

MOTORSPORT aktuell

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



Langstrecken-WM
Die Hybrid-Riesen
vorm Saisonstart

S. 12



MotoGP
Der Super-Sieger
im Kreuzverhör

S. 24

Formel 1 / Ferrari belebt mit Sebastian Vettel sein altbewährtes Rezept zum Siegen

FORZA TEAMGEIST

Jeden
Dienstag
neu



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

Der überraschend frühe Debüt-Sieg von Ferrari-Neuling Sebastian Vettel beim GP Malaysia (Foto) hat viele Ursachen.

Nicht zu unterschätzen ist dabei das neue Zusammengehörigkeitsgefühl der Roten. Wie die Team-Motivation letzte Woche

zu Hause in Maranello weiterging. Und wie langfristig Ferrari den Weg zu neuen Siegen und Titeln geplant hat. **ab S. 4**

Formel E
Piquet jr. siegt
in Long Beach

S. 11

MotoGP
Pedrosa: Neue OP
lässt hoffen

S. 22

Rallye-WM
Hyundai-Topmann
redet Klartext

S. 18

MotoGP
Tricks der Stars:
Preins Analyse

S. 26



LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

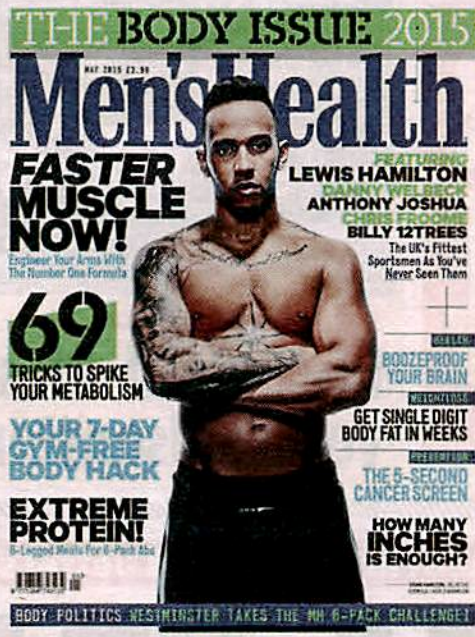
Wir kommen diese Woche mit einem Tag Verspätung zu Ihnen. Der Grund dafür ist das Osterfest am letzten Wochenende.

Am kommenden Sonntag beginnt in Silverstone die Langstrecken-Weltmeisterschaft für Automobile (WEC). Dort und in sieben weiteren Läufen ist ein Dreikampf der Extraklasse zu erwarten – von Audi, Porsche und Toyota.

Noch spannender ist dieses Jahr allerdings die Frage: Wie wird das Duell der VW-Konzerntöchter Audi und Porsche mit den Hightec-Hybrid-Prototypen ausgehen? Über den Winter wurde da wie dort in jeder noch so winzigen Nische nach Zeitgewinn geforscht.

Wer den absoluten WEC-Klassiker in Le Mans nicht live anschauen kann oder will, hat statt einer nun zwei hervorragende Alternativen. Denn neben dem 6h-Rennen in Spa-Francorchamps hat der Automobil-Weltverband FIA auf dem Nürburgring seit vielen Jahren erstmals wieder ein Deutschland-Rennen angesetzt. Es lohnt sich garantiert, die modernste Form des Racings mit eigenen Augen zu sehen. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? Lewis Hamilton (GB)
WO? London (GB)

WAS? Frontmann auf «Men's Health»-Magazin in England



WER? Erik van Loon & Wouter Rosegaar (beide NL)
WO? Abu Dhabi (UAE)

WAS? Kampf mit den Sanddünen bei der Abu Dhabi Desert Challenge 2015, wo sie im MINI ALL4 Racing Zweite wurden

VORHER



NACHHER



WER? Niklas (ohne Nationalität)
WO? Silverstone (GB)

WAS? Der Sturm, der letzten Dienstag über Westeuropa tobte, riss das Dach vom Boxengebäude «The Wing» (der Flügel)

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Nürburgring: Was nach der Tragödie passierte S. 3
- FORMEL 1 Neues altes Siegrezept bei Ferrari S. 4
- FORMEL 1 Nur Fangio und Alonso noch schneller S. 6
- FORMEL 1 Verstappens erste WM-Punkte S. 8
- FORMEL 3 Vorschau auf die Europameisterschaft S. 10
- FORMEL E Piquet jr. siegt in Long Beach S. 11
- LANGSTRECKEN-WM Große WM-Vorschau S. 12
- SERIE Titelverteidiger 2015: Buemi/Davidson S. 14
- SPORTWAGEN BMW überrascht Audi S. 16
- RALLYE-WM Hyundais Neuville interviewt S. 18
- RALLYE-EM Breens Sieg beim Heimspiel S. 20

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Rätsel um Pedrosa; Superbike-WM: Neue Spurmaßnahmen S. 22
- MOTOGP Interview mit WM-Leader Rossi S. 24
- MOTOGP Fahrercoach Prein erklärt Star-Tricks S. 26
- MOTO2 Gespräch mit Auftaktsieger Folger S. 28
- MOTO3 Die Auferstehung des Kiefer-Teams S. 29
- BRITISH SUPERBIKE Byrne top – trotz Verletzung S. 30
- ENDURO DM-Champion Schröter erklärt sich S. 32
- SPEEDWAY Das Fotofinish von Güstrow S. 33

PANORAMA

- IM RÜCKSPIEGEL Die April-Highlights S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten S. 38
- IMPRESSUM S. 38
- LESERBRIEFE S. 39
- SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 39

! = Titelt Themen

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

Nürburgring

Nach dem Todes-Sprung



Sprung-Tendenz: Nissan GT-R Nismo GT3 (hier am «Pflanzgarten» der Nürburgring-Nordschleife)



«Quiddelbacher Höhe»: Dort passierte am 28.3. der fatale Unfall

Von ARNO WESTER und MICHAEL BRÄUTIGAM

Reicht das kurzfristig verhängte Verbot «großer» Rennautos auf der Nürburgring-Nordschleife aus, nachdem beim VLN-Auftakt 2015 ein abgehobener GT3-Nissan einen Zuschauer tötete und zwei weitere verletzte? Die Experten-Diskussion zu der Tragödie begann erst nach Redaktionsschluss dieser MSA-Ausgabe. Was bis dahin Wichtiges geschah.

Montag, 30. März:

Die zuständige Staatsanwaltschaft erklärt die Polizeiuntersuchung an der Nürburgring-Unfallstelle «Quiddelbacher Höhe» für abgeschlossen. Ihre eigenen Ermittlungen gingen mit dem Erstellen von Gutachten und dem Vernehmen von Zeugen weiter. Einige Werksteams, darunter die von Audi und BMW, sagen ihren für 30./31. März anberaumten gemeinsamen Nürburgring-Test zur Vorbereitung auf das Quali-Rennen zum 24-Stunden-Rennen ab. Den sie aber ohne Genehmigung von DMSB und/oder FIA durchführen könnten.

Mittwoch, 1. April:

Das DMSB-Präsidium modifiziert und bestätigt nach einer Sondersitzung den vorläufigen Entzug der Nordschleifen-Zulassung für einige Fahrzeugklassen, die bis auf Weiteres nicht mehr bei DMSB-genehmigten Nürburgring-Rennen startberechtigt sind. Zusätzlich zu den Klassen SP7, SP8, SP8T,

SP X und SP Pro sind jetzt auch die GT-Klassen der H4, die El-XP1, El-XP2, die El-XP Hybrid sowie Cup 2 verboten.

Cup 2 ist die Klasse für Porsche-Cup-Fahrzeuge, die regelmäßig in die Top 10 des VLN-Gesamtklassements fahren und in der sich im Zeittraining des VLN-Saisonauftakts ebenfalls ein schwerer Unfall ereignet hat: Niclas Kentenich crashte schwer im Bereich der Hohenrain-Schikane und musste operiert werden. Kentenich: «Zu meinen Verletzungen kann ich nur sagen, dass ich unglaubliches Glück gehabt habe, dass ich überhaupt noch mal aus dem Auto gekommen bin. Die Leitplanke ist in mein Auto eingedrungen und hat mich zum Glück immer knapp verfehlt. Mein linker Oberschenkel ist mehrfach gebrochen, einen Wirbel hat es erwischt, die Lunge ein kleines bisschen und sonst nur Kleinigkeiten.»

Wieder zugelassen wird dagegen die Klasse SP10 (SRO GT4).

Zudem untersucht der DMSB die Daten aller der Charakteristik des Unfallfahrzeuges ähnlichen GT3-Autos. Laut DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck

sei es das Ziel, nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen, die sicheren und fairen Motorsport auf der Nordschleife auch in Zukunft ermöglichen. Dabei werde es keine Denkverbote geben. Zu dieser Diskussion lädt der Verband für den 7. April (Dienstag nach Ostern) auch zu einem runden Tisch nach Frankfurt. Teilnehmer: Vertreter der beteiligten Automobilhersteller, des Rennstreckenbetreibers sowie der Veranstalter der VLN-Langstreckenmeisterschaft und des Nürburgring-24h-Rennens.

Parallel beschließt der ADAC Nordrhein: Das am 11./12. April geplante 24h-Qualifikationsrennen findet statt. Rennleiter Walter Hornung erklärt, man hielte es für das völlig falsche Signal, zum aktuellen Zeitpunkt die gesamte Veranstaltung abzusagen, auch wenn nicht feststehe, ob alle genannten Fahrzeuge tatsächlich auf der Nordschleife zugelassen würden.

Donnerstag, 2. April:

Der ADAC Nordrhein verlängert den Nennungsschluss zum 24h-Quali-Rennen bis zum 8. April. Hintergrund: Nach dem Verbot der «großen» Klassen

wären kaum mehr als ein Dutzend Autos am Start. Der Oberstaatsanwalt Rolf Wissen teilt auf MSA-Anfrage mit, der beschlagnahmte Unfall-Nissan sei noch nicht freigegeben, und das in Auftrag gegebene Gutachten dazu werde frühestens diese Woche (also nach Ostern) vorliegen. Damit ist DMSB-Generalsekretär Christian Schacht und seinen Kollegen das Auswerten von Daten und Inboard-Filmaufnahmen immer noch nicht möglich.

Nürburgring-Kenner Jürgen Alzen (52) nimmt auf seiner Facebook-Seite den Unfallpiloten in Schutz: «Das es ausgerechnet Jann Mardenborough passierte, der diesen «Drive» quasi über seine Qualifizierung bei Playstation bekommen hat, macht vielleicht aufs Erste keinen sehr guten Eindruck, aber er ist mir bisher nie negativ aufgefallen, seine fahrerischen Qualitäten stehen außer Frage. Was ihm sicherlich fehlte, sind die Jahre des langsamen Herantastens an schwierige Streckenabschnitte. Dafür kann er aber nichts. Man kann bei einem 23-jährigen keine 30 Jahre Rennerfahrung voraussetzen!»

Jürgen Alzen weiter: «Ich lehne Änderungen an der Strecke sowie Einschränkungen der Fahrzeuge kategorisch ab! Es ist an uns, dieser einzigartigen und schwierigen Strecke den nötigen Respekt zu zollen!»

Freitag, 3. April:

Am Rande des Formel-E-Rennens in Long Beach (USA) erfährt MSA aus FIA-Kreisen, dass sich auch der Automobil-Weltverband mit dem aktuellen Unfall auf der Nordschleife beschäftigt. Demnach wird nicht nur der verhängnisvolle Crash, sondern auch die Zulassung des Nissan GT-R Nismo als GT3-Auto in der jetzigen Spezifikation untersucht. Renommierten Experten ist schon in der Vergangenheit aufgefallen, dass dieser Nissan-Typ an diversen Sprungkuppen auf der Nordschleife deutlich höher in der Luft ist als entsprechende Konkurrenzfahrzeuge. Dieser Nissan-Sportwagen ist ein extrem großes Auto: große Stirnfläche und eben auch eine extrem große Grundfläche. Allerdings: Verschiedene Fahrer und Augenzeugen bestätigen, dass am tragischen Unfallort «Quiddelbacher Höhe» auch Rennfahrzeuge anderer Marken in ihrer aktuellen Ausführung zum Abheben neigen und dort teilweise in kritische «Hochlagen» kamen.

Dienstag, 7. April:

Der von Mercedes geplante GT3-Test auf der Nürburgring-Nordschleife ist von den Stuttgarter gestrichen worden.

Der runde Nürburgring-Tisch des DMSB tagt in Frankfurt (nach Redaktionsschluss). ♦



Christian Schacht (DMSB)



Jann Mardenborough (R/N)



Walter Hornung (ADAC)

Ferrari

Zusammen stark



Sebastian Vettel vor seinem ersten Sieg: Der Deutsche brauchte nur zwei Anläufe, um für Ferrari zu gewinnen

Von ELMAR BRÜMMER

Sebastian Vettels erster Sieg in Rot war eine Erlösung für die Scuderia. Die Frage ist: Kann Ferrari das gute Drehmoment in die nächsten Rennen mitnehmen?

Die Leistung der Ferrari-Ingenieure, vor allem jene um den neuen Motorenchef Mattia Binotto, soll nicht geschmäht werden. Die Scuderia hat den Rückstand auf Mercedes insgesamt halbiert, auf bestimmten Strecken und unter bestimmten Bedingungen wie in Malaysia gar egalisiert. Die Spitzenwerte des SF15-T auf der Geraden zeigen, dass der Antriebsstrang an dem ungeheuren Aufwärtstrend einen Löwenanteil hat. Aus dem Nachteil der völlig verkorksten Saison 2014 ist ein Vorteil geworden, Ferrari hat ein paar Monate Entwicklungsvorsprung vor der Konkurrenz, die sich bis Herbst 2014 auf das aktuelle Auto konzentrierte, während Ferrari schon früh Aggragate und Chassis für 2015 vorentwickelt hat.



«Will einer von euch sein. Nicht mehr, nicht weniger.»

SEBASTIAN VETTEL

Aber ein ganz entscheidender Faktor, gerade bei einem von den Emotionen getriebenen Rennstall wie der Scuderia, ist der innere Antrieb. Und den verkörpert keiner besser als die beiden Spitzenmänner: Teamchef Maurizio Arrivabene und Sebastian Vettel. Zusammen mit dem Firmenpräsidenten Sergio Marchionne bilden sie ein Trio, das die Fährte von Jean Todt, Ross Brawn und Michael Schumacher aufnehmen kann, und – siehe den ersten GP-Sieg beim zweiten gemeinsamen Auftritt – schon aufgenommen hat. Dass Schumi-Managerin Sabine Kehm im Namen der Familie eine SMS schickte, hat Arrivabene stark aufgewühlt, ihm kamen wie Vettel auf dem Siegerpodest die Tränen. Wenn irgendwo Tradition gelebt wird in der F1, dann bei Ferrari.

Ferraris Langzeitstrategie

Sebastian Vettels Zuhause ist zwar immer noch die Daimlerstraße in Heppenheim, aber der Zweitwohnsitz befindet sich in der Via Abetone in Maranello. Sieger und Siegerpokal begaben sich von Sepang aus nach Italien, um alle Daheimgebliebenen den Erfolg richtig miterleben zu lassen. So geht Teambuilding: Arrivabene moderierte – ausnahmsweise in

einer blauen Weste – Vettel schoss Bilder mit dem Smartphone von Mannschaft und Trophäe. Gegenseitig zollten sich alle Beifall. Aus Respekt, aus Dank, aus Leidenschaft. «Ich will einer von euch sein, nicht mehr und nicht weniger», sagte Vettel, und er blickte in ein Auditorium voller gereckter Fäuste. Arrivabene erinnerte an das «Forza Ferrari» über den Boxenfunk: «Das war auch die Erinnerung an das, was Michael Schumacher für Ferrari geleistet hat.»

Ferrari als ernst zu nehmender Gegner für Mercedes, das ist das Beste, was der F1 passieren kann, egal was beim GP von China geschieht, der unter anderen Bedingungen ausgetragen wird. Ivan Capelli, verantwortlich für das Autodromo in Monza, hat sofort einen Ausschlag nach oben beim Kartenverkauf für den Italien-GP festgestellt. Gerade deshalb will er Bernie Ecclestones Kritik an Vettel («Hamilton ist der bessere Champion») nicht gelten lassen. «Bernie liegt falsch. Ich habe Sebastian so glücklich wie ein kleines Kind gesehen, obwohl er bereits vier Titel in der Tasche hat. Genau diese Emotionen sind es, die die Leute an die Strecke ziehen.»

Vettel gegen Hamilton, das wäre in der Tat ein Duell mit allen möglichen Gegensätzen, momentan trennen die beiden drei Pünktchen voneinander.

Der Mann im Hintergrund des Erfolges ist James Allison, einer der besten Techniker der Formel 1, aber auch einer, der am schüchternsten ist. Der Brite kam im September 2013 nach Maranello, zu spät, um das verunglückte 14er-Modell zu retten. Was er kann, zeigt sich jetzt. Die Leidenszeit war seiner Meinung nach unabdinglich. Zunächst mal musste er aus der Motoren- und der Aerodynamikabteilung ein Team formen. «Wir haben alle Veränderungen auf eine Langzeitstrategie ausgerichtet», verrät der Brite, «und davon werden wir in den kommenden Monaten und Jahren mit wachsendem Anteil profitieren.»

Das frühe Ende der sieglosen Strecke empfindet auch er als eine Erlösung. Auch für ihn ist es der erste Sieg in Rot: «Es fühlt sich in jeder Farbe gut an, zu gewinnen. Aber mit diesem Team ist es einfach fantastisch. Man weiß um die großen Erfolge der Vergangenheit, und man fühlt sich erst gut, wenn man daran anschließen kann. Aber wenn der Druck weg ist, dann kann man gar nicht beschreiben, wie das ist.» Damit das so bleibt, plant Ferrari ein aggressives Upgrade-Programm – und hat dabei auch den Vorteil, drei Entwicklungsschritte (Token) mehr bei den Motoren tun zu dürfen. ♦



Er ist definitiv angekommen: Vettel bei seiner Rückkehr aus Malaysia im Ferrari-Werk in Maranello



Die Nase leicht vorne: Sebastian Vettel besiegte Lewis Hamilton beim Malaysia-GP aus eigener Kraft



Fotos machen vom ersten Vettel-Siegerpokal: Ferrari-Mitarbeiter am Stammsitz in Maranello

Weltmeister bei Ferrari

Zwei waren noch schneller

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Sebastian Vettel ist der achte Formel-1-Weltmeister, der zu Ferrari wechselte und dort sein Glück versucht. Nur zwei haben es auch gefunden: Juan-Manuel Fangio und Michael Schumacher. Vettel könnte der dritte Champion sein, der für die legendenreiche Scuderia den Titel holt.



Fangio: 1. Rennen in Rot, 1. Sieg



Alonso: 1. Rennen in Rot, 1. Sieg

Michael Schumacher ist der erfolgreichste Ferrari-Pilot aller Zeiten. Fünf WM-Titel, 72 GP-Siege, 58 Pole Positions, 53 schnellste Runden und 116 Podestplätze. Um das zu toppen, müsste Vettel ein paar Jährchen in Rot fahren. Um nicht zu sagen: Diese Rekorde sind für die Ewigkeit. Denn allein um auf dieselbe Anzahl Ferrari-Siege zu kommen, müsste einer über den Zeitraum von fast vier Jahren jeden Grand Prix gewinnen. Und das hat nicht einmal Schumacher geschafft. In einer Zeit, als Ferrari allen anderen haushoch überlegen war.

Immerhin: Vettel hat eine Marke Schumis geknackt. Der Heppenheimer brauchte nur zwei GP, um für die Scuderia siegreich zu sein. Schumacher gelang sein erster Sieg im siebten Anlauf (Barcelona 1996).

Noch schneller als Vettel war der große Juan-Manuel Fangio. Er kam 1956 von Mercedes zu Ferrari und gewann auf Anhieb sein Heimrennen, den GP von Argentinien. Doch nicht nur

das. Fangio sicherte sich im ersten (und einzigen) Jahr für Ferrari auch gleich die Weltmeisterschaft – mit drei Siegen in insgesamt sieben Rennen.

Alonso: Sieg im ersten Rennen

54 Jahre nach Fangio gelang einem anderen Latino dasselbe Kunststück. Fernando Alonso gewann bei seinem Amtsantritt in Rot auf Anhieb das Auftaktrennen. Dem Sieg des Spaniers in Bahrain folgten vier weitere Triumphe in Deutschland, Italien, Singapur und Südkorea. Und hätte der Kommandostand in Abu Dhabi Alonso nicht hinter dem Renault von Vitaly Petrov verhungern lassen, Alonso wäre wie Fangio in seinem ersten Ferrari-Jahr Weltmeister geworden. Stattdessen ging der Titel an seinen jetzigen Nachfolger Sebastian Vettel.

Alonso nahm danach noch vier weitere Anläufe. Doch ein Ferrari-WM-Titel wollte einfach nicht gelingen. Ende 2014 warf der Spanier das Handtuch – enttäuscht und genervt, dass

er den Erfolg nicht zurück nach Maranello bringen konnte.

Und was ist mit den anderen Champions? Wie lange dauerte deren Durststrecke? Giuseppe Farina, Weltmeister 1950 auf Alfa Romeo, stieß 1952 zu Ferrari. Und blieb in seiner ersten Saison trotz vier Podestplätzen sieglos. Erst (oder ausgerechnet) im 13. Anlauf stand der Doktor auf dem obersten Treppchen (Nürburgring 1953). Es war sein einziger GP-Sieg als Ferrari-Pilot. Weitere Ferrari-Triumphe feierte er bei Rennen, die nicht zur F1-WM zählten.

Mario Andretti fuhr 1971/72 für Ferrari. Damals war er noch nicht Weltmeister. Trotzdem gibt es eine hübsche Fußnote: Andretti ist einer von nur sieben Fahrern, die bei ihrem Debüt für Ferrari gewannen. Aber darum geht es hier nicht. Die Frage ist: Wie erfolgreich war Andretti, als er als Weltmeister von 1978 zurück zu Ferrari kam? Und die ist schnell beantwortet. Andretti bestritt 1982 als Ersatz des verunglückten Didier Piro-

ni nur zwei Rennen für seinen früheren Arbeitgeber. Beim ersten (in Monza) stand er auf Pole und wurde Dritter. Das zweite (in Las Vegas) beendete er mit einem Aufhängungsschaden.

Prost: Im Streit auseinander

Alain Prost stieß wie Fangio als dreimaliger Weltmeister zu Ferrari. Der Franzose hatte bei McLaren-Honda die Schnauze voll von Ayrton Senna und suchte bei Ferrari eine neue Herausforderung. Auch Prost war wie Vettel ein Schnellzünder. In Brasilien 1990, seinem zweiten Rennen, durfte «Le Professeur» Siegerchampagner verspritzen. Es folgten im Laufe der Saison noch vier weitere Siege und am Ende des Jahres die unvergessene Startkollision mit Senna in Suzuka, die den Brasilianer zum Weltmeister machte.

Das zweite Ferrari-Jahr war für Prost ernüchternd. Der Ferrari 642 (ab Frankreich) das Modell 643 waren nicht konkurrenzfähig genug. Prost verglich seinen Dienstwagen sogar mit einem Lastwagen. Das ließ die stolze Ferrari-Führung nicht auf sich sitzen und feuerte den Franzosen nach dem Japan-GP.

Bleibt noch Kimi Räikkönen. Der Finne ist der einzige Ferrari-Weltmeister (2007), der an seine ursprüngliche Wirkungsstätte zurückkehrte. Seit Anfang 2014 (21 GP) wartet er auf seinen ersten Sieg seit dem Comeback bei den Roten. In Malaysia hatte der «Iceman» eine gute Rennpace. Doch die Show stahl im Vettel. ♦

ZUM THEMA

Ferrari in Zahlen

»» **WM-Titel** Ferrari nimmt seit 1950 an der WM teil. In 65 Jahren holten die Italiener 15-mal die WM-Krone bei den Fahrern. Damit liegt Ferrari auf Platz 1 (vor McLaren, zwölf Titel). Mit 16 Konstrukteurstiteln (seit Einführung 1958) sind die Italiener in der ewigen Bestenliste ebenfalls Spitze – gefolgt von Williams (9). Wäre dieser Titel im selben Jahr wie der Fahrertitel geschaffen worden, hätte ihn Ferrari auch in den Jahren 1951, 1952, 1953, 1954 und 1956 gewonnen.

»» **GP-Siege** Vettels Triumph in Malaysia war der 222. GP-Sieg der Scuderia. Damit liegt Ferrari komfortabel in Führung – vor McLaren (182), Williams (114), Lotus (81) und Red Bull (50). Mercedes folgt auf Rang 8 mit inzwischen 30 GP-Siegen. Die 222 Siege verteilen sich auf 38 Fahrer. Die unumstrittene Nummer 1 ist dabei Michael Schumacher mit 72 Siegen aus 180 Rennen (ebenfalls Rekord) für Ferrari. Die weiteren Platzierungen: 2. Niki Lauda (15), 3. Alberto Ascari (13), 4. Fernando Alonso und Felipe Massa (je 11), 6. Rubens Barrichello und Kimi Räikkönen (je 9). Neben Vettel, der bestimmt noch weitere Siege einfahren wird, gibt es neun weitere Fahrer, die nur einmal im roten Anzug jubeln durften: Jean Alesi, Mario Andretti, Giancarlo Baghetti, Lorenzo Bandini, Giuseppe Farina, Luigi Musso, Ludovico Scarfiotti, Piero Taruffi und Maurice Trintignant.

»» **Siegquote** Michael Schumacher hat mit einer Siegquote von 40 Prozent ein Traumergebnis bei Ferrari erzielt. Besser waren nur Alberto Ascari (48,15%) und Juan-Manuel Fangio (42,86%). Und seit Malaysia natürlich auch Sebastian Vettel, der im Moment bei einem Schnitt von 50 Prozent liegt. Vettel ist im Übrigen erst der dritte Deutsche (nach von Trips und Schumacher) im Dienste der Scuderia.

»» **GP-Starts** Mit 891 Starts liegt Ferrari allein auf weiter Flur in Führung. Platz 2 gehört McLaren (763), dahinter folgt Williams (644). Ferrari ist der einzige Automobilhersteller, der an jeder F1-Weltmeisterschaft seit der ersten Saison 1950 teilgenommen hat. ♦ CE



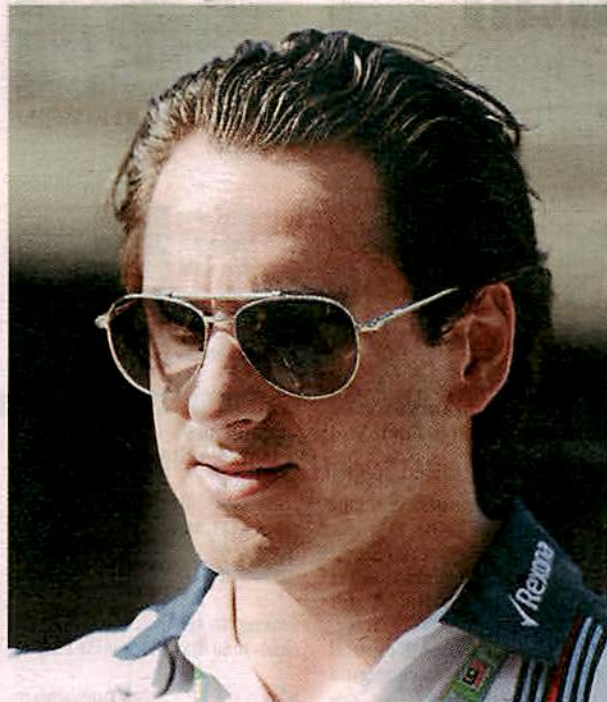
Barcelona 1996: Michael Schumacher ringt beim Spanien-GP alle nieder (im Bild: Villeneuve) und feiert seinen ersten Ferrari-Sieg

Susie Wolff

Die bittere Pille Sutil



Susie Wolff: Die Schottin hält nichts von einer F1-WM für Frauen



Adrian Sutil: Dank seiner Erfahrung zum Ersatzfahrer aufgerückt

Von ELMAR BRÜMMER

In Malaysia wurde der Williams-Testfahrer überraschend Adrian Sutil vor die Nase gesetzt. Dennoch gibt Susie Wolff ihr Ziel F1-Stammcockpit nicht auf.

Es gibt keine andere Pilotin, die Emanzipation auf der Rennstrecke so gut ausdrücken kann wie Susie Wolff: «Wir sind nicht von unserem Geschlecht abhängig, sondern von unserer Leidenschaft und unserem Willen.» Die 32-jährige Schottin will ernst genommen werden. Und mit dem Titel der Testfahrer für den Williams-Mercedes-Rennstall und nach den ersten Testfahrten im letzten Jahr wurde sie das durchaus. Frau Wolff wusste aber, dass der Weg zu einem Renncockpit immer noch lang und zäh werden würde: «Illusionen mache ich mir keine. Mein Ziel ist es nicht, die Geschichtsbücher neu über das zu schreiben, was Frauen im Motorsport erreichen können – ich tue es für mich.»

Tatsächlich bekommt sie zu tun in der Saison 2015: Ein Testtag in Barcelona vor der Saison, Einsätze im Freien Training in Spanien und England, dazu ein Test auf dem Red Bull Ring und Simulatoreinsätze in der Rennfabrik in Grove. Claire Williams, die Vize-Teamchefin, zeigte sich «beeindruckt» und «begeistert» nach den guten Erfahrungen des Vorjahres mit

der derzeit einzigen ernst zu nehmenden Formel-1-Fahrerin.

Und dann diese Mitteilung am Vorabend des Großen Preises von Malaysia: «Williams freut sich, Adrian Sutil als offiziellen Ersatzfahrer für die Saison 2015 verkünden zu können.» Begründet von Sir Frank persönlich: «Unser Kampf um eine Top-Position in der Weltmeisterschaft wird noch intensiver. Deshalb haben wir einen Fahrer mit aktueller Rennerfahrung ausgewählt. Wir sind sicher, dass wir damit den FW 37 in den richtigen Händen haben, sollte der Einsatzfall eintreten.»

Trend Richtung Erfahrung

Unruhig geworden war man in Grove nach der Rückenverletzung, die Valtteri Bottas zu einem Startverzicht in Melbourne gezwungen hatte. Ex-Sauber-Mann Sutil, noch ohne weitere feste Verpflichtungen für 2015, bleibt so zumindest im Umfeld der Formel 1, wenn auch die Modalitäten seiner Ersatzfahrerrolle noch abgeklärt

werden müssen. Zunächst wollte Williams schnell für den Fall der Fälle gerüstet sein, da die Probleme bei Bottas jederzeit wieder auftreten könnten.

Das Votum für den ehemaligen Sauber-Piloten war und ist auch eines gegen Susie Wolff. Rechtlich lässt sich das erklären, da weder Susie Wolff noch Entwicklungspilot Alex Lynn offiziell als Reservefahrer gemeldet waren und damit nicht für Bottas hätten starten dürfen. Durch die neuen Superlizenz-Regeln wäre das auch nicht ganz so einfach (wenn auch nicht unmöglich) gewesen. Sutil ist aber nicht der einzige Ersatzmann mit Erfahrung, der neu engagiert wurde. Ferrari setzt 2015 auf Esteban Gutiérrez und Jean-Eric Vergne, McLaren auf Kevin Magnussen, Red Bull auf Sébastien Buemi.

«Das war eine Überraschung für uns alle im Team», sagte Wolff nach Sutils Verpflichtung. Die Frage, die sie sich stellen muss, auch auf Dauer, lautet: Wie soll man Erfahrung bekom-

men, wenn man keine Chance hat, solche zu sammeln? Körperlich fühlt sich die Gattin des Mercedes-Sportchefs so fit wie nie. Den angeblichen Nachteil von Frauen gegenüber Männern von der Muskelmasse her hat die ehemalige DTM-Pilotin ohnehin noch nie akzeptiert: «Beim Bewegen eines Rennwagens kommt es doch nicht nur auf die körperliche Kraft an.»

Gegen Frauen-Formel-1

Bernie Ecclestone nutzte das aktuelle Beispiel für einen seiner verwegenen Pläne: den Frauen mit einer eigenen Weltmeisterschaft im Rahmenprogramm der Formel 1 eine Chance zu geben. Emanzipierte Pilotinnen wie Susie Wolff lehnen es jedoch ab, nur ein Unterhaltungsselement zu sein. «Das halte ich absolut für keine gute Idee», sagt sie, «ich wüsste nicht, wie man genügend Frauen mit ausreichend Talent finden soll, um ein Starterfeld zu füllen. Ich habe meine komplette Motorsportkarriere im Kampf gegen Männer bestritten. Warum soll ich jetzt also nur noch gegen Frauen fahren? Da verzichte ich lieber.»

Susie Wolff will sich lieber an einem anderen ihrer Berufsgrundsätze messen: «Ich bin der Meinung, dass man keinen Plan B braucht – man muss einfach schauen, dass Plan A funktioniert.» Daran will sie weiterhin arbeiten – zunächst noch bei Williams-Mercedes. ♦



Wackelkandidat Bottas: Hält sein Rücken den Belastungen stand?

NACHRICHTEN

Alonso-Testunfall: Kein Lenkungsdefekt

Fernando Alonso Der Spanier hatte beim Comeback ins McLaren-Honda-Cockpit vorletzte Woche beim Malaysia-GP behauptet, bei seinem Testunfall am 22.2. in Barcelona habe die Lenkung seines Wagens versagt. Das kann nach erneuter Prüfung der FIA- und McLaren-Untersuchungen nicht stimmen. Daher ist ein Schwächeanfall Alonsos am wahrscheinlichsten. «Wenn ihm schwarz vor Augen wird, schwinden seine Kräfte. Unter dem Eindruck fühlte es sich vielleicht wirklich so an, als sei die Lenkung immer härter geworden», so ein Unfallexperte.

Pirelli: NASCAR zum Vorbild nehmen

F1-Zukunft Formel-1-Exklusiv-Reifenlieferant Pirelli plädiert für eine deutliche Neuausrichtung der automobilen Königsklasse. «Wir haben es mit einem Sport zu tun, der zu einem sehr großen Teil von Technologie bestimmt wird. Ich aber würde es gern sehen, wenn mach die Fahrer wieder als Könige positioniert», erklärte Pirelli-Motorsportchef Paul Hembery. «In der NASCAR ist der Fahrer der König. Selbst einer, der dort hinten fährt, hat einen Multimillionen-Dollar-Vertrag.» Weitere Pirelli-Verbesserungsarbeiten: Quali am Freitag und ein Sprintrennen am Samstag. ♦ MS/MSA

KOMPAKT

»» **Roberto Merhi** Manor/Marussia will den Spanier nach P15 in Sepang gern halten. Ohne Sponsor-Mitgift ist das aber fraglich.

»» **RTL** Der deutsche TV-Privatsender verzichtet auf Schadenersatzforderungen wegen des abgesagten Deutschland-GP. RTL überträgt seit Mitte 1991 ununterbrochen die Formel 1.

»» **Force India** Das Team warnt vor zu harten Fahrerstrafen. «Wir sollten nicht übervorsichtig sein und die Piloten fahren lassen, denn das macht ja die Spannung des Rennsports aus», so Vize-Teamchef Robert Fernley. Nico Hülkenberg und Sergio Pérez hatten für ihre Kollisionen im Malaysia-GP jeweils eine Zehn-Sekunden-Strafe kassiert. ♦ MSA

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 6302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inanspruchnahme durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberpöschel (Vorstand), Heino Dühring, Dr. Michael Hahn, Düsterstr. 1, 20355 Hamburg, als bestellender Unternehmer, Ad: Hamburg, Wilsb. 16/102.

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

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@dvpv.de

Datum _____ Unterschrift _____
X

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

Juan-Pablo Montoya

Er ist wieder ganz der Alte

Juan-Pablo Montoya hat fast ein Jahr gebraucht, um sich wieder an das IndyCar zu gewöhnen. Nach seinem Sieg in St. Petersburg strotzt er vor Selbstbewusstsein.

Durchtrainiert war Juan-Pablo Montoya noch nie. Und beim Saisonauftakt in St. Petersburg machte es den Anschein, als habe er kurz vor dem Start noch einen Burger verdrückt, so aufgedunsen wie sich der Kolumbianer nach dem Rennen aus seinem Penske-Cockpit schälte.

Doch es spielt keine Rolle, ob nun runder oder nicht: Montoya ist (fahrerisch) wieder zur alten Form aufgelaufen. Sein Sieg in St. Petersburg war nicht nur eine taktische Meisterleistung. Der Ex-Formel-1-Pilot hat Vorjahresmeister Will Power in einem packenden Finale 27 Runden lang auf Distanz gehalten. «Das ist ein solider Start in die neue Saison», meinte Montoya am Tag danach. «Wir haben hart dafür geschuftet. Wir wollten unbedingt mit einem Erfolgserlebnis in die neue Saison starten. Das ist uns gelungen.»

Die Lockerheit ist zurück

Im Vergleich zum Vorjahr scheint Montoya wie ausgewechselt. Vergessen ist das Rennen vor einem Jahr in St. Pete, als er sich als 18. qualifizierte, im Rennen chancenlos hinterherhechelte und am Ende P15 belegte. «Mir war klar, dass es eine Zeit lang dauern wird, ehe ich wieder in den Rhythmus komme», meint JPM. «Aber der Prozess war hart. Und das Fahren hat nicht immer Spaß gemacht.»

Wie schon zu Formel-1-Zeiten läuft Montoya zu Bestform auf, wenn er es locker angehen

kann. Und diese Lockerheit hatte er 2014 nicht. «Ich war verkrampt», meint der Mann, der 1999 den CART-Titel und im Jahr darauf das Indy 500 gewann. «Eigentlich bin ich sehr gut, mich an Strecken und das Gefühl fürs Fahren zu erinnern. Aber im Vorjahr war vieles verschwommen. Ich war irgendwie wie überwältigt, sodass ich den Details zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt habe.»

Genau ein solches Detail hat ihm in St. Petersburg beim letzten Stopp in Führung gespült. Die In- und Out-Lap vor dem finalen Boxenstopp sei einfach perfekt gewesen, erklärt der dreifache Familienvater. Danach lag er drei Sekunden vor Power. Und diesen Vorsprung verwaltete der 39-Jährige souverän.

Der Drittplatzierte Tony Kanaan, der einzige Penske-Pilot auf den ersten fünf Positionen, meinte nach dem Rennen: «Ich kann nicht verstehen, dass es Leute gibt, die an ihm zweifeln. Man muss sich nur mal daran erinnern, was der Typ schon alles gewonnen hat. Und jetzt ist er wieder voll da. Er wird uns dieses Jahr noch ein paar Mal unterhalten. Da bin ich 100 Prozent sicher.»

Auch der geschlagene Will Power war voll des Lobes für seinen Teamkollegen. «Er ist einzigartig. Und er genießt den Support eines ganzen Landes.» Dass Montoya kein einfacher Stallgefährte ist, verweist Power ins Reich der Fabeln. «Ja, es gibt viele Storys über ihn. Aber ich finde, er ist geradeaus und grundehrlich. Er ist nicht der Typ, der Spielchen spielt. Im Gegenteil. Er ist eine Bereicherung – nicht nur für das Team Penske, sondern für die gesamte IndyCar-Szene.» ♦ CE

Formel-3-EM

Favoritenrolle unklar



Felix Rosenqvist: Klappt es im fünften Anlauf mit dem Titel?



Einer von fünf Deutschen: Maximilian Günther fährt für Mücke

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Am Wochenende steigt in Silverstone der Auftakt zur F-3-Europameisterschaft. Das Startfeld ist proppenvoll. Ein klarer Favorit ist jedoch nicht auszumachen.

Im Vorjahr war die Angelegenheit klar: Entweder holt Max Verstappen die Krone. Oder Esteban Ocon kürt sich zum Meister. 2015 ist die Ausgangslage eine ganz andere. Von 35 Teilnehmern sticht keiner als Favorit heraus. Auch die Testfahrten (die letzten in Silverstone fanden gestern nach Redaktionsschluss statt) gaben keinen Aufschluss. Der einzige Richtwert ist die Erfahrung. Und da liegt Felix Rosenqvist in Führung. Der Schwede absolviert seine fünfte F-3-Saison auf EM/Euroserie-Niveau. Da müsste man meinen, dass irgendwann der Titel herauschauen sollte – jetzt, wo er im Prema Powerteam fährt, erst recht.

Aus deutscher Sicht sind fünf Akteure gemeldet, wobei Marvin Kirchhöfer (Eurointernational) nicht die komplette Saison absolviert, weil er der GP3 Priorität schenkt. Die restlichen Deutschen sind allesamt EM-Rookies: Markus Pommer (Motopark), Nicolas Pohler (Double R), Fabian Schiller (West-Tec) und Maximilian Günther (Mücke). Auf das Abschneiden von Schiller darf man besonders gespannt sein. Der 17-jährige Speed-Academy-Pilot aus Troisdorf fährt in einem Einwagenteam – eine besonders knifflige Aufgabe für einen Rookie.

Monza und Zandvoort zurück

Der Kalender der F-3-EM umfasst wie im Vorjahr elf Rennwochenenden zu drei Läufen. Nicht mehr dabei sind der Hungaroring und Imola. Dafür kehren Monza und Zandvoort zurück. Zu den Highlights gehören wie im Vorjahr die Rennen in Pau (15.–17. Mai) und am Norisring (26.–28. Juni). Letzteres bot 2014 mit 121.000 Zuschauern übrigens Rekordkulisse. Die am schlechtesten besuchten Rennen waren Spa (8000) und Imola (10.000 Besucher).

Wer die Rennen nicht vor Ort mitverfolgen kann, dem bietet n-tv ein umfassendes Formel-3-Programm mit Liveübertragungen des ersten und dritten Rennens an. Vom zweiten Durchgang werden am Sonntagmorgen jeweils die Highlights gezeigt. Für Silverstone heißt das im Klartext: Samstag, 11. April, 11.15 Uhr, sowie Sonntag, 12. April, 10.10 Uhr. ♦

STARTLISTE FORMEL-3-EM

Fahrer	Team	Motor
1. Felix Rosenqvist (S)	Prema Powerteam	Mercedes
2. Jake Dennis (GB)	Prema Powerteam	Mercedes
3. Antonio Giovinazzi (I)	Jagonya Ayam with Carlin	VW
4. Gustavo Menezes (USA)	Jagonya Ayam with Carlin	VW
5. Santino Ferrucci (USA)	Mücke Motorsport	Mercedes
6. Michele Beretta (I)	Mücke Motorsport	Mercedes
7. Charles Leclerc (MC)	Van Amersfoort Racing	VW
8. Alessio Lorandi (I)	Van Amersfoort Racing	VW
9. Tatiana Calderón (CO)	Carlin	VW
10. George Russell (GB)	Carlin	VW
11. Fabian Schiller (D)	West-Tec F3	Mercedes
12. Pietro Fittipaldi (BR)	Fortec Motorsports	Mercedes
14. Matthew Rao (GB)	Fortec Motorsports	Mercedes
15. Nicolas Beer (DK)	Eurointernational	Mercedes
16. Marvin Kirchhöfer (D)*	Eurointernational	Mercedes
17. Julio Moreno (EC)	ThreeBond with T-Sport	Neil Brown
18. Nicolas Pohler (D)	Double R Racing	Mercedes
19. Matt Solomon (HK)	Double R Racing	Mercedes
20. Dorian Bocolacci (F)	Signature	VW
21. Alexander Albon (T)	Signature	VW
22. Nabil Jeffri (MAL)	Motopark	VW
23. Sérgio Sette Câmara (BR)	Motopark	VW
24. Brandon Maisano (F)	Prema Powerteam	Mercedes
25. Lance Stroll (CDN)	Prema Powerteam	Mercedes
26. Ryan Tveter (USA)	Jagonya Ayam with Carlin	VW
27. Mikkel Jensen (DK)	Mücke Motorsport	Mercedes
28. Maximilian Günther (D)	Mücke Motorsport	Mercedes
29. Arjun Maini (IND)	Van Amersfoort Racing	VW
30. Callum Hott (GB)	Carlin	VW
31. Hongwei Cao (RC)	Fortec Motorsports	Mercedes
32. Zhi Cong Li (RC)	Fortec Motorsports	Mercedes
33. Mahaveer Raghunathan (IND)	Motopark	VW
34. Markus Pommer (D)	Motopark	VW
35. Kang Ling (RC)	Mücke Motorsport	Mercedes
36. Sam MacLeod (GB)	Motopark	VW

Alle Teilnehmer auf Dallara F312; *fährt nicht die komplette Saison



Ganz der Alte: Montoyas Jubelpose beim Auftakt in St. Petersburg

Formel E Long Beach

Wie der Vater, so der Sohn



Freie Fahrt nach einem perfekten Start: Nelson Piquet Jr. auf dem Weg zu seinem ersten Formel-E-Sieg in den Straßen von Long Beach

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Wie der Vater so der Sohn.
1980 gewann Nelson Piquet
sr. seinen ersten Grand Prix
in Long Beach. 35 Jahre
später siegte wieder ein
Piquet in Long Beach – dies-
mal der Junior beim e-Prix.

Sechs verschiedene Sieger in sechs Läufen – das spricht für die Ausgeglichenheit in der Formel E. In Long Beach war die Reihe an Nelson Piquet jr. Damit hat von den Top 6 der Meisterschaft bisher jeder einmal gewonnen. Und damit bleibt das Championat auch spannend. So spannend, dass der wieder in Führung liegende Audi-Abt-Pilot Lucas di Grassi nach seinem dritten Platz sagte: «Wir liegen alle so eng beisammen. Ich bin überzeugt, dass die Entscheidung erst im allerletzten Rennen fällt.»

Piquet legte den Grundstein zu seinem ersten Triumph am Start. Wie ein Pfeil schoss der

Brasilianer innen an der Mauer zur ersten Kurve durch und zwängte sich an Nicolas Prost und Polesetter Daniel Abt vorbei. Eingebremst wurde Piquet danach nur zweimal – durch das Safety-Car. Zuerst wegen Scott Speed, der seinen Elektromotor schon nach vier Runden in die Reifenstapel stopfte. Dann wegen Charles Pic, der in der berühmten Haarnadel von Long Beach einen aussichtslosen Angriff startete und dabei den völlig perplexen Jarno Trulli umdrehte. «Keine Ahnung, wer das war», meinte Trulli hinterher. «Aber es war ein ziemlich hirnrissiges Manöver.»

Zu viel Motorleistung bei Abt

Piquet lag auch nach dem Fahrzeugwechsel in Führung. Und zwar so souverän, dass sein Sieg nie gefährdet war. «Ich hatte alles unter Kontrolle», so Nelson Junior. Das bestätigte auch der Zweitplatzierte Jean-Éric Vergne, der zum ersten Mal seit Barcelona 2011 (in der Renault 3.5) wieder auf dem Podest stand.

«Ich hatte nach vorne keine Chance. Piquet war heute einfach zu schnell. Aber ich bin dennoch zufrieden. Im Training am Morgen bin ich schließlich noch ziemlich heftig gecrasht. Da ist es nicht selbstverständlich, dass man ein paar Stunden später auf dem Podium steht.»

Dort wäre auch gerne Daniel Abt gestanden. Und die Ausgangslage dafür schien vielversprechend. Abt erbt die Pole von Sébastien Buemi, dessen Motor im Quali mehr als die erlaubten 150 kW Leistung entfaltet. Am Start hatte der Allgäuer zu viel Wheelspin. Und weil Piquets Start schlichtweg perfekt war, fiel der MSA-Kolumnist auf P2 zurück. Den verteidigte er bis zum Boxenstopp. Dort verlor Abt eine Position an Vergne. Damit wäre er immer noch auf Podestkurs gelegen. Doch das Unheil nahte in Form einer Drive-Through. Abts Motor überschritt wie der von Buemi die Leistungsgrenze. «Wir müssen analysieren, was passiert ist», sagte ein enttäuschter Abt

nach dem Zieldurchlauf. «Wir haben den Motor in den letzten drei Rennen nicht angerührt. Und als Fahrer hat man auf die Leistung keinen Einfluss, man kann nur Gas geben. Deshalb ist das alles etwas unerklärlich.»

Null Punkte trotz Di Caprio

Auch der bis Long Beach führende Nicolas Prost erwischte kein gutes Rennen: «Ich hatte mit dem ersten Auto ein Problem mit der Batterie. Mit dem zweiten konnte ich immerhin noch die zwei Bonuspunkte für die schnellste Runde drehen.»

Für Nick Heidfeld endete das Rennen in Long Beach auf dem undankbaren elften Rang. Unter den wachsamem Augen von Teammitbesitzer Leonardo di Caprio arbeitete sich der Wahlschweizer bis auf die sechste Position vor. Doch im Duell mit Jérôme d'Ambrosio kam es zur Kollision. Heidfeld drehte sich und beendete das Rennen hinter Teamkollege Stéphane Sarrazin erneut knapp außerhalb der Punkteränge. ♦

FORMEL E / Resultate

Long Beach/USA, 2,131 km, 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken
1. Nelson Piquet jr. (BR/China Racing) in 46:01,971 min (= 108,3 km/h); 2. Jean-Éric Vergne (F/Andretti) +1,705; 3. Lucas di Grassi (BR/Audi Sport Abt) +2,994; 4. Sébastien Buemi (CH/e-Dams) +3,518; 5. Bruno Senna (BR/Mahindra) +8,844; 6. Jérôme d'Ambrosio (B/Dragon) +13,460; 7. António Félix da Costa (P/Amrin Aguri) +16,171; 8. Jaime Alguersuari (E/Virgin) +17,975; 9. Loïc Duval (F/Dragon Racing) +18,436; 10. Stéphane Sarrazin (F/Venturi) +20,418; 11. Nick Heidfeld (D/Venturi) +21,326; 12. Karun Chandhok (IND/Mahindra) +32,917; 13. Vitantonio Liuzzi (I/Trulli) +38,592; 14. Nicolas Prost (F/e-Dams) +42,375; 15. Daniel Abt (D/Audi Sport Abt) +44,361.
Pole-Position (3 Bonuspunkte): Abt in 56,937 min (=134,7 km/h)
Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Prost in 58,973 min (=130,1 km/h)
Fan-Boost: Vergne, Piquet und Bird
Stand nach 6 von 11 Läufen: Fahrer: 1. Di Grassi 75 Pkte; 2. Piquet 74; 3. Prost 69; 4. Buemi 55; 5. Bird 52; 6. Da Costa 43; 7. d'Ambrosio 42; 8. Vergne 32; 9. Alguersuari 30; 10. Senna 28; 11. Abt 22; 12. Montagny 18; – Ferner: 19. Heidfeld 5. – Teams: 1. e-Dams 124; 2. Audi Sport Abt 97; 2. Virgin 82; 4. Andretti 80; 5. China Racing 74; 6. Dragon 66; 7. Aguri 46; 8. Mahindra 46; 9. Trulli 12; 10. Venturi 9.
Nächstes Rennen: 9. Mai, Monte Carlo (MC)
Internet: www.fiaformulae.com



Da lag er noch auf P2: Daniel Abt hatte in Long Beach kein Glück

NACHRICHTEN

De Silvestro fährt
Indy 500 für Andretti

IndyCar Gute Nachrichten für Simona De Silvestro. Die Schweizerin hat sich für das Indy 500 (24. Mai) ein Cockpit bei Andretti Autosport gesichert. Der Deal kam dank Sponsor TE Connectivity zustande. Andretti wird für das Indy 500 nach neuestem Stand insgesamt fünf Autos einsetzen. Neben De Silvestro sind gesetzt: Ryan Hunter-Reay, Carlos Muñoz, Marco Andretti und Justin Wilson. Ob De Silvestro weitere Rennen für Andretti bestreiten wird, ist derzeit noch unklar. Beim Auftaktrennen in St. Pete (De Silvestro wurde 18.) war die «Swiss Miss» in zwei Kollisionen verwickelt.

Gasly Schnellster
beim letzten Test

GP2 Red-Bull-Junior Pierre Gasly hat bei den abschließenden Testfahrten in Bahrain, wo am 18./19. April der Saisonauftakt steigt, die Bestzeit gefahren. Der Franzose im Dienste von Dams umrundete den Kurs von Sakhir in 1:39,632 min. Knapp dahinter: Stoffel Vandoorne (+0,014 sec) und Mitch Evans (+0,047 sec). Von den drei Deutschsprachigen René Binder, Zoel Amberg und Marlon Stockinger schaffte keiner den Sprung in die Top 10. Für das deutsche Team Hilmer testeten Nigel Melker und Nick Yelloly.

Coloni jr. fährt in der
Serie von Coloni sr.

AutoGP Paolo Coloni kehrt zurück. Der Italiener, der in der Formel 3000 (und später in der GP2) ein Team unterhielt, setzt 2015 zwei Autos in der AutoGP ein. Brisant: Die Serie wird von Enzo Coloni, dem Vater von Paolo, geführt.

Carlin siegt beim
US-Debüt in St. Pete

Indy Lights Aus Platzgründen haben wir in der Vorwoche auf das Ergebnis der Indy Lights aus St. Petersburg verzichtet. Gewonnen hat der ehemalige F3-Pilot Ed Jones. Und zwar beide Durchgänge. Und das bei der Premiere von Carlin Motorsport in den USA. Teamkollege Max Chilton schied im ersten Lauf aus. In Durchgang 2 wurde der Ex-F1-Pilot Vierter. Matthew Brabham (Andretti Autosport) war mit seinen Plätzen 11 und 7 nicht zufrieden. ♦ CE

Saisonvorschau LMP1-Klasse

Spannung im Kampf



Nach Prolog-Bestzeit wohl Favorit: Der komplett neue Porsche 919 Hybrid wird vor allem auf eine Runde schwer zu schlagen sein



Audi: Dank mehr Leistung auf Augenhöhe mit Konkurrenz?



Weltmeister-Auto weiterentwickelt: Titelverteidiger Toyota

Von GUSTAV BÜSING

Selten sind sich Rivalen so einig: Ob Teamchefs oder Fahrer der drei Hersteller, die das Auftaktrennen der Langstrecken-WM (WEC) am kommenden Wochenende in Silverstone in Angriff nehmen, alle sind sich bewusst, dass es im Kampf um den Sieg äußerst eng und spannend zugehen wird.

Die interessanteste Frage, die sich dabei stellt: Wie sieht die Hackordnung der Saison 2015 aus? Kann Toyota die gezeigte Dominanz des TS040 Hybrid aus dem vergangenen Jahr konservieren, oder läuft Porsche schon im zweiten Jahr nach der Rückkehr den Japanern mit dem 919 Hybrid den Rang ab? Oder hat etwa Audi das Kunststück fertiggebracht, mit dem R18 e-tron quattro zu alter Stärke zurückzufinden?

Porsche: Komplett neues Auto

Sicher ist jedoch: Wie in einem so hochkarätigen Wettbewerb wie der WEC üblich, haben alle drei Entwicklungsabteilungen bei ihren jeweiligen Autos für einen deutlichen Sprung gesorgt. Auch wenn die Bezeichnungen gleich geblieben sind, handelt es sich jeweils um mehr oder minder komplett neue Autos. Audi und Toyota ließen immerhin die Monocoques unan-

LMP1-Nachzügler**Nissan und Privat-Champions fehlen**

Nissan und Rebellion sind die großen Abwesenden des Saisonauftakts der WEC in Silverstone. Was zumindest im Fall der Japaner nicht heißt, dass sie nicht versuchen, auf der PR-Schiene präsent zu sein.

Der umstrittene Teamboss Darren Cox, Technikchef Ben Bowlby und ein Großteil der Fahrer wollen samt Showcar in der Nissan-Hospitality im Fahrerlager Fans und Medien Rede und Antwort stehen.

Nissan weit hinter Plan

Die werden mit Sicherheit die Frage stellen, ob die Anstrengungen und der Aufwand für PR-Auftritte im Internet und in den sozialen Medien in angemessenem Umfang zu den bis-

her erzielten technischen und sportlichen Ergebnissen steht.

Zwar hat der Nissan GT-R LM Nismo inzwischen den obligatorischen Crashtest des vorderen Überrollbügels bestanden und weitere Tests in den USA absolviert, insgesamt ist das so vollmundig angekündigte Projekt allerdings mit der Absage

der Rennen in Silverstone und Spa in einem beklagenswerten Zustand. Schließlich handelt es sich nicht um ein Privatteam, sondern um das Unterfangen eines großen Automobilherstellers, der dazu noch groß angekündigt hat, 2016 um den Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans zu fahren. Nicht nur da-

von ist Nissan aber technisch wie sportlich weit entfernt.

Bei Rebellion liegt der Fall ein wenig anders. Die späte Entscheidung des Teams, vom Toyota-Motor auf das Turboaggregat von AER zu wechseln, wie es auch das Team ByKolles verwendet, macht einen Start in Silverstone und nun auch in Spa

unmöglich. Chassispartner Oreca kann erst in diesen Tagen damit beginnen, die Monocoques der beiden Rebellion R-One für die Aufnahme des neuen Motors zu modifizieren. Damit wird auch Rebellion frühestens am 31. Mai beim Testtag in Le Mans offiziell ins WEC-Geschehen 2015 eingreifen. ♦ G3



Crashtest bestanden, Renndebüt vertagt: Nissan GT-R LM Nismo



Muss erst auf AER-Motor angepasst werden: Rebellion R-One

der Hybrid-Giganten

getestet, Porsche entwickelte ein komplett neues.

Erhalten blieben jeweils die Antriebsysteme. Audi setzt weiterhin auf den Vierliter-V6-Turbodiesel, der leistungsstärker geworden ist. Die elektrische Energie, die beim Bremsen rekuperiert wird, fließt in einen verbesserten Schwungradspeicher, der sie wieder an die Vorderachse abgibt. Audi startet damit jetzt in der 4-MJ-Klasse.

Porsche vertraut weiter auf den Zweiliter-V4-Turbobenziner, der aber kräftig überarbeitet wurde. Als einziger Hersteller setzen die Schwaben auf zwei Hybridsysteme. Eines sammelt Bremsenergie, das zweite nutzt den Abgasstrom um die Batterien zu füllen, ehe die Energie an die Vorderachse abgegeben wird. Porsche erreicht damit jetzt 8 Megajoule, die höchste Energieklasse.

Hybrid-Pionier Toyota fährt weiterhin mit dem 3,7-Liter-V8-Benziner und sammelt elektrische Energie beim Bremsen sowohl an der Vorder- wie an der Hinterachse. Verbesserte Super-Kondensatoren speichern den Strom und geben ihn auch

wieder an beide Achsen ab. Dennoch bleiben die Japaner in der 6-Megajoule-Klasse, in der sie 2014 nach eigenem Eingeständnis nicht immer die volle Energie erreichten. Das soll jetzt anders sein.

Schmalere Michelin-Reifen

Doch ob Audi, Porsche oder Toyota: Das Lastenheft der Technischen Direktoren Jörg Zander (Audi), Alex Hitzinger (Porsche) und Pascal Vasselon (Toyota) für die Wintermonate las sich ziemlich gleich. Gewichts- einsparung bis möglichst weit unter die 870 Kilogramm, aerodynamischer Feinschliff für ein (noch) besseres Verhältnis von Abtrieb zu Luftwiderstand und Feintuning des Fahrwerks für eine bessere Reifennutzung.

Wie die Zeiten in Le Castellet bewiesen, machten alle drei LMP1-Werkswagen den angepeilten Sprung nach vorn. Zweifellos mitbeteiligt ist Reifenpartner Michelin, der für die LMP1 in diesem Jahr mit neuen Pneus an den Start geht. Sie sind fünf bis sechs Zentimeter schmaler und rund zwei Kilogramm leichter als bisher, ohne

an Leistung und Haltbarkeit einzubüßen. Zugleich passen sie noch besser in ihr jeweiliges Temperaturfenster, was den Teams mehr Möglichkeiten bei den Reifenstrategien gibt. Zur Verfügung stehen Slicks in den Mischungen «Soft» und «Medium», erstere für niedrige und hohe Temperaturen, Letztere nur für hohe Temperaturen. Dazu zwei Regenreifen und der «Hybrid» genannte profillose Intermediate.

Wenige Änderungen gibt es im Hinblick auf das fahrende Personal bei den etablierten Werken. Bei Audi rückt Oliver Jarvis an die Stelle von Tom Kristensen im Auto mit der Nummer 8. Toyota hat Kazuki Nakajima zu den Weltmeistern Anthony Davidson und Sébastien Buemi in die Startnummer 1 gesetzt. Mike Conway nimmt Nakajimas Platz in der Nummer 2 mit Alexander Wurz und Stéphane Sarrazin ein. Neuer Reservefahrer ist Kamui Kobayashi, dazu ist weiterhin Nicolas Lapierre an Bord.

Bei Porsche haben sich nur die Startnummern verändert, die bisherige 14 ist jetzt die 18,

die Besetzung der bisherigen Nummer 20 fährt in diesem Jahr in der Nummer 17.

Im vergangenen Jahr trennten die sechs Werksautos in Silverstone nach dem Qualifying gerade mal 0,432 Sekunden – Wiederholung nicht ausgeschlossen. 2015 zählt nur noch die jeweils schnellste Runde der beiden eingesetzten Fahrer. Nach den Zeiten vom Prolog muss Porsche in dieser Disziplin als klarer Favorit gelten, aber Toyota sollte nicht unterschätzt werden. «Ich bin gleich in meiner ersten Runde im neuen Auto in Aragón schneller gefahren als jemals im Vorgänger», verriet Alexander Wurz im Gespräch mit MSA. Die Japaner, die von Köln aus operieren, sind also gerüstet.

Audi sieht sich auf Augenhöhe

«Wir sind schnell auf eine Runde, an der Reifennutzung über einen vollen Stint müssen wir noch arbeiten. Die Vorderreifen lassen noch zu früh nach», macht LMP1-Projektleiter Fritz Enzinger aus den Aufgaben vor Silverstone kein Geheimnis. Ob die vier Tage vor Ostern im

1:1-Windkanal dafür gereicht haben? Denn seit Ostermontag sind die Transporter auf der Reise nach England.

Bei Audi herrscht nach dem Prolog Gewissheit, dass ihnen ein deutlich besseres Auto zur Verfügung steht – «auf Augenhöhe mit der Konkurrenz», wie es Dr. Wolfgang Ullrich angestrebt hat. Die Stärken liegen ganz offensichtlich in der Reifennutzung und damit in den Long Runs, das Qualifying ist schon aufgrund der niedrigeren Megajoule-Klasse nicht die bevorzugte Disziplin.

Vielfach unbemerkt ist auch dem Team ByKolle (ex Lotus) mit ihrem CLM P1/01 ein guter Sprung vorwärts gelungen. Wenn in Silverstone erstmals das neue Getriebe samt neuer Hinterachse zum Einsatz kommt, sollte der Rückstand auf die Hybrid-Boliden der Werke noch weiter schrumpfen, weil Simon Trummer und Vitantonio Liuzzi dann ein fahrstabileres Auto zur Verfügung haben. Da kann man auch auf Grid Girls verzichten, die die WEC letzte Woche kurzerhand abgeschafft hat. ♦

NACHGEHAKT BEI

André Lotterer

(33/D). Der Audi-Werksfahrer über die Kräfteverhältnisse in der LMP1 und die Fortschritte am Audi R18 e-tron quattro.



Von GUSTAV BÜSING

Wie schätzt du das Kräfteverhältnis nach dem Prolog mit Blick auf das Auftaktrennen in Silverstone ein? Das ist ganz schwer zu sagen. Allein weil alle mit unterschiedlichen Aero-Paketen unterwegs waren, wir zum Beispiel mit viel Abtrieb. Auf eine Runde sieht Porsche sehr stark aus. Mit 8 MJ und frischen Reifen sind sie sehr schnell. Auf einem Long Run funktioniert es eher weniger – da sieht es bei uns sehr gut aus. Über Toyota kann ich nach dem Prolog eigentlich nichts sagen. Unser Auto war sehr gut zu fahren, wir hatten mit den Einsatzautos wenig Probleme. Wir haben noch einige Sachen dazugelernt und hoffen, dass wir vor Silverstone alles optimieren können, um dort in einer starken Position zu sein.

Wo hat Audi nach deiner Meinung mit dem aktuellen

Auto den größten Schritt nach vorn gemacht? Da kommen viele Sachen zusammen. Mit den 4 MJ hängt man weniger von der reinen Traktion an der Hinterachse ab, man kommt besser aus den Kurven raus. Das ist es eine gute Hilfe, wenn der Reifen schon ein wenig abgebaut hat. Die überarbeitete Aerodynamik bringt uns außerdem in ein besseres Fenster. Eigentlich geht alles, was wir so am Auto gemacht haben, in Richtung bessere Haftung. Das sorgt dann dafür, dass die Performance bis zum Ende eines Stints auf hohem Niveau bleibt.

Das Reifenmanagement war 2014 bei euch häufig ein Problem. Ist das vorbei? Wir hoffen es, aber das werden wir erst nach ein paar Rennen wissen. Jetzt schaffen wir es leichter, im richtigen Temperaturfenster zu sein, sodass der Reifen richtig funktioniert.

STARTERLISTE WEC 6H SILVERSTONE (STAND: 6. APRIL 2015)

Nr.	Klasse/MJ	Team	Fahrzeug	Fahrer
1	LMP1-H/6	Toyota Racing	Toyota TS 040 – Hybrid	Davidson/Buemi/Nakajima
2	LMP1-H/6	Toyota Racing	Toyota TS 040 – Hybrid	Wurz/Sarrazin/Conway
4	LMP1-L	Team ByKolle	CLM P1/01 – AER	Trummer/Liuzzi
7	LMP1-H/4	Audi Sport Team Joest	Audi R18 e-tron quattro	Fässler/Lotterer/Tréluyer
8	LMP1-H/4	Audi Sport Team Joest	Audi R18 e-tron quattro	Di Grassi/Duval/Jarvis
17	LMP1-H/8	Porsche Team	Porsche 919 Hybrid	Bernhard/Webber/Hartley
18	LMP1-H/8	Porsche Team	Porsche 919 Hybrid	Dumas/Jani/Lieb
26	LMP2	G-Drive Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Rusinov/Canal/Bird
28	LMP2	G-Drive Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Yacaman/Derani/Gonzalez
30	LMP2	Extreme Speed Motorsports	HPD ARX-03b – Honda	Sharp/Dalziel/Heinemeier-Hansson
31	LMP2	Extreme Speed Motorsports	HPD ARX-03b – Honda	Brown/Van Overbeek/Fogarty
35	LMP2	Oak Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Nicolet/Merlin/Maris
36	LMP2	Signatech Alpine	Alpine A450b – Nissan	Panciatici/Chatin/Capillaire
39	LMP2	Team Sard Morand	Morgan Evo – Sard	Klien/Saga/Amberg
42	LMP2	Strakka Racing	Dome S103 – Nissan	Leventis/Watts/Kane
43	LMP2	Team Sard Morand	Morgan Evo – Sard	Ragues/Webb/Vautier
47	LMP2	KCMG	Oreca 05 – Nissan	Howson/Bradley/Tandy
50	GTE-Am	Larbre Competition	Chevrolet Corvette C7	Roda/Ruberti/Poulsen
51	GTE-Pro	AF Corse	Ferrari F458 Italia	Bruni/Vilander
71	GTE-Pro	AF Corse	Ferrari F458 Italia	Rigon/Calado
72	GTE-Am	SMP Racing	Ferrari F458 Italia	Shaitar/Bertolini/Basov
77	GTE-Am	Dempsey Racing-Proton	Porsche 911 RSR	Dempsey/Long/Seefried
83	GTE-Am	AF Corse	Ferrari F458 Italia	Perrodo/Collard/Aguas
88	GTE-Am	Abu Dhabi-Proton Racing	Porsche 911 RSR	Ried/Al Oubaisi/Bachler
91	GTE-Pro	Porsche Team Manthey	Porsche 911 RSR	Lietz/Christensen
92	GTE-Pro	Porsche Team Manthey	Porsche 911 RSR	Pilet/Makowiecki
95	GTE-Pro	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Nygaard/Sörensen/Thiim
96	GTE-Am	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Castellacci/Goethe/Hall
97	GTE-Pro	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Turner/Mücke
98	GTE-Am	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Dalla Lana/Lamy/Lauda
99	GTE-Pro	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	MacDowall/Rees/Stanaway

Internet: www.fiawec.com

TITELVERTEIDIGER 2015

Langstrecken-WM S. Buemi/A. Davidson



Für Toyota den ersten WEC-Titel geholt: Davidson (l.)/Buemi

Von GUSTAV BÜSING

Mit dem langfristigen Stammpfad in der Formel 1 hat es sowohl bei Sébastien Buemi als auch bei Anthony Davidson nicht geklappt. Doch mit dem Titel in der Langstrecken-WM bewiesen beide ihre Klasse in einer Disziplin, in der Egoismus hinter Kompromissfähigkeit und Teamgeist zurückstehen muss. Das nächste Ziel der amtierenden WEC-Champions: der Sieg in Le Mans.

Die vorzeitige Titelentscheidung auf dem GP-Kurs von Bahrain vor Augen, erreicht Anthony Davidson der Funkanspruch seines Renningenieurs Jean-Philippe Pelopret: «Bitte zur Box kommen. Wir haben einen Defekt an der Lichtmaschine.» Die Konsequenz ist dem Briten sofort klar: In diesem Rennen reicht es nicht für einen Platz auf dem Podium, vielleicht nicht einmal für einen WM-Punkt.

Mehr als 30 Minuten arbeiten die Mechaniker hektisch am sonst so zuverlässigen Toyota TS040 Hybrid mit der Startnummer 8, dann gehen die WM-Führenden wieder ins Rennen. Und als das Rennen

beendet ist, reicht es sogar noch zum Fahrertitel für die schweizerisch-britische Kombination in Diensten der aus Deutschland operierenden Japaner.

Entwickler Davidson

Was folgt, ist eine eher merkwürdige Reaktion. Denn was sagt Davidson, gefragt nach seiner Reaktion auf den Funkanspruch seines Renningenieurs? «Ich habe im Auto gelächelt», verblüfft der 35-Jährige den Fragesteller, und schiebt die passende Erläuterung gleich hinterher. «Ich wusste immer, dass es nicht einfach ist, einen Weltmeistertitel zu gewinnen – und das war der Beweis.» So spricht einer, der neun lange Jahre als Test- und Reservefahrer in der Formel 1 gefragt war, aber in dieser Zeit nur 24 Rennen bestreiten durfte.

Dennoch kommen dem nur 1,66 Meter großen und 56 Kilogramm wiegenden Briten mit der Jockey-Figur, der auch deshalb – und natürlich, weil es eine Kurzform seines Vornamens ist – den Spitznamen «Ant» (engl. für Ameise) verpasst bekommen hat, diese unzähligen Testkilometer jetzt zugute.

Schon Peugeot, wo er 2010 antrat, wusste seine Abstimmungsqualitäten zu schätzen, und auch bei Toyota ist seine

Serie - 8. Folge

Toyotas dop



Weltmeister-Auto: Der Toyota TS040 Hybrid des Jahrgangs 2014 war der Konkurrenz überlegen

Erfahrung aus dieser engen Zusammenarbeit mit den besten Ingenieuren der Motorsport-Szene gefragt.

Sébastien Buemi, der junge Teamkollege und Mit-Weltmeister, wirkt im Vergleich mit Davidson nach außen eher scheu und introvertiert. Der Schweizer, dessen Großvater in seinem Heimatort Aigle ein Toyota-Autohaus gründete, blickt dabei auf eine klassische Formel-Karriere mit Formel BMW, Formel 3 und GP2-Serie zurück. Im Anschluss daran bestritt er von 2009 bis 2011 insgesamt 55 Grands Prix als Red-Bull-Nachwuchsfahrer bei Toro Rosso. Ins Weltmeisterteam von Red Bull schaffte er es «nur» als Test- und Reservefahrer. Also heuerte er 2012 bei Toyota an und überzeugte auf Anhieb seinen unmittelbaren Boss, Pascal Vasselon.

Buemi auf McNishs Spuren

Vor allem sein Rennen 2013 auf dem Circuit of the Americas in Austin (Texas), wo er als einziger der Toyota-Piloten mit den bärenstarken Audi mithalten konnte, ist im Team noch in bester Erinnerung.

Neben seinem hohen Grundspeerd kam ihm in der Saison 2014 bei der Fahrt zum Titel eine weitere Qualität zu-

gute: Buemi bewegt sich im dichten WEC-Verkehr mit stets mehr als 30 unterschiedlich schnellen Wettbewerbern mit hoher Sicherheit bei Überholvorgängen und Überrundungen (siehe auch Nachgehakt rechts). Darin ähnelt seine Fahrt fast schon dem zurückgetretenen Audi-Piloten Allan McNish, der lange Jahre mit traumwandlerischer Sicherheit durch den Verkehr auf den Pisten stach.

Das Weltmeister-Duo Davidson/Buemi hat die Saison 2014 mit Nicolas Lapierre als drittem Mann hinter dem Lenkrad der Startnummer 8 begonnen. An den Siegen in Silverstone und Spa-Francorchamps hatte der schnelle Franzose einen großen Anteil.

Doch dann kamen die verhängnisvollen Sekunden in Le Mans, als Lapierre auf Slicks im strömenden Regen in die Leitplanken krachte. Trotz langer Reparatur reichte es für das Trio noch zu Platz 3. Als Lapierre in Austin bei vergleichbaren Verhältnissen einen ähnlichen Aussetzer hatte, riss den Kollegen ebenso wie der Teamleitung der Geduldssaden. Der Franzose wurde aussortiert, Davidson und Buemi beendeten die Saison zu zweit.

Wenn die Weltmeister 2014 etwas bedauern, dann ist es der

so heiß ersehnte und erneut unter dramatischen Umständen verpasste Sieg in Le Mans durch den Unfall von Lapierre, aber mehr noch durch das durchgeschmorte Relais am klar führenden Auto der Teamkollegen Alexander Wurz, Stéphane Sarrazin und Kazuki Nakajima.

Für Buemi und Davidson ebenso wie für das gesamte Team steht ein Sieg 2015 in Le Mans ganz weit oben auf der Prioritätenliste – ziemlich sicher sogar weiter oben als die Verteidigung der beiden WM-Titel bei Fahrer und Marken.

Toyota besonders unter Druck

Dieser Sieg in Le Mans wird aber nur gelingen, wenn Toyota mit seiner kontinuierlichen und behutsamen Weiterentwicklung des 2014 so starken TS040 Hybrid weiter die Nase vor den Wettbewerbern Audi, Nissan und Porsche behält. «Vor allem Porsche könnte in diesem Jahr unser Hauptgegner werden», ahnt Rob Leupen, der Geschäftsführer der in Köln beheimateten Toyota Motorsport GmbH (TMG). «Vielleicht sind sie sogar viel näher an uns dran, als uns lieb ist.» Für Hybridpionier Toyota ist der Druck in diesem Jahr in Le Mans so hoch wie noch nie. ♦

pepelles Flottchen

Statistik Sébastien Buemi/Anthony Davidson

- Gemeinsame WEC-Starts: 17
- Gemeinsame WEC-Laufsiege: 5
- Gemeinsame WEC-Podestplätze: 11
- Gemeinsame WEC-Pole-Positions: 2
- Gemeinsame WEC-Ausfälle: 3
- Gemeinsame WEC-Punkte: 272,25
- Gemeinsame WEC-Titel: 1 (2014)

NACHGEHAKT BEI Rob Leupen

(51/NL). Der Toyota-LMP1-Teamdirektor über das Fahrer-Duo, das 2014 den WM-Titel zu TMG nach Köln holte.



Von MICHAEL BRÄUTIGAM

? Was hat Sébastien und Anthony letztes Jahr so stark gemacht? Die Grundgeschwindigkeit und das Talent, das beide mitbringen. Und ein Auto, das gut zu ihnen passt. Sie haben es geschafft, das Setup gemeinsam mit den Ingenieuren weiterzuentwickeln. Beide funktionieren auch als Team sehr gut und sind mittlerweile sehr gut aufeinander abgestimmt. Dazu spornen sie sich gegenseitig an. Untereinander herrscht da ein sehr gesunder Wettbewerb.

? Was sind auf der Strecke ihre herausragenden Fähigkeiten? Sowohl bei Sébastien als auch bei Anthony die Fähigkeiten im Verkehr. Ich glaube, wir haben nicht nur spektakuläre Duelle unter den LMP1-Autos gesehen, sondern auch im Überraschungsverkehr – insbesondere von Sébastien, wo er wirklich sehr schnell ist. Für mich persönlich ist er auch der herausragende Fahrer der Saison 2014, danach kommen sehr schnell Anthony oder auch Kazuki (Nakajima, d. Red.). Aber dieses Fahren im Verkehr ist eine extreme Stärke.

? Wie wichtig sind beide für das gesamte Toyota-LMP1-Projekt? Sie sind wichtig, das haben sie 2014 deutlich unterstrichen. Am Anfang haben vor allem Alex Wurz und Nicolas Lapierre die Entwicklungsarbeit gemacht, da das Schwesterauto von Sébastien und Anthony ja erst in Le Mans 2012 in Erscheinung getreten ist. Aber mit der Weltmeister-

schaft sind beide jetzt absolute Leistungsträger geworden.

? Wie sehr schätzen Sie die beiden auch als Entwicklungsfahrer? Beide sind so erfahren, dass sie anhand von Telemetriedaten wirklich gutes Feedback geben können. Das Schöne bei den beiden ist auch, dass sie immer etwas «streiten», so schaukeln sie sich gegenseitig hoch. Das allerdings sehr respektvoll und wertschätzend, also nicht so, dass sie sich die Köpfe einhauen. Die Diskussion ist immer auf Performance und Erfolg ausgerichtet. Sie sind nicht immer einer Meinung, aber so kristallisieren sich immer wieder neue Ideen heraus. Beide waren auch im Zuge des neuen Reglements 2014 wichtig, weil beide Erfahrungen aus der Formel 1 mitbringen, sie können also mit Abtriebsautos und Benzinsparen umgehen.

? Was schätzen Sie privat besonders an den beiden? Anthony ist immer mit Motorsport beschäftigt und jemand, der eigentlich immer gut gelaunt ist. Sébastien ist ein feinfühler Mensch mit einem feinen Gespür für die Menschen, die ihm nahestehen. Als Jüngster im Team ist er auch ein bisschen der Flieger, der sich das eine oder andere herausnimmt. Aber das gehört dazu, und er zahlt es auf der Rennstrecke ja auch alles wieder zurück. Ich glaube auch, dass es fürs Team wichtig ist, dass nicht alle gleich sind. Man reibt sich ein bisschen, aber man lacht auch viel. Und was auch beide auszeichnet: Sie sind sehr stabil und zuverlässig.

Ihre Helfer

Wenn es für die amtierenden Weltmeister Anthony Davidson und Sébastien Buemi mit der Titelverteidigung oder gar mit dem Le-Mans-Sieg etwas werden soll, dann darf ihr neuer Teamkollege im Auto mit der Startnummer 1 sich ebenso wie die beiden Weltmeister keine Schnitzer erlauben. Mit Kazuki Nakajima als drittem Mann, der seine Qualitäten im Schwesterauto schon häufig unter Beweis gestellt hat, ist das neu formierte Trio für die Saison 2015 zweifellos eine der stärksten Fahrerbesetzungen in der Langstrecken-WM (WEC).

Viel wird aber auch davon abhängen, ob es Pascal Vasselon, dem Technischen Direktor von TMG, gelungen ist, den Vorsprung, den das «1000-PS-Auto» in der vergangenen Saison vor seinen Wettbewerbern hatte, mit den zahlreichen Verbesserungen im Detail zu konservieren. Wie im-



P. Vasselon



H. Murata



K. Nakajima

mer geht es vor allem um aerodynamische Feinarbeit, um den Luftwiderstand zu reduzieren und gleichzeitig mehr Abtrieb zu gewinnen. Der konsequente Feinschliff, gepaart mit dem einen oder anderen Griff in die Trickkiste, kann Toyota auch 2015 in der Favoritenrolle halten.

Mindestens ebenso bedeutend wie die Weiterentwicklung der Fahrzughülle ist die Frage, wie es Hisatake Murata, dem Verantwortlichen für den Hybridantrieb, gelungen ist, die weiterhin 6 Megajoule Zusatzenergie pro Le-Mans-Runde in Leistung umzusetzen. Zum Aufstieg in die 8-MJ-Klasse hat es aus dem Grund, dass die notwendigen, zusätzlichen Kondensatoren und größeren Kühler schwerer wogen als die zusätzlich abrufbare Leistung, nicht gereicht. Murata-san ist seit 2006 mit Hybridantrieben für den Motorsport befasst. ♦ GB

Ihre Gegner

Ob das Unternehmen Titelverteidigung erfolgreich ablaufen wird, hängt stark davon ab, ob Toyota den Vorsprung aus dem Vorjahr in die neue Saison retten kann. Da der angestrebte Aufstieg in die 8-MJ-Klasse nicht gelang, könnte es vor allem im Verhältnis zum 8-MJ-Porsche aber eng werden.

Die Weissacher mit Topstar Mark Webber haben bei der Entwicklung des 2015er-Autos versucht, die Schwachpunkte des Vorgängers, wie zum Beispiel den übermäßig hohen Reifenverschleiß, auszumerzen. Ihr in diesem Jahr also noch stärkeres Hybrid-System erntet darüber hinaus nicht nur beim Bremsen, sondern auch über den Turbolader zusätzliche elektrische Energie.

Aufgrund der langjährigen Erfahrung im Langstreckensport darf auch Audi nicht unterschätzt werden. Ob die aus dem neuen Motorsport-

Zentrum in Neuburg an der Donau agierenden Ingolstädter rund um den dreifachen Le-Mans-Sieger André Lotterer ihr Handicap mit dem nur 2 MJ produzierenden Hybrid-System überwunden haben, bleibt zu klären. Nicht nur dank der jetzt 4-MJ-Zusatzenergie, auch wegen starker Fortschritte bei Aerodynamik und Dieselmotor muss mit Audi gerechnet werden.

Mit hoher Gewissheit wird der revolutionäre, brandneue Nissan GT-R LM auf Anhieb nicht auf Augenhöhe sein. Die einzige Strecke, auf der das voll auf Topspeed abzielende Konzept aufgehen könnte, ist direkt beim Debüt in Le Mans. Aber an der Sarthe brauchen die von Marc Gené und seinen Teamkollegen pilotierten Fronttriebler dann auch noch das nötige Durchhaltevermögen für den 24-h-Marathon, was beim ersten Einsatz nur schwierig sicherzustellen ist. ♦ GB



M. Webber



A. Lotterer



M. Gené

CHRONIK

Sébastien Buemi

- 1988 Geburt am 21. Oktober in Aigle VD/Schweiz.
- 2004/2005 Nach dem Kartsport geht es in die Formel BMW. 2005 P2 in der Formel BMW Deutschland und beim Weltfinale.
- 2006 Ein vollgepacktes Jahr in Formel 3 und Formel Renault. In der Formel 3 gute Resultate beim Masters (P3) und in Macau (P4).
- 2007 Vizemeister in der Formel-3-Euroserie und erste Rennen in der GP2.
- 2008 Vizemeister in der GP2 Asia und mit 2 Siegen P6 in der GP2-Serie. F1-Testfahrer bei Toro Rosso.
- 2009-2011 F1-Stammfahrer bei Toro Rosso. Insgesamt 29 WM-Punkte in 55 Starts.
- 2012 24h Le Mans mit Toyota - Ausfall.
- 2013/2014 Langstrecken-WM (WEC) mit Toyota. 2014 Weltmeister, dazu Fahrer in der Formel E. ♦

CHRONIK

Anthony Davidson

- 1979 Geburt am 18. April in Hemel Hempstead/England.
- 1999/2000 Formel Ford in Großbritannien.
- 2001 Sieger F3 Europacup, Vizemeister in der britischen Formel 3. F1-Testfahrer bei BAR-Honda.
- 2002-2006 F1-Testfahrer bei BAR/Honda (ein GP), 2002 zwei GP für Minardi.
- 2007 F1-Stammfahrer bei Super Aguri (0 Punkte).
- 2008 F1-Stammfahrer bei Super Aguri (0 Punkte in 4 GP), Testfahrer bei Honda.
- 2009 F1-Testfahrer bei Aston GP, 24h Le Mans mit Brawn Martin (LMP1/13).
- 2010/2011 Peugeot-LMP1-Werksfahrer, 2011 auch F1-Testfahrer (Mercedes).
- 2012 24h Le Mans (Toyota).
- 2013/2014 Langstrecken-WM mit Toyota, 2014 Weltmeister. 2013 auch F1-Testfahrer (Mercedes) ♦

Blancpain Sprint Series Nogaro

BMW überrascht Audi-Team

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Dirk Müller und Maxime Martin haben dem BMW Sports Trophy Team Brasil den ersten Sieg beschert. Starke Audis wie im Vorjahr geschlagen.

Der erste von den hoch gehandelten WRT-Audis, ausgerechnet jener von BGTS-Meister Laurens Vanthoor und seinem neuen Fahrpartner Robin Frijns, war schon vor dem Quali-Rennen außer Gefecht. Frijns verlor im Qualifikationstraining die Kontrolle und krachte eingangs der Start- und Ziel-Geraden so vehement in die Mauer, dass das Chassis hinüber war. Besonders ärgerlich: Nicht nur das Wochenende für das favorisierte Duo war vorüber, sondern auch das Auto mit der Nummer 1, welches die 24h von Spa 2014 gewinnen konnte, war nun ein Totalschaden.

Im Quali-Rennen holten die Markenkollegen Stéphane Ortelli und GP2-Umsteiger Stéphane Richelmi die Kohlen für WRT aus dem Feuer, indem sie den brasilianischen BMW Z4 GT3 mit den Ersatzfahrern Dirk Müller und Maxime Martin hinter sich halten und so gewinnen konnten.

Am Ostermontag ging es dann aber im Hauptrennen des «Coupes des Pâques» (Osterpokals) andersherum: Martin überrumpelte bereits in der An-



Schnelle Ersatzmänner: Maxime Martin (l.) und Dirk Müller bejubeln den Sieg beim «Osterpokal»

fangsphase Richelmi mit einem leichten Schubser, welcher dem Belgier freie Bahn zum Vorbeiziehen gab. Von da an zog der DTM-Werkspilot bis zum Pflichtstopp davon.

Müller wehrt Final-Angriff ab

Beim Wechsel auf Dirk Müller dauerte es jedoch ewig, bis der

Motor ansprang, und dadurch ging viel Zeit verloren. So zog der weitere WRT-Audi von Christopher Mies und Enzo Ide vorbei an den Spitzenplatz. Ide jedoch konnte den Speed von Müller nicht gehen und reihte sich schnell hinter dem Burbacher ein, der wie Martin die zeitgleich in der brasilianischen

Stockcar-Serie fahrenden Stammfahrer vertrat.

Auch Ortelli zog an Ide vorbei und machte im Finale noch einmal Druck auf Müller, welcher jedoch standhielt und den ersten Sieg für die Brasilianer sicherte. Hinter Ide liefen Maximilian Buhk/Vincent Abril im Bentley auf P4 ein, vor Norbert



Geschlagen: Ortelli/Richelmi



Top 5: Seefried/Siedler



Pro-Am-2.: Schneider/Karachev

Siedler/Marco Seefried, die im Rinaldi-Ferrari schon im Quali-Rennen mit P4 auftrumpften.

In der Pro-Am-Klasse kämpften Bernd Schneider und Alexey Karachev (Mercedes) lange um den Sieg, letztlich waren sie aber gegen die Teamkollegen Alexey Vasilyev/Christophe Bouchut knapp unterlegen. ♦

Saisonvorschau European Le Mans Series

Viele Favoriten vor dem Saisonstart

Im Rahmenprogramm der Langstrecken-WM (WEC) startet auch die European Le Mans Series (ELMS) in die neue Saison. BMW Z4 GTE startet mit Marc VDS erstmals mit in Europa.

In der Top-Klasse LMP2 sind mit den Champions von Signatech-Alpine sowie dem Morand-Team gleich zwei starke Mannschaften in die Weltmeisterschaft aufgestiegen. Das bedeutet aber nicht, dass es deshalb an Qualität mangelt. Zum einen ist mit dem Thiriet-by-TDS-Team die Meistertruppe von 2012 erneut dabei. Mit dem neuen Oreca-05-Coupé samt Nissan-Motor haben sie nominell auch eines der stärksten technischen Pakete.

Das Jota-Team ist ebenfalls wieder dabei und kennt seinen

Zytek Z1SN, der nach der Umbenennung des Herstellers nun Gibson 015S heißt, in- und auswendig. Dazu vertraut man mit Teambesitzer Simon Dolan, Audi-Werksfahrer Filipe Albuquerque sowie Nissan-Werkspilot Harry Tincknell auf ein extrem starkes Fahrertrio.

Europa-Premiere für Z4 GTE

Nicht erst seit der Bestzeit beim Vortest muss man Murphy Prototypes ebenfalls zu den Favoriten zählen. Komplettiert wird das LMP2-Feld von je zwei Oreca 03R der Teams AF Corse und Ibanez Racing, dem Krohn-Ligier, dem Greaves-Gibson und dem Pegasus-Morgan.

In der neuen LMP3-Klasse werden voraussichtlich fünf Fahrzeuge beim Debüt der neuen Kategorie am Start stehen. Im Auto der University of Bol-

ton ist mit Jens Petersen auch ein deutscher Fahrer dabei.

Spannung ist auch in den GT-Klassen garantiert. Besonderes Augenmerk dürfte in der bislang von Ferraris dominierten GTE-Klasse auf dem BMW Z4 GTE des Teams Marc VDS Racing liegen. Diesen teilen sich Andy Priaulx, BMW-Junior Jesse Krohn und Herrenfahrer Henry Hassid. Zu sechs Ferrari gesellen sich zwei Porsche 911 RSR von Gulf Racing UK sowie Proton Racing.

In der GTC-Klasse startet Gulf Racing UK mit einem Lamborghini. Dieser stellt sich der Konkurrenz in Form von drei AF-Corse-Ferrari, dem BMW Z4 GT3 von Thiriet by TDS Racing, u.a. mit Ex-GT-Masters-Meister Dino Lunardi, und dem Aston Martin von Massive Motorsports. ♦ MBR



Einer der Mitfavoriten auf LMP2-Titel: Murphy Prototypes



Gibt sein ELMS-Debüt: BMW Z4 GTE von Marc VDS Racing

NACHRICHTEN

Comeback-Pole für
Priaux, Neal Leader

BTCC Mit einer Pole-Position meldete sich Andy Priaux (BMW) in Brands Hatch an alter Wirkungsstätte zurück. Nach P9 im ersten Durchgang, in dem er mit Reifenproblemen zurückfiel – Teamkollege Rob Collard siegte –, unterlag er im Mega-Finish von Lauf 2 nur knapp Gordon Shedden (Honda), der dem neuen Civic Type R den ersten Laufsiege bescherte. Im dritten Lauf gewann Honda-Teamkollege Matt Neal, der sich damit punktgleich mit Jack Goff (MG) die Tabellenführung sicherte. Priaux liegt nach P8 im dritten Durchgang drei Zähler hinter Neal.

Wieder Lexus-Sieg
zum Saisonauftakt

Super GT Wie im vergangenen Jahr gewann der Toms-Lexus den Saisonauftakt in Okayama. Ebenfalls wie 2014 zählte Andrea Caldarelli zu den Siegfahrern, wobei er diesmal mit seinem neuen Fahrpartner Ryo Hirakawa siegte. In der GT300-Klasse gab es bei widrigen Wetterbedingungen einen Überraschungssieg des Toyota Prius von Yuichi Nakayama und Koki Saga. Der Audi von Tomonobu Fujii und Richard Lyons sicherte sich mit P3 einen Podestplatz.

Camaros in Nogaro
nicht zu schlagen

GT4-EM Zwei Doppelsiege für die Chevrolet Camaro von V8 Racing waren die Bilanz beim Auftakt in Nogaro. Im ersten Lauf gewannen Duncan Huisman und Luc Braams vor Jelle Beelen und Marcel Nooren. Im zweiten Lauf tauschten diese Paarungen P1 und P2. Im ersten Lauf komplettierte Jörg Viebahn (Aston Martin) das Podest, welcher in Lauf zwei auf P8 fuhr. Arno Klasen und Thomas Krebs (Porsche) sicherten sich P1 und P2 der Amateurwertung.

Erfolgreicher Rollout
des neuen GT4-KTM

KTM Rund 400 Runden auf dem 2,7 km kurzen Adria Raceway absolvierte der neue, von Reiter Engineering entwickelte X-Bow GT4 vergangene Woche bei seinem Rollout. Neben Tomas Enge (CZ) saß auch die neue X-Bow-Stammpilotin Naomi Schiff (B) am Steuer. ♦ MBR

DTM

Timing und Racing enger

Von ARNO WESTER

In etwas mehr als drei Wochen startet die DTM am 1. Mai in Hockenheim in ihre 28. Saison. Der Zeitplan ist eng und herausfordernd.

Nach einem 30-minütigen Rollout sowie einem freien Training (45 Minuten) am Freitag blicken die Verantwortlichen mit Spannung auf den Samstag, wo es Schlag auf Schlag geht. Nach dem Ende eines weiteren freien Trainings (45 Min.) folgt rund zwei Stunden später (12.00 Uhr) schon das kompakte, nur noch 20-minütige Qualifying. Nach weiteren 100 Minuten beginnen bereits die Informationsrunden (10 Min.), bevor um 14.45 Uhr die Ampel für den Start in die Einführungsrunde des ersten von zwei Rennen über 40 Minuten plus eine Runde auf Grün gestellt wird. Der eng gesteckte Zeitplan bedeutet für Teams und Fahrer eine große Herausforderung, gilt es doch in kürzester Zeit ein perfektes Setup für Qualifying und Rennen zu erarbeiten.

Die DTM-Dachorganisation ITR legt übrigens Wert auf die Feststellung, dass der erste Lauf nicht als «Sprintrennen» deklariert wird, nur weil er 20 Minuten kürzer als das zweite Rennen am Sonntag ist. Beide Läufe seien zwar unterschiedlich lang, sie würden aber von der Wertigkeit her gleich behan-



Action auf der Strecke: 2015 soll das Racing in jetzt zwei Läufen noch enger werden

delt. Will heißen: Es gibt für beide Rennen jeweils die gleiche Anzahl an Meisterschaftszählern nach dem Formel-1-Punktesystem 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1 für die Top Ten.

DRS jetzt bis zum Schluss

«Wir wollen den Zuschauern packenden Rennsport und beste Unterhaltung bieten. Dazu gehören spektakuläre Überholmanöver auf der Strecke und Spannung bis zur letzten Runde», sagt DTM-Chef Hans Werner Aufrecht. Damit dieser Wunsch auch in Erfüllung geht, haben die Verantwortlichen die Einsatzmöglichkeiten des DRS (Drag Reduction System) erweitert. Das System darf nun dreimal pro Runde – und eben-

falls neu – auch bis zum Fallen der Zielflagge eingesetzt werden, sofern der Fahrer bei Start/Ziel weniger als eine Sekunde Abstand zum Vordermann hat. Bisher durfte das DRS lediglich einmal pro Runde genutzt werden. Der Heckflügel kann jetzt um 18 statt 16 Grad abgesenkt werden, was den Luftwiderstand weiter verringert und die Endgeschwindigkeit erhöht.

Auch die Zeit der unterschiedlichen Reifenmischungen, die bisher in einem einzigen Rennen verwendet werden mussten, ist vorbei. Die weichen Optionsreifen von DTM-Exklusivausstatter Hankook kommen nicht mehr zum Einsatz. Demzufolge werden nun die Qualifyings und Rennen nur

noch mit dem Standardreifen «Prime» gefahren.

«Ich finde diese Entscheidung richtig, denn jetzt sind die Rennen vor allem für die Fans besser lesbar», erklärte ITR-Vorstand Hans-Jürgen Abt am Rande des Formel-E-Rennens in Long Beach, wo das sportliche Geschehen am vergangenen Ostersonntag an einem einzigen Tag über die Bühne ging. Dagegen würde die DTM nun an zwei Tagen Rennaction bieten, und das auch noch zum gleichen Preis! «Die Karten werden für den Sonntag neu gemischt», meinte Abt, «denn im zweiten Qualifying (10.35 Uhr) wird eine neue Startaufstellung für das zweite Rennen (Start 13.43 Uhr) ermittelt.» ♦

TCR International Series

Ein paar Kinderkrankheiten

Nach dem Debüt in Malaysia steht am Wochenende mit den Rennen in Shanghai bereits die zweite Station auf dem Plan. Eine kleine Bestandsaufnahme.

Mit Glanz und Gloria ging die Premiere in Sepang dabei nicht über die Bühne. Doch das war auch gar nicht das Ziel. Das hieß: Mit einem nicht allzu kleinen Feld schöne Rennen abliefern und so Werbung für die eigene Zukunft machen.

Betrachtet man nun also den Auftakt aus diesem Blickwinkel, dann ist er durchaus gelungen. Es gab spannende Zweikämpfe, schöne Überholmanöver und mit Jordi Gené sogar einen prominenten Laufsieger. Aus dieser Warte: Ja, das Racing passt und die Qualität des Fahrerfeldes stand sowieso nie zur Diskussion.

Anlaufschwierigkeiten zeigte vor allem die Technik. Einzig die Seat Leon Cup Racer und die Honda Civic kamen in der Hitze von Malaysia ohne großartige Probleme aus. Holpriger lief es da speziell für das Proteam, was mit Getriebeproblemen am Ford Focus von Diego Romanini haderte und das

Auto des Italieners aus dem Verkehr ziehen musste.

Engstler: Speed schon da

Beim Campos-Rennstall kämpfte man mit Überhitzungsproblemen an den beiden Opel Astra OPC von Jordi Oriola und Igor Skuz. Über Nacht wurde deshalb ein größerer Kühler

eingeflogen, der eingepasst wurde und mit dem zumindest Skuz noch das Sonntagsrennen bestreiten konnte.

Beim Engstler-Team konnten die Audi TT den Speed gut mitgehen, speziell als die anfangs auferlegten 30 kg Zusatzgewicht aus dem Auto genommen werden durften. Platz 4 und 2 Punkte im Quali von Franz Engstler war ein starkes Ausrufezeichen. Auch der TT hatte jedoch noch einige Technik-Problemchen – so waren nicht mehr als weitere 4 Punkte für Teamkollege Grachev drin.

In Shanghai dürfte die Technik besser ausgereift und das Feld noch enger beisammen sein. Und auch wenn die Premiere noch keine Leuchtreklame darstellte, gute Werbung für die neue Kategorie war sie allemal. Zumindest die Zutaten für ein Erfolgsrezept stimmen. ♦ MBR



Guter Auftakt: Der TCR-Honda fuhr direkt um Podiumsplätze



Hyundai-Werkspilot Thierry Neuville

«Noch nicht auf VW-Niveau»

Blickt zuversichtlich in die Zukunft: Thierry Neuville ist überzeugt, dass er und Hyundai ab 2016 um den Titel kämpfen

Von REINER KUHN

Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville, der aktuelle Gesamtdritte der Rallye-WM, will mehr sein als nur der bestplatzierte Volkswagen-Jäger. Dass das möglich ist, und wie er es umsetzen will, erklärt der Belgier und Vizeweltmeister von 2013 im MSA-Interview. Die sechs Wochen WM-Pause zwischen dem letzten Lauf in Mexiko und dem nächsten in Argentinien nutzt er weniger zum Verschnaufen.

Beim zweiten WM-Lauf in Schweden hast du bis zum letzten Meter um den Sieg gekämpft und wurdest dann Zweiter. Du hast dann von einem Weckruf für das Hyundai-Team gesprochen. Wie darf man das verstehen?

THIERRY NEUVILLE: Es ist offensichtlich, dass wir – warum auch immer – etwas Verspätung haben, auch und gerade bei der Entwicklung des neuen Autos. Als ich vor der vergangenen Saison zu Hyundai wechselte, war mir klar, dass wir nicht auf Antrieb vorne mitmischen können, und ich ein Jahr verlieren würde. Unser Ziel war es aber schon, im zweiten Jahr, also jetzt, möglichst früh auf dem Niveau von VW zu sein. Leider sind wir das im Moment noch nicht. Ich denke, in meiner Position sollte ich der Erste sein, der im Team etwas Druck aufbaut. Schweden war dafür eine gute Gelegenheit. Ein super Resultat, das jedem gezeigt hat, was möglich ist. Erfolge sind eben immer noch die beste Motivation. Aber wir müssen noch besser werden.

Dann war euer Doppelsieg im Vorjahr in Deutschland Zufall?

Die Rallye Deutschland liegt mir sehr. Zudem konnte ich das Maximum aus dem Hyundai rausholen. Das zeigte auch der

Vergleich mit meinem Teamkollegen Dani Sordo, einem echten Asphalt-spezialisten. So gesehen war der Sieg kein Zufall, aber es war ein gutes Glück dabei. Schon zu Beginn der Rallye konnte man an den Zeiten sehen, dass man gegen VW nicht ankommt. Erst als sich Séb (Ogier; Anm. der Red.) und Jari-Matti (Latvala) bei ihrem internen Duell zurücknahmen, kamen wir näher und konnten sogar so viel Druck aufbauen, dass beide einen Fehler machten. Ein toller Erfolg. Aber

aus eigener Kraft hätten wir nicht gewonnen.

Ab wann kann Hyundai aus eigener Kraft gewinnen?

Das dauert noch. Im Moment sind einige Updates unterwegs, die uns hoffentlich helfen, nochmals näher an VW ranzurücken. Vor allem beim Motor müssen wir noch zulegen, da geht am meisten. Aber man kann überall noch etwas finden. Die Weiterentwicklung bei einem Wettbewerbsauto hört nie auf. Ostermontag und Dienstag sitze ich in Portugal wieder im aktuellen i20 WRC und teste für Argentinien und Portugal.

Hat der i20 WRC nun eine Schaltwippe wie die Konkurrenz?

Schon die letzten Tests fuhren wir mit Schaltwippe. Da unsere Ingenieure aber ein möglichst perfektes System wollten, und es bei der Elektronik noch Fragezeichen gab, mussten wir eben warten. Wir setzen sie nun erstmals in Argentinien ein.

Was bringt die Schaltwippe?

Vor allem Fahrkomfort für den Fahrer. Zudem können wir mit der Wippe dreimal schneller die Gänge wechseln als mit einer sequenziellen Schaltung. Auch wenn wir nur von Millisekunden sprechen: Die Zeiten summieren sich. Der größte Vorteil ist aber die einfachere Handhabung und damit mehr Ruhe im Cockpit.

Propos Cockpit: Nach eurer ersten WRC-Saison haben dein Copilot Nicolas Gilsoul und du das Aufschreibesystem umgestellt. Warum?

Im WRC ging es viel schneller vorwärts als im S1600 oder S2000. Prompt hatte ich ein Problem mit den Infos. Ich konnte sie einfach nicht umsetzen. Besser gesagt: Ich musste lernen weniger, aber präzisere Streckeninfos zu notieren. Besonders beim Kurvenschneiden gab es Verbesserungspotenzial. Mittlerweile haben wir den Dreh raus. Optimiert wird aber weiterhin.

Wie intensiv nutzt du Inboard-Aufnahmen?

Grundsätzlich sollte man alles nutzen, was einen nach vorne bringt. Mit der Zeit kennt man aber WM-Prüfungen und hat eine gewisse Routine beim Aufschreiben. Bin ich mir mal nicht ganz sicher, setze ich auf das Video-Studium. Zudem schaue ich vor jedem WM-Lauf einige Inboard-Aufnahmen aus dem Vorjahr an, einfach, um mich auf die Rallye einzustimmen.

Wie steht es um die Abstimmung?

Die Grundeinstellung für Differenziale, Fahrwerk und Motoransprechverhalten wird beim Testen rausgefunden. Dann geht es ans Feintuning. Über die Federrate versucht man, einen guten Kompromiss zwischen Grip und Fahrverhalten zu finden. In Argentinien gibt es viele Wasserdurchfahr-

Zur Person Thierry Neuville

Geburtsdag 16. Juni 1988
Geburtsort Sankt Vith (B)
Herkunftsland Belgien
Copilot Nicolas Gilsoul (B/33)

KARRIERE

2007 Autocross und erste Rallye (Opel Corsa A)
2008 Belgische Ford-Fiesta-ST-Trophy
2009 WM-Debüt in Spanien; IRC-Debüt in Ypern (Citroën C2 R2)
2010 Junior-WM (Citroën C2 R2); IRC (Peugeot 207 S2000)
2011 IRC (Peugeot 207 S2000), 2 Siege
2012 WM-7. (Citroën DS3 WRC)
2013 Vizeweltmeister (Ford Fiesta WRC)
2014 WM-6. (Hyundai i20 WRC), 1 Sieg (Deutschland-Rallye)
2015 Aktuell WM-3. (Hyundai i20 WRC)

ten, da geht man meist etwas höher und muss auch an solche Dinge wie das kurzzeitige Schließen des Ansaugtraktes denken. Dagegen gilt es auf schnellen, feinen Schotterpisten wie in Finnland, das Auto sehr tief zu legen und mit harten Federn auf die Landungen nach den Riesensprüngen zu reagieren. Und auch viel Seitenführung zu generieren.

In der knapp sechswöchigen WM-Pause bis Argentinien sollst du erneut den künftigen

«Man sollte alles nutzen, was einen nach vorne bringt.»

THIERRY NEUVILLE

Hyundai getestet haben?

Im Gegensatz zur kaum längeren, aber arbeitsintensiven Weihnachtspause habe ich mir auch ein bisschen Urlaub gegönnt. Es ist schließlich die längste Pause in der von Januar bis November dauernden WM-Saison. Über die Kontakte von Michelin konnte ich bei den Langstrecken-Testfahrten in Le Castellet Freunde wie Romain Dumas, Andre Lotterer oder Stéphane Sarrazin besuchen und mir mal die Technologie der LMPs anschauen. Und ja, ich saß auch einen Tag am Steuer unseres künftigen Autos.

Wo siehst du dabei am meisten Potenzial?

Die Basis des neuen Coupé ist gut. Aber wir sind in einem relativ frühen Stadium. Doch ich bin mir sicher, dass wir mit den bisher gesammelten Informationen ein richtig schnelles Auto hinbekommen. Das WRC-Reglement ist eng, und bei einigen Faktoren sind wir sehr begrenzt. So ist der Schwerpunkt etwas zu hoch oder auch die Gewichtsverteilung nicht ganz optimal. Das beeinflusst die Traktion, die Fahrstabilität, das Bremsverhalten und natürlich den Reifenverschleiß.

In welchen Entwicklungsbereichen kann sich der Fahrer am ehesten einbringen?

Da ich um einiges später im i20 WRC saß als Sordo, konnte ich das Auto nicht gleich auf mich einstellen wie ich wollte. Aber nach relativ kurzer Zeit hat das Team gesehen, dass ich um einiges schneller fahren kann, wenn das Auto auf mich abgestimmt ist. Zudem kommt den Ingenieuren meine Erfahrung aus anderen WRC zugute.

Ein Beispiel bitte.

2013 war ich im Fiesta sehr schnell und konstant unterwegs. Ich hatte ein super Selbstvertrauen mit dem Auto. Kleinigkeiten sind dabei enorm

wichtig. So haben wir im i20 WRC nun auch eine schnellere Lenkung. Auch die Sitzposition wurde nochmals verändert, um die Übersicht aus dem Cockpit zu verbessern. Bei solchen Dingen muss ein Fahrer die Richtung vorgeben. Zu meiner Junior-Zeit bei Citroën war das Team komplett auf Sébastien Loeb ausgerichtet. Das war das Erfolgsrezept. Bei Volkswagen war das ähnlich. Jari-Matti brauchte eineinhalb Jahre, um die optimalen Differenzialeinstellungen für sich rauszufinden. Das lag sicher auch daran, dass der Polo bei solchen Details voll und ganz auf Ogier eingestellt wurde.

Wann kommt das neue Auto?

Am liebsten so schnell wie möglich. Aber es wird noch etwas dauern. Mit einem neuen Auto anzutreten macht ja nur dann Sinn, wenn es konkurrenzfähig ist. Solange Potenzial nach oben besteht, werden wir weiterarbeiten.

Sollte das Auto besser auf einer Schotterallye wie Finnland debütieren oder bei einem Asphaltlauf wie in Deutschland?

Die Rallye spielt keine Rolle, ein Topauto muss überall funktionieren. In dem Punkt mache ich mir keine Sorgen. Man hat gesehen, dass wir bei Hyundai unsere Setups ziemlich gut auf die unterschiedlichsten Bedingungen einstellen können. So oder so bin ich der Meinung, dass wir 2015 besser sein müssen als im Vorjahr, also auch mindestens eine Rallye gewinnen.

Und 2016 folgt der

«Realistisch gesehen können wir 2016 angreifen.»

THIERRY NEUVILLE

Angriff auf den Titel?

Für Ogier müsste in dieser Saison einiges schiefgehen, wenn er den Titel nicht holt. Realistisch gesehen können wir im nächsten Jahr angreifen. Dabei kommt die für mich schwierigste Rallye gleich zu Beginn. Mit Platz 5 bei der «Monte» konnte ich in diesem Jahr zwar gut leben, mit meinem Speed war ich aber nicht zufrieden.

Wie ist das Verhältnis unter den WM-Piloten?

Anders als auf der Rundstrecke kommen wir uns auf der Strecke nicht in die Quere. Für ein relaxtes Miteinander ist das sicher förderlich. Aber es gibt immer einige, mit denen man sich besser versteht oder umgekehrt. Ich verstehe zum Beispiel nicht, warum Ogier sich immer noch beklagt, weil er zu

erst auf die Strecke muss. Mittlerweile ist das kaum noch nachvollziehbar und verständlich. Er tut sich schwer, das zuzugeben. Wir anderen Fahrer sprechen da sehr offen drüber und ich denke, wir müssen da mal reagieren.

Mit einem anderen VW-Piloten verstehst du dich am besten. Woher rührt die Freundschaft mit Andreas Mikkelsen?

Wir sind gleich alt und haben uns schon gut verstanden, als wir noch in der IRC gefahren sind. Mittlerweile wohnen wir in Monte Carlo im selben Gebäude, sehen uns und treffen uns zum Sport. Andererseits ist Andreas ein Konkurrent wie alle anderen auch. Aber wir haben eine Freundschaft aufgebaut und sind sehr froh darüber, was wir erreicht haben.

Dein Lieblingsteamkollege?

Ich bin mit Dani Sordo sehr zufrieden. Wir haben einen sehr ähnlichen Fahrstil und arbeiten in die gleiche Richtung. Damit kann man sehr viel Zeit gewinnen, weil wir beim Testen meist immer von der gleichen Basis weiterarbeiten können und nicht völlig umbauen müssen. **2017 kehrt Toyota zurück. Ogier wird kaum vom weltmeisterlichen VW Polo in einen Yaris wechseln. Und du?**

Es ist viel zu früh, sich darüber Gedanken zu machen. Aktuell sind alle Fahrer vergebend, und Toyota bleibt noch sehr viel Zeit. Zudem haben sie gerade ihren Juniorenfahrer verkündet.

Wie reizvoll ist ein Wechsel zum Weltmarktführer?

Toyota hat eine tolle Geschichte im Rallyesport, ist vielleicht wie Ferrari in der Formel 1. Aber für einen Fahrer muss das Konzept stimmen. Wichtiger als die Historie ist die Gewissheit, dass man schnellstmöglich ganz vorne mitfahren kann. Ob das Toyota das kann, wissen wir heute nicht.

Dein Heimatland Belgien ist keine große Auto-Nation. Ist es schwieriger oder einfacher, im Motorsport vorwärtszukommen?

Freddy Loix, Bruno Thiry oder François Duval sind nur einige international bekannte Rallyefahrer aus Belgiens jüngerer Vergangenheit. Ein Top-Allrounder wie Marc Duez hat einiges gewonnen, Jacky Ickx mehrere GP und die Dakar. In Belgien gibt es Fahrer und Teams vom Formel-, Sportwagen- oder Tourenwagensport bis zur MotoGP. Für ein kleines Land ohne große Auto-Industrie können wir uns wirklich sehen lassen. Am Ende zählt das Talent, weniger die Herkunft. **Gab es schon einmal einen Automobil-Weltmeister aus Belgien?**

Auf Anhieb fällt mir keiner ein. Aber frag in zwei, drei Jahren noch mal. Dann lautet die Antwort hoffentlich Neuville. ♦



Noch in der Testphase: Der neue Hyundai i20 WRC



Seit Jahren der beste Rallye-Kumpel: Neuville mit Mikkelsen (l.)



Erster Sieg für den i20: Neuville bei der Rallye Deutschland 2014



Bisher größter Erfolg: Vizeweltmeister 2013 im Ford Fiesta WRC



Aufstieg in der Junior-WM: Neuville 2010 im Citroën C2 R2

Rallye-EM Irland

Breen behielt die Nerven



Erster Sieg beim Heimspiel: Breen hetzt den Peugeot 208 T16 über den Asphalt rund um Belfast

Von REINER KUHN

Peugeot-Werkspilot Craig Breen gewann erstmals sein irisches Heimspiel. Jubel auch bei Opel: Die Werksjunoren Emil Bergkvist und Marijan Griebel führen in der Junior-EM einen Doppelsieg ein.

Dieser Sieg hat Nerven gekostet. Als die Messe schon gelesen schien, erlaubte sich Craig Breen am Ende der vorletzten Prüfung einen Dreher und beschädigte sich die Front seines Peugeot 208 T16. «Wir haben eine Abzweigung verpasst und zweimal den Motor abgewürgt. Aber ich habe immer an den Sieg geglaubt, denn davon habe ich schon lange geträumt», jubelte der neue EM-Spitzenreiter im Ziel.

Hochspannung auch zuvor, als sich Breen und dessen irischer Landsmann Robert Barrable (Ford Fiesta R5) über die Asphaltpisten rund um Belfast jagten. Keiner setzte sich entscheidend ab. Zwei Prüfungen vor dem Ziel endete das Duell, als der mit 1,1 Sekunden Vorsprung in die WP 16 gestartete Barrable abflog. Eine Prüfung später verspielte Breen wegen Fahrfehlers viel Zeit. Verfolger Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) nutzte die Chance aber nicht mehr und wurde mit 6,4 Sekunden Rückstand Zweiter vor dem britischen Markenkollegen Josh Moffett (+1:42,3 min).

Opel-Junioren vorn

In der Junior-EM übernahm Emil Bergkvist (Opel Adam R2) das Zepter, nachdem der am ersten Tag souverän führende

Jon Armstrong (Peugeot 208 R2) in der Nacht fünf Strafmiliten wegen fehlender Reifenmarkierungen aufgebrummt bekam und auf die Weiterfahrt verzichtete. Hinter dem Schwe-



Bree-Jäger: Kajetanowicz



Sieger und Leader: Bergkvist

den sicherte sich Teamkollege Marijan Griebel Rang 2. Pech hatte dagegen Markenkollege Julius Tannert, der von der Strecke rutschte und einen Telefonmast traf (WP9). ♦

RALLYE-EUROPEAMEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Irland (GB), 3. von 10 EM-Läufen; 677,69 Gesamtkilometer mit 18 WPs über 215,22 km. 45 Teams am Start, 29 gewertet. Wetter/Piste: erst regen, dann trocken/nass, rutschig, trocken.

1. Breen/Martin (IRL/GB/Peugeot 208 T16) in 2:04:04,5 h; 2. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +6,4 sec; 3. J. Moffett/Rowan (IRL/Ford Fiesta RRC) +1:42,3 min; 4. S. Moffett/Atkinson (IRL/Ford Fiesta RRC) +2:24,1; 5. Martin/Salva (F/Peugeot 208 T16) +2:41,2; 6. Lukyanuk/Chervonenko (RUS/UA/Ford Fiesta R5) +4:36,1; 7. Doyle/Hayes (IRL/Skoda Fabia S2000) +5:23,5. Ferner: 10. Bergkvist/Sjöberg (S/Opel Adam R2) +8:38,3 (Sieger Junior-EM); 11. Griebel/Clemens (D/Opel Adam R2) +8:53,5.

Leader: WP 1 Barrable (WP1/9-10/12-15); Breen (WP2-8/11/16-18).

WP-Bestzeiten: Breen 9, Barrable 4, Kajetanowicz, Lukyanuk, je 2, J. Moffett 1.

Wichtigste Ausfälle: Consani/Vilmot (F/Citroën DS3 R5), Motorschaden WPS; Tannert/Thielen (D/LUX/Opel Adam R2), Unfall WP9; Barrable/Connolly (IRL/Ford Fiesta R5), Unfall WP16.

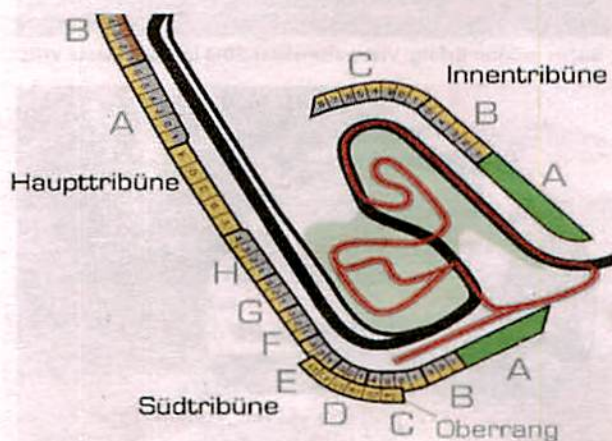
Stand (nach 3 von 10 Läufen): 1. Breen 78 Punkte; 2. Kajetanowicz 75; 3. Lukyanuk 43; 4. Consani 40; 5. Plangi 28; 6. Tarabus 26; 7. J. Moffett 24; 8. Butvilas 23; 9. S. Moffett 17.

Nächster Lauf: 4.-6. Juni, Rallye Azoren (P)

Internet: www.fiaerc.com

Rallycross-WM

Zu Gast in Hockenheim



Die Piste in Hockenheim: So fahren die Rallycrosser (rote Linie)

In ihrer zweiten WM-Saison präsentiert sich die Rallycross-WM mit noch mehr Fahrern, Teams, Terminen. Am ersten Mai-Wochenende gastiert sie im Rahmen des DTM-Auftakts zum ersten von zwei WM-Läufen in Deutschland.

Es könnte eng werden – nicht nur auf der Piste. Denn für die 18 eingeschriebenen Teilnehmer stehen die ersten vier der 13 Rallycross-WM-Läufe zwischen Ende April und Ende Mai innerhalb von nur fünf Wochen auf dem Programm. Ein Mammutprogramm nicht nur Weltmeister Petter Solberg (Cit-

roën). Auch die Neueinsteiger vom World RX Team Austria rund um Manfred Stohl stöhnen ob des straffen Terminplans, schließlich werden gerade erst zwei nagelneue Ford Fiesta aufgebaut. «Rallycross ist Kontaktsport», weiß der ehemalige Rallye-WM-Pilot und hofft, «dass wir einen problemfreien Saisonstart erleben. In Hockenheim wollen wir schließlich unbedingt dabei sein».

Ähnliches gilt für Mattias Ekström, der mit seinem EKS Team auch 2015 zwei Audi S1 RX quattro an den Start bringt (S. 38). Ob der DTM-Pilot und sein im Audi Sport TT Cup ak-

NACHRICHTEN

Neue Front für den DS 3 WRC

Rallye-WM Nach dem Team von M-Sport, welches bei der Rallye Portugal (21.-24.5.) seinen neuen Ford Fiesta RS WRC präsentiert, wird auch Citroën Racing zum nächsten Europalauf eine weitere Entwicklungsstufe zünden. Beim Saisonauftakt ging der DS 3 WRC mit neuem Motor, einer geänderten Hinterachse und modifiziertem Heckflügel an den Start. Um künftig mehr Abtrieb an der Vorderachse zu generieren, werden die Werkswagen ab dem WM-Lauf in Portugal zusätzlich mit einer neuen Frontschürze, neuen vorderen Kotflügeln und einer modifizierten Vorderachse ausrücken. Ab diesem Sommer soll ein völlig neues Fahrwerk die Weiterentwicklung des DS 3 WRC komplettieren.

Auch Chip Ganassi künftig im Rallycross

GRC-Series Die US-amerikanische Global Rallycross Series (GRC) bekommt prominenten Zuwachs. Nach dem Team Andretti Autosport, das zwei 560 PS starke Allrad-VW-Beetle für Scott Speed und Tanner Foust einsetzt, bringt nun auch Chip Ganassi Racing zwei Rallycross-Boliden in der GRC Series an den Start. Bei M-Sport wird für die beiden Ganassi-Teamkollegen Brian Deegan und Steve Arpin jeweils ein Ford Fiesta Supercar aufgebaut. ♦ RK

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, Kleinteilsortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, 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 am 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** Aboervice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0)711 3206-8888, Telefax: + 49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

MotoGP

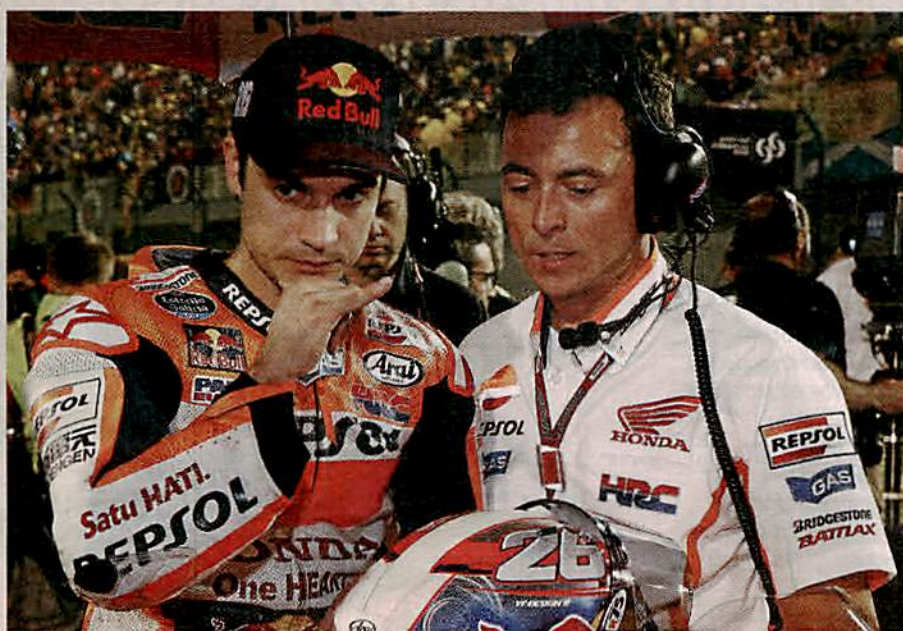
Pedrosa nach OP wieder fit?

Von IMRE PAULOVITS

Nach dem Rennen in Katar hatte Dani Pedrosa bekannt gegeben, dass er erst dann wieder fahren würde, wenn das Kompartiment-Syndrom an seinem rechten Unterarm geheilt sei. In der letzten Woche wurde der Spanier operiert. Ob er wieder fahren kann, wird man wohl erst in vier bis sechs Wochen sehen.

Honda-Teamchef Livio Suppo zeigte sich von der Ankündigung Pedrosas wenig begeistert. Der dreifache MotoGP-Vizeweltmeister hatte nach dem Rennen in Katar, wo er nur Sechster wurde, bekannt gegeben, dass er seit über einem Jahr ein Problem mit seinem rechten Unterarm hat. Da dies weder durch die Operation nach dem GP von Jerez im Vorjahr noch durch eine noninvasive Therapie im letzten Winter besser wurde, kann er die Leistungen nicht bringen, zu denen er gesund in der Lage wäre. Deshalb fährt er nicht, bis eine Heilung herbeigeführt werden kann.

«Ich kann den Frust von Dani verstehen, aber er kann noch mit einem Arm schneller fahren als alle uns zur Verfügung stehenden Piloten mit zwei. Wir werden ihm zur Seite stehen und ihn helfen, sein Problem zu überwinden», sagte Suppo. Obwohl Pedrosa beteuert hatte, dass ihm die Ärzte von einer weiteren Operation abrieten, wies Suppo darauf hin, dass es einen Spezialisten



Dani Pedrosa in Katar: War es sein letzter GP? Oder bringt ihn die Operation wieder zurück?

mit einer neuen Methode in Holland gäbe, den Pedrosa konsultieren sollte.

Schnelle OP in Spanien

Nachdem der Spanier von Katar nach Hause geflogen war, suchte er Spezialisten in Barcelona und in Madrid auf. Es wurde beschlossen, dass er von Dr. Angel Villamor, dem Direktor der Orthopädischen Klinik in Madrid, operiert werden würde, diesmal mit besonderer Sorgfalt beim Verschließen der OP-Wunde.

Die OP wurde dann auch umgehend am Freitagmorgen durchgeführt und dauerte zwei Stunden. Dr. Villamor wandte dabei eine mikrochirurgische

Technik mit Vergrößerungs-Glas an und stellte dabei fest, dass die Faszie (die Hülle, die den Unterarm-Muskel umschließt) nach den bisherigen Operationen und durch die Beanspruchung bei den Rennen verdickt war und so den Muskel bei Dauerbelastung zuschnürte. «Wir haben die verdickte Faszie von dem Muskel getrennt und vom Unterarm entfernt», so Dr. Villamor. «Diese OP war sehr umfangreich und aggressiv. Wir werden Dani jetzt regelmäßig untersuchen, um feststellen zu können, ob sich sein Zustand auf Dauer verbessert.»

In vier bis sechs Wochen soll Pedrosa wissen, ob die Maß-

nahme erfolgreich war. Ob er wieder Rennen fahren kann, gibt man erst bekannt, wenn Dr. Villamor sich selbst ein Bild vom Erfolg des Eingriffs machen konnte. Bis dahin wird der Spanier im Repsol-Honda-Team von HRC-Testfahrer Hiroshi Aoyama ersetzt.

Tragischer Held

Es gab keinen, der für seinen Traum, auch in der MotoGP-Weltmeister zu werden, so viel Leid und Schmerz weggesteckt hat wie Dani Pedrosa. Auch bei einer Statur, die ihn in früheren Zeiten zum Superstar in den kleinen Klassen prädestiniert hätte. Dass das Reglement die MotoGP-Bikes immer schwe-

rer machte, traf ihn dazu noch in mehrfacher Hinsicht hart. Er musste mehr Körpermasse aufbauen, um die schweren Bikes zu steuern. Doch dadurch muss er beim Bremsen auch mehr Gewicht abstützen. Bei 1,3 g, das die modernen Bridgestone-Vorderreifen und MotoGP-Fahrwerke erlauben, sind das etwa 90 Kilo, auf einigen Strecken alle 20 Sekunden. Dabei müssen seine Finger für die Bremse frei beweglich bleiben. Also sind es einzig und allein die Muskeln, die den Handballen bewegen und die dieses Gewicht stützen. Wer je die Unterarme von Pedrosa gesehen hat, weiß, wie sehr sie dafür trainiert wurden.

Doch die tatsächliche Belastung, die bei einem MotoGP-Rennen auftritt, wenn alle das Äußerste geben, kann nicht trainiert werden. Die einzelnen Muskeln des Unterarms verdicken sich dabei so stark, dass sie nicht mehr in ihre Hülle, die nicht elastisch ist, passen. Die Blutzirkulation, und damit einhergehend die Sauerstoffversorgung, wird eingeschränkt. Der Muskel kann nicht arbeiten und schmerzt. Etliche MotoGP-Fahrer kämpfen mit diesem Problem. Fahrer mit einer Statur wie Valentino Rossi, der lange, schlanke Muskeln hat, sind hier im Vorteil.

Wie hoch die Heilungschancen von Pedrosa sind, will im Moment keiner genau vorhersagen. Sollte er auch nach dieser umfangreichen und schmerzvollen OP nicht zurückkehren können, wird er endgültig zum tragischen Helden der GP-Geschichte. ♦

Superbike-WM

Feine Anpassungen für die Zukunft

Die Dorna weitet ihr Sparmaßnahmen-Paket auch auf die Rahmenklassen aus. Für die Superstock-WM und die Superstock 1000 hat man Testbeschränkungen beschlossen. Auch der Zeitplan wurde leicht modifiziert.

Nach der Tagung der Superbike-Kommission wurde beschlossen, dass Supersport-WM-Teams und die Teams des Superstock 1000 FIM-Cup ab dem ersten Rennen der Europa-Saison bis zum WM-Finale nur noch auf einer zuvor nominier-

ten Teststrecke testen dürfen, und dies jeweils immer nur bis einschließlich des Sonntags vor einer WM-Runde. Damit soll der Abstand der kleineren Teams zu den finanziell besser gestellten verringert werden.

Für das SMS-Team von Kevin Warr, wo noch dringend Test-Kilometer gebraucht werden, ist die Strecke von Brünn nicht weit. Daher dürfte es die Vorbereitung des Deutschen nicht negativ beeinflussen.

Neuer Zeitplan für freitags

Auch der Zeitplan des Superbike-WM-Wochenendes wurde

erneut leicht modifiziert. Bereits ab dem nächsten Wochenende in Aragón werden die Superstock 1000 von 8:45–9:15 fahren, dann folgt die Supersport-600-WM von 10:15–11:00. Das erste freie Superbike-WM-Training findet von 11:15–12:00 statt, das zweite von 15:00–15:45. Dazwischen fahren nach der Mittagspause von 13:15 an die Superstock 1000 ihr zweites freies Training und die Supersport-600-WM von 14:00–14:45.

Mit dem neuen Zeitplan soll die Vorbereitung der Maschinen für die Teams besser aufgeteilt werden. ♦ IP



Werks-Yamaha-R1 für die Superstock 1000: Nur eine Teststrecke

MotoGP

Alles geklärt fürs neue Reglement



MotoGP-Feld: Nächstes Jahr mit weniger kompliziertem Reglement, aber Chance für Neueinsteiger

Von IMRE PAULOVITS

Das zukünftige MotoGP-Reglement, an dem die Dorna, die FIM und die Hersteller-Vereinigung MSMA so lange gefeilt haben, steht nun endgültig. Der letzte Spagat wurde bei den Zugeständnissen an die Hersteller, die den Sprung bis ganz nach vorn noch nicht schaffen, gemacht.

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta hatte das Reglement, auf das er fünf Jahre lang hingearbeitet hat und das die Zukunft der MotoGP langfristig sichern und neue Hersteller anlocken soll, fast wie eine Art Heiligen Gral gehegt. Es sollte nach dem Schock der letzten globalen Wirtschaftskrise dafür sorgen, dass die höchste Klasse der Motorrad-Weltmeisterschaft auch ohne Abermillionen spannenden und hochwertigen Motorsport bietet.

Bei der Sitzung der Grand Prix Kommission in Katar wurden nun die letzten noch offenen Punkte geklärt. Da ab 2016 mit Einheits-Software gefahren wird, gilt für alle eine einheitliche Benzinmenge von 22 Litern. Das Mindestgewicht wird bei 157 Kilogramm liegen, einem weniger als in diesem Jahr.

Die Anzahl der Motoren wurde für eine bis zu 20 WM-Läufe umfassende Saison auf sieben festgelegt, deren Entwicklung für das jeweilige Jahr eingefroren wird. Dieser Passus zeigt

gleich, dass das Bestreben der Dorna zu neuen Märkten ohne den Verlust von Traditions-Veranstaltungen und der damit verbundenen Erhöhung der Anzahl von WM-Läufen von der MSMA akzeptiert wurde. Ein Streitpunkt, dem mehrere Hersteller bislang ablehnend gegenüberstanden.

Elektronik-Einerlei

Nun wurde auch die Einheits-Software endgültig verifiziert, wobei die Formulierung so gewählt wurde, dass sich die Hersteller genau die Erfordernisse herausnehmen können, unter denen sie einst der Einheits-elektronik überhaupt zugestimmt haben. Demnach gilt als Basis für die Strategien die Einheits-Software der Open-Class zu Beginn der Saison 2015. Sollten aber Ducati, Honda und Yamaha eine Änderung wünschen, muss diese eingebracht werden. Die Kosten dafür müssen aber von den Herstellern getragen werden. Ein Klacks bei den Entwicklungs-Summen, die bislang in die Elektronik-Entwicklung geflossen sind. Man kann auch davon ausgehen, dass nach den Vorstellungen von HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto, der klar betont hat, dass auch bei der Einheits-elektronik eine Entwicklung möglich sein muss, deutlich komplexere Strategien möglich sein müssen, als sie die Open-Teams derzeit anwenden.

Sollte die Dorna ihrerseits etwas an der Software ändern


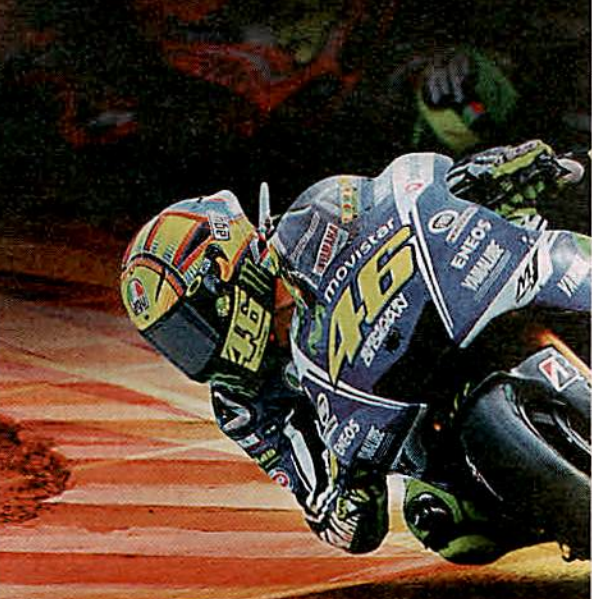
wollen, müssen die Hersteller dem zustimmen.

Man darf gespannt sein, was bei der ganzen Prozedur herauskommt, zumal sich die Hersteller ja verpflichtet haben, ab dem 1. Juli dieses Jahres die Entwicklung der eigenen Software einzustellen und sich ganz der Entwicklung der Einheits-Software zu widmen.

Es gibt doch noch Ausnahmen



Die Konzessionen, die für Hersteller, die 2013, 2014 und 2015 ohne GP-Sieg sind, wurden in der bisherigen Form beibehalten. Das heißt 24 Liter Sprit, 12 Motoren ohne Entwicklungsstopp und weiche Hinterreifen. Allerdings wurde das bisherige System geändert und das gar mit sofortiger Wirkung.

Demnach bekommt der Hersteller, der unter die Konzessionen fällt, für einen dritten Platz einen, für einen zweiten Platz zwei und für einen Sieg drei Konzessionenpunkte. Ab drei Konzessionenpunkten muss die Spritmenge auf 22 Liter reduziert werden, den weichen Hinterreifen und das Recht, mit den Werkspiloten zu testen, verlieren sie aber weiterhin erst bei drei Siegen. Damit ändert sich für Ducati in diesem Jahr nichts. Ab 2016 verlieren die Hersteller alle Konzessionen bei sechs Konzessionenpunkten, dafür bekommt der Hersteller, der in einem Jahr keine Podestplätze einfährt, für das folgende Jahr das volle Konzessionenpaket. Klingt durchdacht. ♦

LAGE, LAGE, LAGE!

#MotoGPrules Der große Preis von Amerika in Austin. Ab 10. April LIVE bei Eurosport 2. Mehr MotoGP als jemals zuvor.

GERMAN OFFICIAL BROADCASTER

eurosportplayer.de



Valentino Rossi

«Die Situation motiviert mich sehr»

Selbstbewusst, fit und immer mit einem Blick für das Wesentliche: Valentino Rossi ist wieder ein Siegertyp

Zur Person Valentino Rossi

Geburtstag 16. Februar 1979
Geburtsort Urbino (I)
Herkunftsland Italien

WM-KARRIERE

1996 WM-9. 125GP (Aprilia)
1997 Weltmeister 125GP (Aprilia)
1998 WM-2. 250GP (Aprilia)
1999 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2000 WM-2. 500GP (Honda)
2001 Weltmeister 500GP (Honda)
2002 Weltmeister MotoGP (Honda)
2003 Weltmeister MotoGP (Honda)
2004 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2005 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2006 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2007 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2008 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2009 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2010 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2011 WM-7. MotoGP (Ducati)
2012 WM-6. MotoGP (Ducati)
2013 WM-4. MotoGP (Yamaha)
2014 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2015 z. Zt. WM-1. MotoGP (Yamaha)
109 GP-Siege, 197 Podestplätze

Von IMRE PAULOVITS

Das erste Mal seit genau fünf Jahren (Katar 2010) führt Valentino Rossi wieder die MotoGP-WM-Tabelle an. Im MSA-Interview erzählt der neunfache Weltmeister, warum er wieder so gut ist, warum er sich auch noch in vier Jahren konkurrenzfähig sieht und warum ihm das Rennfahren mehr Spaß macht als je zuvor.

Wie bewertest du deinen Sieg beim WM-Auftakt in Katar?

VALENTINO ROSSI: Es war ein unglaublicher Sieg, einer der größten in meiner Karriere. Ganz sicher war es einer meiner größten Zweikämpfe, speziell in der letzten Runde. Es war wieder ganz wie in den alten Tagen. Ich hatte keinen sonderlich guten Start und musste sehr viele Fahrer überholen. Aber mein Bike, an dem wir noch zwischen Warm-up und Rennen gearbeitet hatten, war sehr ausgewogen. Und je mehr es dem Rennende zugeht, desto mehr Probleme traten bei Andrea Dovizioso und Jorge Lorenzo auf, während ich so immer mehr Reserven hatte. Ich konnte bis zum Schluss pushen und habe diesmal auch keine Fehler gemacht. Es hat mir die Sache aber sicher etwas vereinfacht, dass Márquez in der ersten Kurve einen Fehler gemacht hat und dabei ganz ans Ende des Feldes zurückgefallen ist.

Wie hast du es geschafft, dass die schnellere Ducati im Ziel-einlauf nicht mehr aus dem Windschatten überholen konnte? Ich wusste, dass ich in der letzten Runde so schnell wie möglich vor Dovizioso sein muss. In Sektion 3 und Sektion 4 war ich bis auf die letzte Kurve sehr stark. Diese letzte Kurve habe ich in der letzten Runde aber sehr gut hinbekommen. Als ich dort das Geräusch der Ducati nicht gehört habe, wusste ich, dass ich es geschafft hatte, und ich habe danach einfach den Moment genossen.

War es sehr frustrierend, zuvor die Ducati immer auf der Zielgeraden vorbeifliegen zu sehen? Nicht zu sehr. Ich war an anderen Stellen sehr gut. Und ich weiß es auch nicht warum, aber der Unterschied wurde von Runde zu Runde geringer. Ich konnte immer mehr mit Dovizioso mithalten. Es war sehr amüsant: Die Ducati hat mich zu einem unglaublichen Toppspeed gezogen zu dem ich ohne ihren Windschatten nie in der Lage gewesen wäre.

Was war mehr der Schlüssel, die Ducati zu schlagen: die Yamaha oder du?

Wir haben vor dem Rennen viel gearbeitet und ein gutes Setup gefunden. Einen Tag zuvor war ich mir noch nicht sicher, dass

ich ganz vorne mithalten kann. Vielleicht mit Andrea Iannone, aber nicht mit Dovi, er war immer schneller. Die Yamaha hat ihre Stärken, aber jetzt hat Ducati andere. So haben Dovi und ich unterschiedliche Karten, die wir ausspielen können. Zum Schluss war mein Motorrad sehr gut. Ich bin gut gefahren. Das hätte ich aber ohne ein gutes Motorrad nicht gekonnt.

«In unserem Sport kann man bis 40 Konkurrenzfähig sein.»



VALENTINO ROSSI

hr habt während des Wochenendes große Traktionsprobleme beheben können. Welchen Anteil hatte dabei deine Erfahrung, welchen das Team und welchen die Yamaha-Ingenieure mit ihren Daten?

Für mich sah die Situation anders aus. Wir hatten Probleme in der Qualifikationsrunde, und da müssen wir uns noch verbessern. Aber wir wussten, dass unser Motorrad für die 22 Runden gut arbeiten würde. Wir haben mit dem Team einen sehr guten Job gemacht, wir haben mit Silvano Galbusera das Bike zum Rennntag hin auf die richtige Weise verbessern können, und das war für das Rennen das Wichtigste. Aber wenn wir bei den nächsten Rennen weiter vorne starten können, in den ersten beiden Startreihen, wird es die Sache einfacher machen. Du hast mit unterschiedlichen Fahrern um den Sieg gekämpft, nun mit Andrea Dovizioso. Wo ordnest du ihn ein?

Dieser Kampf gehört sicherlich zu den besten in meiner Karriere. Dovi ist sehr clever gefahren, und er war sehr stark. Er wusste, dass er gewinnen konnte. Er hat das Maximum gegeben, er war aggressiv. Der beste Moment denke ich war, als wir auf der Bremse auf Turn 1 zu fahren, Dovi mich außen überholt hat, dann zu weit hinausgetragen wurde, ich zurückkam, und er dann wieder vorbeigezogen ist. Dann blieb ich innen und konnte ihn in der zweiten Kurve überholen. Es war wirklich gut, wirklich eines der besten Rennen. Ich stelle diesen Kampf auf das gleiche Level wie Duelle mit Jorge oder mit Márquez.

Wie hat sich das neue Getriebe im Rennen ausgewirkt? Das Getriebe hilft klar beim Bremsen. Auch ist das Motorrad so etwas leichter zu fahren. Es ist kein großer Unterschied, besonders nicht in der Qualifikationsrunde. Aber über 22

Runden gibt es schon einen Vorteil.

Wie würdest du den Unterschied zwischen der Yamaha, der Ducati und der Honda beschreiben?

Erst einmal ist die Strecke von Katar immer gut für die Yamaha, speziell im Rennen, und das, obwohl wir hier auf der Zielgeraden besonders viel beim

Topspeed verlieren. Vielleicht liegt es daran, dass wir hier immer Probleme haben, eine optimale Abstimmung für das Herausbeschleunigen aus der letzten Kurve zu finden. Unser Motorrad hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht viel verändert, aber wie es aussieht, wurde es auf der Bremse besser. Das neue Getriebe hilft uns, das Motorrad besser zu verzögern. Wir haben immer eine gute Traktion, eine gute Agilität und Präzision, dazu unseren Kurvenspeed. Ich habe mich in meiner Rennzeit gegenüber dem letzten Jahr verbessert, also sind wir besser geworden. Aber ich denke, auf diesem Niveau wird sich das Kräfteverhältnis zwischen Ducati, Honda und Yamaha an jedem Wochenende, auf jeder Rennstrecke ändern. Je nach Streckenlayout, nach der Art des Asphalt und den jeweiligen Reifen, die Bridgestone für die jeweiligen Rennen bringt. Jedes Motorrad hat dabei seine Stärken und seine Schwächen. Um ganz vorn in der Meisterschaft stehen zu können, muss man, wenn man einen guten Tag



«Ich hätte Márquez auch ohne seinen Fehler schlagen können.»

VALENTINO ROSSI

hat, versuchen, zu gewinnen, aber auch an schwierigen Wochenenden und auf ungünstigen Strecken so viele Punkte wie möglich mitzunehmen.

Wie viel hat dir der harte Vorderreifen geholfen?

Ich weiß es nicht. Ich wollte mit diesem Reifen arbeiten, weil ich mir gedacht habe, dass er gut für den Schluss des Rennens ist. Ich hatte damit vielleicht Nachteile im Training, aber in den letzten Runden war mein Reifen sehr gut. Für mich persönlich war es die richtige Wahl.

Glaubst du, dass du Marc Márquez auch ohne seinen Ausritt in der ersten Kurve hättest schlagen können?

Ich denke schon. Letztes Jahr war ich hier schon nah an ihm dran, und wir haben uns seither um einiges verbessert. Ich weiß

nicht, wie viel Márquez durch seinen Fehler genau verloren hat. Aber wenn wir uns Le Mans aus dem Vorjahr ansehen, da war er zunächst auch nur 12., hat jeden überholt, ist bei mir angekommen, hat mich überholt und ist dann auf Nimmerwiederschen verschwunden. Als ich Vierter war und Márquez auf P5 angekommen ist, hatte ich gedacht, dass er wieder kommen wird, aber seine Pace war nicht hoch genug. Aber wie es ohne seinen Fehler gewesen wäre, werden wir nie erfahren.

Hättest du die Honda nach ihren Trainingsleistungen nicht generell stärker eingeschätzt?

Die schwache Leistung der Honda hat mich in diesem Rennen etwas überrascht. Dani war im Training sehr stark und auch Marc. Man sollte sich aber davon jetzt nicht täuschen lassen, das nächste Rennen wird Austin sein, und das ist die Heimat von Márquez.

Wie war es für dich, mit zwei Italienern auf dem Podest zu stehen?

Dass in der wichtigsten Klasse des Motorradsports drei Italiener ganz oben stehen, zeigt, dass sich in Italien viel getan hat und dass Italien wieder stark geworden ist. Dass in keiner der drei Klassen ein Spanier auf dem Podest stand, hat es schon sehr lange nicht mehr gegeben. Am wichtigsten war mir aber, dass ich selbst ganz oben stand.

Du bist jetzt 36 Jahre alt und in deiner 20. WM-Saison.

Wie kannst du dich da noch immer so motivieren?

Ich fühle mich sehr gut, und da kann ich mich auch gut motivieren. Ich mag meinen Job, weil er gleichzeitig auch meine Leidenschaft ist. Ich habe ein gutes Leben, ein gutes Training und denke, man kann in unserem Sport an der Spitze bleiben, bis man 40 ist. Es ist nicht wie in der Leichtathletik. Was den Unterschied macht, sind mehr die Motivation und die Konzentration. Ich habe jetzt erkannt, dass wir dieses Jahr nicht zu viert, sondern zu sechst sind, weil die Ducati stark sind und ihre beiden Fahrer großartig fahren. Es wird eine interessante Saison. Wird es deshalb die schwierigste Saison deiner Karriere?

Es wird sicher eine der aufregendsten und das motiviert mich sehr. Die Rennen haben sich geändert und ich bin sehr glücklich, wie es jetzt ist. Früher bin ich mit Stoner oder mit Lorenzo zu einem Rennen gekommen, und nach drei Runden war so gut wie alles entschieden. Es war schwierig, aber irgendwo auch langweilig. Heute hat sich alles geändert: Mit Marc und den anderen gehen die Kämpfe bis zum Schluss, man muss viel mehr Strategie ins Spiel bringen. Und diese Art des Rennfahrens mag ich sehr. ♦



Rossi vor Dovizioso: «Unterschiedliche Karten zum Ausspielen»



Immer ein Erlebnis: Rossis Siege motivieren auch sein Team



Ganz italienisches Podest in Katar: Dovizioso, Rossi und Iannone



«Motivation und Konzentration machen bei uns den Unterschied»

MotoGP

Die neuen Tricks der



MotoGP-Auftakt in Katar: Noch spektakulärer als bisher. Nicht nur die Technik entwickelt sich weiter, auch die Fahrer lernen sie zu nutzen und pushen sich gegenseitig

Von IMRE PAULOVITS

Mit der neuen Generation brutal starker Tausender und elektronischer Fahrhilfen haben auch die MotoGP-Fahrer neue Fahrtechniken entwickelt, um sie effizient zu nutzen. MSA ist mit Fahrer-Coach Stefan Prein an die Strecke gegangen, um sich die Feinheiten und die Geheimnisse anzusehen.

Es liegt in der Natur des Motorsports, dass Techniker und Fahrer gleichermaßen versuchen, Dinge zu finden, die schneller machen und Rundenzeiten verkürzen. Seit es die Motorrad-Weltmeisterschaft gibt, sieht man den Höhepunkt dieser Entwicklung stets in deren Königsklasse.

Diese war schon immer spektakulär, doch in den letzten Jahren ist mit den bärenstarken Tausendern der MotoGP, den immer besseren Reifen und Fahrwerken sowie dem Einsatz der Elektronik alles noch schneller und spektakulärer geworden. Und mit einer neuen Generation von Fahrern, die mit

ähnlich schweren Viertaktern in der Moto2 groß geworden sind, allen voran Weltmeister Marc Márquez, sind noch einmal extremere Nuancen in den Fahrstil eingeflossen. Wie seit eh und je schauen sich die besten Techniker genauso wie die besten Fahrer schnell voneinander ab, was noch etwas bringt. Und so haben die neue und die alte Generation sich gegenseitig zu einem Fahrstil getrieben, der extremer und körperbetonter ist als je zuvor.

Der Trick mit dem Curb

In Katar haben wir uns mit Ex-GP-Pilot Stefan Prein, der im Team von Estrella Galicia für drei Klassen als Fahrer-Coach agiert, diese Feinheiten vom Streckenrand aus angesehen.

Schon vom Fernsehschirm aus dürfte vielen Fernsehzuschauern aufgefallen sein, dass die Curbs heute viel mehr befahren werden als in der Vergangenheit. Das hat in dieser Extremform auch Marc Márquez in die MotoGP gebracht, vor allem auf der Innenseite der Kurve. «Beim Márquez ist der Curb einfach ein Teil der Strecke», bestätigt Prein. «Wenn

man sich in Katar Turn 3 anschaut, schneidet er ihn komplett über den Curb. Das trauten sich die meisten gar nicht, weil sie meinten, dass ihnen das Vorderrad verloren geht. Aber es geht, und der Erfolg gibt Márquez recht. Seitdem müssen es alle machen.»

Auch das extreme Herunterhängen des Oberkörpers neben dem Motorrad, das mit dem spektakulären Ellenbogen-Schleifen einhergeht, hat Márquez endgültig eingeführt. Seither sieht man es bei fast allen Piloten und in allen Klassen. Wobei es nur ein Teil davon ist, wie durch die Verlagerung des Körpergewichts der Gewichtstransfer des Motorrades unterstützt wird. Doch in diesem Punkt machen es nicht alle gleich. «Der Rossi arbeitet jetzt auch viel mehr mit dem Oberkörper. In Schräglage runter und dann wieder aufrichten. Beim Lorenzo wirkt es lockerer, er arbeitet mit weniger Bewegungen», weiß Prein.

Alles für die Beschleunigung

Während kleine Maschinen auf die beste Rundenzeit kommen, wenn mit ihnen möglichst viel

Tempo durch die Kurven mitgenommen wird, ist dies bei einem starken Motorrad dann der Fall, wenn das Tempo auf den Geraden möglichst lange gehalten werden kann. Das bedeutet: So früh wie möglich Tempo aufbauen und so spät wie möglich wieder abbremsen.

Dies ist keine neue Erkenntnis, so wurde schon vor 40 Jahren mit den 500ern gefahren. Doch in der letzten Zeit ist man bei

«Heute wird sogar der Kurvenscheitel vorverlegt.»

STEFAN PREIN

über 250 PS auch hier noch weiter in die Extreme gegangen.

Was heute alle machen, hat in den 1990er-Jahren Mick Doohan entwickelt: Am Kurvenscheitel wird das Motorrad mit einem Ruck hochgerissen, um

für die Beschleunigung schnell eine möglichst große Auflagefläche auf dem Reifen zu schaffen. «Du darfst mit dem Motorrad nicht zu lange schräg sein, denn das bedeutet weniger Gummi auf dem Asphalt. Du musst es möglichst schnell aufrichten, denn jedes Grad heißt mehr Auflagefläche. Dann kann mehr Leistung angelegt werden. Die MotoGP-Bikes haben ja sogar voll aufgerichtet noch Wheelspin bis in den vierten Gang. Da dreht bei über 250 noch das Hinterrad durch», weiß Prein. «Heute wird auch der Scheitelpunkt vorverlegt. Es ist nicht mehr

der geometrische Mittelpunkt der Kurve, sondern er wird etwas weiter nach vorne verlegt, und die Curbs werden geschnitten, als wäre es die Strecke. Da ist wieder ein halber Meter Strecke gefunden, um das Motorrad früher aufzurichten und ans Gas zu gehen.»

Am meisten jedoch hilft die Elektronik, um die effizienteste Beschleunigung zu finden. «Die elektronischen Möglichkeiten mit Anti-Wheelie, Antispin und was es noch so alles gibt



Jonas Folger:
GP-Sieg Nummer
drei, der erste in
der Moto2-Klasse



Jonas Folger

«Basis stimmt»

Zur Person Jonas Folger

Geburtsdag 13. August 1993
Geburtsort Mühldorf (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2003/04/05 Deut. Minibike-Meister
2006 3. CEV 125 ccm (Aprilia)
2007 15. CEV 125 ccm (Aprilia)
2008 WM-34. 125 ccm (Aprilia)
2009 WM-12. 125 ccm (Aprilia)
2010 WM-14. 125 ccm (Aprilia)
2011 WM-6. 125 ccm (Aprilia)
2012 WM-9. Moto3 (Ioda/Kalex-KTM)
2013 WM-5. Moto3 (Kalex-KTM)
2014 WM-15. Moto2 (Kalex)
2015 WM-Fahrer Moto2 (Kalex)
3 GP-Siege, 15 Podestplätze, 5 Poles

Von MARKUS LEHNER

AGR-Kalex-Pilot Jonas Folger holte gleich im ersten Rennen seiner zweiten Moto2-Saison den ersten Sieg. In Austin will der Deutsche erneut um Podestplätze kämpfen.

Neben Sandro Cortese, Moto3-Weltmeister von 2012, ist Jonas Folger (21) aus deutscher Sicht der größte Hoffnungsträger in der mittleren Klasse der Motorrad-WM. Bereits in seiner Moto2-Rookie-Saison 2014 sicherte sich Folger, der mit seinem langjährigen Kollegen Marcel Schrötter (22, Tech3) gemeinsam in einem Haus an der Costa Brava nördlich von Barcelona wohnt, zwei Podestplätze; beim vierten GP in Jerez (Spanien) und dem sechsten GP in Mugello (Italien) kletterte er als Dritter auf das Podest.

«In Katar hat einfach alles perfekt gepasst»

JONAS FOLGER



Gleichzeitig ist er nach Bradl der erste Deutsche, der in der Moto2-Tabelle auf P1 steht.

Mit diesem Sieg gleich beim Auftakt-GP hast du sicher nicht gerechnet?

JONAS FOLGER: Nein, auf keinen Fall. Aber da hat einfach alles gepasst. Natürlich hatten wir Glück, dass Lowes und Rabat stürzten und bei Zarco die Schaltung nicht mehr funktionierte. Als ich den wehrlosen Zarco überholte und realisierte, dass ich an der Spitze lag, wurden die letzten Runden unendlich lang. Es war übrigens von hinten ziemlich beängstigend mitanzusehen, wie Zarco beim Runterschauen auf die Schaltung fast in die Boxenmauer geknallt ist. Zum Glück ging das alles gut.

Du warst aber bereits bei den Vorsaison-Tests stark, immer in den Top 10. Und in Katar lief es mit einem Startplatz in der zweiten Reihe, weniger als zwei Zehntelsekunden hinter Platz 2, ausgezeichnet.

Natürlich haben wir gewusst, dass unsere Basis stimmt, dass die Kalex sehr gut funktioniert und ziemlich schonend mit den Reifen umgeht. Aber wie gesagt, wir haben auch Glück gehabt.

Ob Glück oder nicht, am Ende zählt das Resultat, und du hast im Rennen kaum Fehler gemacht. Stimmt. Da war kein größerer Patzer drin, der Start war top, und ich habe bis zum Schluss einen konstant hohen Rhythmus halten können. Zudem habe ich gleich zu Beginn im richtigen Moment die richtigen Leute überholt, um mich aus den größten Kämpfen herauszuhalten. Verbesserungspotenzial gab es vielleicht noch in der ersten Runde, als Lowes und Zarco vorne wegrauschten. Aber die beiden waren enorm schnell unterwegs. Und im Training können wir uns natürlich auch noch weiter steigern. Einige zählen dich jetzt nach dem Sieg bereits zum Kreis der Titelanwärter.

Ich will einfach an die besten Leistungen und Ergebnisse aus dem Vorjahr anknüpfen und vor allem konstanter werden. Konstant vorne an der Spitze dabei sein, das ist der Schlüssel. Rechnest du dir in Austin wieder eine Topklassierung aus? 2014 warst du im Training Siebter, im Rennen bist du gestürzt.

Die Strecke hat einen ganz anderen Charakter als Katar. Doch wie schon gesagt, bei unserem Bike stimmt die technische Basis beim Setup. Also will ich wieder um das Podest kämpfen. Der Sieg ist eine super Motivation für mich und hebt die Stimmung im gesamten Team. Ich freue mich ungemein auf Austin und wäre nach Katar am liebsten sofort weiter nach Texas geflogen. ♦



Jonas Folger in Katar: «Ich konnte bis ins Ziel einen konstanten und hohen Rhythmus halten»

Dazwischen gab es für den Kalex-Piloten, der für das spanische Argiñano & Gines Racing Team fährt, beim GP von Frankreich in Le Mans die erste Pole Position.

Doch danach kam für Folger eine lange Durststrecke mit vielen Rückschlägen durch Stürze, technische Probleme und Stop-and-go-Strafen. Nach sechs GP hatte Folger bereits 47 Punkte gesammelt, doch nach dem dritten Platz in Mugello holte er in den folgenden acht GP nur noch einen Punkt. In den letzten vier Rennen ließ sich aber mit den Punkterängen 12, 15, 9 und 13 wieder eine Aufwärtstendenz erkennen. Mit 63 Punkten schloss Folger seine Rookie-Saison auf Platz 15 ab, punktgleich mit dem Belgier Xavier Siméon.

Exakt diesen Siméon ließ Folger im Finale des Auftakt-GP 2015 in Katar vor zehn Tagen hinter sich und stieg - nach den Ausfällen und Problemen der drei Favoriten Sam Lowes, Esteve Rabat und Johann Zarco - erstmals als Sieger auf ein Moto2-Podest. Es war der insgesamt dritte Sieg Folgers, der 2011 den 125-ccm-GP von Großbritannien und im Jahr darauf den Moto3-GP in Tschechien gewonnen hatte. Folger ist nach Stefan Bradl (5 Moto2-Siege, WM-Titel 2011) erst der zweite deutsche Pilot, der einen Moto2-GP als Sieger beendete.

MotoGP

Ducati beflügelt

Von NEIL SPALDING

Das Motorrad, mit dem Andrea Dovizioso in Katar auf die Pole-Position fuhr und nur knapp den Sieg verpasste, hat die alte Idee von kleinen Winglets an den Verkleidungsseiten wieder aufgegriffen.

Motorräder brauchen Entwicklungszeit. Es sei denn, sie heißen Ducati GP15, die sensationelle fünf Testtage nach ihrem Debüt in Katar auf der Pole-Position stand und nur von einem zu allem entschlossenen Valentino Rossi am ersten Sieg gehindert wurde.

Doch auch bei ihr ging es nicht ohne Kompromisse und schnellen Improvisationen. So tauchten beim Test in Katar kleine Flügel an den Seiten der Verkleidung auf, für die sogar die zuvor akribisch im Windkanal ausgetüftelte Verkleidungsfront abgeändert werden musste. Offiziell, weil Ducati den Winddruck auf die Brems- und Kupplungshebel verringern wollte. Laut Reglement dürfen

Flügel nicht weiter herausstehen als die breiteste Stelle der Verkleidung. So kann sich jeder seinen Reim auf die Ducati-Erklärung machen.

Wenn das Ganze vielleicht auch etwas improvisiert wirkt und sicher noch während der Saison verfeinert wird, war es Gigi Dall'Igna am Wichtigsten, seinen Fahrern ein sicheres Gefühl zu geben, und Andrea Dovizioso vermisste Stabilität beim Bremsen und beim Einbiegen.

Konzeptnachteil kompensiert

Bei der GP15 dreht sich die Kurbelwelle zugunsten von mehr Handlichkeit, wie auch bei der Yamaha M1, rückwärts. Dadurch addiert sich ihr Rotationsmoment nicht zu dem der Räder, sondern wirkt denen entgegen. Eine rückwärtsdrehende Kurbelwelle bewirkt aber auch, dass sich die Front beim Gasgeben senkt und beim Gaswegnehmen hebt. Deshalb wurde für mehr Bremsstabilität auf diese Art Abhilfe geschaffen, Eine verfeinerte Version dürfte bald folgen. ♦



Winglets an der Verkleidung

Moto3

Man spricht viel Deutsch

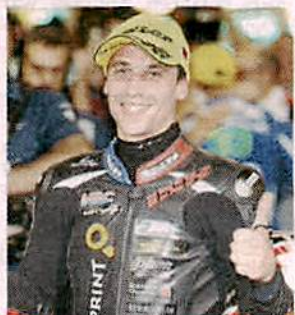
Nicht deutsche Fahrer, sondern deutsche Teams trumpften beim Auftakt-GP in Katar groß auf. Das Racing Team Germany holte den Sieg (Masbou) und P5 (McPhee), Kiefer Racing die Ränge 3 (Kent) und 4 (Vázquez).

Bereits im Training in Katar hatte Alexis Masbou mit der Pole-Position klar durchgegeben, dass er ganz zuoberst auf das Podest wollte. Und der erfahrene 27 Jahre alte Franzose setzte sich im Rennen mit der Saxoprint-RTG-Honda in einem Wimpernschlag-Finale gegen die Honda-Kollegen Enea Bastianini und Danny Kent knapp durch. RTG-Teamkollege John McPhee landete wenige Meter weiter zurück auf Platz 5.

«Noch Steigerungspotenzial»

Teamchef Dirk Heidolf blickt dementsprechend zuversichtlich in die weitere Saison: «Die Plätze 1 und 5 sind natürlich ein Auftakt nach Maß. So darf es ruhig weitergehen. Aber an unserer Strategie ändern wir nix, wir schauen von Rennen zu Rennen. Wenn wir jetzt schon vom

Titel reden würden, wäre das ziemlich falsch. Masbou hat viel Erfahrung, aber er hat auch den nötigen Biss. Und ohne den kannst du in der Moto3 nichts reißen. Bei McPhee braucht es noch ein, zwei starke Trainings, dann steht er auch bald auf dem Podest. Zudem haben wir noch ein paar größere Sachen zum Ausprobieren. Wir fahren zwar mit dem neusten Motor, aber noch mit dem 2014er-Chassis. Wir haben die Teile spät erhalten, zudem war das Wetter bei den Tests fast immer schlecht. Bis das alles wirklich zusammenpasst, braucht es einfach genügend Testzeit. Und die hatten wir bisher nicht.» ♦ ML



Masbou: Biss und Erfahrung

Moto2

Lüthi: Sehr viel Arbeit

Trotz Platz 3 beim Saisonauftakt in Katar ist beim Schweizer Titel-Mitfavoriten Tom Lüthi keine Euphorie ausgebrochen: «Katar ist immer speziell, diesmal kamen die vielen Ausfälle an der Spitze hinzu. Natürlich musste ich zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort sein, und das hat auch ganz anständig geklappt. Doch uns fehlen viele Testkilometer mit dem neuen Kalex-Material. Es wäre vermessen zu behaupten, wir hätten bereits ein narrensicheres Basis-Setup gefunden. Es steht noch sehr viel Arbeit vor uns, bis wir die Lücke zu den Topleuten geschlossen haben.»

Sind nun die ersten teaminternen Spannungen ausgebrochen, weil Dominique Aegerter nicht über P15 hinaus kam? «Ach was», winkt Lüthi ab, «natürlich fährt jeder für sich, aber wir helfen uns gegenseitig. Was gäbe es Schöneres, als wenn mal zwei Schweizer Flaggen hinter dem Podest aufgezogen würden?» ♦ ML

NACHRICHTEN

Team Germany will in die Moto2

Moto2 Das Saxoprint Racing Team Germany (RTG), mit dem Franzosen Alexis Masbou (27) in Katar beim Moto3-GP siegreich, möchte in absehbarer Zeit auch in der Moto2-Klasse aktiv werden. Teamchef Dirk Heidolf bestätigt: «Ich würde das gerne machen. Aber nur unter zwei Bedingungen: Erstens müssen genügend finanzielle Mittel für Topmaterial und Betreuung vorhanden sein, und zweitens müssen wir einen Piloten mit an Bord haben, der sofort oben einschlagen kann.»

Sam Lowes: «Es war das Getriebe»

Moto2 Dass das Getriebe des Vierzylinders der Serien-Honda CBR 600 RR für den Einsatz am äußersten Limit nicht das Gelbe vom Ei ist, hat schon fast jeder Moto2-Pilot am eigenen Leib erfahren. Stürze und Verbremser wegen herausgerutschter oder nicht sauber eingerasterter Gänge sind an der Tagesordnung. Auch der britische Speed-up-Pilot Sam

Lowes, der in Katar von der Pole-Position gestartet und in Führung liegend gestürzt war, war ein Opfer: «Ich habe einen Leerlauf erwischt, ohne Motorbremse den Kurveneingang verpasst und bin dann auf dem schmutzigen Teil der Strecke übers Vorderrad ausgerutscht.» Auch der Schweizer Tom Lüthi, Dritter beim Katar-GP und im sechsten Moto2-Jahr, kennt das Problem: «Vor zwei Jahren bin ich deswegen in Indianapolis heftig runtergefallen. Zudem hat der Motor manchmal selbstständig vom 6. in den 5. Gang zurückgeschaltet, eine gefährliche Sache, wenn dir ein Pulk Fahrer am Heck klebt.» ♦ ML

KOMPAKT

- »» **Moto3** Ana Carasco (18, E) will in Austin nach der Pause in Katar wegen ihres Schlüsselbeinbruchs wieder auf die RBA-KTM steigen.
- »» **MotoGP** In Austin/Texas findet erst zum dritten Mal ein US-Grand-Prix statt. In Indianapolis am 9. August wird es bereits das achte Mal sein. Die früheren Stationen waren Laguna Seca (15-mal) und Daytona Beach (zweimal) ♦ ML

Moto3

Wiederauferstehung

Das Kiefer Racing Team war in den beiden vergangenen Jahren zur Bedeutungslosigkeit abgesackt. Doch in Katar gab es den ersten Podestplatz seit 2011.

Die Talfahrt des Kiefer Racing Teams ist beendet. 2011 feierte man mit Stefan Bradl den Moto2-WM-Titel, danach ging nichts mehr. 2012 schaffte Max Neukirchner nur neun Moto2-WM-Punkte, 2013 holten Toni Finsterbusch und Florian Alt keinen einzigen. Auch 2014 ging Kiefer mit Luca Grünwald und Gabriel Ramos leer aus.

Für 2015 änderte man die Strategie. Statt junger Nachwuchs-

leute holte man mit Danny Kent (21, 2 GP-Siege 2012) und Efrén Vázquez (28, zwei GP-Siege 2014) starke und erfahrene Fahrer ins Team, dazu noch Rookie Hiroki Ono. Mit Power-Drink-Hersteller Leopard sicherte man sich einen starken, auch im Radsport aktiven Sponsor.

Die Änderungen schlugen in Katar bereits voll durch: Kent wurde Dritter, Vázquez Vierter. «Wir haben ein neues Kapitel aufgeschlagen», sagt Teammanager Stefan Kiefer. «Wir kämpfen in der Moto3-Klasse wieder auf oberster Stufe mit. Ich bin überzeugt, dass sich daran auch im weiteren Verlauf der Saison nichts ändern wird!» ♦ ML



Kent holt Rang 3 hinter Masbou (10) und Bastianini (33)

British Superbikes

Byrne auch verletzt vorn

Von IMRE PAULOVITS

Der amtierende Britische Superbike-Meister Shayne Byrne war der große Gewinner des Saisonauftakts in Donington. Obwohl er seine Verletzung aus dem Almeria-Test vor fünf Wochen noch nicht auskuriert hatte, setzte er sich mit einem ersten und einem zweiten Platz an die Spitze der Meisterschaftstabelle.

Das Osterwochenende in Donington Park bot den zahlreich angereisten Zuschauern beim Auftakt der diesjährigen British-Superbike-Saison eine Menge Spektakel.

Den ersten Lauf am Oster-sonntag gewann Ex-Langstrecken-Weltmeister James Ellison. Und er beendete nicht nur seine seit 2013 anhaltende, von Verletzungen gezeichnete Pechsträhne, sondern er holte auch den ersten BSB-Sieg für das JG Speedfit Kawasaki Team. Der von seiner Hand- und Knöchelverletzung noch nicht ganz genesene, amtierende Champi-



Shayne Byrne auf der PBM-Kawasaki: Auch in diesem Jahr der heiße Titelfavorit der BSB

on Shayne Byrne hielt bis zum Schluss gegen. Doch Ellison setzte sich in der letzten Runde durch, ließ dem PBM-Kawasaki-Piloten keine Chance und gewann mit 0,131 Sekunden Vorsprung. Dritter wurde, wenn auch bereits mit neun Sekunden Rückstand, Josh Brookes mit der neuen Yamaha R1, die bei dieser BSB-Runde in Donington Park ihr Weltdebüt in

den von Yamaha unterstützten Superbike-Meisterschaften gab.

Shakey schlägt zurück

«Ich bin eigentlich nicht hergekommen, um zu verlieren», zeigte sich der vierfache BSB-Champ «Shakey» Byrne kämpferisch. Und er drehte im zweiten Lauf tatsächlich den Spieß um. Am Start hatte Auftakt-Sieger Ellison ein Problem mit der

Batterie und musste vom letzten Startplatz losfahren. Byrne setzte sich an die Spitze und verteidigte diese gegen Dan Linfoot auf der Fireblade von Honda UK bis ins Ziel.

Byrne, der mit vier BSB-Titeln bereits Rekordmeister ist, führt nun auch die diesjährige Meisterschaftstabelle mit 45 Punkten vor Linfoot (33) und Ellison (29) an. ♦

Endurance-WM

Sieg zum Geburtstag?

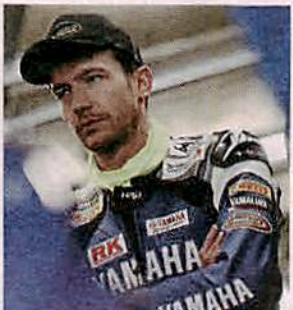
Wenn alles klappt, könnte sich Superbike-IDM-Pilot Max Neukirchner zu seinem 32. Geburtstag am 20. April selbst das schönste Geschenk machen. Am 19. April fährt er mit Yamaha die Langstrecken-WM-Runde in Le Mans. Der Sachse sieht Sieghancen.

Neukirchner ist bisher der einzige Deutsche, der in Le Mans siegte. Das war 2007 auf der SERT-Suzuki. Acht Jahre später hofft er mit dem werksunterstützten YART-Team und der neuen Yamaha R1 auf ein Déjà-vu-Erlebnis. «Wir gehören eindeutig zu den Top-Teams», sagte er nach dem ersten Test vor dem Osterwochenende. «Mit meinen Teamkollegen Sheridan Morais und Ivan Silva komme ich gut klar, obwohl es bei Ivan noch mit der englischen Sprache hapert. Aber wir waren uns bei der Abstimmung des Motorrads immer sehr schnell einig. Jeder hat seine Wünsche eingebracht, die von den anderen akzeptiert wurden. Wir sind schneller als das YART-Team im letzten Jahr.» Die Entwicklung der Motorräder findet in

Deutschland statt. Marcus Eschenbacher leitet das Projekt und wird bei den 24 Stunden von Le Mans persönlich in Frankreich aufkreuzen. Neukirchner verspricht sich einiges davon: «Ich bin überzeugt, dass er in der Elektronik noch etwas aus dem Motorrad herausholt.»

Trainer-Lizenz gemacht

Des Weiteren hat sich Neukirchner beim ADAC Sachsen weitergebildet. Er hat jetzt den Schein als Trainer C-Lizenz für Motorsport in der Tasche. «Ich habe viel dazugelernt, wie man sich körperlich und mental vorbereitet und welche Nahrung günstig ist.» ♦ AWI



Umtrieb: Max Neukirchner

IDM Supersport

Nur kleine Updates

Der Finne Tatu Lausletho, greift drei Jahre nach dem Klassensieg erneut nach dem Supersport-Titel und hat im Team Suzuki Stoneline-Mayer ein straffes Testprogramm. Vor Ostern trainierte der 31-jährige auf dem Pannonia-Ring. Zumindest für Teamchef Thomas Mayer hält sich der Weg von Bayern nach Ungarn in Grenzen. «Tatu hat sich auf das Motorrad gehockt und einfach Gas gegeben. Wir haben im Vergleich zum Vorjahr nur kleine Updates an der Suzuki GSX-R 600 gemacht, ein bisschen was am Fahrwerk und an der Stellung des Gasgriffs.» Seinen schweren Rennunfall vom August 2014 in Oschersleben, wo er minutenlang bewusstlos liegen blieb und der mit einer späteren Hirnblutung verbunden war, hat Lausletho weggesteckt. Aus Budgetgründen sparte sich das Team die Teilnahme an den Pirelli-Tests in Almeria. Stattdessen soll diesmal während der Saison getestet werden können. ♦ AWI

IDM Superstock

Offenes Material

Daniel Rauh, Teamchef von Langenscheidt Racing by Fast Bike Service, musste seine Hände lange ruhig halten. Bei einem ersten Test im südfranzösischen Nogaro musste sein Superstock 1000-Pilot Mathieu Gines fast noch mit einer Serien-Yamaha auskommen. Erst drei Wochen später rückte der Franzose kurz vor Ostern in Hockenheim mit einer Rennverkleidung aus. Gines konzentrierte sich auf die Lenkergeometrie, die Bremshebelstellung und die Sitzposition. «Wir sind in Hockenheim den großen Kurs gefahren. Mathieu war schneller als sein IDM-Konkurrent Dominic Vincon, für den das die Heimstrecke war», frohlockt Rauh, dem aufgefallen ist: «Mathieu fährt auf die Strecke und geht sofort in die Vollen. Da gibt es kein Abwarten. Er wird dann nur noch zwei, drei Zehntel schneller. In Hockenheim hat er sich in jedem Turn gesteigert.» Ungeklärt ist die Reifenfrage. In Nogaro fuhr Gines Dunlop, in Hockenheim Pirelli. ♦ AWI

NACHRICHTEN
Große Namen und zwei Schweizer

Superstock 1000 FIM Cup
Am Wochenende werden wir bei der Superbike-WM-Runde in Aragón erstmals auch die werksunterstützte neue Yamaha R1 im Superstock-Trim sehen, mit der die beiden Piloten Kevin Coghlan und Florian Marino den Titel holen sollen. Es gibt aber mächtig Konkurrenz: Das Team Pedercini tritt gleich mit vier Piloten an, darunter Ex-MotoGP-Pilot Bryan Staring. Für Aprilia fahren die beiden Ex-MotoGP-Rookies-Cup-Piloten Lorenzo Savadori und Kevin Calia, für Althea-Ducati Ex-GP-Pilot Raffaele de Rosa und Luca Salvadori. Aus Deutschland ist Marc Moser auf der Ducati Panigale von Triple-M by Barni vertreten, aus der Schweiz Sebastian Suchet auf der Kawasaki ZX-10R des Team BSR und Eric Vionnet auf einer BMW S 1000 RR im eigenen Team.

Deutsche Lady unter den jungen Wilden

Superstock 600 EM Bislang konnte die 22-jährige Deutsche Ricarda Neubauer ihr Talent erst im ADAC Junior Cup und im deutschen Suzuki-Cup unter Beweis stellen, in diesem Jahr startet sie unter deutlich größeren Kalibern der 600er-EM. Doch im Team Go Eleven hat sie einen soliden Hintergrund. Aus Deutschland startet noch Julian Puffe bei MTM/HS Kawasaki, aus der Schweiz Roman Fischer im Yamaha BCC Racing Team. ♦ IP

KOMPAKT

»» IDM Respekt vor den alten Herren: Michael Galinski, Toni Heiler und Jörg Teuchert trugen auf einer Yamaha R1 am Ostertag den Gesamtsieg bei den 1000 km von Hockenheim nach Hause. Sie hatten drei Runden Vorsprung vor den Zweitplatzierten. IDM Supersportmeister Marvin Fritz gewann mit den Kollegen Lukas Tulovic und Thomas Gradinger als Gesamt-Vierte die 600er-Wertung, auch auf Yamaha.

»» Superbike-WM IDM-Champ Xavi Forés wird in Aragón erstmals die Werks-Ducati des verletzten Davide Giugliano fahren. Ob er auch die IDM fährt, steht noch nicht fest. ♦ AWI/IP

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, 70118 Stuttgart, Besondereart Stuttgart 188A 0302, Geschäftsleitung: Dr. Volker Brand, Herbert Lehmann, Vertrieb: Heideberg, Betreuung und Absatz: erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, NSB Obereschweg (Vörsitz), Heide Dübbsing, Dr. Michael Ruffin, Dübbsingstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Mitarbeiter, AM Hamburg, 0489 95752

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1140928

Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,-€ inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich den **Gutschein wie angekreuzt** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Dübbsingstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, 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 EGGGB. 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 EGGGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell** AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____ X

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

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.



Dennis Schröter

Langer Weg

Dennis Schröter: Nach 20 Jahren Motocross an der deutschen Enduro-Spitze angekommen

Von ROBERT PAIRAN

Es war ein langer Weg für Dennis Schröter bis an die Spitze des deutschen Enduro-Sports: Erst mit 32 Jahren holte er sich nach drei Meistertiteln in den verschiedenen Klassen im vergangenen Herbst auch die Meisterschaft aller Klassen, das Deutsche Enduro-Championat.

Schon im Alter von neun Jahren bist du die ersten Motocross-Rennen gefahren und das bis 2011. Was bringt jemanden mit Ende 20 noch dazu, sich in einer neuen Sportart zu versuchen?

DENNIS SCHRÖTER: Ich hatte die letzten zwei Jahre meiner MX-Zeit mehr und mehr das Gefühl, nicht mehr weiter zu kommen. Ich hatte zwar einige gute Einzelergebnisse, aber der Schritt ganz nach



«Heute im Endurosport läuft alles viel strukturierter ab»

DENNIS SCHRÖTER

Zur Person Dennis Schröter

Geburtstag 10. Juni 1982
Geburtsort Finsterwalde (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

- 1997 Vizemeister MX-Jugend-DM
- 1999 MX-Pokalsieger 125 ccm
- 2001 Deutscher MX-Vizemeister 125 ccm
- 2003 MX-Vizemeister 125 ccm + Open
- 2004 Teilnahme am MXoN
- 2005 MX-Vizemeister Open
- 2008 MX-DM Open Platz 3
- 2010 MX-DM Open Platz 3
- 2011 Deutscher Enduromeister E2, Vizemeister Championat
- 2012 Deutscher Enduromeister E1, Vizemeister Championat
- 2013 Deutscher Enduro-Vizemeister E1
- 2014 Deutscher Enduromeister E3, Championatssieger

vorne ist mir nicht mehr gelungen. Ich habe viel probiert, Trainerwechsel, verschiedene Trainingsarten, aber das brachte alles nichts. Zusätzlich hatte ich mir noch 2010 eine Knieverletzung zugezogen, worauf ich pausieren musste. Als Zuschauer beim MX-Masters-Finale 2010 hat mich die Firma Zupin auf meine künftigen Pläne angesprochen und sie machten mir kurzerhand das Angebot, in der Enduro-DM zu fahren. Passenderweise suchte ich gerade eine neue Herausforderung, das Angebot stimmte und solch eine Chance bekommt man nicht noch mal!

Wo liegt für dich persönlich der Unterschied zwischen Motocross und Enduro?

Motocross und der normale Tagesablauf waren bei mir ein Fulltime-Job: Ich hatte zu meiner MX-Zeit drei Trainingseinheiten pro Tag. Dazu kamen jeweils drei bis vier Rennen im Monat und das über die komplette Saison. Für Enduro musste ich mich letztlich dann komplett umstellen: Zuerst hatte ich noch versucht, den alten Rhythmus zu halten. Doch das Enduro-Training hat nicht dieses Pensum, es gibt weniger Rennen und eine sehr lange Sommerpause, in der man den Rhythmus nicht verlieren darf.

Doch für Enduro musst du ganz anders trainieren. Mittlerweile gehe ich ganz normal arbeiten und bekomme dort auch keine Sonderbehandlung. Wenn ich trainieren möchte, muss ich das vorher genau planen. Alles ist viel strukturierter als die Jahre zuvor und das tut mir gut.

Was war der Grund für den großen Erfolg in der vergangenen Saison?

Der Einstieg war mit dem Team von Thomas Mäser, das für die Firma Zupin die Betreuung gemacht hat. Es war eine tolle Zeit, auch wenn es nicht immer leicht war. Außerdem muss man Thomas einfach zu nehmen wissen, dann passt das. Ich konnte eine Menge von ihm lernen. Dafür bin ich ihm sehr dankbar, denn ich kann auf jeden Fall sagen, dass ich das, was ich im Enduro brauche, von ihm gelernt habe. Im letzten Jahr bin ich dann zum Team Wills gekommen, welches ab 2014 das deutsche Husqvarna-Team betreut. Gleichzeitig stieg ich auf eine 300er-Zweitakt

um. Und ich denke, das war es, was mir die letzten drei Jahre zum Championatsieg fehlte. Eine neue Herausforderung mit einem ganz neuen Motorrad – ich bin zuletzt vor gut zehn Jahren einen Zweitakter gefahren. Außerdem fühle ich mich sehr wohl im Team und komme mit allen super klar. Vielleicht ist es genau diese Mischung ...

Auch wenn du bei den Sixdays in Finnland, Deutschland und Argentinien mit der Nationalmannschaft am Start warst: Planst du mehr individuelles, internationales Engagement?

Grundsätzlich bin ich nicht abgeneigt, auch mal im Ausland beziehungsweise bei einer internationalen Meisterschaft an den Start zu gehen. Mein Vertrag ist jedoch nur für den Einsatz in der Deutschen Meisterschaft. Allerdings ist dieses Jahr geplant, im Sommer an einem WM-Lauf teilzunehmen – wenigstens einmal möchte ich mich auch mit den WM-Fahrern messen.

Als Motocross-Fahrer hast du lange Zeit bei Silent-Sport als «Werksfahrer» gelebt. Wovon lebst du jetzt, wer trägt deine Kosten?

Den Sport finanziere ich über meine Sponsorenverträge. Wie bereits erwähnt, gehe ich ganz normal arbeiten.

Was machst du in der Sommerpause der Enduro-DM? Wie motivierst du dich aufs Neue?

In dieser Zeit halte ich mich mit Fahrrad fahren, Laufen und anderem Sport fit. Außerdem habe ich ein Cross-Motorrad, mit dem ich in der Open Meisterschaft vereinzelt an den Start gehen werde. Motivieren muss ich mich nicht aufs Neue. Meine Ziele sind gesteckt und das motiviert mich genug! ♦



Auf der Husqvarna TE 300 ist Schröter seit letztem Jahr ungeschlagen

Desert Challenge Abu Dhabi

Ende durch Sandsturm

Von ROBERT PAIRAN

Marc Coma, Cross-Country-Rallye-Weltmeister und Dakar-Sieger in KTM-Diensten, startete seine Titelverteidigung erfolgreich beim WM-Auftakt in Abu Dhabi.

Die Strecke in den Vereinigten Arabischen Emiraten führte über die höchsten Dünen der Welt. Zum letzten der geplanten fünf Fahrtage konnte aber wegen eines Sandsturmes gar nicht mehr gestartet werden, weshalb die Rallye nach vier Tagen gewertet wurde.

Die Konkurrenten von KTM litten unter technischen Problemen: Der schnelle Joan Barreda verlor gleich am ersten Tag über eine Stunde mit Elektrikproblemen; da nutzte dem Spanier auch am darauffolgenden Fahrtage der Tagessieg nichts mehr. Paulo Gonçalves gewann zwar den dritten Tag und schob sich damit auf den zweiten Gesamttrang. Doch der Ex-Weltmeister fiel am vierten Tag ebenfalls mit einem elektrischen Problem aus.

Auch KTM wurde von der Defektheze nicht völlig verschont: Der Österreicher Rupert Walkner verlor am dritten Tag durch ein verschmortes Elektrikkabel alle Chancen – daran konnte auch sein Tages Sieg am vierten Tag nichts mehr ändern.

Startreihenfolge entscheidend

Zu den Überraschungen des WM-Auftaktes gehörte der Chilene Pablo Quintanilla auf dem dritten Platz, der erstmals bei der Dakar ins Licht der internationalen Öffentlichkeit gerückt war. Der frisch ins Honda-Team gewechselte US-Amerikaner Ricky Brabec gewann mit dem fünften Gesamttrag die Junioren-Wertung.

Erneut zeigte sich, wie entscheidend die Startreihenfolge bei Marathon-Rallyes ist: Die zuerst gestarteten Teilnehmer müssen intensiver navigieren, und gerade im Sand können die nächsten Fahrer den Spuren folgen und gefahrlose Abkürzungen nehmen. Die Tagessieger durften sich daher diesmal den Startplatz für den nächsten Tag aussuchen. ♦



Dakar-Sieger Marc Coma gewann auch den WM-Auftakt in der Wüste

CROSS-COUNTRY-RALLYE-WM / Resultate

Rallye «Abu Dhabi Desert Challenge» (UAE): 65 Fahrer gestartet, 47 im Ziel, 4 Etappen über 1605 km, davon 1089 km Sonderprüfungen
Gesamtwertung: 1. Marc Coma (E), KTM in 14:49,05 Stunden; 2. Sam Sunderland (GB), KTM, +11:55,0 min; 3. Pablo Quintanilla (CHI), KTM, +20:16,0 min; 4. Ruben Faria (P), KTM; 5. Ricky Brabec (USA), Honda; 6. Mohammed Al Balooshi (UAE), KTM; 7. Juan Carlos Salvatierra (BOL), KTM; 8. Matthew Hart (AUS), KTM; 9. Jose Cornejo (CHI), Suzuki
WM-Stand nach 1 von 6 Läufen: 1. Coma, 25 Punkte; 2. Sunderland 20; 3. Quintanilla 16; 4. Faria 13; 5. Brabec 11; 6. Al Balooshi 10; 7. Salvatierra 9; 8. Hart 8; 9. Cornejo 7
Nächster Lauf: 19.–24. April 2015, Sealine Rallye, QAT [Internet: www.fim-live.com](http://www.fim-live.com)

NACHRICHTEN

De Jong gewinnt Auftakt Balkbrug

Grasbahn Den Auftakt der Langbahnsaison im niederländischen Balkbrug gewann Jannick de Jong. Der Vize-Weltmeister siegte im Finale vor Stephan Katt, Dirk Fabrick, Christian Hülshorst und Jörg Tebbe. Bei den Seitenwagen waren die Geschwister William und Nathalie Matthijssen vor ihren holländischen Landsleuten Detz/Velthuis erfolgreich.

Speedway-Openings dem Winter geopfert

Speedway Nur eines von vier Speedwayrennen, die an Ostern die Saison eröffnen sollten, konnte stattfinden: Während Güstrow bei Eiseskälte lief, wurde Pocking schon drei Tage vorher, Neuenknick zwei Tage vorher und auch Wittstock abgesagt. Der am Ostermontag geplante Bundesliga-Auftakt in Landslut gegen Wolfslake Fabulaz Berlin wurde um 15.15 Uhr abgeblasen: Bei Schneefall hatte Martin Smolinski nach einer Proberunde die Bahn für unbefahrbar erklärt. ♦ TS

Speedway Güstrow

Fotofinish-Niederlage

Im Finallauf um den Osterpokal unterlag Kai Huckenbeck dem Tschechen Zdenek Holub im Fotofinish. Wer die Linie wirklich als Erster kreuzte, bleibt offen.

Genau acht Tage vor dem internationalen Best-Pairs-Knüller in Güstrow, zu dem die Weltelite antritt, wurde in der Barlachstadt der traditionelle Osterpokal ausgefahren. Wegen der Vielzahl der Bewerbungen wurde ein System mit 20 Vorläufen mit 20 statt 16 Piloten eingeführt. Damit fuhr jeder in der Vorrunde nur viermal und nicht jeder trat gegen jeden an.

Topfahrer wie Patrick Hougaard, Tobias Kroner oder Timo Lahti blieben in der Vorrunde auf der Strecke. Über die beiden Semifinals setzten sich der Deutsche Meister Kai Huckenbeck, Christian Hefenbrock, Zdenek Holub und der Däne Rasmus Jensen ins Finale durch.

Kein Vorsprung wahrnehmbar

Huckenbeck war in den Vorläufen überlegen, doch ausgerechnet im Endlauf startete er von außen schlecht und musste sich außen an den führenden Holub herankämpfen. Im Ziel konnte man keinen signifikanten Vorsprung zwischen beiden wahr-

nehmen. Je nach Aufnahmen von innen und von außen könnte jeder der beiden um 5 Zentimeter vorn gewesen sein.

Christian Hefenbrock verlor in den Vorläufen nur zwei Punkte, doch im Finale hatte er seinen schlechtesten Start und konnte nur hinter Jensen herfahren, zumal es von «rot» fast unmöglich war, den Start zu gewinnen. Stanislav Melnyczuk überstand einen Horrorcrash in die Airfences unverletzt.

Martin Smolinski, Huckenbeck und der Fünftplatzierte Tobias Busch werden Deutschland im Best Pairs Pokal am Samstag vertreten. ♦ TS

SPEEDWAY / Resultate

Güstrow: 4. April 2015, Bahnlänge: 298 Meter, Wetter: trocken, 4 Grad
Vorrunde: 1. Kai Huckenbeck (D), 11 Punkte; 2. Zdenek Holub (CZ), 10; 3. Rasmus Jensen (DK), 10; 4. Christian Hefenbrock (D), 10; 5. Tobias Busch (D), 9; 6. Kevin Wölbert (D), 7; 7. Matthias Schultz (D), 7; 8. Denis Gizatullin (RUS), 7; 9. Roberto Haupt (D), 7; 10. Michael Härtel (D), 6; 11. Patrick Hougaard (DK), 6; 12. Tobias Kroner (D), 5; 13. Timo Lahti (FIN), 4; 14. Rene Deddens (D), 4; 15. Damian Drozd (PL), 4; 16. Robert Lambert (GB), 4; 17. Martin S. Hansen (DK), 3; 18. Mark Riss (D), 3; 19. Erik Riss (D), 2; 20. Stanislav Melnyczuk (UA), 1
Semifinale 1: 1. Huckenbeck; 2. Hefenbrock; 3. Busch; 4. Schultz
Semifinale 2: 1. Holub; 2. Jensen; 3. Wölbert; 4. Gizatullin
Finale: 1. Holub; 2. Huckenbeck; 3. Jensen; 4. Hefenbrock
Nächster Lauf: 11. April, Best Pairs Cup Güstrow [Internet: www.mcguestrow.de](http://www.mcguestrow.de)



Kai Huckenbeck: Nur Zweiter?

X-Trial der Nationen Nizza

Spanien fehlerfrei

Man musste kein Insider sein, um mit einem Sieg der Spanier im Nationentrial letzten Freitag in Nizza zu rechnen. Doch das Duo mit Weltmeister Toni Bou und Albert Cabestany blieb in allen Sektionen in beiden gegenläufigen Durchgängen strafpunktfrei und distanzierte damit den Zweiten Frankreich um 10 Punkte. Die Franzosen Alexandre Ferrer und Loris Gubian landeten im 1. Umlauf mit 8 Punkten hinter Großbritannien und Italien nur auf Platz 4! Mit nur zwei Strafpunkten in Runde 2 katalpultierten sich die Gastgeber noch vor die Briten James Dabill und Michael Brown, mit drei Zählern Vorsprung auf den 2. Schlussrang. Die Startreihen-

folge in den zwei Durchgängen wurde in der Speed Section entschieden, für die ein Fahrer pro Team nominiert wurde. Cabestany war in 23 Sekunden der Schnellste vor dem Japaner Owaga und dem Briten Dabill. Bou und Cabestany fuhr in



Toni Bou

der ersten Runde je drei Sektionen, alle ohne Fehler. Brown und Dabill teilten sich ebenfalls die Aufgaben mit drei Fehlerpunkten. Auch in der 2. Runde gewannen die Iberer die Speed Section und bewältigten den Parcours als Letzte in umgekehrter Richtung, erneut ohne Fehler. Während die Franzosen sich mit zwei Punkten steigerten, gab der Brite Dabill mit einem «Fünfer» Rang 2 an Frankreich ab. ♦ TS

X-TRIAL DER NATIONEN / Resultate

Nizza: 4. April 2015, 6 Sektionen, 1 Speed Section
Finale: 1. Spanien: Toni Bou (Montesa), Albert Cabestany (Sherco), 0 Strafpunkte; 2. Frankreich: Alexandre Ferrer (Sherco), Loris Gubian (GasGas), 10; 3. Großbritannien: James Dabill (Vertigo), Michael Brown (GasGas), 13; 4. Italien: Matteo Grattarola (GasGas), Gianluca Tournour (GasGas), 16; 5. Japan: Takahisha Fujinami (Montesa), Tomoyuki Ogawa (Honda), 26
Nächster Lauf: 25. April, Trial-WM Motegi/JAP [Internet: www.fim-live.com](http://www.fim-live.com)

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



730dA FOND ENTERTAINMENT DYNAMIC DRIVE, EZ 04/11, 49267 km, 180 kW, silber, Surr. View, Komfortsitze vo. + hi., Aktivsitze, Standhgz., TV, HUD, ACC, 34.990,- € (MwSt. awb.) Riller & Schnauck GmbH, Hindenburgdamm 68, 12203 Berlin, 030/790095-0, www.riller-schnauck.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26239



BMW 320is M3 Italo, top aufgebauter 320is Rennwagen, über 60.000,- € investiert, ohne SD, rostfrei, unfallfrei, alles TÜV. Mehr in mobile.de, VB 24.000,- €. Telefon 0172/4353601

Ferrari

Suche Ferrari 458 Speciale Aperta von privat. Auto kann bis zu einem Jahr auf den Besitzer angemeldet bleiben. Telefon 0172/8272733 od. 0841/9544205

Suche/Wanted: Ferrari 458 Aperta & Porsche 991 GT3 RS, bitte alles anbieten. Tel. 0163/6636638

Privat sucht 550/575 M oder 400 Vergaser oder 400i, seriöse Abwicklung. Telefon 0171/7515577

Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2014, 5 km, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €. Tel.: +49(0)176/83373466

Mercedes

www.autoteileluecke.eu, Dichtungen usw.



E63 S AMG Leasingübernahme im neuwertigem, sehr gepf. Zustand und absolute Vollaussstattung u.a. mit Vmax 300, Ceramic, Carbonpaket, Bang & Olufsen, mtl. 1680,- € +MwSt. bis 11.2016. Noch 50000 km frei. Bitte nur ernstgemeinte Anfragen an: Tel. 0174-3024029



190 SL, 1956, rot, Led. schwarz, matching numbers, Solex, Becker, Uhr, TÜV 10/16, VB 116.000,- €. Tel. 05136/894941

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

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

SL 63 AMG, EZ 9/2008, 87000 km, 525 PS, dt. Fahrzeug, Vollaussstattung, MB Garantie, unfallfrei, 63.500,- €. Tel. 0173/4935577, Hr. Florian

Porsche

www.autoteileluecke.de Telefon 05706/391794 H

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

911 Carrera 4 Cabrio, schwarz/schwarz, 2. Hd., Scheckh. gepflegt bei Porsche, 38000 km, Bj. 10.2006, kompl. Lederausst., Sondertelgen 8x19, 11x19, 6-Gang-Schalter, 49.500,- €. Tel. 0171/4717262

Privat sucht top gepflegten 993 S/4S od. 964 WTL, deutsches Auto, kein Automat. Tel.: 0176/17914791

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



996 Carrera 4 Cabrio Plus Hardtop, EZ 10.2003, Tiptronic, 235 kW/320 PS, full option, silber-met, 150000 km, 2. Hand, scheckheftgepflegt, Topzustand, Original Deutsch/Belg. Wagen, Preis 22.500,- €, Ex Brussel. Telefon 0032/475321001, E-Mail: info@tb-corporation.com

997 GT3 RS von privat gesucht zu realistischem Preis. Tel. 0151/70838295

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

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

Liebhaber sucht von privat 997 GTS, rot, aus 1. Hand. Tel. 06131/78300



Porsche 993 letzter luftgekühlter Motor, Bj. 96, Allrad, Leder, 27000 km, hat noch nie Regengesehen, Gutachten vorhanden, zum Preis 80.000,- € zu verkaufen. Telefon 07621/62791, AB

RCB



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

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

www.indysport.de H

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

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

www.lueticke-motorsport.de H

FireSense
FEUERLÖSCHER
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE
ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

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

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

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abg

IM RÜCKSPIEGEL

1995
1975

1985
1965

Die April-Highlights de

... vor 20 Jahren



Erleichtert und ernüchtert in Buenos Aires: Hill (1.), Schumi (3.)

Formel 1 Williams-Renault-Pilot Damon Hill gewann im April 1995 sowohl den GP von Argentinien als auch den GP von San Marino und übernahm damit die WM-Führung. Sein Haupttitelkonkurrent, Michael Schumacher, wurde in Buenos Aires Dritter und fiel in Imola aus. Beim Argentinien-GP wurde der Benetton-Renault des deutschen Titelverteidigers von den Reifen gebremst: Der erste und der dritte Satz hatten nicht optimal funktioniert. Ein weiterer Nachteil für Schumacher, wie sich später herausstellte: Im Gegensatz zu Sieger Hill fuhr er keine Drei-Stopp-, sondern eine Zweistopp-Strategie.

Auf der nach den tödlichen Unfällen von Roland Ratzenberger und Ayrton Senna des Vorjahres entschärften Imola-Piste krachte Schumi im San-Marino-GP mit hoher Geschwindigkeit rückwärts in eine Barriere. Folge: Nackenzerrung.

Ursache: wohl ein Fahrfehler. Ein Schaden an seinem Dienstfahrzeug konnte nach dem San-Marino-Rennen jedenfalls nicht ermittelt werden.

Zwischen den beiden April-GP hatte Schumacher wie Williams-Nummer-Zwei David Coulthard Riesenglück: Die FIA hob ihre Disqualifikation beim 1995er Auftakt-GP in Brasilien nach Einspruch ihrer Teams wieder auf. Begründung: Der in Interlagos von den Regelhütern beanstandete Sprit des Renault-Partners Elf sei zwar «quantitativ» anders gewesen als der vor Saisonbeginn beim Automobil-Weltverband hinterlegte chemische «Fingerabdruck», dadurch seien aber keine «qualitativen» Unterschiede – sprich, keine PS-Vorteile – entstanden.

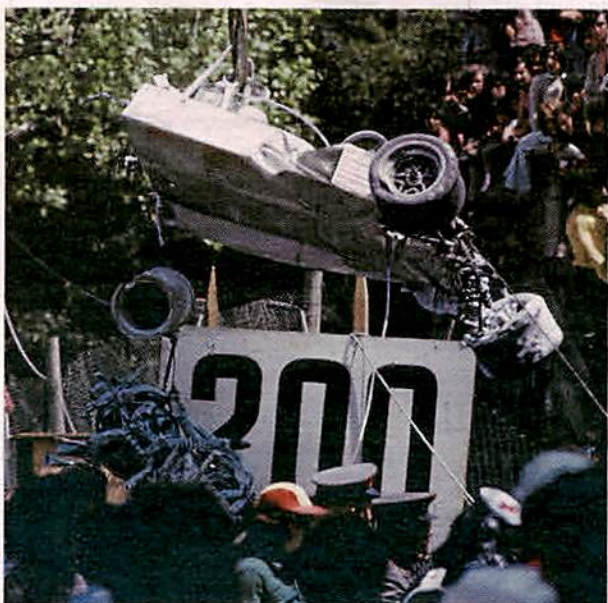
Schumacher und Coulthard bekamen ergo Sieg und P2 samt den dazugehörigen Punkten zurück, Ferrari-Pilot Gerhard Berger wurde wieder von P1 auf

seinen auf der Strecke erzielten dritten Rang zurückversetzt. Benetton und Williams erhielten ihre Brasilien-Punkte für die Konstrukteurswertung allerdings nicht wieder, mussten stattdessen sogar noch jeweils 200.000 Dollar Strafe bezahlen. Selten hat die FIA frag- und unglaubwürdiger geurteilt.

IndyCar Die drei Sieger im April hießen: Robbie Gordon (Walker-Reynard-Ford) in Phoenix, Al Unser jr. (Penske-Mercedes) in Long Beach und Emerson Fittipaldi (Penske-Mercedes) in Nazareth. «Emmo» kam zu seinem Erfolg allerdings nur, weil Leader Eddie Cheever (Foyt-Lola-Ford) fünf Kurven vor dem Zielflagge das Benzin ausging.

DTM Bernd Schneider (Mercedes-C-Klasse) gewann in Hockenheim die ersten zwei 95er-Rennen. Titelverteidiger Klaus Ludwig holte bei seinem Opel-Debüt im Calibra P5 und P3.

... vor 40 Jahren



Todes-Auto: Bergung des Hill-Wracks von Rolf Stommelen

Formel 1 Mit einem weiteren, nicht zur WM zählenden England-Rennen ging am 13. April in Silverstone die Europasaison 1975 weiter. Niki Lauda erzielte dabei den ersten Sieg des neuen Ferrari 312T. Den Weg dazu frei gemacht hatte allerdings erst ein Motorschaden an Hesketh von James Hunt, der von der Pole-Position aus zunächst geführt hatte. Zweiter wurde Weltmeister Emerson Fittipaldi (McLaren), Dritter Mario Andretti (Parnelli). Clay Regazzoni, der zweite Ferrari-Pilot, war nicht am Start.

Der Grand Prix von Spanien Ende April 1975 entwickelte sich zu einem der umstrittensten FI-WM-Läufe aller Zeiten. Weil auf dem Stadtkurs von Barcelona die Leitplanken rund um den Montjuich-Hügel weitgehend nicht verschraubt waren, kam es vor und nach den Trainings an Freitag und Samstag zu hitzigsten Diskussionen. Die meisten Fahrer wollten nicht fahren. Als die Veranstal-

ter aber samstags kurz vor dem Abschlusstraining damit drohten, alle Autos zu beschlagnahmen, brach die Pilotenfront endgültig auseinander. Nur Champion Emerson Fittipaldi, der freitags lediglich ein paar langsame Besichtigungsrounds gedreht hatte, stieg nicht wieder ins Cockpit und reiste noch vor dem Start ab.

Dort kam es nach 500 Metern zum ersten Unfall: Pole-Sitter Niki Lauda schlug, von Andretti Parnelli angeschoben, quer und rampte den Ferrari seines Teamkollegen Clay Regazzoni. Wilson Fittipaldi (Copersucar) und Arturo Merzario (Williams) gaben nach einer Runde aus Protest auf. Das Rennen verlor immer mehr Fahrer, und auf einmal war Rolf Stommelen (Hill) Spitzenreiter.

Dann die Tragödie: Am Stommelen-Renner brach bei fast Höchsttempo die Heckflügelhalterung. Zuerst krachte der Deutsche links in die Leitschienen direkt am Pistenrand. Sie

hielten dem Aufprall überraschenderweise stand, katapultierten ihn aber nach rechts. Der hinten abtriebslose Wagen hob dabei ab, rutschte auf den rechten Planken entlang, landete schließlich dahinter und durchbrach den Begrenzungszaun. Vier Menschen starben. Stommelen überlebte mit vielen Knochenbrüchen.

Zum Sieger des erst vier(!) Runden später abgebrochenen Spanien-GP wurde Jochen Mass (McLaren) erklärt – vor Jacky Ickx (Lotus) und Carlos Reutemann (Brabham).

Formel 2 Die zwei deutschen April-Events gewannen Franzosen: in Hockenheim Gerardo Larrousse (Elf2-BMW), in Nürburg Jacques Laffite (Martini-BMW). **Sportwagen-/Marken-WM** Ein Alfa des Kauhsen-Teams belegte bei den 1000 km von Dijon und bei den 1000 km von Monza den ersten Rang. Fahrer: Merzario/Laffite. In beiden Langstreckenrennen dahinter: Joest/Casoni (Porsche).



Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

... vor 30 Jahren

Formel 1 Spät begann die Saison 1985 – exakt am 7. April mit dem GP von Brasilien. Keke Rosberg (Williams-Honda) führte, bis ein Turbolader verglühte. Alboreto (Ferrari) konnte die Spitze nicht lange gegen Alain Prost (McLaren-TAG/Porsche) verteidigen. Danach kontrollierte der Vize-Weltmeister das Geschehen, schonte seine Reifen und gewann vor Alboreto und Elio de Angelis (Lotus-Renault).

Der Portugal-GP 14 Tage später wurde zu einem denkwürdigen F1-Lauf: Zum einen, weil die FIA-Kommissare das Rennen in Estoril trotz meist heftigen Regens und entsprechend gefährlichen Aquaplanings nicht abbrechen. Zum anderen, weil Ayrton Senna in diesem Chaos überlegen Herr der Lage blieb und seinen ersten F1-WM-Lauf gewann. Bei seinem Start-Ziel-Sieg zeigte der Brasilianer im Lotus-Renault durch stän-

dig wechselnde, den Wasser-massen auf der Piste exakt angepasste Fahrlinien, dass er über besondere Sensoren zumerspüren der minimal nötigen Bodenhaftung verfügte. Mit einer Runde Rückstand wurde Ferrari-Pilot Alboreto Zweiter.

Das Formel-1-Debüt des deutschen Zakspeed-Teams war schon nach zwei Runden vorbei. Mit gebrochener rechter Vorderradaufhängung musste Dr. Jonathan Palmer aufgeben. Der Brit war dem auf dem dritten Startplatz stehen gebliebenen Rosberg draufgefahren.

Wieder mit am Start war in Portugal Stefan Bellof. In Brasilien hatte ihn Tyrrell wegen eines Streits um Overall-Werbeflächen für persönliche Sponsoren suspendiert. Mit P6 zeigte Bellof, wie wichtig er für Tyrrell war. Sein Brasilien-Ersatzmann, Stefan Johansson (8.), ersetzte ab Estoril bei Ferrari den nach diversen Fahrfeh-

lern beim Saisonauftakt fristlos gefeuerten René Arnoux.

CART (IndyCar) Mario Andretti (Newmann-Haas) gewann auf Lola-Cosworth das erste Saisonrennen in Long Beach.

Formel 3000 Die F2-Nachfolgeklasse bekam ihre nächsten neuen Sieger: Emanuele Pirro (March) in Thruxton und John Nielsen (Ralt) in Estoril.

Sportwagen-WM Ickx/Mass (Porsche) holten P1 in Mugello vor Winkelhock/Surer (Kremer-Porsche) und Boutsen/Bellof (Brun-Porsche).

DSM Jochen Mass (Porsche) wurde in Hockenheim erster Sieger der neuen deutschen Sportwagen-Serie, der Nachfolgerin der Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM).

Rallye-WM Sieggewinn in der WM feierte Juha Kankkunen (Toyota) bei der Safari-Rallye. Erwin Weber (Opel) wurde auf Sieggang von einem Motordefekt gebremst und Fünfter.



Regen-Sieger: Senna in seinem zweiten GP für Lotus-Renault

SUTTON-IMAGES.COM



... vor 50 Jahren

Formel 1 Die endlos scheinende WM-Pause von Neujahr bis zum 30. Mai wurde im April 1965 unterbrochen vom dritten und vierten Nicht-WM-Rennen des Jahres der automobilen Königsklasse. Der Sieger war jeweils Jim Clark. Der Lotus-Pilot gewann am 4. April den «Gran Premio di Siracusa» auf Sizilien (Italien) vor dem Ferrari-Duo John Surtees/Lorenzo Bandini.

Zwei Wochen darauf stand Clark bei der «Sunday Mirror Trophy», dem letzten F1-Rennen auf dem englischen Traditionskurs von Goodwood, zuoberst auf dem Podium – vor Graham Hill (P2/BRM) und Jack Brabham (P3/Brabham-Climax). Pole-Sitter Jackie Stewart (BRM) fiel mit Nockenwellendefekt aus, Jochen Rindt (Cooper) wurde disqualifiziert: Schikane ausgelassen.

Der Schweizer Jo Siffert (Brabham-BRM) fiel in beiden Rennen aus: in Syrakus mit Motorschaden (nach langer

Führungsposition), in Goodwood durch Unfall.

Formel 2 Denis Hulme gewann in Oulton Park (England) das «Spring Meeting» auf Brabham mit einem Ein-Nockenwellen-Motor von Cosworth. Bei der «Autocar Trophy» in Snetterton (England) lag am Ende Graham Hill (Brabham-BRM) vorne.

Sportwagen-WM Die 1000 km von Monza entschieden die Ferrari-Piloten Jean Guichet/Mike Parkes auf dem Typ 275P2 für sich. Der Schweizer Tommy Spyghiger verunglückte an jenem 25. April 1965 tödlich, offenbar nach Bremsdefekt seines Ferrari 365P2 in der Parabolica-Kurve. Er war 30 Jahre alt.

Beim Vortraining zu den 24 Stunden von Le Mans (Frankreich) hatte bereits zwei Wochen zuvor ein Rennfahrer sein Leben verloren: Der US-Amerikaner Lloyd «Lucky» Casner (36) war auf der langen Hunaudières-Geraden mit dem Fünf-Liter-Maserati des Teams Co-

lonel Simone ins Schleudern geraten und gegen einen Baum geprallt.

Der Ferrari P2 hatte sich beim Aufgalopp in Le Mans als stärkstes Auto gezeigt und die ersten vier Plätze belegt. Die P2-Fahrer waren John Surtees, Mike Parkes, Ludovico Scarfiotti und Nino Vaccarella. F1-Weltmeister Surtees war dabei mit 225 km/h eine bis dahin in Le Mans noch nicht erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren. Auch auf dem fünften und sechsten Trainingsrang waren weitere Ferrari gelandet: die privat eingesetzten Prototypen 4400 der Scuderia Filipinetti mit Herbert Müller und Tommy Spyghiger am Steuer.

Rallye-EM Die unbekanntenen Inder Joginder und Jaswant Singh gewannen auf Volvo PV 544 die Rallye East African Safari in Kenia. Eugen Böhringer (Mercedes 300 SE) crashte, Erik Carlsson (Volvo 96) verfuhr sich mit Star-Copilot Stirling Moss.



Clark-Sieg bewundern ohne Sicherheitszaun: F1-Fans in Syrakus

PICTURE ALLIANCE

Namen & Nachrichten

Ekström im Terminstress und Sauber im Reinen

»» **Mattias Ekström** «Die DTM ist mein Hauptgericht, die RallyCross-WM eher die Nachspeise», scherzt Audi-Pilot Mattias Ekström und bleibt bei bildhaften Vergleichen: «Zwar genießt die DTM Priorität, aber es muss ja auch nicht immer Rinderfilet sein. Ich mag auch deftige Hausmannskost und kann versichern, dass ich genügend Läufe bestreiten werde, um RallyCross-Weltmeister zu werden – als Fahrer und oder Teamchef» (siehe auch S. 20). Wie schon im Vorjahr bringt das EKS-Team des Schweden zwei Audi S1 RX Quattro an den Start. Neben dem 36-jährigen Routinier wird auch dessen neuer Teamkollege und Landsmann Anton Marklund in zwei Serien antreten. Der 22-Jährige startet neben der RX-WM im Audi Sport TT Cup und hat damit ähnliche Terminprobleme wie sein Teamchef. Zumal noch kein Zeitplan für den zweiten von 13 RallyCross-WM-Läufen im Rahmen des DTM-Auftakts in Hockenheim (30.4.–3.5.) veröffentlicht ist. «So gerne wir dort in beiden Serien antreten würden: Noch wissen wir nicht, ob das klappt», sagt Ekström.

Ekström weiter: «Die Unterschiede sind zwar gravierend, aber ich bin mir sicher, dass die Fans ebenso viel Freude an der Kombination haben wie ich. In der DTM muss man ein sehr gutes Gespür für die Technik, das Set-up und vor allem für die Reifen und die Haftung haben, gerade im Quali. In der RallyCross-WM muss man auf den Punkt da sein und cool bleiben. Vieles hängt vom Start und der ersten Kurve ab. Man hat viel Kontakt und fährt auf unterschiedlichen Belägen. Beides ist für sich faszinierend. In dieser Saison will ich nicht nur Rennen, sondern auch Titel gewinnen. Ich fühle mich wie 22 und bin richtig heiß. Ich wollte schon immer viel fahren und denke, dass mir das neue DTM-Format mit zwei Rennen entgegen kommt. Genauso wie die Tatsache, dass man beim RallyCross direkt aus der Box an die Startlinie muss.» Abgesehen vom straffen Zeitplan beim DTM-Auftakt kollidieren die Termine auch beim DTM-Finale in Hockenheim: Mitte Oktober gastiert die RallyCross-WM zeitgleich in Italien.

»» **Peter Sauber** Das Motorsport-Unternehmen des 71

Jahre alten Schweizer, unter anderem seit 23 Jahren in der Formel 1 aktiv, hat erneut einen positiven Umweltbericht veröffentlicht. Die Daten aus dem Umwelt-Controlling belegen, so die Sauber Motorsport AG, dass das Unternehmen aus Hinwil im Zürcher Oberland seine Umweltbilanz in 2014 gegenüber 2013 «in wesentlichen Bereichen» weiter habe verbessern können.

So wurde bei Sauber der Energieverbrauch erneut gesenkt. Der absolute Stromverbrauch ging um 12,6 Prozent zurück; ebenso der absolute Wasserverbrauch, der 2014 sogar um 33 Prozent niedriger war. Der Bedarf an Heizenergie lag im Berichtsjahr um 13,3 Prozent tiefer. Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen seit 2011 treibhausgasneutral. Die Sauber Motorsport AG konserviert die verursachten Treibhausgas-Emissionen zu 110 Prozent.

»» **Hockenheimring** Dieses Wochenende (10.–12. April) findet im und ums badische Motodrom das «Hockenheim Historic/Jim Clark Revival» statt. Wichtigste Programmpunkte für Fans

von Jim Clark, der 1968 bei einem Formel-2-Rennen in Hockenheim tödlich verunglückte: Großes Lotus-Treffen, Jim-Clark-Gedächtnis-Rennen und -Ausstellung. Details: www.hockenheim-historic.de.

»» **Formel Vau** Die legendäre Monoposto-Kategorie feiert vom 26. bis 28. Juni im Rahmen des DTM-Rennwochenendes auf dem Nürnberger Norisring ihren 50. Geburtstag auf deutschem Boden nach. Dort war die 1964 in den USA gegründete Formel Vau im Sommer 1965 zu ihrer Deutschland-Premiere gestartet. Sogar ein Original-Auto, das 1965 auf dem Norisring am Start war, wird mit dabei sein. Zu erkennen ist dieses rollende Juwel des Journalisten Tobias Aichele an der Startnummer 100. Auch Fahrer- und Teamchef-Legenden werden in Nürnberg erwartet: Jochen Mass, Dieter Quester und Kurt Bergmann.

»» **Hugo Emde** Am 4. April jährt sich zum 20. Mal der Todestag des früheren PR-Chefs vom Fahrwerkspezialisten Bilstein. Emde bleibt als Talente- und Nürburgring-Förderer unvergessen. ♦ RK/MSA/RB

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
msa@motorpresse.ch

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

Sonderkorrespondenten:

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Brubel,
Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhring,
Martin Grübler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhardt
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Morscher, Robert Poiran,
Thomas Schiffer, Achim Schlango, Ulf Simon,
Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex
Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà
Japan: Shigeo Kikiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat;

Österreich: Peter Pressner, Heinz Pröllner, Werner

Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jürg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

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

Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Ni-

kollett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozzio, Nico

Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,

Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,

Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller

Art Director:
Silvio Lötischer

Grafik und Produktion:
Jürg Schneider, Sophie Semmelmann

VERLAG
Motor-Presse (Schweiz) AG

Industriestrasse 28

CH-8604 Volketswil

Telefon +41 (0)44 806 55 55

Telefax +41 (0)44 806 55 00

www.motorpresse.ch

verlag@motorpresse.ch

CEO/Geschäftsführung:
Reto Feurer

Anzeigenleitung:
Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de

0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:
Vanessa Reif

vreif@motorpresse.de

0711 182 - 1839

Webverkauf Online:
Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig

iefbrig@motorpresse.de

0711 182 - 1615

Carmen Brix

cbrix@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 Immatrikulations-

bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00

(D), € 63,00 (A).

Abonentenservice:
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)31

300 62 67, motorsportaktuell@staempfli.com

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

mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.

Für unverlangt eingesandene Manuskripte über-

nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488



Mattias Ekström



Peter Sauber



Jim Clark



Kurt Bergmann



Hugo Emde

**Komische Gedanken
Zum Formel-1-GP von
Malaysia**

Ferrari ist wieder da, und Vettel ist auch noch der Alte. Vergessen wir 2014.

Aber warum habe ich so ein dummes Gefühl? Da fährt Mercedes ohne Not eine Drei-Stopp-Strategie und montiert im letzten Stint (siehe Boxenfunk) dem Hamilton die falschen Reifen. Und Oberboss Niki Lauda, immer bemüht das Wesentliche auch auszusprechen, betont, dass dieser Ferrari-Sieg das Beste sei, was der Formel 1 und damit auch Mercedes «passieren» konnte. Bin ich wirklich der Einzige, dem dabei ganz komische Gedanken kommen?
*Walter Leipold,
D-90513 Zirndorf*

**Auch erwähnenswert
Zum Formel-1-GP von
Malaysia**

Die Leistung von Sebastian Vettel beim GP Malaysia war zweifellos eine besondere. Aber Vergleiche sollten sich nicht nur auf seine deutschen Vorgänger bei Ferrari beschränken. Richtig, der Heppenheimer war schon im zweiten Rennen für die Italiener siegreich, Michael Schumacher «erst» im siebten. Aber

unerwähnt bleiben Mansell (Brasilien 1989), Räikkönen (Australien 2007) und Alonso (Bahrain 2010), die jeweils schon bei ihrem ersten F1-Start für Ferrari gewonnen.
*Arnold Napp,
D-41460 Neuss*

**Endlich was los
Zum Formel-1-GP von
Malaysia**

Gratulation an Vettel und Ferrari. Sie haben (zumindest) den Malaysia-GP spannend gemacht. Die bisherigen «Vorausfahrer» von Mercedes zeigen sich angriffslustig, was dem Rennablauf ja nur guttun kann. Vielleicht kommen die Roten Bullen aus ihrem Schmolllwinkel heraus, dann ging's wieder echt rund.
*Rudolf Ratzenberger,
A-5010 Salzburg*

**Echt stark
Zur TV-Übertragung der
MotoGP bei «Eurosport»**

Endlich einmal ein wirklich starkes und vor allen Dingen «anhörbares» Kommentatoren-Team. Alex Hofmann ist sowieso unerreichtbar, aber auch die jetzigen Sprecher Dirk Raudies und Ron Ringguth, sind echt stark. Klasse!
*Harald Gebhardt,
D-77855 Achern-Großweier*

**Alles übertrifft
Zur TV-Übertragung der
MotoGP bei «Eurosport»**

Ein tolles Team, und ein Alex Hofmann, der noch um Welten besser ist als auf Sport 1. Was Eurosport bis jetzt gebracht hat, übertrifft alles, was bisher gewesen ist.
*Joachim Mesletzky,
D-48529 Nordhorn*

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

MITTWOCH, 8.4.

18.45 Formel E, Long Beach/Kalifornien (USA), Sky Onboard **SKY SPORT 1**

DONNERSTAG, 9.4.

17.20 DTM Highlights, Mugello 2007 (I), Magazin **SKY MOTORVISION**

FREITAG, 10.4.

3.55 Formel 1, Shanghai (CN), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**

6.15, 14.30 Formel 1, Shanghai (CN), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

7.55 Formel 1, Shanghai (CN), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**

7.00, 8.00 Formel 1, Shanghai (CN), 1. und 2. Freies Training (W) **SPORT 1**

9.45, 16.15 Formel 1, Shanghai (CN), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

18.00 Formel 1, Shanghai (CN), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

19.30 Formel 1, Shanghai (CN), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

21.00 Formel 1, Shanghai (CN), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

22.30 Formel 1, Shanghai (CN), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

SAMSTAG, 11.4.

5.55 Formel 1, Shanghai (CN), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**

7.45 Formel 1, Shanghai (CN), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

8.00 Formel 1, Shanghai (CN), Freies Training (W) **RTL**

8.10 NASCAR, Martinsville/Indiana (USA), Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

8.45 Formel 1, Shanghai (CN), Qualifikation (live) **RTL, ORF**

8.50 Formel 1, Shanghai (CN), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**

8.55 Formel 1, Shanghai (CN), Qualifikation (live) **SRF**

10.30, 12.00, 13.30 Formel 1, Shanghai (CN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**

11.10 Formel-3-EM, Silverstone (GB), Rennen (live) **N-TV**

12.45 Super Cars: 50 Jahre Porsche 911 (Magazin) **SKY MOTORVISION**

14.00 Formel-3-EM, Silverstone (GB), Rennen (live) **MOTORS-TV**

15.00, 16.30 Formel 1, Shanghai (CN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**

15.15 European Le Mans Serie, Silverstone (GB), Rennen (live) **MOTORS-TV**

16.30 Formel 1, Shanghai (CN), Qualifikation, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1**

18.00, 19.30, 23.00 Formel 1, Shanghai (CN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**

20.15 Der Silberpfeil – Geburt einer Legende, Teil 1, 2 und 3 (Doku.) **N-TV**

23.05 Formel 1: Ayrton Senna – Porträt über den 3-fachen Weltmeister (Doku.) **N-TV**

SONNTAG, 12.4.

1.00 NASCAR, Forth Worth/Texas (USA), Rennen (live) **SKY MOTORVISION**

6.30 Formel 1, Shanghai (CN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **SKY SPORT 1**

7.00 Formel 1, Shanghai (CN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **RTL, ORF**

7.30 Formel 1, Shanghai (CN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **SRF**

9.45 Formel-3-EM, Silverstone (GB), Rennen (live) **MOTORS-TV**

10.05 Formel-3-EM, Silverstone (GB), Rennen (live) **N-TV**

10.30 Formel 1, Shanghai (CN), Rennen (W) **SKY SPORT 1**

12.00 Langstrecken-WM, Silverstone (GB), Rennen (live) **MOTORS-TV**

14.00, 23.00 Formel 1, Shanghai (CN), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

15.05 Der Silberpfeil – Geburt einer Legende, Teil 1, 2 und 3 (Doku.) **N-TV**

18.00 Langstrecken-WM, Silverstone (GB), Rennen (live) **EUROSPORT**

20.15 Formel 1, Shanghai (CN), Rennen, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1**

21.00 IndyCar, Avondale/Louisiana (USA), Rennen (live) **SPORT 1 US**

0.00 Motorsport Weekend, Magazin **EUROSPORT**

MONTAG, 13.4.

16.30 IndyCar, Avondale/Louisiana (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**

DIENSTAG, 14.4.

20.45 Motorheads: Hans Hermann (Doku.) **SKY MOTORVISION**

22.30 Langstrecken-WM, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

23.00 Formel-3-EM, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

23.30 Blancpain Series, Monza (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MOTORRAD

DONNERSTAG, 9.4.

20.10 High Octane, US-Motocross, Magazin **SKY MOTORVISION**

21.00 Motocross-Freestyle-WM, Krakau (PL), Night of Jumps (W) **EUROSPORT 2**

22.00 MotoGP/Moto2/Moto3-WM, Doha (Q), Rennen, Höhepunkte (W) **EUROSPORT**

FREITAG, 10.4.

16.00 Moto3-WM, Austin/Texas (USA), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

16.45 MotoGP-WM, Austin/Texas (USA), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

17.45 Moto2-WM, Austin/Texas (USA), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

20.00 Moto3-WM, Austin/Texas (USA), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

21.00 MotoGP-WM, Austin/Texas (USA), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

16.45 Moto2-WM, Austin/Texas (USA), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

23.00 Speedway/Best Pairs, Torun (PL), Rennen (W) **EUROSPORT 2**

SAMSTAG, 11.4.

16.00 Moto3-WM, Austin/Texas (USA), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

16.45 MotoGP-WM, Austin/Texas (USA), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

17.45 Moto2-WM, Austin/Texas (USA), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

19.30 Moto3-WM, Austin/Texas (USA), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

20.00 Speedway/Best Pairs, Güstrow (D), Rennen (live) **EUROSPORT**

20.30 MotoGP-WM, Austin/Texas (USA), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

22.00 Moto2-WM, Austin/Texas (USA), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

SONNTAG, 12.4.

10.30 Superbike-WM, Alcañiz/Aragon (E), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

11.30 Supersport-WM, Alcañiz/Aragon (E), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**

13.00 Superbike-WM, Alcañiz/Aragon (E), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

14.15 Superstock-Cup, Alcañiz/Aragon (E), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

15.30 MotoGP-WM, Austin/Texas (USA), Warm-up (live) **EUROSPORT 2**

17.00 Superbike-WM, Alcañiz/Aragon (E), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

17.30 Superbike-WM, Alcañiz/Aragon (E), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

18.00 Moto3-WM, Austin/Texas (USA), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

19.15 Moto2-WM, Austin/Texas (USA), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SRF**

20.45 MotoGP-WM, Austin/Texas (USA), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

22.30 Superbike-WM, Alcañiz/Aragon (E), 1. Rennen (W) **EUROSPORT**

23.15 Superbike-WM, Alcañiz/Aragon (E), 2. Rennen (W) **EUROSPORT**

0.00 Motorsport Weekend, Magazin **EUROSPORT**

MONTAG, 13.4.

16.45.00 Moto3-WM, Austin/Texas (USA), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

17.30 Moto2-WM, Austin/Texas (USA), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2, SRF**

18.15 MotoGP-WM, Austin/Texas (USA), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

19.00, 23.00 Superbike-WM, Alcañiz/Aragon (E), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

19.30, 23.30 Superbike-WM, Alcañiz/Aragon (E), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

21.00 Motorrad-WM, Austin/Texas (USA), 1. Rennen, Höhepunkte (Zus.) **EUROSPORT**

IM NÄCHSTEN HEFT / 14.04.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: GP von China
Langstrecken-WM: Silverstone
Rallye-ÖM: Lavanttal

MOTORRAD
Motorrad-WM: Austin (USA)
Superbike-WM: Aragon
Motocross-Masters: Drehna

TERMINE

AUTOMOBIL

10./11.4.	Lavanttal Rallye, Klein Edling	ÖM	A
12.4.	Formel 1, Schanghai	WM	CN
12.4.	Langstrecke WEC, Silverstone	WM	GB
12.4.	Formel 3, Silverstone	EM	GB
12.4.	IndyCar, Avondale/Louisiana		USA
12.4.	Langstrecke Blancpain, Monza		I
12.4.	Formel Renault 2.0 NEC, Monza		I
12.4.	Formel Renault 2.0 ALPS, Imola		I

MOTORRAD

10./11.4.	Freestyle-Motocross, Basel	WM	CH
11.4.	Supercross, Houston/Texas	WM	USA
11.4.	Speedway/Best Pairs, Güstrow		D
11./12.4.	Enduro, Cantalice	EM	I
12.4.	MotoGP/Moto2/Moto3, Austin/Texas	WM	USA
12.4.	Superbike/Supersport, Alcañiz	WM	E
12.4.	Seitenwagen-Motocross, Castelnau-de-Lévis	WM	F
12.4.	Seitenwagen/Straße, Donington	WM	GB
12.4.	Superstock, Alcañiz	EM	E
12.4.	Motocross ADAC Masters, Fürstlich Drehna	DM	D
12.4.	Motocross, Payenne	SM	CH
12.4.	Enduro, Kirchschiag	ÖM	A
12.4.	Speedway/Team-Cup, Berghaupten		D

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 10. April, Bosch-Historic in Hockenheim; 15. April, Techno Classica in Essen. Weitere Infos im Internet: www.dskv.de



DAS IST

MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift macht den Unterschied: Noch mehr Tests und Experten-Tipps, die aktuellsten Neuheiten und die schönsten Reiseziele. Das ist MOTORRAD. Gedruckt, online und als App.

**EXTRASTARK
MIT 156 SEITEN.
JETZT IM HANDEL.**



» MOTORRADONLINE.DE