

MOTORSPORT aktuell

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

Formel 4

Mick Schumacher auf Anhieb Sieger

S. 8



MotoGP

Márquez: Der Fingerbruch und die Folgen

S. 23



Marc Márquez

MotoGP

Rossi: Der neue Titelfavorit im Interview

S. 24



Valentino Rossi

Zum Rausnehmen:

32 Seiten Extra Alles über die DTM 2015



Extra-Beilage zum
DTM-Auftakt 2015

Formel 1 / Vize-Weltmeister in dieser Saison noch ohne Sieg

WAS BREMST ROSBERG?

Rallye-WM

VW patzt, Citroën holt Doppelsieg

S. 16

MotoGP/Superbike-WM

So plant die Dorna die Zukunft der Serien

S. 28

GT Masters

Bentley gewinnt bei seinem Debüt

S. 12

Motocross-WM

Max Nagl übernimmt WM-Tabellenspitze

S. 32

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

www.motorsport-aktuell.com/doppelabo

Jeden
Dienstag
neu



Drei Saisonsiege für Titelverteidiger Lewis Hamilton, noch keiner für Mercedes-Teamkollege Nico Rosberg. Knapp zwei Wochen

vor Start der Europasaison steht der Deutsche massiv unter Druck. Was bei Rosberg bisher schief lief. Wie er das ändern will. **Ab S. 4**



4 190525 1902005 19

LIEBE LESER!



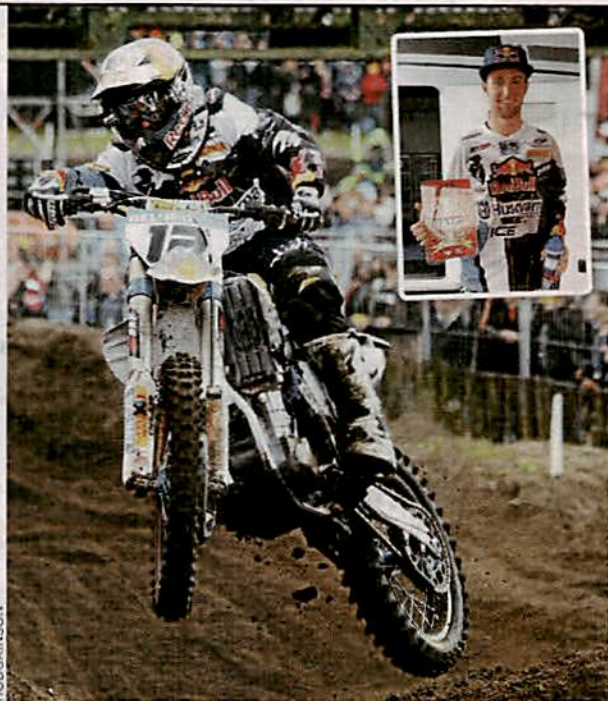
Leopold Wieland
Chefredakteur

Der Anstand ist am Nürburgring letzten Freitag leider unter die Räder gekommen: Bei der Trauerfeier am Rande des Streckenabschnitts «Flugplatz» für den Zuschauer, der dort beim VLN-Saisonaufaktrennen durch einen über den Sicherheitszaun katapultierten Rennwagen getötet worden war, lief der Testbetrieb auf der Piste weiter. So konnten die mehr als 150 versammelten Freunde, Fans, Funktionäre und Rennfahrer die von zwei Seelsorgern zum Gedenken an den Verstorbenen gehaltenen Reden vor lauter Motorenlärm nicht verstehen.

Besonders peinlich: Nach Aussage des mitveranstaltenden Racing-Trend-Service (RTS) sei schon zehn Tage vor dieser Trauerzeremonie die Unterbrechung des Testbetriebs «auch auf Wunsch der Lebensgefährtin des Verstorbenen und seiner Angehörigen» als für «nicht nötig» befunden worden. Nur: Die betreffende Dame hat nach MSA-Recherchen zu diesem Thema gar keiner vorher befragt.

Deshalb stimmt MSA dem am Ort des traurigen Geschehens extrem empörten DMSB-Präsidenten Hans-Joachim Stuck ausdrücklich zu: «Das war eine Pietätlosigkeit erster Güte!» Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? Max Nagl (D)
WO? Valkenswaard (NL)

WAS? Mit zwei zweiten Plätzen die WM-Führung erobert



WER? Thierry Neuville (B)
WO? Carlos Paz (RA)

WAS? Querschläger im Hyundai i20 WRC auf den brutalsten Pisten der Rallye-Weltmeisterschaft



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

WAS? Der Formel-1-Weltmeister im 1955er-F1-Mercedes bei einer Demo-Fahrt in der für Rennen längst gesperrten Steilkurve

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Renault kämpft statt auszusteigen; Nürburgring: Strafen-Flut S. 3
! FORMEL 1 So blockiert sich Nico Rosberg S. 4
 FORMEL 1 Räikkönen ist wieder der Alte S. 6
 FORMEL 1 Neue Idee für mehr Spannung S. 7
 FORMELSPORT Irrer Hype um Schumis Sohn S. 8
 INDYCAR Newgarden siegt in Birmingham S. 10
 LANGSTRECKEN-WM Alle bereit für Spa S. 11
! GT MASTERS Bentley bei seiner Premiere vorne S. 12
 DTM Letzte News vor dem Saisonauftakt S. 14
 VLN Der Doppelschlag von Audi S. 15
! RALLYE-WM Citroëns großer Doppelsieg S. 16

MOTORRAD

THEMA DER WOCHE

- MotoGP: Márquez' Fingerbruch beim Dirt Track S. 23
! MOTOGP Rossi: Interview mit dem WM-Leader S. 24
 MOTO2 Wie Suter die Zukunft plant S. 26
! MOTOGP/SUPERBIKE-WM Dorna-Vize Alonso über die Zukunft der Serien S. 28
 IDM SUPERBIKE Vorschau zum Saisonstart S. 30
 MOTO3 JUNIOR-WM Gelungener Auftakt S. 32
! MOTOCROSS-WM Nagl wieder WM-Leader S. 33
 RALLYE-WM Walkner in Katar guter Siebter S. 34

PANORAMA

BOXENGEFLÜSTER

Namen & Nachrichten; Was macht eigentlich? 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

Formel 1

Renault: Abschied vom Ausstieg



Rauchendes Mahnmal: Ricciardos Renault-Motor explodierte am Ende des Bahrain-GP. Der V6-Hybrid-Turbo (kleines Foto) wird nun mit mehr Geld und Grips kurlert

Von MICHAEL SCHMIDT
und ELMAR BRÜMMER

Ein Motorschaden nach dem anderen. Der einstige Turbo-Pionier steht verdammt schlecht da. Doch auf einmal ist bei Renault keine Rede mehr vom Rückzug aus der Formel 1.

Mit nur zwei Motorenherstellern, die auch Leasingaggregat abgeben, ist die Formel 1 nur bedingt überlebensfähig. Deshalb braucht die Königsklasse neben Mercedes und Ferrari auch Renault, ganz unabhängig von der aktuellen technischen Krise bei den Franzosen. In den nächsten Wochen wird sich weisen, wohin die Reise geht. Die in Aussicht gestellte PS-Explosion in naher Zukunft

lässt Renault zudem die Chance, doch wieder schneller als gedacht Anschluss zu finden.

Und das ist bitter nötig. Im Gedächtnis haben alle noch die riesige Rauchwolke, mit der sich der V6 im Red Bull von Daniel Ricciardo auf den letzten Metern der Zielgeraden in Bahrain verabschiedet hat. Der Australier muss nun schon im fünften Rennen (GP von Spanien, 8.–10.5.) den vierten Motor einbauen lassen, was noch das ganze Jahr über Konsequenzen haben wird.

Die Saison der roten Bullen ist praktisch gelaufen. Ricciardos Leidensgenossen Daniil Kvyat (Red Bull), Max Verstappen und Carlos Sainz (beide Toro Rosso) fahren bereits mit der dritten 2015er Antriebsquelle. «Wir wissen, dass die

Saison gelaufen ist und dass wir x-mal eine Strafe kassieren werden», sagt Teambesitzer Helmut Marko, «jetzt können wir nur noch das Beste daraus machen.» Der Österreicher ist mittlerweile beinahe versöhnlich: «Wir müssen gemeinsam aus der Krise.»

Vorgezogenes Upgrade?

Einen Teil der Probleme hat Renault laut seines Motorenchefs Remi Taffin bereits gelöst. In die dritten Motoren waren Nachbesserungen an den Lauffbuchsen, Stirnrädern und Zylinderkopfdichtungen eingebracht. Red Bull hat parallel dazu seinen Rennwagen deutlich nach vorne gebracht – mithilfe der Ingenieurskunst müsse man nun aus dem Tief kommen, verlangt Red-Bull-Team-

chef Christian Horner von beiden Seiten.

Es gibt Überlegungen, dass Renault das geplante Motoren-Upgrade schon auf den Europastart in Barcelona vorziehen könnte – was gewagt ist. Aber der Druck ist eben groß. Horner hat sich in Paris mit Jérôme Stoll, dem für die Formel 1 zuständigen Vorstandsmitglied von Renault, getroffen. Beide Seiten sind sich einig: «Renault will auch nicht in dieser Position sein, sie wollen Wettbewerbsfähigkeit zeigen und gewinnen. Natürlich muss dafür investiert werden, und der Renault-Vorstand will eine entsprechende Lösung finden. Die Gespräche waren konstruktiv, sie stehen hinter dem Projekt.»

In Paris ist der Weckruf angekommen. Motorschäden

funktionieren dort offenbar besser als böse Worte. Renault-Boss Carlos Ghosn wird mehr Budget für die Formel 1 freigeben, um die Defektserie zu beenden und den Motor konkurrenzfähig zu machen. Von Ausstieg ist in Viry-Châtillon momentan nicht mehr die Rede, der Plan eines eigenen Werkteams soll vorerst zurückgestellt werden.

In der Rennabteilung werden alte Köpfe rollen und neue hinzukommen. Man munkelt, dass zwei frühere Mercedes-Mitarbeiter bei Renault andocken. Und es gibt da noch den auf freier Mitarbeiterbasis angeheuerten Schweizer Motoren-Papst Mario Illien, der eigene Ideen verfolgt, unabhängig von Renaults hauseigenem Entwicklungsprogramm. ♦

Nürburgring-Nordschleife

200 Verstöße gegen Einbrems-Regeln

Die nach dem Tod eines Zuschauers beim VLN-Saisonauftritt vom Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) verabschiedeten Maßnahmen sollten Rennen mit großen Autos auf der Nürburgring-Nordschleife weiterhin möglich machen und für mehr Sicherheit sorgen. Sie wurden nach dem 24h-Quali-Rennen letztes Wochenende beim zweiten VLN-Lauf erneut in der Praxis getestet.

Ganz offensichtlich haben aber viele Piloten mit der Umsetzung der getroffenen Maßnahmen große Probleme. Das hat das VLN-Rennen am vergangenen Samstag gezeigt. Dabei wurden weit mehr als 200(!) Verstöße registriert. Vor allem das Nichteinhalten der Geschwindigkeit von nun 50 km/h in der Boxengasse, 60 km/h in der Doppel-Gelb-Zonen und 200 bzw. 250 km/h an den kritischen Nordschleifen-Streckenabschnitten Flugplatz, Schwe-

denkreuz, Döttinger Höhe und Antoniusbuche sorgte für die rekordverdächtige Zahl an verhängten Strafen.

Endloses Diskussionsthema

Bereits nach einem Renn Drittel wurden von der Rennleitung keine Stop-and-go-Strafen mehr, sondern ersatzweise Zeitstrafen verhängt. Fast 70 an der Zahl standen am Ende auf der Ergebnisliste. Tenor im Fahrerlager: «Wir müssen leider mit diesem Problem leben.»

Und: «Es wird zukünftig noch viele Diskussionen geben.»

Unterdessen hat die Staatsanwaltschaft Koblenz den Nissan GT-R Nismo GT3 freigegeben, mit dem der Brit Jann Mardenborough am Flugplatz abgehoben hatte, über den Schutzzaun in einen Zuschauerbereich geflogen war und dabei einen Fan tödlich verletzt hatte. Der DMSB und Nissan haben die im Datalogger gespeicherten Daten wie beispielsweise Drehzahl, Geschwindigkeit, Drossel-

klappen- und Gaspedalstellung bereits ausgelesen.

Diese Informationen werden nun von den Experten des DMSB in Zusammenarbeit mit den Nissan-Ingenieuren ausgewertet, wegen der immer noch laufenden Untersuchungen der Staatsanwaltschaft allerdings nicht veröffentlicht. Sie fließen aber laut DMSB-Pressesprecher Michael Kramp in die mittelfristigen Planungen der DMSB-Nordschleifen-Arbeitsgruppe ein. ♦ AW

Nico Rosberg

Im Kopf zu viel Hamilton



Harter Schlag für Rosberg: In Bahrain nur Dritter hinter dem erneut siegreichen Mercedes-Teamkollegen Hamilton

Von ELMAR BRÜMMER

Von seinem ersehnten ersten WM-Titel in der Formel 1 ist der Mercedes-Pilot derzeit weit weg. Bisher war Teamkollege und Titelverteidiger Lewis Hamilton eine unbezwingbare Festung in diesem Jahr.

Welcher Trend stimmt denn nun? Der von Nico Rosberg, dem in Bahrain zum vierten Mal in Folge bei Qualifikation und Rennen von seinem Teamkollegen Lewis Hamilton düpierten Rennfahrer, der im entscheidenden Zweikampf gegen Kimi Räikkönen ein Bremsversagen erlitt? Oder der vom beherzten Fighter Rosberg, der sich trotz allerlei Widrigkeiten wieder zurückgekämpft hat und alles andere als bereit ist, sich im internen Silberpfeil-Duell geschlagen zu geben?

Die Einordnung fällt schwer, selbst den Teamverantwortlichen von Mercedes. Zwischen Hamilton und Rosberg ist es sehr knapp. Was gut für das Werksteam



«Ich würde alles noch einmal so machen.»

NICO ROSBERG

ist, was das Handling der beiden aber auch nicht unbedingt leichter macht. Der Druck, nicht nur der öffentliche, lastet auf dem Deutschen.

Rosberg weiß, dass er den Trend schleunigst umdrehen muss, denn Hamilton hat nach seinen drei Saisonsiegen schon jetzt reichlich Oberwasser. Und das nicht zuletzt deshalb, weil der Brite einen ganz einfachen Motivationstrick anwendet: Während sich Rosberg völlig auf den alten Rivalen zu konzentrieren scheint, sagt sich Hamilton: «Mir ist es egal, gegen wen ich gewinne. Ich will stets alle schlagen.»

Nach Nico Rosbergs drittem Platz von Bahrain, der die Demütigung von Shanghai bestätigt, wenn man nur auf die Ergebnisse schaut, bekam der Vize-Champion von 2014 Schützenhilfe von seinen Chefs. Teamaufsichtsrat Niki Lauda sprach von einem «Feuerwerk», das Rosberg abgeliefert habe, «Er ist ein perfektes Rennen gefahren, das hat mich nach seinem Durchhänger gefreut». Im Vorjahr hatte Hamilton auch vier der ersten fünf Rennen gewonnen, Rosberg dann über den Sommer aufgeholt.

In Bahrain kündeten Rosbergs Überholmanöver, vor allem das gegen Sebastian Vettel,

dass er gewillt ist, mehr Killerinstinkt zu zeigen. «Jeder, der Zweifel gehabt haben sollte, ob er brutal und Kämpfer genug ist, hat einen Nico gesehen, der sein bestes Rennen des Jahres gefahren ist», urteilt Mercedes-Teamchef Toto Wolff.

Perfektion und Präzision müssen sich mit Motivation paaren. Darauf setzt beispielsweise aus eigener Erfahrung der dreimalige F1-Weltmeister Niki Lauda: «Die Performance von Nico stimmt auch wieder im Kopf. Es ist alles auf null gestellt, er kann in Barcelona jetzt einfach so weitermachen.» Eine Niederlage als Triumph für die Zukunft? Vor allem im Qualifying braucht der Deutsche endlich ein Erfolgserlebnis, denn nur von vorn kann er auch das Rennen der anderen kontrollieren. So wie es Hamilton tut, dem nicht nur Lauda bescheinigt, momentan eine Klasse für sich zu sein. 27 Punkte Vorsprung auf Rosberg, das ist schon eine Hausnummer.

Im gleichen Auto, weiß Rosberg, hat er als Angreifer kaum eine Chance – der Fokus fürs nächste GP-Wochenende in Barcelona und insbesondere für das danach in Monte Carlo wird für ihn vor allem darauf liegen, in der Qualifikation den entscheidenden Schritt nach vorn zu tun.

«Braucht Gegenstrategie»

Nico Rosberg will sich nun ganz allgemein auf den Erfolg fixieren. Deshalb tut er auch die heftigen Auseinandersetzungen mit Hamilton nach dem China-GP als erledigt ab: «Ich denke nicht mehr daran.» Es kam auch ziemlich schlecht an, vor allem im Mercedes-Team, dass er seinen Arbeitskollegen in Shanghai öffentlich beschuldigt hatte, dieser habe ihn absichtlich und unzulässig eingebremst.

Eine neuerliche Auflage der 2014er Silberpfeil-Remperei von Spa wollten Toto Wolff und Niki Lauda nicht riskieren, sie schnappten sich die beiden Streithähne umgehend. Lauda riet: «Lewis hat vom ersten Rennen in Melbourne an alles besser gemacht, Nico braucht eine Gegenstrategie. Er muss sich etwas Neues überlegen, wie er Lewis schlagen kann.» Über Kampf zurück ins Spiel zu kommen, wie die Fußballer sagen, das wäre der erste große Schritt. Der werdende Vater Rosberg will sein Selbstvertrauen durch eine ausgedehnte Zeit mit der Familie stärken und seine generelle Vorgehensweise überdenken.

Doch vor allem eins scheint das Problem auf Nico Rosbergs Suche nach dem Glück zu sein: Es spielt sich zu viel im Kopf ab. So kam auch ein Teil der Qualifying-Schlappen zustande. Er experimentierte mit der Fahr-

zeugeinstellung, dachte taktisch und verlor dadurch gelegentlich seinen Rhythmus. So blieb ihm auch in Bahrain nur der dritte Startplatz.

Hamilton hingegen scheint für sich eine Art Wohlfühl-Mechanismus gefunden zu haben. Über sein aktuelles Auto sagt er: «Ich komme mit dem Wagen besser klar als mit dem im vergangenen Jahr, ich fühle mich darin richtig mächtig. Deshalb bin ich sehr dankbar, dass ich dieses Biest unter mir habe, mit dem ich in den Kurven richtig attackieren kann...»

Rosberg versucht, seine Angreiferrolle neu zu definieren. Er versucht dies auch verbal, aber nicht mit der Nonchalance seines großen Gegners: Er setzte auf seine «deutschen Tugenden», also eiserne Disziplin. Der 29-Jährige erklärt auch in seinen Videoblogs geduldig, wo aus seiner Sicht die Probleme liegen. Dass er sich so explizit über Hamilton äußert, kreiden ihm manche an. Konter Rosberg: «Sage ich nichts, werde ich auch kritisiert. Ich würde alles noch einmal so machen.»

Es bringe ihm nichts, weiter zu grübeln. Und zum Betriebsfrieden bei Mercedes bemerkt er lapidar: «Wir hatten schon viel schlimmere Zeiten.» Vielleicht wünscht sich Nico Rosberg manchmal das dicke Fell von Hamilton – der ignoriert zumindest nach außen hin alles, was einem Selbstzweifel auch nur nahe kommt.

Von einem «Schlag in die Magengrube» schrieb Nico Rosberg in seiner Kolumne nach dem letzten Rennen, «für den dritten Platz kann ich mir nicht viel kaufen». Solche Kundgebungen direkt nach dem Ende eines Großen Preises haben oft eine ähnlich kurze Halbwertszeit wie Pausen-Interviews mit Fußballern. Weshalb insbesondere auch der zur Schau getragene Frust nicht überbewertet werden sollte. Aber klar ist, dass der Mann ein schnelles Erfolgserlebnis braucht.

«Egozentrische Bastarde»

«Diese Jungs sind egozentrische Bastarde. Das ist aber auch der einzige Weg zu gewinnen», sagt Niki Lauda über das zugespitzte Duell, das ihm irgendwie unbändige Freude zu bereiten scheint, «Nico ist genau wie Lewis und Lewis ist genau wie Nico.» Und dass Hamilton dem Ankläger Rosberg kühl bescheidet, er würde nur nach seinem eigenen Rennen gucken, findet Lauda auch gut: «Es gibt keine Freundschaft da draußen. Wenn man fährt, dann muss man kämpfen.» Nico Rosberg kämpft weiter um seine Emanzipation. Und er hat eigentlich nur einen ganz simplen, verständlichen Wunsch: «Ich will einfach mal ein paar coole Rennen haben.» ♦



Bahrain-GP: Bis zum Bremsdefekt lange auf P2 hinter Hamilton



Rapport bei Lauda: Der verlangt von Rosberg neue Strategien



Sackgasse: Eigene Abstimmungsvarianten passten oft nicht



Rosbergs Ruhepol: Ehefrau Vivian, die ihr erstes Baby erwartet

Kimi Räikkönen

Der neue alte «Iceman»



Passt endlich: Kimi Räikkönen und der 2015er Ferrari, mit dem er beim letzten Grand Prix in Bahrain auf den zweiten Platz fuhr

Von ELMAR BRÜMMER

Mit seinem zweiten Platz zuletzt in Bahrain hat der Ferrari-Pilot bewiesen, dass endlich wieder mit ihm zu rechnen ist. Und damit sind auch die Chancen gestiegen, dass Kimi Räikkönen auch nach 2015 weiter für die Roten fahren darf.

Plötzlich steht er da, wo ihn niemand so schnell erwartet hatte. Und versorgt die Welt mit etwas, was als «klassischer Kimi» bekannt ist: Immer das sagen, was er will, und nicht unbedingt das, was andere sonst so sagen. Er freue sich nur ein bisschen über seinen Bahrain-Erfolg: «Man ist doch nie glücklich, wenn man nur Zweiter ist.»

Hätte der Große Preis von Bahrain noch ein paar Runden länger gedauert, hätte Räikkönen am Ende vielleicht auch noch Hamilton erwischt. Die Laune des 35-Jährigen, der seit Oktober 2013 nicht mehr auf dem Podium gestanden hatte, verrät: Ferrari hatte beim Nachtrennen am Persischen Golf einen Sieg einkalkuliert.

Doch während wieder alle auf Team-Neuling Sebastian Vettel blickten, machte der Finne in der Steinwüste den größten Sprung – von vier auf zwei. Und bestätigte einmal mehr eine Weisheit, die im Fahrerlager der Formel 1 als gesichert gilt: Wenn sich der Skandinavier in seinem Rennwagen wohlfühlt, dann ist er auch schnell. Der Ferrari SF 15 T erfüllt offenbar alles, was sich der Weltmeister



Beste Motivator: Ferrari-Teamchef Arrivabene (links), der Räikkönen fördert und fordert

von 1997 so wünscht: Plötzlich hat er wieder neuen Spaß an seinem Job gefunden, nachdem sein Abschied zum Jahresende schon fast als sicher galt.

Auf Fahrstil eingegangen

Maurizio Arrivabene ahnte schon kurz nach seinem Amtsantritt als neuer Teamchef im letzten Winter, dass er etwas für Räikkönen würde tun müssen. Denn dessen Comeback-Jahr 2014 bei der Scuderia war frustrierend verlaufen. Über Vettels Motivation nach dessen Teamwechsel machte sich der Italiener null Sorgen. Der «Iceman» jedoch war mit der Hybrid-Auto-Generation bis dato überhaupt nicht zurechtgekommen, Räikkönen hatte darin noch nie den richtigen Grip gefunden, für seinen Fahrstil war der letztjährige Ferrari vorne viel zu leicht gewesen.

Zwei Wochen vor Weihnachten tagten Chef-Designer Simone Resto und Ferrari-Berater Rory Byrne mit dem Boss. Sechs Monate, sagten die beiden, würde eine signifikante Gewichtsverlagerung dauern. Arrivabene überredete die Techniker, es in einem Vierteljahr zu schaffen – weil diese Veränderung auch zu Vettels Fahrstil passen würde.

Jetzt freuen sich beide Piloten. «Natürlich macht der neue Motor den Hauptunterschied. Aber das Auto hat sich stark verbessert, es hat jetzt vor allem mehr Downforce. Das Handling ist viel besser geworden, und das ganze Paket passt jetzt viel besser», lobt Räikkönen. «Das geht alles in die richtige Richtung. Deshalb bin ich sicher, dass wir künftig wieder häufiger gewinnen können. Es braucht nur noch ein bisschen

Geduld. Wir haben die beste Atmosphäre im Team, die ich je bei Ferrari gespürt habe.»

Das veränderte Wohl-Gefühl im Auto und das neue Wir-Gefühl im Team beeinflusst die Personalplanung der Scuderia erheblich. Maurizio Arrivabene kennt natürlich den Passus in Räikkönens Vertrag, wonach dieser eine Option für 2016 besitzt. Vor dem Rennen in Bahrain sagte er dem Finnen, der ohne Manager in seinem Büro in Maranello erschienen war: «Zeige mir einen Grund, warum ich dich weiter verpflichten soll.» Drei Tage später hatte Arrivabene die Antwort, der «Iceman» hatte seine alte Coolness demonstriert. Die innere Blockade ist weg, das Spiel kann wieder neu beginnen. Selbst seine gelangweilte Standard-Antwort («Ist mir doch egal»), heißt es aus dem

Ferrari-Team, benutze er immer weniger.

Das kann Mercedes, aber auch Vettel gefährlich werden. Denn: Räikkönen, kürzlich erst Vater geworden, hat einen neuen Antrieb gefunden – was auch am unkonventionellen Chef Arrivabene liegt, der den Code des stillen und schnellen Skandinaviens geknackt hat. «Kimi is back», jubilierte Arrivabene nach der starken Leistung des unberechenbaren Räikkönen, und holte angesichts der Spekulationen um einen möglichen Hamilton-Transfer nach Maranello wieder den alten Satz heraus, dass man gerade genügend Weltmeister im Team habe.

Zögertaktik beim Vertrag

«Wenn man mich jetzt hier und heute fragt, ob er eine Vertragsverlängerung verdient hat, dann sage ich: Ja. Aber wenn ich jetzt (ja) sage, dann will ich nicht, dass der Pilot anschließend einschläft. Wir haben Kimi schon ein paar Mal gesagt, dass wir Leistung von ihm erwarten. In Bahrain hat er gezeigt, was für ein großartiger Pilot er ist.» Räikkönen, so Arrivabene, gebe eben immer sein Bestes, wenn er ein wenig in Schwierigkeiten stecke.

Der Ferrari-Teamboss offenbart dann auch seine Taktik: «Das Papier des Vertrages ist im Moment unbeschrieben. Dann zeigt man Kimi einen Stift, zieht ihn aber wieder weg und – schon fährt er aufs Podium.» Räikkönens Hunger ist also noch nicht gestillt. ♦

Regeldiskussion

Geheime Reifenwahl?



Zwei der vier Härtegrade der Pirelli-Slicks: Typ «Soft» (rechts) mit gelber Markierung und die weiß gekennzeichnete Sorte «Medium»

Von MICHAEL SCHMIDT
und TOBIAS GRÜNER

Die Formel-1-Strategen zermartern sich die Köpfe, wie man die Formel 1 in Zukunft interessanter und unberechenbarer machen könnte. Force India kommt mit einem Vorschlag, der Leben in die Bude bringen könnte.

Am 14. Mai tagt wieder die Formel-1-Strategiegruppe. Das große Thema auf der Agenda: Wie soll die Formel 1 im Jahr 2017 aussehen? Bernie Ecclestone streut in regelmäßigen Abständen seinen Standard-Vorschlag ein: die alten V8-Motoren, aber mit 1000 PS. Da wird er jedoch bei den Herstellern gegen eine Wand laufen.

Als sich in Bahrain fünf Technikchefs mit FIA-Rennleiter Charlie Whiting zum ersten Mal über mögliche Lösungen berieten, platzte Bernie in die Runde und sagte nur: «Egal, was ihr macht: Stellt mir sicher, dass es Tickets verkauft.»

Force India hat seit diesem Jahr einen Sitz in der Strategiegruppe. Der WM-Sechste des Vorjahres löste Lotus ab. Die Rebellen aus Silverstone werden einen interessanten Vorschlag in die Runde einbringen. Einen, der das inzwischen so berechenbare Geschäft etwas unberechenbarer machen soll. Keiner dieser künstlichen Spannungsmacher und auch

keine Idee, die zusätzliches Geld kostet. Force-India-Sportdirektor Otmar Szafnauer schlägt Folgendes vor: «Pirelli hat vier unterschiedliche Mischungen im Angebot. Warum darf nicht jedes Team seine zwei Optionen individuell auswählen? Wenn die Teams Pirelli mit einem Vorlauf von vier Wochen sagen, welche Mischungen sie für den jeweiligen Grand Prix zur Auswahl haben wollen, können die Reifen rechtzeitig produziert werden. Es kostet also nicht mehr. Die Wahl bleibt dann bis Donnerstag vor dem Rennen geheim. So hätten wir schon am Donnerstag ein Thema, über das jeder spricht.»

Viel mehr taktisches Pokern

Was wären die Vorteile einer geheimen Reifenwahl? Ein Team, das ein reifenschonendes Auto hat, wird tendenziell auf weichere Mischungen setzen. Und für sein Fahrzeugkonzept möglicherweise belohnt. Es



Vordenker: Otmar Szafnauer

kann aber auch sein, dass umgekehrt ein Rennstall mit einem aggressiveren Auto auf härtere Mischungen ausweicht und sich damit einen Boxenstopp sparen kann. Es wird zudem Teams geben, die pokern und sich zwei extreme Reifentypen reservieren lassen: «Supersoft» und «Hard» zum Beispiel. Dann steht man gut im Training da und kann im Rennen trotzdem überleben. Gerade das Mittelfeld wird dazu tendieren, den Großen mit riskanter Reifenwahl ein Schnippchen schlagen zu wollen.

Es gäbe also unterschiedliche Strategien mit ungewissem Ausgang. Die Teams würden sich schwerer damit tun, sich gegenseitig zu belauern, weil sie den Reifenfaktor nicht mehr so einfach berechnen können. Vorausgesetzt, der direkte Gegner fährt auf unterschiedlichen Mischungen. Hin und wieder würde sich ein Team verspekulieren, weil es zu heiß oder zu kalt ist. Bei Regen bringt Pirelli natürlich das übliche Angebot an Intermediates und Extremwetter-Reifen für alle mit.

Wetten, dass der Vorschlag am Veto der großen Teams scheitert? Denn denen ist alles suspekt, was sie nicht vorher berechnen oder kontrollieren können. Sie würden auch Regenrennen abschaffen, wenn sie es nur könnten. Aber genau diese Kalkulierbarkeit, die der Perfektionswut der Ingenieure entspringt, ist eines der größten

Probleme im modernen Motorsport.

Die nächsten Härtegrade

Unterdessen hat Pirelli die Reifenmischungen für die nächsten vier Rennen in Spanien, Monaco, Kanada und Österreich bekannt gegeben. Erneut wird kein großes Risiko gegangen. Auf der Strecke in Barcelona, die mit ihren schnellen Kurven sehr große Ansprüche an die Reifen stellt, hat Pirelli die härtesten Mischungen «Medium» und «Hard» im Gepäck. Auf dem langsamen Stadtkurs in Monaco hat dann endlich der Typ «Supersoft» seine 2015er Premiere – im Zusammenspiel mit «Soft».

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass selbst die weichste Mischung aus dem Pirelli-Sortiment noch zu hart für den glatten Asphalt und die winkligen Kurven von Monte Carlo ist. Also wird es da wohl wieder ein Einstopp-Rennen geben.

Auch in Kanada und Österreich hat sich Pirelli für die gleichen Mischungen wie schon 2014 entschieden. Analog zu Monaco werden die Autos mit «Supersoft» und «Soft» bestückt. Allerdings dürfte es in Spielberg und Montreal diesmal etwas mehr Action an den Boxen geben. Vor allem für Ferrari ist es wichtig, dass die Reifen nicht zu hart sind. Der rote Renner geht dieses Jahr tendenziell etwas pfleglicher mit den Pneus um als der Silberpfeil. ♦

NACHRICHTEN

Van der Garde: Nein zu Manor-Einstieg

Fahrertransfer Ex-Sauber-Testpilot Giedo van der Garde wird nicht ab dem Monaco-GP bei Manor-Marussia das Cockpit von Roberto Merhi übernehmen. Das hat zumindest Van-der-Garde-Manager Jan Paul ten Hoopen erklärt. Kontakte zu Manor-Marussia bestritt er allerdings nicht. In der F1-Szene war bereits zu hören, dass die Modemarke McGregor, die Van der Garde seit Jahren unterstützt, als Sponsor mit einsteige und die Autos von Manor-Marussia komplett in ihre Farben umlackiert würden. Die Tage von Merhi bei Manor-Marussia scheinen allerdings nach dem Spanien-GP gezählt zu sein. «Es wird großartig sein, ihn in Barcelona auf seiner Heimbahn zu erleben», sagte Teamchef John Booth, «aber dann werden wir sehen müssen, was das Beste für ihn ist.»

Valencia: Comeback dank Singapur?

GP-Rennorte Der Stadtkurs von Valencia hat offenbar gute Chancen auf eine Rückkehr in den GP-Kalender. Er soll dann im Zwei-Jahres-Turnus mit der Formel E rotieren. Hinter dem Projekt steht das Unternehmen ARC Resorts aus Singapur. Von 2008 bis 2012 fuhr die Formel 1 fünf Mal auf der Piste rund um Valencias Hafen. ♦ MSA

KOMPAKT

»» **Sauber** Das Schweizer Team hat seinen Sponsorenvertrag mit der Versicherungsgruppe Inter verlängert. Die Kooperation mit den Mexikanern geht damit ins vierte Jahr.

»» **Romain Grosjean** Der Lotus-Pilot zieht mit seiner Familie von London zurück in seine Geburtsstadt Genf. Im Mai erwartet Grosjeans Ehefrau Marion das zweite gemeinsame Kind.

»» **TV-Quoten** Rund 170000 Zuschauer weniger als 2014 haben in diesem Jahr das Formel-1-Rennen von Bahrain bei RTL verfolgt. Beim deutschen Privatsender sahen im Schnitt 4,91 Millionen Fans zu. In Österreich sahen sich 439000 ORF-Zuschauer den vierten WM-Lauf live an. ♦ MSA

Formel Renault 3.5 - Alcañiz

Titelfavorit mit Glück

Beim Saisonstart der Formel Renault 3.5 im spanischen Alcañiz ging es drunter und drüber. Testsieger und Titelfavorit Matthieu Vaxivière siegte erst in Rennen 2. Den Auftaktlauf gewann Oliver Rowland – ohne Führungsrunde.

«Ich hätte nicht gedacht, dass ich hier gleich gewinne», gab sich Rowland nach seinem Startieg überrascht. Womit der Brite nicht Unrecht hatte: Souveräne Führungsarbeit hatte nämlich Meinert van Buuren geleistet, aber der Niederländer wurde wegen eines Frühstarts zu einer 20-Sekunden-Strafe verdonnert und musste sich schließlich mit Platz 5 begnügen. «Ich wunderte mich noch, dass Meinert bestraft wurde. Mein Start war okay», sagte Rowland, der schräg rechts hinter Van Buuren ins Rennen gegangen war.

Das Glück von Rowland gründete aber auch im Pech von Formel-Renault-3.5-Testsieger und Titelkandidat Matthieu Vaxi-

vière. Der Franzose kam samstags beim ersten Lauf zur neuen Saison schlecht aus den Startlöchern und landete «bloß» auf dem undankbaren vierten Rang. «Ich habe zwar den Sieg verschenkt, aber ich habe immerhin noch wichtige Punkte geholt.» Dafür schlug er tags darauf zurück und holte sich seinen ersten Klassensieg.

Kein einfacher Premiersieg

Leicht wurde Vaxivière der Triumph aber nicht gemacht. Auf dem Rundkurs von Aragon regnete es am zweiten Renntag, weshalb das Feld hinter dem Safety Car startete. Bei zunehmenden Wetterverschlechterungen unterbrachen die Verantwortlichen das Rennen aber nach Runde 5. Als die Strecke abtrocknete, wurde das Rennen wieder aufgenommen – und angeführt von Nyck de Fries. Der Niederländer ließ sich aber auf den letzten Metern noch von Vaxivière überrumpeln. «Ich habe Nyck ganz schön zugesetzt», grinste der Franzose später. ♦ WHJ



Die zwei Auftaktstieger: Gesamtleader Rowland (r.) vor Vaxivière

FORMEL RENAULT 3.5 / Resultate

Alcañiz/E, 5,344 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 24 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 14 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 19 Rdn.; 20 gestartet und gewertet; Wetter: Sa/So, bedeckt, trocken/Regen

1. Lauf: Oliver Rowland (GB/Fortec) in 42:06,315 min (= 182,8 km/h); 2. Jazeman Jaafar (MAL/Fortec) +2,117 sec; 3. Dean Stoneman (GB/Dams) +4,755; 4. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +7,081; 5. Meindert van Buuren (NL/Lotus) +16,394; 6. Pietro Fantin (BR/Draco) +20,386; 7. Nyck de Vries (NL/Dams) +27,330; 8. Nicholas Latifi (CDN/Arden) +32,844; 9. Tom Dillmann (F/Jagonya Carlin) +35,575; 10. Gustav Malla (S/Strakka) +35,891.

2. Lauf: 1. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) in 1:06:48,647 h (= 91,2 km/h); 2. Nyck de Vries (NL/Dams) +3,459; 3. Oliver Rowland (GB/Fortec) +9,926; 4. Tio Ellinas (CY/Strakka) +20,518; 5. Tom Dillmann (F/Jagonya Carlin) +26,285; 6. Meindert van Buuren (NL/Lotus) +29,111; 7. Jazeman Jaafar (MAL/Fortec) +32,629; 8. Alfonso Celis jr. (MEX/AVF) +34,717; 9. Roberto Merhi (E/Pons) +48,122; 10. Bruno Bonifacio (BR/Draco) +48,303.

Stand 2 nach 17 Läufen, Fahrer: 1. Rowland, 40 Punkte; 2. Vaxivière 37; 3. De Vries und Jaafar, je 24; 5. Van Buuren 18; 6. Stoneman 15; 7. Ellinas 12; 8. Dillmann 12; 9. Fantin 8; 10. Latifi 4.

– Teams: 1. Fortec, 62 Punkte; 2. Lotus 55; 3. Dams 45; 4. Strakka 13; 5. Jagonya Carlin 12; 6. Draco 8; 7. Arden 4; 8. AVF 2; 9. Pons 1.

Nächstes Rennen: 24. Mai 1015, Monaco (MC)
Internet: www.worldseriesbyrenault.fr/de

Formel 4 - Mick Schumacher

Der irre Hype um

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nie hat ein Nachwuchsfahrer bei seinem allerersten Autorennen so viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen wie Mick Schumacher vergangenes Wochenende bei der Formel 4 in Oschersleben. MSA beobachtete den Hype um den Sohn des Rekord-F1-Champions, die ungewöhnlichen Maßnahmen, die Schumi junior ein normales Renndebüt ermöglichen sollten, und den Weg zum ersten Rennsieg!

«Der rechte isset!», brüllt ein offensichtlich aus dem Rheinland angereicher Fan mit roter Schumi-Kappe dem Rest seiner kleinen Reisegruppe zu. Gemeint ist der Formel-4-Bolide von Mick Schumacher, welcher von den drei Van-Amersfoort-Autos ganz rechts im Teamzelt geparkt steht. Rund 30 Leute stehen vor dem Zelt, machen Bilder vom Fahrzeug mit der Nummer 25, das nur durch den Namensschriftzug hinter der Kopfstütze zum ganz besonderen unter den 35 startenden Autos wird: «M. Schumacher.»

Da wundert es kaum, dass nicht nur der offensichtlich höchst erfreute Rheinländer eine Schumi-Kappe auf dem Haupt oder das «MS»-Logo irgendwo anders mit sich herumträgt. Alle haben die Ära Schumacher miterlebt, die Schumania mitgemacht, den Kerpener vor dem Fernseher oder von der Tribüne zu 91 Siegen und sieben WM-Titeln gebrüllt.

Jetzt fährt der 16-jährige Sohn ihres Helden sein erstes Autorennen – und viele wollen dabei sein. Viele Fans, aber auch viele Pressevertreter. Der Ansturm ist so groß, dass das Pressezentrum im Fahrerlager zu klein ist, die Journalisten ins große Media Center außerhalb der Strecke verfrachtet werden müssen, das sonst nur bei der DTM aktiviert wird.

Rational ist dieser Hype gar nicht erklärbar. Da ist einer, der im Kartsport zugegeben sehr erfolgreich war und nun in einer Nachwuchs-Formelserie sein Debüt im Rennauto gibt. Das ist ein ganz normaler Vorgang, der tausendfach erprobt ist. Um Interviews mit den Neueinsteigern wird sich dann für gewöhnlich auch nicht gerade gerissen. Und so können die Junioren unter dem Radar einer breiteren Öffentlichkeit ihre Fähigkeiten entwickeln.

Ganz anders stellt sich, emotional gesehen, der Fall Schu-



macher dar. «Schumi» ist im deutschsprachigen Raum ein Motorsport-Synonym. Wer es im Privat-Pkw gerne zügiger angehen lässt, der muss sich auch schon mal als «Hobby-Schumi» titulieren lassen.

Viele wegen Mick gekommen

So ist es dann doch verständlich, dass der Junior, der ja nun doch viele Gene vom Rekordchampion in sich trägt, Hoffnungen und Interesse weckt. Jeder will sehen, wie der Junior performt. Um dann später, wenn sich die Hoffnungen, dass der nächste Schumi (oder moder-

vor Ort dürfte noch ungleich höher ausfallen.

Dass Mick Schumacher an seinem ersten Formel-4-Wochenende zwischen Publikumsliebhaber und Buhmann stand, daran hatte vor allem die Ankündigung schuld, dass er keine Interviews geben werde. Zudem wurde er aus dem normalen Fahrerlagerleben so gut es ging herausgehalten. Unbehelligt zum Nachbarsteam, um sich mit den Renn-Kumpels zu unterhalten? Keine Chance. Da passt es perfekt, dass sich laut Aussage seines Teamchefs Frits van Amersfoort die drei Fahrer Harri Newey, Joseph Mawson und eben Schumacher bestens miteinander verstehen.

Nach außen dringt, dass Schumi junior ein freundlicher, junger Mann ist. Ohne Allüren, gar nicht abgehoben. Perfekt ins Team integriert. Aber eben auch sehr jung und erst seit diesem Jahr dem Rampenlicht ausgesetzt – vor einem verdammt großen Publikum.

Selbst auf den kürzesten Wegen wird Mick von Pressevertretern und Fans angesprochen, meistert einen Spießrutenlauf nach dem anderen. Warum die Fotografen immer noch hinter ihm herrennen, obwohl sie schon so oft auf den Auslöser gedrückt haben, versteht er nicht. Kann er noch nicht verstehen. Das alles ist einfach zu

«Es hat auf jeden Fall richtig Spaß gemacht.»

MICK SCHUMACHER



ner ausgedrückt: der nächste Vettel) heranwächst, bestätigt haben, sagen zu können: «Ich bin dabei gewesen!»

Ein nicht zu vernachlässigender Anteil der 20 000 Zuschauer in Oschersleben geht damit sicher auf das Konto des 16-jährigen, der Anteil an den rund 180 akkreditierten Journalisten

Schumi junior



Vielleicht ein historischer Moment? Mick Schumacher (Nr. 25) als Leader und später Rennsieger in Oschersleben

viel für einen 16-Jährigen – egal ob er nun Müller, Meier oder Schumacher heißt.

Schumi-Lächeln nach Sieg

Ausnahmen vom Interview-Bann gab es aber doch, als die Hoffnungen der vielen Fans erfüllt wurden: Am Samstag als bester Rookie auf dem Podium – nach Aufholjagd vom 19. Startplatz bis auf P9. Übrigens im besten Schumi-Stil. So schön kontrolliert im leichten Drift düste auch Michael schon durch die Nachwuchsklassen.

So sprach er also doch: «Es hat auf jeden Fall richtig Spaß gemacht», grinste Mick nach dem Samstagslauf, und von einem Moment auf den anderen schien eine tonnenschwere Last von ihm abzufallen. Mit dem typisch verschmitzten Schumi-Lächeln, das er vom Papa geerbt hat, eroberte er nach dem Podium noch mehr Herzen der Fans.

Die sehen am Sonntag sogar den ersten Sieg ihres neuen jungen Helden. «Ich bin natürlich überglücklich! Besser hätte mein erstes Rennwochenende nicht laufen können», jubelt Schumi junior. Umrahmt von Teamkollege Mawson und dem Österreicher Thomas Preining genießt er den Moment auf dem Podest. Jetzt fehlt nur noch der Rheinländer, der seiner Gruppe zuruft: «Der ganz mittlere isst!» – und seine Schumi-Kappe vor dem Junior zieht. ♦



Nach dem Sieg: Mick von Teamkollege Mawson «geduscht»



Mick schon auf P1: Teamplayer Schumacher beim Jubelfoto

Formel 4 - Oschersleben

Lob und Mahnungen

Von ANNETTE LAQUA

Am vergangenen Wochenende startete in Oschersleben eine neue Ära: Die ADAC Formel 4 feierte ihre Premiere.

Als Nachfolgerin des ADAC Formel Masters, das im vergangenen Jahr nicht gerade mit einem zu großen Starterfeld glänzte, überzeugte die Formel 4 mit 38 Autos auf Anhieb. Eines der neuen Teams ist das von Tourenwagen-Routinier Franz Engstler. «Diese Serie ist klasse und Tatuus hat ein tolles Auto gebaut», lobt der Allgäuer, der seinen Sohn Luca und Michelle Halder an den Start bringt. «Allerdings muss man für die Zukunft aufpassen, dass die Kosten nicht ausufern. Man darf nicht vergessen, dass es eine Nachwuchsrennserie ist.» In das gleiche Horn stößt auch Hannes Neuhauser: «Die ganze Serie ist kostenintensiver als das ADAC Formel Masters. Man muss darauf achten, dass die Kosten in den kommenden Jahren nicht weiter steigen. Warum nicht ein Testverbot einführen?»

Frage nach einem Testverbot

Die mahnenden Worte beziehen sich allerdings auf die Zukunft, in der Gegenwart haben die Protagonisten nahezu ausschließlich Lob für die Formel 4 über. So auch Angelo Rosin, Teamchef des Prema Powerteams, dessen Fahrer Ralf Aron zweimal auf das Podium kletterte und der mit seinem Team auch die italienische Formel 4 bestreitet. «Die deutsche Formel 4 ist klasse, und das Niveau ist wirklich gut.»

Für das hohe sportliche Level sorgte unter anderem Marvin Dienst, der zwei der drei Rennen in Oschersleben gewann. In beiden Durchgängen konnten ihn auch Safety-Car-Phasen nicht aus der Bahn werfen. «Das war ein guter Start in die Saison», war Dienst, der im vergangenen Jahr auch viel Frust erlebte, froh. «Wir haben mit dem neuen HTP Junior Team die ersten Duftmarken gesetzt und uns Respekt verschafft. Und ich habe einige Punkte mitgenommen.» Allerdings weiß der erste Tabellenführer der ADAC Formel 4 auch, dass es schnell anders laufen kann: «Wir müssen nun weiter arbeiten, um unsere gute Form von Oschersleben auf den anderen Strecken zu bestätigen.»



F. Engstler

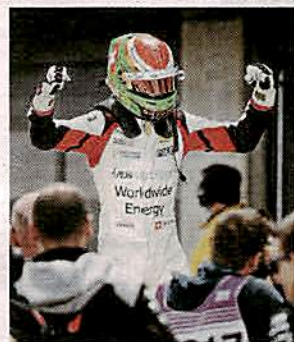
Einen Einstand nach Maß erwischte auch Mick Schumacher, dessen Debüt im Formel-Sport viele Journalisten und Fotografen in die Magdeburger Börde zog. Von den Startplätzen 19 und 20 arbeitete sich der Sohn der Formel-1-Legende Michael Schumacher in den ersten beiden Heats bis auf die Positionen neun und zwölf nach vorne. Dabei wusste der 16-Jährige unter anderem durch seine kämpferische Einstellung zu überzeugen. Doch sein Glanzstück lieferte er im dritten Durchgang ab, als er von Startposition 2 in Führung ging und am Ende Glück hatte, weil das Safety Car nach einem Dreher von Benjamin Mazatis rauskam. Hinter dem Führungsfahrzeug wurde das Rennen dann auch beendet und Schumacher setzte mit seinem ersten Sieg sein erstes großes Ausrufezeichen im Automobilsport. ♦



Gewann erste Rennen der neuen Ära: Dienst siegte in Lauf 1 und 2

NACHRICHTEN

Rennfahrersohn Delétraz dominierte



In Siegerlaune: Delétraz

Formel Renault 2.0 Das Auftaktwochenende der Formel Renault 2.0 in Alcañiz (E) wurde vom Schweizer Louis Delétraz dominiert. Der seit letzter Woche 18-jährige Sohn des ehemaligen Formel-1-Piloten Jean-Denis Delétraz schnappte sich am Samstag beide Pole-Positionen. Rennen 1 gewann der Kaufmann-Pilot aus Genf vor Ben Barnicoat (GB) und Anthoine Hubert (F). In Rennen 2 siegte Delétraz vor Landsmann sowie Teamkollege Kevin Jörg und Dennis Olsen (N), der am Sonntag den verregneten dritten Lauf gewann. Delétraz wurde Sechster, verteidigte aber die Gesamtführung mit 58 Punkten vor Olsen (48) und Hubert (41).

Starke Schweizer beim Auftakt

Formel Renault 2.0 Zwei Siege (Louis Delétraz, siehe Meldung oben) plus ebenso viele Podestplätze bei den drei ersten Rennen zur neuen Saison der Formel Renault 2.0. So lautete die Bilanz der Schweizer Piloten in Alcañiz (E). Neben dem zweifachen Sieger Delétraz schafften es auch noch der Schwyzer Kevin Jörg (19/Team Kaufmann) als Zweiter von Lauf 2 sowie der Genfer Darius Oskoui (17/ART) als Dritter in Lauf 3 auf das Treppchen. Zudem führt der Schweizer Rennstall Kaufmann Racing die Teamwertung mit 92 Punkten deutlich vor Manor (56) an.

Townsend Bell ist der 32. Indy-Startet

IndyCar Townsend Bell, der am 19. April seinen 40. Geburtstag feierte, ist der bisher 32. Startet bei den 500 Meilen von Indianapolis am 24. Mai. Der US-Amerikaner fährt für das Team Dreyer/Reinbold Kingdom (Chevrolet). Seine beste Indy-Platzierung war Rang 4 (2009). ♦ WHJ

IndyCar Birmingham und Long Beach

Einmal ist keinmal

Von WERNER J. HALLER

Josef Newgarden triumphierte erstmals in der IndyCar – ausgerechnet bei seinem Heimrennen in Birmingham/Alabama. Scott Dixon feierte nach seinem Sieg eine Woche zuvor in Long Beach/Kalifornien als Dritter erneut einen Podestplatz.

Und plötzlich fällt eine Last von den Schultern, plötzlich wird alles ein Stückchen einfacher. Jedenfalls hinterließ Newgarden nach dem Premiersieg diesen Eindruck. Selbst der dreifache Champion Dixon im Heck machte den 24-jährigen Piloten aus Tennessee nicht nervös. Zu gut sei sein Chevrolet vom CFH-Team gewesen: «Das Auto war leicht zu fahren. Meine Jungs haben das richtig gut hingekriegt, die haben den Sieg verdient. Ich würde mal sagen: Auf zum nächsten Rennen, da holen wir uns doch gleich den nächsten Sieg.» In seinem 55. Rennen holte sich Newgarden den bisher ersten IndyCar-Sieg.



Ein Erfolg für die Mannschaft: Newgarden lobte sein Team nach seinem ersten IndyCar-Sieg

Gute Stimmung herrschte auch bei Graham Rahal. Der verpasste den Sieg zwar nur um 2,206 Sekunden. Aber Rahal stand auch erstmals seit fast einem Jahr wieder auf dem Podest. «Mein Honda-Motor hat großartige Arbeit geleistet. Ich habe heute viele Gegner überholt», meinte der US-Amerikaner vom Team Rahal Letterman Lanigan. «Ein paar Runden noch, und ich hätte mir auch Newgarden vorgeknöpft.»

Einer dieser Gegner war auch Scott Dixon. Der Ganassi-Pilot verlor Rang 2 in der letzten Runde an Rahal. Erneut verpasste er den Sieg: In Birmingham stand er während seiner Karriere zwar bei allen sechs Starts auf dem Podest, aber bisher noch nie als Erster.

Rückschlag für die Leader

Der Neuseeländer wird es verkraften: In der Gesamtwertung machte er auch dank seines Sie-

ges eine Woche zuvor in Long Beach einen gewaltigen Sprung nach vorne – auf Platz 3 (123 Punkte). Und hinter die Penske-Piloten Juan-Pablo Montoya (136) und Hélio Castroneves (133). In Kalifornien standen der Kolumbianer (3. Platz) und der Brasilianer (2.) noch auf der Sonnenseite, auf dem Podest. In Alabama erlebten sie einen Rückschlag: Montoya mit Platz 14 vor seinem Teamkollegen Castroneves. ♦



Erster Podestplatz seit fast einem Jahr: Rahal in Birmingham



In Kalifornien top: Castroneves



...und Teamkollege Montoya



In Kalifornien auf der Sonnenseite: Dixon siegt in Long Beach

INDYCAR / Resultate

Long Beach/Kalifornien (USA): 19. April 2015, 3. von 16 Saisonrennen; 80 Rdn. à 3,167 km (= 253,36 km/h); 23 Fahrer gestartet, 23 klassiert; Wetter/Piste: trocken.

1. Scott Dixon (NZ/Ganassi) in 1:37:35,235 h (= 155,780 km/h); 2. Hélio Castroneves (BR/Penske) +2,222 sec; 3. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +13,486; 4. Simon Pagenaud (F/Penske) +13,738; 5. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +14,624; 6. Sébastien Bourdais (F/KV), +15,082; 7. Josef Newgarden (USA/CFH Racing) +18,839; 8. Marco Andretti (USA/Andretti Autosport) +33,947; 9. Carlos Muñoz (CO/Andretti Autosport) +34,959; 10. Sebastian Saavedra (CO/Ganassi) +35,535; 11. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +37,462; 12. James Hinchcliffe (CAN/Schmidt Peterson) +38,771; 13. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti Autosport) +40,334; 14. Jack Hawksworth (GB/Foyt) +41,274; 15. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +44,387.

Führungsrunden: Castroneves (1–29), Hawksworth (30–33), Dixon (34–53), Castroneves (54–55), Bourdais (56), Dixon (57–80).

Pole-Position: Castroneves in 1:06,629 min (= 171,120 km/h).

Schnellste Runde: Stefano Coletti (MC/KV) in 1:08,096 min (= 167,440 km/h).

Gelbphasen: 1 für 4 Runden.

Birmingham/Alabama (USA): 26. April 2015, 4. von 16 Saisonrennen; 90 Rdn. à 3,7 km (= 333,0 km); 23 Fahrer gestartet, 23 klassiert; Wetter/Piste: trocken.

1. Josef Newgarden (USA/CFH Racing) in 1:55:53,063 h (= 172,480 km/h); 2. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +2,206 sec; 3. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +4,837; 4. Will Power (AUS/Penske) +19,490; 5. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti Autosport) +22,066; 6. Carlos Muñoz (CO/Andretti Autosport) +24,059; 7. James Hinchcliffe (CAN/Schmidt Peterson) +24,652; 8. Sébastien Bourdais (F/KV), +25,453; 9. Simon Pagenaud (F/Penske) +30,613; 10. Marco Andretti (USA/Andretti Autosport) +33,477; 11. Luca Filippi (I/CFH Racing) +34,160; 12. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +34,679; 13. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +35,333; 14. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +36,636; 15. Hélio Castroneves (BR/Penske) +39,419.

Führungsrunden: Castroneves (1–18), Pagenaud (19–21), Newgarden (22–34), Rahal (35–46), Hinchcliffe (47), Bourdais (48–49), Montoya (50), Newgarden (51–62), Dixon (63–64), Rahal (65–69), Newgarden (70–90).

Pole-Position: Castroneves in 1:07,192 min (= 198,320 km/h).

Schnellste Runde: Hunter-Reay in 1:09,718 min (= 191,130 km/h).

Gelbphasen: 2 für 9 Runden.

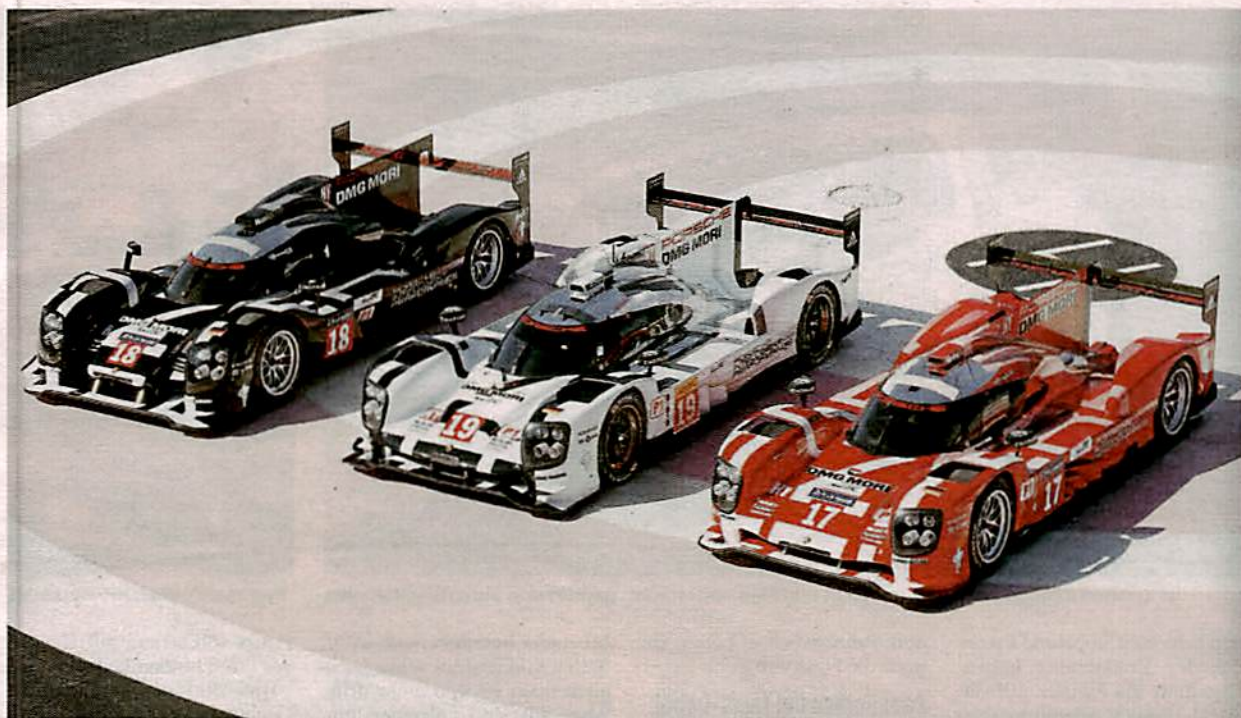
Stand nach 4 von 16 Läufen: 1. Montoya, 136 Punkte; 2. Castroneves 133; 3. Dixon 123; 4. Newgarden 119; 5. Power 112; 6. Hinchcliffe 110; 7. Kanaan 110; 8. Rahal 103; 9. Pagenaud 96; 10. Bourdais 91; 11. Muñoz 84; 12. Hunter-Reay 81; 13. Andretti 81; 14. Filippi 69; 15. Jakes 62. Ferner: 20. Simona de Silvestro (CH) 44.

Nächstes Rennen: 9. Mai 2015, Indianapolis/Indiana (USA).

Internet: www.indycar.com

Vorschau Spa-Francorchamps

Generalprobe in Belgien



Erstmals im Dreierpack: Porsche schickt in den Ardennen als Le-Mans-Vorbereitung auch sein drittes Auto (Nr. 19, Mitte) ins Rennen

Von GUSTAV BÜSING

Nach dem furiosen Auftakt der Langstrecken-WM (WEC) in Silverstone mit atemberaubenden Rad-an-Rad-Duellen, zahlreichen Führungswechseln und einem knappen Sieg für Audi steht am kommenden Wochenende auf der Ardennen-Achterbahn in Spa-Francorchamps das zweite Rennen an.

Das Starterfeld ist für das 6h-Rennen auf dem sieben Kilometer langen Lieblingskurs zahlreicher Rennfahrer auf 34 Teilnehmer gewachsen. Das liegt vor allem an der Tatsache, dass Spa zugleich die Generalprobe für die in sechs Wochen stattfindenden 24h von Le Mans darstellt. Darum setzen sowohl Audi als auch Porsche als Training für Le Mans bereits jeweils ihr drittes Auto ein.

Viele Augen werden sich dabei auf FI-Star Nico Hülkenberg richten, der sich das Porsche-Cockpit mit Earl Bamber und Nick Tandy teilt. Für das Trio mit der Startnummer 19 wurde ein neues Chassis aufgebaut, ihre Ingenieure- und Mechaniker-Crew erlebt ebenso wie die Fahrer die Feuertaufe bei einem Rennen für LMP1-Sportwagen. Nach vielen Testkilometern – zuletzt gerade erst wieder in Le Castellet – gilt es jetzt, sich an die Abläufe, vor allem aber an

das Fahren im dichten Verkehr zu gewöhnen.

Wer fährt mit Le-Mans-Aero?

Für Audi proben Marco Bonanomi, Filipe Albuquerque und Newcomer René Rast in der Startnummer 9 neben den etatmäßigen Fahrern den Ernstfall. Es wäre logisch, wenn ihr Auto bereits in der aerodynamisch überarbeiteten Le-Mans-Version antreten würde, die beim Test vergangene Woche in Monza zu sehen war.

Die Fotos von dort zeigen, dass die Audi-Aerodynamiker auch weiterhin aggressiv das Ziel

verfolgen, den R18 e-tron quattro weiterzuentwickeln. Noch macht Audi aber ein Geheimnis daraus, welches oder welche Autos beim Rennen in Spa mit der neuen Aerodynamik-Version unterwegs sein werden.

Sowohl Porsche als auch Toyota haben dagegen angekündigt, dass ihre Autos auf jeden Fall nicht mit einer Le-Mans-Version antreten werden. Beide Teams versprechen sich von der Streckencharakteristik in Spa, dass ihre leistungsstarken Hybridsysteme in den Ardennen besser zur Geltung kommen als zuletzt in Silverstone.

Die Karten könnten also neu gemischt werden.

Toyota musste übrigens den jüngsten Test in Le Castellet vorzeitig abbrechen, nachdem beim Ritt über einen Kerb das Chassis beschädigt wurde. «Es handelt sich um das erste Chassis aus 2014, das schon rund 27000 Kilometer auf dem Buckel hat», beruhigt Teamsprecher Alastair Moffitt. «Das Chassis sollte nach dem Test ohnehin ersetzt werden.» Erstmals trägt der neue Teampräsident Toshio Sato die Verantwortung; auf den Autos ist auch erstmals der künftige Teamna-



Audi: Wieder siegfähig?



Stärker erwartet: Toyota



Vor WEC-Debüt: Hülkenberg

me «Toyota Gazoo Racing» zu lesen, der 2016 offiziell wird.

So spannend wie in der LMP1 wird es auch wieder in der LMP2 zugehen, wo Sard-Morand und als Gast Jota erstmals mit je einem Auto ins Geschehen eingreifen werden. Ganz neu – von einem kurzen Rollout in Magny-Cours abgesehen – werden auch die beiden Ligier-JS-P2-Honda sein, die das US-Team Extreme Speed Motorsports anstelle der beiden betagten HPD ARX-03b einsetzt.

Rochade im GT-Porsche

In der GTE-Pro sieht sich Porsche gezwungen, die Besetzungen der beiden 911 RSR zu ändern. Mit dem Einsatz von Earl Bamber und Nick Tandy im LMP1-Auto sowie dem zeitgleichen Rennen in Laguna Seca (USA) kommt es zu Engpässen im Fahrerkerd. In Spa werden sich Fred Makowiecki und Richard Lietz die Startnummer 92 teilen. In der Nummer 91 erleben Sven Müller und der von McLaren ausgeliehene Kévin Estre ihre Renn-Premiere im schnellsten Renn-Elfer.

In der GTE-Am setzt AF Corse einen zusätzlichen Ferrari 458 Italia ein. Spa-Neuling Patrick Dempsey hat seine Filmverpflichtungen hinter sich, sodass er sich ganz auf seine Aufgaben als Rennfahrer konzentrieren kann – von Autogrammen für weibliche Rennbesucher einmal abgesehen. ♦

NACHGEHAKT BEI Neel Jani

(31/CH). Der Porsche-Werksfahrer über seine Erwartungen an das 6-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps, und warum Porsche dort sogar noch stärker auftreten kann als beim Auftakt.



Von GUSTAV BÜSING

? 2014 haben Marc Lieb und du den Porsche erstmals auf die Pole-Position gestellt und tags darauf auch das Rennen lange angeführt. Wird Porsche jetzt ähnlich stark sein?

Von der Papierform her sollten wir sogar noch stärker als zuletzt in Silverstone sein. Dort war ja deutlich zu sehen, wie schnell wir auf den Geraden sind. Das hängt mit unserem Aerodynamik-Konzept und dem leistungsfähigeren

Hybridsystem zusammen. Darum sind meine Erwartungen an das Rennen in Spa hoch. Ich denke allerdings auch, dass Toyota aus ähnlichen Gründen stärker als in England sein wird.

? Können sich die Zuschauer wieder auf einen so engen Kampf um die Spitze freuen? Ich hoffe es sehr. Denn auch uns Fahrern macht es richtig viel Spaß, wenn wir miteinander auf der Piste kämpfen können. Dazu noch auf einer

so tollen und klassischen Rennstrecke wie in Spa.

? Welches Team siehst du in Spa als den schärfsten Konkurrenten an? Für mich ist Audi im Vorfeld ganz schwer einzuschätzen, zumal wenn sie mit Autos dabei sind, die bereits in der Le-Mans-Konfiguration unterwegs sind. Deshalb habe ich vor allem Toyota auf der Rechnung, die uns ja im vergangenen Jahr in Spa am Ende auch geschlagen haben.

ADAC GT Masters Oschersleben

Bentley: Sieg beim Debüt

Von STEFANIE SZLAPKA

Der Saisonstart des ADAC GT Masters sah Oschersleben-typische Rennen: nicht besonders spektakulär, aber mit Highlights. Die beiden Mercedes-Duos Luca Ludwig/Sebastian Asch und Har Procyk/Andreas Simonsen sicherten sich jeweils Platz zwei und drei in beiden Rennen. Die Siege teilten sich Christian Engelhart/Klaus Bachler im Porsche und Luca Stolz/Jeroen Bleekemolen, die für Bentley triumphierten.

Bei Schütz Motorsport setzte man alles auf das erste Rennen und den zweiten Startrang, den Engelhart dafür herausgefahren hatte. Im Freien Training hatte man sich einen neuen Reifenersatz aufgespart, den der Porsche am Samstag aufgezo-gen bekam. Das nutzte Engelhart auch und übernahm direkt die Führung. «Der Start war die halbe Miete», freute sich Teamkollege Bachler.

«Gegen Ende haben die Reifen etwas nachgelassen, aber es war noch in Ordnung.» Für Sonntag waren die Erwartungen mit Startrang 10 zunächst gedämpft. «Wir hatten uns nur Punktesammeln vorgenommen», so Teamchef Christian Schütz, der positiv überrascht wurde. «Mit Rang 4 bin ich mehr als zufrieden.»

Auch Callaway sparte Reifen

Am Start war Bachler zunächst noch zurückgefallen und lag bei Öffnung des Boxenstoppfensters auf Platz 12. Doch durch ei-



Im zweiten Rennen viel Druck gemacht und Sieg abgestaubt: Bentley von Stolz/Bleekemolen

nen perfekten Stopp und Patzer bei der Konkurrenz kehrte Engelhart als Fünfter auf die Strecke zurück. Allerdings ohne Chancen, auf die Spitzengruppe aufzuschließen zu können. Dort wurde nach den Fahrerwechseln hart um den ersten Platz gekämpft: Andreas Wirth in der Corvette lag in Führung vor Stolz im Bentley und Asch im Mercedes.

Wie Schütz Motorsport am Vortag hatte Callaway einen Satz neuer Reifen zurückgehalten. Von Startplatz vier nutzte Keilwitz die gute Beschleunigung der Corvette, um die Führung zu übernehmen. «Das musste auch sein! Ansonsten hätten mir auch die neuen Reifen nichts genützt.» Doch der Plan ging auf, und auch nach

dem Fahrerwechsel hatten sie noch die Nase vorne.

Zwei Podien bei Team-Debüt

Allerdings versuchte Stolz alles, um am führenden Wirth vorbeizugehen. In den Kurven fuhr er ihm durch die gute Aerodynamik seines Bentley fast ins Auto, aber auf den Geraden konnte die Corvette immer genügend Abstand herausfahren, um ein Überholmanöver zu verhindern. Vier Runden vor Schluss zwang eine defekte Antriebswelle Wirth zur Aufgabe. Das brachte Stolz die Führung und Bentley beim GT-Masters-Debüt den Sieg.

Zumal Asch und Procyk in ihren Mercedes' nicht mehr mithalten konnten. «Gegen Ende ist die Performance eingebro-

chen», berichtet Asch. «Wir hatten von gestern schließlich auch noch 20 Kilo mehr drin. Aber wir sind zufrieden mit dem Wochenende.»

Procyk hatte zwar das gleiche Problem, konnte trotzdem sein Glück kaum fassen: Erstes GT-Masters-Rennen als Teamchef und dann gleich zweimal auf dem Podium. «Das hätte ich mir nie erträumt. Ich hatte eher Angst, dass wir uns blamieren», strahlte er nach dem zweiten Rennen. «Jetzt müssen wir anpassen, dass wir nicht zu euphorisch werden.»

Engelhart erbe noch den vierten Rang, und so reisen er und sein Teamkollege Bachler als Tabellenführer aus der Magdeburger Börde ab. Asch und Ludwig lauern mit nur einem



Leader: Engelhart/Bachler



Zweimal Podest: HP-Mercedes

Punkt Rückstand auf Rang 2 vor ihren Markenkollegen.

Die Reifen spielten in Oschersleben eine besondere Rolle. In dieser Saison ist Pirelli offizieller Reifenlieferant, und viele Teams stecken noch in der Lernphase. «Im Qualifying kommen wir schon gut zurecht», sagt Jens Klingmann. «Aber im ersten Rennen sind wir hinten heraus ganz schön eingebrochen. Am Sonntag lief es schon viel besser.»

Christian Schütz ist sich noch nicht so sicher, ob der Pirelli zum Porsche passt. «Hier hatten wir Glück, da es recht kühl war. Wenn die Temperaturen steigen – zum Beispiel beim nächsten Rennen auf dem Red Bull Ring –, könnte es schwieriger werden.» ♦

NACHGEHAKT BEI Luca Stolz

(19/D). Der Fahrer des Bentley Junior Teams über seinen ersten Sieg im GT Masters, den Kampf gegen die Corvette, und wie die Chancen auf weitere Erfolge auf den kommenden Strecken stehen.



Von STEFANIE SZLAPKA

? Du hast dir einen langen Kampf mit der Corvette geliefert und zunächst keinen Weg vorbeigefunden... Das Team hat beim Stopp Superarbeit geleistet, und es war knapp. Wir konnten die Pace mitgehen, aber auf der Geraden hatten wir keine Chance.

? Was hast du gedacht, als die Corvette vor dir langsamer wurde? Ich bin zuerst etwas erschrocken, da er auf der Ideallinie fast stehen blieb.

Er hatte ja auch nicht damit gerechnet. Ich konnte dann aber noch gut reagieren und ausweichen.

? Hast du dich gefreut? In gewisser Weise. Wir hatten gestern (Samstag) kein Glück, aber heute (Sonntag) war es auf unserer Seite.

? Da ist beim Stopp der Motor nicht angesprochen. Warum? Es war eine Kombination aus Fahrer und Technik. Wir haben ein noch neues Auto mit einigen Kinderkrank-

heiten, die wir noch analysieren müssen.

? Wie zufrieden bist du mit dem ganzen Wochenende? Super zufrieden! Mit der Pole hatten wir nie gerechnet, aber wir haben alle Sektoren zusammengebracht.

? Liegen die kommenden Rennen eurem Auto? Der Bentley ist gut in langen, schnellen Kurven. Von daher wird es auf dem Red Bull Ring sicherlich schwer für uns. Spa müsste uns wieder liegen.

ADAC GT MASTERS / Resultate

Oschersleben/D: 3,696 km; Wetter/Piste: bewölkt/trocken

1. Lauf (60 Minuten, 20 Teams gestartet, 18 gewertet)

1. Engelhart/Bachler (Porsche 911 GT3 R) 38 Runden; 2. Asch/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +0,683; 3. Procyk/Simonsen (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +1,416; 4. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) +2,688; 5. Klingmann/Baumann (BMW Z4 GT3) +3,215; 6. Hürtgen/Krohn (BMW Z4 GT3) +4,405; 7. Frey/Geipel (Audi R8 LMS ultra) +5,841; 8. Pepper/Thiim (Audi R8 LMS ultra) +6,460; 9. Gassner/Strauß (Nissan GT-R Nismo GT3) +7,299; 10. Enge/Gavin (Chevrolet Camaro GT3) +9,475. Schnellste Runde: Jöst, Runde 12, 1:28,377 (= 150,6 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 19 Teams gestartet, 15 gewertet)

1. Stolz/Bleekemolen (Bentley Continental GT3) 39 Runden; 2. Asch/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +5,707; 3. Procyk/Simonsen (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +11,714; 4. Engelhart/Bachler (Porsche 911 GT3 R) +14,475; 5. Hürtgen/Krohn (BMW Z4 GT3) +14,901; 6. Wackerbauer/v. d. Linde (Audi R8 LMS ultra) +15,230; 7. Baumann/Klingmann (BMW Z4 GT3) +15,645; 8. Jöst/Scholze (Nissan GT-R Nismo GT3) +15,962; 9. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS ultra) +17,877; 10. Lips/Barth (Corvette Z06.R GT3) +23,293. Schnellste Runde: Keilwitz, Runde 8, 1:28,366 (= 150,6 km/h) Zwischenstand (nach 2 von 16 Rennen): 1. Engelhart/Bachler 37 Punkte; 3. Asch/Ludwig 36; 5. Simonsen/Procyk 30; 7. Stolz/Bleekemolen 25; 9. Krohn/Hürtgen 18. Nächstes Rennen: 6./7. Juni, Spielberg/A Internet: www.adac-gt-masters.de

DTC/Procar Oschersleben

Ein Mini an der Macht

Fredrik Lestrup (Mini) dominierte beim Saisonauftakt. Klassensiege für Kirsch, Rinke und Meyer.

Über den Winter hat man beim Team Dombek offensichtlich die richtigen Weichen gestellt: Der überarbeitete, über 300 PS starke Mini war in den Händen des kurz vor Saisonstart verpflichteten Fredrik Lestrup aus Schweden nicht zu schlagen.

Sowohl die Markenkollegen als auch die Ford-Piloten Heiko Hammel und Johannes Leidinger, welche jeweils auf P2 und P3 fuhren, blieben in Oschersleben somit trotz ihres großen Einsatzes chancenlos. Einzig den letzten Zusatzpunkt für die schnellste Rennrunde in Lauf 2 holte Hammel.

Noch dominanter fiel die Vorstellung von Steve Kirsch aus, der mit zwei Pole-Positions, zwei klaren Siegen und zwei



In Oschersleben nicht zu schlagen: Lestrup im Dombek-Mini

schnellsten Runden die Maximalpunktzahl abgriff. Best of the Rest wurde Rookie Nils Balterstein, der nach P2 und P3 erster Kirsch-Verfolger ist.

Meyer siegt beim Comeback

In Division 2 feierte Matthias Meyer sein Renn-Comeback. Der Meister aus dem VW Polo Cup 2004 kehrte nach neun Jahren Pause in den Rennbetrieb

zurück, ohne seinen vom Glatzel-Team eingesetzten Ford Fiesta vorher getestet zu haben.

Nach P2 im Qualifying profitierte Meyer vom Ausfall von Ralf Glatzel, welcher vor seiner Aufgabe die Führung jedoch schon hatte abtreten müssen. Im zweiten Lauf konnte aber auch Meyer gegen den siegreichen Andreas Rinke im Citroën Saxo nichts ausrichten. ♦ MBR

Berg-EM/-ÖM Rechberg

Routinier verstorben

Gleich mit einer Tragödie begann Österreichs Berg-EM-Lauf am Rechberg. Im ersten Training kam der tschechische Ex-Europameister Otakar Kramsky mit seinem Reynard von der Strecke ab und zerschellte in einer Baumgruppe. Für den

55-jährigen Routinier gab es keine Rettung mehr. Kramsky war seit Beginn der 1990er-Jahre praktisch ununterbrochen in der EM aktiv und zählte zum Inventar. Nach dem Unfall wurde der Trainingstag abgebrochen. Nach Absprache mit den Pilo-

ten entschied die Rennleitung, die Veranstaltung am Sonntag fortzusetzen.

Das Tschechische Nationalteam sowie weitere Fahrer, darunter die F3000-Piloten Bormolini und Napione, verzichteten auf einen Start. Auch der Renntag wurde von einem schweren Unfall überschattet: Der Italiener Renzo Maggiani überschlug sich mit seinem Osella an fast der gleichen Stelle wie zuvor Kramsky. Er wurde in ein Krankenhaus eingeliefert, war aber ansprechbar. Fast nebensächlich: Am Ende siegte Simone Faggioli (Norma) vor David Hauser (Wolf) und Karl Schagerl (VW Golf). ♦ TBU



Beim Bergrennen am Rechberg verstorben: Otakar Kramsky

NASCAR Richmond

Busch dominant und jetzt auf Chase-Kurs

Nachdem es Petrus bislang so gut mit Fans und Aktiven meinte, beeinflusste Regen nach Bristol (siehe Ergebnis unten) auch das Programm in Richmond. Auf dem Kurs in Virginia regnete es am eigentlichen Rennsamtstag so stark, dass der neunte Lauf auf den Sonntag verschoben werden musste.

Dieser sah einmal mehr in dieser Saison die dominante Vorstellung eines Stewart-

Haas-Piloten – diesmal war es jedoch Kurt Busch, der nach 291 Führungsrunden seinen ersten

Saisonsieg und damit auch seine Quasi-Qualifikation für den Chase feiern konnte.

Kevin Harvick meldete sich nach der Nullnummer durch Crash in Bristol mit P2 zurück, womit das Hendrick-Kundenteam erneut klar das «A-Team» schlug. Jimmie Johnson wurde Dritter, Pole-Mann Joey Logano am Ende Fünfter. ♦ MBR



Kurt Busch

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Bristol/Tennessee (USA): 511 Rdn. à 0,858 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: bewölkt
1. Matt Kenseth (Toyota); 2. Jimmie Johnson (Chevrolet); 3. Jeff Gordon (Chevrolet); 4. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 5. Ryan Newman (Chevrolet); 6. Tony Stewart (Chevrolet); 7. Kyle Larson (Chevrolet); 8. Justin Allgaier (Chevrolet); 9. Danica Patrick (Chevrolet); 10. Austin Dillon (Chevrolet); 11. Paul Menard (Chevrolet); 12. Clint Bowyer (Toyota); 13. Aric Almirola (Ford); 14. Jamie McMurray (Chevrolet); 15. Kurt Busch (Chevrolet); 16. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 17. Brett Moffitt (Toyota); 18. David Gilliland (Ford); 19. Sam Hornish Jr. (Ford); 20. Alex Bowman (Chevrolet); 21. Matt DiBenedetto (Toyota); 22. Michael McDowell (Ford); 23. Michael Annett (Chevrolet); 24. Carl Edwards (Toyota); 25. Chris Buescher (Ford); 26. Denny Hamlin (Toyota); 27. Cole Whitt (Ford); 28. Trevor Bayne (Ford); 29. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 30. Greg Biffle (Ford); 31. Mike Bliss (Ford); 32. J. J. Yeley (Toyota); 33. Alex Kennedy (Chevrolet).

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Richmond/Virginia (USA): 400 Rdn. à 1,207 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: bewölkt
1. Kurt Busch (Chevrolet); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Jimmie Johnson (Chevrolet); 4. Jamie McMurray (Chevrolet); 5. Joey Logano (Ford); 6. Casey Kahne (Chevrolet); 7. Matt Kenseth (Toyota); 8. Jeff Gordon (Chevrolet); 9. Clint Bowyer (Toyota); 10. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 11. Ryan Newman (Chevrolet); 12. Kyle Larson (Chevrolet); 13. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 14. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 15. Paul Menard (Chevrolet); 16. Chase Elliott (Chevrolet); 17. Brad Keselowski (Ford); 18. Justin Allgaier (Chevrolet); 19. Carl Edwards (Toyota); 20. Aric Almirola (Ford); 21. Greg Biffle (Ford); 22. Denny Hamlin (Toyota); 23. David Ragan (Toyota); 24. Trevor Bayne (Ford); 25. Danica Patrick (Chevrolet); 26. Landon Cassill (Chevrolet); 27. Austin Dillon (Chevrolet); 28. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 29. Brett Moffitt (Toyota); 30. Casey Mears (Chevrolet); 31. David Gilliland (Ford); 32. Alex Bowman (Chevrolet); 33. Michael Annett (Chevrolet).
Stand nach 9 von 36 Rennen: 1. Harvick 357 Punkte; 2. Logano 324; 3. Truex Jr. 315; 4. Johnson 299; 5. Kahne 275; 6. Kenseth 273; 7. Earnhardt Jr. 271; 8. McMurray 264; 9. Gordon 263; 10. Almirola 250; 11. Hamlin 245; 12. Menard 239; 13. Bowyer 235.
Nächstes Rennen: 3. Mai, Talladega/Alabama (USA)
Internet: www.nascar.com

Wir können auch anders.

Erleben Sie Bentley Motorsport live auf den Rennstrecken Europas, einfach für alle Termine den QR Code scannen oder +49 30 224 030 231 anrufen.

Der Name Bentley und das geflügelte B sind registrierte Warenzeichen. © 2015 Bentley Motors Limited. Gezeigt: Modell Continental GT3.

Vor dem Saisonstart

Dreikampf jetzt im Doppel-Rennpaket



Neuer Dreikampf der DTM-Prototypen: Audi RS 5, Mercedes-AMG C 63 und BMW M4 (von links)

Von ARNO WESTER

Diesen Samstag (2.5.) wird es ernst: In Hockenheim startet das erste von zwei unterschiedlich langen DTM-Rennen (das zweite folgt am Sonntag). Spannung ist bei diesem neuen Doppel-Rennpaket garantiert. Denn ein Favorit ist momentan nicht in Sicht.

Auch die Testfahrten vor Saisonbeginn in Estoril sowie in Oschersleben haben keinen Aufschluss über das aktuelle Kräfteverhältnis der drei Hersteller Audi, BMW und Mercedes gegeben. Seit dem BMW-Comeback in der DTM 2012 wurden in Hockenheim sechs Rennen gefahren. Dabei gab es mit Gary Paffett (Mercedes), Bruno Spengler, Augusto Farfus, Timo Glock, Marco Witt-

mann (alle BMW) und zuletzt Mattias Ekström (Audi) sechs verschiedene Sieger.

Verspätete neue Regeln

Vor allem die DTM-Teams zeigten wenig Verständnis für die Tatsache, dass es bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe immer noch kein endgültiges Regelwerk gab! Dafür hatten die Verantwortlichen seit dem 2014er Saisonfinale immerhin mehr als sechs Monate Zeit.

Erfreulichere Nachrichten gab es rechtzeitig zum Saisonauftakt von DTM-TV-Partner ARD: Neben den beiden Rennen, die «Das Erste» wie gewohnt live zeigt, können zusätzlich auch die jeweils zuvor stattfindenden, 20-minütigen Zeittrainings, in denen die Startpositionen ermittelt werden, auf «sportschau.de» im Live-Stream verfolgt werden.

Kommentiert werden Qualifying und Rennen wieder von Philipp Sohmer, der wie schon beim Saisonfinale 2014 von ARD-DTM-Experte Norbert Haug unterstützt wird. Die jeweiligen Sendezeiten der ARD sind zu finden auf der DTM-Homepage «dtm.com» unter «Inside DTM» sowie unter dem Link «Die DTM im TV».

Ein zusätzliches DTM-Wochenende auf dem Nürburgring (siehe Bericht in MSA 18/15) wird es nach unseren Informationen nicht geben. Jeder Hersteller müsste sich dafür einen gut siebenstelligen, nicht vorgesehenen Betrag nachbewilligen lassen, denn die Budgets werden in Großkonzernen in der Regel schon Mitte des Jahres für das Folgejahr festgelegt. Und genau deshalb wurde wohl kurzfristig auch kein finanzstarker Sponsor gefunden. ♦

SCHAEFFLER

LUK

INA
A

FAG

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von
Mike Rockenfeller
Audi Sport Team Phoenix

Da bin ich wieder, liebe Leser von MOTORSPORT aktuell. Heute starte ich an dieser Stelle in meine vierte Saison als DTM-Kolumnist. Es wird eines der interessantesten und wahrscheinlich auch eines der spannendsten Rennjahre der nunmehr 31-jährigen DTM-Historie.

Aber vorweg ein paar Infos und News über mich: Auch 2015 bin ich in der DTM Werksfahrer von Audi und werde wie schon 2012, 2013 und 2014 im Team von Audi-Partner Phoenix eingesetzt. Mein Auto ist wie im letzten Jahr ein Audi RS 5 DTM. Hauptsponsor und -werbepartner meines Wagens ist erneut der auf Automobil-Technologie spezialisierte deutsche Schaeffler-Konzern. Wie Sie auf dem Foto unten erkennen können, wurde für 2015 nicht nur die so markante grün-gelbe Schaeffler-Lackierung meines Audi RS 5 DTM neu gestaltet, sondern ich fahre in diesem Jahr mit einer neuen Start-

nummer. Sie erkennen mich jetzt an der Nummer 99.

Meine Ziele sind allerdings weiterhin die gleichen: Rennen fahren und nach 2013 meinen zweiten DTM-Titel gewinnen. Womit ich zum bereits angedeuteten neuen Format der DTM komme. Technisch blieben unsere Prototypen zwar unverändert, aber der sportliche Ablauf ist nun ganz anders. Neuerdings wird pro Rennwochenende nicht mehr nur ein, sondern es werden zwei Rennen gefahren – das erste am Samstag, das zweite am Sonntag. Für jedes gibt es ein eigenes Qualifying. Das bedeutet für mich als Fahrer doppelte Hochspannung. Vor allem die zwei Qualis werden eine Riesen-Herausforderung, denn sie sind sehr ausschlaggebend für den Rennerfolg. In den insgesamt 18 Rennen dieser Saison habe ich natürlich auch doppelte Erfolgchancen. Toll, dass es diesen Samstag und Sonntag in Hockenheim endlich losgeht!

STARTERLISTE / DTM 2015

Nr.	Fahrer	Fahrzeug	Team
1	Marco Wittmann (25/D)	BMW M4 DTM	BMW Team RMG
2	Gary Paffett (34/GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	Euronics/BWT Mercedes-AMG (ART)
3	Paul di Resta (29/GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	Silberpfeil Energy Merc.-AMG (HWA)
5	Mattias Ekström (36/S)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt Sportsline
6	Robert Wickens (26/CDN)	Mercedes-AMG C63 DTM	Silberpfeil Energy Merc.-AMG (HWA)
7	Bruno Spengler (31/CDN)	BMW M4 DTM	BMW Team MTEK
8	Christian Vietoris (26/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	gooix/Orig.-Teile Merc.-AMG (HWA)
10	Timo Scheider (36/D)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Phoenix
12	Daniel Juncadella (23/E)	Mercedes-AMG C63 DTM	Petronas Mercedes-AMG (Mücke)
13	Antônio Félix da Costa (23/P)	BMW M4 DTM	BMW Team Schnitzer
16	Timo Glock (33/D)	BMW M4 DTM	BMW Team MTEK
17	Miguel Molina (26/E)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt Sportsline
18	Augusto Farfus (31/BR)	BMW M4 DTM	BMW Team RBM
22	Lucas Auer (20/A)	Mercedes-AMG C63 DTM	Euronics/BWT Mercedes-AMG (ART)
27	Adrien Tambay (24/F)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt
31	Tom Blomqvist (21/GB)	BMW M4 DTM	BMW Team RBM
36	Maxime Martin (29/B)	BMW M4 DTM	BMW Team RMG
48	Edoardo Mortara (28/I)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt
51	Nico Müller (23/CH)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Rosberg
53	Jamie Green (32/GB)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Rosberg
77	Martin Tomczyk (33/D)	BMW M4 DTM	BMW Team Schnitzer
84	Maximilian Götz (29/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	Petronas Mercedes-AMG (Mücke)
94	Pascal Wehrlein (20/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	gooix/Orig.-Teile Merc.-AMG (HWA)
99	Mike Rockenfeller (31/D)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Phoenix



Neuer Look für 2015: «Rockys» Schaeffler-Audi Nummer 99

SCHAEFFLER-NEWS

Das leuchtende Grün-Gelb des Schaeffler-Audi geht jetzt in die fünfte DTM-Saison. Mit zwei Titeln und zahlreichen Top-Platzierungen hat sich die Farbgebung eindrucksvoll im DTM-Spitzenfeld etabliert. Mit den Produktmarken INA und LuK ist der deutsche Technologie-Konzern Schaeffler indes bereits seit den 1980er-Jahren in der DTM präsent.

VLN 2. Lauf

Audis Doppelschlag

Von MARTIN BERRANG

Der zweite und letzte VLN-Lauf vor dem 24h-Rennen war eine klare Angelegenheit für das belgische Audi Sport Team WRT, das bei äußerst durchwachsenen Wetterbedingungen mit den beiden neuen Audi R8 LMS einen ungefährdeten Doppelsieg feiern konnte.

Die Pole-Position ging an Lance David Arnold im Bentley Continental GT3. Noch vor dem einsetzenden Regen hatte der Duisburger eine trockene und freie Runde erwischt und konnte den «dicken» Engländer mit 8:18,892 in die erste Reihe stellen. Beim Start ließen sich die meisten Teams von der relativ nassen Strecke im Bereich der Grand-Prix-Strecke täuschen und setzten statt auf geschnittene Slicks auf Regenreifen, während es draußen auf der Nordschleife teilweise schon trocken war.

Über drei Runden zogen sich die Stopps hin, dann kristallisierte sich Christian Hohenadel im Rowe-Mercedes SLS AMG GT3 als erster Leader heraus. Gut fünf Runden blieb der SLS vorne, dann, in Runde 8, übernahm der WRT-Audi R8 LMS von Pierre Kaffer und Laurens Vanthoor erstmals die Spitze. Problemlos lief es für den Bentley von Arnold und seinen Partnern Christian Menzel und Guy Smith, die gut mithielten und sich lange auf der dritten, teilweise sogar auf der zweiten Position bewegten.

Neuer R8 «mehr Rennwagen»

Wenige Minuten nach Rennmitte begann bei einsetzendem Regen der endgültige Durchmarsch der Sieger Christopher Mies und Nico Müller. Mies, von P14 gestartet, hatte den zweiten WRT-Audi im ersten Stint schon bis in die Top 5 gefahren, dann erwies sich die Entscheidung des Teams, Müller eine Runde später als die Konkurrenz zum Reifentauschen reinzuholen, als goldrichtig. Der Schweizer DTM-Pilot konnte in dieser Runde 45 Sekunden gutmachen. Nach dem Wechsel übernahm der Rowe-SLS von Hohenadel und Klaus Graf, Nico Bastian sowie Thomas Jäger die Spitze.

Nicht lange, denn Müller und der neue Audi R8 LMS lieferten eine perfekte Regenperformance ab und drückten dem Rowe-Mercedes in zwei Runden fast 30 Sekunden aufs Auge. In Runde 20 schnappte sich der

zweite WRT-Audi von Kaffer/Vanthoor den Bentley und eine halbe Stunde vor Rennende den Rowe-SLS – obwohl Vanthoor wegen eines schleichen Plattfußes einiges an Zeit eingebüßt hatte. Zwei Minuten vor dem angesetzten Rennende kreuzte der führende Audi nochmals die Ziellinie und fuhr eine zehnte Runde im Stint, ohne einen Splash and Dash einlegen zu müssen.

Den WRT-Doppeltreffer hinter Mies und Müller vervollständigten Kaffer und Vanthoor. Für den Rowe-SLS blieb nur Platz 3. Bentley schrammte zwar knapp am Podium vorbei, hatte aber eine sehr ordentliche Vorstellung abgeliefert. Insbesondere deshalb, weil man bei Bentley keine passenden Regenreifen gehabt hatte.

Wie immer dürfte kein Team im Vorfeld der 24h das wahre Potenzial aufgedeckt haben, doch Audi sollte mit den neuen R8 zumindest sehr gut gerüstet sein, was auch die Piloten bestätigen: «Der neue Wagen ist ganz klar mehr ein Rennwagen und erheblich komfortabler. Darin ist alles einfach angenehmer», erläuterte Mies.

Ex-Meister mit Klassensiegen

Nicht nur in der «großen», mit 24 Startern am stärksten besetzten Klasse SP9 wurde gekämpft, sondern auch in den vielen anderen Klassen. Die mit 19 Autos am zweitstärksten besetzte Klasse war der BMW M235i Cup. Hier mussten die späteren Sieger Jörg Weidinger, Michael Schrey und Uwe Ebertz zunächst richtig kämpfen. Nach dem Ausfall ihrer Hauptgegner fiel ihnen der Sieg dann aber relativ leicht.

In der SP7 behielten «Gerwin», Manuel Metzger und Philipp Eng im Black-Falcon-Porsche gegen 17 Gegner die Oberhand, nachdem der Frikadelliporsche disqualifiziert worden war. Gleich zweimal kamen die Altmeister zum Zug: Im Opel Astra OPC Cup siegten die mehrfachen VLN-Meister Jürgen und Heinz-Otto Fritzsche sowie der Finne Hannu Luostarinen. Gleiches galt auch für die 2013er Champions Tim und Dirk Groneck, die mit ihrem bewährten Renault Clio die Klasse SP3 für sich entschieden.

In der V4 siegte der Belgier Stefan van Campenhoudt im BMW 325i, die amtierenden Meister Rolf Derscheid/Michael Flehmer mussten mit dem dritten Platz zufrieden sein. ♦



Schon der erste Rennsieg: Neuer Audi R8 LMS des WRT-Teams



SP7-Sieger: Black Falcon



Cup-5-Sieger: «Eifelblitz»



Cup-1-Sieg: Ti-Tarvike-Astra



SP3-Sieger: Groneck-Clio

VLN / Resultate

40. DMV 4-Stunden-Rennen/D (24,369 km): 25.04.2015, 2. Lauf VLN-Langstreckenmeisterschaft; 26 Runden (= 633,594 km); 180 Teams gestartet, 138 gewertet; Wetter/Strecke: sehr wechselhaft

1. Mies/Müller (Audi R8 LMS) in 4:05:04,851 h (= 155,045 km/h); 2. Kaffer/Vanthoor (Audi R8 LMS) +1:27,235; 3. Graf/Hohenadel/Bastian/Jäger (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +2:45,761; 4. Arnold/Menzel/Smith (Bentley Continental GT3) +4:33,999; 5. Martin/Palltala/Westbrook/Luhr (BMW Z4 GT3) +6:12,315; 6. Müller/Farfus/Adorf (BMW Z4 GT3) +9:22,988; 7. Weiss/Kainz/Krumbach/Lietz (Porsche 911 GT3 RSR) +9:38,856; 8. Schneider/Scheerbarth/Christodoulou (Mercedes-Benz SLS AG GT3) +9:50,441; 9. Hennes/Gerling/Kappeler/Riemer (Porsche 911 GT3 Cup) +1 Rd.; 10. Lee/Cheng/Thong (Audi R8 LMS ultra) +1 Rd.

Klassensieger CUP1: Loustarinen/J. Fritzsche/H.-O. Fritzsche (Opel Astra OPC); **CUP2:** Hennes/Gerling/Kappeler/Riemer (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP4:** Hoffmeister/Wrabetz (Toyota GT86 Cup); **CUP5:** Weidinger/Schrey/Ebertz (BMW M235i Cup); **H1:** Langenegger (Citroën Saxo VTS); **H4:** Weiner/Kaufmann (Porsche 911); **SP10:** Bermes/Weber/Still (Aston Martin Vantage GT4); **SP2T:** Utsch/Raab (Renault Clio); **SP3:** T. Groneck/D. Groneck (Renault Clio); **SP3T:** Schjaerin/Gulbrandsen/Ostvold (Audi TT RS 2.0); **SP4T:** (kein Auto in Wertung); **SP5:** Langels (BMW Z4 Coupé); **SP6:** Krumscheid/Manheller (BMW M3); **SP7:** «Gerwin»/Metzger/Eng (Porsche 911 GT3 Cup); **SP8:** Hackländer/Humbert (Audi R8); **SP9:** Mies/Müller (Audi R8 LMS); **SP Pro:** Weiss/Kainz/Krumbach/Lietz (Porsche 911 GT3 RSR); **V2:** Thomas/Schmitz (BMW 318 iS); **V3:** Jo. Nett/Jü. Nett (Peugeot 306 S16); **V4:** van Campenhoudt (BMW 325i); **V5:** Büllsbach/Hilgert/Schettler (BMW Z4); **V6:** Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); **V7:** R. Strycek/V. Strycek (Opel Astra OPC)

Schnellste Runde: Fässler/Haase/Stippler in 8:13,413 min (= 177,719 km/h)
Stand nach 2 von 10 Rennen: 1. Mies/Müller 9,79; 3. Ebertz/Schrey/Weidinger 9,74; 6. Eng/Breuer/Gerwin 9,72; 9. Groneck/Groneck 9,64; 11. van Campenhoudt 9,62; 12. Fritzsche/Fritzsche/Loustarinen 9,58

Nächstes Rennen: 20. Juni, 57. ADAC ACAS H&R-Cup
Internet: www.vln.de

NACHRICHTEN
Hahn, Kiss und Albacete mit Siegen

Truck-EM Titelverteidiger Norbert Kiss ist nach dem Auftakt in Jarama erster Tabellenführer. Die Laufsiege gingen an Jochen Hahn (1. Lauf), zweimal Norbert Kiss sowie im vierten und letzten Durchgang Antonio Albacete (alle MAN). Ellen Lohr (MAN) erreichte mit P6 im zweiten Lauf ihr bestes Resultat.

Jetzt offiziell: TCR ist in Macau dabei

TCR Das Guia Race, das Tourenwagenrennen in Macau, wird 2015 für Fahrzeuge mit Zweiliter-Turbomotoren ausgeschrieben. Das bedeutet, dass wie erwartet auch die TCR-Kategorie am Start sein wird.

Azcona erster Sieger, Punkte für Schmarl

Seat Leon Eurocup Mikel Azcona und Fran Rueda waren die strahlenden Sieger beim Saisonstart in Le Castellet. Während Jürgen Schmarl mit P9 in Lauf zwei punktete, landete Andrina Gugger mit Technikproblemen jeweils im Hinterfeld.

Ferrari-Triumphe bei Frankreich-Auftakt

Int. GT Open Die Sieger des ersten Saison-Events in Le Castellet führen alle Ferrari: Im ersten Durchgang gewannen Alessandro Balzan und Nicola Benucci, im Sonntagrennen Michele Rugolo und Pasin Lathouras.

Chevrolet-Piloten beim Auftakt vorn

NASCAR Euroserie Eddie Cheever und Ander Vilarino (beide Chevrolet) ließen sich die ersten beiden Laufsiege der neuen Saison in Valencia gutschreiben. In der Elite-2-Klasse siegten Gianmarco Ercoli (Chevrolet) und Thomas Ferrando (Ford).

Eberle mit Blitzstart vorm Titelverteidiger

Renault Clio Cup Central Europe Beim Auftakt in Oschersleben gewann der Schweizer Pascal Eberle beide Rennen vor dem amtierenden Meister Dino Calcum. Die dritten Plätze gingen an Henric Skoog und Andreas Stucki. ♦ MBR



Nico Müller

Argentinien

Seltene Chance genutzt



Kris Meeke: Mit 35 Jahren bekam der Nordire im DS 3 von Citroën rasant die Kurve zu seinem ersten WRC-Laufslieg

Von REINER KUHN und
MICHAEL HEIMRICH

Wer gedacht hatte, die Rallye Mexiko hätte ein kaum zu überbietendes Drama geboten, lag voll daneben. Argentinien füllte seitenweise die Geschichtsbücher, beendete Erfolgserien und bescherte einen Sieger, der im Alter von 35 Jahren seinen ersten WM-Erfolg feierte: Kris Meeke.

Ausgerechnet Argentinien bleibt ein weißer Fleck auf der Erfolgskarte von Sébastien Ogier. Auch in diesem Jahr gelang es dem Weltmeister nicht, jene Rallye zu gewinnen, die sein alter Erzrivale Sébastien Loeb achtmal hintereinander für sich entscheiden konnte. Dies lag aber nicht am Franzosen, sondern an der Technik seines sonst so zuverlässigen Polo R WRC. Der kam wenige Kilometer nach dem Start der zweiten Prüfung ins Stottern, weil es Probleme mit der Kraftstoffzufuhr gab. Ogier blieb in der Pampa liegen und konnte anschließend staunend mit ansehen, wie schwer sich die Konkurrenz mit der 52 Kilometer langen «Monster-Prüfung» (O-Ton Andreas Mikkelsen) tat.

Mikkelsen selbst zog sich einen Platten vorne rechts zu, der sich anschließend zu einem veritablen Problem ausweitete. Der Reifenschaden führte zu

einem erst beschädigten und dann ausgehebelten Stoßdämpfer sowie zu einer beschädigten Servopumpe der Lenkung. Im Service tauschten Mikkelsens Mechaniker was ging, doch auf dem Weg zur vierten Prüfung musste der Norweger umkehren – Feierabend.

Die VW-Hoffnungen ruhten nur noch auf Jari-Matti Latvala, der nach eigenen Angaben ein gemäßigtes Tempo angeschlagen hatte, um sein Auto auf den höchst anspruchsvollen Schotterpisten zu schonen. Aber auch Latvala wurde zum Opfer der argentinischen Prüfungen, als ein Antriebsschaden seinen Vortrieb einschränkte. «Die Strecken sind anspruchsvoll und hart. Aber die Fahrer müssen eben so fahren, dass die Autos durchhalten. Das ist auch die Kunst des Rallyefahrens», urteilte VW-Sportchef Jost Capito und sprach sich für den Verbleib Argentinien im WM-Kalender aus. «Ich finde, wir sollten solch eine anspruchsvolle Rallye in der Saison dabei haben.»

Rallye-Stars in Not

Die Vollgas-Tiere in den World Rally Cars hatten ihre liebe Not, sich an die Gegebenheiten anzupassen. An jenem denkwürdigen Freitagmorgen fing sich auch Thierry Neuville einen Reifenschaden ein, der das Heck seines Hyundai zerflüchtete. Bei Teamkollege Dani

Sordo streikte die Servolenkung und Hayden Paddon besorgte ein defekter Krümmer am dritten i20 WRC, der im Service nicht in der vorgegebenen Zeit getauscht werden konnte – der Neuseeländer hatte wie Ogier und Mikkelsen Zwangspause.

Paddon wurde zur tragischen Figur der Rallye, weil es den Offiziellen nicht gelang, die vielen Zuschauer im Zaum zu halten und für die gebotene Sicherheit zu sorgen. Auf der neunten Prüfung hebelte der Neuseeländer seinen Hyundai i20 WRC an einer

«Wir sollten solch eine anspruchsvolle Rallye in der Saison dabei haben.»

HOST CAPITO

Bodenwelle aus und konnte den drohenden Überschlag noch abfangen. Allerdings steuerte er dabei in eine Menschengruppe und erfasste sechs Zuschauer, die zum Teil schwer verletzt wurden. Die Prüfung wurde abgebrochen, um die Leute ärztlich zu versorgen. Anschließend hagelte es Kritik an FIA-Sicher-

heitsmann Jacek Bartos, der die Stelle kurz zuvor kontrolliert hatte und den Start freigab.

Die fehlenden WP-Kilometer ärgerten Mads Östberg. Der Norweger hatte am ersten Tag über 43 Sekunden verloren, weil der Motor seines DS 3 WRC unerklärlicherweise ausging. «Dasselbe Problem wie bei der Monte. Es ist so frustrierend», fluchte Östberg. Just in dem Moment, als er den Rückstand in gewaltigen Schritten aufholte, wurde die Rallye unterbrochen. «Wir konzentrieren uns nun auf Platz 2», sagte der Norweger.

Zu viel auf dem Spiel

Natürlich hätte er gerne bis zum Schluss gekämpft, aber Citroën-Racing-Teamchef Yves Matton machte seinen Fahrern klar, was auf dem Spiel stand. An der Spitze behauptete sich Werkskollege Kris Meeke, den am Samstagabend nur noch 32 Kilometer von seinem ersten WM-Sieg trennten. Der Nordire war drauf und dran, die lange Durststrecke seiner Marke zu beenden, die seit dem Deutschland-Erfolg von Dani Sordo 2013 nicht mehr ganz oben stand. Ein Teaminternes Duell auf diesen Prüfungen? Nein, das konnte man nicht gebrauchen.

Lediglich den Drittplatzierten Latvala musste man im Auge behalten. Der lag nur 25 Sekunden hinter Östberg zurück. Doch der

Finne war nur kurze Zeit später keine Gefahr mehr. Schon auf dem Weg zur ersten Sonntagsprüfung kam auch sein Polo R WRC ins Stottern. Es war dasselbe Problem wie bei Ogier am ersten Tag. Latvala musste sein Auto abstellen. «Das war definitiv nicht unser Wochenende», fasste Latvala zusammen.

Auch in der VW-Cheftage sorgte der Defekt in den neu homologierten Polo R WRC für tiefe Sorgenfalten. «Wir werden die Probleme sehr sorgfältig analysieren, um sie künftig auszuschließen», sagte Capito, der auch noch mit ansehen musste, wie Mikkelsen kurz nach dem Start der abschließenden Power-Stage einen Felsbrocken so hart touchierte, dass sein Autorücklings gegen eine Felswand krachte. Radaufhängung hinten rechts hin – raus. Seinem Kumpel Neuville passierte wenige Minuten exakt das gleiche Missgeschick am selben Felsen – und war mit fehlendem Hinterrad draußen.

Das große Zittern brach auf den letzten Kilometern auch im Auto von Elfyn Evans aus, als der Motor des Ford Fiesta WRC plötzlich nicht mehr rundlief und zudem eine Antriebswelle den Dienst quittierte. Mit über 1:12 Minuten Rückstand erreichte er das Ziel. Aber nach dem Ausfall von Neuville hatte Evans plötzlich genügend Luft, um sein erstes WM-Podium trotz halber Kraft nach Hause





Da half nur noch schieben: Weltmeister Ogiers VW Polo nach Panne im Servicepark



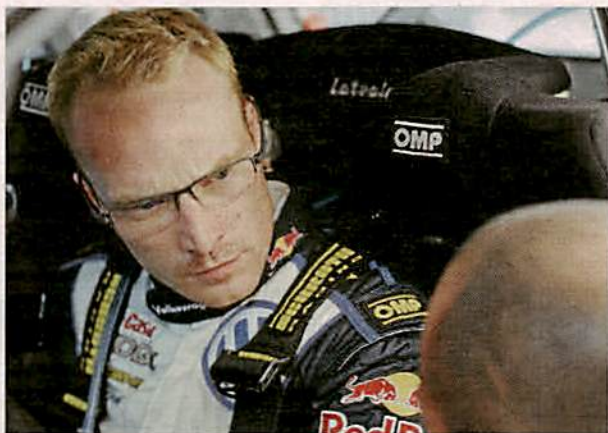
Al-Qassimi: P6 im dritten DS 3



Stark gedriftet: Evans schaffte es im Ford Fiesta auf Rang drei



Kippelige Angelegenheit: Sordo (Hyundai) am Ende auf P5



Latvalas verpasste Chance: Fahrfehler und dann kein Sprit mehr

zu fahren. Weil ganz vorn Meeke die Nerven behielt und seinen ersten WM-Sieg feierte, wurde Argentinien plötzlich zum Befreiungsschlag für den britischen Motorsport: Zwei Briten auf dem Podest – das hat es seit der Rallye Neuseeland 2001 nicht mehr gegeben.

Sieg Colin McRae gewidmet

Meeke war das egal. Mit Tränen in den Augen lief er um sein Auto und rang um jedes Wort. „Dieser Sieg gehört Colin“, gedachte er seines einstigen Förderers McRae, der vor 13 Jahren den jungen Meeke unter seine Fittiche genommen hatte. Mit 35 Jahren und in seiner erst zweiten vollen WRC-Saison steht der Nordire erstmals ganz oben auf dem Podium. In einer Meisterschaft, die angeblich nach jungen Fahrern verlangt, eine wohlthuende Abwechslung.

Hinter dem Podium waren die Jubelgesänge nur unwesentlich leichter. Neben dem Doppelsieg wurde bei Citroën Racing auch Khalid Al-Qassimi gefeiert: Der Hauptsponsor aus Abu Dhabi landete auf Platz 6. Martin Prokop war es gelungen, das Tempo zu finden, das ihn sicher über die materialmordenden Prüfungen brachte. Die Taktik des Ford-Privatiers ging auf. Während sich vor ihm die Werkspiloten selbst aussortierten, rückte er bis auf den vierten Platz nach vorn und stellte seinen bisherigen WM-Rekord ein. ♦

NACHGEHAKT BEI Kris Meeke

(35/GB) Der Nordire über Bauchgefühle, das Fahren ohne Zwischenzeiten und seinen ersten WM-Sieg.

Von REINER KUHN

? Du giltst als cooler Hund, jetzt hast du Tränen in den Augen? Oh ja, ich bin am heulen. Die Gefühle sind einfach überwältigend. Ein WM-Sieg war immer mein Traum. Auch wenn ich zwischenzeitlich weg und von einigen auch abgeschrieben war: Ich wusste, ich werde es irgendwann noch schaffen. Es ist einfach unglaublich. Diesen Sieg widme ich Colin (McRae), der mir nach nur fünf lokalen Rallyes einen Vertrag angeboten und immer an mich geglaubt hat. Ohne ihn wäre ich nirgends.

? Was hast du diesmal anders gemacht als in den ersten drei Saisonläufen? Ich bin auf der Straße geblieben (lacht). Im Ernst: In der mehrwöchigen Pause habe ich den Reset-Knopf gedrückt. Nun verlasse ich mich wieder mehr auf mein Bauchgefühl. Dass ich schnell fahren kann, habe ich schon oft bewiesen. Hier habe ich nun die richtige Balance gefunden und war konstant am Limit unterwegs. So siegt man.

? Siehst du es als Vorteil an, auf den WPs keine Zwischenzeiten mehr zu erhalten? Es kommt mir

schon entgegen. Man muss seinen eigenen Speed sehr genau einschätzen können, ohne Zwischenzeiten. Da ich damit kaum Erfahrung hatte, scheint mir dies besser zu gelingen als manch anderem. Allerdings muss ich das auch in Zukunft beweisen.

? Mit 35 Jahren bist du der älteste Werksfahrer im Feld, bezeichnest dich selbst aber als Rookie? Davon abgesehen, dass man in jedem Alter noch dazulernen kann, fühle ich mich eher wie ein 25-Jähriger. Und im Vergleich zu vielen anderen Werksfahrern bin ich eher ein Frischling. Das hier war mein zweiter Start in Argentinien, man kann also kaum behaupten, dass ich von meiner Erfahrung profitiere.

? Wo ist der nächste Sieg möglich? Ich hoffe, bei der Rallye Portugal. Auch ich hätte nicht gedacht, dass dies hier möglich ist. Das Paket der drei VW-Fahrer ist extrem stark. Zudem peilten wir nach unserem verpatzten Saisonstart die Top 5 an. Aber auf diesen harten Pisten war unser Auto einfach das Beste. Und mit dem Update wird es sicher nicht schlechter. Das war jedenfalls nicht mein letzter WM-Erfolg.



Robert Kubica

Der Absager

Während im Servicepark von Carlos Paz die Mechaniker seinen Ford Fiesta WRC für den bevorstehenden Schotterritt vorbereiteten, sagte Robert Kubica den Start beim vierten WM-Lauf überraschend ab. Er sei mit der Struktur seines Teams unzufrieden und kündigte Veränderungen an.

«Obwohl ein Teil des Teams, inklusive unser Auto, bereits vor Ort sind, war es notwendig, die Rallye Argentinien abzusagen», ließ der Ex-Formel-1-Pilot per Pressemitteilung wissen und blieb in Europa. Kubica weiter: «Es ist eine echte Herausforderung, in der Rallye-WM anzutreten. Auch wenn ich sechs Bestzeiten während der ersten drei Läufe holen konnte, müssen wir realistisch bleiben und uns darauf fokussieren, das Team in vielen Bereichen zu verbessern. Wir planen, in Portugal mit einer anderen Struktur wieder dabei zu sein.»

Dann wohl ohne das bisher für die Kubica-Einsätze verantwortlichen A-Style-Team aus Italien. Zu sehr sollen sich der als Teamchef und Fahrer agierende Pole und die Tifosi gegenseitig die Schuld weisen, weil trotz schneller Zeiten null WM-Zähler auf der Habenseite stehen.

Spekulationen, dass Hauptsponsor Lotos den Geldhahn zugekehrt habe, verneint ein Kubica-Kenner: «Der polnische Mineralölkonzern steht fest hinter seinem Landsmann.»

Auch M-Sport-Boss Malcolm Wilson geht fest von Kubicas Comeback in Portugal aus: «Wir haben eine Bestellung für einen der neuen Ford Fiesta WRC von ihm vorliegen. Nach heutigem Stand wird Robert neben unseren Werksfahrern Elfyn Evans und Ott Tänak sowie den Privatiers Martin Prokop und Lorenzo Bertelli ab Mai mit der neuesten Evolutionsstufe unseres Fiesta antreten.» ♦ RK



Kubica

World Rally Cars

Härtetest für die Allround-Autos



Neuville: Sein Hyundai i20 WRC stieß an die Belastungsgrenzen

Von REINER KUHN

Wie ihre Fahrer sind längst auch World Rally Cars zu Allroundern geworden. Vorbei die Zeiten, als Hersteller für jede Rallye eine spezielle Konstruktion einsetzen durften. Heute muss ein und dieselbe Basis bei den 13 sehr unterschiedlichen WM-Läufen starten.

Der Hyundai-Werkspilot Thierry Neuville war sauer. «Sind wir hier bei der Rallye Dakar oder bei einem WM-Lauf?», schimpfte der Belgier am Freitag beim Mittagsservice. «Die Pisten sind so brutal, man kann kaum richtig Gas geben», klagte auch Ford-Werkskollege Ott Tänak und wünschte sich einen Dienstwagen mit mehr Nehmerqualitäten.

«Man kann jedes Auto überfahren», entgegnete sein Chef, M-Sport-Boss Malcolm Wilson. Und: «Im Rallyesport ging es immer schon darum, das richtige Maß zu finden. In den 1980er-Jahren wurden für jeden WM-Lauf mit Riesenaufwand spezielle Gruppe-B-Boliden gebaut. Aber egal wie stabil die waren, manchmal kamen gerade noch eine Handvoll ins Ziel.» Verglichen mit damals, sind die aktuellen World Rally Cars eine Bank. Technisch bedingte Ausfälle, zum Beispiel durch Motorschäden, sind trotz immer strengem Regelwerk viel seltener als noch vor zehn, 20 oder gar 30 Jahren.

Seit 2011 nur ein Basis-Chassis

Noch zur Jahrtausendwende kamen alle WRC-Hersteller mit Spezialkonstruktionen zur Sa-

fari-Rallye. «Um die Kosten zu reduzieren, folgten danach zwei entscheidende Einschnitte», weiß Hyundai-Sportchef Michel Nandan, der unter anderem für den erfolgreichen Peugeot 206 WRC, den Suzuki SX4 WRC sowie den aktuellen Hyundai i20 WRC verantwortlich zeichnet. Ab 2006 waren nur noch zwei unterschiedliche Chassis, je eines für Asphalt- und Schotterrallyes zugelassen.

Gleichzeitig wurden die Freiheiten bei den Hilfsrahmenkonstruktionen entscheidend eingeschränkt. Das ab 2011 gültige Regelwerk mit 1,6-l-Turbomotoren, ohne Mittel- und vorne wie hinten nur noch mechanischen Differenzialen, erlaubt gar nur noch ein Basis-Chassis. Zudem sind die Möglichkeiten bei den Fahrwerksquerträgern streng limitiert. ♦

WRC 2

Pampa-Sieg für einen clever fahrenden Wüstenfuchs

In Argentinien saßen alle WRC2-Teilnehmer im gleichen Boot. Denn egal ob man auf den Hardrock-Pisten rund um Carlos Paz einen seriennahen Gruppe-N-Renner, einen filigranen R5 oder ein vom WRC abgeleitetes Regional Rally Car (RRC) fuhr: Wer mit seinem Untersatz zu forscht zu Werke ging, brauchte an eine Zielankunft erst gar nicht zu denken.

Schnell war klar, für den Sieg kamen nur die aus dem Vollen schöpfenden Abdulaziz Al-Kuwari oder Yuriy Protasov mit ihren besonders stabilen, aber auch teuren Ford Fiesta RRCs in Frage. Vom Start weg setzte sich Protasov in Führung. Ein abgerissenes Rad in

WP 3 kostete den Ukrainer allerdings insgesamt fast 20 Minuten Strafzeit. Damit konnte er sich trotz weiterer Bestzeiten den Sieg abschminken.

«Mit kontrolliertem Risiko»

Markenkollege Al-Kuwari nahm das Geschenk dankend an und verteidigte die Führung mit kontrollierter Fahrt bis ins Ziel. «Die von allen so heftig kritisierte 52-Kilometer-WP am Freitag hat mir besonders gefallen. Bei uns zu Hause haben wir viele Prüfungen dieser Art. Man muss halt clever sein und sich eine Taktik zurechtlegen», sagte der Katarer, der bei seinem dritten Argentinien-Start zum zweiten Mal siegte.

„Durch Yuriys Problem hatten wir schon nach dem ersten Tag einen guten Vorsprung. Danach bin ich nur noch mit kontrolliertem Risiko gefahren.“

Ein Reifenschaden an seinem Ford Fiesta R5 brachte WRC2-Tabellenführer Jari Ketomaa früh um alle Chancen. Und obwohl eine defekte Servolenkung sowie ein weiterer Reifenschaden folgten, schaffte der Finne mit fast zwölf Minuten Rückstand am Ende gar noch den Sprung aufs WRC2-Podium und verteidigte damit die Tabellenführung. Bitterer spielte das Schicksal Markenkollege Nicolas Fuchs mit. Der Peruaner verlor durch zwei Plattfüße und eine gebrochene

Spurstange früh viel Zeit und fiel auf der allerletzten WP mit Antriebschaden endgültig aus.

Als einziger R5-Pilot fand Diego Dominguez aus Paraguay, ebenfalls in einem Ford Fiesta am Start, den richtigen Kompromiss aus Tempo und materialschonender Fahrweise. Im Ziel hatte er zwar fast drei Minuten Rückstand auf Al-Kuwari, konnte sich aber 18 WM-Punkte für Rang 2 gutschreiben lassen. Weil Gruppe-N-Vertreter Simone Temperini auf der Abschlussprüfung noch von technischen Gebrechen an seinem Subaru Impreza eingebremst wurde, erliefte Protasov noch Rang 4. ♦ RK



WRC2-Sieger: Al-Kuwari

SERVICEPARK Von REINER KUHN

Ein Fünftel der gesamten Rallyedistanz legten die Teams schon am Donnerstag zurück. Zum Unmut zahlreicher Topiloten mussten sie für die «Micky-Mouse-Zuschauerprüfung» in Merlo-San Luis über 230 Kilometer weit übers Land fahren, um nach nur 2,68 WP-Kilometern den erneut vier Stunden dauernden Rückweg anzutreten.

Nur kurz dauerte der Auftritt von David Nalbandian. Die ehemalige Nummer 3 der Tennis-Weltrangliste



Nalbandian: Abflug und raus

des 33-jährigen Wimbledon-Finalisten von 2002 nicht zu denken war.

Noch vor dem Zieleinlauf reiste Oliver Ciesla aus Carlos Paz ab. Der Geschäftsführer der WM-Promoter GmbH flog erneut nach China, um im Huairou-Distrikt über einen möglichen WM-Lauf zu sprechen. In Argentinien sah man Ciesla im Dialog mit Khalid Al-Qassimi. Neben China gilt Abu Dhabi als aussichtsreicher Kandidat für einen WM-Lauf.

Citroën-Sportchef Yves Matton verzichtete auf die vorzeitige Abreise und blieb den WTCC-Testfahrten an diesem Dienstag auf der Nürburgring Nordschleife fern. Verständlich, haben die Franzosen doch seit Dani Sordos Triumph bei der Rallye Deutschland 2013 über eineinhalb Jahre auf diese Siegesfeier warten müssen.

Knapp 100 Tonnen Material schickt VWs Cheflogistiker Lutz Meyer in acht Seefrachtcontainern von Argentinien zum dritten und

letzten Überseeauf nach Australien. Gut drei Monate dauert die Seereise von Buenos Aires nach Brisbane. Per Luftfracht folgen Anfang September die drei Wettbewerbswagen samt Ersatzteilen in acht Flugcontainern.



Container: Weiter nach Australien

**MOTOR
SPORT**
aktuell

WER DIE WAHL HAT...

Jetzt **MOTORSPORT** aktuell frei Haus sichern
und aus vielen **tollen Extras** wählen!



**Ihr Wunsch-Extra
zum Abo von
MOTORSPORT aktuell**

Ihre Vorteile: ■ mindestens 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Extra Ihrer Wahl dazu ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Online-Kundenservice

Einfach online bestellen:

www.motorsport-aktuell.com/abo

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Argentinien



< Mads Östberg (2.)

«Ein heftiges Wochenende. Wir haben hart gearbeitet für dieses Resultat. Aber ich bin auch enttäuscht: Ein technisches Problem hat uns 45 Sekunden und den möglichen Sieg gekostet.»

Elfyn Evans (3.) >

«Klar freue ich mich. Hier war das nicht zu erwarten. Wir haben einfach versucht, keine all zu großen Risiken einzugehen. Bis auf ein, zwei «Big Moments» hat das auch gut geklappt.»



< Martin Prokop (4.)

«Ich bin super zufrieden. Unsere Taktik, nicht auf die anderen zu schauen und unser eigenes Tempo zu fahren, hat sich erneut ausgezahlt, und wir haben auch im vierten Saisonlauf ordentlich gepunktet.»



Dani Sordo (5.) >

«Wir hatten einige Probleme mit der Technik. Trotzdem können wir zufrieden sein. Neben wertvollen Herstellerpunkten holten wir zwei WM-Zähler auf der Power-Stage.»



< Sébastien Ogier (17.)

«Bis hierhin hatten wir einen perfekten Saisonstart – und diesmal eben Pech. Immerhin konnten wir mit dem Power-Stage-Sieg die anderen daran erinnern, dass wir die Schnellsten sind.»



Andreas Mikkelsen (out) >

«Das war absolut nicht unsere Rallye. Am Freitag hat sich ein Reifenschaden zu einem großen Problem entwickelt. Auf der Power-Stage haben wir dann alles riskiert und zu viel gewollt.»



Experten-Urteil

Reiner Kuhn



Sonderkorrespondent

Fahrer der Rallye

Kris Meeke

Die mehrwöchige Pause scheint Kris Meeke gut getan zu haben. Nach eigenem Bekunden hat er nach drei völlig verkorksten Saisonläufen den Reset-Knopf gedrückt. «Statt sich Gedanken zu machen, sollte man auf sein Bauchgefühl setzen.» Klingt simpel, scheint aber schwierig – zumindest für Meekes Verfolger. Nach früher Bestzeit verteidigte der 35-jährige Nordire bei seinem erst zweiten Argentinien-Start seinen Vorsprung clever und smart drei Tage lang gegen alle Angriffe und enterte bei seinem 57. WM-Start erstmals die oberste Stufe des Podests. Wiederholung wahrscheinlich.



Heimlicher Gewinner

Elfyn Evans

Der Waliser (26) ist alles andere als ein Hitzkopf und damit genau der richtige Mann für M-Sport-Boss Malcolm Wilson. Ruhig und besonnen holte er in Mexiko 2014 als auch diese Saison Rang 4. Der Ford-Youngster nutzte auch in Deutschland die Fehler der Konkurrenz und schrammte am Podium vorbei. Nun steht der Schlaks erstmals auf dem Podest und lächelt. Womöglich weil er weiß, dass er zwar um einiges schneller fahren könnte, es ihm aktuell aber nichts bringen würde. Einen wie Evans sollten die Hersteller auf ihrer Liste haben, ihm gehört die Zukunft.



Heimlicher Verlierer

Jari-Matti Latvala

Wenn nach wenigen Kilometern nicht nur für den Tabellenführer, sondern wenig später auch für den WM-Zweiten die Rallye im Grunde gelaufen ist, muss man die Chance nutzen. Mit vollen Punkten wäre der Finne in der WM am Teamkollegen dran gewesen. Wer dies nach zehn Jahren Rallye-WM nicht schafft, darf sich nicht wundern, wenn er nur noch die dritte Geige im Weltmeister-Team spielt. Der späte Ausfall kommt fast schon einer Erlösung gleich. ♦



Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Sébastien Ogier (VW) fällt mit Problem an der Benzinzufuhr aus; Andreas Mikkelsen (VW) und Thierry Neuville (Hyundai) Reifenschaden (WP2); Dani Sordo (Hyundai) ohne Servo; Hayden Paddon (Hyundai) gerissener Krümmer (WP3); Elfyn Evans (Ford) beschädigt sich Lenkung; Jari-Matti Latvala (VW) Antriebschaden (WP5).
2. Tag: Wegen Flutschäden mussten einige Prüfungen verkürzt werden; Paddon fliegt ab und rutscht in eine Zuschauergruppe (WP9).
3. Tag: Latvala ebenfalls mit Benzinzufuhr-Problem (WP11); Mikkelsen und Neuville zerstören am gleichen Felsen die Hinterachse; Ogier gewinnt Power-Stage (WP12) vor Sordo und Mads Östberg (DS). Kris Meeke (DS) feiert ersten WM-Sieg vor Teamkollege Östberg; Evans trotz defekter Antriebswelle Dritter.

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (4,59 km): 1. Ogier in 2:30,9 min (= 84,56 km/h); 1. Meeke +0,0; 3. Mikkelsen +1,2 sec; 4. Östberg +1,2; 5. Latvala +2,7; 6. Neuville +3,0; 7. Sordo +3,5.

1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Mikkelsen; 3. Neuville; 4. Östberg; 5. Evans; 6. Latvala; 7. Sordo; 8. Prokop; 9. Tänak; 10. Meeke; 11. Paddon; 12. Al-Qassimi; 13. Bertelli.

WP 1 (2,68 km): 1. Ogier in 2:32,0 min (= 63,47 km/h); 2. Meeke +0,2 sec; 3. Mikkelsen +0,2; 4. Latvala +0,3; 5. Sordo +1,0; 6. Neuville +1,1; 7. Bertelli +1,6.

WP 2 (51,99 km): 1. Meeke in 38:26,2 min (= 81,16 km/h); 2. Sordo +31,9; 3. Latvala +33,8; 4. Östberg +43,0; 5. Paddon +45,2; 6. Tänak +55,6; 7. Prokop +1:09,7 min.

WP 3 (19,71 km): 1. Latvala in 10:10,0 min (= 116,32 km/h); 2. Östberg +10,2; 3. Evans +11,8; 4. Neuville +15,6; 5. Meeke +18,6; 6. Tänak +20,2; 7. Protasov +57,7.

WP 4 (51,99 km): 1. Meeke in 38:12,5 min (= 81,64 km/h); 2. Latvala +13,4; 3. Östberg +27,1; 4. Sordo +27,7; 5. Evans +39,5; 6. Neuville +39,8; 7. Prokop +1:16,1.

WP 5 (19,71 km): 1. Meeke in 10:03,9 min (= 117,50 km/h); 2. Östberg +8,4; 3. Evans +8,5; 4. Neuville +9,9; 5. Sordo +13,9; 6. Latvala +24,4; 7. Al-Qassimi +30,1.

WP 6 (6,04 km): 1. Sordo in 5:01,0 min (= 72,24 km/h); 2. Östberg +0,1; 3. Neuville +1,9; 4. Meeke +3,4; 5. Evans +4,1; 6. Prokop +6,5; 7. Dominguez +8,8.

2. Tag

Startreihenfolge (nach Ergebnis von Etappe 1): 1. Bertelli; 2. Ogier; 3. Mikkelsen; 4. Paddon; 5. Tänak; 6. Neuville; 7. Östberg; 8. Evans; 9. Latvala; 10. Sordo; 11. Prokop; 12. Meeke.

WP 7 (23,10 km): 1. Ogier in 17:31,1 min (= 79,12 km/h); 2. Mikkelsen +3,6; 3. Latvala +3,8; 4. Östberg +6,1; 5. Paddon +9,0; 6. Sordo +9,9; 7. Evans +19,2.

WP 8 (42,50 km): 1. Mikkelsen in 27:17,4 min (= 93,44 km/h); 2. Sordo +6,7; 3. Östberg +7,1; 4. Neuville +7,4; 5. Ogier +12,7; 6. Paddon +20,9; 7. Evans +27,6.

WP 9: wurde nach Unfall abgebrochen.

WP 10 (42,50 km): 1. Mikkelsen in 27:00,3 min (= 94,43 km/h); 2. Latvala +2,9; 3. Meeke +6,9; 4. Neuville +10,2; 5. Östberg +12,9; 6. Evans +34,0; 7. Tänak +57,5.

3. Tag

Startreihenfolge (nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Bertelli; 2. Ogier; 3. Paddon; 4. Tänak; 5. Mikkelsen; 6. Sordo; 7. Al-Qassimi; 8. Prokop; 9. Neuville; 10. Evans; 11. Latvala; 12. Östberg; 13. Meeke.

WP 11 (16,32 km): 1. Mikkelsen in 13:09,8 min (= 74,39 km/h); 2. Sordo +5,7; 3. Ogier +9,3; 4. Östberg +12,4; 5. Tänak +20,9; 6. Neuville +21,1; 7. Meeke +24,0.

WP 12 (Power-Stage/16,32 km): 1. Ogier in 12:59,6 min (= 75,6 km/h); 2. Sordo +9,9; 3. Östberg +10,9; 4. Tänak +11,2; 5. Meeke +19,8; 6. Paddon +21,4; 7. Al-Qassimi +44,9.



Schadensbegrenzung: Ogier nahm Power-Stage-Punkte mit

RALLYE-WM ARGENTINIEN 2015/Resultate

Start: Carlos Paz (RA), 23. - 25. April 2015; 4. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1419,60 km, davon 315,96 km auf 12 Wertungsprüfungen; 43 Teams gestartet, 26 gewertet, Wetter: sonnig.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	1. WRC M*	3:41:44,9	WP 2-12	3	25
2. Östberg/Andersson (N/S)	DS 3 WRC	2. WRC M*	+18,1			18+1**
3. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	3. WRC M*	+3:27,4			15
4. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	4. WRC M*	+6:26,1			12
5. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	5. WRC M*	+10:46,7		2	10+2**
6. Al-Oassimi/Patterson (VAE/IRL)	DS 3 WRC		+11:19,9			8
7. Al-Kuwari/Clarke (O/GB)	Ford Fiesta RRC	1. WRC 2	+16:02,6			6
8. Dominguez/Galindo (PY/RA)	Ford Fiesta R5	2. WRC 2	+18:48,2			4
9. Saba/Cagnotti (PY/RA)	Skoda Fabia S2000		+21:20,6			2
10. Villagra/Curletto (RA)	Ford Fiesta		+25:19,6			1
1. Tának/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	6. WRC M*	+25:52,3			
2. Ketomaa/Lindström (FIN)	Ford Fiesta R5	3. WRC 2	+28:05,8			
3. Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta R5	4. WRC 2	+29:25,4			
4. Baldoni/Franchello (RA)	Peugeot 208		+31:45,5			
5. Arias/Nunes (PY)	Ford Fiesta R5	5. WRC 2	+32:41,4			
6. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	7. WRC M*	+36:15,3			
7. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	8. WRC M*	+37:11,5	WP 1	3	0+3**
8. Tempestini/Chiarocci (RO/IT)	Subaru Impreza	6. WRC 2	+37:43,0			
9. Bertelli/Dotta (I)	Ford Fiesta RS WRC	9. WRC M*	+39:17,0			
10. D'Agostini/Becaria (RA)	Volkswagen Gol Trend		+51:25,0			
1. Padilla/Diaz (RA)	Peugeot 208		+51:31,9			
2. Linari/Arena (I)	Subaru Impreza	7. WRC 2	+54:20,0			
3. Vazquez/Carrasco (PY)	Mitsubishi Lancer EVO X		+58:12,7			
4. Huidobro/Grigera (RCH/RA)	Ford Fiesta		+1:30:32,9			
5. Madero/Prieto (RA)	Fiat Palio		+1:31:32,5			

Diese Fahrer der WRC-Klasse sind auch für die Markenwertung eingeschrieben und sammeln somit auch dafür Punkte ** Zusatzpunkte für die Power-Stage

Wichtigste Ausfälle:

Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC	Unfall, WP 12	2
Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	Unfall, WP 12	
Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	Motor, WP 11	1
Lefebvre/Prévot (F)	DS 3 R5	Motor, WP 8	
Shaymiev/Tsvetkov (RUS)	Ford Fiesta R5	Unfall, WP 8	

Nächster WM-Lauf: Rallye Portugal, 21.-24. Mai 2015

Internet: www.wrc.com



Gab es zuletzt vor 20 WM-Rallyes: Podium ohne VW; diesmal oben zwei Citroën- und eine Ford-Crew



WM - Stand Fahrer

1. Ogier	84
2. Östberg	51
3. Mikkelsen	47
4. Evans	41
5. Meeke	35
6. Neuville	35
7. Sordo	30
8. Prokop	26
9. Latvala	19
10. Tának	14

WM - Stand Marken

1. Volkswagen Motorsport	103
2. Hyundai Shell World Rally Team	86
3. Citroën Total Abu Dhabi WRT	85
4. M-Sport World Rally Team	71
5. Jipocar Czech National Team	32
6. Volkswagen Motorsport II	15
7. Hyundai Motorsport N	9

WRC2 - Stand Fahrer

1. Ketomaa	55
2. Al-Kuwari	37
3. Al-Attyah	25
4. Lefebvre	25
5. Protasov	20
6. Fuchs	18
7. Breen	18

WRC3 - Stand Fahrer

1. Veiby	40
2. Gilbert	25
3. Riedemann	18
4. Tempestini	12
5. Consani	10
6. Rossel	8
7. Re	6

Junioren-WM - Stand Fahrer

1. Gilbert	25
2. Riedemann	18
3. Veiby	15
4. Tempestini	12
5. Rossel	10
6. Re	8
7. Kornél	6

Sébastien Loeb

Am ehesten in Spanien

Auch wenn Sébastien Loeb beim nächsten WM-Lauf in Portugal nicht ins Lenkrad eines der nochmals modifizierten DS 3 WRC greift, scheint ein weiteres Gastspiel des Rekord-Weltmeister nicht vom Tisch. Citroën Racing Teamchef Yves Matton bestätigt: «Die WTCC genießt für Séb klar Priorität. Portugal hätte aber nicht mit seinen Terminen kollidiert. Deshalb haben wir über einen Start nachgedacht, dies aber schnell wieder verworfen.» Logistische Gründe sowie mangelnde Schottertests sollen den Ausschlag gegen Loeb's 170. Start bei der Rallye-WM Ende Mai gegeben haben. «Im Moment denken wir über keine an-

deren Optionen», beteuert Matton. Klar ist aber auch: Nach dem spektakulären Auftritt in Monte Carlo wollen Loeb und dessen Arbeitgeber eine Zugabe. Schaut man auf den WTCC-Terminkalender, scheint die mehrwöchige Pause im Spätherbst die beste Option, ergo dürfte ein Loeb-Auftritt bei der Rallye Spanien (22.-25. 10.) am ehesten in Frage kommen. ♦ RK



Loeb: 2015 noch mal WRC?

Hyundai

Grünes Licht für R5

Die R5-Kategorie boomt. Nach M-Sport, Citroën und Peugeot bietet auch Skoda (siehe unten) einen Kundensportrenner an. In zwanzig Monaten folgt mit dem Hyundai i20 R5 der nächste Turbo-Allradler. «Es war unser Plan, in Alzenau auch Kundensport zu machen. Nun haben wir grünes Licht aus Korea», verriet Teamchef Michel Nandan. «Für einen R5 haben wir uns entschieden, weil dieser am nächsten am World Rally Car dran ist und wir somit bei Berechnungen und Simulationen von der Arbeit an unserem neuen WRC profitieren. Wir haben ange-

fangen uns mit dem Reglement zu beschäftigen. Aktuell hat die Entwicklung unseres neuen i20 WRC Vorrang.»

Auch in den Sportabteilungen von Opel (Corsa) sowie Renault (Clio) sollen fertige Konzepte auf dem Tisch liegen. ♦ RK



Kommt 2017: Hyundai i20 R5

Skoda

Überlegener Debütsieg

Er kam, sah und siegte: Beim Wettbewerbsdebüt des neuen Skoda Fabia R5 lies Skoda-Werkspilot Jan Kopecky der Konkurrenz keine Chance. Der Routinier markierte elf von zwölf möglichen Bestzeiten und gewann den Auftakt zur tschechischen Meisterschaft mit 1:35 Minuten Vorsprung überlegen vor Bryan Bouffier. Im Gegensatz zum heimischen Kopecky startete der Franzose im DS 3 R5 allerdings zum ersten Mal bei der Rallye Sumava und verlor durch diesen Erfahrungsrückstand zusätzliche Zeit.

Der dritte Rang von Pavel Valousek im Skoda Fabia S2000 gibt aber einen deutlichen Hinweis darauf, welcher Sprung nach vorn den tschechischen

Werkspiloter mit dem Nachfolger Fabia R5 erreicht wurde. Valousek lag im Ziel beachtliche 2:48 Minuten zurück. Die einzige Bestzeit, welche Skoda-Werkspilot Jan Kopecky nicht holen konnte, ging an Vaclav Pech. Doch der Mini-Pilot musste seinen John Cooper Works S2000 (mit 1,6-Turbo) auf der dritten Prüfung wegen eines technischen Defekts vorzeitig abstellen. ♦ RK



Sofort Sieger: Skoda Fabia R5

Montalegre

Nachwuchs schlägt Stars



Kopf-an-Kopf-Duell Alt gegen Jung: Petter Solberg (ganz links) und der spätere Sieger Johan Kristoffersson (2. von links) beim Start auf regennasser Piste

Von SVEN KOPF

Nicht die Favoriten landeten beim Saisonauftakt 2015 ganz vorne. Youngster Johan Kristoffersson stahl Titelverteidiger Petter Solberg und dessen Hauptkonkurrent Mattias Ekström in Portugal gekonnt die Schau.

Mit dem lang ersehnten Auftakt der zweiten WM-Saison erwarteten die Macher wie die Fans eigentlich das nächste brandheiße Duell zwischen dem amtierenden Rallycross-Weltmeister Petter Solberg (Citroën) und Mattias Ekström (Audi). Ein Ex-Rallye-Weltmeister gegen einen ehemaligen DTM-Champion – mehr Rennerfahrung und Professionalität konnte man kaum auf die Strecke bringen. Ganz klar also, dass die beiden im Vorfeld schon ihre Titelambi-

tionen klar und deutlich angemeldet hatten.

Solberg hatte es im vergangenen Jahr vorgemacht, als er der erste Rallycross-Weltmeister der Geschichte dieser Rennserie werden konnte. Er ist bisher der einzige Rennfahrer, der in zwei verschiedenen FIA-Serien die Weltmeisterschaft für sich entscheiden konnte. Ekström hatte 2014 schon zwei Fahrzeuge in der Rallycross-WM laufen, war dort selbst aufgrund seines DTM-Engagements aber nur sporadisch in Erscheinung getreten.

Solberg in der Quali vorne

Tatsächlich lag beim Saisonstart in Montalegre nach drei von vier Vorläufen allerdings der Youngster Andreas Bakkerud (Ford) vorn und keiner der Favoriten. Der 23-jährige Norweger gilt als ausgebufft und

konkurrenzfähig. Aber auch wenn Solberg aufgrund einer leichten Erkältung in Portugal die Stimme abhanden gekommen war, seine Schlagkraft blieb. Im vierten und letzten Vorlauf wollten Solberg und Ekström dann mit den beiden schnellsten Zeiten klarstellen, wen es 2015 zu schlagen gilt. Solberg hatte mit zwei Bestzeiten sein Soll erfüllt und entschied die Qualifikation schließlich für sich. Er hatte damit das erste dicke Punktepaket für die Titelverteidigung eingefahren.

«Beim Fußball war das die erste Halbzeit, mal sehen, was die zweite bringt», kommentierte Ekström die Qualifikation. In den Finalläufen gibt es in der Rallycross-WM weitere wichtige Meisterschaftspunkte, hier fangen wieder alle bei null an. Ekström traf im ersten Se-

mifinale des Jahres auf den Weltmeister – und zog den Kürzeren gegen Solberg, der gewann. Mit Platz vier verpasste Ekström sogar das Finale und kann am kommenden Wochenende beim nächsten Lauf in Hockenheim wieder nicht punkten, weil er dort ausschließlich in der DTM fahren muss.

Kristofferssons toller Endspurt

Unbehelligt zog Solberg also ins Finale – und traf dort auf Johan Kristoffersson (Volkswagen). Noch so ein Youngster, der dem Weltmeister nahe kommen will. Der 26-jährige Schwede hat sich als Saisonziel einen Platz unter den Top Drei gesetzt. Solberg hatte im alles entscheidenden Heat kaum Sicht, seine Scheiben beschlugen in nun regnerischen Montalegre. Und Kristoffersson schnappte ihm auch noch den

«Monster Energy Super Charge» vor der Nase weg – die Trophäe für den Piloten, der in der ersten Kurve die Nase vorn hat. Solberg konnte zunächst kontern. Doch als er in die Jokerlap raste, schlüpfte Kristoffersson wieder an ihm vorbei.

Der erste Sieg der Saison ging damit an den jungen Schweden. Hansen, erst 22 Jahre jung, komplettierte das Treppchen. Er und Kristoffersson haben Väter, die Rallycross-Geschichte geschrieben haben. Nach dem ersten WM-Lauf scheint es also nicht nur ein Duell zwischen Solberg und Ekström zu werden. Vielmehr sieht es so aus, als würde der Rallycross-Nachwuchs mit auf Titeljagd gehen. Punktgleich stehen Solberg und Kristoffersson an der Tabellenspitze – mehr Spannung kann man sich für einen Saisonauftakt kaum wünschen. ♦



Die drei Ersten: Solberg (2.), Kristoffersson (1.) und Hansen (3.)

RALLYCROSS-WM / Resultate

Montalegre/P, 1. von 13. Läufen zur Rallycross-WM, 21 Supercars am Start. Top 12 nach der Qualifikation

1. Petter Solberg (N/Citroën DS3); 2. Timmy Hansen (S/Peugeot 208); 3. Andreas Bakkerud (N/Ford Fiesta); 4. Johan Kristoffersson (S/VW Polo); 5. Mattias Ekström (S/Audi S1); 6. Toomas Heikkinen (FIN/VW Polo); 7. Per Gunnar Andersson (S/VW Polo); 8. Davy Jeanney (F/Peugeot 208); 9. Robin Larsson (S/Audi A1); 10. Timur Timerzyanov (RUS/Ford Fiesta); 11. Reinis Nitiss (L/Citroën C4); 12. Manfred Stohl (A/Ford Fiesta)

Halbfinals

Lauf 1: 1. Solberg; 2. Bakkerud; 3. Andersson; 4. Ekström; 5. Nitiss; 6. Larsson

Lauf 2: 1. Kristoffersson; 2. Hansen; 3. Jeanney; 4. Heikkinen; 5. Timerzyanov; 6. Stohl

Finale

1. Kristoffersson; 2. Solberg; 3. Hansen; 4. Jeanney; 5. Bakkerud; 6. Andersson

WM-Stand nach einem von 13 Läufen: 1. Kristoffersson und Solberg je 27 Punkte;

3. Hansen 24; 4. Bakkerud 21; 5. Jeanney 16; 6. Per Gunnar Andersson 15

Nächster Lauf: 1.–3. Mai, Hockenheim (D)

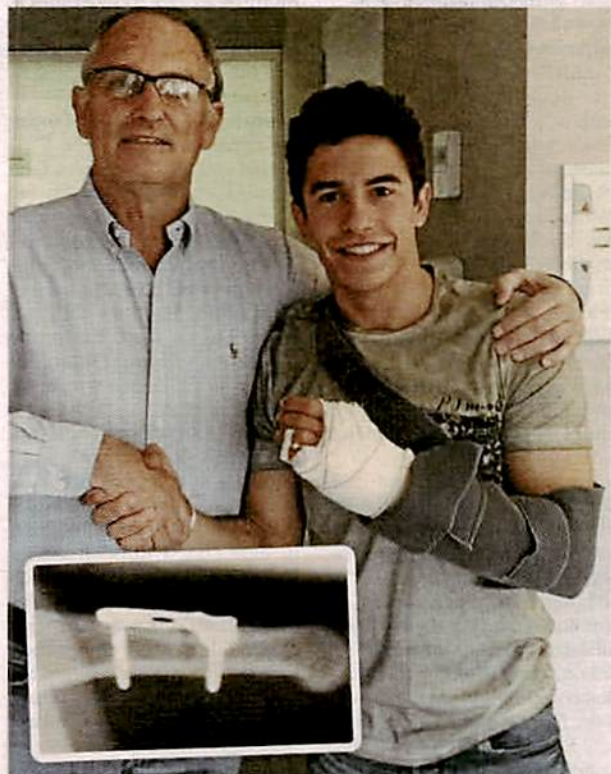
Internet: www.rallycrossrx.com



Das Finale verpasst: Ekström

MotoGP

Márquez: Fingerbruch vor Heim-GP



Marc Márquez: Dank an Dr. Mir nach der OP der Dirt-Track-Verletzung. Sein linker kleiner Finger wurde mit einer Titanplatte fixiert (kl. Foto) und soll nach Reha-Maßnahmen funktionsfähig werden

Von IMRE PAULOVITS

Weltmeister Marc Márquez hat sich letzten Samstag beim Dirt-Track-Training den linken kleinen Finger gebrochen. Er musste operiert werden und kann aller Voraussicht nach in Jerez fahren. Dies gibt seinen Gegnern aber Auftrieb.

Wie schnell sich die Dinge im Motorsport ändern können: Vor einem Jahr war Marc Márquez noch der allen überlegene Mann in der MotoGP. Niemand konnte ihm in der ersten Saisonhälfte nur ansatzweise nahe kommen, er löschte einen Rekord nach dem anderen aus und gewann die ersten zehn Rennen ohne Unterbrechung. Wenn der Weltmeister heuer vor der Saison auch alle technischen Probleme fahrerisch locker wettmachte, läuft seit Saisonbeginn doch alles gegen ihn. Nach drei Rennen liegt er nur auf dem fünften WM-Rang und hat satte 30 Punkte Rückstand auf WM-Leader Valentino Rossi. Beim ersten Rennen brachte er

sich mit einem Fehler in der ersten Kurve um alle Chancen, in Argentinien kollidierte er mit Rossi und stürzte. Lediglich in Austin war er genauso unantastbar wie im Vorjahr.

Böser Dirt-Track-Unfall

Doch in der letzten Woche kam es richtig dick. Márquez wollte sich den Argentinien-Frust durch Motorradfahren abstreifen, traf sich mit seinen Fans am Mittwoch zu einem Rennen mit Minibikes, am Samstag ging er seinem geliebten Dirt-Track-Training nach. Doch da passierte es. Der nachfolgende Fahrer erwischte nach einem Sturz seine linke Hand, der kleine Finger stand danach böse ab. Márquez dachte erst, der Finger sei ausgekugelt, wollte ihn wieder einrenken, doch als er daran zog und ein böses Knirschen hörte, zog er es vor, zu Dr. Mir in die Universitätsklinik Quirón-Dexeus nach Barcelona zu fahren. Mir machte eine Röntgenaufnahme, stellte einen Bruch des mittleren Fingerglieds mit starker Dislokation fest. Er operierte Márquez umgehend und

setzte ihm eine maßgeschneiderte Titanplatte ein. Márquez wurde über Nacht dort behalten und überwacht, dann konnte er nach Hause gehen. Schon am Montag begann die Reha mit seinem Physiotherapeuten.

Start in Jerez wahrscheinlich

Dr. Mir gibt Márquez gute Chancen, dass er in Jerez starten kann und auch nicht sehr stark beeinträchtigt sein wird. «Mit der Reha in dieser Woche kann man die Entzündung so weit eindämmen, dass er in Jerez wohl fahren kann», so Dr. Mir. «Und wir wissen, dass die Piloten in solchen Fällen ihr eigenes Limit immer weiter verschieben. So gebe ich ihm gar gute Chancen für ein ordentliches Resultat. Marc hatte bei allem Pech das Glück gehabt, dass es der kleine Finger der linken Hand ist.»

Márquez hilft dabei auch die Technik der modernen MotoGP-Renner, dank derer die Kupplung zum einen sehr leichtgängig ist und zum anderen außer beim Start nur wenig benutzt wird.

Aufwind für die Konkurrenz

Die Parallelen zu Márquez Idol, Hauptgegner und aktuellem WM-Leader Valentino Rossi ist dabei gespenstisch: Auch der hatte 2008 und 2009 zwei WM-Titel in Folge gewonnen, als ihn vor dem GP von Jerez 2010 beim Motocross-Training ein Unfall ereilte. Allerdings verletzte sich Rossi an der Schulter, konnte das Motorrad nicht mehr in gewohnter Weise fahren, was zu einem bösen Sturz in Mugello führte. Es hat bis heute gedauert, bis er sich aus dem Tief, das diesem Unfall folgte, wieder ganz an die Spitze hochgearbeitet hat.

Wollen wir hoffen, dass es bei Márquez nicht so schwere Folgen haben wird. Aber der Fall zeigt ganz deutlich, an welch seidenem Faden selbst die scheinbar größte Dominanz hängt. Márquez wird sich durchbeißen, doch seine Schmerzen geben der Konkurrenz umso mehr Aufwind. Hauptkonkurrent Valentino Rossi wird noch mehr Anstrengungen machen, die Situation zu nutzen, und Andrea Dovizioso und die neue Ducati dürften ohnehin von Rennen zu Rennen stärker werden. ♦



LAGE, LAGE, LAGE!

#MotoGPrules Der große Preis von Spanien in Jerez. Ab 01. Mai LIVE bei Eurosport. Mehr MotoGP als jemals zuvor.



eurosportplayer.de

Tiefer Blick in Raum und Zeit: Valentino Rossi hat sich nach Jahren der Rückschläge gefangen und pellt seinen zehnten Titel an

Von IMRE PAULOVITS

Ex-Weltmeister Valentino Rossi ist die Sensation der Saison. Nach seinen zwei Siegen in drei Rennen ist er nach einem halben Jahr-zehnt erstmals wieder WM-Favorit. Im MSA-Interview spricht der 36-jährige Italiener über die Gründe und seine Chancen.

Glaubst du, dass du nach diesem tollen Saisonbeginn dieses Jahr deinen zehnten WM-Titel gewinnen kannst?

VALENTINO ROSSI: Es sind erst drei Rennen um, die WM ist noch sehr lang. Aber es war zumindest die beste Art, die Weltmeisterschaft zu beginnen. Dass ich die WM seit Beginn anführe, und auch in Austin, einer Strecke, die für uns sehr schwierig ist, die WM-Führung nicht verloren habe, ist ein sehr gutes Zeichen. Ich habe bislang zwei von drei Rennen gewonnen. Wir haben demonstriert, dass wir jeden Sonntag konkurrenzfähig sind und so auch um den Titel kämpfen können. Die Yamaha funktioniert wirklich gut. Wir haben eine Schwäche auf den Geraden, aber ansonsten haben wir vieles verbessert, wo wir letztes Jahr gegenüber Márquez auf der Honda Probleme hatten. So können wir nun kämpfen. **Hast du mit dem Maradona-Trikot auf dem Podest in Argentinien nicht auf den möglichen 10. WM-Titel angespielt?**

Nein. Es ist halt die Nummer 10 von Maradona. Ich hatte das Trikot schon letztes Jahr dabei, aber da bin ich leider nur Viertes geworden. Als ich von zu Hause weggefahren bin, habe ich es wieder aus meinem Schrank genommen, eingepackt und gehofft, dass ich es dieses Jahr endlich tragen kann. Maradona war ein Idol von mir, als ich ein Kind war. Er war einfach Maradona, der Beste. Er hat auch in Neapel gespielt, und als ich sieben oder acht Jahre alt war, habe ich verstanden, dass er den Unterschied macht.

Kannst du dich noch erinnern, wann du zuletzt nach drei Rennen die WM angeführt hast?

Das war 2009. Jetzt habe ich aber noch mehr Punkte und bereits die gleiche Anzahl an Siegen wie in der letzten Saison. Das ist derzeit das Wichtigste für mich. **Du standest bei den letzten zwölf Rennen elf Mal auf dem Podest.** Ich habe derzeit eine wirklich gute Phase. Das Ende der letzten Saison war schon gut. Wir haben das Motorrad stark verbessert, sowohl beim Bremsen als auch am Kurvenausgang. So konnte ich schon Ende letzten Jahres zwei Rennen gewinnen. Misano war wie ein Wunder. Es ist immer etwas Besonderes, zu Hause zu gewinnen. Von Motegi an haben wir uns dann wirklich verbessert. Wir haben mit dem Team und allen, die am Motor-

rad arbeiten, einen wirklichen Schritt nach vorn gemacht. Ab da waren wir stärker, und wir haben versucht, in dieser Weise weiterzuarbeiten. Dann haben wir bei den Wintertests einige Sachen probiert, die nicht funktioniert haben. Aber für den Saisonauftakt in Katar haben wir das ganze Paket zusammenbekommen. Nach drei Rennen sieht es nun so aus, dass die MI gegenüber der Konkurrenz besser dasteht als letztes Jahr, das Motorrad wirklich gut zu fahren. So ist es mein diesjähriges Ziel, an jedem Wochenende mit Marc und mit Andrea um den Sieg zu kämpfen.

Wieso lag die Strecke von Termas der Yamaha so gut?

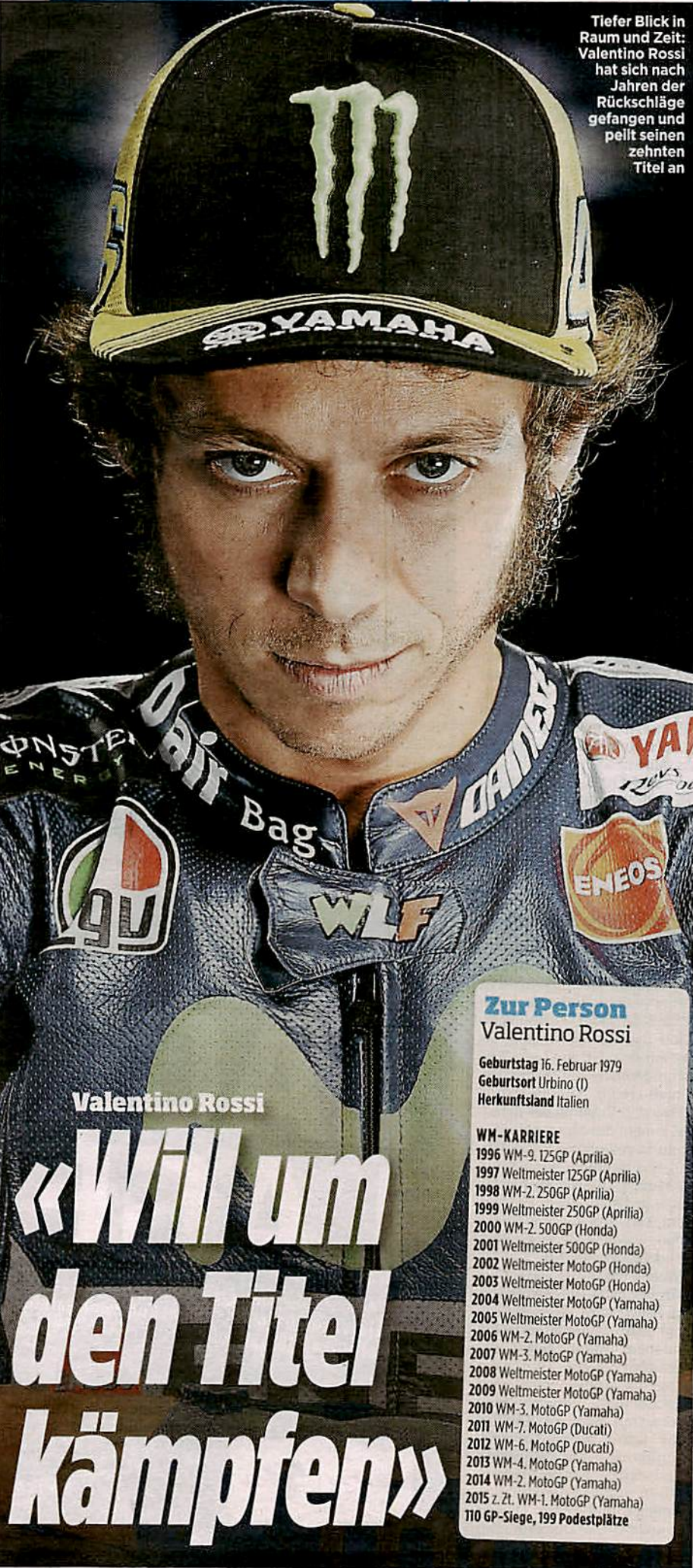
Sie hat einfach ein anderes Layout als zum Beispiel Austin. Sie ist flüssiger, das ist für unser Motorrad besser. Sie hat zwei heftige Bremszonen, aber ansonsten viele anspruchsvolle Abschnitte. Marc ist aber auf jeder Strecke stark. Er konnte bereits auf vielen Strecken dominieren, auf denen wir zuvor Vorteile hatten.

Was war in Argentinien in diesem Jahr anders als im Vorjahr?

Ich hatte dort auch schon 2014 ein gutes Rennen. Ich kam damals nicht aufs Podest, weil ich in den ersten Runden einige Fehler gemacht habe. Doch auch damals hatte ich ein starkes Rennen. Letztes Jahr war die Strecke für alle neu. Bei einer neuen Strecke muss man immer bei null anfangen und versuchen, feine Einzelheiten zu verstehen, ohne dass man es zuvor ausprobiert hat. Zum Beispiel von Bildern, von der Streckenzeichnung her. Wenn man dann mit dem Motorrad auf die Strecke geht, kommt es aber trotzdem anders. Termas beansprucht die Reifen sehr stark, so ist die Reifenwahl dort sehr wichtig. Letztes Jahr war der Belag brandneu, jetzt hatte er mehr Grip. Damals war es leichter, einen sehr harten Reifen zu verwenden, da war ich mir dieses Jahr nicht ganz sicher. Wir sind schließlich dennoch bei ihm geblieben.

Warum warst du dir so sicher mit dem extraharten Hinterreifen?

Wir haben die Erfahrung vom letzten Jahr zugrunde gelegt, wo ich eine sehr gute zweite Rennhälfte hatte und dabei ein gutes Gefühl. Deshalb haben wir uns über das ganze Wochenende auf den extraharten Reifen konzentriert. Ich denke, der Schlüssel war auch, dass wir uns nicht viel um Márquez gekümmert, sondern nur auf uns selbst konzentriert haben. Nur darauf, mit welchem Reifen ich die Rennstrecke in der kürzesten Zeit fahren kann. In der Aufwärmrunde sah ich dann bei Márquez den roten Streifen für den harten Reifen. Da wusste ich, dass er seine Taktik auf die erste Rennhälfte auslegt und ich ihn nicht zu weit entkommen lassen darf. Ich musste also gut starten, was mir



Valentino Rossi

«Will um den Titel kämpfen»

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)
110 GP-Siege, 199 Podestplätze

auch gelang. Doch in der ersten Kurve hat mich Iannone nach außen gedrängt, und da war ich gleich wieder Achter. Aber ich habe dann hart gepusht, bin wieder nach vorn gekommen. Ganz ehrlich habe ich da aber noch gedacht, dass ich um den zweiten Platz kämpfen werde. Wann hast du gesehen, dass du das Rennen gewinnen kannst? Als ich auf den zweiten Platz vorgerückt bin,

«Wir sind jetzt an jedem Wochenende konkurrenzfähig.»

VALENTINO ROSSI

sah ich, dass ich vier Sekunden Rückstand habe. Aber ich habe es einfach probiert, weil ich ein gutes Gefühl hatte. Unser Motorrad wird auf dieser Strecke von Runde zu Runde besser, wenn das Heck zu sliden beginnt. Dann kann man das Bike dort besser fahren. Es war auch großartig zu sehen, wie Márquez vorne zunächst nur ein winziger Punkt war und dann immer größer und größer wurde. Als ich bei ihm angekommen war, war es schade, dass er gestürzt ist. Wir hätten einen großartigen Kampf bis ins Ziel haben können. Er hat aber einen Fehler gemacht. Marc ist halt ein Fahrer, der alles in die Waagschale wirft. Alles oder nichts. Er hat mich einmal am Kurvenscheitel berührt und dann beim Beschleunigen, das habe ich gar nicht verstanden. Welches Gefühl hattest du, als du Márquez immer näher kamst?

Ich hatte mir gedacht: Entweder kann ich ihn schlagen oder zumindest erschrecken. Wenn du dann siehst, dass der Vordermann etwas in Schwierigkeiten ist, gibt dir das extra Motivation. Weil ich den extraharten Hinterreifen hatte und er nicht wusste ich auch, dass er von Runde zu Runde mehr Schwierigkeiten haben würde. Aber dass ich bestimmt gewinnen würde, dessen war ich mir nie ganz sicher. Ich habe einfach gedacht: Fahr zu!

Beim ersten Zusammenprall mit Márquez hast du nach ihm gesehen. Wie beurteilst du den zweiten Zusammenstoß?

Als ich bei Marc angekommen bin, war meine Pace sechs bis sieben Zehntel schneller als seine. Es waren noch anderthalb Runden zu fahren. Da ich sehr schnell auf ihn aufgeschlossen habe, versuchte ich ihn gleich zu überholen. Ich habe mir dann gedacht, dass Marc etwas versuchen wird, um vorn zu bleiben. Aber in dem Moment hat er mich am Kurvenscheitel

auch schon berührt. Da habe ich gedacht: Was, jetzt schon? Ich weiß, dass er aggressiv ist, aber so? Dann habe ich früh beschleunigt, weil ich bis zum nächsten Anbremspunkt einen kleinen Vorsprung haben wollte. Und spürte eine zweite Berührung. Da habe ich mir gedacht, dass es ein wirklich harter Kampf werden würde.

Doch als ich auf die Zielgerade kam, wurde mir der Vorsprung auf Dovi angezeigt. Mir wurde klar, dass Marc etwas passiert sein musste. Und in der nächsten Runde habe ich dann tatsächlich sein

Motorrad gesehen. Wie wichtig sind deine zwei Siege psychologisch, speziell gegenüber Márquez?

Es waren zwei Strecken, auf denen unser Motorrad sehr gut war. Sicher gibt uns das einen Vorteil, aber ich weiß nicht, wie sehr es Marc, Dovi oder Jorge beeinflussen wird. Für mich selbst gibt es viel Motivation, denn ich weiß nun, dass wir jedes Wochenende um den Sieg kämpfen können. Bei Marc glaube ich nicht, dass zwei schlechte Resultate seine Haltung ändern. Das Wichtigste für uns ihm gegenüber ist, dass wir ihm demonstrieren haben, dass wir im Rennen sehr stark sein können. Man arbeitet viel im Training, und es ist fantastisch, die Pole-Position zu haben. Doch was zählt, ist das Rennen. Und wir haben in diesen ersten drei Rennen gezeigt, dass wir da sind, wenn es darauf

«Ich erwarte noch große Kämpfe mit Márquez.»

VALENTINO ROSSI

ankommt. Ich erwarte in den nächsten Rennen große Kämpfe mit ihm. Aber erst einmal ist der Bursche, der am nächsten an mir dran ist, Dovi. Ich erwarte starke Rennen von ihm. Ich erwarte auch, dass Marc sich wieder fängt. Doch auch Cal und Andrea Iannone werden mit dabei sein. Und Jorge, der bei den ersten drei Rennen Probleme hatte, hat das Potenzial, schon am nächsten Wochenende zu gewinnen. Wie siehst du deine beiden Siege in diesem Jahr im direkten Vergleich?

Katar war sicher spannender, denn die letzten beiden Runden mit Andrea waren wirklich unglaublich. Aber auch der in Argentinien war nicht ohne. Und der letzte Sieg ist der, an dem man sich immer am meisten erinnert.

Was war in Argentinien anders als bei den anderen Grands Prix?

Die Begeisterung der Menschen und speziell der Fans in Südamerika ist unglaublich. Manchmal macht es uns das Leben schwer, wenn sie vor unserem Hotel stehen, weil man müde ist. Es ist aber schön zu sehen, wie populär MotoGP in Argentinien ist. Ich wurde sogar vor dem Hotel von einem Hochzeitspaar gebeten, ihnen die Eheringe auf die Finger zu stecken. Da habe ich mich wie in der Kirche gefühlt.

Was hast du an deinem Fahrstil in den letzten Jahren geändert?

Vor allem die Position auf dem Motorrad. In den letzten Jahren haben die elektronischen Systeme und die Bridgestone-Reifen nach einer großen Veränderung verlangt. Als ich Michelin gefahren bin, brauchte man eine andere Fahrweise, da konnte man nicht in der Position fahren wie heute. Ich habe immer versucht, von den anderen, wie Marc Márquez oder Jorge Lorenzo etwas abzuschauen und zu lernen, speziell vom Letzteren, da er ja dasselbe Motorrad fährt wie ich. Schlussendlich hat sich jeder Fahrer verbessert und seinen Fahrstil angepasst. Auch Andrea Dovizioso hat seinen Fahrstil stark verändert, denn unser Sport ist immer in Entwicklung. Deshalb ist er auch so interessant, weil er nie gleich bleibt.

Du gehst mit sechs Punkten Vorsprung in die Europa-Saison.

Die zwei Siege sind schön, aber am meisten motiviert mich, dass ich nun weiß, dass wir überall konkurrenzfähig sind. Wir wussten, dass wir in Austin Probleme haben würden, aber wir kamen aufs Podest. In Argentinien hatten wir unsere Probleme im Training, aber wir haben uns durchgekämpft. Wir haben eine bessere Pace als letztes Jahr, wir können gewinnen, und wir können an jedem Wochenende um den Sieg kämpfen. Das ist zumindest unser Ziel.

Ich bin froh, dass wir jetzt zurück nach Europa gehen. Dort kommen eine Menge Strecken, die ich mag. Ich bin in einer guten Situation, denn ich habe viele Punkte in der Weltmeisterschaft, drei Podestplätze und zwei Siege. Aber wie gesagt, die Saison ist noch sehr lang, unsere Gegner sehr stark. Jetzt müssen wir uns erst einmal Rennen für Rennen konzentrieren. Nun kommt erst einmal Jerez, diese Strecke mag ich sehr. Letztes Jahr hatten wir ein gutes Rennen. Dieses Jahr hat sich das Gleichgewicht zwischen den einzelnen Fahrern noch einmal verändert, viele sind noch konkurrenzfähiger geworden. So ist jedes Wochenende eine andere Geschichte. Aber wir wollen auf alle Fälle auch in Jerez um den Sieg kämpfen. ♦



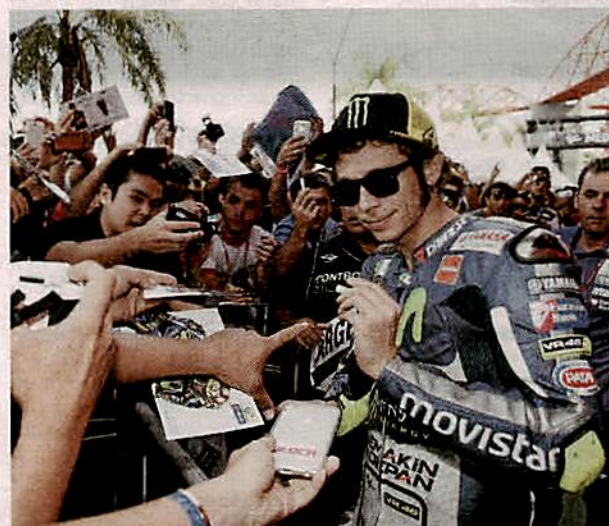
Rossi im Maradona-Trikot: «Er war ein Idol meiner Kinderzeit»



«Mit Bridgestone-Reifen und Elektronik andere Sitzposition»



Rossi vor Dovizioso: «Er ist unheimlich stark geworden»



Rossi und die argentinischen Fans: «Wie in alten Zeiten»

Moto2

«Das Motorrad ist egal»

Von MARKUS LEHNER

Die Schweizer Marke Suter will 2016 wieder stärker in der Moto2 präsent sein.

Die Schweizer Moto2-Schmiede Suter, dreifacher Marken-Weltmeister, 2012 mit Marc Márquez Fahrer-Titelträger und 2014 drei Mal GP-Sieger (2 x Tom Lüthi, 1 x Dominique Aegerter), verlor für 2015 alle Fahrer und Teams an die Kalex-Konkurrenz. Nur Rookie Florian Alt ist noch mit dem Ex-Material von Tom Lüthi unterwegs.

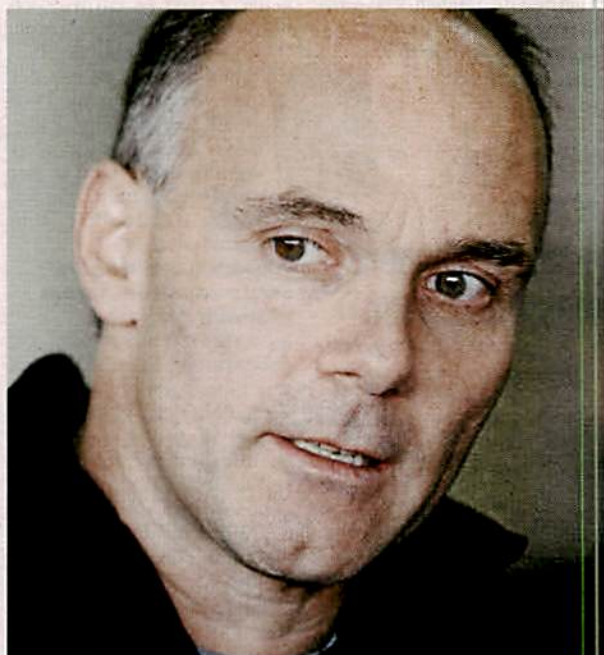
Doch Firmenchef Eskil Suter gibt nicht auf: «Natürlich war das ein herber Rückschlag für uns. Aber unsere Firma ist immer noch stark in der Moto3-WM mit Mahindra vertreten. Und das Material ist absolut konkurrenzfähig, wie man in den ersten drei GP gesehen hat. Im Ziel waren wir von den Zeitabständen nah dran.» Suter will

auch in die Moto2-Klasse zurückkehren. «Ich habe das Projekt intern an Reto Karrer und Alessandro Giussani übergeben. Ich kümmere mich zurzeit um Industrienaufträge, wir sind ja nicht nur im Rennsport aktiv. Aber in zwei, drei Monaten kann man damit rechnen, dass wieder etwas Neues von uns kommt. Zwei bis maximal vier Teams wären optimal, um etwas Anständiges zu machen.»

«Nur das Gesamtpaket zählt»

Natürlich beobachtet Suter die Ereignisse in der Moto2-Klasse genau: «In dieser kurzlebigen Zeit, wo nur noch der schnelle Erfolg zählt, hat sich in der Moto2-Klasse die Meinung durchgesetzt, dass man nur mit einer Kalex gewinnen kann. Nur wenige haben begriffen, dass nur ein Paket aus schnellem Fahrer und versiertem Crewchief wirklich zum Erfolg führt. Auf welchem Motorrad man sitzt,

spielt eigentlich überhaupt keine Rolle. Das sieht man sehr schön am Tandem Aki Ajo und Johann Zarco. Der Franzose ist psychisch nicht unbedingt einfach zu handhaben, aber Ajo hat ihn voll im Griff. Auch bei Sam Lowes scheint vieles zu stimmen, und der hat nicht mal eine Kalex, sondern eine Speed-up. Die anderen drehen sich im Kreis, verlieren sich im Abstimmungsdschungel und finden immer die passende Ausrede. Sie haben für ihre Fahrer die laut ihrer Meinung besten Motorräder gekauft. Jetzt müssen sie beweisen, dass sie damit recht haben. Denn 2014 haben es zum Beispiel Tom Lüthi und Dominique Aegerter fertiggebracht, mit der Suter drei GP zu gewinnen. Wir werden sehen, wo sie am Ende der Saison stehen werden. So wie es bisher aussieht, darf ich sicher sagen, dass unser Motorrad ziemlich konkurrenzfähig war.» ♦



Eskil Suter: Rückkehr 2016 mit einem weiterentwickelten Bike?

Moto2

«Viele kleine Details»



Probleme in der Startphase in Argentinien: Lüthi (12) vor Salom (40), Corsi (7) und Syahrin (55)

Von MARKUS LEHNER

Mit einem Podestplatz in Katar und 30 Punkten liegt Tom Lüthi nach drei GP auf Rang 7 der WM-Tabelle. Doch zufrieden ist der 28-jährige 125er-Weltmeister von 2006 damit nicht.

«Wenn man die ganzen Umstände mit dem Markenwechsel und den katastrophalen Tests wegen des schlechten Wetters berücksichtigt, hält sich der Schaden bisher in Grenzen, genauso wie der Punkterückstand auf WM-Leader Johann Zarco», sagt Tom Lüthi, der nach vier Suter-Jahren zu Kalex gewechselt hat. «Ich war zu Saisonbeginn nervöser als sonst, weil ich keine Ahnung hatte, wo wir wirklich stehen. Klar war es

dann cool, gleich mit einem Podestplatz zu starten, obwohl auch Glück dabei war. Aber ich musste auch im richtigen Moment am richtigen Ort sein.»

«Wir rücken der Spitze näher»

Nach drei GP hat sich bei Lüthi die Nervosität gelegt. «Wir werden immer besser, lernen die Kalex verstehen und rücken der Spitze näher», freut sich Lüthi. «Der Platz in der ersten Startreihe in Argentinien war der Beweis dafür. Im Rennen hat es leider nicht ganz geklappt. Erstens musste ich nach dem Start als Dritter beim Zusammenprall von Zarco mit Rabat vom Gas, worauf mich eine ganze Horde von Fahrern überholt hat. Zweitens hatte ich mit dem neuen Reifen zu wenig Grip an den Kurvenausgängen,

was die Gegner ausgenutzt haben. Mit zunehmend abgefahrenen Reifen wurde es besser.»

Wann ist die Lernphase abgeschlossen? «Das ist sie im Rennsport nie», sagt Lüthi, «aber ich hoffe, dass wir in Jerez wieder ums Podest fahren können und dass wir zwei, drei GP später in der Lage sein werden, bei allen Bedingungen ganz vorne an der Spitze mitzumischen. Es sind viele kleine Details, die noch verbessert werden müssen, am Motorrad und bei mir.»

Von Rins überrascht

Dass Rookie Alex Rins vorne mithält, hat auch Lüthi überrascht. «Mit dem hat keiner gerechnet. Aber er fährt gut und vor allem konstant. Er erinnert mich stark an Maverick Viñales im vergangenen Jahr.» ♦

Moto2

Positiv denken

Von MARKUS LEHNER

Mit nur vier WM-Punkten aus den ersten drei GP ist der letztjährige WM-Sechste Dominique Aegerter mehr schlecht als recht in die neue Saison gestartet.

«Schwierig, sehr schwierig» bezeichnet Kalex-Pilot Dominique Aegerter seinen Start in die Moto2-Saison 2015. «In Katar war ich als 15. weit von der Spitze entfernt. Austin wäre gut gewesen, aber dann bin ich als Fünfter aus eigenem Verschulden gestürzt. In Argentinien war ich von den Zeiten näher an der Spitze dran, aber es fehlt doch einiges.»

Aegerter, der in der vergangenen Wochen intensives Konditionstraining auf Mallorca betrieben hat, sieht die Hauptgründe für die bisher enttäuschenden Resultate bei den mangelnden Tests mit dem neuen Material. «Ich bin fünf Jahre Suter gefahren, und seit dem Umstieg haben wir wegen des schlechten Wetters nur sehr wenige Kilometer testen können. Ich brauche viel Zeit, bis ich richtig auf Touren komme. Die Zusammenarbeit mit Tom (Lüthi) funktioniert zwar wirklich gut, aber ich kenne die Kalex einfach noch zu wenig.

Mir fehlt nicht nur der Speed, sondern auch das Vertrauen in das Bike. Wir müssen abstimmungs-mäßig unbedingt weiterkommen. Ich bin deshalb sehr froh, dass wir nach dem GP Spanien in Jerez noch zwei Tage in Aragón testen werden.»

Motivation ungebrochen

Aegerter gibt zu, dass die aktuelle Situation belastend ist: «Es ist mental nicht einfach, beim Start weit hinten zu stehen und dann auch im hinteren Teil des Feldes zu fahren. Aber die Motivation ist ungebrochen, ich denke positiv und bin überzeugt, dass wir die Probleme überwinden werden. Ich freue mich auf jeden Fall sehr auf Jerez und hoffe, dort konstant in die Top Ten vorzustossen.» ♦



Aegerter: «Vertrauen fehlt»

Zeitplan und Statistik GP Jerez de la Frontera/Spanien (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 1. Mai 2015

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

Samstag, 2. Mai 2015

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

Sonntag, 3. Mai 2015

08.40-09.00 Moto3 Warm-up
09.10-09.30 Moto2 Warm-up
09.40-10.00 MotoGP Warm-up
11.00 Rennen Moto3 23 Rdn. 101,7 km
12.20 Rennen Moto2 26 Rdn. 115,0 km
14.00 Rennen MotoGP 27 Rdn. 119,4 km

Sieger 2014:

Moto3: Romano Fenati (I), KTM
Moto2: Mika Kallio (FIN), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2014:
Moto3: Jack Miller (AUS), KTM, 1:46,173
Moto2: Mika Kallio (FIN), Kalex, 1:42,766
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:38,120 (= 162,2 km/h)

Schnellste Runde 2014:
Moto3: Alex Rins (E), Honda, 1:47,033 (= 149,9 km/h)
Moto2: Jonas Folger (D), Kalex, 1:42,876 (= 154,7 km/h), Rekord

MotoGP: Marc Márquez (E), KTM, 1:39,841 (= 159,4 km/h)

Rundenrekorde:
Moto3: Luis Salom (E), KTM, 1:46,948 (= 148,8 km/h), 2013
Moto2: Jonas Folger (D), Kalex, 1:42,876 (= 154,7 km/h), 2014
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:39,565 (= 159,9 km/h), 2013



		TOTAL	16.3.	17.4.	19.4.	3.5.	17.5.	31.5.	14.6.	27.6.	12.7.	9.8.	16.8.	30.8.	13.9.	27.9.	11.10.	18.10.	25.10.	8.11.
			Doha/QAT	Austin/USA	Las Termas/RA	Jerez/E	Le Mans/F	Mugello/I	Barcelona/E	Assen/NL	Sachsenring/D	Indianapolis/USA	Brno/CZ	Silverstone/GB	Misano/I	Aragón/E	Motegi/I	Phillip Island/AUS	Sepang/MAL	Valencia/E
MOTO GP	1. Valentino Rossi (I), Yamaha	66	25	16	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2. Andrea Dovizioso (I), Ducati	60	20	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. Andrea Iannone (I), Ducati	40	16	11	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	37	13	13	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5. Marc Márquez (E), Honda	36	11	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	6. Cal Crutchlow (GB), Honda	34	9	9	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	7. Bradley Smith (GB), Yamaha	28	8	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	8. Aleix Espargaró (E), Suzuki	22	5	8	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9. Pol Espargaró (E), Yamaha	15	7	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	10. Maverick Viñales (E), Suzuki	15	2	7	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	11. Danilo Petrucci (I), Ducati	15	4	6	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	12. Dani Pedrosa (E), Honda	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	13. Scott Redding (GB), Honda	10	3	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	14. Héctor Barberá, Ducati	8	1	4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	20. Stefan Bradl (D), Yamaha	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	MOTO 2	1. Johann Zarco (F), Kalex	53	8	20	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2. Alex Rins (E), Kalex	49	13	16	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3. Sam Lowes (GB), Speed-up	41	-	25	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4. Franco Morbidelli (I), Kalex	33	11	11	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5. Jonas Folger (D), Kalex	32	25	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Mika Kallio (FIN), Kalex		31	10	8	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7. Thomas Lüthi (CH), Kalex		30	16	4	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8. Xavier Siméon (B), Kalex		20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9. Hafizh Syahrin (MAL), Kalex		20	4	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10. Sandro Cortese (D), Kalex		20	9	2	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11. Esteve Rabat (E), Kalex		17	-	13	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12. Lorenzo Baldassarri (I), Kalex	14	6	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
13. Anthony West (AUS), Speed-up	11	-	9	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
20. Dominique Aegerter (CH), Kalex	4	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
21. Marcel Schrötter (D), Kalex	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
MOTO 3	1. Danny Kent (GB), Honda	66	16	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	2. Efrén Vázquez (E), Honda	49	13	16	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	3. Enea Bastianini (I), Honda	40	20	13	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	4. Fabio Quartararo (F), Honda	39	9	20	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	5. Isaac Viñales (E), Husqvarna	33	10	7	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	6. Brad Binder (ZA), KTM	28	6	11	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	7. Alexis Masbou (F), Honda	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	8. John McPhee (GB), Honda	22	11	10	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	9. Karel Hanika (CZ), KTM	18	3	6	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	10. Romano Fenati (I), KTM	16	-	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	11. Andrea Locatelli (I), Honda	14	5	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	12. Miguel Oliveira (P), KTM	13	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	13. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	12	7	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	14. Niccolò Antonelli (I), Honda	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	17. Philipp Öttl (D), KTM	5	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

NACHRICHTEN
Dani Pedrosa: Reha-Dauer unbestimmt

MotoGP Dani Pedrosa, der nach dem GP von Katar wegen anhaltender Armpump-Probleme seinen vorübergehenden Rücktritt bekannt gegeben und sich dann einer Unterarm-OP unterzogen hatte, meldete sich letzte Woche über seinen Blog und unterrichtete die Fans über den Stand seiner Genesung. «Es geht mir jeden Tag ein kleines Stück besser, aber Geduld ist im Moment genauso wichtig», so der 29-jährige Spanier. «Und genauso gehe ich es derzeit auch an: langsam, Schritt für Schritt. Man muss für eine positive Entwicklung die Tage vergehen lassen. Die Nächte sind mittlerweile entfernt worden, die Reha verläuft gut. Wir liegen im Zeitplan der Ärzte, und ich spreche auf die Reha gut an.» Ob und wann er wieder fahren kann, konnte Pedrosa nicht sagen.

Mehr Unterstützung für Crutchlow

MotoGP Nach dem vorübergehenden Out von Pedrosa

Moto2

«Das Ziel? Der Titel!»

Argentinien-Sieger und Moto2-WM-Leader Johann Zarco macht keinen Hehl daraus, dass sein erklärtes Ziel in der Saison 2015 der WM-Titel ist.

«Ein Supergefühl, klar. Aber noch besser als der Sieg waren die 25 Punkte und die Tatsache, dass ich jetzt die WM-Tabelle anführe.» Die Antwort Zarcos auf seine Gefühle nach seinem ersten Moto2-GP-Sieg machte klar, was der 25-jährige Franzose und sein Teamchef Aki Ajo dieses Jahr im Visier haben: den WM-Titel. «Wir sind wirklich gut drauf», fährt Zarco fort. «In Katar hätten wir gewonnen, wenn das Schaltgestänge nicht

und der Verletzung von Márquez bekommt nun ein anderer Honda-Pilot mehr Unterstützung: Cal Crutchlow, der bei den ersten drei Läufen überzeugen konnte und auf dem Podest stand. Er bekommt zwar offiziell kein Material aus dem Kontingent des Werksteams, aber die Honda-Ingenieure kümmern sich intensiv um die Belange des Briten. Aus Argentinien reiste sein Teamchef Lucio Cecchinello sehr gut gelaunt heim: Crutchlow stand auf dem Podest, Rookie Jack Miller wurde bester Open-Pilot und ist bereits bis auf zwei Punkte an Open-Tabelleinführer Barberá heran. ♦ IP

KOMPAKT

Moto2/3/GP Erstmals seit 1978 standen mit Danny Kent, Sam Lowes und Cal Crutchlow in allen 3 Klassen Briten auf dem Podest.

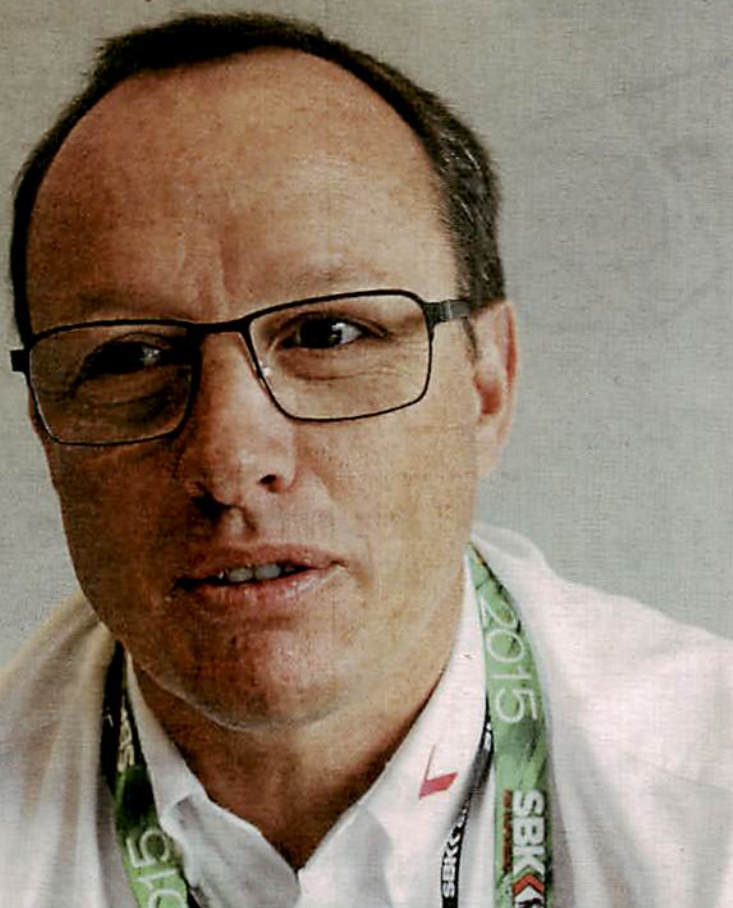
Moto2 Die Teams Technomag Interwetten (Dominique Aegerter, Robin Mulhauser) und Derendinger Interwetten (Tom Lüthi) testen zwischen dem Jerez- und dem Le-Mans-GP zwei Tage in Aragón. ♦ ML



Johann Zarco: Argentinien-Sieg und einer der Titel-Topfavoriten

MotoGP/Superbike-WM

«Die richtige Richtung



Javier Alonso: «Die neuen Regeln geben uns eine gute Plattform für die nächsten fünf Jahre»

Von IMRE PAULOVITS

Nachdem die Dorna in der MotoGP und in der Superbike-WM das Reglement hart umgekrempelt hatte, versprach ihr CEO Carmelo Ezpeleta für die nächsten fünf Jahre Stabilität. MSA unterhielt sich mit seiner rechten Hand Javier Alonso über die Zukunft der beiden Serien.

Wie sehen Sie die Folgen der neuen Regeln, die die technischen Freiheiten stärker als bisher einschränken?

JAVIER ALONSO: Wir haben mit den neuen Regeln klar die richtige Richtung eingeschlagen. Natürlich wollten einige Hersteller nichts ändern. Wenn einer gerade konkurrenzfähig ist, dann will er es bleiben. Alle beklagen sich über das Geld, aber sie wollen nicht aufhören, zu gewinnen. Ich denke, die Regeln geben uns eine gute Plattform für die nächsten fünf Jahre. Jeder weiß, wie die Spielregeln aussehen, und sie geben die Möglichkeit, an exzellenten Rennen teilzunehmen. Wir sehen, dass durchdachte Regeln auch Herstellern die Möglichkeit geben, einfacher einzusteigen oder aufzuschließen.

Wir wollen, dass sich etwas bewegt, dass die Rennen immer spannend bleiben. Wir wollen die großen an der Spitze etwas eindämmen und die Teams am Ende des Feldes etwas nach oben pushen. Wir wollen versuchen, den finanziellen Schwierigkeiten der kleinen Teams entgegenzuwirken, damit sie wachsen können. Es sollen mehr Teams die Möglichkeit haben, um Top-10-Plätze zu kämpfen.

In der letzten Zeit ist oft die Rede von der Erweiterung der Weltmeisterschaften nach Südostasien und Südamerika.

Die Märkte für Motorräder in Europa schrumpfen, dagegen boomen sie in Asien. So mussten wir uns einfach in dieser Region verstärken. Wir kannten Malaysia, dort haben wir eine gute Basis für den Motorsport. Letztes Jahr kamen die Leute von Buriram in Thailand auf uns zu. Sie hatten aber noch keine Erfahrung mit Motorradrennen. So haben wir gemeinsam entschieden, mit der Superbike-WM zu beginnen, weil das einfacher zu handhaben ist. Ich denke, das ist kein schlechtes

Modell, neue Länder erst einmal mit der Superbike-WM anzugehen – und wenn es funktioniert, die MotoGP dort hinzubringen. Welche neuen Länder könnten in naher Zukunft hinzukommen?

Wir wollen mehr Rennen in Südamerika. Es wäre auch wichtig, einen Superbike-WM-Lauf in Südamerika zu haben. Wir haben ein gutes Verhältnis zu Argentinien, wo wir bereits zwei sehr erfolgreiche GP hatten. Wir sehen uns aber auch in Chile und in Brasilien um.

Aber für alle neuen Länder gilt: Die Sicherheit der Strecken ist unsere oberste Priorität. Ich war vor Kurzem in Korea, sie wollten gerne einen Superbike-WM-Lauf haben. Aber die Strecke, die mir präsentiert wurde, war nicht vertretbar. Wenn ein Land sich einen WM-Lauf wünscht, und selbst wenn die Regierungen dahinterstehen, werden wir unsere Fahrer nie in Gefahr bringen, nur um ein gutes Geschäft zu machen oder einfach die Weltmeisterschaften auszudehnen.

Bringen diese Länder in naher Zukunft auch neue Fahrer in die Weltmeisterschaften?

Für uns als Promoter von zwei Weltmeisterschaften ist es wichtig, dass wir Fahrer haben. Aber auch die Fahrer-Pyramide schrumpft seit einigen Jahren weltweit. Mit der Erweiterung der Weltmeisterschaften auf neue Märkte haben wir die Möglichkeit, diese Pyramide wieder zu erweitern. Wenn wir Länder mit vielen Millionen Einwohnern, von denen viele Motorrad fahren und wo Begeisterung für den Motorsport vorhanden ist, in die Welt des Motorsports einbinden, dann beginnt ein Prozess. In Malaysia hatten wir zuerst nur Fahmi Khairuddin, dann folgten viele andere. Wenn wir durch die Weltmeisterschaften mehr Interesse für den Motorsport erwecken, kommt das auch den nationalen Meisterschaften zugute, und wir bekommen neue Fahrer für unsere Weltmeisterschaften.

Warum transferiert die Dorna bewusst Fahrer zwischen den beiden WM-Serien?

Dass wir zwei Weltmeisterschaften haben, gibt uns exzellente Möglichkeiten, Fahrer aufzubauen. Wir können Fahrer in beide Richtungen austauschen. Wenn wir die Pyramide darstellen und die MotoGP ganz oben ist, ist die Superbike-



MotoGP: Leistungsspitze etwas beschnitten, kleinere Hersteller und Teams näher aufgerückt

ng eingeschlagen»

WM gleich darunter. Wie hoch das Niveau dort ist, haben MotoGP-Fahrer erlebt, die sich dort nicht durchsetzen konnten. Es gibt zwei Möglichkeiten, in die MotoGP zu kommen. Über die Moto3 und Moto2, aber auch über Supersport und Superbike. Aus der Moto3 und der Moto2 ist es nicht einfach, weiterzukommen. Vor allem haben wir derzeit zu viele Spanier in der MotoGP und viele Engländer in der Superbike-WM. Es wäre besser, sich da in der Mitte zu treffen. Es gibt viele Talente, wir wollen neues Blut in den Weltmeisterschaften. In diesem Jahr sind Jordi Torres und Nico Terol in die Superbike-WM gekommen und mischen dort gut mit. Auf der anderen Seite ist Cal Crutchlow das beste Beispiel dafür, dass einer, der noch nicht einmal Superbike-Weltmeister war, es auch in der MotoGP ganz nach vorn schaffen kann.

In den letzten Jahren sind einige Traditionsveranstaltungen über die Klinge gesprungen, etwa die Superbike-WM in Monza.

Wir wären gerne wieder in Monza, das war eine der besten Veranstaltungen.

«Wir wollen, dass sich für spannende Rennen etwas bewegt»

JAVIER ALONSO

tungen. Es wäre fantastisch, dort wieder ein Rennen zu haben. Aber dazu müssen wir eine sichere Strecke haben. Es gibt in Monza ein neues Management, das darüber nachdenkt, wie sie die Strecke umbauen

können. Wir würden gerne zurückkehren.

Wie steht es um den Superbike-WM-Lauf in Deutschland?

Wir haben mit Oschersleben, Nürburgring und Sachsenring verhandelt. Die beste Lösung wäre sicher der Sachsenring, aber die haben leider nur eine begrenzte Anzahl von Tagen, an denen sie wegen der Lärmbestimmungen Rennen durchführen dürfen.

So ist derzeit kein Termin verfügbar. Wir würden sehr gerne einen Superbike-WM-Lauf in Deutschland haben. Der Grand Prix von Deutschland ist sehr erfolgreich, und ich bin mir sicher, dass auf dem Sachsenring auch ein Superbike-WM-Lauf ein gewaltiger Event wäre. Wir sind mit ihnen in Kontakt und versuchen, die Superbike-WM wieder nach Deutschland zu bringen. ♦



Superbike-WM: Nun billiger, Hersteller näher zusammengedrückt



Cal Crutchlow: Von der Superbike-WM aufs MotoGP-Podest

MotoGP/Superbike-WM

Spannung durch Dichte

Von IMRE PAULOVITS

Die restriktiveren Regeln haben bewirkt, dass die Felder näher zusammengedrückt sind und dadurch die Rennen spannender geworden sind, auch wenn die technische Vielfalt dabei gelitten hat.

Nostalgiker neigen dazu, zu sagen, dass früher alles besser war. Man kam den Fahrern näher, es waren noch richtige Männer, die völlig ungezügelt, reinrassige Rennmaschinen fuhren, an denen sich die Techniker nach Herzenslust austoben konnten.

Da mag einiges dran sein, aber beim Schönmalen der Vergangenheit sollte man auch alle Umstände und Fakten berücksichtigen. Als es in den 1980er- und frühen 1990er-Jahren noch volle Startfelder mit ungezügelt 500er-Zweitaktern gab, war die Tabak-Industrie so stark involviert, dass fast die gesamte Finanzierung der Königsklasse über sie abgedeckt wurde. Man

kann von der Limitierung der Tabakwerbung im Sport halten, was man will, aber sie ist seit Jahren Fakt und unumkehrbar. Dazu ist nicht nur die Motorrad-Industrie sondern auch ihr ganzes finanzielles Umfeld durch mehrere Krisen gegangen. Und ganz ehrlich: So spektakulär die Zweitakt-Biester auch waren – fast niemand wollte so etwas auf der Straße fahren, und so war auch die Identifikation mit ihnen weit schwieriger als mit den heutigen Viertakt-Granaten.

In den frühen 2000er-Jahren waren die Hersteller mit der

Umstellung auf die Viertakter daran interessiert, ihre Technologien im Serienbau in der offenen Prototypen-Klasse zu verbessern. Es ist sehr viel Geld aus der Entwicklung hineingeflossen, die sich seither auch deutlich bei den Serienbikes bemerkbar gemacht hat.

Doch als die Wirtschaftskrise solche Investitionen nicht mehr gerechtfertigt hat, waren die Startfelder leer und die Abstände zwischen den verbliebenen Werksteams und den Privaten so groß, dass ein neues Reglement unvermeidbar war. Dass dieses die starke Kostenredu-

zierung bei gleichzeitigem Zusammenrücken des Feldes mit sich brachte, und dass auch die kleinen Klassen preiswerter umstrukturiert wurden, war eine der genialsten Leistungen, die Sport-Promoter im letzten Jahrzehnt vollbracht haben.

Leistungsdichte wie noch nie

Die Fakten: 2009 gab es in der MotoGP 18 Piloten, zwischen dem Sieger und dem Letzten, der Punkte bekam, lag meist mehr als eine Minute. Bei den 250ern gab es damals 25 Piloten, auch hier lagen die letzten Punkteränge mehr als eine Mi-

nute zurück. In diesem Jahr sehen wir 24 Fahrer in der MotoGP, bei den ersten drei Rennen kam der letzte Punkte-träger im Schnitt weniger als 45 Sekunden nach dem Sieger an. In der Moto2 war es bei 30 Piloten weniger als eine halbe Minute. In der Superbike-WM konnte die Kostensenkung die schrumpfenden Felder stoppen und die Hersteller näher zusammenrücken lassen.

Dabei sind die Regeln noch gar nicht in ihrem vollen Umfang zur Geltung gekommen. Jetzt gilt es, diese Richtung geschickt weiterzuverfolgen. ♦



Suzuki (Aleix Espargaró, 41): Dank Technik-Bonus mit dabei



Superbike-WM nun viel näher an der Serie, trotzdem spektakulär

IDM Superbike

Auf zum harten Titelkampf



Es geht wieder los: Die Superbike-IDM rollt in die neue Saison. Mit neun Veranstaltungen auf acht Strecken in vier Ländern



Yamaha: Cudlin, Neukirchner



Wilbers-BMW: Matej Smrz



Ex-Meister auf BMW: Reiti

Von ANKE WIECZOREK

Am kommenden Wochenende startet die IDM Superbike auf dem Lausitzring in die neue Saison. Vorher wird auf der Strecke traditionell getestet und der letzte Schliff verabreicht. Trotz seiner beeindruckenden Siegesbilanz im vergangenen Jahr muss sich Titelverteidiger Xavi Forés auf der Ducati warm anziehen.

Das 3C-Racing-Team bekam die neuen Motorräder von Ducati erst in letzter Minute geliefert. Die Zeit reichte nicht einmal mehr aus, um die Carbon-Verkleidungen im gewohnten schwarz-rot-silbernen Look zu lackieren. In den drei Testtagen, die traditionell unmittelbar vor dem Auftakt auf dem Lausitzring stattfinden, geht es für die Panigale-Fahrer Xavi Forés und Lorenzo Lanzi nur darum, die neu aufgebauten Motorräder auf die Strecke abzustimmen. «Wir sind nicht sicher, ob es auf dieser Basis realistisch ist, gleich zu Beginn siegen zu können und die gleiche Leistung wie im letzten Jahr zu bringen», sagt Teamchef Karsten Jerschke. Die Mannschaft hatte den Rest des Feldes geradezu gedemütigt. Allerdings hat Forés, der die Startnummer «1» haben wird, auch ohne IDM-Tests bereits etliche Kilometer abgepult und Kämpfe absolviert.

Der Spanier kommt frisch von seinen Vertretungseinsätzen in der Superbike-WM, wo er bei zwei Einsätzen jeweils in die Top Ten fuhr.

Das Team Yamaha Motor Deutschland gehört zu den größten Konkurrenten, und die neue R1M wird als Revolution gehandelt. Seit den Spanientests hat Teamchef Michael Galinski den Motorrädern von Max Neukirchner und Damian Cudlin noch einen moderaten Leistungsschub entlockt. Auf dem Lausitzring kommt es mit den zwei Erste-Gang-Kurven darauf an, die Motorräder auf

den Boden zu bringen. «Die Motorräder sind sehr wheelie-trächtig», sagt Galinski, der einen Dreikampf um den Titel erwartet. «Bei Ducati, BMW und uns sind die Kräfte recht gut verteilt, auch wenn ich mir die ganzen Daten auf dem Papier ansehe», wittert er eine Chance. «Suzuki hat ein neues Motorrad. Honda ist gut, aber sie werden es nicht auf Dauer ganz nach vorne schaffen, genauso wie Kawasaki.»

Vorher Schonzeit angeordnet

Bei Van Zon Remeha BMW scharrt Markus Reiterberger

mit den Füßen, um den Titel zurückzuholen. Den Test in Zolder, den sein Teamchef Werner Daemen letzte Woche organisiert hat, ließ der 21-Jährige aus. Daemen höchstpersönlich schickte ihn in den vorläufigen Ruhestand. «Markus ist die 24 Stunden von Le Mans mitgefahren. Er ist in Topform und soll sich für den Lausitzring schonen.» Daemen fuhr die BMW S 1000 RR in Zolder selbst, um die Elektronik noch einmal zu testen. Teamkollege Bastien Mackels fehlt wegen seines gebrochenen Ellbogens beim IDM-Auf-

takt und auch beim nachfolgenden Rennen in Zolder.

Bei Wilbers-BMW schwärmt Teamchef Benny Wilbers in den höchsten Tönen von seinem Fahrer Matej Smrz und dem Motorrad. Der als sturzfreudig bekannte Tscheche sei beim letzten Spanien-Test 150 Runden gefahren, ohne zu fallen. «Wir haben ihm ein Motorrad gebaut, das direkt auf ihn zugeschnitten ist. Matej ist relativ groß. Auf den Geraden duckt er sich vorne tief und drückt den Po auf die Sitzbank. Wir haben ihm dafür einen ganz neuen Höcker angefertigt.»

NACHGEHAKT BEI Josef Hofmann

(58/D) Der Superbike-IDM-Promoter zur Entwicklung der Top-Klasse und die Bemühungen, die Serie auch abseits der Rennstrecke ins rechte Licht zu setzen



Von ANKE WIECZOREK

? Bleibt die Superbike-Klasse trotz schwacher Besetzung das Aushängeschild der IDM? Selbstverständlich. Sie ist mit zehn permanenten Teilnehmern schwach besetzt, was die Anzahl betrifft, aber qualitativ hervorragend. Die Top-Teams aus Deutschland und fünf Hersteller sind vertreten. Die Superbikes sind ein bisschen teurer als die Motorräder der Klasse Superstock 1000. In Zeiten

finanzieller Knappheit sind dort die Einschreibungen viel höher. Da die Superstock-Fahrer aber im gleichen Feld mit der Superbike-Klasse starten, wissen sie jedoch auch um den Vorteil, dass sie damit gleichzeitig im Hauptrennen sind.

? Wie haben sich die Zuschauerzahlen entwickelt? Es gibt eine kleine positive Tendenz. Die Superbike-IDM spricht sich doch allmählich herum, wenn auch langsam.

? Wird es den geplanten Live-Stream 2015 geben? Ja, ab dem ersten bis zum letzten Rennen lassen sich sonntags alle Läufe über unsere Homepage verfolgen. Der Live-Stream läuft über den Youtube-Channel, man kann ihn auf dem Monitor im Vollbild und in HD-Qualität empfangen. In den Pausen werden Hintergrundberichte ausgestrahlt. Das Ganze ist gratis und kann später auch als Wiederholung angeschaut werden.

Kopf runter, Hintern hoch

Smrz hat noch eine Rechnung mit Yamaha offen. Er ist dort im letzten Jahr zwar in Freundschaft gegangen, hatte aber bis zum Schluss auf eine Wiederverpflichtung gehofft. Im Gegensatz zu Van Zon Remeha BMW fährt das Wilbers-Team mit ABS an Bord. Wilbers frohlockt: «Beim Test hat Matej damit im Regen auch Max Neukirchner geschlagen. Letztlich sind es 2,5 Kilo, die wir am Motorrad zusätzlich rumschleppen, aber bei Bedarf ist das ABS eben immer da. Wir sind damit auch wieder als Entwicklungsteam von BMW ein Vorreiter. Durch unsere ganze Arbeit der letzten Jahre ist das Race-ABS von BMW überhaupt erst entstanden.» ♦

Moto3 Junior-WM/ Spanische Meisterschaft

Gelungener Auftakt

Von IMRE PAULOVITS

Den ersten Lauf zur Moto3 Junior-WM aufgewerteten Spanischen Meisterschaft in Portimão gewann der Spanier Joan Mir.

Der Name ist neu, das Interesse riesig groß, doch ansonsten ist fast alles beim Alten geblieben: Beim Auftakt der nun zur Moto3 Junior-, Moto2- und Superbike-EM aufgewerteten Spanischen Meisterschaft gab es hochkarätige Startfelder und spannende Rennen. Viele WM-Teams sind mit ihren Junior-Mannschaften dabei.

Mir der klare Dominator

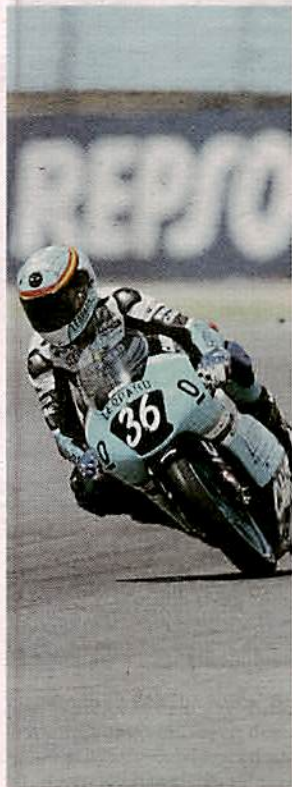
Als es am Renntag in der Moto3 zur Sache ging, enteilte der 17-jährige Spanier Joan Mir, der bei den Wetterkapriolen an den Trainingstagen die beste Abstimmung fand, dem Feld um über zehn Sekunden. Spannend wurde es hingegen um Platz zwei, wo Estrella-Galicia-Junior Aron Canet den Valentino-Rossi-Schützling Nicolò Bulega knapp auf die letzte Stufe

des Podiums verwies. Maximilian Kappler vom Racing Team Germany wurde 17.

Rege Teilnahme an der Moto2

Das Pons-Junior-Team, in dem Jesko Raffin im Vorjahr Meister wurde, begann die neue Saison wieder mit einem Sieg. Sito Pons' jüngerer Sohn Edgar gewann klar vor Xavi Merge auf der Tech3, doch dieser drehte im zweiten Lauf den Spieß um und verwies Pons auf P2. Der Schweizer Adrien Pittet holte sich im ersten Lauf mit P15 den letzten Punkt, im zweiten Lauf steigerte er sich auf Platz 9. Seine Landsleute Marcel Brenner (25./13.) und Stéphane Frossard (17./14.) holten ebenfalls Punkte. Der Österreicher Marco Nekvasil wurde im ersten Lauf 19., mit P11 holte auch er im zweiten Lauf Punkte. Der Deutsche Marc Buchner wurde 22. und 26.

Bei den Superbikes gewann der Amerikaner Kenny Noyes (Kawasaki) den ersten Lauf knapp vor dem Spanier Carmelo Morales (Yamaha), im zweiten war es andersherum. ♦



Mir: Erster Junior-WM-Sieger

IDM Superstock 1000

Ehrgeiziger Aufsteiger

In der am stärksten besetzten IDM-Klasse gibt es ein Hauen und Stechen. Junior Lukas Trautmann lässt das kalt. Er will aufs Podest.

Trautmann gewann im vergangenen Jahr alle acht Rennen im Yamaha R6-Dunlop-Cup: einsamer Rekord. Doch auch die Superstock-Yamaha fühle sich sehr gut an, berichtet der 19-jährige Salzburger. «Ich habe im Winter auf die Mehrleistung der 1000er-Maschine hin trainiert. Natürlich war die Sitzposition zuerst ungewohnt und ich brauche viel mehr Bremskraft. Auf einmal komme ich mit 40 oder 50 km/h schneller daher als bisher mit der 600er.»

Trautmann, der ein weiteres Jahr im Freudenberg-Team angeheuert hat, fuhr vor anderthalb Jahren bereits auf dem Lausitzring, wo Freudenberg die Strecke gemietet hatte. Dass er dadurch einen Vorsprung gegenüber der Konkurrenz hat, glaubt er nicht. «Solche Kaliber wie Roman Stamm und Co. sind mittlerweile so erfahren auf den Kursen, die fahren fast blind. Ich sehe für mich eher einen Nachteil, weil ich insgesamt nur

sechs Tage mit dem Motorrad zum Testen war. Roman Stamm, der bei der Langstrecken-WM in Le Mans mitgefahren ist, hat in einem Event mehr Kilometer gemacht als ich in meiner ganzen 1000er-Karriere.» Dennoch liebäugelt Trautmann schon zum Saisonauftakt mit einem Podiumsplatz auf der neuen Yamaha YZF-R1M. «Wir sind 40 Mann auf der Strecke, das wäre schon cool.» Zum Eröffnungstraining wollte er nur noch einmal alle Abstimmungen am Motorrad neu einstellen, meint der kaufmännische Azubi, dessen Lehrplan auf den Leistungssport abgestimmt ist. ♦ AWI



Trautmanns Yamaha R1M

Super Naked

Amazone zu Gast

In der Super Naked-Abteilung, die das Feld der IDM-Supersportler erweitert, wird Michael Galinski, Teamchef des Yamaha-Superbike-Teams zumindest das Samstag-Rennen beim IDM-Auftakt bestreiten. Eine Planänderung musste der Sachse Udo Reichmann vornehmen, ihm war der Motor seiner BMW beim Testen hochgegangen. Reichmann ist nun auf eine Yamaha MT-09 umgestiegen.

Verwaist bleibt die BMW 1200 R des Wilbers-Teams. Dafür lässt Teamchef Benny Wilbers am Montag nach dem IDM-Auftakt die gebürtige Slowakin und jetzt in Südafrika lebende Sandra Stammova das Superbike S 1000 R testen. Wilbers: «Das Mädchen fährt unglaublich gut und sieht dazu rattscharf aus.» Wilbers will die 32-jährige, die mit 17 auf 125ern anfang und sofort auf 1000er-Motorräder umschwenkte, in irgendeiner Klasse verpflichten. In welcher, ist offen. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Suzuki: Nigon auf letzter Rille bestätigt

IDM Superbike Es war ein offenes Geheimnis, doch nie ganz fix. Aber jetzt ist es amtlich: Erwan Nigon wird 2015 die HPC Power-Suzuki in der IDM Superbike lenken. Der Franzose hatte im letzten Jahr mehrfach seinen verletzten Landsmann Vincent Philippe erfolgreich vertreten. Für Teamchef Denis Hertrampf ändert sich indessen einiges, denn er vergrößert seinen Betrieb in Nordhorn und wird seine Mitarbeiterzahl aufstocken. Aus diesem Grund tritt er persönlich im Rennsport kürzer. «Es ist ein Testjahr.»

Honda: Halbich besteht Feuertaufe

IDM Superbike Jan Halbich, der sich erst vor wenigen Wochen die Hand gebrochen hatte, wird trotz andauernder Heilungszeit beim IDM-Auftakt am 1. Mai auf dem Lausitzring auf der HRP-Honda starten. «Er hat die Feuertaufe bestanden», sagte Teamchef Jens Holzhauer nach dem Test in Zolder vor einer Woche. «Jan hat sich 60

Runden lang über den Kurs gequält. Er ist zu 70 Prozent einsatzfähig. Er ist schnell gewesen. Ob es derzeit schnell genug für die IDM ist, müssen wir abwarten. Die Hauptsache ist, dass er wieder in Schwung kommt, aber nicht stürzt und seine Hand noch einmal verletzt. Noch so ein Ding und das Karriereende ist vorprogrammiert. Beim Einführungstraining machen wir vielleicht auch mal einen Tag Pause.» Holzhauer ist enttäuscht, dass in der Superbike-Klasse nicht mehr Konkurrenz vorhanden ist. «Bis Ende März gab es keinen Terminkalender, das hat sicher zwei bis drei Leute pro Klasse gekostet.» ♦ AWI

KOMPAKT

» **IDM Moto3 Standard** Es gibt drei neue Seriesponsors für die neue Klasse: Intact GP, Liqui Moly und Intact Battery Power. Sie loben 10000 Euro Preisgeld für die Nachwuchsförderung aus.

» **Superbike-IDM** Zum Auftakt wird es auch wieder ein Race-Party geben. Die «G-Punkt-Band» spielt am Samstag ab 21:30 Uhr im Fahrerlager. ♦ AWI

IDM Superbike

Nur kurze Schonzeit

Luca Grünwald vertritt als Jüngster der IDM-Top-Klasse die Kawasaki-Farben. Der 20-Jährige muss sich zum Saisonauftakt noch auf die Pirelli-Reifen einschießen.

Grünwald hatte den ersten Test mit der Weber-Diener-Kawasaki noch mit Dunlop gefahren, ehe sich das Team zum Wechsel entschloss. Auf dem Lausitzring soll der Bayer genau wie sein Teamkollege Max Fritsch aus der Superstock-1000-Klasse zwei Tage am Eröffnungstraining teilnehmen. Für Team-Manager Evrén Bischoff steht fest: «Im Rennen

muss er unter den ersten Zehn ankommen.» Zur Erinnerung: Superbikes und Superstock-1000-Piloten fahren zwar gemeinsam im gleichen Feld, werden aber separat gewertet. Bischoff glaubt, dass es Superstockfahrern wie Roman Stamm gelingen wird, sich im Zieleinlauf unter die Superbiker zu mischen. Grünwald, mit einem Zweijahresvertrag bei Weber-Diener-Racing, hat zunächst noch Schonzeit, doch dass er ab der Saisonmitte unter die ersten Sechs komme, sei ein realistisches Ziel. Von Max Fritsch erhofft sich das Team ab Jahresmitte Podiumsplätze in der Stocksport-Liga. ♦ AWI



Luca Grünwald: Wenig Umgewöhnungszeit auf die Kawasaki

Zweiter MXGP-Lauf: Max Nagl (#12) nahe am Holeshot, Romain Febvre (#461) sitzt hier noch im Sattel



Motocross-GP Valkenswaard

Nagl Max-imal!

Von ALEX HODGKINSON

Max Nagl ist neuer MXGP-WM-Leader. Das Husqvarna-As wurde in Valkenswaard hinter HRC-Pilot Gautier Paulin zweimal Zweiter. Jeffrey Herlings siegte zum sechsten Mal in Folge auf dem Eurocircuit.

«Es ist schön, die WM-Führung vor den Augen meines Teamchefs Kimi Räikkönen zu übernehmen, aber ich bin noch glücklicher, das Wochenende heil überstanden zu haben», erzählte der erleichterte Nagl am Abend. «Die Strecke war brutal und es gab viele böse Stürze. Angeblich hat es bis auf die leichten Schauer am Wochenende seit zwei Wochen nicht geregnet, und an den Absprungstellen bildeten sich scharfe Kanten, die keine Fehler verziehen.» Die Aussichten sahen am Samstagabend gar

nicht so rosig aus, nachdem Max in der Quali nur Siebter war: «Genauso wie in Arco hatten wir ein riskantes Set-up beim Fahrwerk und der Reifenwahl. Aber schon heute morgen im Warm-up hatte ich ein gutes Gefühl, und ich konnte gleich im ersten Lauf den Holeshot übernehmen.»

Schon in der Startrunde fiel der Bayer auf Rang 3 hinter Paulin und Cairoli zurück: «Die beiden sind ein höllisches Tempo mit viel Risiko gefahren. Es war mir lieber, auf Sicherheit zu fahren und es hat sich gelohnt.»

Toni Cairoli schwer gestürzt

Gautier Paulin, der während der Woche einen neuen HRC-Motor in Japan getestet hat, blieb außer Reichweite, aber Weltmeister Cairoli, seit fünf Jahren ungeschlagen auf dieser Strecke, stürzte in der 4. Runde schwer und musste mit demoliertem Motorrad aufgeben.

David Philippaerts, Davide Guarneri, Romain Febvre und die MX2-Fahrer Tim Gajser und Pauls Jonass stürzten im selben Streckenabschnitt, der für den 2. Lauf entschärft wurde.

Fünf Punkte Vorsprung für Max

Im 2. Lauf war Nagl erneut Zweiter und übernahm damit die rote Nummerntafel für den nächsten GP in Spanien: «Ich verpasste das Rennen in Talavera im vergangenen Jahr, aber die Strecke sieht schön aus.» Max führt mit 214 Punkten vor Clement Desalle (209), der zum fünften Mal in Folge auf das Podest fuhr.

Paulin fuhr erneut allen davon: «Dieser Doppelsieg ist eine Erleichterung für das gesamte Team nach unserem schwierigen Start in die Serie. Die harte Arbeit der letzten Wochen zahlt sich aus.» Dem Franzosen fehlten lediglich sechs Punkte zum WM-Dritten Cairoli, der nur als

Siebter ins Ziel kam. Der Italiener klagte über Probleme mit dem Griff in der linken Hand.

Ryan Villopoto fehlen schon 90 Punkte auf Nagl. Der US-Meister gab am Freitagabend seine Nicht-Teilnahme bekannt: «Ich habe mir letzte Woche in Italien schwere Prellungen am Steißbein zugezogen und ich kann immer noch nicht sitzen. Ich hoffe, bis zum nächsten GP vollständig zu genesen.»

Angus Heidecke und Dennis Ullrich nahmen jeweils zwei WM-Punkte mit nach Hause. Ullrich: «Wir suchen noch nach dem richtigen Set-up am Fahrwerk. Ich konnte nie entspannt fahren.» Heidecke: «Ich habe schon in Arco gesehen, dass man auf diesem Level sein eigenes Tempo fahren muss. Es hat sich mit diesem 19. Platz im ersten Lauf gelohnt.»

Der MX2-GP-Sieger hieß natürlich Jeffrey Herlings. Der Holländer ist nun seit sechs Jah-

ren ungeschlagen: «Aber es war auch langsam Zeit, dass ich nach zwei Niederlagen in Folge wieder gewinnen konnte.»

Guillod und Seewer Top Sechs

Weltmeister Jordi Tixier kletterte zum zweiten Mal in acht Tagen auf das Podest und der dritte Mann bei der Siegerehrung war Husqvarna-Fahrer Aleksandr Tonkov: «Das 2016er-Modell ist ein Traum; ich konnte in allen Läufen den Holeshot gewinnen.»

Die Schweizer Valentin Guillod und Jeremy Seewer vervollständigten die Top Six der Tageswertung und festigten ihren 6. bzw. 7. WM-Rang.

Henry Jacobi konnte nicht starten: «Ich bin im Warm-up so hart aufgeknallt, dass ich mir eine Radiusfraktur im linken Handgelenk zugezogen habe.» Der Thüringer muss drei Wochen Gips tragen und kann vielleicht in England starten. ♦



Endstation Sandboden: Romain Febvre war nur eines von vielen Opfern der schweren Strecke



Sechster Sieg in sechs Jahren: Jeffrey Herlings

MOTOCROSS-GP EUROPA / Resultate MXGP

Valkenswaard/NL: 26. April 2015, 5. WM-Lauf

1. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet; 17 Runden à 1,550 km = 26,350 km
 1. Gautier Paulin (F/Kawasaki), 17 Runden in 34:52,131 min (45,341 km/h)
 2. Max Nagl (D/Husqvarna), 17,744 sec zurück
 3. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), 35,535 sec zurück
 4. Clément Desalle (B/Suzuki); 5. Shaun Simpson (GB/KTM); 6. Tyla Rattray (ZA/Kawasaki);
 7. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 8. Ken de Dycker (B/KTM); 9. Filip Bengtsson (S/Honda);
 10. Romain Febvre (F/Yamaha); 11. Steven Frossard (F/KTM); 12. Tommy Searle (GB/KTM);
 13. Xavier Boog (F/Kawasaki); 14. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 15. Dean Ferris (AUS/
 Husqvarna); 16. Jose Butron (E/KTM), 1 Runde zurück; 17. Alessandro Lupino (I/Honda);
 18. Tanel Loek (EST/Kawasaki); 19. Angus Heidecke (D/KTM); 20. Dennis Ullrich (D/Suzuki)

Schnellste Runde: Gautier Paulin (F/Kawasaki), in 1:53,362 min (= 49,223 km/h)

2. Lauf: 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet; 17 Runden à 1,550 km = 26,350 km
 1. Gautier Paulin (F/Kawasaki), 17 Runden in 34:24,814 min (45,941 km/h)
 2. Max Nagl (D/Husqvarna), 4,761 sec zurück
 3. Clément Desalle (B/Suzuki), 10,118 sec zurück
 4. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 5. Romain Febvre (F/Yamaha); 6. Shaun Simpson (GB/
 KTM); 7. Antonio Cairoli (I/KTM); 8. Tyla Rattray (ZA/Kawasaki); 9. Ken de Dycker (B/KTM);
 10. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 11. Tommy Searle (GB/KTM); Steven Frossard (F/KTM);
 12. David Philippaerts (I/Yamaha); 13. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 14. Todd Waters
 (AUS/Husqvarna); 15. Xavier Boog (F/Kawasaki); 16. Tanel Loek (EST/Kawasaki); 17. Jose
 Butron (E/KTM), 18. Christophe Charlier (F/Honda), 1 Runde zurück; 19. Alessandro Lupino
 (I/Honda); 20. Dennis Ullrich (D/Suzuki); 21. Angus Heidecke (D/KTM)
 Schnellste Runde: Gautier Paulin (F/Kawasaki), in 1:52,330 min (= 49,675 km/h)

Nächstes Rennen: 10. Mai 2015, Talavera de la Reina/E Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP	WM-Stand Hersteller MXGP
1. Nagl	214
2. Desalle	209
3. Cairoli	184
4. Paulin	178
5. Febvre	156
6. Bobryshev	138
7. Villopoto	124
8. Simpson	98
9. Waters	92
10. Coldenhoff	86
1. Husqvarna	218
2. Suzuki	209
3. KTM	201
4. Honda	179
5. Yamaha	161
6. Kawasaki	157
7. TM	70

MOTOCROSS-GP EUROPA / Resultate MX2

Valkenswaard/NL: 26. April 2015, 5. WM-Lauf

1. Lauf: 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet; 17 Runden à 1,550 km = 26,350 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 34:13,523 min (= 46,194 km/h)
 2. Max Anstie (GB/Kawasaki), 42,823 sec zurück
 3. Jordi Tixier (F/Kawasaki), 58,264 sec zurück
 4. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 5. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna); 6. Brian Bogers
 (NL/KTM); 7. Julien Lieber (B/Yamaha); 8. Petar Petrov (BG/KTM); 9. Jeremy Seewer (CH/
 Suzuki); 10. Brent van Doninck (B/Yamaha); 11. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 12. Jens
 Getteman (B/Honda); 13. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda), 1 Runde zurück; 14. Thomas
 Covington (USA/Kawasaki); 15. Harri Kulas (FIN/Suzuki); 16. Benoît Paturel (F/Yamaha);
 17. Tim Gajser (SLO/Honda); 18. Roberts Justs (LV/KTM); 19. Kevin Fors (B/Yamaha); 20. Ivo
 Monticelli (I/KTM); 21. Karel Kutsar (EST/KTM); 22. Jordan Booker (GB/KTM).
 Schnellste Runde: Jeffrey Herlings (NL/KTM), in 1:51,198 min (= 50,181 km/h)

2. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet; 17 Runden à 1,550 km = 26,350 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 34:12,664 min (= 46,2131 km/h)
 2. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna), 27,575 sec zurück
 3. Jordi Tixier (F/Kawasaki), 35,672 sec zurück
 4. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 5. Brian Bogers (NL/KTM); 6. Pauls Jonass (LV/KTM);
 7. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 8. Jens Getteman (B/Honda); Petar Petrov (BG/KTM);
 9. Brent van Doninck (B/Yamaha); 10. Benoît Paturel (F/Yamaha); 11. Roberts Justs (LV/
 KTM); 12. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 13. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 14. Tim
 Gajser (SLO/Honda); 15. Julien Lieber (B/Yamaha); 16. Harri Kulas (FIN/Suzuki); 17. Ivo
 Monticelli (I/KTM), 1 Runde zurück; 18. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 19. Ben Watson
 (GB/KTM); 20. Jordan Booker (GB/KTM); 21. Karel Kutsar (EST/KTM); 22. Kevin Fors
 (B/Yamaha).
 Schnellste Runde: Jeffrey Herlings (NL/KTM), in 1:51,491 min (= 50,049 km/h)

Nächstes Rennen: 10. Mai 2015, Talavera de la Reina/E Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2	WM-Stand Hersteller MX2
1. Herlings	222
2. Ferrandis	185
3. Jonass	148
4. Gajser	137
5. Tonkov	133
6. Guillod (CH)	129
7. Seewer (CH)	125
8. Lieber	121
9. Tixier	115
31. Valente (CH)	4
1. KTM	244
2. Kawasaki	207
3. Yamaha	161
4. Honda	157
5. Husqvarna	136
6. Suzuki	125

NACHRICHTEN
Van Horebeek fällt
verletzt aus

MXGP Jeremy Van Horebeek war in Valkenswaard nicht am Start und wird auch nächste Woche in Talavera/E fehlen. Der 2015er-MXGP-Vizeweltmeister hat sich beim Sturz in Arco/I den linken Fuß angebrochen und trägt jetzt einen Gips: «Beim Sturz habe ich meinen Fuß unter der Fußraste eingeklemmt. Meine Titelhoffnungen sind vorbei, aber ich will bei meiner Rückkehr GP gewinnen.»

«Living for the Weekend» erst 2016

Motocross Es wird keine 2015er-Edition des erfolgreichen Videos «Leben für das Wochenende» geben, doch die Herausgeber planen für 2016 mit Fanbeteiligung. Fans können auf www.livingfortheweekend.mx bestimmen, welche Fahrer unter die Lupe genommen werden.

Bou-Doppelsieg zum Auftakt in Japan

Trial-WM Titelverteidiger Toni Bou landete beim WM-Auftakt in Motegi/JAP einen Doppelsieg. Der Spanier gewann am Samstag vor Landsmann Jeroni Fajardo und am Sonntag vor dem Heimischen Takahisa Fujinami. Adam Raga belegte die Plätze 3 und 4. Bou hat schon 8 Punkte Vorsprung auf Fajardo. ♦ AH/TS

Supercross-WM East Rutherford

Prestigiesieg für Tomac

Von THOMAS SCHIFFNER

Vor dem Finale in Las Vegas ist Honda-Pilot Eli Tomac dem Vize-WM-Titel ganz nah. KTM-Leader Ryan Dungey wurde in New Jersey Zweiter.

Es war das dritte Mal, dass Eli Tomac Ryan Dungey, der seinen zweiten WM-Titel längst in der Tasche hat, in dieser Saison besiegen konnte. In der Nähe von New York gewann Andrew Short den Finalstart; Dungey fuhr als Achter in Kurve 1 und rangierte nach verpatztem Start erst einmal an Position 6.

Honda-Pilot Cole Seely konnte Short passieren und führte vor Weston Peick und Tomac. Justin Barcia, an fünfter Position, schied einmal mehr durch einen Crash aus. Tomac konnte Seely niederringen und auch Weltmeister Dungey hatte sich schon auf P3 vorgekämpft. In der Endphase ver-

drängte Dungey Seely auf den dritten Platz. «Die Strecke war heute sehr holprig, und es war schwer, im Main Event noch zu überholen», erklärte Dungey eine seiner selten gewordenen Niederlagen.

KTM gewinnt auch mit Musquin

In der 250-ccm-Ostküstenmeisterschaft machte Marvin Musquin einen weiteren Titel für KTM klar. Der Franzose gewann sein sechstes Saisonrennen vor Honda-Pilot Justin Bogle und beendete die Meisterschaft mit 23 Punkten Vorsprung auf den Amerikaner. Er trifft beim «Shootout» kommenden Samstag in Las Vegas auf die besten Westküstenfahrer. KTM verlängerte den Vertrag mit Musquin auf die Jahre 2016 und 2017. Der 25-jährige Franzose wird nächstes Jahr in der 450er-Klasse in Supercross und US-Outdoor-Meisterschaft in Orange starten. ♦



M. Musquin



Dritter Saisonsieg für Eli Tomac

SUPERCROSS-WM / Resultate

Rutherford/USA: 25. April, 16. WM-Lauf
 Finale: 1. Eli Tomac, Honda; 2. Ryan Dungey, KTM; 3. Cole Seely, Honda; 4. Blake Baggett, Suzuki; 5. Andrew Short, KTM; 6. Broc Tickle, Suzuki; 7. Joshua Grant, Kawasaki; 8. Kyle Chisholm, Kawasaki; 9. Jason Anderson, Husqvarna; 10. Weston Peick, Yamaha; 11. Shane Moelrath, KTM; 12. Nicholas Wey, Kawasaki; 13. Ben Lamay, Husqvarna; 14. Nicholas Schmidt, Suzuki; 15. Kyle Partridge, Honda; 16. Ronnie Stewart, Suzuki; 17. Dustin Pipes, Suzuki; 18. Tevin Tapia, Suzuki; 19. Devon Raper, Kawasaki; 20. Justin Barcia, Yamaha; 21. Alex Ray, Honda; 22. Justin Brayton, KTM (alle USA)

Stand nach 16 von 17 Läufen: 1. Dungey, 365 Punkte; 2. Tomac 283; 3. Seely 259; 4. Reed 212; 5. Baggett 208; 6. Canard 204; 7. Anderson 200; 8. Tickle 183; 9. Short 180; 10. Ken Roczen (D), Suzuki 156; 11. Millsaps 147; 12. Grant 143; 13. Peick 140; 14. Chisholm 105; 15. Barcia 89

Letztes Rennen: 2. Mai, Las Vegas/USA Internet: www.amasupercross.com

KOMPAKT

»» **Motocross** Zum Glück fand der argentinische GP schon vor drei Wochen statt: Nach dem Vulkanausbruch an der chilenischen Grenze musste die Region letzte Woche evakuiert werden.

»» **Grasbahn-EM** Stephan Katt (2.) und Enrico Sonnenberg (8.) qualifizierten sich in Swingfield für das EM-Finale am 18.7. in Staphorst. Christian Hülshorst (10.) kam auf den Reserveplatz. Theo Pijper (NL) gewann.

»» **Speedway** Dänemark gewann den Länderkampf in Neustadt/Donau mit 44 Punkten vor Deutschland (32/Smolinski 14, Härtel 9, Erik Riss 7, Mark Riss 2), Polen (22) und England (20). Michael Härtel stürzte zweimal und gewann drei Läufe. ♦ AH/TS

CrossCountry-WM Sealine

Honda bedrängt Coma

Von ROBERT PAIRAN

Nach dem Pech beim ersten WM-Lauf in Abu Dhabi konnte sich das Honda-Team nun in Katar nicht nur mit Etappensiegen in Szene setzen.

Doch hinter einem taktisch perfekt fahrenden Marc Coma reichte es nicht ganz für den Gesamtsieg. Die Sealine-Rallye machte ihrem Ruf als schwie-

rigster zu navigierender WM-Lauf wieder einmal alle Ehre. Das bekam Ex-Weltmeister Paulo Gonçalves auf Honda schon am 1. Tag zu spüren, der nur als Fünfter ankam, während Titelverteidiger Coma auf der KTM mit einem Tagessieg den Grundstein für den Sieg legte. An der Spitze des Feldes gestartet, legte Gonçalves die Spuren am 2. Tag, und die gesamte Konkurrenz konnte aufholen. Das ist das immer wiederkehrende

Problem der Marathon-Rallyes, dass die zuerst gestarteten Fahrer alleine navigieren müssen und keine Spuren haben, um sich zu orientieren.

Etappensieg für Walkner

Am 3. Tag fiel die Entscheidung gegen den schnellen Honda-Piloten Joan Barreda, der am Ende des Tages eine Abkürzung nehmen wollte – die aber leider in ein komplett anderes Tal führte, woraufhin er ungefähr 15

Kilometer wieder zurückfahren musste.

Der Österreicher Matthias Walkner konnte am 2. Tag einen Etappensieg einfahren, weil er seinem KTM-Teamkollegen Jordi Viladoms folgen konnte und nicht selbst navigieren musste. Am Ende war es der 7. Gesamtrang. Die Navigation ist noch die Achillesferse des Ex-MX3-Weltmeisters, doch nach eigenem Eingeständnis lernt er ständig dazu. ♦

CROSS-COUNTRY-RALLYE-WM / Resultate

Rallye «Sealine Katar» (UAE): 27 Fahrer gestartet, 21 im Ziel, 5 Etappen über 1915 km, davon 1757 km Sonderprüfungen

Gesamtwertung: 1. Marc Coma (E), KTM in 19:56,48 Stunden; 2. Joan Barreda (E), Honda, +4:40 min.; 3. Paulo Gonçalves (P), Honda, +6:33 min.; 4. Jordi Viladoms (E), KTM; 5. Pablo Quintanilla (CHI), KTM; 6. Sam Sunderland (GB), KTM; 7. Matthias Walkner (A), KTM; 8. Armand Monleon (E), KTM; 9. Jakub Piatek (PL), KTM; 10. Moh. Al Balooshi (UAE), KTM
WM-Stand nach 2 von 6 Läufen: 1. Coma, 56 Punkte; 2. Sunderland 36; 3. Quintanilla 33; 4. Barreda 30; 5. Gonçalves 23; 6. Al Balooshi 22; 7. Faria 16; 8. Ricky Brabec (USA), 14.
Nächster Lauf: 10.–17. Mai 2015, Pharaonen Rallye, EGY Internet: www.fim-live.com



So einsam war Marc Coma nicht während der ganzen Rallye

Supermoto-WM Ottobiano

Kopf-an-Kopf-Rennen der Drifter

Wenngleich in der Supermoto-WM die Quantität fehlt – spannender als momentan könnte der WM-Kampf zwischen Chareyre und Hermunen nicht sein.

Auch in der Heimat des Supermoto, im italienischen Ottobiano, gingen nicht mehr als 16 Asphalt-Surfer in die Startaufstellung. Nachdem Mauno Hermunen den Auftakt in Spanien beherrscht hatte, konnte Weltmeister Thomas Chareyre in Italien eindrucksvoll zurückschlagen: Der französische TM-Pilot gewann von der Pole aus beide Rennläufe. Im 1. Heat kämpften der Tscheche Pavel Kejmar und der junge Österreicher Lukas Höllbacher um die Plätze; Hermunen wurde nur Fünfter. Mit Platz 2 im 2. Lauf betrieb der Finne Schadensbe-

grenzung. Höllbacher bewies einmal mehr, dass er in der Weltspitze angekommen ist.

Wieder Doppelsieg für Schmidt

Der Husqvarna-Pilot musste sich in Lauf 2, nachdem er in der 1. Runde in verschiedene Kollisionen verstrickt war, vom letzten Platz aus vorkämpfen – und wurde Sechster. Zwischen Chareyre und Hermunen liegen nur zwei WM-Punkte. Höllbacher fehlen auf den Dritten Lazzarini lediglich drei Zähler!

In der für die Europameisterschaft gewerteten S2-Klasse gelang dem mit FMS-Lizenz fahrenden Deutschen Marc Reiner Schmidt bereits der zweite Doppelsieg. Mit 23 Punkten Vorsprung auf den Finnen Toni Klem ist der TM-Fahrer klar unterwegs in Richtung Titel. ♦ TS

SUPERMOTO-WM / Resultate

Ottobiano/1: 26. April 2015, Wetter/Piste: bewölkt, 22 Grad / trocken
1. Lauf (16 Fahrer gestartet, 16 gewertet): 1. Thomas Chareyre (F), TM; 2. Pavel Kejmar (CZ), Husqvarna; 3. Lukas Höllbacher (A), Husqvarna; 4. Ivan Lazzarini (I), Honda; 5. Mauno Hermunen (FIN), TM; 6. Andrea Occhini (I), Honda; 7. Asseri Kingelin (FIN), Honda; 8. Devon Vermeulen (NL), KTM; 9. Christian Ravaglia (I), Honda; 10. Elia Sammartin (I), TM
2. Lauf (16 Fahrer gestartet, 16 gewertet): 1. Chareyre; 2. Hermunen; 3. Lazzarini; 4. Kejmar; 5. Vermeulen; 6. Höllbacher; 7. Occhini; 8. Sammartin; 9. Teo Monticelli (I), Honda
WM-Stand (nach 2 Rennen): 1. Chareyre, 90 Punkte; 2. Hermunen 88; 3. Lazzarini 78; 4. Höllbacher 75; 5. Kejmar 69; 6. Vermeulen 54; 7. Ravaglia 53; 8. Kingelin 49
Nächstes Rennen: 17. Mai, noch offen
Internet: www.supermotos1.com

FMX-EM München

Absprung aus zehn Metern Höhe

Der Franzose David Rinaldo gewann den FMX-EM-Lauf in München. Im Whip Contest feierten die Deutschen einen Doppelsieg.

In der Olympiahalle München kämpften elf der weltbesten Freestyle-Artisten um den Sieg bei der 5. Runde der FMX-Europameisterschaft. Von den drei Deutschen Luc und Hannes Ackermann sowie Lukas Weis schaffte keiner den Einzug ins Finale. Hannes Ackermann verpasste als Siebter die Endrunde nur knapp, während sich Luc Ackermann nach einem verpassten Rotationssprung zwar in zehn Metern Höhe vom Motorrad trennen musste, aber unverletzt blieb. Auch der grippegeschwächte FMX-Star Libor Podmol hatte Probleme und

schaffte die Qualifikation nur knapp. Genauso wie David Rinaldo, der sich nach einem katastrophalen Beginn mit einem Deadsailor mit Kombotricks und einem Zusatz-Sprung noch retten konnte. Maikel Melero, Brice Izzo und Rob Adelberg schafften den Einzug ins Finale problemlos.

Immerhin hielten sich Luc Ackermann und Lukas Weis mit den Plätzen 1 und 2 im Whip Contest schadlos.

Melero: Sturz statt Sieg

Im Finale fiel Podmol nach frühen Fehlern aus der Entscheidung. Der Australier Adelberg sah lange wie der sichere Sieger aus, doch Rinaldo übertrumpfte ihn noch. Den stärksten Run zeigte Maikel Melero, doch der Spanier stürzte bei der Landung nach dem letzten Sprung. ♦ ML/OF



D. Rinaldo

FREESTYLE-MOTOCROSS-EM / Resultate

München: 25. April 2015
Qualifikation: 1. Maikel Melero (E), Yamaha, 347 Punkte; 2. Rob Adelberg (AUS), Yamaha, 331; 3. David Rinaldo (F), Yamaha, 310; 4. Libor Podmol (CZ), Yamaha, 308; 5. Leonardo Fini (I), KTM, 304; 6. Brice Izzo (F), Yamaha, 301; 7. Hannes Ackermann (D), KTM, 296; 10. Lukas Weis (D), Honda, 226; 11. Luc Ackermann (D), Husqvarna, 101
Finale: 1. Rinaldo 393; 2. Adelberg 391; 3. Izzo 351; 4. Podmol 342; 5. Melero 337.
EM-Stand (nach 5 Wettbewerben): 1. Remi Bizouard (F), Kawasaki, 74; 2. Melero 73; 3. Petr Pilat (CZ), KTM, 70; 5. Luc Ackermann, 55; 12. H. Ackermann 21
www.notj.de

NACHRICHTEN

Verletzter Nemeth gewinnt GCC-Auftakt

CrossCountry Nach dem schweren Sturz bei den MX-Masters vor nur zwei Wochen gewann der gebürtige Ungar Kornel Nemeth bereits den ersten Lauf der German-Cross-Country-Serie im thüringischen Walldorf. Christian Weiß konnte kurz vor dem Tankstopp bereits auf den zweiten Platz vorfahren und diesen bis ins Ziel vor Dennis Baudrexel verteidigen.

«Wölfe» Wittstock gewinnen Paar-Cup

Speedway Matthias Schultz/Christian Hefenbrock gewannen in Meissen für Wittstock den Paar-Cup 2015 mit 40 Punkten. Drei Punkte zurück wurden René Deddens/Tobias Kroner für Cloppenburg Vizemeister. Meissen (34 Punkte, Kröger/Wölbert) wurde Dritter.

Landshut verliert Heimpremiere knapp

Speedway Beim ersten Bundesliga-Match der Saison zwischen Landshut und Wolfslake Falubaz Berlin mussten sich die Gastgeber mit 43:44 geschlagen geben. Ein Sieg von Rafal Okoniewski und 3:3 im letzten Lauf sicherte Wolfslake den knappen Sieg. Okoniewski und Martin Smolinski (je 13) waren die besten Scorer. ♦ RP/TS

KOMPAKT

»» **Grasbahn** Das wegen Regen vorzeitig abgebrochene Grasbahnrennen in Schwarme gewann Jörg Tebbe vor Dirk Fabriek (NL) und Glen Phillips (GB). Die Matthijssen-Geschwister siegten bei den Gespannen.

»» **Speedway** Nach der Verletzung von Kai Huckenbeck werden am Samstag in Landshut vorausichtlich Martin Smolinski, Michael Härtel, Tobias Busch und Christian Hefenbrock die World-Cup-Qualifikation fahren.

»» **Speedway-Paar-Cup** Deutschland hat auch für den 3. Lauf des Speedway-Paar-Cups am 9. Mai in Esbjerg/DK die Wildcard erhalten. Doch am gleichen Tag ist die World-Cup-Qualifikation in Landshut. ♦ TS

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

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

SQ 5 JW, 18000 km, estorilblau, Vollausst. wie: Panoramadach, AHK, B&O usw, 59.900,- €. Tel. 0172/4224706



S3 Limousine, Neuwagen, nardograu, Vollausstattung inkl. B & O, € 55.555,- (MwSt. awb.), Verbrauch: kombiniert 6,9, innerorts 8,8, außerorts 5,9 l/100 km, Co2 159 g/km, Effizienzklasse D. Audi Hamburg GmbH, Kollastrasse 41-63, 22529 Hamburg, Tel. 040/548000, www.audizentrum-hamburg.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26403

Chiptuning u. Vmax bei MSpeed.de, alle Marken. Info: 0221/84690830 H

Chiptuning u. Vmax bei MSpeed.de, alle Marken. Info: 0221/84690830 H

BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Suche M1, Z1, Z8, M3, 6er. 0761/703400 H

JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche für BMW Z3 Gepäckträger und Koffer, auch einzeln. Tel. 06345/3069

BMW M3 E30 Neuteile, HA-Diff. 4, 27-25%, 1200, €, ZF 75% Sp. 1000,- €, Stoßfänger vo. 550,- €. M3 - M4 VA + HA geb. Komp. 3800,- €. VA-Carbon-Keramik-Bremse neu 5000,- €. Tel. 0171-2377771

Chiptuning u. Vmax bei MSpeed.de, alle Marken. Info: 0221/84690830 H

850 Ci, EZ 12.97, 92000 km, top gepflegt, barbadogrün, Büffelleder anthr., Kompl.-Ausstattung, M-Aero-Paket, 8-fach Mischbereifung, Einbautelefon, Standhgz., 6-fach CD, EDC, AUC, PDC hinten u.v.m. von privat, 39.500,- €. Telefon 089/6124505 oder 0174/3363847

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cobra

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

Ferrari

Persennung, schwere BW-Qualität, rot, mit FR-Wappen, passend für 308 u. 328 - neuwertig, € 250,-. FERRARI-ARISSIMA, 24 Stk. Bände, eine vollkommene Schilderung aller Ferrari-Typen bis F50, original - neu, € 2400,- oder gegen Höchstgebot. PILOTI che gente ... mit Original Ferrari Unterschrift (lila), neuwertig, gegen Gebot. Bei Interesse erreichbar unter KÖLN 0221/4911717 nach 18.00 Uhr

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

Jaguar

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

Seriöse Jag. ges., u.frei, Bj. 93-2014. ahg-schubert@t-online.de, 07231/143333 H

KTM



Größter KTM X-Bow Händler in Europa. Auer Gruppe GmbH, Bodenseeeallee 2, 78333 Stockach, Tel. 07771/93050, www.auer-gruppe.de H

Mercedes

www.mclarenf1.de H

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

www.autoteileluecke.eu, Dichtungen usw. H



500 E W124036, EZ 06.91, 1. Hand, TOP, bisonbraunmet., Leder brasil, Sonderanfertigung, Sonderausst., DEKRA YTGA Note 2, VB 28.000,- €. 0711/18772-88, hwn@gmx.li

Chiptuning u. Vmax bei MSpeed.de, alle Marken. Info: 0221/84690830 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

VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig „HARTMANN SP6“ - Sprinter 316 CDI Kombi 9-Sitzer, EZ 05/2014, ca. 14.000 km, Aerodynamikpaket SP 6 (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Alu-Radsatz VEST 3 mit SR 255/55 R19, weitere Tuning-Ausstattungen möglich. Standhgz., Doppelklimaanlage, Xenon, Navi u.v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 7,6; auß.orts 6,5; komb. 6,9; CO2 komb.: 182 g/km; CO2 - Effizienz: A; 59.380,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning. Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26426

Chiptuning u. Vmax bei MSpeed.de, alle Marken. Info: 0221/84690830 H



SL 500, EZ 7/1996, 75000 km, 235 kW (320 PS), rot, Klima, 20.000,- €. Tel. 0151/21874112, dirk@muellerarbeit.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26470

Porsche

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



Cayman R, EZ 5/2012, 10000 km, 243 kW (330 PS), grau, Alcantara, Top, Leichtvers. ohne Klima, i. A., 51.500,- €. BRA classic & sports car GmbH, 97424 Schweinfurt, Tel. 09721/675305, www.bragmbh.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26450

**MOTOR
SPORT**
aktuell **Jetzt online
abonnieren!**

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

**Top-Prämien und
attraktive Geschenke
zur Auswahl!**

www.motorsport-aktuell.com/abo

Porsche

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

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

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

www.autoteileluecke.de Telefon 05706/391794 H

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

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

997, PDK, 39000 km, SD, Vollleder, Sportabgas, sehr gepfl., VB 52.500,- €, Inzahlung Cabrio, Tel. 0175/1838787

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

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

www.Indysport.de H

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

brembo.
Motorsport- und
High Performance
Bremsanlagen

Service · Verkauf ·
Wartung & Instandsetzung · Beratung

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

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

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Renntransporter



Promotions Truck! Sattelzugmaschine: Mercedes Actros 1845 LS, Bj. 2010, 335 kW - 455 PS, 270000 km, unfallfrei, KETTERER - Promotion Trailer: EXPO K4 voll - Luftfederung, Generator: 10 kW - Diesel, Bj. 2002, 2012 von der Fa. Schuler kompl. überholt, 2 Klimaanlage, kompl. Küche, VIP Ecke, für 8 Personen, Kommunikationsanlage, sep. Arbeitsraum für 8 - 10 Personen, neuwertiger Zustand, Anbauzeit: 6 x 6 m, zur Vermietung/zum Verkauf. Weitere Informationen: E-Mail: webmaster@sportpromotion.net H

VW

Golf 7 GTI DSG, MJ 14, 49000 km, 5-T, weiß, Navi, Xen., Tel., MFL, Werksg., 22.950,-. Tel. 0174/8224966



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

**Jetzt online
abonnieren!**

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tuning-Fahrzeuge



9ff / 911 Turbo Cabrio, EZ 8/2004, 65000 km, 478 kW (650 PS), weiß, Klima, sehr schönes 911 Turbo Cabrio von 9ff, Inspektion vor 1000 km, Kupplung, Bremsen, Reifen, TÜV alles neu, VB 69.000,- € (MwSt. ausweisbar). Tel. 0171/1213150
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26405

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Cabrio Golf R DSG, Bj. 13, weiß, Vollled., Kli., Nav., Xe., 38000 km, DCC, ufr., 1A, 26.900,-. Tel. 0174-8237080

Immobilien

Geräumiges Haus mit mehreren Wohneinheiten, mit Garten, Schaufenster, großer Werkstatt mit Hebebühne, Baugrundstück und 4 Garagen auf ca. 1485 qm, Preis VB 179.500,- €, Nähe Nürburgring/Vulkaneifel. Tel. 0170/8175751

Literatur

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

MOTOR SPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Namen & Nachrichten

BMW: 24h mit Dream-Team

Alex Zanardi, Timo Glock, Bruno Spengler Mit diesem illustren Werksfahrertrio geht BMW Motorsport am 25./26. Juli beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps (Belgien) an den Start. Die drei Ex-Champions diverser Rennserien wechseln sich am Steuer eines BMW Z4 GT3 ab. Der Wagen ist so modifiziert, dass der nach einem Rennunfall im Jahr 2001 beidseitig unter-schenkelamputierte Zanardi damit ebenso fahren kann wie seine körperlich nicht beeinträchtigten Teamkollegen. «Üblicherweise sind wir bei BMW Motorsport mit Superlativen sehr vorsichtig, aber dieses Projekt ist in dieser Form einzigartig und auch für uns etwas ganz Besonderes», erklärte BMWs Motorsportdirektor Jens Marquardt. Zanardi (48), Glock (33) und Spengler (31) gehören seit Jahren zum BMW-Kader. Eingesetzt wird ihr 24h-Auto in Spa-Francorchamps vom Team ROAL Motorsport, mit dem Alex Zanardi 2003 bereits sein

Comeback in den Motorsport absolviert hat.

Thomas Biermaier Der 37 Jahre alte Sportdirektor des Teams ABT Sportsline (DTM, Formel E) hat am 17. April seine Lebensgefährtin Monika Greif geheiratet. Hinterher standen seine ABT-Kollegen Spalier vor dem Standesamt Durach bei Kempen. Besonders stolz dabei war Lena, die zweieinhalbjährige Tochter des Paares.

Martin Holmes Der international anerkannte Rallye-WM-Journalist und zeitweilige MSA-Mitarbeiter hat am 25. April sein 75. Lebensjahr vollendet. Der Brite berichtet seit mehr als 40 Jahren über die Rallye-WM. Sein Jahrbuch «World Rallying» ist nach wie vor weltweit «die Bibel des Rallyesports». Martin Holmes bestritt zwischen 1973 und 1981 insgesamt 18 WM-Läufe als Copilot – unter anderem von Ove Andersson, Timo Mäkinen, Russel Brooks oder Jean Ragnotti. ♦ MSA/RK



1996

KENNY BRÄCK



2014

Automobil-Stars gestern & heute
WAS MACHT EIGENTLICH...?

Drei Ereignisse haben die Karriere des Kenny Bräck nachhaltig geprägt. Da ist zum einen sein Indy-500-Sieg 1999 im Team von US-Rennlegende A.J. Foyt. Dieser Triumph steht auf der Liste seiner größten Erfolge an erster Stelle. Der Sieg im Nudeltopf ist wichtiger als der IRL-Titel 1998. «Es ist zwar nur ein Rennen», sagt der heute 49-jährige Schwede. «Aber dieses eine will jeder gewinnen. Ich habe mich monatelang darauf vorbereitet. Weil es ein Rennen ist, in welchem du nicht gegen die anderen Konkurrenten, sondern viel mehr gegen die Tücken dieser Strecke kämpfst.»

Reignis Nummer 2 liegt Enoch ein paar Jährchen zurück. Es hat sich 1996 vor unserer Haustür, in Hockenheim, abgespielt. Bräck und Jörg Müller kämpften im letzten Rennen um den Titel in der Formel 3000. Dabei kam es zur Berührung, als Bräck versuchte, Müller zu überholen. Für den Deutschen war das Rennen vorbei. Und Bräck bekam die Schwarze Flagge gezeigt. «Das war ein Rennunfall», ereifert sich Bräck noch heute, wenn er die Bilder sieht. «Dafür würdest du heute eine Drive-Through kriegern – wenn überhaupt. Aber damals disqualifizierten sie mich direkt. Ich dachte mir: Ihr könnt mich mal! – und bin durchgefahren.» Doch Sieg und Titel waren futsch. Obendrauf gab es noch eine Geldstrafe von 50000 Dollar. «Die haben wir vor einem FIA-Gericht auf 30000 runtergehandelt.»

Auch ohne F3000-Titel hatte sich Bräck einen Namen gemacht. Doch nicht

in der Formel 1, wo Bräck u.a. für Ligier und Arrows testete, war seine nächste Station. Den Blondschoopf zog es nach Amerika. Dort erfüllte er sich seinen Traum einer großen Karriere, bis zu Ereignis 3 am 13. Oktober 2003. Bräcks Unfall auf dem Texas Motor Speedway ist bis heute Wertekord. Beim Aufprall in den Zaun wirkte eine Kraft von 214 g! Das heißt: Bräck musste für einen Moment 14,5 Tonnen seines eigenen Körpergewichts ertragen. Erstaunlicherweise tat er dies. «Ich würde es als medizinisches Wunder beschreiben», lacht Bräck heute. Dass der Skandinavien beim Unfall zahlreiche Knochenbrüche erlitt, war ob seines Zustandes kaum der Rede wert. «Zum Glück hatte der Arzt an der Strecke zwei kleine Säcke dabei. Darin sammelte er meine Knochen ein, die auf der Strecke verteilt waren.»

Nach monatelanger Rehabilitation gab Hobbygitarrist Bräck 2005 ein Comeback: beim Indy 500. Ausgerechnet für Buddy Rice, der ihn nach seinem Crash ersetzte. Das war es dann aber. Danach kümmerte er sich jahrelang um die Karriere des heutigen F1-Piloten Marcus Ericsson. «Außerdem habe ich eine Investment-Firma gegründet. Ich muss täglich etwas unternehmen. Sonst wird es mir langweilig.» Sein Haus in Indianapolis hat Bräck bis heute behalten. Genauso wie die Liebe zu schnellen Autos. Bräck ist ein gern gesehener Gast bei historischen Events. Ob nun Ford GT40 oder Shelby Cobra – Bräck fährt sie alle – am Limit. CHRISTIAN EICHENBERGER



Neues BMW-24h-Trio: Spengler, Zanardi, Glock (von links)



Die Biermaiers



Martin Holmes



Kurz vor dem Crash: Bräck 2003 beim IRL-Rennen in Texas

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, Thomas Schiffrer

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl, Gustav Bösing, Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Gruller, Michael Heilmann, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopp, Annette Laqua, Achim Schlang, Wolfgang Morseher, Robert Pauran, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Sotapka, Julius Tannert, Arno Wiestner, Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, 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/Direk/Reiter, Sascha Dörrenbacher, dpa/picture alliance, Daniel Fessel, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Nikolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Thomas Umer, Friedrich Weisse, Jörg Wisemann, Willem Wittenberg/RSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Simone De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Lötscher

Grafik und Produktion:

Jürg Schneider, Sophie Semmelmann

VERLAG

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

CEO/Geschäftsführung:

Rezo Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer, sgranzer@motorpresse.de, 0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif, vreif@motorpresse.de, 0711 182 - 1839

Webverkauf Online:

Zeljka Berden, zberden@motorpresse.de, 0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de, 0711 182 - 1613

Carmen Brix, cbrix@motorpresse.de, 0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:

D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG, Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter:

Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:

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

Abonentenservice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell, 70158 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@staempfl.com

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

ISSN 1421-8488

**Ja, aber...
Zum Leserbrief von Herrn
Willersinn, MSa 17/2015**

Was nützt dem Fan eine Formel 1 mit nur noch drei großen Teams? Da ja Herr Ecclestone mindestens 20 Autos vertraglich zugesichert hat, hieße das sieben Autos pro Team – oder je zehn Ferraris und Mercedes, wenn auch Red Bull aussteigt. Außerdem lese ich von technisch höchstem Niveau, effizient und zukunftsweisend. Hohes Niveau ja – aber zukunftsweisend? Turbotechnik gibt es schon lange, ebenso Hybridtechnik, und die ist bei normalen Autos nicht so gefährlich wie bei F1-Rennwagen. Ich erinnere an die noch ungeklärte Ursache für Alonso's Testunfall. Der CW-Wert eines F1-Autos ist höher als einer Schrankwand, da kommt wahrscheinlich sogar ein Hummer drunter. Einen klappbaren Heckflügel wird es für normale Autos wohl nicht geben, um auf der Autobahn in dritter Spur einen Porsche oder Ähnliches zu verblasen. Keramikbremsen und Karbonchassis sind für «Normalos» auch nicht zu stemmen! Und wenn ich dann immer noch lese, dass der Verbrauch in Kilogramm pro Runde angegeben wird, bei zirka fünf

km Rundenlänge, und nicht in Liter pro 100 km, dann brauchen wir von Effizienz ja wohl nicht zu reden.
*Bernd Zipperling,
57074 Siegen*

Zufrieden?

Zur Motorrad-WM beim TV-Sender Eurosport

Nun dürften diejenigen TV-Zuschauer, welche mit «Sport 1» nicht zufrieden waren und sich über die Rückkehr von «Eurosport» freuen, auf dem Boden der Tatsachen angekommen sein. Ich werde jedenfalls kein zusätzliches Geld ausgeben, so gerne ich die Rennen auch gesehen habe. Wie denken wohl die Sponsoren aus dem deutschsprachigen Raum darüber?
*Heinz Sturm,
56076 Koblenz*

Abschied nehmen

Zur Motorrad-WM beim TV-Sender Eurosport

In MSa lobten zwei Leser die Eurosport-TV-Übertragung der MotoGP-Rennen in Katar. Dem stimme ich zu. Den Lauf in Austin/USA konnte ich aber nicht sehen, weil ich Eurosport 2 nicht empfangen. Ich werde dies auch zukünftig weder können noch wollen, denn zusätzliches TV-Geld werde ich nicht entrichten. Was sagen wohl die Team-Sponsoren dazu, dass sie nur sechs-, siebenmal im Jahr im TV zu sehen sind? Schade um den tollen Sport, aber ich muss notgedrungen Abschied nehmen.
*Manfred Schmitt,
35716 Dietzhölztal*

KONTAKT

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

TERMINE

AUTOMOBIL

1./25.	Rallye, Sulingen	DM	D
1./25.	Rallye, Pinguau	ÖM	A
2.5.	Sportwagen, 6h Spa-Francorchamps	WM	B
2./3.5.	Rallycross, Hockenheim	WM	D
2./3.5.	DTM, Hockenheim	DM	D
3.5.	Tourenwagen, Budapest	WM	H
3.5.	Formel 3, Hockenheim	EM	D
3.5.	NASCAR, Talladega/Alabama		USA
3.5.	Porsche Carrera Cup, Hockenheim		D
3.5.	AutoGP, Budapest		H

MOTORRAD

1.5.	Speedway, Debrecen	EM	H
1.5.	Motocross/Seitenwagen, Kamp-Lintfort	DM	D
1.5.	Speedway/Bundesliga, Brokstedt	DM	D
2.5.	Supercross, Las Vegas	WM	USA
2.5.	Speedway, St. Johann	WM	A
2.5.	Speedway/Bundesliga, Stralsund	DM	D
2.5.	Enduro, Salzburg	ÖM	A
3.5.	MotoGP/Moto2/Moto3, Jerez de la Frontera	WM	E
3.5.	Motocross, Orlyonok	EM	RUS
3.5.	Superbike/Supersport/Moto3/IDM, Lausitz	DM	D
3.5.	Seitenwagen/IDM, Lausitz	DM	D
3.5.	Yamaha R6/Junior-Cup, Lausitz		D
3.5.	Motocross/ADAC Masters, Jauer		D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 28.4.

10.00, 14.45 Formel-3-EM, Le Castellet (F), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
20.45 Motorheads: Prinz von Leopold (Magazin/Dok.) **MOTORVISION TV**
23.00 Formel Renault 3.5, Alcañiz (E), Rennen (W) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 29.4.

12.00 Motorheads: Ferruccio Lamborghini (Magazin/Dok.) **MOTORVISION TV**
16.15 European Le Mans Serie, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
19.30 Motorheads: Prinz von Leopold (Magazin/Dok.) **MOTORVISION TV**
21.30 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Höhepunkte (Zus.) **ORF SPORT+**

DONNERSTAG, 30.4.

11.45 Motorheads: Ferry Porsche (Magazin/Dok.) **MOTORVISION TV**

FREITAG, 1.5.

14.15 Formel 1, Mexiko-Stadt (MEX), Rennen 1986 (Zus.) **ORF SPORT+**
17.40 Car History: 60 Jahre Porsche 550 Spider (Magazin/Dok.) **MOTORVISION TV**
23.55 DTM (Magazin), Hockenheim (D), Vorberichte **SPORT 1**

SAMSTAG, 2.5.

8.15 NASCAR, Richmond/Virginia (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
10.00 Formel-3-EM, Hockenheim (D), 1. Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
10.40 Formel-3-EM, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) **MOTORS-TV**
12.45 AutoGP, Budapest (H), Rennen (live) **EUROSPORT**
13.45 Langstrecken-WM, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) **MOTORS-TV**
14.25 Langstrecken-WM, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) **ORF SPORT+**
14.30 DTM, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) **ARD**

14.30 ADAC GT Masters, Oschersleben (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
15.30 VLN-Langstreckenmeisterschaft, Nürburgring, 4-h-Rennen (Zus.) **SPORT 1**
15.55 DTM (Magazin), Hockenheim (D), 1. Rennen, Vorberichte **SPORT 1**

18.30 Langstrecken-WM, Spa-Francorchamps (B), Rennen (live) **EUROSPORT**
20.00 Formel-3-EM, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
21.30 Tourenwagen-WM, Budapest (H), Qualifikation (Aufz.) **EUROSPORT**
21.45 United Sportsscar Challenge USC, Laguna Seca (USA), Rennen (live) **MOTORS-TV**
22.00 ADAC GT Masters, Oschersleben (D), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**
23.00 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), 1. Rennen (Aufz.) **SPORT 1**

SONNTAG, 3.5.

0.35, 19.00 VLN-Langstreckenmeisterschaft, Nürburgring, 4-h-Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

1.00, 19.25 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), 1. Rennen (Aufz.) **SPORT 1+**
9.45 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Höhepunkte (Zus.) **MOTORS-TV**
13.20 DTM, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) **ARD**

18.30 NASCAR, Talladega/Alabama (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**
0.00 Motorsport-Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

MONTAG, 4.5.

13.30, 23.30 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Höhepunkte (Zus.) **MOTORS-TV**
14.00, 18.15 Tourenwagen-WM, Budapest (H), 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**
7.00 Tourenwagen-WM, Budapest (H), 1. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**
8.45 Tourenwagen-WM, Budapest (H), 1. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**
9.15 Tourenwagen-WM, Budapest (H), 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**

MOTORRAD

DIENSTAG, 28.4.

21.15 Motocross-WM, MXGP, Valkenswaard (NL), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**
22.05 Motocross-WM, MXGP, Valkenswaard (NL), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**
22.55 Motocross-WM, MX2, Valkenswaard (NL), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**
23.30 Motocross-WM, Valkenswaard (NL), Rennen (W) **EUROSPORT**
23.50 Motocross-WM, MX2, Valkenswaard (NL), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**

MITTWOCH, 29.4.

10.00 Motocross-WM, MXGP, Valkenswaard (NL), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**
10.55 Motocross-WM, MXGP, Valkenswaard (NL), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**
11.45 Motocross-WM, MX2, Valkenswaard (NL), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**
12.35 Motocross-WM, MX2, Valkenswaard (NL), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**

DONNERSTAG, 30.4.

17.15 MotoGP, Termas de Río Hondo (RA), Rennen (W) **EUROSPORT**
21.40 Trial-WM, Moteji (J), Höhepunkte (Zus.) **MOTORS-TV**

FREITAG, 1.5.

9.00 Moto3-WM, Jerez de la Frontera (E), Training (live) **EUROSPORT**
9.45 MotoGP-WM, Jerez de la Frontera (E), Training (live) **EUROSPORT**
10.45 Moto2-WM, Jerez de la Frontera (E), Training (live) **EUROSPORT**
14.05 Motocross-WM, Valkenswaard (NL), Rennen (W) **SPORT 1+**

SAMSTAG, 2.5.

9.00 Moto3-WM, Jerez de la Frontera (E), Training (live) **EUROSPORT**
9.45 MotoGP-WM, Jerez de la Frontera (E), Training (live) **EUROSPORT**
10.45 Moto2-WM, Jerez de la Frontera (E), Training (live) **EUROSPORT**

11.45 Motorrad-WM, Jerez de la Frontera (E), Vorberichte (live) **EUROSPORT**
12.30 Moto3-WM, Jerez de la Frontera (E), Qualifikation (live) **EUROSPORT**
12.45 Motocross-WM, Valkenswaard (NL), Rennen (W) **SPORT 1+**
13.30 MotoGP-WM, Jerez de la Frontera (E), Qualifikation (live) **EUROSPORT**
15.00 Moto2-WM, Jerez de la Frontera (E), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

SONNTAG, 3.5.

8.30 Motorrad-WM, Jerez de la Frontera (E), Warm-up (live) **EUROSPORT**
10.00 Motorrad-WM, Jerez de la Frontera (E), Vorberichte (live) **EUROSPORT**
11.00 Moto3-WM, Jerez de la Frontera (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
12.05 Moto2-WM, Jerez de la Frontera (E), Rennen (live) **SRF 2**
12.15 Moto2-WM, Jerez de la Frontera (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
13.45 MotoGP-WM, Jerez de la Frontera (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
13.55 MotoGP-WM, Jerez de la Frontera (E), Rennen (live) **SRF INFO**
20.15 Eine Motorrad-Legende wird 60: August Ainger (Dok.) **ORF SPORT+**
0.00 Motorsport-Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

MONTAG, 4.5.

9.45 Moto3-WM, Jerez de la Frontera (E), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**
10.30 Moto2-WM, Jerez de la Frontera (E), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**
11.15 MotoGP-WM, Jerez de la Frontera (E), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**
14.30 British Superbike, Oulton (GB), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
17.30 British Superbike, Oulton (GB), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
22.00 British Superbike, Oulton (GB), 1. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**
22.30 British Superbike, Oulton (GB), 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**
23.00 MotoGP-WM, Jerez de la Frontera (E), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**

IM NÄCHSTEN HEFT / 05.05.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Vor Spanien-GP
Langstrecken-WM: Lauf in Spa
DTM: Start in Hockenheim
MOTORRAD
Motorrad-WM: Lauf in Jerez
Supercross-WM: Las Vegas
IDM: Auftakt in der Lausitz

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: 17. Mai, 24-Stunden-Rennen Nürburgring; 24. Mai, «sport auto»-High Performance Days 2015; 25. Mai, Wolfsfelder Bergrennen. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

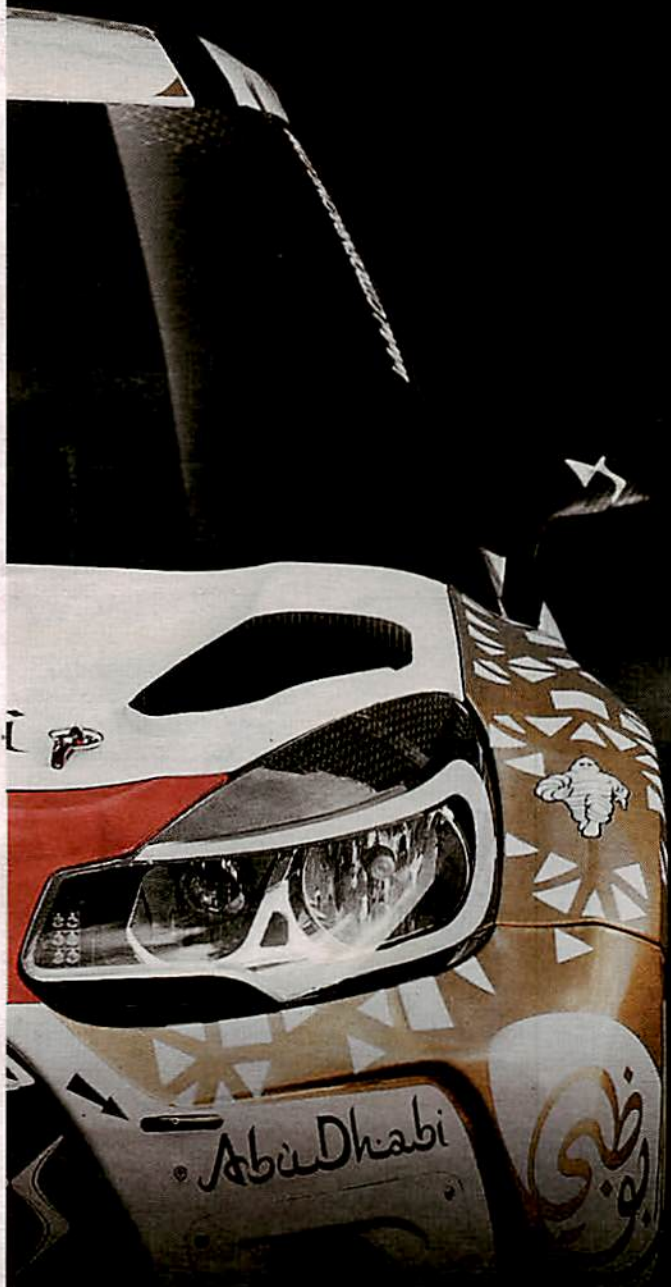


DS empfiehlt TOTAL



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE



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

DS 3
Ultra-personalisierbar



www.driveDS.de