging auf. Mega geil!»

Márquez kommt nicht mit

Auch WM-Leader Jack Miller freute sich über Platz 3 in Indianapolis. Wohl auch, weil er seinen Punktevorsprung im Gesamtklassement ein klein wenig vergrößern konnte. Márquez, sein erster Verfolger, nach der Sommerpause, hinkt seit den Siegen in Barcelona und Assen (NL) hinterher: Nach dem vierten Platz auf dem Sachsenring reichte es dem jüngeren Bruder des gleichnamigen MotoGP-Weltmeisters Marc in Indianapolis nur zu Rang 6 - schlechter war er 2014 nur in Jerez (E/Platz 7) klassiert. Márquez verlor Rang 2 in der Gesamtwertung nun an... Vázquez. ♦ WHJ/CEV

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Miller verteidigt seine Pole-Position genauso wie Vázquez Platz 2.

1. Runde: Navarro patzt in Kurve 4, McPhee stürzt deswegen, und auch Masbou (P31) sowie Ajo (P26) sind in den Unfall involviert und reihen sich hinten im Feld wieder ein. Miller führt vor Vázquez (Racing Team Germany), Márquez, Fenati und Guevara. Die Deutschen Grünwald und Öttl folgen auf den Positionen 18 und 24.

2. Runde: Beste Platzierung für Grünwald: P17.

3. Runde: Miller setzt zum Fluchtversuch an, führt 0,433 Sekunden vor Márquez.

5. Runde: Fenati neu in Front.

6. Runde: Vázquez geht in Kurve 1 erstmals in Führung, aber Fenati schlägt zurück.

9. Runde: Miller führt wieder.

10. Runde: Jetzt Rins auf P1.

11. Runde: Die Top-7-Fahrer haben ihre Konkurrenz um rund 3,5 Sekunden abgehängt.

12. Runde: Vázquez sticht in Führung. Masbou auf P8 holt zur Spitze auf, nur 2,8 Sekunden hinter P1. Beste Platzierung für Öttl: P18.

13. Runde: Fenati auf P1.

14. Runde: Masbou an Top 7 dran!

16. Runde: Rins führt.

17. Runde: Masbou in Führung, nachdem er sich von Position 31 nach vorne gekämpft hat!

20. Runde: Fenati auf P1.

21. Runde: Vázquez führt.

22. Runde: Fenati holt sich P1.

23. Runde: Miller holt sich P3, verliert aber den Anschluss an das Spitzenduo. Vázquez überholt Fenati aus dem Windschatten heraus und gewinnt seinen ersten GP. ♦ WHJ

Qualifying

1. Miller	1:40,727
2. Vázquez	1:40,807
3. Márquez	1:40,808
4. Fenati	1:40,829
5. Guevara	1:41,007
6. Navarro	1:41,248
7. McPhee	1:41,284
8. Bagnaia	1:41,293
9. Tonucci	1:41,296
10. Hanika	1:41,311
11. Masbou	1:41,342
12. Rins	1:41,387
13. Ajo	1:41,419
14. Kornfeil	1:41,443
15. Khairuddin	1:41,468
16. Bastianini	1:41,691
17. Kent	1:41,710
18. Oliveira	1:41,773
19. Binder	1:41,803
20. Antonelli	1:41,814
21. Grünwald	1:41,974
22. Viñales	1:42,047
23. Sissis	1:42,117
24. Schouten	1:42,120
25. Granado	1:42,335
26. Danilo	1:42,410
27. Öttl	1:42,483
28. Ferrari	1:42,574
29. Locatelli	1:42,927
30. Deroue	1:42,989
31. Azmi	1:43,026
32. Ramos	1:43,536
33. Carrasco	1:43,926

GRAND PRIX VON INDIANAPOLIS - MOTO3 / Resultate

Indianapolis/Indiana (USA): 10. August 2014; 10. Lauf zur Weltmeisterschaft; 95,910 km über 23 Runden à 4,170 km; 33 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: bedeckt; Luft: 26 Grad, Asphalt: 33 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Efrén Vázquez (E)	Honda	23	39:12,977	1:40,923	25
2. Romano Fenati (I)	KTM	23	+0,065	1:40,908	20
3. Jack Miller (AUS)	KTM	23	+0,219	1:41,222	16
4. Alexis Masbou (F)	Honda	23	+0,372	1:40,923	13
5. Alex Rins (E)	Honda	23	+0,719	1:40,800	11
6. Alex Márquez (E)	Honda	23	+1,013	1:40,995	10
7. Miguel Oliveira (P)	Mahindra	23	+1,310	1:41,301	9
8. Juanfran Guevara (E)	Kalex-KTM	23	+1,895	1:41,145	8
9. Brad Binder (ZA)	Mahindra	23	+2,037	1:40,883	7
10. Jakob Kornfeil (CZ)	KTM	23	+2,261	1:41,349	6
11. Luca Bastianini (I)	KTM	23	+3,432	1:41,323	5
12. Danny Kent (GB)	Husqvarna	23	+4,439	1:41,710	4
13. Karel Hanika (CZ)	KTM	23	+9,598	1:41,428	3
14. Jorge Navarro (E)	Kalex-KTM	23	+9,680	1:41,419	2
15. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Honda	23	+16,399	1:41,410	1
16. Jules Danilo (F)	Mahindra	23	+16,431	1:41,521	-
17. Isaac Viñales (E)	KTM	23	+16,605	1:41,309	-
18. Niccolò Antonelli (I)	KTM	23	+16,661	1:41,525	-
19. Luca Grünwald (D)	Kalex-KTM	23	+20,791	1:41,861	-
20. Philipp Öttl (D)	Kalex-KTM	23	+21,023	1:41,860	-
21. Arthur Sissis (AUS)	Mahindra	23	+23,846	1:42,091	-
22. Eric Granado (BR)	KTM	23	+24,100	1:42,302	-
23. Scott Deroue (NL)	Kalex-KTM	23	+36,525	1:42,053	-
24. Hafiq Azmi (MAL)	KTM	23	+45,844	1:42,876	-
25. Andrea Locatelli (I)	Mahindra	23	+50,228	1:43,595	-
26. Ana Carrasco (E)	Kalex-KTM	23	+52,806	1:43,436	-
27. Bryan Schouten (NL)	Mahindra	23	+1:00,639	1:41,797	-

Nicht klassiert:

- Francesco Bagnaia (I)	KTM	13	+10 Rdn.	1:41,522	-
- Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	13	+10 Rdn.	1:41,793	-
- Niklas Ajo (FIN)	Husqvarna	9	+14 Rdn.	1:41,568	-
- Gabriel Ramos (YV)	Kalex-KTM	2	+21 Rdn.	1:43,005	-
- Matteo Ferrari (I)	Mahindra	2	+21 Rdn.	1:43,234	-
- John McPhee (GB)	Honda	0	+23 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 146,7 km/h

Schnellste Runde: Rins, Runde 3 in 1:40,800 min (=148,9 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 17. August 2014, Brünn (CZ) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Miller	158	11. Bastianini	51
2. Vázquez	137	12. Kent	50
3. Márquez	133	Ferner:	
4. Fenati	130	23. Öttl	10
5. Rins	118		
6. Masbou	92	WM-Stand Konstrukteure	
7. Viñales	90	1. KTM	226
8. Oliveira	62	2. Honda	203
9. Binder	56	3. Mahindra	91
10. Kornfeil	54	4. Husqvarna	70
		5. Kalex-KTM	43



Siegetypen: Vázquez (vorne, Mitte) und Teamchef Heidolf (r.)



Fällt in der WM zurück: Márquez



WM-Führung verteidigt: Miller



Saustark, aber am Ende «nur» Platz 4: Masbou kam von ganz hinten

Transfermarkt

Chance auf den Sprung

Von JOHANNES ORASCHE

Die Möglichkeit, dass es SBK-Piloten 2015 in die MotoGP-WM schaffen, ist wieder deutlich gestiegen.

Für Marco Melandri (31), dessen Arbeitgeber Aprilia im Hintergrund die Weichen stellt (siehe S. 19), wäre es eine Rückkehr nach seinem Ausstieg im Jahr 2010. 2005 war der kleine Italiener bei Gresini Vize-Weltmeister in der MotoGP-WM.

Weltmeister Tom Sykes wird seinen Deal bei Kawasaki verlängern, für den Mann aus Yorkshire steht eine Gage von bis zu 1 Mio. Euro im Raum. Das ist Kawasaki der Sieg-Garant wert. Baz dürfte nach den Turbulenzen wieder fester im Sattel der Ninja sitzen. Bei Ducati ist man mit Davies und Giugliano happy.

Viele Optionen

Alles andere ist offen. Bei Crescent Suzuki könnten Laverty/Lowes an Bord bleiben. Doch die Marktrochaden haben dem Iren wieder Hoffnung gemacht. Weil Andrea Iannone ins Ducati-Werksteam befördert wird, wäre bei Pramac ein Platz neben Yonny Hernández frei.

Yamaha Austria

Wildcard im Auge



YART: In Oschersleben wieder mit zwei Bikes – danach SBK?

Die Yamaha-Austria-Truppe von Mandy Kainz hält weiter an Wildcard-Stars für Ende der Saison fest.

Richtungsweisend wird für die YART-Truppe der Ausgang des dritten Langstrecken-WM-Laufs in Oschersleben am 23. August. Fix ist: Dort tritt das Team mit zwei Bikes an. Teamchef Mandy Kainz: «Die Startnummer 07 werden Parkes und Mike Laverty einsetzen, sie haben noch WM-Chancen.»

Wegen des einen Streichresultats und des vierten Platzes in Suzuka sieht Kainz für das Duo Parkes/Laverty noch Chancen auf eine WM-Top-



Suzuki-Pilot Eugene Laverty (58) hat wieder gute Chancen auf sein Lebensziel MotoGP-WM

Randy de Puniet hofft auf diese Konstellation, dann wäre für den Franzosen das zweite Bike bei Crescent zu haben. Pramac-Teammanager Francesco Guidotti weiss: «Gigi Dall'Igna hat gute Kontakte zu Laverty, auch Petrucci ist auf der Liste.» In der Superbike-WM wäre für Laverty nach eigenen Aussagen auch eine private Ducati reizvoll, da er das neue Evo-Reglement wie viele als Vorteil für Ducati sieht. Auch der Aussie Josh Brookes aus der BSB will gerne in die Superbike-WM.

Sylvain Barriers Platz wackelt. Hinter den Kulissen fiel schon der Name Petrucci, der in der MotoGP-WM mit seiner Rolle nicht happy ist und dem ein ähnliches Potenzial wie Davide Giugliano nachgesagt wird. Sollte es für Petrucci nichts mit der Iannone-Nachfolge bei Pramac werden, könnte er tatsächlich in zu BMW Italia wechseln.

Hat Camier Glück?

Der solide Auftritt von Leon Camier in Laguna Seca hat bei MV Agusta auch die Position

von Claudio Corti nicht gestärkt. Camier fuhr ohne Tests mit P10 in Lauf 2 gleich das beste MV-Ergebnis der Saison ein. Er darf darauf hoffen, dass MV Agusta 2015, wie spekuliert wird, mit zwei Bikes antritt.

Leon Haslam könnte Laverty bei Crescent ersetzen und Teamkollege von Alex Lowes werden. Aber auch bei Pata-Honda scheint es zu brennen, denn Michael van der Mark (21) verhandelt mit dem Forward-Yamaha-Team. Er wäre dort Stefan Bradls Teamkollege. ♦

NACHGEHAKT BEI Daniel Carrera

(36/E). Der Dorna-WM-Direktor über Gründe und Effekte der Absage von Welkom sowie über die Suche nach Ersatz.



Von JOHANNES ORASCHE

? Welche konkreten Probleme gab es in Welkom? Etwa zwei Drittel der Arbeiten im Bereich der Belagserneuerung und der Auslaufzonen waren nicht zu Genüge ausgeführt. Es war eine Vorinspektion der Piste Ende Juli geplant gewesen. Der Strecken-Arbeitsplan, der von der FIM und uns erstellt worden war, war nicht ausgeführt worden. Der lokale Promoter hat noch um eine Fristverlängerung für die Inspektion gebeten. Das war dann der Zeitpunkt, an dem wir einfach keine Last-Minute-Streichung des Events inklusive weiterer Schäden für alle beteiligten Parteien riskieren wollten.

? Gibt es für Welkom eine Chance im Kalender 2015? Ja, es gibt Verhandlungen mit den Verantwortlichen des Phakisa Freeway von Welkom.

? Es ist ja auch von ganz neuen Schauplätzen wie Thailand die Rede – was ist an diesen Gerüchten dran? Bezüglich Thailand kann ich sagen, dass wir für den Herbst einen Besuch planen, bevor die Saison 2014 zu Ende geht. Es wird ungefähr Ende Oktober sein, zu diesem Zeitpunkt sollen die Arbeiten an der Anlage abgeschlossen sein.

? Bis wann soll es Ersatz für Welkom geben? Ende dieser oder nächste Woche werden wir einen eventuellen Ersatzschauplatz bekannt geben.

? Welche Pisten kommen dafür infrage? Es gibt Gerüchte über Brünn oder Barcelona. Barcelona ist nicht in unseren Plänen enthalten. Wir arbeiten mit einigen anderen Pisten. Aber wir wollen einen Ersatzevent auch nicht um jeden Preis aus dem Boden stampfen.

NACHRICHTEN

Aprilia: Häme für Sylvain Guintoli

Sylvain Guintoli Im Werksteam von Aprilia war die Stimmung auch schon mal besser. Der stille Franzose erntet aus dem Dunstkreis von Marco Melandri nach dem Crash von Portimão immer wieder Häme. Eine Anschuldigung lautete, dass er seit Sepang stets auf die Abstimmung von Melandri zurückgreife.

Wieder neue Startzeiten für 2015

Dorna Der Promoter will den Zeitplan für die europäischen WM-Rennen 2015 grossteils beibehalten. Die Rennen sind zurzeit für 10.30 bzw. 13.10 Uhr angesetzt. Eine kleine Anpassung ist aber geplant: Lauf 2 soll um 13 statt 13.10 Uhr gestartet werden.

Neue Kampfansage von Yakhnich

Alexandr Yakhnich Der russische Geschäftsmann und Renn-Promoter hat zuletzt angekündigt, er werde 2015 in den Rennsport zurückkehren. Der Bankmanager will mit seinem Team und Landsmann Vladimir Leonov als einer der Fahrer in die Superbike-WM einsteigen. Ende 2013 war bereits von einem Team auf Yamaha-Bikes die Rede. 2013 holte Yakhnich mit einer Multikulti-Crew den 600er-Titel mit Sam Lowes. ♦ JO

KOMPAKT

» Tom Sykes Vom 15. bis 17. August finden die deutschen Kawasaki Days gemeinsam mit den Schottenring-Classics statt. Der Champion ist Stargast.

» Max Biaggi Der Fitness-Freak gratulierte Vincenzo Nibali zum Tour-de-France-Sieg. «Gratulation! 16 Jahre nach dem grossen Marco Pantani. Nun bist du Teil der Geschichte der Tour.»

» Josh Brookes Der Australier, in der BSB auf Yamaha derzeit auf P2, will 2015 in die SBK.

» Robby Rolfo Der Italiener von Go Eleven Kawasaki aus der 600er-WM veranstaltete in Paradiso in seiner Tessiner Wahlheimat ein PS-Fan-Event mit einem Kawasaki-Händler. ♦ JO

IDM Superbike - Assen

Alarmstufe Rot



Wenig zu lachen: Philippe und Nigon


Ducati-Trio Infernale:
 Max Neukirchner (#76)
 Lorenzo Lanzi (#57)
 und Xavi Forés (#12)

Von ANKE WIECZOREK

In Assen passierte, was nur eine Frage der Zeit war: Alle drei Ducati-Panigale-Fahrer des 3C-Racing-Teams fuhrn aufs Podium. BMW-Gegner Markus Reiterberger unterlief ein Fehler, den er nicht mehr ausbügeln konnte, denn der zweite Lauf wurde wegen sint-fluartigen Regens abgesagt.

Schon in der Superpole dominierte das Ducati-Trio mit Xavi Forés, Max Neukirchner und Lorenzo Lanzi. Das Podium sah nach dem Rennen genauso aus. Bis zur vorletzten Runde hätte

Reiterberger einen Strich durch die Ducati-Rechnung machen können. Der Titelverteidiger hatte lange Zeit ein Kopf-an-Kopf-Duell mit Neukirchner ausgetragen, in dem sich beide abwechselnd haarscharf überholten. Bis «Reiti» einen Meter zu weit nach aussen kam und vier Zehntel auf den Sachsen verlor – was Lanzi zum Überholmanöver herausforderte.

Reiti nahm die Niederlage erstaunlich gelassen, denn «es war trotzdem ein geiles Rennen». Am Vortag war der Bayer mental noch ziemlich am Boden gewesen. «Ich habe keine anständigen Rundenzeiten zusammgebracht, weil ich kei-

nen Grip am Hinterrad hatte.» Teamchef Werner Daemen konnte die ganze Nacht nicht schlafen, aber die Techniker kamen doch noch auf eine blende Idee in Sachen veränderte Fahrwerksgeometrie.

Philippe: Nächste Verletzung

Suzuki hatte zum ersten Mal die erhoffte Wunderwaffe Vincent Philippe am Start, doch die Premiere verlief unglücklich. Im freien Training erlitt den Franzosen ein Kurbelwellenschaden. Am Sonntag stürzte er im Warm-up und schlug mit dem rechten Arm auf, der jetzt gestauch und überdreht ist. Erwan Nigon zauberte als Vierter

in der Superpole Glanz in die Gesichter der Suzuki-Mannschaft, doch im Rennen wurde sehr deutlich, dass die komplette Dunlop-Fraktion auf dem Circuit van Drenthe keine Chance gegen die Pirelli-Fahrer hatte. Am besten schnitt Matej Smrz auf P8 ab. Der Yamaha-Treiber blieb damit einen Platz vor Nigon. Kawasaki-Aushängeschild Damian Cudlin fuhr mit Chattering-Problemen sogar vorzeitig in die Box zurück.

Auf und ab in den Top 10

Danny de Boer hat Michi Ranseder bei Honda das Wasser abgegraben und fährt konstant in der Spur. Ranseder stürzte in

Assen zum wiederholten Male übers Vorderrad. Holzhauser hat irgendwann aufgehört, die Ausreitscher zu zählen. Im zweiten Zeittraining versenkte Ranseder einen glatten Malediven-Urlaub. Die gebrochene Öhllins-Telegabel stand in der Box zum Verschrotten in der Ecke.

Und wie läuft es bei Wilbers-BMW und der HP4? Stefan Nebel verlor in Assen seinen bisherigen vierten Gesamtangrang an den S1000-RR-Rivalen Bastien Mackels. Der Belgier wird mit seinem Teamkollegen Reiterberger am 23. August auch bei der Langstrecken-WM in Oschersleben antreten. Für Reiti ist es «das erste Mal». ♦

IDM Supersport 600

Im Strudel der Gefühle

Yamaha-Teamchef Daniel Rauh machte vor Begeisterung Luftsprünge, Gastfahrer Florian Alt stellte Tatsachen fest und Roman Stamm wäre am liebsten aus der Haut gefahren.

In Holland schrumpfte der Vorsprung des Gesamtführenden Roman Stamm zu Marvin Fritz auf magere vier Punkte. Im ersten Lauf hatte der Schweizer die Lücke noch vergrößern können, doch in der ersten Runde des zweiten schoss ihn der Niederländer Pepijn Bijsterbosch im Gerangel ab. Stamm zog seine Kawa zwar wieder aus dem Dreck und startete eine Aufholjagd; nur mehr als acht Punkte konnte er nicht retten, während Fritz deren 16 anhäufte.

Bijsterbosch und sein Teamkollege Stefan Kerschbaumer wurden in beiden Rennen als Erster und Zweiter gewertet.



Spanischer Torero auf IDM-Kuschelkurs: Florian Alt (6)

Teamchef Rauh hatte die beiden letzte Woche bereits an der Niederländischen Meisterschaft in Assen fahren lassen.

Starker Gast Florian Alt

Zwar kam in Lauf 2 Florian Alt als Erster über die Ziellinie, aber als Gastfahrer bekam er

keine Punkte. Der 18-Jährige hat Pause in der Spanischen Moto2-Meisterschaft und fuhr die Yamaha seines Ex-IDM-Teams Freudenberg zum Zeitvertrieb. Alt war überrascht über das Renntempo: «Die ersten fünf IDM-Fahrer würden auch in Spanien bestehen.» ♦ AWI



Stark wie nie: Bijsterbosch

IDM Superbike, Höhepunkte

1. Lauf, Start: Granatenstart von Lanzi.

1. Runde: Forés vor Lanzi, Neukirchner, Reiterberger.

2. Runde: Forés hat schon knapp zwei Sekunden Vorsprung.

3. Runde: Reiterberger zieht an Lanzi vorbei.

4. Runde: Forés führt vor Reiti, Neukirchner, Lanzi, Mackels, de Boer, Massei, Bos, Nigon, Smrz, Ranseder

5. Runde: Smrz gewinnt Duell gegen Nigon um P9, Cudlin fährt an die Box.

7. Runde: Neukirchner erobert P2 zurück.

9. Runde: De Boer verliert Zweikampf mit Superstock-Gastfahrer Massei.

10. Runde: Ranseder fehlt. Der Österreicher stürzte bereits in Runde 7 auf P11 liegend, fuhr weiter, nun kommt das endgültige Aus.

15. Runde: Forés gewinnt vor Neukirchner. Lanzi nimmt Reiti auf den letzten Metern noch P3 ab.

2. Lauf: abgesagt ♦ AWI

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Assen (NL): 8.–10. August 2014, 6. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 4,555 km; Wetter: schön/heiss

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 15 Runden, 26 Fahrer gestartet, 22 gewertet
 Superbike: 1. Xavi Forés (E/Ducati), in 24:29,185 min (=167,41 km/h); 2. Max Neukirchner (D/Ducati), +2,840 sec; 3. Lorenzo Lanzi (I/Ducati), +3,712; 4. Markus Reiterberger (D/BMW), +4,428; 5. Bastien Makels (B/BMW), +20,479; 6. Fabio Massei (I/Ducati), 1. SST, +20,958; 7. Danny de Boer (NL/Honda), +24,458; 8. Matej Smrz (CZ/Yamaha), +29,454; 9. Erwan Nigon (F/Suzuki), +33,599; 10. Dominik Vincon (D/BMW; 2. SST), +46,248; 11. Stefan Nebel (D/BMW), +49,857 min; 12. Lucy Glöckner (D/BMW; 3. SST), +50,229; 13. Marco Nekvasil (A/BMW; 4. SST), +56,266; 14. Leon Bovee (NL/BMW; 5. SST), +56,642; 15. Marc Neumann (D/BMW; 6. SST), +1:06,553.

Schnellste Runde: Xavi Forés (E/Ducati), Runde 2, in 1:36,867 min

2. Lauf abgesagt

Stand Superbike (nach 9 von 15 Läufen): 1. Forés, 242 Punkte; 2. Neukirchner 216; 3. Reiterberger 182; 4. Makels 99; 5. Nebel 98; 6. De Boer 86; 7. Cudlin 83; 8. Smrz 76; 9. Nigon 67.

Stand Superstock 1000 (nach 9 von 115 Läufen): 1. Nekvasil, 222 Punkte; 2. Glöckner 191; 3. Vincon 155; 4. Bovee 134; 5. Phillis 112; 6. Burri 103; 7. Neumann 98; 8. Hainthaler 84.

Supersport

1. Lauf: 14 Runden, 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet

1. Pepijn Bijsterbosch (NL/Yamaha), in 23:44,995 min (=161,10 km/h); 2. Stefan Kerschbaumer (AUT/Yamaha), +3,373 sec; 3. Roman Stamm (CH/Kawasaki), +6,404; 4. Marvin Fritz (D/Yamaha), +6,887; 5. Wayne Tesseis (NL/Suzuki), +7,744; 6. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki), +11,548; 7. Rob Hartog (NL/Suzuki), +15,739; 8. Christian von Gunten (CH/Kawasaki), +26,552; 9. Jasha Huber (CH/Kawasaki), +26,867; 10. Konstantyn Pisarev (RUS/Yamaha), +36,822; 11. Frank Brouwer (DK/Yamaha), +36,985; 12. Damien Raemy (CH/Suter MMX; 1. Moto2), +39,967.

Schnellste Runde: Marvin Fritz (D/Yamaha), Runde 4, in 1:40,408 min

2. Lauf: 14 Runden, 19 Fahrer gestartet, 18 gewertet

1. Florian Alt (D/Yamaha), in 23:47,076 min (=153,90 km/h); 2. Pepijn Bijsterbosch (NL/Yamaha), +0,996 sec; 3. Stefan Kerschbaumer (AUT/Yamaha), +1,180; 4. Marvin Fritz (D/Yamaha), +2,900; 5. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki), +5,663; 6. Wayne Tesseis (NL/Suzuki), +6,425; 7. Rob Hartog (NL/Suzuki), +11,197; 8. Christian von Gunten (CH/Kawasaki), +21,066; 9. Konstantyn Pisarev (RUS/Yamaha), +33,816; 10. Damien Raemy (CH/Suter, 1. Moto2), +36,552; 11. Frank Brouwer (DK/Yamaha), +48,131; 12. Sarah Heide (D/Suzuki), +49,728;

Schnellste Runde: Pepijn Bijsterbosch (NL/Yamaha), Runde 3, in 1:40,872 min

Stand (nach 12 von 16 Läufen): 1. Fritz, 238 Punkte; 2. Stamm 237; 3. Kerschbaumer 191; 4. Lauslehto 145; 5. Bijsterbosch 127; 6. Von Gunten 99; 7. Huber 87; 8. Iannuzzo 78.

Sidcar

10 Runden, 17 Gespanne gestartet, 15 gewertet

1. Streuer/Koerts (NL/LCR-Suzuki), in 23:00,024 min (=118,82 km/h); 2. Sattler/Trautner (A/LCR-Suzuki), +0,660 sec; 3. Roscher/Prudik (D/LCR-BMW), +2,229; 4. Kretzer/Lehnertz (D/LCR-Suzuki), +3,049; 5. Ruth/Hofer (CH/LCR-Yamaha), +40,919; 6. Kentop/Verhagen (NL/LCR-Yamaha), +42,554; 7. Ruppert/Faber (CH/D/LCR-Yamaha), 1:06,678; 8. Eilers/Meyer (D/OSR), +2:16,174; 9. Gierlinger/Hözlwimmer (D/RSR-Suzuki), +2:31,216; 10. Ess/Werth (D/LCR-Suzuki) +2:31,457; 11. Nussbaum/Aebischer (CH/LCR-Suzuki) + 1 Rd.; 12. Kraneburg/Schmitz (NL/LCR-Yamaha) + 1 Rd.

Schnellste Runde: Roscher/Prudik (D/LCR-BMW), Runde 7, in 2:13,343 min

Stand (nach 8 von 11 Läufen): 1. Hock, 126 Punkte; 2. Kretzer 125; 3. Sattler 123; 4. Rutz 114,5; 5. Nussbaum 78; 6. Ruppert 65,5; 7. Kaspar 65; 8. Steinhausen 56,5; 9. Gierlinger 52.

ADAC Junior Cup

12 Runden, 27 Fahrer gestartet, 26 gewertet

1. Robert Schotman (NL); 2. Tim Georgi (D); 3. Lukas Tulovic (D); 4. Matthias Meggle (D); 5. Dennis Norick Stelzer (D); 6. Pedro John (D); 7. Jonas Hähle (D); 8. Michael Verbrugghe (B); 9. Toni Thurmayer (D); 10. Jirka Mrkyvka (CZ); 11. Kenny Leibold (D); 12. Maximilian Sohnius (D); 13. Milan Wiedemann (D); 14. Hagen Wiedemann (D), alle KTM RC 390.

Punktstand (nach 6 von 8 Läufen): 1. Georgi, 104 Punkte; 2. Tulovic 98; 3. John 65; 4. Hähle 64; 5. Zellhöfer 63; 6. Sohnius 61; 7. Meggle 61; 8. Leibold 58; 9. Selzer 45; 10. Verbruggie 42.

Nächster IDM-Lauf: 21.–24. August, Oschersleben (D) Internet: www.superbike-idm.de

YAMAHA R6 DUNLOP CUP / Resultate

Assen (A): 12 Runden à 4,555 km; 30 Fahrer gestartet, 28 gewertet

1. Lukas Trautmann (A); 2. Max Fritsch (D); 3. Roman Fischer (CH); 4. Gian Mertens (B); 5. Andreas Klambauer (A); 6. Maurice Ullrich (D); 7. Rafael Neuner (D); 8. Dominik Engelen (D); 9. Adrian Pasek (PL); 10. Dominik Rubin (D); 11. Colin Rossi (CH); 12. Thomas Müller (D); 13. Reto Wiederkehr (CH); 14. Daniel Bergaud (D), alle Yamaha YZF-R6.

Punktstand (nach 6 von 8 Läufen): 1. Trautmann, 150 Punkte; 2. Fischer 80; 3. Engelen 77; 4. Fritsch 70; 5. Ullrich 68; 6. Mertens 67; 7. Pasek 58; 8. Klambauer 47; 9. Antweiler 44; 10. Neuner 37.

Nächster Lauf: 21.–24. August, Oschersleben (D) Internet: www.yamaha-cup.de

IDM Superstock 1000 / Sidecar

Vincon mausert sich



Erster im Rennen, Dritter in der Tabelle: Dominik Vincon

An Gastfahrer Fabio Massei, der es auch in die Superpole schaffte, war für die IDM-Stocksportler kein Rankommen. Weil der pfeilschnelle Ducati-Fahrer keine Punkte bekam, spielte er zwar in der Ergebnisliste eine Rolle, ansonsten aber überhaupt nicht.

Dominik Vincon wurde Zehnter im mit den Superbikes gemeinsam fahrenden Feld, aber Erster unter den Stocksportlern – und das nun mittlerweile zum zweiten Mal. Vier Sekunden dahinter tauchte Lucy Glöckner auf. Für Titelfavorit Marco Nekvasil war das Wochenende zum Abhaken. «Wir hadern mit der Reifen-Lebensdauer und haben schon in alle Richtungen geschraubt, um mehr Grip zu bekommen», meinte der Öster-

reicher schulterzuckend. Im Rennen klebte er neun Runden lang an den Konkurrenten, dann ging nichts mehr. Dass er Leon Bovee noch überholte, lag daran, dass der Niederländer die gleichen Probleme hatte.

Abbruch im Regenchaos

Die Sidecar-Klasse versank im Regen. Das Rennen wurde nach zehn Runden abgebrochen. Zum Schluss herrschte Chaos: null Sicht, Aquaplaning und ständig kamen Gespanne von der Linie ab. Für die Sieger Streuer/Koerts ist Assen aber das «Wohnzimmer». Nur bekam die WM-Crew mit ihrem Gaststatus keine Punkte. Dafür trennen Kretzer/Lehnertz und Sattler/Trautner nur noch zwei Zähler im Titelkampf. ♦ AWI

Yamaha-Cup / ADAC Junior Cup

Trautmann schafft es

Holt er ihn, oder holt er ihn nicht? Das allein war die Frage im Yamaha R6-Dunlop Cup. Lukas Trautmann löste sie perfekt – mit dem sechsten Saisonsieg in Folge sicherte sich der Österreicher vorzeitig den Titel. Trautmann winkt noch eine weitere Chance, in die Cup-Geschichte einzugehen. In den 36 Jahren seit Bestehen des Cups gab es keinen Fahrer, der sämtliche Saisonrennen gewann. «Genau das ist mein Ziel. Wenn ich etwas mache, dann richtig», so Trautmann. Der 18-Jährige hatte in Assen 13 Sekunden Vorsprung. «Das funktioniert aber nur, weil ich volles Vertrauen in das Freudenberg-Team und das Material habe.» Zukunftspläne? «Cool wäre der Aufstieg in die Spanische Meisterschaft und zwei Jahre später vielleicht in die Moto2-WM. Damit man diejenigen Österreicher, die in unserer Sportart vorne sind, auch mal im Fernsehen sieht.»

Hartes Brot für Georgi

Die Hauptrollen im ADAC-Junior-Cup-Krimi spielten Tim

Georgi und Gaststarter Robert Schotman, der 2014 fest im internationalen MotoGP Red Bull Rookies Cup eingeschrieben ist. Dem Niederländer musste sich Georgi nach einem einsamen Kopf-an-Kopf-Rennen in der allerletzten Kurve geschlagen geben. Trotzdem erhielt der Cup-Führende aus Berlin die Höchstzahl von 25 Meisterschaftspunkten, denn Schotmann fuhr ausser Konkurrenz. Erst 24 Sekunden später bog der Rest des Feldes auf die Zielgerade, angeführt von Lukas Tulovic, ein. Er hatte sich mit der KTM RC390 vom 13. Startplatz aus Stück für Stück nach vorne gearbeitet. ♦ AWI



Titelträger: Lukas Trautmann

NACHRICHTEN

Raffin: Mit 40 Grad Fieber nach Hause

IDM Moto 2 Für den Schweizer Jesko Raffin, den Führenden in der Spanischen Moto2-Meisterschaft, ging der IDM-Gastaufritt unerwartet schnell zu Ende. Gesundheitlich leicht angeschlagen absolvierte er das Zeittraining. Am Sonntag reiste er mit 40 Grad Fieber aber noch vor den Rennen ab. Sein Auftritt war die reale Vergleichsmöglichkeit für Moto2-Fahrer Damien Raemy. Raffins Landsmann bereitet sich in der IDM auf den Wechsel nach Spanien vor. Ihn trennten in Assen 1,3 Sekunden von Raffin.

Zweite Yamaha blieb verwaist in der Box

IDM Superbike Kevin Wahr, deutscher Supersport-600-WM-Pilot, wollte in Assen keine R1 von Yamaha Motor Deutschland lenken. Stammfahrer Luca Hansen ist aus finanziellen Gründen seit Schleiz nicht an Bord. Teamchef Galinski sprach schon Ende 2013 mit Wahr über einen IDM-Superbike-Einstieg, aber der Nagolder zog damals den Sprung in die 600er-WM vor. Als es nun doch zur gemeinsamen Liaison kam, gab Wahr nach dem freien Training auf und reiste ab. Seine Begründung: Arm Pump. Schade, denn so hätte theoretisch Luca Hansen dank einem Notgroschen doch wieder fahren können. ♦ AWI

KOMPAKT

»»» IDM Supersport Roman Stamm lässt wegen des IDM-Titelkamps das prestigeträchtige 24-h-Rennen von Le Mans im Bolliger-Team sausen. Der mögliche Titel bedeutet ihm bei der Terminüberschneidung mehr als der Langstrecken-WM-Einsatz.

»»» IDM Sidecar Rund 400 Angehörige und Fans gaben am vergangenen Freitag dem tödlich verunglückten Sidecar-Beifahrer Enrico Becker das letzte Geleit.

»»» IDM Sidecar Auch zwei Rennen nach ihrem Unfall führen Kurt Hock/Enrico Becker noch immer die Gesamtwertung an. ♦ AWI

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



3. Media Markt Gutschein



2. JET Tankgutschein

1. Amazon.de Geschenkkarte



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 5302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertriebs-Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Miss Oderschöle (Voritz), Henro Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, HRB 96732

Ihre Vorteile im Abo: ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ alle Ausgaben pünktlich frei Haus ■ Online-Kundenservice ■ brandaktuelle News montags auf dem iPad ohne Mehrkosten und dienstags im Briefkasten* ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug



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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1140928
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** frei Haus zum Preis von zzt. nur 86,- €. **Gratis** dazu erhalte ich den **Gutschein wie angekreuzt** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich 2 **GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum _____ 19__

E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

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

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutigen 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/doppelabo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, 70138 Stuttgart

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

US-Motocross Unadilla

Dungey kommt näher

Von PETER VONCKEN

Mit seinem Gesamtsieg im zehnten von zwölf Rennen zur US-Motocross-Meisterschaft hat KTM-Pilot Ryan Dungey seinen Rückstand auf Ken Roczen auf sieben Punkte verringert.

Im ersten von zwei Läufen in Unadilla ging Ryan Dungey schon in der ersten Runde an den zunächst führenden Justin Brayton und Phil Nicoletti vorbei. Ken Roczen folgte ihm kurze Zeit später und setzte seinen Teamkollegen unter Druck, war aber bis zum Ende des Rennens nicht in der Lage, dessen Tempo mitzugehen. Eli Tomac wurde mit einigem Anstand Dritter hinter dem KTM-Duo, Trey Canard folgte als Vierter.

Erster Sieg für Trey Canard

Der zweite Lauf bot den Zuschauern das wohl spannendste Rennen des Jahres bisher. Nachdem Brayton wie schon in

Lauf 1 den Start für sich entschieden hatte, wurde er von Tomac schon in der ersten Runde überholt, der seinerseits wenige Runden später von Trey Canard attackiert wurde. Daraus entwickelte sich ein dramatischer Zweikampf, in dem die Führung ständig wechselte. Canard führte ab Runde 5 mit einem leichten Vorsprung, wurde allerdings erneut von Tomac und dann auch von Dungey bedrängt. Doch Canard konnte die Führung bis ins Ziel behaupten und feierte seinen ersten Sieg in der 450er-Klasse. «Ich kann gar nicht sagen, wie gut sich das anfühlt, ich bin nur noch dankbar», freute sich der Premiersieger.

Dungey holte sich mit Rang 2 den zweiten Gesamtsieg in Folge und liegt in der Gesamtwertung nur noch sieben Punkte hinter Roczen. «Das Ziel ist natürlich der Titel», stellte Dungey fest und ich bin dem näher gekommen. Aber es sind noch zwei Rennen zu fahren.» Der Showdown ist eröffnet. ♦



Ken Roczen



Duell der KTM-Stallgefährten: Ryan Dungey (vorne) hat nur sieben Punkte Rückstand auf Ken Roczen



Gesamtsieger Ryan Dungey

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Unadilla/USA: 9. August 2014
 450 ccm, Gesamt: 1. Ryan Dungey (KTM), 1-2; 2. Trey Canard (Honda), 4-1; 3. Eli Tomac (Honda), 3-3; 4. Ken Roczen (D/KTM), 2-4; 5. Justin Brayton (Yamaha), 6-7; 6. Andrew Short (KTM), 5-8; 7. Weston Peick (Suzuki), 10-5; 8. Phil Nicoletti (Yamaha), 7-9; 9. Brett Metcalfe (AUS/Kawasaki), 12-6; 10. Fredrik Noren (S/Honda), 8-10.
 Stand (nach 20 von 24 Läufen): 1. Roczen, 447 Punkte; 2. Dungey 440; 3. Canard 373; 4. Metcalfe 280; 5. Tomac 252; 6. Short 247; 7. Peick 244; 8. James Stewart (Suzuki), 226; 9. Josh Grant (Yamaha), 218; 10. Noren 159; 11. Chad Reed (AUS/Kawasaki), 156.
 Nächstes Rennen: 16. August 2014, Crawfordsville Internet: www.promotocross.com

ADAC MX Masters Jauer

Doppelsieg bei grosser Hitze

Dennis Ullrich aus Saarlouis demonstrierte auch in Jauer seine Dominanz in der ADAC-MX-Masters-Serie und baute seine Führung in der Gesamtwertung weiter aus.

Der 20-Jährige verwies mit einem Doppelsieg bei Temperaturen von bis zu 33 Grad den Schweizer Jeremy Seewer und den Franzosen Grégory Aranda auf die Plätze 2 und 3. Auf der anspruchsvollen Piste mussten die Piloten zahlreiche Sprungkombinationen bewältigen. «Das war mein bestes Masters-Wochenende in dieser Saison mit zwei Siegen auf einer tollen Strecke. Die vielen Sprünge sorgten bei mir für so viel Adrenalin, dass ich automatisch schnell war», erklärte Ullrich mit einem Lachen. Der WM-Pilot stand in dieser Saison schon in sechs von zehn Masters-Läufen auf dem Podium.

Die Rennen auf der 1710 Meter langen Strecke waren nichts

für schwache Nerven. Spannende Positionskämpfe hielten die rund 7700 Zuschauer in Atem. Besonders im zweiten Lauf lieferten sich Ullrich und der Franzose Sébastien Pourcel mit einem zweimaligen Führungswechsel ein aufregendes Duell, in dem Ullrich am Ende die Nase vorn hatte. Seewer zeigte sich zufrieden mit seinem zweiten Platz in der Tageswertung: «Ich wusste, dass es hart werden würde. Meine Starts waren gut und ich konnte mich in den Rennen nach vorn arbeiten. Jetzt bin ich sogar Vierter in der Gesamtwertung.»

Pourcel konnte einen Lauf durch einen Sturz, der zum Glück ohne körperliche Folgen verlief, nicht beenden. Der 29-Jährige verlor dadurch aber wichtige Punkte.

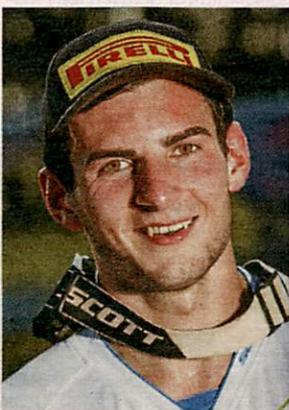
Lokalmatador Dominique Thury aus dem sächsischen Bad Schlema belegte einen hervorragenden fünften Platz in der Tageswertung. Der 21-Jährige fährt in diesem Jahr seine erste MX-Masters-Saison. ♦ AS



D. Thury



Start in Jauer (v.l.): Seewer, Jaulin, Coldenhoff, Wouts, Schiffer, Schmidinger und Thureson



Tabellenführer Dennis Ullrich

ADAC MX MASTERS / Resultate

Tensfeld: 10. August 2014, Wetter/Piste: sonnig, 33 Grad/trocken
 1. Lauf (40 Fahrer gestartet, 29 gewertet): 1. Dennis Ullrich (D/KTM); 18 Runden in 34:57,693 min (=52,824 km/h); 2. Grégory Aranda (F/Kawasaki), +15,015 sec; 3. Boris Maillard (F/Kawasaki), +21,909 sec; 4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Marcus Schiffer (D/Suzuki); 6. Dominique Thury (D/Kawasaki); 7. Filip Thureson (S/Honda); 8. Dennis Baudrexel (D/KTM); 9. Sullivan Jaulin (F/Kawasaki); 10. Martin Michek (CZ/KTM).
 2. Lauf: (38 Fahrer gestartet, 30 gewertet) 1. Ullrich, 18 Runden in 35:30,507 min (=52,010 km/h); 2. Seewer, +8,431 sec; 3. Sébastien Pourcel (F/KTM), +25,979 sec; 4. Michek; 5. Nikolaj Larsen (DK/Honda); 6. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 7. Thury; 8. Filip Neugebauer (CZ/Kawasaki); 9. Schiffer; 10. Christian Brockel (D/KTM); 11. Aranda.
 DM-Stand (nach 10 von 16 Läufen): 1. Ullrich, 202 Punkte; 2. Schiffer 171; 3. Pascal Rauchenecker (A/KTM), 153; 5. Pourcel 129; 4. Seewer 145; 6. Maillard 109; 7. Aranda 93; 8. Michek 86; 9. Brockel 61; 10. Matthias Walkner (A/KTM), 57; 11. Thury 54; 12. Larsen 51; 13. Max Nagl (D/Honda), 50; 14. Angus Heidecke (D/KTM) und Günter Schmidinger (A), 46.
 Nächstes Rennen: 24. August, Gaildorf Internet: www.adac-mx-masters.de

Enduro-DM Burg

Schröter wird Burg-Herr

Von ROBERT PAIRAN

Dennis Schröter konnte mit zwei Gesamtsiegen seine Führung in der Deutschen Enduro-Meisterschaft weiter ausbauen. Am ersten Tag blieb der Husqvarna-Pilot in allen sieben Sonderprüfungen ungeschlagen – am zweiten Tag musste er sich nur dreimal (von jeweils anderen Fahrern) geschlagen geben.

Am ersten Tag hatte Dennis Schröter alles im Griff und bis zum Ende des Tages insgesamt fast 50 Sekunden Vorsprung auf den Titelverteidiger Marcus Kehr. Am zweiten Tag waren es gerade noch 26 Sekunden: «Mit dem Marcus muss man immer rechnen», kommentierte er dessen einen Sonderprüfungssieg. «Ich hätte ja gerne mit

deutlicherem Vorsprung gewonnen...»

Hinter Schröter und Kehr, die damit auch Platz 1 und 2 in der Klasse E3 belegten, lag Edward Hübner am ersten Tag auf dem dritten Platz: «Wir haben die Probleme mit dem Motorrad ausgebügelt und deshalb kann ich auch die Zeiten an der Spitze mitfahren.» So gewann der Titelverteidiger an beiden Tagen die E1-Klasse vor dem zurzeit Führenden Derrick Görner.

Beier verschläft erste Runde

In der E2-Klasse kämpften Davide von Zitzewitz und Andi Beier um die Spitze: Nachdem Beier am ersten Tag die erste Runde quasi verschlafen hatte, war er am zweiten Tag von Anfang an hellwach und konnte so die Spitze übernehmen. Er siegte mit gerade einmal 1,92 Sekunden vor dem Norddeutschen. ♦



Sieg in Burg und Führung im Championat: Dennis Schröter

Langbahn-GP-Challenge

Smolinski im GP 2015

Noch nicht für den Speedway-GP, aber bereits für die Langbahn-WM 2015 qualifiziert ist Martin Smolinski. Deutschlands erster Speedway-GP-Pilot belegte in Marienbad beim GP-Challenge am Samstag Platz 3 hinter Jannick de Jong und dem ebenfalls sicher qualifizierten Jörg Tebbe. Smolinski wollte eigentlich beim zeitgleichen Speedway-EM-Finalrennen in Holsted starten, war aber von der FIM zum WM-



J. de Jong

Start gezwungen worden. Der Olchinger hatte das Rennen mit einem Ausfall begonnen. Enrico Janoschka enttäuschte; der Mecklenburger gewann seinen zweiten Lauf, fiel aber im Semifinale aus und wurde Zehnter. Da de Jong um den WM-Titel kämpft, ist ihm die GP-Teilnahme sicher. Der Viertplatzierte Theo Pijper und auch der Fünfte Josef Franc haben gute Chancen, in den GP 2015 aufzurücken. ♦ TS

LANGBAHN-GP-CHALLENGE / Resultate

Marienbad (CZ): 9. August 2014, Bahnlänge: 1000 Meter, Wetter: heiter, 23 Grad
Qualifiziert für GP 2015: 1. Jannick de Jong (NL), 24 Punkte; 2. Jörg Tebbe (D), 22; 3. Martin Smolinski (D), 19; – Ausgeschieden: 4. Theo Pijper (NL), 19; 5. Josef Franc (CZ), 16; 6. Glen Phillips (GB), 16; 7. David Howe (GB), 12; 8. Mathieu Trésarrieu (F), 12; 9. Stéphane Trésarrieu (F), 11; 10. Enrico Janoschka (D), 9; 11. Dirk Fabriek (NL), 7; 12. Jérôme Lespinaße (F), 6; 13. Paul Cooper (GB), 3; 14. Gabriel Dubernard (F), 3; 15. Henry van der Steen (NL), 1.

Nächstes Rennen: 17. August 2014, GP 3, Eenrum/NL

Internet: www.fim-live.com

ENDURO-DM / Resultate

Burg: 9./10. August 2014; 3 Runden à 79 km; Wetter/Piste: warm/trocken/staubig
Klasse Enduro I, 1. Tag (12 Fahrer gestartet, 12 gewertet): 1. Edward Hübner (KTM) in 42:23,21 min; 2. Derrick Görner (Husqvarna) +25,57 sec; 3. Christian Weiss (Husqvarna) +39,46 sec; 4. Lucas Dolfig (NL/TM); 5. Jörg Hausteine (KTM); 6. Jonathan Rosse (CH/Yamaha); 7. Michael Röhl (Sherco); 8. Ismo ten Velde (NL/KTM); 9. Tim Apolle (Husqvarna); 10. Maik Schubert (KTM); 11. Michael Lang (Yamaha).
2. Tag (11 Fahrer gestartet, 10 gewertet): 1. Hübner in 41:29,97 min; 2. Görner +41,51 sec; 3. Weiss +47,57 sec; 4. Josse; 5. Hausteine; 6. Röhl; 7. Dolfig; 8. ten Velde; 9. Schubert; 10. Sven Marker (Honda).
Stand (nach 5 von 10 Läufen): 1. Görner 119 Punkte; 2. Hübner 116; 3. Weiss 100; 4. Hausteine 90; 5. Röhl 80; 6. Schubert 67; 7. Apolle 60; 8. Lang 47; 9. Kradorf 43; 10. Marker 26.
Klasse Enduro II, 1. Tag (20 Fahrer gestartet, 20 gewertet): 1. Davide von Zitzewitz (KTM) in 42:25,12 min; 2. Andreas Beier (Husqvarna) +7,70 sec; 3. Sascha Meyhoff (Beta) +47,93 sec; 4. Mike Hartmann (Husqvarna); 5. Nick Emmrich (Husqvarna); 6. Anton Nordh (S/KTM); 7. Kevin Lindner (Husqvarna); 8. Mark Risse (TM); 9. Bruno Wächter (KTM); 10. Nico Rambow (KTM); 11. Markus Ludwig (GasGas); 12. Sebastian Stube (Husqvarna).
2. Tag (17 Fahrer gestartet, 16 gewertet): 1. Beier in 41:27,41 min; 2. von Zitzewitz +1,92 sec; 3. Nordh +1:48,01; 4. Hartmann; 5. Lindner; 6. Emmrich; 7. Risse; 8. Wächter; 9. Rambow; 10. Ludwig; 11. Andreas Hassenpflug (Husqvarna); 12. Stube.
Stand (nach 5 von 10 Läufen): 1. Beier 122 Punkte; 2. von Zitzewitz 111; 3. Hartmann 100; 4. Emmrich 84; 5. Wächter 75; 6. Rambow 60; 7. Ludwig 53; 8. Hassenpflug 47.
Klasse Enduro III, 1. Tag (15 Fahrer gestartet, 14 gewertet): 1. Dennis Schröter (Husqvarna) in 41:29,12 min; 2. Marcus Kehr (Sherco) +49,38 sec; 3. Wesley Pittens (NL/Husqvarna) +1:33,75 min; 4. Björn Feldt (KTM); 5. Jan Schäfer (KTM); 6. Marco Neubert (Yamaha); 7. Tilman Krause (Beta); 8. Kenny Löttsch (KTM); 9. Pascal Springmann (Beta); 10. Gerrit Helbig (KTM); 11. Leonhard Blaack (Beta); 12. Sirko Bühnemann (GasGas).
2. Tag (14 Fahrer gestartet, 14 gewertet): 1. Schröter in 40:49,48 min; 2. Kehr +26,55 sec; 3. Feldt Pittens +1:11,22 min; 4. Feldt; 5. Schäfer; 6. Krause; 7. Neubert; 8. Springmann; 9. Löttsch; 10. Blaack; 11. Helbig; 12. Bühnemann; 13. Maik Scheffler (Husqvarna).
Stand (nach 5 von 10 Läufen): 1. Schröter, 122 Punkte; 2. Kehr 113; 3. Feldt 96; 4. Schäfer 88; 5. Krause 82; 6. Neubert 79; 7. Löttsch 72; 8. Springmann 67; 9. Blaack 57.
Enduro-Championat, 1. Tag: 1. Schröter in 41:29,12 min; 2. Kehr +49,38 sec; 3. Hübner +54,09 sec; 4. von Zitzewitz; 5. Beier; 6. Görner; 7. Weiss; 8. Pittens; 9. Meyhoff; 10. Feldt.
2. Tag: 1. Schröter in 40:49,48 min; 2. Kehr +26,55 sec; 3. Beier +37,93 sec; 4. von Zitzewitz; 5. Hübner; 6. Pittens; 7. Feldt; 8. Görner; 9. Weiss; 10. Josse; 11. Schäfer; 12. Hausteine.
Stand (nach 5 von 10 Läufen): 1. Schröter 398 Punkte; 2. Kehr 386; 3. Beier 355; 4. Hübner 346; 5. Görner 341; 6. von Zitzewitz 329; 7. Feldt 303; 8. Weiss 301; 9. Hartmann 285.
Nächster Lauf: 31. August 2014, Waldkappel
Internet: www.enduro-dm.de

Speedway-EM Holsted

Sieg für Saifutdinov

Emil Saifutdinov triumphierte beim dritten Speedway-EM-Finale im dänischen Holsted. Der Russe bezwang im Finallauf Peter Kildemand sowie Titelverteidiger Martin Vaculik. Der Lauf musste wiederholt werden, weil Maksims Bogdanovs zum Boden gegangen war und disqualifiziert wurde. Saifutdinov übernahm vor dem letzten Finale in polnischen Czestochowa die Führung und hat drei Punkte Vorsprung auf Kildemand.

Nicki Pedersen, der EM-Führende, zeigte in seiner Heimat

eine schwache Leistung. Der Däne hatte einen selbstverschuldeten Sturz zu beklagen, erzielte insgesamt sechs Punkte und rutschte in der EM-Wertung um drei Plätze ab. Martin Smolinski ging in Dänemark nicht an den Start, weil er am gleichen Tag am Langbahn-GP-Challenge teilnahm.

Im 19. Rennen stürzte Tomasz Gollob in der Startkurve spektakulär. Der Pole verließ die Bahn im Krankenwagen und nahm an der Wiederholung nicht mehr teil. ♦ GD

SPEEDWAY-EM / Resultate

Finale 3 in Holsted (DK): 9. August 2014; Bahnlänge: 300 Meter; Wetter: sonnig, 18 Grad
1. Emil Saifutdinov (RUS), 13 Punkte; 2. Peter Kildemand (DK), 13; 3. Martin Vaculik (SK), 12; 4. Maksims Bogdanovs (LV), 11; 5. Jurica Pavlic (HR), 11; 6. Niels-Kristian Iversen (DK), 10; 7. Andreas Jonsson (S), 9; 8. Michael Jepsen Jensen (DK), 9; 9. Janusz Kolodziej (PL), 8; 10. Nicki Pedersen (DK), 6; 11. Tomasz Gollob (PL), 5; 12. Jonas Davidsson (S), 4; 13. Adrian Miedzinski (PL), 4; 14. Andzejs Lebedevs (LV), 4; 15. Kenni Larsen (DK), 3.
EM-Stand nach 3 von 4 Läufen: 1. Saifutdinov, 39 Punkte; 2. Kildemand 36; 3. Vaculik 33; 4. Pedersen 33; 5. Kolodziej 28; 6. Bogdanovs 27; 7. Jonsson, 23. – 17. M. Smolinski (D), 8.
Nächstes Rennen: 19. September 2014, Czestochowa/PL
Internet: speedwayeuro.com

NACHRICHTEN

Romain Febvre wird Yamaha-Werkspilot

MXGP Romain Febvre wird 2015 neben Jeremy van Horebeek im Yamaha-MXGP-Werksteam unter der Leitung von Michele Rinaldi fahren. Die Verpflichtung des 22-jährigen Franzosen, der am 31. Dezember Geburtstag hat und damit die MX2-Altersbegrenzung um einen Tag verfehlt, wird offiziell nicht bestätigt, gilt aber als sicher. In der MX2 startet Julien Lieber neben Valentin Guillod für Yamaha.

Kornel Nemeth kann wieder siegen

GCC Den fünften Lauf in Mühlhausen gewann Titelverteidiger Kornel Nemeth: Der Ungar hatte zunächst Probleme, den auf der Cross-Strecke schnelleren Chris Gundermann einzubremsen. Doch am Ende siegte nach zwei Stunden die bessere Kondition des KTM-Fahrers. Der Führende der Meisterschaft, Kevin Zdon, fiel mit einem verletzten Fuss aus.

Bernd Hiemer kommt immer näher

Supersmoto-DM Die Generalprobe fürs Finale fand in Schaaheim statt, und die amtierenden Meister wollten ihre Titelverteidigung vorbereiten. Bei Markus Class (D/Husqvarna) war das kein Problem: Er gewann die S2-Läufe vor seinem Kontrahenten Rudi Bauer (A/KTM) und reist mit 33 Punkten Vorsprung zum letzten Lauf in Stendal. Robert Gattinger (A/KTM) wurde jeweils Dritter. In der S1 konnte Bernd Hiemer (D/KTM) den Abstand zu Lukas Höllbacher (A/Husqvarna) auf vier Zähler verkürzen. Nach einem dritten Platz im ersten Rennen gewann Hiemer den zweiten Lauf, Höllbacher wurde Zweiter. Sieger des ersten Rennens und Dritter im zweiten Lauf wurde Marc-Reiner Schmidt (D/KTM).

Brian Hsu wird Juniorenweltmeister

Junior-MX-WM Mit einem Doppelsieg holte sich der 16-jährige Deutsche Brian Hsu im belgischen Lierneux auf Suzuki den Titel des Junioren-Motocross-Weltmeisters in der 125-ccm-Klasse. Er verewies den Venezolaner Gilberto Locurcio und den Schweden Alvin Ostlund auf die Plätze. ♦ AH/RP/CQ/GD

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Ankauf aller Audi Tel./Fax 0208/32420 H



Wir machen den Sound... seit 1985! Sound (auch bei Dieseln) S- und RS-Optik, Auspuffanlagen (Versand mögl.), Felgen, Fahrwerk, Leistung etc. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV. Telefon 05264/8601, www.mariani.de H

Tuning für Audi - seit über 30 Jahren. www.bb-automobiltechnik.de H

BMW



Tuning vom Familienbetrieb mit 30 Jahren Erfahrung. Sound bei Serienoptik- oder Edelstahl-Auspuffanlagen (auch für Dieseln), Fahrwerke, Felgen, Leistung, Interieur... geht nicht gibt's nicht (siehe Rubrik Range Rover. VW). 05264/8601 H

www.schaefer-automobile.de H

Jetzt Anhängerkupplung BMW 6er vollversenkt/nicht sichtbar, in 2 Std. montiert, inkl. TÜV, www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023, Ihre Einbauprofis in Niederbayern H

Neu! 550i (F10/F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax, E-Modelle 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450 PS, M5/M6 V10 406 kW/553 PS, 330 km/h Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i 201 kW/274 PS, Vmax u. Leistungs kits für alle BMW/MINI. winter tuning.de H

bmw-gebrauchtwagen.biz H

Jetzt schwenkbare Kupplung für den neuen 3er für nur 929,- € inkl. Montage. www.kupplung-vor-ort.com Ihre Einbaupartner seit über 20 Jahren. 09933/902023 H

BMW Alpina

Ankauf aller BMW Tel./Fax 0208/32420 H

Bugatti

www.bugatti-dealer.com
Tel. (+49) 6431/529519 H

Cobra

www.cobra-cn.de ... simply the best H

Ferrari

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

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420 H

Jaguar

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

Seriöse Jaguar gesucht, ohne Unfall, Bj. 93-2010, ahg-schubert@t-online.de, Pforzheim, T.07231/143333, 0171/5104884 H

Ankauf aller Jaguar Tel./Fax 0208/32420 H

Lamborghini

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

Land Rover

Wir fertigen den breitesten Evoque auf Serien-Karosserie! Fragen Sie uns nach unseren Range Rover Modifikationsprogrammen: z. B. Sound oder Edelstahl-Auspuffanlagen auch für Diesel-Fahrzeuge mit SuperSound, Rad-Reifen, Leistungssteigerungen etc. (siehe Rubrik Audi, BMW, Mercedes). Tel. 05264/8601 H



Lotus

Lotus Esprit S3, Bj. 1986, linksgelenkt, 77.000 km, schwarz-met./beige Leder, Spitzenzustand, 32.000,- €, von privat. Tel. 0172/6310660

Maserati



Ghibli 3.0 V6 Diesel, EZ 04/2014, 8000 km, Leder Couio, Navi, Keyless, Rückfahrkamera, LED, Alu 20", Alcantara Himmel, Schiebedach, Executive Paket, 75.900,- € (MwSt. ausweisbar). Springbok Sportwagen GmbH, Dannhornweg 2, 30916 Isernhagen, Tel. 05139-957666, www.springbok.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21880

Mercedes

SL 65 AMG, 41000 km, 07/07, 612 PS (450 kW), sw/sw, Vollausst., Garantieverläng., NP 240.000,- €! VB 69.000,- €. 0171/3491847, www.rupp-mercedes.de.tl

www.autoteileluecke.eu, Dichtungen usw H



SLK 350 AMG, EZ 5/2011, 35000 km, 225 kW (306 PS), rot, Leder nappa, Klima, 1 a Saison, viel Zubehör, 36.900,- €. 08469/905065

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21921

Suche Mercedes SLS von privat bis ca. 125.000,-, nicht mit Keramikbremsen und keine Mattlacke. Tel. 0175/2900071

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



Tuning vom Familienbetrieb mit 30 Jahren Erfahrung. Sound (auch Dieseln) 45-65 AMG Optik, Auspuffanlagen (Versand möglich!), Felgen, Fahrwerk, Leistung etc. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV (siehe Audi und BMW). Tel. 05264/8601 H

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H



C63T AMG 6.3, EZ 8/2012, 26700 km, 336 kW (457 PS), diamantweiß met., Leder designo, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., Harman-Kardon-LOGIC 7-Surround-Sound-System, Memory-Paket, ILS, Inspektion und AU/HU bei Kauf neu, bis 36 Mon. Garantie mögl., 55.490,- € (MwSt. abw.). Liebrecht & Söhne GmbH, Herforderstr. 103, 32105 Bad Salzuflen, Tel. 05222/9558-13 oder 05222/9558-32, www.mercedes-liebrecht.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21951

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart


Mini


Mini Moke, EZ 4/1968, 53000 km, 25 kW (34 PS), grün, 19.500,- €. Tel. 04402/5955030

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21873

Leistungskit MINI. www.wintertuning.de H



MK II Cabrio 1,3i, EZ 6/1978, 10000 km, 47 kW (64 PS), schwarz, Leder, VB 39.500,- €. Tel. 04402/5955030

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21871



1300 MK II Cabrio 1.3i, EZ 12/1994, 36000 km, 60 kW (82 PS), schwarz, Leder, VB 29.500,- €. Tel. 04402/5955030, peter-brummund@ewe.net

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21872


Porsche

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

Sammler-Einzelstück: 964 Jubi, polarsilber/schwarz, 1 von 90, 37.000 km, Erstlack, nachvollziehbare Historie, top Orig.-zustand, absolutes Unikat am sehr kleinen Jubi-Markt, gegen Maximalgebot. Chiffre MK17/1110071

Ankauf aller Porsche Tel./Fax 0208/32420 H



997 Turbo, EZ 5/2008, 22500 km, 480 PS, weiß, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., Volleder COCOA, PCCB, sehr viele w. Details, seit 11/2012 stillgelegt, Topzustand, Sommer-/Garagenfahrzeug, siehe Online-Inserat, 94.000,-. 0171-7509909, harald.vogelgesang@vg-ing.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21858

www.autoteileluecke.de
Telefon 05706/391794 H



997 Carrera S Cabrio, EZ 02/2006, 71000 km, 355 PS, Leder, Navi, Xenon, 49.999,- €. Gottfried Schultz Sportwagen GmbH & Co. KG, Altendorfer Str. 52, 45143 Essen, Tel. 0201634000, www.porsche-essen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21795

Privatsucht neuwertigen Carrera GT, kein silber. Tel. 0172/3001300

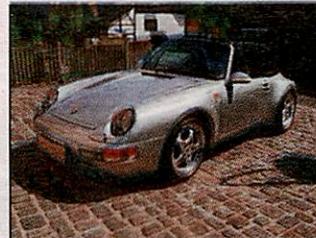


911 Carrera S, EZ 09/06, 84999 km, 355 PS, blau, Leder, Navi, Xen., SHZ, 42.400,- €. Gottfried Schultz Sportwagen GmbH & Co. KG, Altendorfer Str. 52, 45143 Essen, 0201/634000, www.porsche-essen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21806

Privat sucht topgepflegten 993 S/4S aus 1. Hand, max. 2. Hand, deutsches KFZ, kein Automatik. Tel. 0176/17911791

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



993 Cabrio, EZ 3/1997, 36890 km, 210 kW (286 PS), silber, Leder nappa, Klima, 77.993,- €. Tel. 0172/2131147, svenm@netcologne.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 21954

991 S Cabrio, 22.000 km, blau-met., SP, PDK, Sport-Design-Paket, Sport-Crono, NP 149.000,-. Kaufpreis 91.000,- €. Tel. 0171/7360630


RCB


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


Renn/Rallye


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

www.luetticke-motorsport.de H



Motorsport- und High Performance Bremsanlagen

Service · Verkauf ·
Wartung & Instandsetzung · Beratung



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

www.indysport.de H



BOXENZUBEHÖR
BERATUNG · VERKAUF · SERVICE



UA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

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


VW

www.mertens-classics.de H

www.mertens-classics.de H

Tuning für VW - seit über 30 Jahren.
www.bb-automobiltechnik.de H

www.Rennsportshop.com

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jetzt online abonnieren!

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

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Tracktest Nissan GT-R Nismo GT3

Flotter Tanz mit dem



Von REINER KUHN

Neben zahlreichen Serien stehen in der GT3 über ein Dutzend Rennsportwagen zur Auswahl - Exoten inklusive. Also rein in den Over- all und rauf mit dem Helm! Der Nissan GT-R Nismo GT3 steht für den exklusiven Proberitt bereit.

Auf der fiktiven Richterskala im Fracksausen sind wir nahe der ultimativen Zehn. Festgezurt wartete ich am Steuer des Nissan GT-R Nismo GT3 vor der Box von JRM Racing auf das «Go». Dumm nur, dass die britischen Traditionsrennstrecke von Donington vom nächtlichen Regen noch feucht ist. «Zur Sicherheit haben wir dir Intermediates montiert», sagt mein Ingenieur. «Nach ein paar Autos ist die Ideallinie trocken. Also kommst du nach zwei, drei Inforunden rein und wir machen dir Slicks drauf.» Der Umgang mit dem Gastfahrer unterscheidet sich nicht von jenem mit einem Rennprofi wie dem britischen Tourenwagenmeister Andrew Jordan, der nach mir das riesige Nissan-Cockpit entert.

Auch er musste vor dem Proberitt eine mehrseitige Bedienungsanleitung studieren. Denn neben Steuer und Pedalerie wollen im Nismo-Renner auch zahlreiche Knöpfe und Schalter optimal genutzt werden. Vor allem bei längeren Renndistanzen und wenn sich, wie in den meisten GT3-Serien üblich, zwei Piloten ein Auto teilen. Neben vier Motorprogrammen und Bremsbalance-Verstellung bietet der GT3-Bolide eine 7-fach verstellbare Traktionskontrolle sowie ein 12-fach verstellbares ABS. Richtig justiert müssten Mensch und Maschine trotz suboptimaler

Bedingungen nicht nur heil, sondern schliesslich auch zügig zurückkommen.

Mit sattem Punch powern die 550 Rennpferde des 3,8-l-V6-Biturbo die 1300 Kilo leichte Fuhre über die Ideallinie. Dank ausgefeiltem Reglement und BoP (Balance of Performance) steht die Konkurrenz ähnlich potent am Start. Kein Wunder also, dass in keiner anderen Motorsportkategorie so viel Vielfalt geboten wird wie bei den GT3-Sportwagen. Nahezu jeder Hersteller von Aston Martin über Audi, Bentley, BMW, Chevrolet, Dodge, Ferrari, Lamborghini, McLaren, Mercedes oder Porsche bietet seiner ambitionierten Kundschaft eine Rennversion des Topmodells an.

Topzeiten nur mit Routine

So also auch Nissan. Im einzigen Japaner im GT3-Feld kommt mächtig Laune auf. Gas, Bremse, Einlenken - die Jagd beginnt. Spurtreu zieht der im Gegensatz zu seinen Wettbewerbern vorne und hinten mit exakt den gleichen Rädern daherkommende Samurai seine Bahnen. Doch Vorsicht! Fahrhilfen hin oder her, von der «Redgate»-Kurve am Ende der Start- und Ziel-Geraden durch «Hollywood» und die flotten, aber tückischen «Craner Curves» hinunter fehlt dem Gastfahrer auch nach einer knappen Stunde das allerletzte Vertrauen - zu seinen Fahrkünsten versteht sich. Flotte Zeiten sind auch so drin. Good Vibrations als Aggregatzustand einer aufgeräumten Seligkeit. Es geht um Feeling und Response, um Gasgeben und Kurvennehmen. Über die Schaltwippe zappe ich mich durch das intensive Erlebnisprogramm. Auf den - in Donington leider nur wenig vorhandenen - Geraden ist Renn-



Donner-Tag: Mit sattem Punch schiebt der Nissan die Respekt einflössenden Craner Curves runter

Schwarz, breit, stark: Der «Godzilla» unter der GT3-Rennern

GT3-Godzilla

tempo der pure Genuss. Anders in Kurven: Trotz eines Abtrieb fördernden Aerodynamikpakets inklusive des mächtigen Heckflügels wird's knifflig. Zum einen, weil der wuchtige Nissan trotz der für einen GT3-Sportwagen hohen Sitzposition alles andere als übersichtlich ist und dadurch das punktgenaue Anvisieren von Kurvenscheitelpunkten eine gewisse Routine verlangt. Anders als Tourenwagen-Ass Jordan meidet der Autor dieser Zeilen zudem jenen Bereich, in dem alles passen muss, und hinkt hinterher.

Ähnliches gilt beim Bremsen. Meinereiner ist begeistert. Die Ingenieure weniger. Egal, ob ich mit dem linken oder rechten Fuss voll in die Eisen steige und das ABS bis zum Anschlag nutze. «Du musst noch härter bremsen», lautet der Standardatz, wenn ich an der JRM-Box zum Datenlesen vorbeischaue. Profi Jordan stemmt einige Bar mehr aufs Verzögerungspedal. Und ist natürlich auch schneller. «Vor allem, weil ich die Strecke kenne», gibt sich der sympathische Engländer bescheiden. «Tempo und Timing müssen exakt stimmen. Sprintet man minimal zu flott in eine Ecke, kämpft man mit lästigem Untersteuern. Wer dann lupft, ist mit Lenken beschäftigt», erklärt der Ideallinien-Fetischist. «Wahrscheinlich würde ich noch etwas aggressivere Einstellungen wählen», sagt er und staunt, wie nah ein Amateur an einen Profi im mit elektronischen Fahrhilfen vollgestopften GT3 ranfahren kann. Genau darin liegt aber auch die Krux: je höher der Grenzbe- reich, desto schmaler wird er. Die letzten Prozente überlasse ich gerne Andrew. Die JRM-Truppe hat mich per Boxentafel zum Fahrerwechsel gebeten. ♦



Leseprobe der Bedienungsanleitung: Auch Knöpfe und Schalter wollen optimal genutzt werden



Exot auch unter der Haube: Der 3,8-l-V6-Biturbo leistet 550 PS und stemmt 630 Nm Drehmoment auf die Hinterachse



Rat und Tat: Referenz Jordan (l.) und MSA-Reporter Kuhn

TECHNISCHE DATEN

Nissan GT-R Nismo GT3

Motor	
Bauweise:	V6-Zylinder mit zwei Turboladern
Einbauweise:	vorne längs
Hubraum:	3799 cm ³
Leistung:	404 kW/550 PS bei 6400 U/min
Drehmoment:	630 Nm bei 5100 U/min
Kraftübertragung	
Antrieb:	Heckantrieb
Kupplung:	Vierscheiben-Sintermetall (Sachs)
Getriebe:	Sechsgang, sequenziell (Hewland)
Schaltssystem:	über Schaltwippen am Lenkrad
Fahrhilfen:	7-fach verstellbare Traktionskontrolle 12-fach verstellbares Antiblockiersystem (ABS) 4 verschiedene Motorenprogramme
Fahrwerk	
Dämpfer/Stabis:	mehrfach verstellbare Dämpfer (Öhlins) einstellbarer Stabilisator vorne und hinten
Reifen:	330/710-18
Felgen:	13 x 18 rundum
Chassis	
Aufbau:	Stahlfahrgestell mit eingeschweisster Sicherheitszelle Karosserieanbauteile, Hauben und Türen aus Kohlefaser
Tank:	FT3-Sicherheitsstank
Dimensionen	
Länge/Breite/Höhe:	4780/2036/1310 mm
Radstand:	2780 mm
Lehrgewicht:	1300 kg (Minimum laut Reglement)
Tankinhalt:	130 l
Fahrleistungen	
0-100 km/h:	ca. 4 sec (je nach Getriebeübersetzung)
Höchsttempo:	ca. 290 km/h (je nach Getriebeübersetzung)
Preis	ca. 380 000 Euro

ZUM THEMA GT3-Kategorie

Anfänge Die Klasse wurde 2005 von Stéphane Ratels SRO Group ins Leben gerufen. Sie sollte unter den damaligen Klassen GT1 und GT2 den neuen, kostengünstigen Einstieg in den GT-Kundensport bieten. Im Jahr 2006 wurde für die neue Kategorie die GT3-Europameisterschaft ins Leben gerufen, Meister wurde Sean Edwards auf einem Porsche 911 GT3 Cup.

Hersteller Schnell sprangen viele Hersteller und Teams auf den Zug des kostengünstigen GT-Sports auf. Mittlerweile haben die drei weltweit größten Automobilhersteller ein GT3-Programm. Toyota als Szenen-Primus entwickelt derzeit mit Lexus den RC-F, der 2015 sein Renndebüt geben soll. General Motors ist durch die Corvette (Callaway) und den Chevrolet Camaro (Reiter) vertreten. Der VW-Konzern ist mit den Marken Audi, Bentley (M-Sport), Porsche sowie Lamborghini (Reiter) engagiert.

Deutschland Bereits 2007 ging mit dem ADAC GT Masters auch in Deutschland eine GT3-Serie an den Start. Erster Champion wurde Christopher Haase (Lamborghini Gallardo).

Entwicklung Als Basis für die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge wurde der Porsche 911 GT3 Cup herangezogen. Alle anderen Fahrzeuge, die ohne ein klassisches technisches Reglement auf die Räder gestellt wurden, sollten mittels einer Balance of Performance (BoP) daran angepasst werden. Die Entwicklung der GT3-Fahrzeuge ging jedoch – nicht erst mit dem Einstieg von Herstellern wie Audi, BMW oder Mercedes-Benz – rasant voran, sodass der Cup-911 schnell aus dem Fenster fiel und durch den Cup S (und später den GT3 R) ersetzt werden musste. Mittlerweile fahren GT3-Fahrzeuge in Sachen Leistung, Abtrieb und Rundenzeiten beinahe auf GT2-/GTE-Niveau.

Zukunft Da sich die Vertreter von GT3- und GTE-Herstellern auf kein einheitliches GT-Reglement ab dem Jahr 2016 einigen konnten, ist der Fortbestand der GT3-Kategorie mittelfristig gesichert. ♦

Namen & Nachrichten

Comeback des Super-Capri

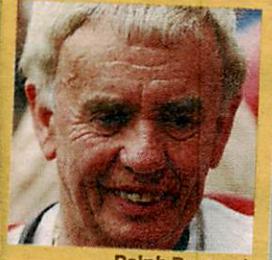
»» **Peter Mücke** Fast zehn Jahre hat der DTM-Teamchef einen guten Teil seiner Freizeit in der heimischen Werkstatt verbracht, um den ehemaligen Super-Capri von Klaus Ludwig aus der DRM-Saison 1980 zu restaurieren. Jetzt feierte das bildschöne Auto beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring vor 50000 Zuschauern erfolgreich Einstand. Der ehemalige DDR-Meister pilotierte im DRM Revival das Schmuckstück zweimal auf Rang 2. «Das Auto kann mehr, als man bei einem Tourenwagen vermutet», kommentierte Mücke den erstaunlichen Abtrieb des einst 560 PS starken «Porsche-Killers». Tatkräftig unterstützt wurde Mücke von Sohn Stefan sowie dem früheren Ford-Ingenieur Thomas Ammerschläger, einst einer der Väter des Super-Capri. Das Original-

Chassis trieb Mücke in Deutschland auf, ein 1745-ccm-Triebwerk mit Doppel-Turbo in Norwegen. Der Rest war harte Arbeit. »»

Ralph Bryans Der 50-ccm-Weltmeister von 1965 ist vergangenen Mittwoch, 6. August, im Alter von 72 Jahren gestorben. Der Nordire war einer der legendären Werksfahrer aus der ersten Ära von Honda. Neben dem 50er-Titel 1965 wurde er in der kleinsten Klasse 1964 und 1966 Vizeweltmeister und WM-Dritter bei den 125ern 1966. Bryans war stets eine Frohnatur und deshalb auch bei Oldtimer-Veranstaltungen ein gern gesehener Gast. Doch Bryans war auch ein starker Raucher. Vor zwei Jahren bekam er Zungenkrebs, von dem er geheilt werden konnte, doch den in diesem Jahr ausgebrochenen Lungenkrebs konnte er nicht besiegen. ♦ GB/IP



Mückes Super-Capri beim OGP



Ralph Bryans †

NACHRUF

Dieter Lamm

Mit grosser Bestürzung haben BMW Motorsport, die DTM-Familie und Tausende Fans des BMW-Teams Schnitzer die Nachricht vom Tod von Dieter Lamm aufgenommen. Er starb am vergangenen Freitag nach schwerer Krankheit im Alter von 59 Jahren im Kreis seiner Familie.

Gemeinsam mit seinem Zwillingenbruder Karl «Charly» Lamm und seinem Halbbruder Herbert Schnitzer war Dieter Lamm die grosse Seele von Schnitzer Motorsport. Über mehr als 30 Jahre führten die drei Brüder gemeinsam den überaus erfolgreichen Rennstall aus Freilassing zu vielen weltweiten Triumpfen im Motorsport. Als bisher einziges Rennteam hat Schnitzer bei den 24h-Rennen in Le Mans, Spa und auf dem Nürburgring Gesamtsiege gefeiert. Bis zuletzt war Lamm im Rahmen der DTM für die technischen Abläufe und die Logistik im Team verantwortlich. «Der Tod von Dieter Lamm ist ein grosser Verlust für den Motorsport. Über Jahrzehnte hat er gemeinsam mit seinen Brüdern die BMW-Farben auf den Rennstrecken in aller Welt erfolgreich vertreten. Wir wünschen seiner Familie in dieser schweren Zeit viel Kraft», sagte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt. ♦ AW



FAN-SHOP

Modelle, Bücher, DVDs – alles, was das Racer-Herz begehrt



< Stewarts WM-Matra

Der Matra von 1969 war nicht nur ein schönes, sondern auch ein erfolgreiches Auto. Jackie Stewart holte damit seinen ersten WM-Titel. Spark hat die himmelblaue Schönheit in 1:18 aufgelegt. Ca. 145 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: www.sparkmodel.com

Eifel-Rallye-Festival >

Der offizielle DVD-Rückblick auf das Event in Daun zeigt die beste Action, spektakuläre Onboards, die einzigartige Atmosphäre, spannende Interviews und puren Motorensound. 19,95 Euro, Laufzeit 50 min plus Bonusmaterial, bei www.rallyandracing.com



< Sauber auf Pole-Position

Noch keine Punkte in der laufenden Saison – dafür auf der Pole-Position bei Modellbauer Minichamps. Der Sauber C33 ist das erste Modell des Jahrgangs 2014. Im Bild: die Nummer 99 von Adrian Sutil. Rund 65 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de

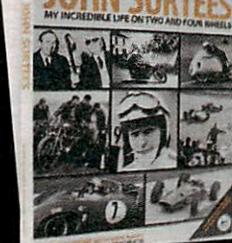


Die Glickenhaus-Flunder >

Bei den 24h Nürburgring 2012 gab es einen Hingucker: den P4/5 Compezzione des US-Milliardärs James Glickenhaus von Lauck/Giovanardi/Larini. Spark hat die Flunder nun in 1:43 verkleinert. 57,95 Euro, limitiert 1500 Stück, bei www.raceland.de



JOHN SURTEES



< Memoiren eines Champs

«John Surtees – My Incredible Life on Two and Four Wheels» ist die offizielle Biografie des einzigen Rennfahrers, der auf zwei und auf vier Rädern Weltmeister wurde. 50 Pfund, 304 S., engl., ISBN 978-0-9928209-2-3, bei www.evropublishing.com

Opel in der Formel 1 >

Er war der Urenkel von Adam Opel. Und 1973 stieg er mit Ensign in die Formel 1 auf. Rikky von Opel ist schon allein aufgrund seines Namens mehr als nur eine Fussnote in der GP-Geschichte. Etwa 55 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: www.sparkmodel.com



REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell, Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 66
Telefax +41 (0)44 806 55 11
www.motorsport-aktuell.com
mrsa@motorpresse.ch

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

Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Johannes Orasche, Imre Paulovits, Peter Voncken

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel, Gustav Bösing, Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grübler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Poiran, Thomas Schiffer, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szapka, Julius Jannert, Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat

Österreich: Peter Preisler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jörg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer, dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Nikolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Thomas Ulmer, Friedrich Weiss, Jörg Wiessmann, Willem Witterberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director: Silvio Löttscher

Grafik und Produktion: Jörg Stohler, Nicole Wegmann, Sascha Benz, Sophie Semmelmann

VERLAG

Motor-Presse (Schweiz) AG
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 55
Telefax +41 (0)44 806 55 00
www.motorpresse.ch
verlag@motorpresse.ch

CEO/Geschäftsführung: Reto Feurer

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
0711 182 – 1641

Anzeigenverkauf: Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 – 1839

Werbeverkauf Online: Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 – 1346

Auftragsmanagement: Iris Efring
iefring@motorpresse.de
0711 182 – 1615

Carmen Brx
cbrx@motorpresse.de
0711 182 – 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO: Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck: Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise: wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft: 2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement: € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A), € 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben: € 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice: Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88, Telefax 0711-182 2550

Übrige Länder: AboService MOTORSPORT aktuell, Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44 806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00, abo-service@motorpresse.ch

© 2014 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 1421-8488

**Unendlich enttäuscht
Zum DTM-Rennen in
Spielberg**

Was ich als TV-Zuschauer von der DTM am RB-Ring gesehen habe, ist kaum noch in Worte zu fassen. Die Fans, egal ob vor Ort oder vorm Fernseher, sind ob solcher Ereignisse wie jetzt in Spielberg sowieso schon länger angefressen, frustriert, empört und dazu unendlich enttäuscht. Es ist unglaublich, wie viele Menschen sich nach einem solchen Rennen bei mir ausheulen oder beschweren oder beides. Wenn die DTM so weitermacht, ist sie auf gutem Weg, sich selbst zu zerstören. Schwer verständliche Regularien, für Aussenstehende kaum nachvollziehbare Strafen und Entscheidungen und damit auch ständige Eingriffe in bis dahin tolle Rennverläufe. Da bleibt ja selbst den Teamobere von Mercedes auf Befragen des ARD-Reporters die Sprache weg...

Das alles ist keine gute Werbung für den Motorsport und die DTM im Besonderen. Deshalb wiederhole ich hier und jetzt gerne nochmal, womit ich mir schon seit letztem Jahr keine Freunde beim Ausrichter ITR gemacht habe: weg mit den Boxenstopps, weg mit Reifenwechsel (nur noch bei Wetterwechsel) und weg mit dem ganzen Strategie-Gedöns. Stattdessen: zwei Läufe zu je 35 oder 40 Min. mit purem Vollgas-Racing vom Start bis ins Ziel, dazwischen eine Reparaturpause von 15 Min. Ich weiss, dass die hohen Herren der ITR ziemlich allergisch auf diese Forderung reagieren und sich deshalb auch so mancher DTM-Pilot nicht traut, offen über das Thema zu reden. Ich weiss aber auch, dass der Umstieg auf das neue (alte) Format ein Herzenswunsch Abertausender Fans ist. Warum um Himmels willen können sich ITR und DMSB nicht dazu entschliessen? Warum muss Racing so kompliziert sein? Wie kann man gute und spannende Rennen nur so zerstören?

Was für ein Glück, dass sich die Piloten endlich zur Fahrgewerkschaft «DTM Drivers Association» (DTMDA) mit dem Hersteller-neutralen Manuel Reuter als Sprachrohr zusammengefunden haben. Als Champion des Jahres 1996 wird Manuel ja die Vorteile zweier Läufe mit «Racing from Flag to Flag» aus der alten DTM sicher noch in bester Erinnerung haben. Vielleicht gelingt es ihm und den anderen Piloten, mit einem starken Votum ITR und DMSB endlich zum Umdenken zu bewegen. Ich sage das einfach mal so deutlich, weil es nur

noch wehtut, meine einstige Lieblingsrennserie DTM so den Bach runtergehen zu sehen. Und weil ich als mittlerweile Aussenstehender ohne DTM-Funktion keinen Ärger mehr für offene Worte und ehrliche Meinung fürchten muss. Schlimmstenfalls krieg' ich 2015 keine Akkreditierung mehr – das würde ich aber im Tausch gegen ein neues Rennformat sehr gerne in Kauf nehmen.
Rainer Braun, D-53804 Much

**Wohl höherwertiger
Zu «Zum Thema: Frau am
Steuer», MSA33/2014**

Ellen Lohr ist die erfolgreichste Tourenwagenpilotin? Welchen Titel hat sie denn gewonnen im TW? Eine nicht ganz unbekannt Sabina Schmitz hat zweimal das 24h-Rennen am Nürburgring gewonnen (1996 und 1997), was wohl höherwertiger ist als ein einziges DTM-Rennen in Hockenheim 1992! Und sie gewinnt weiterhin in der VLN, wie erst am vorletzten Wochenende. Dazu kommt noch Claudia Hürtgen, die schon mehrfache Meisterin in Österreich sowie in Deutschland war (Meisterin 2003 DTC, 2004 Meisterin Deutsche Produktionswagen Meisterschaft) und 2005 den alleinigen Titel in der VLN gewonnen hat. Und unter anderem bei den Rennen der GT Masters erfolgreich um weitere Siege kämpft!
Thorsten Maerzke, D-12103 Berlin

**Das nennt man Pech
Zum Leserbrief «Um Erfolg
betrogen», MSA 33/2014**

Ich finde nicht, dass Rosberg in Ungarn betrogen wurde. Sows hat es in der Formel 1 schon immer gegeben: Das nennt man Pech. Er hatte ja Glück in Hockenheim, weil kein Safety Car wegen Sutil's Auto auf die Strecke kam. Gleich zweimal betrogen wurde Hamilton, zuerst in Hockenheim, dann in Budapest. Ich glaube, dass seine Ausfälle keine Zufälle sind, damit Rosberg die Pole-Position holt und am Sonntag freie Fahrt hat. Das hat man ja auch im Teamradio gehört, aber Hamilton hat sich 100-prozentig richtig verhalten.
Patrick Gribi, CH-4562 Biberist

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
Fax: +41 44 806 55 11
E-Mail: msa-lesertribune@motorpresse.ch
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)



MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

MITTWOCH, 13. 8.
15.30 Tourenwagen-WM Termas de Rio Hondo/RA, 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
16.00 Tourenwagen-WM Termas de Rio Hondo/RA, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
21.30 Formel-1-GP Budapest/H, Rennen (W) SKY SPORT 1

DONNERSTAG, 14. 8.
0.00 GP2-Meisterschaft Budapest/H, Haupt- und Sprintrennen (W) SKY SPORT 1
2.20 Porsche Supercup Budapest/H, Rennen (W) SKY SPORT 1

FREITAG, 15. 8.
11.55 DTM Nürburgring/D, Vorschau SPORT 1
16.00 ADAC-GT-Masters Slovakiaring/SK, Höhepunkte Rennen (Zus.) SPORT 1

SAMSTAG, 16. 8.
12.10 Formel-3-EM Nürburgring/D, 1. Rennen (live) N-TV
12.25 DTM Nürburgring/D, Vorschau SPORT 1
13.30 DTM Nürburgring, Qualifying (live) ARD
19.00 AutoGP-Serie Nürburgring/D, 1. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
20.00 VW Scirocco R-Cup Nürburgring, Höhepunkte Rennen (Aufz.) SPORT 1

23.05 NASCAR Sprint Cup Pocono/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 17. 8.
11.10 Formel-3-EM Nürburgring/D, 2. Rennen (live) N-TV
13.15 DTM Nürburgring, Rennen (live) ARD
16.00 Porsche Carrera Cup Nürburgring, Höhepunkte Rennen (Aufz.) SPORT 1
17.45 AutoGP-Serie Nürburgring/D, 2. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
18.00 NASCAR Sprint Cup Pocono/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
22.45 Rallye-WM Deutschland, Vorschau SERVUS-TV

MONTAG, 18. 8.
8.00 ADAC-GT-Masters Oschersleben, Höhepunkte Rennen SKY MOTORVISION
22.05 NASCAR Sprint Cup Michigan, Höhepunkte Rennen (Aufz.) SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 19. 8.
1.05 Rallye-WM Deutschland, Vorschau (W) SERVUS-TV
17.00 AutoGP-Serie Nürburgring/D, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

MOTORRAD

DIENSTAG, 12. 8.
1.30 Hard Enduro Red Bull Romaniacs, Extrem-Enduro (W) SERVUS-TV

8.30 Brit. Superbike-Meisterschaft Oulton Park, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
9.00 Brit. Superbike-Meisterschaft Oulton Park, 3. Rennen (W) EUROSPORT 2
19.00 Schwedische Speedway-Teamliga, 13. Wettkampftag (live) EUROSPORT 2

MITTWOCH, 13. 8.
5.00 Speedway-EM Holsted/DK, Finale 3 (Aufz.) EUROSPORT 2
8.30 Schwedische Speedway-Teamliga, 13. Wettkampftag (W) EUROSPORT 2
17.00 Speedway-EM Holsted/DK, Finale 3 (W) EUROSPORT 2
23.30 Speedway-EM Holsted/DK, Finale 3 (W) EUROSPORT 2

FREITAG, 15. 8.
13.00 Speedway-EM Holsted/DK, Finale 3 (W) EUROSPORT 2
9.00 Motorrad-GP Brünn/CZ, 1. freies Training Moto3 (live) SPORT 1
9.50 Motorrad-GP Brünn/CZ, 1. freies Training MotoGP (live) SPORT 1
10.50 Motorrad-GP Brünn/CZ, 1. freies Training Moto2 (live) SPORT 1
13.00 Motorrad-GP Brünn/CZ, 2. freies Training Moto3 (live) SPORT 1
14.00 Motorrad-GP Brünn/CZ, 2. freies Training MotoGP (live) SPORT 1
15.00 Motorrad-GP Brünn/CZ, 2. freies Training Moto2 (live) SPORT 1

SAMSTAG, 16. 8.
12.30 Motorrad-GP Brünn/CZ, Qualifying Moto3 (live) SPORT 1
13.25 Motorrad-GP Brünn/CZ, 4. freies Training MotoGP (live) SPORT 1
14.00 Motorrad-GP Brünn/CZ, Qualifying MotoGP (live) SPORT 1
15.00 Motorrad-GP Brünn/CZ, Qualifying Moto2 (live) SPORT 1

SONNTAG, 17. 8.
12.05 Motorrad-GP Brünn/CZ, Rennen Moto2 (live) SRF 2
13.00 Motorrad-GP Brünn/CZ, Rennen Moto3 (Aufz.) SPORT 1
13.45 Motorrad-GP Brünn/CZ, Rennen MotoGP (live) SPORT 1, SRF 2
15.15 Motorrad-GP Brünn/CZ, Rennen Moto3 (Aufz.) SPORT 1
22.00 Speedway-EM Holsted/DK, 3. Finalrennen (W) EUROSPORT 2
19.00 Schwedische Speedway-Teamliga, 14. Wettkampftag (live) EUROSPORT 2

MONTAG, 18. 8.
10.35 IDM-Superbike Schleizer Dreieck, Höhepunkte Rennen SKY MOTORVISION
(W) = Wiederholung

TERMINE

AUTOMOBIL

16./17. 8.	Formel 3 Nürburgring	EM	D
16./17. 8.	AutoGP Nürburgring		D
16./17. 8.	Porsche Carrera Cup Nürburgring		D
16./17. 8.	VW Scirocco R-Cup Nürburgring		D
17. 8.	DTM Nürburgring		D
17. 8.	IndyCar-Serie Wisconsin		USA
17. 8.	NASCAR Sprint Cup Michigan		USA
17. 8.	Formel 3 Thruxton		GB
17. 8.	Tourenwagen-Cup Zolder		B
17. 8.	Bergrennen St-Ursanne-Les Rangiers	EM/SM	CH
17. 8.	Bergrennen Hauenstein	DM	D

MOTORRAD

16. 8.	Motocross Crawfordsville		USA
16. 8.	Speedway-GP Riga	WM	LV
17. 8.	Motorrad-GP Brünn	WM	CZ
17. 8.	Rundstreckenrennen Hungaroring	OM	H
17. 8.	Motocross Jeckerkmünde (MX2)	DM	D
17. 8.	Motocross Linden		CH
17. 8.	Supermoto Sundgau		F
17. 8.	Langbahn-GP Eenrum	WM	NL
17. 8.	Trial Roches	SM	CH

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächster Einsatz des DSK-Busses: 15.-17. August: 45. AvD-Hauenstein-Bergrennen
Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT / 19. 8. 2014
AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
DTM: Nürburgring
Berg-EM: St-Ursanne
MOTORRAD
Motorrad-WM: Brünn
US-MX: Crawfordsville
Langbahn-WM: Eenrum

MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

Ihre Vorteile im Abo: ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ alle Ausgaben pünktlich frei Haus ■ Online-Kundenservice ■ brandaktuelle News montags auf dem iPad ohne Mehrkosten und dienstags im Briefkasten* ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug

Sonntag auf der Piste. **MOTORSPORT aktuell**
Montag auf dem iPad.
Dienstag im Briefkasten.

Mehr Info:
www.motorsport-aktuell.com

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen Best.-Nr. 1108085

Ich bestelle **MOTORSPORT aktuell** frei Haus zum Jahresabopreis von zzt. nur 86,-€ für 50 Ausgaben als Hefte und Digital. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich 2 **GRATIS**-Ausgaben.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum _____ 19__

E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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