

# MOTORSPORT aktuell

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

MotoGP in Austin

## Márquez: Sieg ohne Fun

S. 24

Jeden  
Dienstag  
neu



Formel 1 / Hamilton klarer Sieger beim GP von China

# ROSBERG IN NOT UND WUT



Langstrecken-WM  
Audi: Nur ganz knapp  
Porsche besiegt S. 18

Moto2  
Deutsche & Schweizer:  
Austin-Pleiten S. 28

Nürburgring  
Tempolimit: GT3 & Co  
wieder erlaubt S. 3

Moto3  
Kiefer: Deutscher  
Triumph in USA S. 29

IndyCar  
De Silvestro: Vierte in  
der Regenschlacht S. 16

Superbike-WM  
Ducati: Endlich mal  
wieder Erster S. 30

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

[www.motorsport-aktuell.com](http://www.motorsport-aktuell.com)



Auch in Shanghai kam Nico Rosberg (großes Foto, links) nicht an Mercedes-Teamkollege Lewis Hamilton vorbei. Der Titelverteidiger holte beim China-GP

seinen zweiten Saisonsieg vor Rosberg. Der warf Hamilton unfaires Taktieren vor. Wie der Weltmeister konterte. Wie Mercedes auf den Streit reagierte. **Ab S. 4**

## LIEBE LESER!



Arno Wester,  
Sonderkorrespondent

Der tragische Unfall Ende März auf dem Nürburgring hat leider zu vielen unsachlichen Diskussionen geführt. Zum Glück haben die Verantwortlichen von DMSB, ADAC, CNG, VLN und von den beteiligten Herstellern kühlen Kopf bewahrt und sehr schnell richtige Entscheidungen getroffen! Dass viele Ring-Fans mit den letzte Woche getroffenen neuen Sicherheitsmaßnahmen ein Problem haben, mag man ihnen verzeihen. Sie können die Folgen der zuletzt passierten Katastrophe offenbar nicht richtig einschätzen.

Wie auch schon 2008, als rund um die Nürburgring-Nordschleife 13,8 km FIA-Sicherheitszäune installiert wurden – zum Schutz derer, die gemeckert haben. Der Unfall vom 28. März 2015 hat gezeigt, dass dieses Vorgehen richtig war. Denn seine Folgen wären wahrscheinlich noch viel dramatischer gewesen, wenn der hohe FIA-Zaun nicht im Streckenbereich Flugplatz gestanden hätte.

Dass nun auch das an einigen neuralgischen Nordschleifen-Punkten verhängte Tempolimit kritisiert wird, war natürlich zu erwarten. Was aber wäre – vor allem kurzfristig – die Alternative gewesen? Sicher kein Umbau und auch keine künstlichen Schikanen. Dazu bräuchte es Baugenehmigungen, und die gibt es nicht von heute auf morgen. Die Nürburgring-Nordschleife ist zudem ein erhaltenswerter Mythos.

Die einzige Alternative wäre gewesen, die schnellen Sportwagen, insbesondere die GT3-Kategorie, von der Nordschleife verbannt zu lassen. Genauso wie es auch mit der Formel 1, der Gruppe C und der DTM nach schweren Unfällen geschah.

Ihr Arno Wester



WER? Marc Márquez  
WO? Austin (USA)

WAS? Ellenbogenschleifer  
nach Quali beim US-MotoGP



WER? Streckenposten (GB)  
WO? Silverstone (GB)

WAS? Ausrutscher beim  
Bergen des Dome S103 (LMP2)



WER? Mick Schumacher (D)  
WO? Oschersleben (D)

WAS? Beim ersten Test des Kart-Champions im Formel-4-Rennwagen war Schumis Sohn auch schon mal schneller als die Strecke

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- ! Nürburgring: Nächstes Sicherheitskonzept S. 3
- ! FORMEL 1 Das heiße Mercedes-Teamduell S. 4
- ! FORMEL 1 Räikkönen in Vettels Schatten S. 5
- ! FORMEL 1 Toro Rosso mehr als Talentschmiede S. 6
- ! FORMEL 1 Eric Boullier: Was nun, McLaren? S. 10
- ! INDYCAR De Silvestro Vierte im Regenpoker S. 16
- ! LANGSTRECKEN-WM Audis Thriller-Sieg S. 18
- ! LANGSTRECKEN-WM GT-Sieg für Lauda jr. S. 19
- ! 24H-QUALI-RENNEN BMW in Form S. 21
- ! RALLYE-WM Wie VWs Gegner nachrüsten S. 22

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: KTM's große Aufholjagd; Vorschau auf den GP Argentinien S. 23
- ! MOTOGP Austin-Sieg für Márquez ohne Spaß S. 24
- ! MOTOGP Bradl wieder ohne Happy End S. 25
- ! MOTO2 Sam Lowes: Vom Sturz- zum Siegpiloten S. 27
- ! MOTO2 Deutsche und Schweizer enttäuschen S. 28
- ! MOTO3 Deutsches Kiefer-Team obenauf S. 29
- ! SUPERBIKE-WM Ende der Ducati-Durststrecke S. 30
- ! SEITENWAGEN-WM Pleite für Birchall-Brüder S. 32
- ! MX MASTERS Nagls Sieg zum Auftakt S. 33

## PANORAMA

## BOXENGEFLÜSTER

- Namen & Nachrichten S. 38
- IMPRESSUM S. 38
- LESERBRIEFE S. 39
- SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:  
SUTTON-IMAGES.COM

## KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR  
SPORT  
aktuell

## Nürburgring

## Einbremsen statt verbieten

Von ARNO WESTER

**Der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) hat am 7. April neue Sicherheitsmaßnahmen für die Nürburgring-Nordschleife beschlossen. Grund ist der Tod eines Zuschauers beim VLN-Auftakt.**

Vor der Entscheidung des DMSB-Präsidiums hatte eine Expertenrunde bestehend aus Hans-Joachim Stuck (DMSB-Präsident), Christian Schacht (DMSB-Generalsekretär), Mirco Hansen (Leiter Sport ADAC Nordrhein), Walter Hornung (Rennleiter 24h Nürburgring), Norbert Kreyer (ADAC Technikausschuss), Carsten Schumacher (Capricorn Nürburgring GmbH), Karl Mauer (VLN-Geschäftsführer), Dieter Gass (Leiter DTM Audi Sport), Romolo Liebchen (Leiter Audi Sport customer racing), Jens Marquardt (BMW Motorsportdirektor), Ulrich Fritz (Mercedes-AMG DTM-Teamchef), Frank-Steffen Waliser (Porsche-Motorsportchef), Olaf Manthey (Porsche-Teamchef), Volker Strycek (Vizepräsident für Sport und Jugend im AvD), den Profirennfahrern Christopher Haase (Audi), Dirk Adorf (BMW), Thomas Jäger (Mercedes), Mark Lieb (Porsche) sowie den VLN-Gewinnern Rolf Derscheid und Tim Gronckel getagt, um Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Zunächst wurde das nach dem Tod eines Zuschauers beim VLN-Saisonauftritt am 28. März verhängte vorläufige Startverbot für die Fahrzeugklassen SP7, SP8, SP8T, SP9, SP-Pro, SP-X sowie Cup-2, die GT-Klassen der H4, die El-XP1,



Einer der neuen Hinweise: Speedlimit 250 km/h aufgehoben

El-XP2 und El-XP Hybrid auf der Nürburgring-Nordschleife bei DMSB-Rennveranstaltungen wieder aufgehoben.

ADAC-Rennleiter Walter Hornung nahm zu den getroffenen DMSB-Maßnahmen im Detail so Stellung:

**Technik**

«Die Ausführung der fünfprozentigen Leistungsminderung wird in der Regel durch Restriktoren mit kleinerem Durchmesser erreicht. Für die serien-nahen Fahrzeuge hat unser Technikausschuss bereits eine neue Tabelle veröffentlicht. Letztlich obliegt es aber den Teams, dies umzusetzen. Da wir die Telemetriedaten aller Fahrzeuge per Data Logger auslesen können und durchgängig über die Werte der Vergangenheit verfügen, haben wir durch simple Vorher-Nachher-Vergleiche eine perfekte Kontrollmöglichkeit.»

**Tempolimit**

Es gilt zum einem vom Bereich Hocheichen/Quiddelbacher Höhe (200 km/h) bis in den Abschnitt Schwedenkreuz sowie auf der Döttinger Höhe (jeweils 250 km/h). Hornung: «Nach dem kurvenreichen Be-

reich Hatzenbach beschleunigen die Fahrzeuge auch weiterhin im Abschnitt Hocheichen. An der Stelle, an der die schnellsten Fahrzeuge Tempo 200 erreichen, beginnt das Tempolimit. Wir provozieren auf diese Weise keine Bremsvorgänge. Stattdessen kappen wir einfach die Spitze des Beschleunigungsvorgangs ab.»

Fahrzeuge, die am Beginn der Tempo-Limit-Zone noch nicht bei 200 km/h liegen, können also weiter beschleunigen, langsame Fahrzeuge können überholt werden. Hornung: «Es handelt sich ja nicht um eine Gelbphase, auch Überholen ist natürlich in vollem Umfang möglich. Ab dem Streckenabschnitt Flugplatz kann dann weiter bis auf 250 km/h beschleunigt werden.»

Analog gilt die Speedregelung für den Bereich Döttinger Höhe: Hier wird das Limit an der Stelle beginnen, an der die schnellsten Fahrzeuge Tempo 250 erreichen. Aufgehoben wird das Tempolimit an der Brücke an der Antoniusbuche, nach der der Anbremsvorgang für die Hohenrain-Schikane beginnt. Für den Beginn und das Ende der jeweiligen Zonen werden eindeutige Signale ein-

gesetzt. Ein weiß blinkendes «Flagmaster»-Signal mit einem Tempolimit-Schild markiert den Beginn, ein grünes Signal mit Aufhebungsschild das Ende der Zone.

**GPS-Überwachung**

Überwacht wird das Tempolimit per GPS-Signal und «GPS-Auge». Ein System, das sich bisher bereits bei der VLN bewährt hat. Hornung: «Die übermittelten Daten sind absolut präzise. Für Irritationen sorgen dabei die Daten, die eine für Fans und Teams konzipierte App-Version des GPS-Auges zuweilen anzeigt. Wenn der Datentransfer über Mobilfunk abreißt – und das ist in der Eifel nun mal immer wieder der Fall –, kann es sein, dass Fahrzeuge mit falschem Tempo angezeigt werden. Die Rennleitung trifft ihre Entscheidungen allerdings erst, wenn die Daten vollständig vorliegen. Die GPS-Messgeräte sind so programmiert, dass sie bei Störungen in der Übertragung die Werte abspeichern und dann gebündelt übermitteln.»

**Boxengasse**

Für diese Risikozone wurde vor allem auf Wunsch der Fahrer in der Expertenrunde das Maximaltempo von bislang 60 km/h auf 30(!) km/h gesenkt.

**Zuschauerzonen**

Einige Bereiche an den Streckenabschnitten Flugplatz, Schwedenkreuz, Metzgesfeld und Pflanzgarten wurden zu Sicherheitszonen erklärt und können bis auf Weiteres von Besuchern nicht mehr oder nur eingeschränkt genutzt werden. Im Einzelnen bedeutet dies, dass am Unfallort

Flugplatz eine Sperrzone im Abstand von 15 Metern zum FIA-Zaun eingerichtet wurde. Der Bereich Schwedenkreuz ist dagegen ab sofort und bis auf Weiteres für Besucher vollständig gesperrt.

Am Metzgesfeld ist der Aufenthalt von Zuschauern nur im Waldbereich zulässig. Eine für Zuschauer gesperrte Sicherheitszone gibt es außerdem auf der Anfahrt zum Schwalben-schwanz («Pflanzgarten II»). Beim 24h-Qualitäts-Rennen wurde Ordnungspersonal eingesetzt, um gegebenenfalls zum Verlassen der Sperrzonen aufzufordern. Hornung: «Wir appellieren mit dem Nürburgring an die Vernunft der Besucher: Helfen Sie mit und befolgen Sie die Anweisungen der Ordner. Damit leisten Sie alle einen aktiven Beitrag zu Erhaltung der Nordschleife.»

Der DMSB wird zudem mit einer Expertenkommission mittelfristige Lösungen erarbeiten, die dann möglichst unmittelbar nach der Rennsaison umgesetzt werden sollen. Dazu könnten umfassende Reglementänderungen ebenso gehören wie eventuelle Baumaßnahmen.

Auf MSA-Nachfrage teilte der leitende Oberstaatsanwalt Harald Kruse mit, dass die Ermittlungen bezüglich des tödlich verletzten Zuschauers auf dem Nürburgring entgegen erster Aussagen noch nicht, sondern erst in zwei bis drei Wochen abgeschlossen seien. Insbesondere müssten noch weitere Zeugen gehört werden. Auch das von der Staatsanwaltschaft Koblenz in Auftrag gegebene Gutachten zum technischen Zustand des verunfallten Nissan liegt laut Kruse immer noch nicht vor. ♦

1990 26 YEARS 2015

Who Works Sports Guides

Your Access  
to a fast  
moving world

The only reference books  
that keep you updated with motor racing



Each new edition 100%  
researched & updated!

In depth information on the major players of the 2015 field.

Teams, drivers, engine manufacturers, cars, key people, sponsors & suppliers, media, marketing & PR, organisers, circuits, officials, etc. Companies and key people with positions, contact details, emails, addresses, websites, logo, color portrait pictures and a lot more.

Tel: +44 (0) 20 71930 686 - Email: orders@whoworksin.com

Order now on our secure website  
[www.whoworksin.com](http://www.whoworksin.com)



Start zum dritten Saisonrennen: Hamilton liegt vor Rosberg und Vettel. Dahinter kämpft Räikkönen mit den beiden Williams

Mercedes

# Alles halb so wild

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Mercedes hat die Hackordnung mit einem Doppelsieg in Shanghai wiederhergestellt. Teamintern musste Nico Rosberg erneut eine Niederlage gegen Lewis Hamilton wegstecken. Der lässt sich durch nichts aus der Ruhe bringen. Auch nicht durch das Jammern seines Stallgefährten.**

«Dann überhol mich doch!» Lewis Hamiltons Antwort auf Nico Rosbergs Vorwurf, er habe im zweiten Stint extra langsam gemacht, um ihn in die Fänge der Ferrari zu treiben, war «sec» – wie der Champagner auf dem Siegerpodium.

Die kleine Palastrevolution des Deutschen war ein Schuss in den Ofen. Hamiltons Konter in aller Öffentlichkeit beweist: Der Mann strotzt nur so vor Selbstvertrauen. Er weiß, dass er im Moment alle(s) im Griff hat. Mag sein, dass Hamilton mit Rosberg gespielt hat. Fakt ist aber: Der amtierende Weltmeister war beim Shanghai-Grand-Prix eben nur so schnell, wie es nötig war. Auf den ersten zehn Runden «schonte» Lewis seine weichen Sohlen, indem er

den Abstand minutös kontrollierte. Rosberg konnte tun und machen, was er wollte: Er kam einfach nicht ins DRS-Fenster hinein. Und kurz bevor der erste Boxenstopp fällig war, drehte Hamilton auf. In Runde 12 war er vier Zehntel schneller als sein Teamkollege. In Runde 13 sogar neun Zehntel. Dieses Polster reichte – und beweist: Hamilton hatte tatsächlich alles unter Kontrolle.

## Rosberg: Beschwerde per Funk

Auch nach dem Wechsel war Hamilton unantastbar. Eisern verfolgte er seine Reifen schonende Taktik weiter. Und ließ Rosberg und den Ferrari-D-Zug mit Vettel und Räikkönen im Schlepptau näherkommen. So nahe, dass Rosberg sich über Funk beschwerte, er würde seine Reifen ruinieren, wenn er ihm noch dichter folgen würde.

Rosberg, der den heißen Atem von Vettel im Nacken spürte, machte sich nach dem Rennen noch mehr Luft. «Es ist interessant zu hören», meinte er in Richtung Lewis, «dass du nur an dich selbst und deine Pace denkst. Das hat mir das Rennen kaputt gemacht.» Rosbergs Glück war, dass Vettels Reifen irgendwann auch hinüber waren. Das rettete ihm P2.

An einen Angriff auf den Stallgefährten war aber nicht zu denken. Wie schon am Ende des ersten Stints gab Hamilton auch am Ende des zweiten Drittels kräftig Gas. Und weil er zwei Runden länger als sein Widersacher draußen blieb, baute er seinen Vorsprung von 3,3 vor auf 6,3 Sekunden nach dem zweiten Halt aus. Damit war die Kuh vom Eis. Nur eine Safety-Car-Phase hätte Hamilton jetzt noch einbremsen können. Doch die kam für die Verfolger zu spät. Der auf der Zielgeraden gestrandete Toro Rosso von Max Verstappen veranlasste die Rennleitung, Bernd Mayländer rauszuschicken. Der sammelte das Feld ein. Doch weil die Bergung des Autos durch den Notausgang zeitaufwendiger war, als es die Offiziellen gerne gesehen hätten, wurde das Rennen nicht mehr freigegeben. Hamilton hatte seinen 35. GP-Sieg «kampflös» in der Tasche.

Und als ob das nicht schon genug wäre, watschte er Rosberg auch nach dem Rennen noch ab. Mit Sprüchen wie: «Ich hatte alles unter Kontrolle». Oder: «Vor der zweiten Boxenhaltrunde konnte ich einige schnelle Runden fahren, um den Vorsprung auszubauen. Das hat mir richtig Spaß gemacht!»

Spaß gemacht? Worte, die Rosberg beim genaueren Hinhorchen wohl im Halse stecken bleiben. Und die zeigen, mit welcher Leichtigkeit Hamilton im Moment von Erfolg zu Erfolg fährt. Und obwohl es keinen Einfluss auf das Ergebnis hatte, musste Hamilton auch noch betonen, dass seine ganze Führungsarbeit wegen des Safety-Cars «umsonst war». Als ob es nun matchentscheidend sei, ob er mit zwei, vier oder sechs Sekunden Vorsprung gewinnt.

## Egoistische Bastarde

Nicos Körpersprache nach dem Rennen sprach Bände. Auf dem Podest wurde er von Leichtathletik-Legende Edwin Moses nach seinem Befinden gefragt. Die Antwort kam postwendend und lässt tief blicken: «Du warst nie Zweiter. Du weißt nicht, wie sich das anfühlt.»

Rosbergs Ärger richtete sich natürlich in erster Linie auf seinen Teamkollegen. «Lewis achtete im Mittelstint sehr auf seine Reifen. Dadurch entstand für mich ein Risiko mit Vettel direkt hinter mir. Das Team passte sich daran an und holte mich bei meinem zweiten Stopp früher herein. So blieb ich vor dem Ferrari, der bei seinem Boxenstopp versuchte, mich durch ei-

nen Undercut auf neuen Reifen zu überholen.»

Frust 2 richtete sich mehr auf sich selber. «Es ist ärgerlich zu sehen, was für einen Unterschied vier Hundertstelsekunden Abstand zu Lewis im Qualifying ausmachen können.»

Rosberg wird in naher Zukunft einen Befreiungsschlag brauchen (siehe Kommentar). Sonst läuft der WM-Dritte (17 Punkte hinter Hamilton und vier hinter Vettel) Gefahr, dass ihm die Felle davonschwimmen. Auf Rückendeckung kann der Wiesbadener zählen. Mercedes-Sportchef Toto Wolff erklärte direkt im Anschluss an das Rennen: «Nico und demoralisiert? Nein! Der kommt zurück!»

Und der Aufsichtsratsvorsitzende Niki Lauda nahm dem Streit noch mehr Wind aus den Segeln. Es sei alles halb so wild, meinte der Ex-Champion, der wie kein anderer weiß, welche «egoistischen Bastarde» (Zitat Lauda), hier am Werke sind. «Lewis hat die Pole-Position erobert und das Rennen kontrolliert. Mehr gibt es dazu nicht zu sagen. Es gibt keinen Anlass für einen Streit.» Hamilton habe laut Lauda nichts Regelwidriges getan. Außerdem würde jeder, der vorne liegt, dasselbe tun.

Rosberg eingeschlossen. ♦



Die Frage nach dem Sieger erübrigt sich: Hamilton und Rosberg



Lauda: «Egoistische Bastarde»



Wolff: «Nico kommt zurück»



Kam nie ins DRS-Fenster: Rosberg auf der Jagd nach Hamilton

## KOMMENTAR

## Rosberg braucht dringend ein Erfolgserlebnis

Von CHRISTIAN EICHENBERGER



Das Duell der Mercedes-Piloten wird immer einseitiger. Von den letzten zehn Grands Prix hat Lewis Hamilton acht gewonnen. Insgesamt neunmal gewann er die Schlacht gegen Nico Rosberg. Der war nur einmal (Brasilien 2014) schneller und durfte sich als Sieger feiern lassen. Klar: Die Formel-1-WM 2014 ist abgehakt. Und der Rückstand Rosbergs beträgt nach drei Rennen nur 17 Punkte. Ein Ausfall von Hamilton in Bahrain und ein Sieg von Rosberg – und schon ist er am Briten vorbei. Doch so einfach das klingt, so brutal ist die Wahrheit. Ohne ein technisches Gebrechen ist Hamilton im Moment nicht zu knacken. Nicht für Rosberg. Und das trotz identischen Materials. Rosberg deshalb als Nummer 2 abzustempeln, wäre verfrüht. Und nicht ganz fair. Der Rückstand auf Hamilton ist

schließlich nur minimal. Das hat man in der Quali gesehen, wo Rosberg 42 Tausendstel für die Pole fehlten. Viel schlimmer für Rosberg sind die Psychospielchen des amtierenden Weltmeisters. Diese Nadelspitzen GP für GP hinterlassen Spuren (s. auch linke Seite). Hamilton lässt keine Gelegenheit aus, um in aller Öffentlichkeit zu betonen, dass er Rosberg stets unter Kontrolle habe. Zuletzt hat er dies sehr medienwirksam beim Siegerinterview in China getan. Welche Chancen hat Rosberg? Er muss die Antwort auf der Strecke geben. Auf Jammern wie in Shanghai sollte er verzichten. Das hat Nico auch nicht nötig. Er kann Hamilton schlagen. Am besten mit dessen Waffen. Dafür braucht er aber ein Erfolgserlebnis. Und das darf nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen.

## Ferrari

## Kimi immer mehr im Vettel-Schatten

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Ferrari hat den Aufwärtstrend bestätigt. Man ist hinter Mercedes die Nummer 2. Teamintern ist klar: Sebastian Vettel hat mit seinem dritten Podestplatz im dritten Rennen die Vormachtstellung untermauert.**

Teamchef Maurizio Arrivabene stellte schon bei den Winter-Testfahrten fest, dass Kimi Räikkönen ein ganz anderer sei als noch vor ein paar Monaten. Stimmt! Der Finne ist aufgetaut, macht Scherze und fühlt sich in der Gegenwart von Teamkollege Sebastian Vettel offenbar wohler als zu Zeiten, in denen Fernando Alonso noch das Zepher in Maranello schwang.

Die Frage ist nur: Wie lange hält dieser Zustand? Angesichts des enormen Fortschritts, den Ferrari über den Winter erzielt hat, sollte man sich keine Sorgen machen. Räikkönen kann aus eigener Kraft wieder in den vorderen Reihen mitmischen. Das gefällt ihm. Dennoch droht ihm ein ähnliches Schicksal wie Nico Rosberg bei Mercedes. Gelingt ihm kein Befreiungsschlag, wird er zur Nummer 2 abgestempelt. Zumindest in der Öffentlichkeit. Teamintern trägt man ihn. Das ist klar. Genauso wie Rosberg bei Mercedes.

Räikkönen Problem sind nicht die Rennen. Da liegt er mit seinem Kumpel Vettel absolut auf Augenhöhe. Räikkö-

nens Achillesferse ist das Qualifying. Und da muss der Skandinavier schleunigst nachlegen.

Ein Quali-Duell gegen Neuteamkollege Sebastian Vettel konnte Räikkönen bis jetzt noch nicht gewinnen. In Australien und Malaysia gab es dazu noch Kollisionen in der Startphase. In Shanghai patzte Räikkönen wie 14 Tage zuvor schon wieder beim Kampf um die besten Startplätze. Die Quali-Pleite in Malaysia konnte der Finne noch mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen im Q2 entschuldigen. In China fand der Weltmeister von 2007 keine Erklärung. «Ich hatte mit dem neuen Satz Reifen zu Beginn der schnellen Runde im Q3 einfach keinen Grip im ersten Sektor. Ich bin nur herumgerutscht. Da hatte ich zuvor auf gebrauch-

mit lag er auf Platz 4 in Schlagdistanz zu Vettel.

## Safety-Car ohne Einfluss

Räikkönen's Schlusspurt wurde durch das Safety-Car eingebremst. Zuvor war der Nordländer flotter unterwegs als Vettel. In den sechs Runden vor der Neutralisation fuhr Kimi im Schnitt 0,3 Sekunden schneller als der Deutsche. Doch zu einer Attacke wäre es nicht gekommen. Das Problem von Shanghai liegt nämlich in der ungewöhnlichen Kurvenfolge. Sie strapaziert die Vorderreifen mehr als die hinteren Gummis. Wer zu nah auffährt, riskiert in der verwirbelten Luft des Vordermanns, dass der Frontflügel nicht sauber angeströmt wird

und das Auto deshalb untersteuert. Das stresst die Vorderreifen zusätzlich. Das war auch Rosbergs Problem. Arrivabene stellte deshalb nach dem Rennen klar: «Das Safety-Car hatte keinen Einfluss auf unsere Rangordnung.»

Vettel hat mit P3 seinen zweiten WM-Rang verteidigt. «Auf den Soft-Reifen konnten wir das Tempo mitgehen. Mit dem frühen Stopp haben wir versucht, den Druck auf Mercedes zu erhöhen. Aber auf der härteren Mischung konnten wir nicht mehr mithalten.»

Vettel und Räikkönen hoffen nun auf richtig heißes Wetter in Bahrain. Unter solchen Bedingungen sind die Silbernen nämlich zu knacken. ♦

«Auf dem härteren Pneu konnten wir nicht mithalten.»

SEBASTIAN VETTEL

ten Reifen mehr Haftung. Das war irgendwie mysteriös.»

Stark dafür dann der Auftritt im Rennen: Der Wahlschweizer schaffte es in der Startrunde (von SP6 kommend), an beiden Williams vorbeizuziehen. Da-



Räikkönen hinter Vettel: Der Finne muss aufpassen, dass er nicht zum Wasserträger wird

## MOMENT MAL!

## Dirndl gegen die Krise

Wenn die Formel 1 eine einfache Angelegenheit wäre, dann könnte sie ja jeder. Dann wäre die Antwort auf die Krise so leicht (fertig) wie in der Sportwagen-Weltmeisterschaft: Die WEC hat die Gridgirls gestrichen, und erlebt gleichzeitig einen Herstellerboom: In Le Mans werden beim Saisonhöhepunkt des automobilistischen Langstreckensports diesmal 60 Garagen gebraucht. Natürlich kann niemand ernsthaft auf die Idee kommen, die neue Züchtigkeit und den Boom in Zusammenhang zu bringen. Deshalb muss man sich aber umso mehr fragen, warum die Krise der Königsklasse des Automobilsports so viele unsinnige Vorschläge hervorbringt.

Ist es Hilflosigkeit? Ist es Arroganz? Ignoranz? Gibt es überhaupt ein Bewusstsein dafür, was die – angeblich – sinkende Popularität der Formel 1 auslöst?

Der Große Preis von Absurdistan wäre der adäquate Ersatz für den abgesagten deutschen Grand Prix. Alleine Rennen zu fahren ist für die aktuellen Topteams Mercedes und Ferrari so langweilig, wie es eine Champions League mit nur drei Vereinen wäre. Im Fußball würden allerdings die anderen, geschlagenen Klubs nicht auf die Idee kommen, angesichts der Alleingänge von Bayern München sofort nach einer Regeländerung zu rufen. Aber in irgendwas muss die Formel 1 ja führend bleiben.

Es scheint fast so, dass einige der beteiligten Herrschaften ihr Aufmerksamkeitsdefizit mit immer neuen Klagen, Forderungen und Drohungen bekämpfen wollen. Jetzt hat auch noch

Red-Bull-Gründer Dietrich Mateschitz höchstpersönlich mit dem Fi-Ausstieg gedroht, falls man weiterhin nur einen mittelmäßigen Motor geliefert bekomme. Dieses öffentliche Beleidigtsein zeigt in etwa den «Sportsgeist», der sich in der Formel 1 mittlerweile breitgemacht hat.



Elmar Brümmer

Maurizio Arrivabene, gelernter und erfolgreicher Marketingmann und seit letztem Herbst neuer Ferrari-Teamchef, hat sich bei den Testfahrten demonstrativ auf die

Tribüne gesetzt, um mal eine andere Perspektive zu bekommen. Er findet, dass allein die Zuschauer über die Zukunft der Formel 1 bestimmen. Recht geben wird der Italiener sicher nur einer Theorie von Bernie Ecclestone, laut der die Serie viel zu wenig echte Helden besitze. Ferrari hat mit dem neuen, alten Vettel immerhin schon etwas dagegen getan.

Und falls das nicht reicht, gibt es ja immer noch Mick Schumacher. Bei dessen erster Testfahrt in der Formel 4 waren letzte Woche mehr Journalisten in Oschersleben als Nachwuchsserien für gewöhnlich an zahlenden Zuschauern haben. Sogar im türkischen Fernsehen wurde davon berichtet. Auf Schumi 3, 16 Jahre alt, aber wird man aber wegen der neuen Altersbeschränkung der Formel 1 noch ein Weilchen warten müssen.

Einstweilen setzen die Veranstalter des GP von Österreich, die es 2015 mehr denn je auf deutsche Zuschauer abgesehen haben, auf bewährte Attraktionen: Selbstverständlich werde es bei ihnen Gridgirls geben, Formula Unas genannt, und in fesche Dirndl gesteckt. Sieht so etwa die Krise aus?

## Toro Rosso

## Viel mehr als Red

Von ELMAR BRÜMMER

**Auch wenn der Aufwärtstrend des zweiten Red-Bull-Teams in China gebremst wurde, bleibt es mit seinen Rookies auf dem Sprung.**

Alle Kameras auf Max Verstappen: So ging der Große Preis von China zu Ende. Genauer gesagt: Alle guckten auf das Auto mit der Nummer 33, das die Streckenposten nur mit großer Mühe von der Start- und Zielgeraden in die Boxengasse schieben konnten. Es war dieser Schaden am Antriebsstrang, der die Safety-Car-Phase auslöste, der aber vor allem den Niederländer um den verdienten achten Platz gebracht hatte.

Damit wäre er einer der Helden des Tages gewesen, gestartet von Rang 15 und mit einer Vielzahl von Manövern in die Punkteränge gefahren. Ein bit-

terer Nachmittag für den jüngsten Punktegewinner der Formel 1, aber auch der Beweis, dass sowohl der Fahrer als auch das Toro-Rosso-Gesamtpaket immer für WM-Zähler gut sind.

Tatsächlich hat das Team aus Faenza, das mit dem stolzen Wappen «Zehn Jahre in der Formel 1» wirbt, im zehnten Jahr die Emanzipation geschafft. Man ist nicht mehr nur der Ausbildungsbetrieb für den Red-Bull-Konzern, man ist dem großen Bruder Red Bull Racing als Konkurrent entachsen – bei gleichem Motoren-Material. Max Verstappen hatte das bereits am Start bewiesen, als er an Daniil Kvyat vorbeiziehen konnte. Auch Daniel Ricciardo hätte ohne Verstappens Panne das Nachsehen gehabt.

Nur Mut – das prägt den Rennfahrer wie den Rennstall. Frisch und frech einerseits, aber auch versiert und motiviert

andererseits. Teamchef Franz Tost und Technikdirektor James Key machen nicht viel Aufsehen um die eigene Person. Was sie lieben, für was sie leben, ist das Racing. Deshalb sind sie zwar vielleicht die härtesten Lehrmeister, die man als FI-Junior haben kann – aber sicher nicht die schlechtesten. Und beide haben erkannt, dass mit Max Verstappen und auch mit Carlos Sainz jr. zwei Nachwuchspiloten den STRIO bewegen, denen es vielleicht an Erfahrung, aber keineswegs an Willen oder Durchsetzungsvermögen fehlt.

## Konservierter Wagemut

Zehn Jahre und eine Woche ist es her, dass Max Verstappen sein erstes Kart-Rennen bestritt (und gleich gewann). Und seine Unerschrockenheit scheinbar über das Jahrzehnt hinweg konserviert hat. Auf eine gewisse

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT UND TOBIAS GRÜNER

Das legendäre Mini-Kiesbett in der Boxeneinfahrt, in dem Lewis Hamilton 2007 seinen WM-Titel weggeworfen hat, ist zubetoniert und damit entschärft worden. Nach Aussage von Rennchef Charlie Whiting wollte man damit das Risiko vermindern, dass es bei Bergungen in dem Bereich zu gefährlichen Situationen kommt. Die neue Asphaltfläche am äußeren Rand der Kurve wurde von den Piloten in die Ideallinie einbezogen.



Mit Gold behangen: Hamilton

Ferrari-Sponsor UPS hatte sich für den China-GP eine besondere Aktion einfallen lassen: Via Facebook konnten Fans Bilder einsenden, die dann in das Logo auf dem Seitenkasten des roten Autos integriert wurden. Ein Witzbold hatte ein Comic-Bildchen mit einer nackten Figur eingeschickt, der es tatsächlich in das Foto-Mosaik schaffte.

Nachdem das anstößige Bild im Internet kursierte, wurde der Cartoon nachträglich entschärft.

Bernie Ecclestone lud in Shanghai lokale Nachwuchskarttalente ins Fahrerlager ein und organisierte einen Fototermin mit Formel-1-Fahrern. Doch nicht alle Piloten mussten zum Gruppenporträt antreten: Willkürlich wählte der FI-Boss nur das Fahrer-Personal von Mercedes und Ferrari sowie McLaren-Star Fernando Alonso aus. Jensen Button war offenbar nicht gut genug und durfte fernbleiben.

Lewis Hamilton tauchte am Donnerstag mit einer auffälligen Föhnfrisur und dicken Goldketten im Fahrerlager auf, worauf die Bild-Zeitung titelte: «Hamilton gibt Proll-Gas». Nico Rosberg wurde in seiner Presserunde von einem Boulevard-Journalisten gefragt, was er vom exzentrischen Style seines Teamkollegen halte und welche Schmuckstücke er selbst am Körper trage. Rosberg zeigte daraufhin die dezenten Armbänder von Sponsor Thomas Sabo und fragte den verdutzten Pressevertreter, ob er nicht eines der Kettchen geschenkt haben wolle. Der Journalist lehnte ab. Bei Hamiltons kiloschweren

Panzerketten würde er beim aktuellen Gold-Preis wohl eher ins Grübeln kommen.

Apropos Rosberg: Der Mercedes-Pilot hat neue Fans. Die Organisation Sport for Good bekommt für jeden Führungskilometer des Vize-Weltmeisters 100 Euro. Der Verein, der von Nelson Mandela ins Leben gerufen wurde, unterstützt in 150 Projekten sozial benachteiligte Kinder, denen über den Sport geholfen werden soll.

Adrian Sutil freut sich über seine Rolle als Williams-Ersatzfahrer, doch der Job ist ein zweischneidiges Schwert: Er bedeutet lange Wartezeiten, oft ohne eine Aussicht, zum Fahren zu kommen. In Shanghai wollte sich Sutil die Zeit damit vertreiben, seine Kollegen in verschiedenen Kurven von der Tribüne zu beobachten. Erstaunt stellte er fest: «Wenn du kein Ticket hast, lassen die dich nicht drauf.»



Hat viel Freizeit: Adrian Sutil



Fesch: Grid-Madl beim Österreich-GP im letzten Jahr

# Bulls Talentschmiede

Art lebt er damit dem ganzen Rennstall, so wie es Vettel bei Ferrari tut, Selbstvertrauen vor. Angesichts der großen Schwierigkeiten, die das Championsteam von Red Bull Racing zu mindest auf bestimmten Strecken mit seinem diesjährigen Auto hat, gilt es, jetzt die Chance zu nutzen, jetzt zu punkten.

Weshalb Verstappen seinen Frust von Shanghai sofort in Bahrain wieder verarbeiten will: „Das war schon sehr enttäuschend, so auszuschneiden. Denn es war ansonsten wirklich ein großes Rennen für mich.“ Der fehlende Topspeed quält den 17-Jährigen gar nicht so sehr, solange die Bremsbalance und Downforce des Toro Rosso weiterhin solche Überholmanöver wie gegen Sauber-Mann Markus Ericsson in der Anfangsphase des chinesischen Grand Prix zulassen. „Überholen in der Formel 1 macht Spaß“,

sagt Verstappen junior mit einem Grinsen.

Verstappen senior hatte vor dem Fernseher in der Box ein paar unruhige Momente. Aber die Zufriedenheit siegte auch bei Vater Jos, denn der Sohnemann konnte die direkten Kontrahenten im Rennverlauf stets kontrollieren.

Toro Rosso ist damit neben Ferrari die Überraschung der noch jungen Saison. Dass das noch mehr kommen soll, ist sogar festgeschrieben. Denn Toro Rosso verfolgt einen Drei-Jahres-Plan, um sich von A nach B zu bewegen. A, das war die Position als hoffnungsvoller Hinterbänkler; B ist der Ehrgeiz, zu einem der Top-Rennställe zu werden. 2015 markiert dabei die Halbzeit, und der Aufwärtstrend ist zu sehen.

„Unser diesjähriges Auto ist das Erste, das nach unseren Vorstellungen für eine erfolg-

reiche Zukunft gebaut wurde“, sagt James Key. Dazu wurden der Designprozess umstrukturiert, das Team verstärkt und die Rahmenbedingungen in der Rennfabrik verändert. Allein den Winter über auf einen Zwei-Schicht-Betrieb umzustellen, war ein großer Schritt für den immer noch verhältnismäßig kleinen Rennstall. Mit den Anfängen als Minardi-Team hat die heutige Organisation praktisch nichts mehr zu tun. Der vergangene Schritt, alles unter dem Dach einer Rennfabrik zu tun, anstatt sich über Werkstätten zu verteilen, markierte den Weg, auf dessen entscheidende Etappe man sich gerade vorbereitet.

Bei aller nötigen Zusammenarbeit mit Renault und auch dem Red-Bull-Team, emanzipiert sich Toro Rosso mehr und mehr. Die Effizienz der Gründerzeit, einem schmalen Etat

geschuldet, zahlt sich noch heute aus – es geht um einfache, aber funktionierende Lösungen. Eine Tugend, die über viele Jahre hinweg beim Rivalen Sauber in der Schweiz auch stark ausgeprägt war. „Sich weiterzuentwickeln braucht ein Weilchen“, meint auch der Brite James Key, der zuvor schon mit Sauber auf einem guten Weg war. Offenbar hat er bei Toro Rosso mehr finanzielle und damit technische Möglichkeiten. „Wir fangen langsam an, die Früchte unserer Arbeit zu ernten“, sagt er, und meint damit vor allem den Fortschritt in der Aerodynamik. Auch der Cheftechniker hält das Auftreten von Verstappen und Sainz für die gesamte Truppe vorteilhaft: „Das ist eine ziemlich aufregende Fahrerpaarung...“

## Rundum Stärke gefragt

Bereut hat den gewagten Schritt bisher noch niemand. Für Franz Tost war es hingegen gar kein so großes Wagnis. Er spricht gern von einer „vierten Kart-Generation“, mit der man es jetzt zu tun habe. Zur ersten gehörte Alain Prost, zur zweiten gehörten Ayrton Senna und Michael Schumacher, die dritte umfasst Lewis Hamilton, Sebastian Vettel und Nico Rosberg. Generation vier, die Next Generation, bewegt sich auf einem weit höheren Ausbildungsniveau als alle anderen davor. Entsprechend steil sei die Lernkurve bei Verstappen verlaufen. Der auch erst 20 Jahre alte Sainz verfügt nach Einschätzung von Tost ebenfalls über eine „sehr, sehr gute Basis“.

Jetzt kommt es auf die persönliche Weiterentwicklung an. Nach Toro-Rosso-Verständnis hat jeder Fahrer darin völlige Freiheit. Einige, wie Vettel oder auch Kvyat, haben sie genutzt, andere, wie Speed oder Buemi, nicht so sehr. Das ist dann bei aller Förderung eine individuelle Angelegenheit. Und Tost ist einer, der auf den Darwinismus bei Talenten setzt; der Stärkere müsse sich eben durchsetzen.

An mentaler Stärke hat es Max Verstappen, das zeigte er schon beim ersten Fahrerlager-Luftschnuppern im vergangenen Sommer in Spa, nie gefehlt. Sein Mantra: „Ich kann das, und ich will das.“ Deshalb, sagt er, könne er im Cockpit auch ganz cool bleiben. Dieser Max-Faktor war schon bei seinen ersten FI-Testfahrten zu beobachten.

Wenn die kleinen «roten Bullen» schnell groß werden, dann wächst da ein ganz großes Duell heran. ♦

## NACHRICHTEN

### Ferrari-Benzinrick von FIA verboten

**Regeln** Die FIA misst seit dem China-GP die Durchflussmenge auch hinter dem Sensor. So will man verhindern, dass auf dem Weg vom Sensor bis zu den Einspritzdüsen getrickt wird. Ferrari hatte bei den Wintertests ein System ausprobiert, bei dem Benzinleitungen über einen Akkumulator im Durchmesser vergrößert und verkleinert wurden, um in einer Blase nicht verwendeten Kraftstoff zu speichern. So hätte hinter dem Sensor theoretisch die Durchflussmenge kurzfristig gesteigert werden können. Auf die Gesamtmenge hatte das keinen Einfluss. Als mehrere Teams bei der FIA nachfragten, ob das erlaubt sei, gab es eine Absage. Ferrari baute die Vorrichtung wieder aus.

### Motorenkontingent bleibt unverändert

**Motoren** Die Kampagne der Renault-Teams, das Kontingent der Motoren von vier auf fünf zu erhöhen, ist wieder eingeschlafen. Die FIA hat bis jetzt noch keinen offiziellen Antrag der Teams bekommen. Er müsste einstimmig sein, um bei der nächsten Sitzung der Strategiegruppe am 14. Mai durchgewinkt zu werden. Offenbar hapert es an der Einstimmigkeit. Die Kunden von Ferrari und Mercedes haben keine Lust, zwischen 750.000 und einer Million Euro mehr zu berappen.

### Vater von Bianchi meldet sich zu Wort

**Jules Bianchi** Der Gesundheitszustand des beim Suzuka-GP 2014 schwer verunfallten Jules Bianchi ist unverändert. Das bestätigte sein Vater Philippe in einem Interview mit «Nice Matin». «Er ist immer noch am kämpfen – wie er es schon immer gemacht hat. Jeden Tag absolviert Jules einen Marathon. Sein Zustand ist weiter stabil. Es gibt keine körperlichen Probleme. Alle Organe arbeiten normal, ohne Unterstützung. Aber er ist weiter bewusstlos im Koma.» Und weiter: «Wird er es überstehen? Wenn ja, wird er behindert sein oder wieder normal leben? Ich kann nur sagen, dass einen so ein Unfall schwerer trifft als ein schneller Tod. Das Leiden findet kein Ende. Es ist eine tägliche Qual.» ♦ MS/TG



Technikkopf: James Key



Rookie-Duo: Toro-Rosso-Fahrer Verstappen und Sainz Jr. (rechts)



WM-Punkte verraucht: Verstappen-Auto wird in Shanghai nach Motorschaden weggeschoben

Team für Team - GP China 2015

# Heißer erster Dopp



Aerodynamisch weiter optimiert: neuer Mercedes-Frontflügel



Klemmte bei Massa im Training: der aufklappbare Heckflügel



Auf dem Abschleppwagen: Alonsos Auto am Samstagvormittag



Motorschaden auf der Zielgeraden: Verstappen steigt raus



Merhi: Bestraft, weil zu schnell hinter dem Safety Car

## MERCEDES 6 ROSBERG P2, 44 HAMILTON P1

Hamilton/Rosberg wurden im ersten Freien Training (FT1) mit der neuen Frontflügel-Variante losgeschickt. Auffälligstes Merkmal des vorderen Spoilers: Sein Hauptblatt ist nun links und rechts außen mit einer Art Kerbe, die sich nach oben wölbt, versehen. Auch die Leitbleche und der Heckflügel des Silberpfeil-Modells W06 Hybrid waren für China retuschiert worden. Im FT2 wurde bei beiden nochmal auf den alten Aero-Stand zurückgebaut. Nach dem Vergleich fiel die Entscheidung endgültig zugunsten des neuen Pakets. Bereits am Freitagnachmittag klagte Hamilton über zu hohe Temperaturen unter seinem Sitz. Ursache: Hitzeabstrahlung der darunter platzierten Blackbox und der Titanblöcke am Unterboden, die auf der welligen Shanghai-Piste mehr Funken sprühend aufsetzten. Eine stärker isolierte, aber schwerere Sitzschale brachte nur bedingt Kühlung. Von der Pole-Position aus sicherte Hamilton mit Rosberg Mercedes den Doppelsieg der Saison. Der Titelverteidiger baute damit seine WM-Führung wieder aus. **WM-Punkte/WM-Platz: 119/1.**

## WILLIAMS 19 MASSA P5, 77 VALTTERI BOTTAS P6

Trotz neuer Aero-Modifikationen blieb der FW37 ein Hinterreifen-Fresser. Der Grund dafür könnten mehrere Dinge: die aerodynamische Balance, die Fahrwerksabstimmung, die Bremsstemperaturen, die Schaltcharakteristik beim Gangwechsel, das Ansprechverhalten des Motors. Eine Lösung suchte Williams in China vergeblich. Traktions- und Handlingsprobleme blieben so nicht aus. Massas Highspeed-Dreher im FT2 mit nur leichtem Bandenkontakt hatte aber eine andere Ursache: Der Klappflügel hatte am Ende der Gegengeraden geklemmt. Danach musste der Brasilianer im Gegensatz zu Bottas auf die ältere Frontflügelvariante umsteigen. Spannend war für Williams nur die erste Rennrunde: Bottas kam am schräg vor ihm aufgestellten Teamkollegen Massa vorbei, der den Finnen dann aber gleich – im Schlepptau von Räikkönen (Ferrari) – wieder einfangen konnte. Ohne Chance gegen die vier Spitzenautos vor ihnen und ohne Druck von den Gegnern in ihrem Rücken «verwalteten» Massa/Bottas ihre Positionen bis ins Ziel. **WM-Punkte/WM-Platz: 48/3.**

## MCLAREN 14 ALONSO P12, 22 BUTTON P14

Die MP4-30 von Alonso und Button bekamen vor dem Trainingsbeginn in Shanghai das alles neu: Turbolader (jeweils der dritte in dieser Saison), Wärme-Generator (jeweils dritter), Kinetik-Generator (jeweils zweiter) und Getriebe. Anfälligstes Teil des Honda-Turbo-Hybrid-Antriebs bleibt bis auf Weiteres die bruchanfällige Antriebswelle des Kinetik-Generators (MGU-K). Samstagmorgen schaffte Alonso im FT3 nicht mal eine Runde: Zündprobleme. Die Startplätze 17 (Button) und 18 (Alonso) in der vorletzten Reihe bezeichnete Antriebspartner Honda als «unglückliches Ergebnis». Im Rennen kamen erstmals in diesem Jahr beide McLaren-Honda an. Alonso fühlte sich von der Aerodynamik seines Autos gebremst. Button fuhr Maldonado hintendrauf (Lag es am Bremsdefekt von dessen Lotus?). Der Brite, der weiterfahren konnte, bekam nach Rennende fünf Strafsekunden auf seine Gesamtfahrzeit addiert. So verlor er P13 an Sainz jr., der von P14 einen Rang vorrückte. Zudem wurden Button zwei Punkte ins Strafregister eingetragen. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/9.**

## TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P17 (AUSFALL), 55 SAINZ JR. P13

In den STR10 des FI-Neueinsteiger-Duos Verstappen/Sainz jr. steckten zu Trainingsbeginn neue Turbo-V6 von Renault. Es war jeweils der zweite von vier erlaubten in dieser Saison. Beim Erlernen der Strecke war Sainz jr. im FT1 der Schnellere: P8 gegenüber P12 für Verstappen. Der Niederländer war mit der Balance seines Wagens unzufrieden. Fürs FT3 am Samstagvormittag war an beiden Toro Rosso ein neuer Wärme-Generator (MGU-H) nötig. Bis zur Quali hatte Verstappen das ihm passende Setup beisammen und landete als 13. einen Startplatz vor seinem Teamkollegen. Sainz jr. drehte sich im Rennen zu Beginn der zweiten Runde («Leider mein Fehler!»), wurde kurz vor Halbzeit von einem Getriebeaussetzer kurz aufgehalten und kam einmal überrundet als 14. an. Durch Buttons Strafzeit (plus fünf Sekunden) wurde der Spanier am Ende offiziell als 13. gewertet. Der plötzliche Motorschaden bei Verstappen kosteten das Team und den Neuling in der drittletzten Runde verdiente und wertvolle WM-Zähler. **WM-Punkte/WM-Platz: 12/6.**

## MANOR/MARUSSIA 28 STEVENS P15, 98 MERHI P16

Die M04 von Stevens und Merhi bekamen vor dem dritten GP-Wochenende des Jahres jeweils von Partner Ferrari ein volles neues Antriebspaket: Turbolader, Turbolader, Kinetik- und Wärme-Generator sowie Kontroll-Elektronik – alles jeweils zum zweiten Mal. Im FT1 streifte kurzfristig die neue Kontroll-Elektronik, was den Briten aber nicht an einer schnelleren Endzeit gegenüber Merhi hindern konnte. Im FT3 plagte Merhi der Elektronik-Fehlerteufel. In der Quali übersprangen beide problemlos die 107-Prozent-Hürde und landeten in der letzten Startreihe – Stevens als 19., Merhi als 20. Mit zwei Runden Rückstand kamen beide dann auch ins Ziel. Merhi behielt dabei P16, obwohl ihm von den Sportkommissaren im Nachhinein fünf Strafsekunden aufgebremmt wurden. Hintergrund: Der Spanier hatte sich in der Safety-Car-Phase nicht an die elektronisch festgelegte Mindest-Rundenzeit gehalten. Er war – so könnte man es banal ausdrücken – bei Überholverbot zu schnell gefahren. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**

# Wohlsieg für Mercedes

## RED BULL 3 RICCIARDO P9, 26 KVYAT AUSFALL

Die RB11 tauchten zum dritten WM-Lauf nur mit kleinen aerodynamischen Updates auf. Die im Training sichtbaren Fortschritte gingen vor allem aufs Konto der optimierten Chassis-Abstimmung. Trotz der weiter verbesserten Fahrbarkeit des Renault-Antriebs blieb da ein Rätsel: Warum verliert Red Bull wie auch Toro Rosso im Auto gegenüber Prüfstandsversuchen 40 PS Leistung? Warum speist der Kinetik-Generator (MGU-K) ab 280 km/h keine weitere Zusatzpower mehr ein? Im FT2 überhitzten am Kvyat-Wagen die Bremsen, deren Scheiben Red Bull seit Shanghai rundum von Brembo statt von Hito bezieht. Die Trainingsfahrt des Russen endete an einer Barriere mit zerbröselter Front. Samstagmorgens liefen bei Ricciardo Longrun-Simulation die Bremsen zu heiß. Beim Rennstart blieb der Australier fast stehen. Und als der Quali-Siebte endlich in die Gänge kam, war er auf P17 durchgereicht. In der 16. der 56 Runden fuhr Kvyat qualmend geradeaus und parkte: kapitaler Motorschaden. Renault hat danach noch mehr Stress. **WM-Punkte/WM-Platz: 13/5.**



Rauchender Abgang: Kvyat schied mit Motorschaden aus

## FERRARI 5 VETTEL P3, 7 RÄIKKÖNEN P4

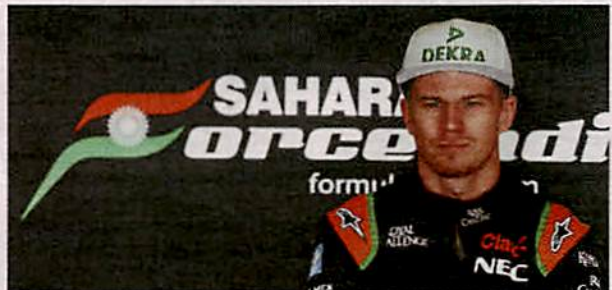
Für Räikkönen begann der erste Trainingstag im Reich der Mitte mit Bremsproblemen. Die konnten allerdings noch im FT1 kuriert werden. Nach P4 am Freitagmorgen steigerte sich der «Ice Man» im FT2 bis auf P2 (hinter Hamilton). Sein neuer Teamkollege unterzog seinen SF15-T im zweiten Trainingsabschnitt einem Pirouetten-Test über 360 Grad. Vettel hatte dabei Glück, trudelte knapp an einem Kiesbett vorbei und konnte schadlos weiterfahren. In der Quali fiel Räikkönen stärker als erwartet hinter Vettel (3.) zurück und fand sich nur auf dem sechsten Startplatz wieder. Plötzliches und unerklärbares Übersteuern und viel Verkehr nannte er als Gründe. Während Vettel sich beim Start ins Rennen aufs Platzhalten konzentrierte, fuhr Räikkönen volle Attacke. Ergebnis: Noch vor der ersten Kurve kassierte er Massa im ersten Williams, Bottas im zweiten Williams im weiteren Verlauf der ersten Runde. Beide Ferrari-Piloten setzten auf die gleiche Reifentaktik: weich, weich, hart (zwei Stopp). Zu einem teaminternen Duell kam es nicht. **WM-Punkte/WM-Platz: 79/2.**



Zweite Kraft: Vettel verteidigte P3, Räikkönen (l.) erkämpfte P4

## FORCE INDIA 11 PÉREZ P11, 27 HÜLKENBERG AUSFALL

Der Rückschlag kam schon vor dem ersten in China gefahrenen Meter: Erst im zweiten Juni-Drittel, beim Österreich-GP in Spielberg, wird das indische Team nennenswerte Modifikationen an seinen Autos haben. Das liegt zum einem am nach wie vor knappen Budget, mehr aber noch am Umzug in den Windkanal von Toyota Motorsport nach Köln, der laut Force India einen hohen Aufwand mit sich gebracht hat. So kamen beide VJM08 in China im Training nicht aus dem hinteren Mittelfeld heraus. Die Quittung waren Startplatz 15 für Pérez und 16 für Hülkenberg. Ein kleiner Fahrfehler («Zu hart gepusht») ließ den Deutschen an der Hürde zum zweiten Qualifikationsdrittel (Q2) scheitern. Im Rennen stieß er schnell auf P12 vor und war kurz darauf Zuschauer. Was genau im Antrieb seines Wagens gestreikt hatte, konnte Force India am Rennsonntag nicht mehr klären. Pérez wurde von einer Zwei- auf eine Drei-Stopp-Strategie umgepolzt. Doch mehr als P11 war für den Mexikaner auch damit nicht zu holen. **WM-Punkte/WM-Platz: 7/7.**



Hülkenberg: Geduld braucht er am meisten bei Force India

## LOTUS 8 GROSJEAN P7, 13 MALDONADO AUSFALL

Im E23 von Grosjean saß am Freitagmorgen ein anderer: Jolyon Palmer. Der britische Lotus-Test- und Ersatzpilot. Der offenbar mit viel Sponsorgeld ausgestattete Brite hatte in Shanghai seinen ersten FI-Cockpitsinsatz im GP-Rahmen. Seinen 15. Rang im FT1 nannte Lotus einen Erfolg. Palmers Dreher ins Gras blieb dagegen vom Team unerwähnt. Während Grosjean schnell die richtige Balance fand, haderte Maldonado permanent mit dem Handling. Als Elfter des Q2 war er knapp an der Q3-Hürde gescheitert. Startplatz acht für Grosjean war respektabel, die solide Ausgangsbasis, um Rang sieben und damit die ersten 2015er-WM-Punkte (sechs Stück) für Lotus einzufahren. Maldonado zog im Rennen wieder einmal viele Blicke auf sich: Erst, weil er zum Reifenstopp zu schnell in die Boxengasse fuhr und zurücksetzen musste, dann wegen eines Drehers und schließlich durch seine Kollision mit Button – nach der er bald mit defekten Bremsen an der Box blieb. Unklar: Passierte dieser Defekt vor oder während dem Button-Rammstoß? **WM-Punkte/WM-Platz: 6/8.**



Maldonado: Beim Dreher blieb sein Lotus noch ohne Schramme

## SAUBER 9 ERICSSON P10, 12 NASR P8

Ericssons C34 verfügte in China über eine neues Getriebe, nicht aber über den revidierten Frontflügel. Diese neue Errungenschaft aus Saubers Entwicklungsabteilung war in China Nasr vorbehalten. Kein Wunder, der Brasilianer bringt aus seiner Heimat ja auch einiges mehr an Sponsorengeld ins Schweizer Team ein. Doch ab FT2 lag Ericsson nur noch geringfügig im Rückstand. Es folgten gleich zwei Sensationen: Erst schafften es beide Sauber-Piloten in die Top Ten der Startaufstellung (Nasr 9., Ericsson 10.), dann holten sie im Rennen auch beide Punkte (Nasr vier für P8, Ericsson einen für P10). Dabei profitierten sie nicht zuletzt von den Ausfällen Maldonados (Lotus) und Verstappens (Toro Rosso). Ericsson hatte Probleme, die Vorderreifen zum Arbeiten zu bringen und verlor so zunächst manche Position. Zur Sicherheit wählte Sauber im Mittelstint eine unterschiedliche Reifenstrategie: Nasr bekam die härteren, Ericsson die weicheren Pirellis. Zum Schluss wählte man bei beiden den härteren Gummityp «Medium». **WM-Punkte/WM-Platz: 19/4.**



Funken sprühend: Nasr zu P8 und vier weiteren Punkten

Ist im Moment als Motivator gefragt:  
McLaren-Teamchef Éric Boullier



Éric Boullier

«In Europa wollen wir ins Q3»

### Zur Person Eric Boullier

Geburtstag 9. November 1973  
Geburtsort Laval (F)  
Herkunftsland Frankreich

#### KARRIERE

2001 Abschluss des Ingenieurstudiums beim «Institut Polytechnique des Sciences Appliquées»  
2002 Chefingenieur bei Racing Engineering in der World Series by Nissan  
2003–2007 Technischer Direktor bei Dams (u. a. für AI Grand Prix Frankreich und GP2)  
ab 2008 CEO von Gravity Sport Management (erste Kunden: Ho-Pin Tung, Adrien Tambay, Jérôme d'Ambrosio und Christian Vietoris)  
2010–2013 Teamchef von Renault F1 (später Lotus)  
seit 2014 Teamchef bei McLaren F1

#### HOBBYS

Golf, schöne Autos

Von MICHAEL SCHMIDT und  
CHRISTIAN EICHENBERGER

**Aller Anfang ist schwer. Im Falle von McLaren-Honda sogar sehr schwer. Dennoch sieht man im Lager der Chrompfeile Licht am Ende des Tunnels. Teamchef Éric Boullier nimmt Stellung zur aktuellen Situation.**

**Du hast gewusst, dass die Zusammenarbeit mit einem neuen Motorenpartner ein steiniger Weg sein würde. Hast du dir es so schwer vorgestellt?**

ÉRIC BOULLIER: Es war uns klar, dass es eine schwere Aufgabe wird. Honda hatte ein Jahr weniger Zeit als die anderen Motorenhersteller. Diesem Rückstand laufen wir nach. Dass es so hart wird, war sicher nicht vorherzusehen. Wir haben

«Ich sehe heute in der Garage glückliche Gesichter.»

ERIC BOULLIER

bei den Testfahrten zu wenig Kilometer abgespult. Deshalb sind wir eigentlich noch immer in der Lern- und Testphase. Seit Australien stimmt aber unser Fahrplan wieder. Honda bringt zu jedem Rennen mehr Leistung mit, und für das Auto hatten wir jedes Mal ein Upgrade dabei. Auch hier in China. Ihr habt sicher einen Fahrplan aufgestellt. Damals, als die Partnerschaft besiegelt wurde. Wie weit seid ihr von diesem Kurs abgekommen?

Es ist schwer in Zahlen auszudrücken. Wenn ich jetzt 90 Prozent sage, ist das vielleicht nicht korrekt. Wir konzentrieren uns im Augenblick voll auf uns und machen die Fortschritte, die wir von uns selbst erwarten. Auch wenn die nackten Resultate noch etwas frustrierend sind, sind wir mit dem zufrieden, wie sich das Projekt entwickelt. Der Abstand zu den Teams vor uns wurde bis jetzt mit jedem Rennwochenende kleiner.

**Man liest und hört immer wieder, dass es ab der Europa-Saison besser werden soll. Was stimmt dich so zuversichtlich?**

Wir sind zuversichtlich, weil wir sehen, dass die Richtung stimmt. McLaren und Honda ist jetzt viel besser verzahnt. Honda-Leute arbeiten bei uns im Team und umgekehrt. Zwischen dem Abu-Dhabi-Test im letzten November und dem Beginn der Testfahrten im Januar haben wir unsere komplette Struktur überdacht und neu aufgestellt. Wir haben unsere Arbeitsprozesse angeglichen.

Ich sehe heute in der Garage glückliche Gesichter. Weil alle merken, dass es vorwärtsgeht. Wir haben uns keine Fristen gesetzt, aber das Ziel ist es, dass wir irgendwann im Verlauf der Europa-Saison in der Lage sein sollten, ins Q3 zu fahren.

**Wo steht ihr im Vergleich zu Australien?**

Wir haben große Fortschritte gemacht. In Melbourne betrug der Rückstand 4,5 Sekunden. Hier waren es am Samstagvormittag noch zwei Sekunden. Und je mehr Runden wir drehen, desto kleiner wird dieser Rückstand und desto größer das Vertrauen.

**Ihr habt aus der Not heraus einen konservativen Ansatz gewählt.**

Ja, wir bringen nach und nach mehr Power. Nur so können wir verlässliche Daten sammeln. Jede Renndistanz, die wir absolvieren, hilft uns. Wir haben durch unseren konservativen Ansatz auch den Benzinverbrauch so hingekriegt, dass er nun in einem normalen

Rahmen liegt.

**Zwei McLaren ganz hinten – das ist ein sehr ungewohntes Bild.**

**Wie gehst du damit um?**

Wir können mit den Rängen 17 und 18 nicht zufrieden sein. Das stimmt. Aber der Rückstand schmilzt. Und wir wissen, dass wir einen herausragenden Job machen müssen. Anders geht es nicht.

**Wie sehr sind eigentlich die beiden Abteilungen schon zusammengewachsen.**

Du meinst McLaren und Honda? Damit sind wir sehr zufrieden. Natürlich treffen da unterschiedliche Kulturen aufeinander. Aber das war in der Vergangenheit schon so. Und hat damals schon perfekt funktioniert. Und es hat auch diesmal vom ersten Tag an gepasst. Die Kommunikation zwischen dem Honda-Werk in Sakura, dem McLaren-Sitz in Woking und der Honda-Europa-Niederlassung in Milton Keynes harmonisiert sehr gut. Auch wenn es hin und wieder ein paar sprachliche Barrieren gibt. Aber das ist völlig normal.

**Die Verpflichtung von Alonso war ein wichtiger Bestandteil der Zusammenarbeit. Ohne die wäre Honda möglicherweise gar nicht zurückgekehrt. Trotzdem ist die Rückkehr des Spaniers keine Selbstverständlichkeit. Die Trennung Ende 2007 verlief nicht ohne Nebengeräusche.**

Ja. Aber das ist Vergangenheit. Beide (Alonso und Teambesitzer Ron Dennis, d. Red.) sind Profis. Und sie glauben fest an die Zusammenarbeit und den Erfolg mit Honda. Ich mache mir da keine Sorgen.

**Spielt da auch der Gedanke mit, dass beide noch eine offene Rechnung haben?**

Das ist gut möglich. Für beide ist das so etwas wie «unfinished Business». ♦



STRECKE

Shanghai International Circuit



\*Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es 13 Trockenreifensets: 7 Sets Prime, 6 Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur vier Motoren pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Shanghai International Circuit hatte 2015 zwei DRS-Zonen: die Start-Ziel-Gerade und die Gerade davor.

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Hamilton	1:39,035 (21)	1. Hamilton	1:37,219 (32)	1. Hamilton	1:37,615 (14)	1. Rosberg	334,6
2. Rosberg	1:39,574 (21)	2. Räikkönen	1:37,662 (35)	2. Rosberg	1:37,841 (16)	2. Maldonado	332,3
3. Vettel	1:40,157 (18)	3. Ricciardo	1:38,311 (24)	3. Vettel	1:38,313 (17)	3. Hamilton	332,1
4. Räikkönen	1:40,157 (18)	4. Vettel	1:38,339 (30)	4. Räikkönen	1:38,512 (16)	4. Ericsson	331,7
5. Nasr	1:41,012 (18)	5. Rosberg	1:38,399 (35)	5. Ricciardo	1:39,020 (8)	5. Vettel	331,6
6. Ricciardo	1:41,029 (21)	6. Kvyat	1:38,737 (10)	6. Kvyat	1:39,106 (14)	6. Massa	331,4
7. Kvyat	1:41,097 (24)	7. Bottas	1:38,850 (27)	7. Sainz jr.	1:39,113 (17)	7. Nasr	330,7
8. Sainz jr.	1:41,112 (23)	8. Nasr	1:39,032 (26)	8. Bottas	1:39,243 (15)	8. Bottas	330,7
9. Bottas	1:41,303 (23)	9. Grosjean	1:39,142 (32)	9. Verstappen	1:39,274 (19)	9. Räikkönen	330,6
10. Massa	1:41,304 (17)	10. Button	1:39,275 (29)	10. Grosjean	1:39,405 (14)	10. Grosjean	330,3
11. Maldonado	1:41,335 (23)	11. Maldonado	1:39,444 (30)	11. Massa	1:39,410 (17)	11. Hülkenberg	327,9
12. Verstappen	1:41,575 (28)	12. Alonso	1:39,743 (27)	12. Hülkenberg	1:39,513 (14)	12. Pérez	326,5
13. Button	1:41,845 (19)	13. Ericsson	1:39,751 (33)	13. Ericsson	1:39,559 (18)	13. Verstappen	324,3
14. Ericsson	1:41,918 (24)	14. Verstappen	1:39,894 (32)	14. Nasr	1:39,591 (19)	14. Kvyat	322,9
15. Palmer*	1:41,967 (25)	15. Sainz jr.	1:39,971 (28)	15. Button	1:39,694 (16)	15. Ricciardo	321,1
16. Pérez	1:42,141 (22)	16. Hülkenberg	1:40,151 (28)	16. Maldonado	1:39,766 (16)	16. Stevens	319,6
17. Alonso	1:42,161 (20)	17. Massa	1:40,423 (7)	17. Pérez	1:39,781 (17)	17. Sainz jr.	319,5
18. Hülkenberg	1:42,184 (19)	18. Pérez	1:40,868 (24)	18. Stevens	1:42,928 (15)	18. Alonso	318,3
19. Stevens	1:45,379 (18)	19. Merhi	1:42,973 (27)	19. Merhi	1:44,956 (9)	19. Merhi	317,7
20. Merhi	1:46,443 (20)	20. Stevens	1:44,564 (8)	20. Alonso	keine Zeit (1)	20. Button	316,7

\* für Grosjean

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Vettel	1:37,502	1. Hamilton	1:36,423	1. Hamilton	1:35,782	Rosberg	0:3 Hamilton
2. Räikkönen	1:37,790	2. Rosberg	1:36,747	2. Rosberg	1:35,824	Ricciardo	3:0 Kvyat
3. Bottas	1:38,014	3. Vettel	1:36,957	3. Vettel	1:36,687	Massa	3:0 Bottas
4. Grosjean	1:38,209	4. Räikkönen	1:37,109	4. Massa	1:36,954	Vettel	3:0 Räikkönen
5. Hamilton	1:38,285	5. Massa	1:37,357	5. Bottas	1:37,143	Alonso	0:2 Button
6. Verstappen	1:38,287	6. Bottas	1:37,763	6. Räikkönen	1:37,232	(Magnussen	0:1 Button)
7. Massa	1:38,433	7. Ricciardo	1:37,939	7. Ricciardo	1:37,540	Pérez	1:2 Hülkenberg
8. Rosberg	1:38,496	8. Nasr	1:38,017	8. Grosjean	1:37,905	Verstappen	2:1 Sainz jr.
9. Nasr	1:38,521	9. Grosjean	1:38,063	9. Nasr	1:38,067	Grosjean	3:0 Maldonado
10. Ricciardo	1:38,534	10. Ericsson	1:38,127	10. Ericsson	1:38,158	Ericsson	1:2 Nasr
11. Maldonado	1:38,563	11. Maldonado	1:38,134			Stevens	1:1 Merhi
12. Sainz jr.	1:38,622	12. Kvyat	1:38,209				
13. Pérez	1:38,903	13. Verstappen	1:38,393				
14. Ericsson	1:38,941	14. Sainz jr.	1:38,538				
15. Kvyat	1:39,051	15. Pérez	1:39,290				
16. Hülkenberg	1:39,216						
17. Button	1:39,276						
18. Alonso	1:39,280						
19. Stevens	1:42,091						
20. Merhi	1:42,842						

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von China



< Felipe Massa (5.)

«Das war ein gutes Rennen. Und ich habe das Maximum herausgeholt. Uns fehlt einfach der rohe Speed, um die vor uns liegenden Gegner einzuholen. Aber daran arbeiten wir.»

Romain Grosjean (7.) >

«Ich bin sehr zufrieden mit dem Ergebnis. Mehr lag nicht drin. Und die Strecke passt eigentlich nicht so zu unserem Auto. Gerade deswegen ist das Resultat sehr ermutigend.»



< Felipe Nasr (8.)

«Ein toller Tag für uns – beide Autos haben das Rennen in den Punkten beendet. Dies war kein leichtes Rennen, da wir es nicht geschafft haben, Lotus und Toro Rosso hinter uns zu halten.»



Daniel Ricciardo (9.) >

«Der Start hat mein Rennen ruiniert. Das Auto hat in den Anti-Stall gewechselt. Zur Situation mit Kvyat kann ich nur sagen: Ich hätte schon früher an ihm vorbeikommen sollen.»



< Will Stevens (15.)

«Ein tolles Rennen für mich und das Team. Das zeigt, wie weit wir in der kurzen Zeit gekommen sind. Wir haben ein sehr zuverlässiges Auto. Darauf können wir aufbauen.»



Nico Hülkenberg (out) >

«Ich hatte plötzlich keinen Vortrieb mehr und musste das Auto abstellen. Wir müssen jetzt genau analysieren, was kaputtgegangen ist. Der Speed war bis zum Ausfall nicht schlecht.»



## Höhepunkte des Rennens

**Start:** Hamilton stellt sich schräg nach rechts auf die Pole-Position und macht beim Verlöschen der Rotlichter innen sofort die Türe zu für Teamkollege Rosberg. Hinter dem Silberpfeil-Duo fädelt sich Vettel vor Bottas, Räikkönen und Massa ein. Ricciardo fällt von P7 auf P17 zurück.

**1. Runde:** Räikkönen verdrängt Bottas von P4. Im gleichen Zug wird Bottas auch noch von Massa überholt. Hülkenberg jagt von P16 vor bis auf P12.

**10. Runde:** Hülkenberg (12.) parkt mit defektem Antrieb in der Wiese.

**14. Runde:** Vettel geht als Erster des Spitzenquartetts zum Reifenwechsel. Er kriegt wieder die weicheren Pirellis (in China Typ „Soft“). Als Fünfter reiht Vettel sich wieder ein.

**15. Runde:** Hamiltons (1.) erster Pneu-Tausch.

**16. Runde:** Der neue Leader Rosberg geht wie auch Räikkönen an die Box. Beide, wie zuvor auch Hamilton, übernehmen die Vettel-Strategie: für den zweiten Rennabschnitt weiche Reifen. Die Reihenfolge vorne: Hamilton, Rosberg, Vettel, Räikkönen, dahinter Massa und Bottas.

**25. Runde:** Sainz jr. (16.) mit Getriebeproblemen ganz langsam unterwegs, dann plötzlich wieder im Normaltempo.

**31. Runde:** Zweiter Stopp Vettel: Wechsel auf die härtere Gummimischung („Medium“).

**32. Runde:** Rosberg, der Probleme mit dem linken Vorderreifen gemeldet hatte, darf diesmal vor Hamilton tauschen lassen.

**34. Runde:** Hamilton und Räikkönen holen sich nun wie schon Rosberg und Vettel „Medium“. Damit herrscht vorn wieder der alte Stand: Hamilton, Rosberg, Vettel, Räikkönen.

**36. Runde:** Hamilton funkt an seine Box, dass ihm wie schon im Training der Hosenboden warm wird.

**49. Runde:** Maldonado und Button kollidieren im Kampf um P12. Vier Umläufe später gibt Maldonado mit Bremsdefekt auf.

**54. Runde:** Verstappen stoppt mit Antriebsdefekt auf der Zielgeraden. Das Safety Car kommt raus.

**56. Runde (Ziel):** Safety Car weg in der letzten Kurve, aber es gilt weiter Überholverbot. So bleibt alles unverändert: Sieger wird Hamilton vor Rosberg und Vettel. ♦

## GP VON CHINA / Resultate

Shanghai/CN: 12. April 2015; 3. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 305,066 km über 56 Runden à 5,451 km; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

21°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	56	1:39:42,008 h		2	s-s-m	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	56	+0,714		2	s-s-m	28
3. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	56	+2,988		2	s-s-m	15
4. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	56	+3,835		2	s-s-m	12
5. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	56	+8,544		2	s-m-m	10
6. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	56	+9,885		2	s-m-m	8
7. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	56	+19,008		2	s-m-m	6
8. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	56	+22,625		2	s-m-m	4
9. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	56	+32,117		2	s-s-m	2
10. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	55	+1 Rdn.		2	s-s-m	1
11. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	55	+1 Rdn.		3	s-s-s-m	0
12. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	55	+1 Rdn.		2	s-m-s	0
13. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	55	+1 Rdn.		2	m-s-s	0
14. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	55	+1 Rdn.		2	s-s-m	0
15. Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	54	+2 Rdn.		2	s-m-s	0
16. Roberto Merhi (E)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	54	+2 Rdn.		2	s-m-s	0
17. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	52	+4 Rdn.	Motor	2	s-m-m	0

## Nicht klassiert:

Pastor Maldonado (YV)	Lotus-Mercedes E23	49	+7 Rdn.	Unfall	2	s-m-m	0
Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	15	+41 Rdn.	Motor	0	m	0
Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	9	+47 Rdn.	Antrieb	0	s	0

Durchschnittstempo des Siegers: 183,590 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 31. Runde, in 1:42,208 min (= 191,996 km/h)  
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: ss=Supersoft (rot); s=Soft (gelb); m=Medium (weiß); h=Hard (orange); i=Intermediate; r=Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in zwei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Beide müssen im Rennen eingesetzt werden. In der F1-Fachsprache wird die jeweils weichere Gummimischung «Option», die härtere «Prime» genannt.



Es ist noch ein langer Weg: Button/Alonso im McLaren-Honda

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Maldonado	290,1	1. Hamilton	1:42,208
2. Bottas	286,3	2. Rosberg	1:42,565
3. Massa	285,7	3. Sainz jr.	1:42,652
4. Pérez	285,6	4. Massa	1:42,734
5. Grosjean	285,6	5. Vettel	1:43,018
6. Räikkönen	285,4	6. Räikkönen	1:43,026
7. Ericsson	284,5	7. Bottas	1:43,051
8. Vettel	283,9	8. Grosjean	1:43,134
9. Hülkenberg	283,5	9. Ricciardo	1:43,245
10. Ricciardo	283,5	10. Pérez	1:43,512
11. Rosberg	282,9	11. Maldonado	1:43,686
12. Verstappen	281,9	12. Nasr	1:43,692
13. Alonso	281,1	13. Alonso	1:43,728
14. Button	280,5	14. Verstappen	1:43,880
15. Nasr	280,3	15. Ericsson	1:44,204
16. Hamilton	280,0	16. Button	1:44,991
17. Kvyat	279,2	17. Stevens	1:45,414
18. Sainz jr.	278,4	18. Hülkenberg	1:45,844
19. Stevens	278,3	19. Merhi	1:45,963
20. Merhi	275,2	20. Kvyat	1:46,291



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Hamilton	170
Rosberg	170
Vettel	170
Massa	170
5. Nasr	169
Ricciardo	168
7. Sainz jr.	167
Pérez	167
9. Button	152
Räikkönen	152
11. Verstappen	140
12. Hülkenberg	121
13. Ericsson	115
14. Bottas	112
15. Grosjean	111
16. Merhi	107
17. Maldonado	96
18. Alonso	76
19. Kvyat	70
20. Stevens	54
21. Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	340
2. Scuderia Ferrari	322
3. Scuderia Toro Rosso	307
4. Sahara Force India F1 Team	288
5. Sauber F1 Team	284
6. Williams Martini Racing	282
7. Infiniti Red Bull Racing	238
8. McLaren Honda	228
9. Lotus F1 Team	207
10. Manor F1 Team	161
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	170/340

## Experten-Urteil



## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

## Fahrer des Rennens

## Lewis Hamilton



Der amtierende Weltmeister war beim China-GP nicht zu schlagen. Cool, wie er in den ersten zehn Runden den Abstand zu Nico Rosberg immer über der DRS-Grenze hielt. Und als es darum ging, die Reifen zu schonen, tat er das souverän. Mit zwei, drei schnellen Runden vor dem Boxenstopp fuhr er den nötigen Vorsprung heraus. Hamilton ist in der Form nur durch technische Gebrechen einzubremsen. Fahrerisch ist er auf dem Höhepunkt seiner Karriere.

## Heimlicher Gewinner

## Max Verstappen



Der jüngste Formel-1-Pilot aller Zeiten rollte drei Runden vor Schluss mit Motorschaden aus. Davor brannte er ein wahres Feuerwerk ab. Er kämpfte beide Sauber und den Force India von Sergio Pérez nieder und hätte wie zuletzt in Malaysia erneut gepunktet. Verstappen hat mit seiner Vorstellung in Shanghai endlich allen Kritikern das Maul gestopft. Von wegen zu jung und zu unerfahren: Der Niederländer ist eine wahre Bereicherung. Er hat seinen Platz in der Formel 1 verdient.

## Heimlicher Verlierer

## Pastor Maldonado



Für einen kurzen Moment sah es so aus, als hätte Pastor Maldonado den Tritt gefunden. Nach dem ersten Boxenstopp lag er endlich wieder einmal vor Teamkollege Romain Grosjean. Doch dann fiel er in alte Muster zurück. Zuerst ein böser Patzer bei der Einfahrt in die Box, der ihn viel Zeit kostete. Dann ein unnötiger Dreher. Bei der Kollision mit Jenson Button war der Lotus-Mann unschuldig. Trotzdem passte auch die Aktion ins Bild des ewigen Crash-Piloten Pastor Maldonado. ♦



**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

**GRATIS**



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302. Geschäftsführer: Dr. Viktor Breck, Norbert Lehmann. Vertrieb: Beiderling, Befersung und Inzaco. Erläuterung durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Neue Oberstraße 1, 20355 Hamburg, als einzelner Unternehmer. Ad. Hamburg, HRB 99752.

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN \_\_\_\_\_  
BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

Ich bezahle per Rechnung

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE 77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

GP2

# Deutschsprachige nur Außenseiter

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Am kommenden Wochenende steigt in Bahrain (im Rahmen der Formel 1) der Auftakt zur elften GP2-Saison. Mit dabei sind auch drei Deutschsprachige.**

Prognosen sind immer gefährlich. Doch im Falle der GP2 2015 darf man sich schon einmal aus dem Fenster lehnen und die beiden Dams-Piloten Pierre Gasly und Alex Lynn als Titelkandidaten bezeichnen. Schließlich haben die Franzosen in den letzten vier Jahren dreimal den Fahrertitel geholt. Und bei den abschließenden Tests in Bahrain war Red-Bull-Junior Gasly ebenfalls Schnellster. In die Suppe spucken könnten dem Dams-Duo am ehesten Stoffel Vandoorne (ART) und Mitch Evans (Russian Time). Wird ein anderer GP2-Meister, wäre das eine faustdicke Überraschung.

Und wie steht es um die drei Deutschsprachigen? Der Österreicher René Binder geht in seine dritte komplette Saison. Nach Lazarus und Arden setzt er in diesem Jahr auf Trident als Teamkollege von Sauber-Junior Raffaele Marciello. Binder, dessen bestes Ergebnis ein sechster Platz ist (Monaco 2013) braucht dringend gute Resultate. Beim Team mit dem Dreizack ist er nicht in einem Spitzenteam. Doch die Italiener haben in den letzten Jahren immer wieder für Überraschungen gesorgt. Ein Podestplatz in einem Sprintrennen sollte möglich sein.

Für den Luzerner Zoel Amberg und den Philippino-Schweizer Marlon Stockinger ist die GP2 Neuland. Beide führen zuletzt Renault 3.5, standen dort aber nie ganz oben. In der GP2, wo der Wind noch rauer ist, werden es beide nicht einfach haben. Immerhin: Amberg und Stockinger bringen aus der Worldseries Erfahrung mit DRS mit, das 2015 erstmals auch in der GP2 eingesetzt wird.

## Wer fährt die Hilmer-Autos?

Nicht zu beneiden ist Franz Hilmer. Der Teamchef von Hilmer Motorsport ist eine Woche vor dem Auftakt immer noch auf Fahrersuche. Zuletzt hatten der Niederländer Nigel Melker und der Brite Nick Yelloly für ihn getestet. Aber auch der Spanier Sergio Canamasas und der Gaocho Facu Regalia stehen noch auf der Liste von Hilmer. ♦



Mehr als nur ein heißer Tipp für den Titel: Pierre Gasly (Dams)



Startet für Status: Stockinger

Setzt auf Lazarus: Amberg



Der Erfahrenste aller Deutschsprachigen: René Binder (Trident)

## STARTERLISTE / 2015

Team	Startnummer und Fahrer	
Dams	1 Pierre Gasly (F)	2 Alex Lynn (GB)
Carlin	3 Julian Leal (CO)	4 Marco Sörensen (DK)
ART Grand Prix	5 Stoffel Vandoorne (B)	6 Nobuharu Matsushita (J)
Racing Engineering	7 Jordan King (GB)	8 Alexander Rossi (USA)
Russian Time	9 Mitch Evans (NZ)	10 Artem Markelov (RUS)
Trident	11 Raffaele Marciello (I)	12 René Binder (A)
Campos Racing	14 Arthur Pic (F)	15 Rio Haryanto (RI)
MP Motorsport	16 ?*	17 Daniel de Jong (NL)
Rapax	18 Sergey Sirotkin (RUS)	19 Robert Visoiu (RO)
Arden International	20 André Negrão (BR)	21 Norman Nato (F)
Status Grand Prix	22 Marlon Stockinger (RP)	23 ?*
Hilmer Motorsport	24 ?*	25 ?*
Lazarus	26 Nathanaël Berthon (F)	27 Zoel Amberg (CH)

\* Bei Redaktionsschluss von MSA waren noch vier Cockpits offen

# SCHAEFFLER



PRÄSENTIERT

## AUS FAHRERSICHT



Von **Daniel Abt**  
Formel E

**H**ier ist sie also, meine erste Kolumne für die MOTORSPORT aktuell. Gerne hätte ich an dieser Stelle von einem weiteren Erfolgserlebnis in der Formel E geschrieben. Doch in Long Beach lief es, zumindest im Rennen, nicht wie erhofft. Schuld daran war ein technischer Defekt, der eine Durchfahrtsstrafe zur Folge hatte. Dabei trifft weder mich noch das Team eine Schuld. Die genaue Ursache wird noch untersucht. Wir vermuten, dass es sich um einen fehlerhaften Sensor handelt. Bis zur 16. Runde war nämlich noch alles in Ordnung. Ab dann gab es bei der Datenaufzeichnung des Motors plötzlich so eigenartige Ausschläge nach oben. Und wer mit zu viel Motorleistung fährt, erhält eben eine Drive-Through-Strafe. Für mich war die besonders ärgerlich. Nach dem Start von der Pole lag ich zu dem Zeitpunkt auf P2. Und hätte bestimmt nach Rang 3 in Miami auch in Long Beach auf dem Podest gestan-

den. Zu mehr hätte es nicht gereicht. Piquet war in Long Beach eine Klasse für sich – den ganzen Tag über. Den ganzen Tag über? Ja! Weil die Formel-E-Events an einem Tag über die Bühne gehen. Klingt verrückt, trägt aber zum Spektakel bei. Für uns Fahrer ist es ungewohnt, Training und Rennen am selben Tag zu fahren. Für die Fans ist es aber echt toll.

**I**ch finde sowieso, dass die Formel E viel besser ankommt, als ich es mir je erträumt hatte. Ich hätte auch nie gedacht, dass diese Meisterschaft so professionell aufgezogen wird. Viele, die die Formel E zum ersten Mal sehen, sind skeptisch, verlassen aber mit einem Lächeln. Dass wir lautlos durch die Straßen flitzen, fällt mir inzwischen gar nicht mehr auf. Dazu kommen die exklusiven Locations. Wenn ich die Wahl habe, ob ich bei stahlblauem Himmel in Miami oder bei Minustemperaturen in Oschersleben fahre, muss ich nicht lange überlegen.



Abt in Long Beach: Motorproblem verhinderte Podestplatz

## SCHAEFFLER-NEWS

Bei der Shanghai Auto Show zeigt Schaeffler ein weiteres Konzeptfahrzeug. Dieser Plug-In-Hybrid ist wie die bereits für Nordamerika und Indien entwickelten Schaeffler-Kfz-Konzepte für seinen Markt maßgeschneidert und mit Downsizing-Motor, Doppelkupplungsgetriebe und Hybridmodul ein Vorbild für Chinas neue Gattung des «New Energy Vehicle».

## NACHRICHTEN

## Punkteabzug für Chevrolet geklärt

IndyCar Motorenhersteller Chevrolet wurden in der Herstellerwertung 220 Zähler abgezogen. Grund für den Abzug sind unerlaubte Reparaturen an elf von zwölf Fahrzeugen beim Auftaktrennen in St. Petersburg. Für jedes überarbeitete Triebwerk zogen die Regelhüter 20 Punkte ab. Jim Campell, Vize-Rennchef des US-Motorenherstellers: «Weil es bei einem unserer Zulieferer eine Veränderung in der Prozesskette gab, sorgten wir uns um einen Teil der Ventildfedern.»

## Bestzeit für den «neuen Alonso»

GP3 Der Spanier Alex Palou hat bei Tests in Valencia mit der Bestzeit aufhorchen lassen. Der Campos-Pilot, den in Spanien viele als den neuen Alonso feiern, war zwölf Tausendstel schneller als der Deutsche Marvin Kirchhöfer.

## Schweizer Glück und Pech beim Auftakt

Renault 2.0 Louis Delétraz gewann den zweiten Lauf beim NEC-Auftakt in Monza. Im ersten Durchgang landete der Schweizer nach einer Drive-Through (hätte nach verunsichertem Startabbruch von hinten losfahren sollen) auf P14. Der Sieg ging an den Japaner Ukyo Sasahara, der in der letzten Runde Kevin Jörg von P1 verdrängte. Jörg zog sich dabei einen Platten zu und fiel auf P23 zurück. Im Rennen 2 wurde er Neunter.

## Britisch-französischer Jubel in Imola

Renault 2.0 Anthoine Hubert (F) und Jack Aitken (GB) heißen die Sieger der ersten beiden Läufe zur Renault 2.0 Alps in Imola. Der Österreicher Stefan Riener belegte die Positionen 5 und 6.

## Diese Woche Auftakt im königlichen Park

Remus Formel Pokal Am Wochenende steigt in Monza der Saisonauftakt zum Remus Formel Pokal. Die weiteren Termine: 23./24. Mai, Red Bull Ring (A); 3./4. Juli, Hockenheimring; 25./26. Juli, Salzburgring (A); 8./9. August, Most (CZ); 15./16. August, Lausitzring; 19./20. September, Brünn (CZ). Weitere Infos: www.afr-pokale.com ♦ CE

## IndyCar New Orleans

## Richtig gepokert

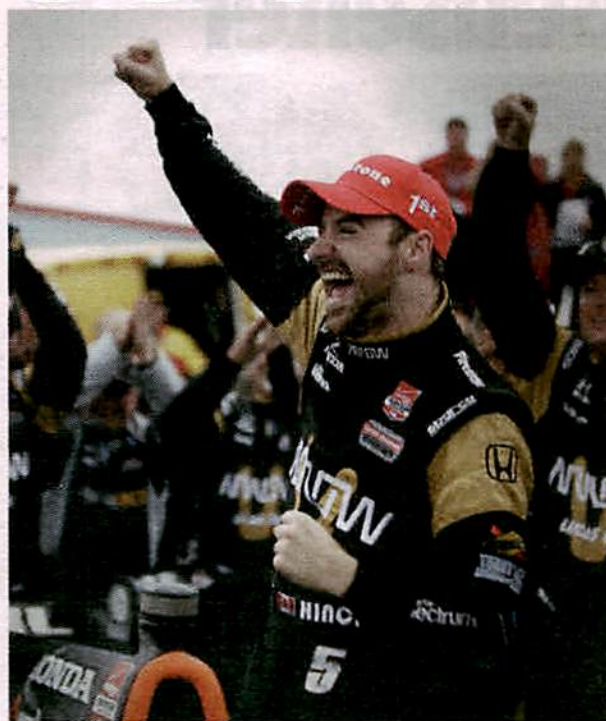
Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die nasse IndyCar-Premiere in New Orleans glich einem Pokerspiel. James Hinchcliffe aus dem Rennstall von Sam Schmidt gewann, weil das Rennen ab der 16. Runde fast nur noch hinter dem Safety Car ausgetragen wurde und er mit einem Stopp über die Runden kam. Simona de Silvestro verpasste das Podium als Vierte knapp.

Das zweite Saisonrennen auf der neuen Anlage bei New Orleans sollte ein Abziehbild des Auftakts in St. Pete werden. Vorne vier Penske, dahinter der Rest. Doch der Regengott hatte kein Einsehen für die derzeitige Überlegenheit Penskes. Er verkürzte das Rennen von 75 auf 47 Runden und ließ fast jedem Neustart einen weiteren Zwischenfall folgen. So kam es, dass James Hinchcliffe 14 Runden vor Schluss als Einstopper(!) die Führung erbt und diese hinterm Führungsfahrzeug nicht mehr abgeben musste.

Viel Sprit hatte der Kanadier, der in Louisiana seinen vierten IndyCar-Sieg feierte, nicht mehr im Tank. Selbst sein Chefstrategie Robert Gue war Minuten vor Rennende im Ungewissen. «Es wird knapp, aber die Rechnung kann aufgehen.»

Und sie ging auf. Hinchcliffe rollte noch auf der Auslaufrunde aus. Besser hätte man den Sprit nicht kalkulieren können. Als «Hinch» zu Fuß die Victory Lane erreichte, sprudelte es aus ihm nur so heraus: «Das ist un-



Mit dem letzten Tropfen Sprit: Überraschungssieger Hinchcliffe

glaublich. Irgendwann haben wir beschlossen: Wir fahren durch. Aber keiner von uns wusste, ob es wirklich reichen würde.»

## Jeder Restart ein Kracher

Der Poker ging letztlich auf, weil ab der ersten Gelbphase in Runde 16 nur noch sechs Runden unter Rennbedingungen gefahren wurden. Der Erste, der vom richtigen Pfad abkam, war Tony Kanaan. Der Brasilianer kreiselte auf Slicks in den Acker und hätte sein Auto beinahe in einer tiefen Pfütze versenkt. Kaum hatte er wieder festen

Boden unter den Füßen, stach Gabby Chaves am selben Ort in See. Er kam nicht mehr aus eigener Kraft heraus. Es folgte die erste Full-Course-Yellow. Das Problem: Wenn ein Rennen bei solchen Bedingungen neutralisiert wird, ist die Gefahr groß, dass es nach dem Restart wieder kracht. Weil die Reifen abgekühlt sind. Und weil die Sicht im Pulk schlecht ist. Und genau so geschah es. Zuerst kamen sich James Jakes und Jack Hawksworth in die Quere, wobei Letzterer keine Schuld trifft und Ersterer am Ende auf dem

Podest landete! Dann segelte Stefano Coletti nach Aquaplaning über die Bahn. Kaum war wieder Grün, versenkte Sage Karam seinen Dallara im Kiesbett. Und bevor Karam nochmals eine Unterbrechung provozierte, drehte sich Carlos Huertas. Für die letzte Gelbphase waren Simon Pagenaud und Ryan Hunter-Reay verantwortlich. Der Franzose beschuldigte den Ex-Meister, er habe ihn von der Strecke gedrängt. Hunter-Reay konterte: «Pagenaud war längst weg von der Ideallinie.» Draußen auf der durchweichten Wiese verlor der Penske-Pilot die Kontrolle über seinen Wagen, schlitterte zurück auf die Piste und räumte neben Hunter-Reay auch den unschuldigen Sébastien Bourdais ab.

In den verbleibenden fünf Minuten war das von Pagenaud/Hunter-Reay angerichtete Chaos nicht zu beseitigen. Ein weiterer Restart fiel ins Wasser. «Für die Fans tut es mir leid. Sie hätten gerne mehr Action unter Grün gesehen», sagte Hinchcliffe. «Aber für mich kam das Ende zum richtigen Zeitpunkt.»

Auch Simona de Silvestro hatte wie «Hinch» gepokert. Von SP18 fuhr sie auf P4 vor. Auch ihre Spritreserven neigten sich dem Ende entgegen. «Ein super Gefühl», meinte Simona nach dem Rennen. «Auch wenn ich gerne auf dem Podium gestanden wäre. Aber P4 im zweiten Rennen – unter solchen Bedingungen. Das ist fantastisch.» Jetzt hofft De Silvestro, dass sie auch am Wochenende in Long Beach starten darf. Die Entscheidung liegt bei Teamchef Michael Andretti. ♦



Vorne De Silvestro: Hinten bahnt sich das Unheil mit Pagenaud, ...



...Hunter-Reay und Bourdais (im grünen Auto im Vordergrund) an

## INDYCAR / Resultate

New Orleans/Louisiana: 2. von 16 Saisonrennen; 47 Rdn. 4,409 km (= 207,223 km); 24 Fahrer gestartet, 18 im Ziel; Wetter/Piste: regnerisch/nass

1. James Hinchcliffe (CDN/Schmidt Peterson) in 1:47,19,489 h (= 115,861 km/h); 2. Hélio Castroneves (BR/Penske) +0,428; 3. James Jakes (GB/Schmidt Peterson) +0,845; 4. Simona de Silvestro (CH/Andretti Autosport) +1,292; 5. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +1,756; 6. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +2,264; 7. Will Power (AUS/Penske) +3,096; 8. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +4,349; 9. Josef Newgarden (USA/CFH Racing) +5,753; 10. Luca Filippi (I/CFH Racing) +7,211; 11. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +7,842; 12. Carlos Muñoz (CO/Andretti Autosport) +9,089; 13. Marco Andretti (USA/Andretti Autosport) +9,782; 14. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +15,722; 15. Gabby Chaves (CO/Bryan Herta Autosport) 1 Rde.; 16. Carlos Huertas (CO/Dale Coyne) 1 Rde.; 17. Stefano Coletti (MC/KV) 3 Rdn.; 18. Sage Karam (USA/Ganassi) 3 Rdn.

Führungsrunden: Montoya (Runden 1–13), Castroneves (14), Montoya (15–32), Hinchcliffe (33–47).

Pole-Position: Montoya (kein Quali wegen Regens; Startaufstellung nach IndyCar-Stand) Schnellste Runde: Dixon in 1:28,558 min (= 179,250 km/h)

Gelbphasen: 6 für 26 Runden

Stand nach 2 von 16 Läufen: 1. Montoya 84 Punkte; 2. Castroneves 74; 3. Power 70; 4. Hinchcliffe 65; 5. Kanaan 65; 6. De Silvestro 44; 7. Rahal 43; 8. Jakes 43; 9. Filippi 42; 10. Pagenaud 41; 11. Newgarden 40; 12. Bourdais 37; 13. Hunter-Reay 37; 14. Andretti 37; 15. Dixon 34; 16. Muñoz 34; 17. Hawksworth 31; 18. Chaves 28; 19. Kimball 25; 20. Sato 25. Nächstes Rennen: 19. April, Long Beach/Kalifornien (USA)

Internet: www.indycar.com

## Formel-3-EM Silverstone

## Die nächsten Verstappens?

Von ANNETTE LAQUA

Wie schon 2014 haben auch beim diesjährigen Saisonauftakt der Formel-3-EM die Rookies auf Anhieb überzeugen können. Allen voran George Russell und Charles Leclerc (beide 17).

Doch zunächst einmal fing das Wochenende mit einem dominierenden Felix Rosenqvist an, der zu Beginn seiner sechsten Formel-3-Saison alle drei Pole-Positions eroberte. Aber der Schwede durfte sich nicht lange über diesen Hatrick freuen: Wegen eines vorne zu breiten Autos flog er aus der Wertung von Q2. Folge: Lauf 2 und 3 musste er von der 35. und letzten Startposition aus aufnehmen. «Das Wochenende begann wohl zu perfekt», sagte Rosenqvist gequält. «Aber das haut mich nicht um. Das bin ich bei mir ja fast schon gewohnt.»

Nachdem der Prema-Neuling im ersten Durchgang von der Pole sicher gewann, zeigte er in Heat 2 von hinten eine beeindruckende Aufholjagd. Schon vor Halbzeit hatte er sich in die Top 10 gearbeitet, das Ziel sah er als Siebter. Tags drauf wurde er als Zwölfter abgewinkt.

Die Siegerpokale in den Läufen 2 und 3 sicherten sich die Rookies George Russell und Charles Leclerc, die am Start jeweils die Führung übernahmen und sie nicht wieder hergaben. «Klar lief es bei den offiziellen Testfahrten sehr gut, aber Test und Rennen sind zweierlei.



George Russell vor Charles Leclerc: Die beiden Rookies sorgten in Silverstone mit ihren Siegen für zwei faustdicke Überraschungen

Deshalb konnte ich nicht davon ausgehen, gleich am ersten Rennwochenende zu gewinnen», gab der glückliche Monegasche Leclerc zu Protokoll.

Sein Rookie-Kollege Russell rechnete ebenso nicht mit einem Triumph. «Mein Start war gut, und es ist mir gelungen, meine Reifen gut einzuteilen. Das waren die beiden Schlüssel zum Erfolg.» Obwohl der britische Formel-4-Champion in Silverstone seine ersten Formel-3-Rennen fuhr, agierte er an diesen beiden Punkten wie ein alter Hase. «Was die Reifen

anging, bin ich extra sehr konservativ gefahren, um sie möglichst zu schonen», erklärte er.

## Guter Einstand der Deutschen

Im Schatten der Sieger präsentierten sich auch die deutschen Starter in einer guten Frühform. Markus Pommer eroberte mit P5 in R1 das beste deutsche Resultat und bestätigte dieses mit P7 im dritten Heat. «Das war hier das Maximum für uns», gab sich der Champion des F3-Cup 2014 durchaus zufrieden.

Rookie Maxi Günther gelang es, in seinem ersten F3-Rennen

als Neunter seine ersten Punkte an Land zu ziehen. «Ich glaube, mit dieser Leistung muss ich mich nicht verstecken», grinste er und fügte hinzu: «Das Umfeld hier ist super-professionell. Das gefällt mir sehr gut.»

Fabian Schiller hatte sein Highlight im zweiten Rennen, als er zu Beginn auf den siebten Platz kletterte und diesen fast die gesamten 18 Rennrunden mit Händen und Füßen verteidigte. Erst im letzten Umlauf wurde er nach einer Kollision mit Jake Dennis aus den Punkterängen gekickt. «Schade, aber

ich denke, ich bin ein gutes Rennen gefahren, habe gut gekämpft und auch viel gelernt. Wir mussten vor dem Rennwochenende mein Monocoque wechseln, weil wir am alten einen Riss gefunden hatten. Nun sind wir auf einem guten Weg.»

Nur bei Nici Pohler wollte keine rechte Freude aufkommen. «Es lief einfach nicht rund», meinte der Double-R-Pilot. «Das lag teils am Auto, aber sicherlich auch am Fahrer. Es ist frustrierend, aber ich gebe nicht auf. Im nächsten Rennen wird es besser laufen.» ♦



Podium von Lauf 1: Giovinazzi, Sieger Rosenqvist und Dennis

## FORMEL-3-EM / Resultate

Silverstone/GB: 5,901 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken

1. Lauf (18 Runden = 106,2 km, 35 Fahrer gestartet, 28 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 36:44,906 min (= 144,5 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +0,938; 3. Jake Dennis (GB/Prema) +2,681; 4. Alexander Albon (T/Signature) +4,767; 5. Markus Pommer (D/Motopark) +5,229; 6. Lance Stroll (CDN/Prema) +6,934; – Ferner: 9. Maximilian Günther (D/Mücke) +7,897; 16. Fabian Schiller (D/West Tec) +14,915; 27. Nicolas Pohler (D/Double R) +30,780

2. Lauf (18 Runden = 106,2 km, 35 Fahrer gestartet, 28 gewertet)

1. George Russell (GB/Carlin) in 36:33,460 min (= 174,3 km/h); 2. Charles Leclerc (MC/Van Amersfoort) +1,723; 3. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +5,412; 4. Lance Stroll (CDN/Prema) +6,332; 5. Brandon Maisano (F/Prema) +13,630; 6. Alexander Albon (T/Signature) +15,005; – Ferner: 11. Fabian Schiller (D/West Tec) +44,052; 12. Maximilian Günther (D/Mücke) +44,849; 24. Nicolas Pohler (D/Double R) +105,301

3. Lauf (18 Runden = 106,2 km, 35 Fahrer gestartet, 30 gewertet)

1. Charles Leclerc (MC/Van Amersfoort) in 35:56,649 min (= 177,3 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +0,440; 3. Jake Dennis (GB/Prema) +3,255; 4. Gustavo Menezes (USA/Jagonya Ayam with Carlin) +4,242; 5. George Russell (GB/Carlin) +4,626; 6. Alexander Albon (T/Signature) +6,345; 7. Markus Pommer (D/Motopark) +7,185; – Ferner: 21. Maximilian Günther (D/Mücke) +17,417; 25. Fabian Schiller (D/West Tec) +21,249; 26. Nicolas Pohler (D/Double R) +21,600

Stand nach 3 von 33 Läufen: 1. Giovinazzi 51 Punkte; 2. Leclerc 43; 3. Russell 39; 4. Rosenqvist 31; 5. Dennis 30; 6. Albon 28; 7. Stroll 20; 8. Menezes 18; 9. Pommer 16; 10. Maisano 14; – Ferner: 13. Günther 2; – Teams: 1. Jagonya Ayam with Carlin 72; 2. Prema 67; 3. Carlin 49; 4. Van Amersfoort 46; 5. Signature 32; 6. Motopark 16; 7. Fortec 10; 8. Mücke 7

Nächstes Rennen: 2./3. Mai, Hockenheim (D)

Internet: www.fiaf3europe.com



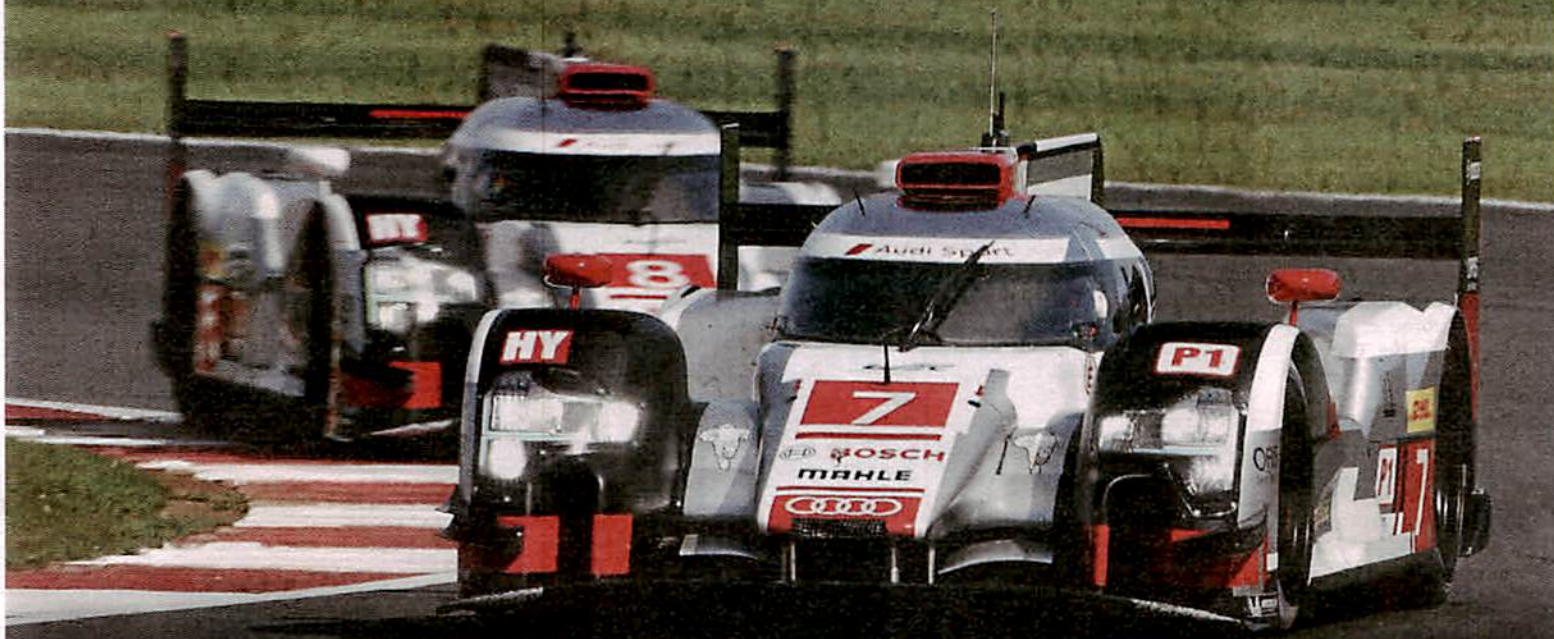
Bester Deutscher: Pommer



Stark in Lauf 2: Fabian Schiller

Silverstone

# Audi feiert Thriller-Sieg



Zurück auf der Siegerstraße: Audis neue Nummer 7 beendete mit dem Triumph in Silverstone eine kleine Durststrecke der Ingolstädter

Von GUSTAV BÜSING

**Audi siegte beim spannenden Saisonauftakt um die «Tourist Trophy» knapp vor Porsche und Toyota.**

«Es wird eng, eng, eng» – so die Vorhersage bei Audi, Porsche und Toyota nach dem Zeittraining zum ersten Saisonlauf der Langstrecken-WM (WEC) auf dem Grand-Prix-Kurs von Silverstone. Nach sechs Stunden großartiger Rennaction trennten den siegreichen Audi und den zweitplatzierten Porsche nur 4,610 Sekunden. Weitere zehn Sekunden später sahen die Weltmeister von Toyota die Flagge bei einem Rennen, das alle Erwartungen noch übertraf.

## Strecke passte zum Audi

Die Karten für den Saisonstart bei Sonne, starkem Wind und kühlen Temperaturen vor rund 30 000 Zuschauern erwiesen sich als gut gemischt. Mit bärenstarken Longruns signalisierte Audi, dass mit dem in Sachen Motor, Aerodynamik und Fahrwerk gründlich renovierten R18 e-tron quattro, der nun in der 4-Megajoule-Klasse spielt, zu rechnen ist. Die Konkurrenz schob dem wiedererstarkten Audi sogar nur allzu gerne die Favoritenrolle zu, gilt doch der Audi als das ideale

Fahrzeug für die Streckencharakteristik von Silverstone.

Wenn es um den Speed über eine Runde geht, dann war und ist Porsche wohl nicht nur in Silverstone kaum zu schlagen. Der zu 100 Prozent erneuerte 919 Hybrid kann nicht nur auf den zusätzlichen Schub seines jetzt bei acht Megajoule angelegten Hybridsystems vertrauen. Dieses «erntet» zudem auch, wenn auf der Geraden Gas gegeben wird – also nicht ausschließlich beim Bremsen. Das Übergewicht von 30 Kilogramm ist weg, dazu wurde auch der 2-Liter-Vierzylinder einer Kraftkur unterzogen. Topspeeds von knapp 300 km/h waren das Ergebnis. Das große Fragezeichen stand dafür hinter der Reifennutzung.

Zu 80 Prozent neu hieß es bei Toyota über den TS040 Hybrid, doch drängte sich in Silverstone der Eindruck auf, dass der in der letzten Saison oft überlegene Toyota seinen Vorsprung eingebüßt hat. Da die flüssige Streckencharakteristik von Silverstone mit ihren wenigen harten Bremszonen dem Toyota-Hybrid überhaupt nicht entgegenkommt, wurde in England aus dem Vorsprung erkennbar ein leichter Rückstand. Die Fahrer bestätigten: «Silverstone passt nicht zu unserem Auto. In Spa Anfang Mai sieht das schon ganz anders aus.»

So kam es, wie es kommen musste: Die erste Startreihe sicherte sich Porsche. Mit 1:39,534 Minuten steuerte Brendon Hartley eine Rundenzeit

bei, die beim FI-Rennen vor neun Monaten für Startplatz sieben gut gewesen wäre. Dahinter sortierten sich die beiden Audi gefolgt von beiden Toyota – das alles innerhalb von 1,973 Sekunden. Für Porsches Startfahrer Mark Webber und Romain Dumas galt die Losung: Vorne bleiben, einen Vorsprung rausfahren und die Audi auf alle Fälle hinter sich halten.

## Feinstes Sportwagen-Racing

Doch der anfangs brillante Webber schied nach 44 Runden mit Getriebschaden aus, kurz darauf überholte Benoît Tréluyer dann Marc Lieb, der Dumas abgelöst hatte. Damit war die Bühne bereitet für eines der stärksten Sportwagen-Rennen seit langer Zeit. Hauptdarsteller

waren die beiden Schweizer Marcel Fässler (Audi) und Neel Jani (Porsche), die sich zum Entzücken des Publikums ein knallhartes, aber faires Duell auf der Strecke lieferten.

In den Kurven überholte Fässler, nur um kurz darauf von Jani auf den Geraden dank höherem Topspeed wieder überholt zu werden. «Wir konnten uns das Grinsen unterm Helm nicht verkneifen», sagten beide. «Das war fast wie auf der Kartbahn in der Schweiz, wo wir gelegentlich gegeneinander fahren.» Dabei hatte Jani alle Hände voll zu tun: «Ich musste Sprit sparen, damit wir 30-Runden-Stints fahren konnten. Dazu das Katz-und-Maus-Spiel mit Marcel. Für mich war klar: Wenn ich ihn nicht sofort wieder konkurrenzfähiger mache, dann ist er weg, denn er hatte das insgesamt schnellere Auto.» Es sagt viel über Fairness und Sportsgeist in der WEC, dass sich die Kontrahenten nicht berührten und sich nach ihrem Duell SMS von Box zu Box schickten.

Auch eine eher unverständliche Stop-and-Go-Strafe kurz vor Ende konnte Fässlers Siegesfahrt mit Audi nicht bremsen. Jani ehrlich: «Platz 2 ist das Beste, was für Porsche heute möglich war.» Weltmeister Toyota betrieb mit Rang 3 Schadensbegrenzung. ♦



Erster Sieg seit Le Mans 2014: Tréluyer/Fässler/Lotterer (v.l.)



Getriebschaden: Webber

## LMP2

## G-Drive klar vorn

Das im vergangenen Jahr knapp am WM-Titel vorbeigeschrammte G-Drive-Team untermauerte beim Auftakt in Silverstone gleich seine Favoritenstellung für die neue Saison. Der lupenreine Doppelsieg der beiden Ligier-Nissan wirkte am Ende sogar noch dominanter als eigentlich war, da die großen Herausforderer des KCMG-Teams nach einem frühen Dreher viel Zeit verloren und durch weitere Problemchen auch nicht mehr in Tritt kamen.

Da das Team Sard-Morand den Auftakt absagte und der Signatech-Alpine früh ausfiel, staubte ESM mit seinem alten HPD ARX-03b bei dessen Abschiedsvorstellung (ab Spa Ligier) sogar noch einen Klassen-Podiumsrang ab. ♦ MBR



Podium abgestaubt: ESM

## GT-Klassen Silverstone

## Lauda junior ganz oben

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Die amtierenden Weltmeister Gianmaria Bruni und Toni Vilander (Ferrari) siegten beim Saisonauftakt in der GTE-Pro-Klasse. Lauda und Co in der Amateurr-Klasse vorn.

Wie in der LMP1-Klasse sollte es auch zwischen den GT-Boliden der drei Hersteller äußerst eng zugehen. Aston Martin schien dabei auf eine Runde unschlagbar, was man im Qualifying mit einer Dreifach-Pole in der Pro-Klasse und ebenfalls dem Startplatz an der Sonne in der GTE-Am unterstrich.

Ferrari wirkte auf Long Runs besonders stark, während Porsche ebenfalls Sieghancen zugesprochen wurden.

## Ferrari-Duo nur knapp vorn

Einen kleinen Dämpfer für die GT-Weltmeister Bruni/Vilander gab es dabei schon in der Anfangsphase, als man einem sich drehenden LMP2 ausweichen und sich am Ende des Pro-Feldes einsortieren musste.



Klassensieg im ersten WEC-Rennen für Aston Martin: Mathias Lauda (r.) mit Lamy (l.) und Dalla Lana

Doch die viele Arbeit, die nun vor dem italienisch-finnischen Duo lag, meisterten die AF-Corse-Piloten mit Bravour. Der entscheidende taktische Move kam beim letzten Stopp, als man die Reifen nicht wechselte und so den Manthey-Werks-Porsche von Richard Lietz und Michael Christensen auf Distanz hielt. Die wiederum liefen gut zehn Sekunden hinter den Siegern und knapp vor dem

zweiten Ferrari von James Calado/Davide Rigon auf P2 ein.

In der GTE-Am-Klasse war dann die einzige Corvette im Feld, wie im Vorfeld erwartet, bestens unterwegs. Doch im Überraschungsverkehr bekam der Larbre-Bolide von Paolo Ruberti, Gianluca Roda und Kristian Poulsen von einem LMP1-Boliden eine heftige Breitseite verpasst, was viel Reparaturzeit kostete.

Blitzsauber kam der GTE-Am-Aston des 32-fachen F1-GP-Starters Pedro Lamy, Gentleman-Pilot Paul Dalla Lana und Ex-DTM-Pilot Mathias Lauda durch. Dem Sohn von Niki gelang dabei, was dem Vater nie gelang: ein Sieg auf WM-Ebene in Silverstone. «Ich habe viel von Pedro (Lamy) gelernt. Es liegt gut für mich, aber ich habe noch mehr zu zeigen», gab Lauda junior zu Protokoll. ♦

## LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Silverstone/GB: 12. April 2015; 1. von 8 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,901 km  
29 Teams gestartet, 26 gewertet, Wetter: trocken; Temperatur (Luft): 14 Grad

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (4)	7	Lotterer/Fässler/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	201 Runden
2.	LMP1-H (8)	18	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+4,610
3.	LMP1-H (6)	1	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	+14,816
4.	LMP1-H (6)	7	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	+1 Runde
5.	LMP1-H (2)	1	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+4 Runden
6.	LMP2	26	Rusinov/Canal/Bird	G-Drive Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+16 Runden
7.	LMP2	28	Yacamán/DeRani/Gonzalez	G-Drive Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+17 Runden
8.	LMP2	30	Sharp/Dalziel/Heinemeier-Hansson	Extreme Speed Motorsports/HPD ARX-03b	Dunlop	+18 Runden
9.	LMP2	42	Leventis/Watts/Kane	Strakka Racing/Dome S103 - Nissan	Michelin	+23 Runden
10.	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+29 Runden
11.	GTE-Pro	91	Lietz/Christensen	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+29 Runden
12.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+29 Runden
13.	GTE-Am	95	Nygaard/Sörensen/Thiim	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+30 Runden
14.	GTE-Pro	97	Turner/Mücke	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+30 Runden
15.	GTE-Pro	99	MacDowall/Rees/Stanaway	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+30 Runden
16.	GTE-Pro	92	Makowiecki/Pilet	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+31 Runden
17.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+33 Runden
18.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Aguas	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+33 Runden
19.	GTE-Am	72	Shaitar/Bertolini/Basov	SMP Racing/Ferrari F458 Italia	Michelin	+33 Runden
20.	LMP2	47	Howson/Bradley/Tandy	KCMG/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	+34 Runden
21.	GTE-Am	96	Castellacci/Goethe/Hall	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+35 Runden
22.	GTE-Am	88	Ried/Bachler/Al Qubaisi	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+35 Runden
23.	GTE-Am	77	Dempsey/Long/Seefried	Dempsey Racing - Proton/Porsche 911 RSR	Michelin	+36 Runden
24.	LMP2	35	Nicolet/Merlin/Maris	Oak Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+36 Runden
25.	LMP2	31	Brown/Fogarty/Brabham	Extreme Speed Motorsports/HPD ARX-03b	Dunlop	+36 Runden
26.	GTE-Am	50	Roda/Ruberti/Poulsen	Larbre Competition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+41 Runden
nicht klassiert						
	LMP1-L	4	Trummer/Liuzzi/Klien	Team ByKolles/CLM P1/01 - AER	Michelin	+85 Runden
	LMP1-H (8)	17	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+157 Runden
	LMP2	36	Panciatici/Chatin/Capillaire	Signatech Alpine/Alpine A450b - Nissan	Dunlop	+181 Runden

Schnellste Runde: Tréluyer (Audi), Runde 26, 1:40,836 (=210,7 km/h)

Nächstes Rennen: 2. Mai, Spa-Francorchamps (B)

Internet: www.fiawec.com

## WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1.	André Lotterer 25
	Benoît Tréluyer 25
	Marcel Fässler 25
4.	Marc Lieb 18
	Neel Jani 18
	Romain Dumas 18
7.	Anthony Davidson 15
	Sébastien Buemi 15
	Kazuki Nakajima 15
10.	Alexander Wurz 12
	Stéphane Sarrazin 12
	Mike Conway 12

Hersteller LMP	
1.	Audi 35
2.	Toyota 27
3.	Porsche 19

Fahrer GT	
1.	Gianmaria Bruni 25
	Toni Vilander 25
3.	Richard Lietz 18
	Michael Christensen 18
5.	Davide Rigon 15
	James Calado 15
7.	Christoffer Nygaard 13
	Marco Sörensen 13
	Nicki Thiim 13
10.	Stefan Mücke 10
	Darren Turner 10

Hersteller GT	
1.	Ferrari 40
2.	Porsche 24
3.	Aston Martin 23

## European Le Mans Series Silverstone

## Doppelsieg für Gibson-Teams



Greaves- vor Jota-Gibson: Im Ziel war dieses Bild noch viel enger

Mit einem Doppelsieg der beiden Gibson-Teams endete der Saisonauftakt. Klassensiege für Porsche und BMW, Olympiasieger Hoy schreibt Geschichte.

Nach dem Sieg beim letztjährigen Auftakt an gleicher Stelle lag das Team Thiriet by TDS Racing mit seinem neuen Oreca 05 eine halbe Stunde vor Rennende erneut auf Siegfür. Doch Jon Lancaster (Greaves Motorsport) und Harry Tincknell (Jota Sport) holten in ihren Gibson-Boliden schnell auf und setzten Thiriet-Fahrer Tristan Gommendy unter Druck.

Beim entscheidenden Angriff berührten sich Lancaster und Gommendy, wobei der Franzose sich drehte und auch noch hinter Tincknell zurückfiel. Der Nissan-LMP1-Werksfahrer machte jetzt noch mal richtig Druck und fuhr die Lücke zu Lancaster zu. Im engsten Finish der ELMS-Historie fuhr Tincknell gerade mal 0,370 Sekunden hinter seinem englischen Landsmann ins Ziel.

Nachdem im vergangenen Jahr sämtliche Siege in der

GTE-Klasse an Ferrari-Teams gingen, feierte diesmal das in Milton Keynes beheimatete Team Gulf Racing UK mit seinem Porsche 911 RSR einen Heimsieg vor zwei Ferraris. Das viel beachtete Europa-Debüt des BMW Z4 GTE endete für Andy Priaulx/Jesse Krohn/Henry Hassid auf Platz 4.

## Deutscher auf LMP3-Podest

Der Klassensieg in der GTC-Klasse für den BMW Z4 GT3 von TDS Racing (Dino Lunardi/Eric Dermont/Franck Perera) war nie gefährdet. Auf den weiteren Podiumsätzen folgten der erste AF-Corse-Ferrari und der Gulf-Lamborghini.

Als allererste Sieger in der Historie der neuen LMP3-Kategorie dürfen sich der sechsfache Rad-Olympiasieger Chris Hoy und sein junger Teamkollege Charlie Robertson in die Motorsport-Geschichtsbücher eintragen lassen. Sie verwiesen ihre LNT-Teamkollegen Michael Simpson und Gaëtan Paletou sowie den Boliden der University of Bolton mit dem Deutschen Jens Petersen und Rob Garofall auf die Plätze. ♦ MBR

NACHRICHTEN  
2013er-Meister knapp vor 2014er-Meister

ADAC GT Masters Einen Schlagabtausch zwischen dem Meister von 2013, Daniel Keilwitz (Callaway-Corvette) und dem amtierenden Champion, Kelvin van der Linde (Abt-Audi), gab es schon beim offiziellen Test letzte Woche in Oschersleben. Am Ende hatten Keilwitz/Andreas Wirth nach zwei Tagen mit der Gesamtbestzeit von 1:26,936 knapp die Nase vor van der Linde/Stefan Wackerbauer (1:27,096) auf P2 der Zeitentabelle.

## Gerhard holt ersten Gesamtsieg 2015

RCN/GLP Nachdem beim aufgrund Schnee- und Hagelschauern abgebrochenen Saisonauftakt kein Gesamtsieger gekürt wurde, holte sich Christopher Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup) beim zweiten Lauf den RCN-Gesamterfolg. Neue alleinige Tabellenführer sind Ex-Meister Jürgen Schulten und «Kiko» (Opel Astra). In der Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP) gewannen wie beim Auftakt Stefan Kunze und Christian Vidal (BMW M3).

## Kamm beim Auftakt zweimal klar vorn

STT H&R Cup Edy Kamm (CH) war beim Saisonauftakt im Rahmen des Bosch Hockenheim Historic/Jim Clark Revival in seinem BMW A4 DTM nicht zu schlagen. In beiden Rennen setzte er sich klar als Sieger durch. Im ersten Durchgang landeten Pertti Kuusmanen (Chrysler Viper) und Jürgen Bender (Corvette) auf den weiteren Podestplätzen. In Heat 2 fuhr Bender auf P2, während Josef Klüber mit seinem Mercedes SLS Platz 3 einfuhr. In Division 2 siegten Jürgen Gerspacher (Seat Leon) und Dirk Ehebracht (Audi A3 Turbo).

## Alguersuari als Promi-Gaststarter

KTM X-Bow Battle Am Wochenende startet in Barcelona die neue Saison. Als namhafter Gaststarter ist beim Saisonauftakt Ex-Formel-1-Pilot Jaime Alguersuari mit von der Partie. Neben dem amtierenden Meister Klaus Angerhofer zählt die Renn-Amazone Laura Kraihamer zu den Mitfavoriten auf den Titel. ♦ MBR

## ELMS / Resultate

Silverstone/GB: 5,901 km; 31 Autos gestartet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken  
1. Hirsch/Wirdheim/Lancaster (Gibson 0155 - Nissan) 4h/118 Runden (= 696,318 km);  
2. Dolan/Tincknell/Albuquerque (Gibson 0155 - Nissan) +0,370 sec.; 3. Thiriet/Badey/Gommendy (Oreca 05 - Nissan) +19,693; 4. Krohn/Jönsson/Negri (Ligier JS P2 - Judd) +1 Rdn.; 5. Jiri/de Bruijn (Oreca 03R - Nissan) +2 Rdn.; 6. Mediani/Markozov/Minassian (Oreca 03R - Nissan) +4 Rdn.; 7. Perret/Bellarosa/Ibanez (Oreca 03R - Nissan) +4 Rdn.; 8. Keen/Wainwright/Carroll (Porsche 911 RSR) +8 Rdn. (1. GTE); 9. Smith/Richardson/Tordoff (Ferrari F458 Italia) +9 Rdn. (2. GTE); 10. Cameron/Griffin/Scott (Ferrari F458 Italia) +9 Rdn. (3. GTE); 11. Priaulx/Krohn/Hassid (BMW Z4 GTE) +9 Rdn. (4. GTE); 12. Ried/Bachler/Al Qubaisi (Porsche 911 RSR) +9 Rdn. (5. GTE); 13. Rizzoli/Laursen/Jensen (Ferrari F458 Italia) +9 Rdn. (6. GTE); 14. Perera/Lunardi/Dermont (BMW Z4 GT3) +10 Rdn. (1. GTC); 15. Talkanitsa/Talkanitsa/Pier Guidi (Ferrari F458 Italia) +11 Rdn. (7. GTE); 16. Hoy/Robertson (Ginetta - Nissan) +11 Rdn. (1. LMP3); 17. Simpson/Paletou (Ginetta - Nissan) +12 Rdn. (2. LMP3); 18. Rasmussen/Barreres/Guedes (Ferrari F458 Italia GT3) +12 Rdn. (2. GTC).

Nächstes Rennen: 17. Mai, Imola (I)

Internet: www.europeanlemonsseries.com

## Berg-EM

## Revanche geglückt

Am Col St. Pierre (F), beim ersten Berg-EM-Lauf des Jahres, traf Europameister Simone Faggioli (I) erstmals nach dessen Sieg beim FIA Masters in Eschdorf auf den französischen Champion Nicolas Schatz. Faggioli, der zukünftig exklusiv von Pirelli beliefert wird, spielte seine neue Trumpfkarte gleich voll aus und startete mit einem neuen Streckenrekord in den Renntag. Schatz verlor mit 3,5 sec Rückstand gleich den Anschluss und musste den zweiten Lauf nach einem Leitplankenkontakt streichen. P2 war Schatz jedoch sicher.

Als Zweiter der EM-Wertung und schnellster Rennwagen folgte David Hauser (L) im Wolf GB08F1, der wie Dan Michl (Lotus Evora) als Sieger der Gruppe S2SH jetzt punktgleich mit Faggioli an der Tabellenspitze rangiert. Bei den Produktionswagen gingen die Gruppensiege an Europameister Igor Stefanovski (MK) und Jaromir Maly (CZ). ♦ TBU

## Blancpain Endurance Series Monza

## Lambo: Debüt-Erfolg

Bei seinem ersten Renneinsatz, dem BES-Saisonauftakt in Monza, konnte der Lamborghini Huracan GT3 den ersten Sieg feiern.

Das hätte sich das Grasser Racing Team, welches für den Einsatz der beiden neuen «Stiere» verantwortlich zeichnet, wohl in den kühnsten Träumen nicht vorstellen können. Doch während das Auto von Giovanni Venturini, Adrian Zaugg und Mirko Bortolotti eher durch viele Strafstopps auf sich aufmerksam machte, gelang dem

Schwesterauto der ganz große Coup bei der Rennpremiere.

Der Grundstein wurde mit P3 im Qualifying gelegt. Startfahrer Fabio Babini setzte sich in der Anfangsphase an Rinat Salikhov im von Norbert Siedler auf Pole gestellten Rinaldi-Ferrari vorbei und folgte Pierre Kaffer, welcher im Black-Pearl-Ferrari an der Spitze anfangs das Tempo vorgab.

Als Kaffer nach 30 Minuten an Herrenfahrer-Teamkollege Steven Parrow übergab, setzte sich Babini an die Spitze. Auch Andrew Palmer und Schlussfahrer

Jeroen Mul ließen nichts mehr anbrennen, obwohl eine späte Safety-Car-Phase, ausgelöst durch einen heftigen Crash des Attempo-McLaren, noch einmal das Feld zusammenführte.

## Amateur-Sieg für Kessel

Auf P2 und als Sieger der Pro-Am-Klasse liefen Salikhov/Siedler ein, während sich P3 (P2 der Pro-Klasse) für den ersten WRT-Audi von Laurens Vanthoor, Robin Frijns und Jean-Karl Vernay wie ein Sieg angefühlt haben dürfte. Auf einer der am wenigsten für den Audi geeigneten Strecken holte man sich dank einer klugen Strategie den Podestplatz.

Hinter Duncan Cameron und Matt Griffin (Ferrari) im zweiten Pro-Am-Auto komplettierten Guy Smith, Andy Meyrick und Steven Kane im Bentley die Top 5 im Gesamtklassement und das Podium der Pro-Klasse.

Neben den Siegen für ein österreichisches (Gesamt/Pro) und ein deutsches Team (Pro-Am) durften auch die Schweizer jubeln: Stephen Earle, Marco Zanuttini und Liam Talbot gewannen im Kessel-Ferrari die Amateurwertung. ♦ MBR



Fotofinish: Die siegreiche Nr. 19 (r.) und das GRT-Schwesterauto

**DTM**

# Eki: Kein «Doppel»

Die DTM feiert am ersten Mai-Wochenende beim Saisonauftakt in Hockenheim ein rundes Jubiläum: Die 300. DTM/ITC-Veranstaltung seit 1984.

Einer der insgesamt 24 Fahrer, die ab dem 1. Mai um den begehrten Titel kämpfen, ist der zweimalige DTM-Champion Mattias Ekström. Der Schwede würde neben seinem DTM-Engagement auch liebend gerne noch in der FIA-Rallycross-WM an den Start gehen, die ebenfalls ab 30. April an vier Tagen im badischen Motodrom gastiert. Ekström hat sich mit dem eigenen EKS-Team in der WM eingeschrieben. Das bedeutet aber nicht, dass er auch in Hockenheim am Start ist.

Laut «Eki» hat die DTM für ihn als Audi-Werksfahrer Priorität. Vielsagend erklärt Ekström, dass er genug Rennen bestreiten wird, um Rallycross-Weltmeister zu werden, «als Fahrer und Teamchef». Mögliche Kandidaten für «sein» Cockpit wären Sébastien Ogier und Walter Röhrl gewesen. Die beiden Rallye-Weltmeister haben nach MSa-Informationen aber (leider) bereits abgesagt.

## Letzter Test vor Saisonstart

Nur wenige Tage bevor die DTM 2015 im Motodrom von Hockenheim eröffnet wird, wollen sich Fahrer und Teams von Audi, BMW und Mercedes-Benz ab Dienstag dieser Woche bei einem dreitägigen ITR-Test (jeweils von 9 bis 13 und 14 bis 18 Uhr) in der Motorsport Arena Oschersleben den letzten Feinschliff holen. Gute Nachricht für DTM-Fans: Das Fahrerlager und die Tribünen sind an allen drei Tagen für Zuschauer geöffnet. ♦ AW

## 24h-Qualifikationsrennen

# BMW in Form



Wie im Vorjahr Quali-Rennen gewonnen: BMW Z4 GT3

Von MARTIN BERRANG

**Der Sieg von Dominik Baumann, Claudia Hürtgen, Jens Klingmann und Martin Tomczyk im Schubert BMW Z4 beim 24h Qualifikationsrennen stand dieses Mal klar im Hintergrund. Viel wichtiger war, dass wieder Rennen auf der Nordschleife stattfinden konnten (siehe auch S. 2/3).**

Zunächst geigte Uwe Alzen mit dem Haribo-Mercedes dem mit 70 Autos recht überschaubaren Feld auf und dann davon. Trotz insgesamt neun Führungswechseln sah der SLS von Alzen und seinen Partnern Maximilian Götz, Marco Holzer und Mike Stursberg wie der sichere Gewinner aus, doch ein Antriebswellenschaden 15 Minuten vor Ende vereitelte den Sieg beim ersten Renneinsatz des Gummibärchen-SLS.

Der siegreiche Schubert Z4 machte es aber noch mal spannend, als er eine Sekunde vor dem vermeintlichen Rennende von sechs Stunden noch eine Runde anhängte, aber trotzdem siegte. Damit gehen beide Triumphe bei Qualirennen an BMW, nachdem im Vorjahr

schon der BMW Z4 von Marc VDS die Premierenveranstaltung hatte gewinnen können.

## GT3-Gegner jetzt näher dran

Die neuen Tempolimits erwiesen sich neben der Leistungsdrosselung der GT3-Boliden speziell für die Porsche Carrera-Cup-Fahrzeuge als nicht zu unterschätzender Vorteil, wie Christoph Breuer, Matteo Cairoli und Sven Müller mit Platz 2 in ihrem Porsche 911 GT3 Cup MR von Manthey aufzeigten.

Der von Manthey Racing mit einem speziellen AeroKit ausgestattete und am Motor leicht modifizierte ehemalige Cup-911 konnte über das gesamte Rennen mit den GT3-Autos sehr gut mithalten. Zwar schafft er nicht mehr den Highspeed der normalen Carrera, den er in der augenblicklichen Situation ja auch nicht mehr braucht, dafür aber umso schnellere Kurvengeschwindigkeiten.

Selbst die durch Tempo 250 auf der Döttinger Höhe vermeintlich benachteiligten «normalen» Cup-Porsche sind für Überraschungen gut, wie P3 von «Gerwin», Manuel Metzger, Philipp Eng und Hannes Plesse im Cup-Elfer von Black Falcon deutlich machten. ♦

## TCR Int. Series Shanghai

# Honda fast unschlagbar

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Gianni Morbidelli (Honda) und Andrea Belicchi (Seat) hießen die Rennsieger in Shanghai. Podium für Münnich (Honda), zweimal Punkte für Engstler (Audi).**

Noch bevor das erste Rennen gestartet war, hatte sich das TCR-Feld gelichtet. Als das Proteam absehen konnte, dass man die Getriebeprobleme am Ford Focus nicht in den Griff bekommen würde, trat man gar nicht an.

Auch Campos Racing musste einen Ausfall hinnehmen. Während Igor Skuz vom Opel Astra kurzfristig auf einen Seat Leon wechselte, sollte Jordi Oriola weiterhin mit dem «Blitz» starten. Da die Überhitzungsprobleme aber weiter bestanden, musste man das Auto zurückziehen.

Somit verblieben mit den beiden Audi TT von Engstler Motorsport, einigen Seat Leon sowie den drei Westcoast-Racing-Hondas Autos dreier Hersteller.

Die Hondas, pilotiert von Gianni Morbidelli, René Münnich und Sepang-Polemann Kevin Gleason, sollten sich auf dem GP-Kurs von Shanghai als absolut überlegen herausstellen. In der Qualifikation führen die drei Honda-Fahrer in dieser Reihenfolge auf die drei Top-Plätze, wobei Mikhail Grachev im Engstler-TT auf P4 beinahe 1,4 Sekunden zur Pole fehlten.

Dementsprechend das Bild im ersten Rennlauf: Morbidelli zog an der Spitze davon, erst als die Reifen nachließen, kam Teamkollege Münnich noch

einmal heran. Gleason dagegen musste sich einiger Angriffe erwehren, sicherte aber in der Endphase P3 und machte so den Dreifachsieg für die schwedische Mannschaft perfekt.

Stefano Comini (Seat) kämpfte sich, mit 30 kg Zusatzgewicht für die Gesamtführung belastet, stark auf den 4. Platz vor, knapp gefolgt von Target-Teamkollege Andrea Belicchi. P6 erbebt Franz Engstler, nachdem diese Position eigentlich Stallgefährte Grachev eingeheimst hatte. Der fing sich aber eine nachträgliche 30-Sekunden-Strafe ein und wurde auf P14 gewertet.



Morbidelli

## Morbidelli Leader

Im zweiten Durchgang deutete sich ein Durchmarsch von Morbidelli an, der seinen Honda vom 10. Startplatz vor allem dank eines Top-speed-Vorteils stetig nach vorne brachte und kurzzeitig sogar die Führung übernahm. Doch dann ging urplötzlich der Motor aus, und der Italiener fiel zurück. So ging es zeitweise zwischen Belicchi und Comini um den Sieg, wobei der Ex-LMP1-Pilot die Oberhand behielt. Comini machte seinem Ruf als Spätbremser alle Ehre, als er den finalen Angriff von Morbidelli auf P2 abwehren konnte. Für die Verteidigung der Gesamtführung reichte das jedoch knapp nicht: In der Tabelle liegt nun Morbidelli mit 72 Punkten vor Comini (70).

René Münnich fiel im 2. Lauf nach einer Kollision weit zurück (nach Zeitstrafe am Ende P14), Franz Engstler holte mit P7 weitere Punkte. ♦

**BENTLEY**

**Wir können auch anders.**

Erleben Sie Bentley Motorsport live auf den Rennstrecken Europas, einfach für alle Termine den QR Code scannen oder +44 (0)1270 448 468 anrufen.

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

## NASCAR Fort Worth

## Texas-Showdown von Johnson und Harvick



Im Texas-Showdown knapp geschlagen: Gesamtleader Harvick

In einem Duell der Giganten setzte sich Jimmie Johnson im Kampf um den Sieg in Texas gegen Kevin Harvick durch.

«High Noon» war es zwar nicht gerade, schließlich strahlten die Flutlichter des Texas Motor Speedways längst in den Samstagabend hinein. Doch es war ein Duell im besten Western-Stil. Die Cowboys, die auf dem texanischen 1,5-Meilen-Oval die Aufmerksamkeit im finalen Showdown auf sich zogen, waren «Six Time» Jimmie Johnson und der amtierende Champion und Quasi-Dominator Kevin Harvick. Beide hatten schon vorher den Rennabend geprägt, holten sich die meisten (Johnson) und zweitmeisten Führungsrunden.

Harvick schien dabei in der Schlussphase das Heft in der Hand zu haben. Kurz wurde er jedoch von Jamie McMurray aufgehalten, der beim Service in der letzten Gelbphase mit nur zwei neuen Reifen pokerte. Das kurze Aufhalten nutzte Johnson, um an beiden vorbei in Führung zu gehen.

Harvick holte noch mal zum großen Gegenschlag aus, Johnson verteidigte aber bis an die Grenze zur Unfairness und hielt Harvick hinter sich. Der streifte dabei sogar die Wand und kam

am Ende noch mal unter Druck von Dale Earnhardt Jr., der nur um wenige Tausendstel Sekunden hinter Harvick einlief.

## Penske als Best of the Rest

Die Osterpause hat die Hendrick-Mannschaft also augenscheinlich gut genutzt, um wieder Boden gutzumachen. Jeff Gordon und Kevin Harvick komplettierten mit P7 und P8 das gute Teamergebnis, während Harvick im Hendrick-Kundenauto von Stewart-Haas-Racing sein Rennen konstant um Spitzenplätze fährt. Harvick und Johnson sind mit jetzt jeweils zwei Laufsiegen die ersten beiden Fahrer, die aus dieser Sicht fix im Chase stehen.

Die Penske-Piloten Joey Logano und Brad Keselowski liefen hinter dem Chevy-Trio auf den Plätzen 4 und 5 ein. Logano steigerte sich im Rennverlauf immer mehr und wäre ohne einen Rammstoß von Harvick vielleicht sogar um den Sieg gefahren. Keselowski hatte nach zwei Boxenstopp-Fehlern noch Glück im Unglück.

Aus Toyota-Sicht konnte einzig Carl Edwards zufrieden sein, der mit P10 seinen ersten Top-10-Platz für die Gibbs-Truppe holte und in Texas bester Toyota-Fahrer war. Martinsville-Sieger Denny Hamlin wurde spektakulärer Elfter. ♦

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Fort Worth/Texas (USA): 334 Rdn. à 2,414 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken  
1. Jimmie Johnson (Chevrolet); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 4. Joey Logano (Ford); 5. Brad Keselowski (Ford); 6. Jamie McMurray (Chevrolet); 7. Jeff Gordon (Chevrolet); 8. Casey Mears (Chevrolet); 9. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 10. Carl Edwards (Toyota); 11. Denny Hamlin (Toyota); 12. Ryan Newman (Chevrolet); 13. David Ragan (Toyota); 14. Kurt Busch (Chevrolet); 15. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 16. Danica Patrick (Chevrolet); 17. Greg Biffle (Ford); 18. Trevor Bayne (Ford); 19. Aric Almirola (Ford); 20. Austin Dillon (Chevrolet); 21. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 22. Clint Bowyer (Toyota); 23. Matt Kenseth (Toyota); 24. Tony Stewart (Chevrolet); 25. Kyle Larson (Chevrolet); 26. Sam Hornish Jr. (Ford); 27. Casey Mears (Chevrolet); 28. David Gilliland (Ford); 29. Brett Moffitt (Toyota); 30. Chris Buescher (Ford); 31. Michael McDowell (Ford); 32. Landon Cassill (Chevrolet); 33. Alex Bowman (Chevrolet).  
Stand nach 7 von 36 Rennen: 1. Harvick 306 Punkte; 2. Logano 280; 3. Truex Jr. 266; 4. Keselowski 246; 5. Kahne 230; 6. Johnson 216; 7. Earnhardt Jr. 213; 8. Hamlin 205; 9. Almirola 195; 10. Ragan 194; 11. McMurray 193; 12. Kenseth 189; 13. Gordon 186.  
Nächstes Rennen: 19. April, Bristol/Tennessee (USA)  
Internet: www.nascar.com

## Rallye-WM

## VW-Jäger legen nach

Von REINER KUHN

Die Übergangsaautos vom Saisonbeginn haben bald ausgedient. Ab Portugal starten Citroën Racing und M-Sport mit den neuesten Evolutionsstufen ihrer World Rally Cars.

Nur den Weltmeistern von Volkswagen gelang es, zum Saisonstart 2015 mit einem völlig neuen Polo R WRC anzutreten. Die Konkurrenz ging mit mehr oder weniger überarbeiteten Vorjahreswagen ins Rennen. Nach dem zweiten von drei Überseerennen in Argentinien am übernächsten Wochenende

ist damit Schluss. Vor allem Citroën Racing legt satt nach. Vor der Rallye Monte Carlo verpflanzte man den neu konzipierten 1,6-Liter-Turbo aus dem WM-Tourenwagen in den kompakteren DS 3 WRC und musste dafür einen neuen Block entwickeln. Zudem spendierten sie ihrem World Rally Car eine neue Hinterachse und einen neuen Heckflügel.

Zur Rallye Portugal (21.–24.5.) wird sich die Optik gravierend ändern: Gewaltig ausgeformte und wesentlich kantigere Kotflügel und eine neue Frontschürze sollen in Verbindung mit einer modifizierten Vorderachse für mehr Abtrieb,

bessere Lenkstabilität, Spurtreue und geringeren Reifenverschleiß sorgen. Die längere Pause vor dem Übersee-Trip nach Argentinien (24.–26.4.) wurde für finale Tests genutzt.

Auch Ford-Partner M-Sport kommt in Portugal mit einem kräftig überarbeiteten Fiesta WRC. Die Briten haben den kompletten Antriebsstrang sowie das Fahrwerk modifiziert. Das Highlight soll jedoch ein seit einem Jahr angekündigter und erstmals in Eigenregie entwickelter Weltmotor werden.

## Neuer Hyundai erst 2016

Für Erstaunen sorgt derweil Hyundai. Zwar forcieren die Koreaner die Weiterentwicklung des künftigen i20 WRC und rüsten ihr aktuelles Auto ab Argentinien ebenfalls mit einer Schaltwippe aus. Nun gaben sie aber bekannt, dass sie wegen Verzögerungen in der geplanten Homologation des neuen i20 WRC die Restsaison mit dem aktuellen Auto bestreiten werden. Zudem wird der zum Saisonstart 2016 kommende Werkswagen nun doch nicht auf dem Coupé, sondern weiter auf dem Fünftürer basieren. ♦



Bald neu bei Citroën: DS 3 WRC mit kantigen Kotflügeln

## ÖRM - Lavantall Rallye

## Wieder Baumschlager

Nach zwei sieglosen Jahren in Wolfsberg gewann Rekordmeister Raimund Baumschlager im Lavantall auch den dritten Saisonlauf. Bis zur Halbzeit musste der ÖRM-Seriensieger im Skoda Fabia S2000 Schwerstarbeit leisten, denn der Salzburger Hermann Neubauer zeigte gehörig die Zähne. Doch am Morgen des zweiten Tages brachte sich der führende Herausforderer im Ford Fiesta S2000 mit seinem einzigen Fahrfehler um den möglichen Sieg. Ein Dreher mit reichlich Rangierarbeit in WP 6 kostete eine Dreiviertelminute. Neubauer musste sich mit P2 begnügen und weiter auf den ersten ÖRM-Sieg warten.

Mit über fünf Minuten Rückstand wurde Hermann Gassner senior (Mitsubishi Lancer Evo X) Dritter und gewann die Mitropa-Rally-Cup-Wertung. Auf P4 folgte im schnellsten Fronttriebler 2WD-Titelträger Michael Böhm (Suzuki Swift S1600) vor seinem härtesten Widersacher Daniel Wollinger (Opel Adam R2). Pech beim zweiten Gastaustritt in Österreich hatte der deutsche Skoda-Junior Fabian Kreim: Kupplungsdefekt an seinem Fabia S2000 in WP 1. ♦ RK



Sieger: Baumschlager (Skoda)



P2: Hermann Neubauer (Ford)



P4: Michael Böhm (Suzuki)

## ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Lavantall Rallye, Wolfsberg (A), 3. von 8 ÖRM-Läufen; 385,40 Gesamtkilometer mit 12 WP über 176,34 km. 68 Teams am Start, 51 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken.  
1. Baumschlager/Wicha (A/D/Skoda Fabia S2000) in 1:50:53,3 h; 2. Neubauer/Ette (A/Ford Fiesta S2000) + 1:41,0 min; 3. Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Lancer Evo X) + 5:27,5; 4. Böhm/Becker (A/D/Suzuki Swift S1600) + 6:45,6; 5. Wollinger/Holzer (A/Opel Adam R2) + 8:24,1; 6. Wagner/Winkhofer (A/D/Peugeot 208 R2) + 8:57,8; 7. Zanon/Orian (I/Renault Clio R3) + 9:06,8; 8. G. Aigner/Hübler (A/Mitsubishi Lancer Evo VII) + 9:39,7  
Leader: Baumschlager (WP 1), Neubauer (WP 2–5), Baumschlager (WP 6–12/Ziel)  
WP-Bestzeiten: Baumschlager 8, Neubauer 3, Kreim 1  
ÖRM-Stand: (nach 3 von 8 Läufen): 1. Baumschlager 75 Punkte, 2. Neubauer 40, 3. Kajetanowicz, Böhm je 28.  
Nächster Lauf: 1.–2. Mai, Wechselland Rallye (A) Internet: www.rallye-oem.at

Moto3

# KTM: Mit Vollgas auf Aufholjagd



KTM-Werkspiloten Miguel Oliveira und Brad Binder: Auf der Suche nach Fahrgefühl von Miller

Von IMRE PAULOVITS

**KTM, für zwei Jahre die dominierende Marke in der Moto3-WM, hat sichtlich Boden an Honda verloren. Das will Rennchef Pit Beirer nun schnell wieder aufholen.**

Fünf Honda auf den ersten fünf Plätzen in Katar, sieben unter den ersten zehn, die Husqvarna von Isaac Viñales auf P6, die beste KTM auf P10. Wäre Alexis Masbou nicht in der letzten Kurve gestürzt, hätte das Ergebnis auch in Austin nicht anders ausgesehen. «Man braucht es gar nicht zu beschönigen: Die Honda ist für die jungen Fahrer klar leichter zu

fahren», gibt KTM-Rennchef Pit Beirer unumwunden zu. «Am Motor können wir nach dem Reglement nichts machen, und der ist auch nicht unser Problempunkt. Wir müssen einfach mehr Kurvengeschwindigkeit finden, indem wir den Fahrern ein besseres Fahrgefühl geben. Daran werden wir nun arbeiten.»

Doch wie konnte der Hersteller, der vor zwei Jahren noch alles dominiert hat und auch im Vorjahr bis zum Saisonabschluss um den Titel gekämpft hat, so ins Hintertreffen geraten? «Wir haben sicher einige Entscheidungen beim Chassis getroffen, die in die falsche Richtung gingen», gibt Beirer zu. «Jetzt werden wir sehen,

dass wir den Fahrern wieder das Gefühl geben, das Jack Miller beim WM-Finale in Valencia hatte. Wir können nach Reglement nur ein Update pro Jahr machen, das muss deshalb genau passen.»

### Problem des Wachstums

Das Moto3-Projekt kämpft auch noch mit einem anderen Problem: «Unsere Rennabteilung ist sehr schnell gewachsen, wir sind überall am Limit», verrät Beirer. «Die Leute, die die Moto3 vorangetrieben haben, wurden zu dem MotoGP-Projekt abgezogen. Wir haben sie durch sehr kompetente junge Leute ersetzt. Die werden jetzt schnell lernen und aufholen.» ♦

**Zeitplan und Statistik GP Termas de Rio Hondo/RA (alle Zeiten in MESZ)**

**Freitag, 17. April 2015**

14.00–14.40	Moto3	1. Freies Training
14.55–15.40	MotoGP	1. Freies Training
15.55–16.40	Moto2	1. Freies Training
18.10–18.50	Moto3	2. Freies Training
19.05–19.50	MotoGP	2. Freies Training
20.05–20.50	Moto2	2. Freies Training

**Samstag, 18. April 2015**

14.00–14.40	Moto3	3. Freies Training
14.55–15.40	MotoGP	3. Freies Training
15.55–16.40	Moto2	3. Freies Training
17.35–18.15	Moto3	Qualifying
18.30–19.00	MotoGP	4. Freies Training
19.10–19.25	MotoGP	Qualifying 1
19.35–19.50	MotoGP	Qualifying 2
20.05–20.50	Moto2	Qualifying

**Sonntag, 19. April 2015**

14.40–15.00	Moto3	Warm-up
15.10–15.30	Moto2	Warm-up
15.40–16.00	MotoGP	Warm-up
18.00	Rennen Moto3	21 Rdn. 100,9 km
19.20	Rennen Moto2	23 Rdn. 110,5 km
21.00	Rennen MotoGP	25 Rdn. 120,8 km

**Sieger 2014:**

Moto3: Romano Fenati (I), KTM  
 Moto2: Esteve Rabat (E), Kalex  
 MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

**Pole Position 2014:**

Moto3: Jack Miller (AUS), KTM, 1:49,200  
 Moto2: Esteve Rabat (E), Kalex, 1:43,961  
 MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:37,683 (=177,1 km/h)  
**Schnellste Runde 2014:**  
 Moto3: Alex Márquez (E), Honda, 1:49,109 (=158,5 km/h)  
 Moto2: Luis Salom (E), Kalex, 1:44,011 (=166,3 km/h)

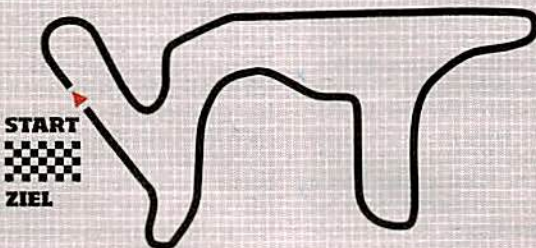
MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1:39,233 (=174,3 km/h)

**Rundenrekorde:**

Moto3: A. Márquez (E), Honda, 1:49,109 (=158,5 km/h), 2014 neue Strecke  
 Moto2: Luis Salom (E), Kalex, 1:44,011 (=166,3 km/h), 2014 neue Strecke  
 MotoGP: D. Pedrosa (E), Honda, 1:39,233 (=174,3 km/h), 2014 neue Strecke

**STRECKE**

**MotoGP Termas de Rio Hondo**



START  
 ZIEL



# LAGE, LAGE, LAGE,

#MotoGPrules Der große Preis von Argentinien in Termas de Rio Hondo. Ab 17. April LIVE bei Eurosport2. Mehr MotoGP als jemals zuvor.



eurosportplayer.de

Grand Prix of the Americas / MotoGP

# King of America



Marc Márquez weit vor den knallhart kämpfenden Rossi, Dovizioso und Iannone. Keiner konnte den Weltmeister auf dem Circuit of the Americas folgen.

Von IMRE PAULOVITS

**Acht Siege in den letzten acht Rennen, die er in Amerika gefahren ist: Weltmeister Marc Márquez fühlt sich in den Vereinigten Staaten sichtlich zu Hause. Bemerkenswert war jedoch, wie er es wieder angestellt hat.**

Die ganze Truppe tanzte in der Boxengasse, sie umarmten sich und waren völlig aufgelöst. Dabei sollte das Team von Marc Márquez Siege eigentlich gewohnt sein. Doch erst in Katar konnten sie erleben, an welchem seidenem Faden der Erfolg bei einem solchen Grenzgänger wie dem jüngsten Weltmeister der Königsklasse hängt.

Was sollte aber auf dem Circuit of the Americas, wo Márquez vor zwei Jahren in seinem erst zweiten MotoGP-Rennen jüngster Sieger der Königsklasse wurde und wo er im Vorjahr schier unantastbar war, schiefe gehen? Es hätte eine Menge schiefe gehen können. Schon allein weil etwas weiter nördlich Tornados tobten und die Wettervorhersage am Wochenende auch für die Region um Austin heftige Regenschauer angekündigt hatte. Es blieb bis auf das erste Training durchweg trocken, aber eben auch hier hing alles am seidenen Faden. Wie auch bei der Technik, und dies

wurde dem Team am Samstag ganz deutlich vor Augen geführt.

Gerade als Márquez seine Quali-Runde beginnen wollte, leuchtete im Cockpit die Warnleuchte auf. «Die Honda-Ingenieure haben mir immer eingetrichtert, dass ich diese sehr ernst nehmen soll», verriet Márquez. «Weil wir eben nur fünf Motoren für die Saison haben und wir uns keinen Motorschaden leisten können.»

Entsprechend reagierte der Weltmeister, stellte sein Nummer-1-Motorrad sofort ab, lehnte es gegen die Boxenmauer, kletterte darüber und rannte zur Box, um sein zweites Motorrad auszufassen. Mit dem kam er keine zehn Sekunden bevor die Quali abgewunken wurde über den Zielstrich, und was er dann abzog, dürfte kein anderer Pilot auf diesem Planeten fertigbringen, es war aber typisch Marc Márquez: Obwohl das Bike anders abgestimmt war und vorne statt dem harten einen Medium-Reifen montiert hatte, unterbot er seinen letztjährigen Rekord und fuhr die Pole-Position heraus. Dabei hatte er einen mächtigen Slide über die Curbs in Turn 11, die ihn einige Zehntel gekostet hat, und Andrea Dovizioso, der in dieser Runde hinter ihm war konnte nur bescheiden: «Marc hatte ganz große Probleme und überfuhr sie einfach.

Das war der reinste Wahnsinn.» Aber für das Rennen wurde ein dritter Motor verplombt. Was es mit der Warnleuchte auf sich hatte, konnten die HRC-Ingenieure bislang noch nicht analysieren.

Dass dann auch noch der Start um mehr als eine halbe Stunde verzögert wurde, weil von einer Brücke Wasser auf die Strecke lief und diese erst abgetrocknet wurde, besänftigte das Nervenspiel an der Box auch nicht gerade.

**«Ich bräuchte hier wohl einen extra-extra-harten Reifen»**

VALENTINO ROSSI

**Reifen an ihrer Grenze**

Dass die eine Chaosrunde nur eine Sache war und es auf dem Circuit of the Americas im Rennen viel mehr darauf ankommt, den Vorderreifen über die Distanz zu bringen, wusste auch Márquez. Er hatte genau wie Valentino Rossi auf den harten Vorderreifen gesetzt, doch bei den gewaltigen Bremsmanövern und den vielen Wechselkurven war auch dieser immer in Gefahr. «Du kannst hier

praktisch zu keinem Zeitpunkt des Rennens wirklich pushen, sonst hält der nicht durch», verriet Márquez.

So machte er sich nichts daraus, dass zu Beginn Andrea Dovizioso das Rennen anführte, und Valentino Rossi von hinten gefährlich herumschoberte. Als er in der fünften Runde jedoch in Führung ging, machte er gleich mächtig Druck, und bis auch Valentino Rossi am Italiener vorbeikam, hatte Márquez bereits den nötigen Vorsprung, um das Rennen von vorn zu kontrollieren.

**Ducati mit mehr Reserven**

Doch Rossi hatte diesmal nicht nur gegen Márquez keine Chance. Wenn er sich auch zwischenzeitig etwas von Dovizioso absetzen konnte, fing ihn dieser wieder ein, und zum Schluss konnte Rossi nicht mehr rankommen. «Ich bin trotzdem nicht unglücklich», bekannte Rossi. «Dies ist vielleicht die ungünstigste Strecke für uns im ganzen Jahr. Da kann ich wirklich froh sein, dass ich hier auf dem Podest stand und als WM-Leader abreisen konnte. Der harte Reifen war etwas besser als der, den wir letztes Jahr hatten, aber ich bräuchte hier wohl einen extra-extra-harten.» An den Flanken war Rossis Vorderreifen richtig zerfleddert, der gleiche Reifen gab bei

Márquez zwar auch nicht mehr lupenrein aus, doch hatte er gerade leichte Anrisse im mittleren Bereich der seitlichen Lauffläche. Hier macht sich Rossis Gewicht und die andere Balance der Yamaha bemerkbar. «Meine Reifenwahl war die beste, die ich treffen konnte, Jorge, der mit dem Medium fuhr, hatte viel größere Probleme», so Rossi.

Doch bei Andrea Dovizioso, der ein bekannt harter Bremser ist, hielt der Medium bis zum Schluss und sah noch richtig gut aus. Die Ducati GP15 zeigte in Austin, dass sie nicht nur schnell ist, mittlerweile überall die engsten Linien halten kann, sondern dass sie auch noch am schonendsten mit den Reifen umgeht. Doch wie sehr Grenzgänger Gigi Dall'Igna die 22 Liter, die das Bike nur noch zur Verfügung hat, auf diesem Stop-and-Go-Kurs eingeteilt hatte, zeigte sich nach der Zieldurchfahrt: Sowohl das Motorrad von Dovizioso als auch das von Iannone blieben in der Auslaufrunde ohne Benzin stehen.

Wenn Marc Márquez hier auch unantastbar war: Wie im letzten Jahr wird er in der WM kaum durchmarschieren können. Und weil nun auch die Ducati siegen können, geht jeder Fehler mit mehr Punktverlust einher. Für Spannung ist also gesorgt. ♦





Jorge Lorenzo vor Andrea Iannone: Bei beiden die ruinierten Vorderreifen gut zu sehen



Márquez: Wieder ganz oben



Großer Respekt: Rossi und Dovizioso gratulieren sich gegenseitig

## NACHGEHAKT BEI Marc Márquez

(22/E) Der Weltmeister zu seinem dritten Sieg in Folge in Austin, und warum es trotzdem keinen Spaß gemacht hat



Von IMRE PAULOVITS

**?** Du hast hier zum dritten Mal gewonnen. Ist dein Seelenfrieden wieder hergestellt? Natürlich bin ich glücklich über diesen Sieg, speziell nach Katar. Gut, wir wussten, dass wir dort wegen des Fehlers in der ersten Kurve schlecht abgeschnitten hatten, aber trotzdem hat man danach ein Fragezeichen in sich. Ich habe mich hier voll auf das Rennen konzentriert. Es war nicht einfach, denn nach dem Regen der letzten Nacht hatte sich die Strecke verändert, die Reifen waren schwieriger zu managen. Als ich dann aber ein mehr oder weniger ähnliches Gefühl hatte wie im Training, habe ich begonnen zu pushen. Dann konnte ich eine Lücke schaffen und die Sache von da an gut kontrollieren. Aber ganz ehrlich: Man muss auf den Vorderreifen hier so aufpassen und darf zu kaum einem Zeitpunkt im Rennen wirklich pushen. Deshalb denke ich, hat dieses Rennen

keinem wirklich Spaß gemacht hat.

**?** Können wir fortan mit ähnlichen Rennen rechnen? Es sieht so aus, dass wir eine interessante Meisterschaft haben werden. Valentino (Rossi) und Andrea (Dovizioso) sind wirklich sehr konstant. Nach meinem fünften Platz in Katar war es aber wichtig für mich, wieder ganz an die Spitze zu kommen und auch die Punkte wieder wettzumachen. Ich bin auf alle Fälle glücklich damit, dass ich mich hier auf dem Motorrad wohlfühlt habe, und dieser Sieg wird uns auch viel Selbstvertrauen für die nächsten Rennen geben.

**?** Schon in einer Woche geht es weiter. Was rechnest du dir in Argentinien aus? Letztes Jahr hatten wir dort ein schwieriges Wochenende beim Umgang mit den Reifen. Es war trotzdem ein gutes Wochenende für mich. Und das versuche ich zu wiederholen.

## NACHRICHTEN

### Casey Stoner: Comeback abgelehnt

**MotoGP** Der Ende 2012 in den vorzeitigen Ruhestand getretene zweifache MotoGP-Weltmeister Casey Stoner (29) machte sich Hoffnungen, den nach Unterarm-OP rekonvaleszenten Dani Pedrosa in Austin und in Argentinien zu vertreten, und der Australier ließ sein Vorhaben sogar durch den Kurznachrichten-

dienst Twitter an die Öffentlichkeit dringen. Doch HRC setzte seinen zweiten Testpiloten, Hiroshi Aoyama, auf Pedrosas RC 213 V. Team-Principal Livio Suppo erklärte, Stoner wäre für einen Einsatz auf die Schnelle nicht ausreichend vorbereitet gewesen. Der Australier entgegnete dem ebenfalls mit einer Twitter-Nachricht: «Ich wollte nicht um den Sieg fahren, es wäre für mich eine Ehre gewesen, einen guten Freund zu vertreten.» ♦ IP

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von IMRE PAULOVITS

Das Wild Bubba's Wild Game Grill ist ein kultiges Biker-Restaurant in Austin. Am Donnerstag versuchten sich die GP-Piloten **Nicky Hayden, Scott Redding, Jonas Folger, Xavier Siméon, Alexis Masbou und Enea Bastianini** dort in der Küche. Nicky Hayden spielte gar mit Inhaber **Wyman «Wild Bubba» Gilliam** auf der Musikbühne. ♦♦♦

**Nicky Hayden** fuhr bei seinem Heimrennen in Austin seinen 200. GP. Dafür wurde er von seiner Mutter Rose und Vater Earl bei der Pressekon-

ferenz am Donnerstag mit einer Torte überrascht. ♦♦♦

Wegen des Einsatzes von Casey Stoner beim 8-Stunden-Rennen in Suzuka machte das Gerücht die Runde, Yamaha würde mit



Hayden als Gitarren-Star

## Stefan Bradl

# Abgeräumt

**Es sah wirklich nicht schlecht aus für Stefan Bradl, in Austin bester Open-Fahrer zu werden. Doch ein Sturz nach einer Kollision machte alles zu nichts.**

Nach dem durchwachsenen Katar-Wochenende, wo Stefan Bradl die ganzen entgangenen Testrunden während des GP-Wochenendes wettmachen musste, freute er sich auf die Rennstrecke, wo er in den letzten beiden Jahren als Fünfter und Vierter brillieren konnte.

Seine Vorfreude schien sich auch zu bestätigen. Im ersten verregneten Training hatte er zwar kein sonderlich gutes Gefühl für seine Forward-Yamaha, doch als am Nachmittag die Strecke abtrocknete, war er als Achter mit Abstand bester Open-Fahrer. «Wenn ich im Nassen auch wenig Vertrauen hatte, im Trockenen fühlte sich das Bike richtig gut an», freute er sich.

Trotzdem reichte es am Samstag nach dem 13. Platz im dritten Freien Training nicht für den Einzug in Q2, und auch der Angriff in Q1 brachte nur Start-

platz 14. «Ich bin mit diesem Startplatz gar nicht unzufrieden», gab Bradl zu. «Wir haben an diesem Tag viel und gut gearbeitet, und wir haben das Potenzial für die Top 10.»

### Sturz nach hartem Einsatz

Das sah zu Beginn des Rennens auch genauso aus. Nach der ersten Runde 15., nach der zweiten 12., nach der dritten 11., war Bradl gleich mächtig auf dem Vormarsch. Doch dann lag er in der ersten Kurve nach der Zielgeraden auf dem Hosenboden. «Mir ist Jack Miller beim Anbremsen ans Hinterrad gefahren», ärgerte sich Bradl. «Beim Sturz ist die Fußraste und die Kupplung beschädigt worden.» ♦ IP



Stefan Bradl: Kurzes Rennen

## KOMPAKT

**MotoGP** Wie es unser Experte Neil Spalding schon in Katar gemutmaßt hat, bekam Cal Crutchlow für Austin einen neuen Rahmen und eine neue Tank/Sitzbank für Austin.

**MotoGP** Alex de Angelis fuhr in Austin seinen 250. Grand Prix. Seinen ersten hatte der 31-Jährige bei den 125ern in Imola 1999. ♦ IP

**Valentino Rossi und Jorge Lorenzo** gegenhalten. Darauf angesprochen, sorgten die beiden Superstars für eine handfeste Überraschung: «Dieses Jahr sicher nicht, aber es stimmt, wir unterhalten uns in letzter Zeit regelmäßig darüber, mal zusammen zu fahren», gab Rossi zu. «Da wir beide gerne Autorennen fahren, wäre auch ein Einsatz bei den 24 Stunden von Le Mans möglich», ergänzte Lorenzo. Vor wenigen Jahren wäre es noch undenkbar gewesen, dass die beiden so zusammenwachsen.

Höhepunkte des Rennens

**Start:** Wegen Wasser unter einer Brücke bei Turn 3 wurde der Start um 37 min verschoben. Dovizioso und Márquez kommen am besten durch die erste Kurve. Rossi P3 vor Smith. Redding stürzt auf P7, reißt Pol Espargaró mit.

**1. Runde:** Dovizioso, Márquez, Rossi, Smith, Lorenzo, Aleix Espargaró, Iannone, Crutchlow, Hernández und Petrucci sind die Top 10. Bradl P14.

**3. Runde:** Bradl vor auf P12.

**4. Runde:** Dovizioso, Márquez, Rossi, Smith dicht beisammen. Lorenzo P5 vor Iannone. Bradl stürzt!

**5. Runde:** Márquez übernimmt die Führung.

**6. Runde:** Márquez will vorne wegziehen, Rossi auf P3 kommt an der schnellen Ducati von Dovizioso nicht vorbei. Iannone verdrängt Lorenzo von P5 und schließt zu Smith auf.

**7. Runde:** Rossi vor auf P2. Márquez 2 sec voraus in Front. Hernández stürzt.

**8. Runde:** Iannone an Smith vorbei auf P4.

**10. Runde:** Márquez klar voraus, Rossi muss sich die beiden Ducatis vom Leib halten. Lorenzo an Smith vorbei auf P5. Dahinter kämpfen Aleix Espargaró und Crutchlow um P7.

**14. Runde:** Márquez kontrolliert das Rennen, Rossi, Dovizioso und Iannone streiten um P2. 1,5 sec zurück Lorenzo auf P5.

**15. Runde:** Dovizioso verdrängt Rossi von P2.

**17. Runde:** Dovizioso und Rossi ziehen von Iannone weg. Lorenzo schließt auf.

**18. Runde:** Lorenzo auf P4.

**21. Runde:** Márquez siegt klar, Dovizioso rettet P2 vor Rossi ins Ziel. ♦ ML

GRAND PRIX AMERICAS – MOTOGP / Resultate

Austin/Texas (USA): 12. April 2015; 2. Lauf zur Weltmeisterschaft; 115,773 km über 21 Runden à 5,513 km; 25 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 27 Grad, Asphalt: 36 Grad



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	21	43:47,150		2:04,563	h/m	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	21	+2,354		2:04,323	m/m	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	21	+3,120		2:04,543	h/m	16
4. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	21	+6,682		2:04,753	m/m	13
5. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	21	+7,584		2:04,251	m/m	11
6. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	21	+10,557		2:04,583	m/m	10
7. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	21	+16,967		2:05,133	h/m	9
8. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	21	+19,025		2:04,535	m/m	8
9. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	21	+38,570		2:06,146	h/m	7
10. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	21	+41,796		2:05,512	m/m	6
11. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 213V	21	+47,199		2:06,753	m/m	5
12. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	21	+47,339		2:06,633	m/m	4
13. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V-RS*	21	+56,484		2:06,791	m/m	3
14. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V-RS*	21	+56,731		2:06,076	m/m	2
15. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	21	+57,372		2:06,618	m/s	1
16. Michael Laverty (GB)	Honda RC 213V-RS*	21	+58,898		2:07,000	m/m	-
17. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	21	+1:08,787		2:07,352	m/m	-
18. Alex de Angelis (RSM)	ART**	21	+1:22,236		2:07,316	m/m	-

Nicht klassiert:

- Karel Abraham (CZ)	Honda RC 213V-RS*	16	+5 Rdn.	Defekt	2:06,903	m/m	-
- Marco Melandri (I)	Aprilia RS-GP	10	+11 Rdn.	Defekt	2:09,256	m/m	-
- Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP15	6	+15 Rdn.	Sturz	2:06,076	h/m	-
- Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	6	+15 Rdn.	Sturz	2:06,786	h/m	-
- Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	5	+16 Rdn.	Defekt	2:06,855	h/m	-
- Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	3	+18 Rdn.	Sturz	2:06,070	m/m	-
- Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	0	+21 Rdn.	Sturz	-	m/m	-

\* Open-Class; \*\*CRT-Motorräder

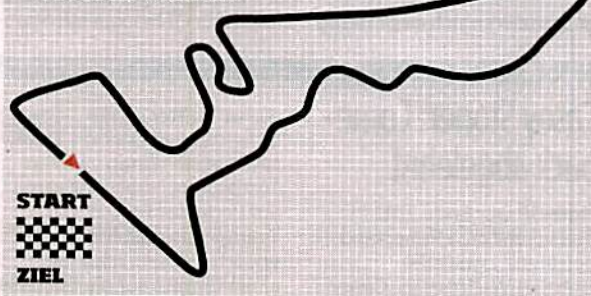
Führung: Dovizioso, Runden 1-4; Marquez, 5-21

Nächstes Rennen: 19. April 2015, Termas de Río Hondo (RA)

Internet: www.motogp.com

STRECKE

MotoGP Austin



Runde für Runde

Fahrer/Startplatz	93	99	46	35	45	29	41	44	38	9	25	8	6	68	63	50	7	43	76	17	69	19	15	33
1. Márquez	4	93	46	38	99	41	29	35	68	9	63	50	43	25	6	76	7	17	69	8	19	15	33	45
2. Dovizioso	4	93	46	38	99	41	29	35	9	68	43	6	25	50	7	76	17	69	8	19	15	33	63	45
3. Lorenzo	4	93	46	38	99	41	29	35	9	68	6	43	25	50	7	8	69	17	19	76	15	33	63	45
4. Rossi	4	93	46	38	99	41	29	35	9	68	25	50	7	43	8	69	17	76	19	15	33	63	45	
5. Crutchlow	4	93	46	38	99	29	41	35	9	68	25	50	7	8	43	69	17	76	19	15	63	33	45	
6. Espargaró	4	93	46	38	99	29	41	35	9	68	25	50	8	7	43	69	17	76	19	15	63	33		
7. Smith	4	93	46	38	99	29	41	35	9	25	8	50	7	43	69	17	76	19	15	33				
8. Petrucci	4	93	46	38	99	41	35	9	25	7	8	43	50	69	17	19	76	15	33					
9. Viñales	4	93	46	38	99	41	35	9	25	7	8	43	69	50	17	19	76	15	33					
10. Barberá	4	93	46	38	99	41	35	9	25	7	8	43	69	50	17	19	76	15	33					
11. Bradl	4	93	46	38	99	38	35	41	9	25	7	8	69	43	17	19	50	76	15					
12. Hernández	4	93	46	38	99	38	35	41	9	25	7	8	69	43	17	19	50	76	15					
13. Di Meglio	4	93	46	38	99	38	35	41	9	25	7	8	69	43	17	19	50	76	15					
14. Laverty	4	93	46	38	99	38	35	41	9	25	7	8	69	43	17	19	50	76	15					
15. Aoyama	4	93	46	38	99	38	35	41	9	25	7	8	69	43	17	19	50	76	15					
16. Miller	4	93	46	38	99	38	35	41	9	25	7	8	69	43	17	19	50	76	15					
17. Baz	4	93	46	38	99	38	35	41	9	25	7	8	69	43	17	19	50	76	15					
18. Hayden	4	93	46	38	99	38	35	41	25	9	7	8	69	43	19	50	76	15						
19. Bautista	4	93	46	38	99	38	35	41	25	9	7	8	69	43	19	50	76	15						
20. De Angelis	4	93	46	38	99	38	35	41	25	9	7	8	69	43	19	50	76	15						
21. Melandri	4	93	46	38	99	38	35	41	25	9	7	8	69	43	19	50	76	15						

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

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Austin



Andrea Dovizioso (2.)

«Platz 2 ist die Bestätigung, dass unser Motorrad läuft. Der Speed ist da. Ich denke, es gibt noch ein paar Dinge zu richten – wie die Bremsen und die Traktion.»



Héctor Barberá (12.)

«Super, Schnellster der Open-Klasse in der Qualifikation und im Rennen. Und: Wir sind näher an der Spitze dran als in Katar. Wir sind aber noch nicht bei 100 Prozent.»



Scott Redding (out)

«Eine echte Enttäuschung nach meiner bisher besten MotoGP-Qualifikation. Ich hatte einen guten Zweikampf mit Lorenzo, war aber wohl zu optimistisch, berührte ihn und stürzte.»

WM-Stand Fahrer

1. Rossi	41
2. Dovizioso	40
3. Márquez	36
4. Iannone	27
5. Lorenzo	26
6. Smith	18
7. Crutchlow	18
8. A. Espargaró	13
9. Pedrosa	10
10. Petrucci	10
11. Viñales	9
12. P. Espargaró	7
13. Hernández	6
14. Aoyama	5
16. Barberá*	5

WM-Stand Marken

1. Yamaha	41
2. Ducati	40
3. Honda	36
4. Suzuki	13
5. Aprilia	1

WM-Stand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	67
2. Ducati Team	67
3. Repsol Honda Team	51
4. Monster Yamaha Tech3	25
5. Team Suzuki Ecstar	22
6. CWM LCR Honda	20
7. Pramac Racing	16
8. Avintia Racing*	15
9. Aspar MotoGP Team*	3
10. EG 0,0 Marc VDS	3
11. Aprilia Racing Team Gresini	1

\*Open-Motorräder

Austin - Moto2

# Ein Sieg gegen die Schmerzen



Sam Lowes: Im Unterschied zu Katar in Austin ohne Fehler



Lowes: Erster Moto2-GP-Sieg



Aegerter: Noch viel Arbeit

**Trotz drei heftiger Trainingsstürze gewann der Brite Sam Lowes seinen ersten Moto2-GP. Von den drei Deutschen und fünf Schweizern schaffte es kein Einziger in die Top 10.**

Der Brite Sam Lowes (25), Supersport-Weltmeister von 2013, ist hart im Nehmen. Im Training stürzte er gleich drei Mal und zog sich vor allem bei einem Highspeed-Highsider, bei dem er am Ende noch von der Maschine getroffen wurde, Prellungen am ganzen Körper zu. Lowes, der bereits in Katar das Training dominiert hatte, im Rennen aber frühzeitig gestürzt war, ließ es diesmal vorsichtiger angehen. «Ich wollte unbedingt die Zielflagge sehen», erzählte Lowes, «aber ich wusste natürlich auch, dass ich Chancen auf eine Topklassierung hatte. Zarco legte eine sehr gute Pace vor und zog mich vom Feld weg. Aber ich hatte noch Reserven und startete im letzten Drittel die entscheidende Attacke. Die körperlichen Schmerzen? Die waren spätestens nach der dritten Runde vergessen. Endlich konnte ich die Trainingsleistungen auch mal im Rennen umsetzen.»

Zarco war mit Rang 2 zufrieden, zumal er bei einer heftigen Kollision mit Pole-Mann Xavier Siméon im Unterschied zum

Belgier im Sattel blieb: «Dumm gelaufen für Siméon, aber ich war vor ihm beim Umliegen. Lowes war ausgangs der Kurven etwas schneller, das machte am Schluss den Unterschied aus. P2 ist aber in Ordnung, im Hinblick auf die WM sind wir vorne dabei.» Sogar ganz vorne ist Alex Rins, der in seinem zweiten Moto2-GP als Dritter auf das Podest klettern konnte und jetzt die WM-Tabelle anführt.

## Niederlage für Kalex

Der erste Sieg für Lowes zeigte aber auch auf, dass Speed-up technisch zu Kalex aufgeschlossen hat. Insbesondere die neue Schwingen, die derjenige von Kalex sehr ähnlich sieht, hat die Speed-up-Piloten deutlich schneller gemacht. Neben Sieger Lowes stürmten auch Anthony West (P7) und Julian Simón (P9) in die Top 10 vor.

## Deutschsprachige als Statisten

Für die deutschsprachige Armada war der GP of the Americas insgesamt ein Desaster. Nur Dominique Aegerter war bis zu seinem Sturz auf P5 kurz vor Rennhalbezeit eine Hoffnung auf einen Podestplatz. Tom Lüthi, Marcel Schrötter und Sandro Cortese holten auf den Plätzen 12 bis 14 immerhin noch ein paar Punkte, während Katar-Sieger Jonas Folger als 16. leer ausging. ♦ ML

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Pole-Mann Siméon verliert einige Plätze, Rabat führt vor Zarco und Lowes. Zarco übernimmt nach zwei Kurven die Führung. Aegerter P7.

**1. Runde:** Zarco, Lowes, Siméon, Morbidelli, Rabat, Nakagami, Aegerter, Kallio, Syahrin und Simón sind die Top 10. Schrötter P15, Cortese P16, Folger P17.

**2. Runde:** Salom, Rossi und etwas später Baldassarri stürzen.

**4. Runde:** Zarco führt vor Lowes und Morbidelli. Aegerter P7, Cortese P15, Schrötter P16, Krummenacher P17, Folger P18, Lüthi P20, Mulhauser P22, Alt P23, Raffin P26.

**5. Runde:** Einige Regentropfen, aber es klart schnell wieder auf.

**6. Runde:** Zarco und Lowes ziehen weg, dahinter Siméon, Rins, Morbidelli, Syahrin, Aegerter, Rabat und Kallio.

**7. Runde:** Aegerter stürmt auf P5 vor. Cortese, Schrötter, Krummenacher und Lüthi auf den Plätzen 15 bis 18. Katar-Sieger Folger nur auf P21.

**8. Runde:** Aegerter stürzt (P5). Siméon und Rins haben Zarco und Lowes eingeholt. Rabat 2 sec zurück auf P5.

**11. Runde:** Zarco, Lowes und Siméon lassen Rins stehen. Cortese P14, Lüthi P15, Schrötter P16, Krummenacher P17, Folger P20, Mulhauser P21.

**13. Runde:** Lowes vor Zarco. Rins auf P4 schließt wieder auf.

**16. Runde:** Siméon und Zarco kollidieren, der Belgier stürzt!  
**17. Runde:** Lowes 1,5 sec vor Zarco und Rins.

**19. Runde:** Lowes siegt vor Zarco und Rins. Lüthi auf P12 bester Deutschsprachiger. ♦ ML

## GRAND PRIX OF THE AMERICAS – MOTO2 / Resultate

Austin/Texas: 12. April 2015; 2. Lauf zur Weltmeisterschaft; 104,7 km über 19 Runden à 5,513 km; 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet;

Wetter/Piste: trocken (Nachtrennen); Luft: 22 Grad, Asphalt: 29 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Sam Lowes (GB)	Speed-up	19	41:45,565	2:10,578	25
2. Johann Zarco (F)	Kalex	19	+1,999	2:11,028	20
3. Alex Rins (E)	Kalex	19	+4,622	2:11,296	16
4. Esteve Rabat (E)	Kalex	19	+8,975	2:11,302	13
5. Julián Simón (E)	Kalex	19	+12,976	2:11,441	11
6. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	19	+14,168	2:11,663	10
7. Anthony West (AUS)	Speed-up	19	+17,271	2:11,684	9
8. Mika Kallio (FIN)	Kalex	19	+17,513	2:11,818	8
9. Julián Simón (E)	Speed-up	19	+17,689	2:11,668	7
10. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	19	+17,764	2:11,727	6
11. Simone Corsi (I)	Kalex	19	+17,982	2:11,807	5
12. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	19	+24,824	2:11,574	4
13. Marcel Schrötter (D)	Tech3	19	+26,016	2:11,558	3
14. Sandro Cortese (D)	Kalex	19	+27,456	2:12,001	2
15. Alex Márquez (E)	Kalex	19	+28,568	2:12,354	1
16. Jonas Folger (D)	Kalex	19	+29,889	2:11,755	-
17. Ricky Cardús (E)	Tech3	19	+36,405	2:11,909	-
18. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	19	+38,693	2:11,524	-
19. Azlan Shah (MAL)	Kalex	19	+40,581	2:12,507	-
20. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	19	+41,504	2:12,253	-
21. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	19	+50,471	2:12,060	-
22. Louis Rossi (F)	Tech3	19	+1:08,825	2:12,386	-
23. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	19	+1:10,990	2:14,218	-
24. Jesko Raffin (CH)	Kalex	19	+1:11,138	2:14,130	-
25. Florian Alt (D)	Suter	19	+1:19,442	2:14,334	-
26. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	19	+1:25,405	2:12,460	-
27. Luis Salom (E)	Kalex	19	+1:32,876	2:12,779	-

## Nicht klassiert:

- Xavier Siméon (B)	Kalex	15	+4 Rdn.	2:11,006	-
- Zaghwan Zaidi (MAL)	Suter	11	+7 Rdn.	2:15,852	-

## Nicht gestartet:

- Axel Pons (E)	Suter				
-----------------	-------	--	--	--	--

Durchschnittstempo des Siegers: 150,5 km/h

Schnellste Runde: Lowes (F), 18. Runde, in 2:10,578 min (=151,9 km/h), Rekord

Internet: www.motogp.com

## Qualifying

1. Siméon	2:09,888
2. Lowes	2:09,942
3. Rabat	2:10,077
4. Zarco	2:10,102
5. Morbidelli	2:10,135
6. Nakagami	2:10,190
7. Simón	2:10,261
8. Rins	2:10,488
9. Aegerter	2:10,513
10. Schrötter	2:10,548
11. Kallio	2:10,576
12. Corsi	2:10,590
13. West	2:10,594
14. Salom	2:10,854
15. Syahrin	2:10,894
16. Cortese	2:10,930
17. Lüthi	2:10,985
18. Krummenacher	2:11,031
19. Folger	2:11,092
20. Cardús	2:11,104
21. Baldassarri	2:11,286
22. Rossi	2:11,486
23. A. Márquez	2:11,661
24. Shah	2:11,954
25. Mulhauser	2:12,509
26. Warokorn	2:12,735
27. Alt	2:13,392
28. Zaidi	2:13,545
29. Raffin	2:14,118
- Pons	k. Zeit

## WM-Stand Fahrer

1. Rins	29
2. Zarco	28
3. Folger	25
4. Lowes	25
5. Morbidelli	22
6. Siméon	20
7. Lüthi	20
8. Kallio	18
9. Syahrin	14
10. Rabat	13
11. Cortese	11
12. Simón	10
13. West	9
19. Schrötter	3
20. Aegerter	1

## WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	45
2. Speed-up	28
3. Tech3	10



Lüthi: In Austin P12, aber nur 9 Punkte hinter dem WM-Leader

## Deutsche und Schweizer in Austin

## Nix ging in Texas



## DOMINIQUE AEGERTER KALEX, P18

«Nach dem 9. Platz im Qualifying hatte ich die Bestätigung, dass es nun aufwärts geht. Denn der Rückstand auf die Spitze auf dieser schwierigen Strecke betrug nur noch 0,6 Sekunden. Aber es fehlen uns noch Testkilometer, ich sitze nicht perfekt auf der Kalex, beim Anbremsen und Einlenken muss ich zu viel kämpfen. Und das kostet, obwohl ich körperlich top in Form bin, zu viel Energie. Der Sturz am Freitag war schmerzhaft, aber im Rennen kann ich solche Dinge jeweils gut wegstecken. Leider habe ich im Rennen beim Bremsen einen Fehler gemacht. Es war mein Fehler, ich entschuldige mich dafür bei meinem Team. Wir wussten, dass eine Top-5-Klassierung möglich ist. Ich bin absolut am Limit gefahren und hatte den Rhythmus, um in der schnellen Gruppe mitzufahren, was auch meine Rundenzeiten nach dem Sturz bewiesen, obwohl das Motorrad keine Hinterbremse mehr und einen krummen Lenker hatte.» **WM-Punkte/WM-Platz: 1/20.**



## THOMAS LÜTHI KALEX, P12

«So brutal kann Rennsport sein. Am Morgen im Freien Training vor dem Qualifying war ich noch Achter, und wir hatten einige interessante Dinge bei der Abstimmung herausgefunden. Ich war in der Qualifikation von Anfang an schnell unterwegs, doch bereits in der dritten Runde streifte die Elektronik der Schaltautomatik. Nach der Reparatur an der Box wollte ich sofort angreifen, doch die Elektronik stieg erneut aus. So bin ich insgesamt nur sechs Runden gefahren, der 17. Startplatz war so nur Schadensbegrenzung. Nach dem Start wurde ich in einem Getümmel eingeklemmt, ich bin praktisch stillgestanden und war nach einer Runde nur 25. Ich hatte im Unterschied zu allen andern einen extraharten Hinterreifen gewählt, und als die Temperaturen stiegen, lief es immer besser, und ich kam immerhin noch in die Punkteränge. Da Folger und Siméon nicht gepunktet haben, hält sich der Schaden insgesamt in Grenzen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 20/7.**



## FLORIAN ALT SUTER, P25

«Nach Katar war der Circuit of the Americas die zweite neue Strecke für mich, und es brauchte einige Runden, bis ich mich auf das schwierige Streckenlayout eingestellt hatte. Das Qualifying war ganz okay, ich konnte den Rückstand auf die Spitze auf 3,5 Sekunden reduzieren. Auf dieser doch langen und komplexen Strecke ist das gar nicht so übel. In meiner besten Runde am Schluss passierte mir leider ein Schaltfehler, sonst wäre die Zeit noch besser geworden. Mit der Suter komme ich immer besser zurecht, die unermüdliche Schuferei macht sich bezahlt. Mit jedem Run wird es besser, und ich bekomme ein immer genaueres Gefühl für die Front.» Das Rennen beendete Alt einsam auf Platz 25, vor ihm klaffte ein Loch von acht Sekunden bis zu Jesko Raffin, nach hinten hatte der junge Deutsche etwas Luft, weil sich die zuvor gestürzten Luis Salom und Lorenzo Baldassarri zu große Rückstände eingehandelt hatten. **WM-Punkte/WM-Platz: -/-.**



## ROBIN MULHAUSER KALEX, P20

«Im nassen Freitraining am Freitag war ich Elfter, das war meine bisher beste Platzierung, seit ich 2014 in die Moto2-WM eingestiegen bin. Deswegen war ich vielleicht am Samstag in der Qualifikation zu übermütig und stürzte bereits in der zweiten Runde hinter Alex Márquez. Nach der Reparatur ging ich nicht mehr mit der nötigen Lockerheit ans Werk. Ich konnte zwar meine Rundenzeiten verbessern, brachte aber keine wirklich saubere Runde zustande und musste als 25. losfahren. Ingeheim hatte ich für den Sonntag auf Regen gehofft, aber es blieb trocken. Die Top-20-Klassierung befriedigt mich nicht im geringsten. Denn heute waren die ersten WM-Punkte das Ziel. Der Start war gut, aber ich habe zu viele kleine Fehler gemacht. Deshalb habe ich den Kontakt zur Gruppe verloren, die um Platz 15 kämpfte. Die zweite Hälfte war besser, aber da war es leider schon zu spät, um noch weiter nach vorne zu kommen.» **WM-Punkte/WM-Platz: -/-.**



## SANDRO CORTESI KALEX, P14

«Das Qualifying ging daneben. Ich war auf einer schnellen Runde hinter Zarco und wollte wie er an Salom vorbei, doch dabei bin ich leider gestürzt. Ich wollte danach noch weiter um eine gute Zeit kämpfen, aber mehr war nicht drin. Vom 16. Startplatz in der sechsten Startreihe war es natürlich nicht einfach, ins Rennen zu starten. Wie im Training habe ich mich auch dort extrem schwergetan, am Ende waren wir gleich weit wie vor einem Jahr, ich komme auf dieser Strecke einfach nicht richtig zurecht. Am Motorrad gab es nichts auszusetzen. Ich konnte einfach nicht mehr aus der Kalex herausholen, als sie hergegeben hätte. Die Platzierung ist natürlich nicht gut, aber wenn ich auf die Tabelle schaue, ist vorne der Zug noch lange nicht abgefahren. Wir dürfen uns jetzt nicht unterkriegen lassen. Kopf hoch und nach vorne schauen, dann werden die Anstrengungen irgendwann belohnt.» **WM-Punkte/WM-Platz: 11/11**



## JESKO RAFFIN KALEX, P24

«Na ja, Startplatz 29 war nicht optimal. Dennoch gelang es mir am Samstag, mich langsam mit dieser schwierigen Piste anzufreunden. Doch der Rückstand war mit mehr als vier Sekunden zu groß. Leider habe ich nie den Windschatten eines Fahrers erwischt, der etwa 1 bis 1,5 Sekunden schneller fährt als ich. Da hätte ich mir einige Tricks und Secrets anschauen können. Mein Ziel für das Rennen war klar, ich wollte den Rückstand auf den Sieger im Vergleich zu Katar, wo ich 1:15 min auf Jonas Folger verlor, wesentlich reduzieren.» Diese Verbesserung beziehungsweise Reduzierung des Rückstands gelang dem 18-jährigen und letztjährigen CEV-Moto2-Meister Raffin aber nur in bescheidenem Maße, er verlor immerhin 1:11 min auf Sieger Sam Lowes. Dafür war seine schnellste Runde nicht mehr vier, sondern «nur» noch 3,5 Sekunden langsamer als die Bestzeit von Lowes. **WM-Punkte/WM-Platz: -/-.**



## JONAS FOLGER KALEX, P16

«Der 19. Startplatz im Qualifying war eine Riesenenttäuschung nach dem Sieg in Katar. Mir fehlte das Supergefühl für die Kalex wie vor zwei Wochen. Wir hatten alles probiert, alles verstellt, alles modifiziert, Dämpfung weicher, Dämpfung härter, nichts brachte wirklich eine Lösung. Das Bike ließ sich einfach nicht wie gewünscht steuern, weder Balance noch Grip waren in Ordnung. Ich verstand die Welt nicht mehr, denn bei anderen Fahrern war die Abstimmung nach ein paar Handgriffen am Setup in Katar in Ordnung. Für den Renntag versuchten wir es mit einer gravierenden Änderung an der Front, aber auch das brachte nichts.» Folger hatte aber Glück im Unglück: Weil auch Xavier Siméon leer ausging und auch Tom Lüthi nur vier Punkte holte, ist der Deutsche in der WM von Platz 1 nur auf P3 abgerutscht. Der Rückstand auf WM-Leader Rins beträgt lediglich vier Punkte. **WM-Punkte/WM-Platz: 25/3.**



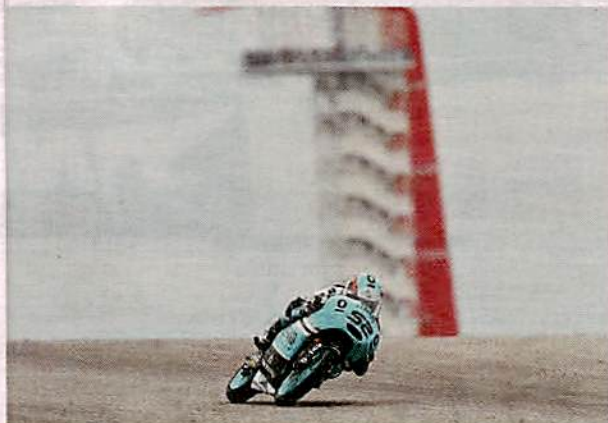
## MARCEL SCHRÖTTER TECH3, P13

«Mit Startplatz 10 war ich angesichts der Probleme bisher sehr zufrieden. Wir konnten uns im Vergleich zu den Vortagen stark steigern, unsere Pace im Trockenem war sehr gut. Besonders zuversichtlich machte mich, dass ich die Zeiten konstant und auch allein fahren konnte. Am Ende habe ich mich dann noch bei Tito Rabat angehängt und bin im Eifer leider ausgerutscht. Schade, wenn ich die Runde hätte beenden können, hätte ich sicher noch eine oder zwei Startreihen weiter vorne gestanden. Im Rennen habe ich zwar drei Punkte geholt, aber meine Leistung war nicht gut genug. Ich habe es wieder mal nicht auf die Reihe gebracht, dass ich nach dem Start meine Position halten kann. Ich ließ mich von den feuchten Stellen abseits der Ideallinie zu stark beeinflussen. Im Schlepptau von Tom Lüthi ist es ab Halbzeit etwas besser gegangen, wir konnten gemeinsam sogar noch Cortese und Alex Márquez schnappen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 3/19.**



Grand Prix Americas - Moto3

# Kiefer-Kent sehr souverän



Allein auf weiter Flur: In Austin hatte Sieger Kent keine Gegner



Etwas perplex: Masbou (l.) und McPhee vom Racing Team Germany

Die deutschen Teams mischen weiter die Moto3-WM auf. Beim Grand Prix Americas in Austin/Texas (USA) dominierten das Team der Kiefer-Brüder und ihr Fahrer Danny Kent.

Kent ließ bei seinem dritten Grand-Prix-Sieg, dem ersten seit dem 11. November 2011(!) nichts anbrennen. Nach 18 Runden oder fast 100 Rennkilometern hatte der Brite den zweitplatzierten Rookie Fabio Quartararo um 8,532 Sekunden abgehängt. In der Moto3-WM sind das keine Welten, sondern Universen! In der kleinsten WM-Klasse gab es seit ihrer Einführung 2012 nur zwei Rennen, bei denen der Sieger mehr Vorsprung hatte. Im Debütjahr gewann Romano Fenati (I) den Spanien-GP mit 36,139 Sekunden vor Luis Salom (E), und der damalige Racing-Team-Germany-Pilot Louis Rossi (F) siegte bei seinem Heimrennen mit 27,438 Sekunden vor Alberto Moncoya (E). Bei 44 von 54 Moto3-WM-Läufen seit 2012 trennten den Sieger und den Zweiten keine Sekunde!

Americas-Sieger Danny Kent leugnete jedoch nicht, dass ihm die speziellen Wetterkonditionen entgegenkamen. Nebel

hatte den Asphalt stellenweise feucht gemacht. «Als ich die Spitze wieder übernommen hatte, konnte ich die heißen Stellen recht gut passieren», erklärte der Kiefer-Pilot und neue WM-Leader der Moto3. Die Konkurrenz dagegen – in Runde 15 von 18 stritten fünf Piloten um die verbleibenden Podestplätze – verlor bei diesen Bedingungen und wegen der Kämpfe Zeit. Allerdings torpedierte Kent tags zuvor bei der erfolgreichen Pole-Position-Jagd den Rundenrekord. «Ich bin glücklich für Danny und das Team!», freute sich Teammanager Stefan Kiefer.

### Wieder Punkte für Öttl

Balsam für die zuletzt arg gebeutelte Kiefer-Truppe – die letzten Lorbeeren erntete sie 2012, als Stefan Bradl Moto2-Weltmeister wurde. Dass neben Kent auch Efrén Vázquez Platz 3 holte, war in Austin noch ein Zückerchen mehr.

Mehr zu kauen hatte das Racing Team Germany. Auftaktsieger Alexis Masbou stürzte kurz vor Schluss, und für John McPhee blieb Platz 6. Dafür holte der Deutsche Philipp mit Rang 13 auch beim zweiten Saisonlauf der Moto3-WM wieder Punkte. ♦ WHJ

### Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Vor Start:** Die Strecke weist viele feuchte Stellen auf (Nebel). **Start:** Kent (vom Kiefer-Team Leopard) kann seine Pole-Position nicht verteidigen. Oliveira schießt in Front.

**1. Runde:** Antonelli führt vor Masbou, Brad Binder, McPhee, Viñales, Bagnaia, Quartararo, Locatelli und den Kiefer-Piloten Vázquez sowie Kent. Öttl folgt auf Platz 22.

**1. Runde:** Antonelli führt vor Oliveira, Locatelli, Navarro, Quartararo und Kent. Masbou und McPhee (beide Racing Team Germany/RGT) folgen auf P8 und 15, Vázquez und Ono (beide Kiefer) P13 und 16. Öttl auf P28.

**2. Runde:** Wieder Oliveira vorn.

**4. Runde:** Kent holt P1 zurück.

**5. Runde:** Masbou (von P10 gestartet) auf P5.

**6. Runde:** Kent zieht davon, +1,3 Sekunden auf P2 (Navarro).

**7. Runde:** Masbou holt sich P2. Öttl in Top 20 (P19). Ono raus.

**8. Runde:** Kent schon 5,1 Sekunden voraus.

**10. Runde:** Masbou auf P2 löst sich von Gruppe. Sturz Bagnaia und Navarro aus Spitzengruppe.

**11. Runde:** Wieder stürzt einer der Spitzengruppe: Oliveira raus. Öttl in Punkterängen (P15).

**15. Runde:** Heißer Kampf um P2 mit Masbou, Quartararo, Bastianini, Vázquez und B. Binder.

**16. Runde:** Kent mit 9,5 Sekunden Vorsprung auf P2 (Quartararo). Öttl auf P14.

**18. Runde:** Kent siegt überlegen vor Rookie Quartararo und Teamkollege Vázquez. Masbou stürzt in der letzten Kurve auf P5 liegend. P6 für RGT-Pilot McPhee. Öttl auf P13. ♦ WHJ

### Qualifying

1. Kent	2:15,344
2. Oliveira	2:15,829
3. Locatelli	2:16,090
4. Antonelli	2:16,101
5. Navarro	2:16,144
6. Quartararo	2:16,150
7. Viñales	2:16,335
8. Bastianini	2:16,400
9. Bagnaia	2:16,417
10. Masbou	2:16,576
11. B. Binder	2:16,735
12. Martin	2:16,849
13. Guevara	2:16,945
14. Loi	2:16,954
15. McPhee	2:16,992
16. Vázquez	2:17,012
17. Ono	2:17,173
18. Danilo	2:17,434
19. Fenati	2:17,469
20. Hanika	2:17,485
21. Ajo	2:17,487
22. Migno	2:17,518
23. Kornfeil	2:17,621
24. Ferrari	2:17,653
25. Manzi	2:17,659
26. Tonucci	2:17,894
27. Gardner	2:17,894
28. Khairuddin	2:17,941
29. Suzuki	2:18,024
30. Rodrigo	2:18,303
31. Herrera	2:18,631
32. Öttl	2:19,073
33. Carrasco	2:19,181
34. D. Binder	2:19,253

### GRAND PRIX AMERICAS – Moto3 / Resultate

Austin/Texas (USA): 12. März 2015; 2. Lauf zur Weltmeisterschaft; 99,234 km über 18 Runden à 5,513 km; 34 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken/feucht; Luft: 22 Grad, Asphalt: 22 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Danny Kent (GB)	Honda	18	41:32,287	2:17,579	25
2. Fabio Quartararo (F)	Honda	18	+8,532	2:18,001	20
3. Efrén Vázquez (E)	Honda	18	+8,652	2:18,495	16
4. Enea Bastianini (I)	Honda	18	+8,811	2:17,753	13
5. Brad Binder (ZA)	KTM	18	+9,556	2:17,930	11
6. John McPhee (GB)	Honda	18	+13,869	2:18,119	10
7. Andrea Locatelli (I)	Honda	18	+20,442	2:18,424	9
8. Romano Fenati (I)	KTM	18	+20,611	2:18,636	8
9. Isaac Viñales (E)	Husqvarna	18	+20,863	2:18,495	7
10. Karel Hanika (CZ)	KTM	18	+20,913	2:18,479	6
11. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	18	+21,249	2:18,076	5
12. Andrea Migno (I)	KTM	18	+23,725	2:18,877	4
13. Philipp Öttl (D)	KTM	18	+32,218	2:18,703	3
14. Niklas Ajo (FIN)	KTM	18	+36,702	2:18,112	2
15. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	18	+37,283	2:19,071	1
16. Alexis Masbou (F)	Honda	18	+47,027	2:18,015	-
17. Maria Herrera (E)	Husqvarna	18	+59,357	2:20,222	-
18. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	18	+1:03,748	2:20,363	-
19. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	18	+1:04,611	2:20,821	-
20. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	18	+1:16,968	2:20,311	-
21. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	18	+1:27,397	2:20,959	-
22. Ana Carrasco (E)	KTM	18	+1:40,409	2:21,680	-
23. Niccolò Antonelli (I)	Honda	18	+1:43,841	2:18,829	-
24. Stefano Manzi (I)	Mahindra	18	+1:46,105	2:19,437	-
25. Livio Loi (B)	Honda	17	+1 Rd.	2:20,474	-

### Nicht klassiert:

- Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	17	+1 Rd.	2:20,142	-
- Miguel Oliveira (P)	KTM	10	+8 Rdn.	2:17,559	-
- Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	9	+9 Rdn.	2:18,234	-
- Jorge Navarro (E)	Honda	9	+9 Rdn.	2:18,031	-
- Jorge Martin (E)	Mahindra	8	+10 Rdn.	2:19,508	-
- Hiroki Ono (J)	Honda	6	+12 Rdn.	2:18,257	-
- Jules Danilo (F)	Honda	5	+13 Rdn.	2:19,808	-
- Darryn Binder (ZA)	Mahindra	1	+17 Rdn.	-	-
- Juanfran Guevara (E)	Mahindra	0	+18 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 143,3 km/h

Schnellste Runde: Oliveira, Runde 8 in 2:17,559 min (=144,2 km/h)

Nächstes Rennen: 3. Mai 2015, Le Mans (F)

Internet: www.motogp.com

### WM-Stand Fahrer

1. Kent	41
2. Bastianini	33
3. Quartararo	29
4. Vázquez	29
5. Masbou	25
6. McPhee	21
7. B. Binder	17
8. Viñales	17
9. Locatelli	14
10. Hanika	9
11. Antonelli	8
12. Fenati	8
13. Bagnaia	7
14. Kornfeil	5
15. Öttl	5
16. Migno	4
17. Navarro	4
18. Ajo	2
19. Ferrari	1
20. Martin	1

### WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	50
2. KTM	17
3. Husqvarna	17
4. Mahindra	8



Das macht Laune: Vázquez, Sieger Kent und Stefan Kiefer

Die Erlösung: Das Ducati-Werksteam außer sich über den Sieg von Davies



Aragón

# Ende der Durststrecke

Von IMRE PAULOVITS

**Mit einem überlegenen Sieg im zweiten Rennen ließ Chaz Davies nach zweieinhalb Jahren und 58 Rennen des Bangens die Herzen der Ducati-Fans wieder höher schlagen.**

In der Ducati-Box konnte man eine Stecknadel fallen hören. Alle starrten gebannt auf die Monitore, hatten die Hände fest geballt, niemand traute sich auch nur einen Ton zu sagen. Dabei führte Chaz Davies dieses Rennen so weit vor den Verfolgern an, wie es in der Superbike-WM nur selten der Fall ist. Doch zu lange war es her, seit der Twin aus Bologna, der die Superbike-WM einst total beherrschte, das letzte Mal tatsächlich als Erster über den Zielstrich fuhr. Am 7. Oktober 2012, im ersten Rennen in Magny-Cours war es das letzte Mal, dass Sylvain Guintoli die dröhnende Italienerin über die schreienden Vierzylinder triumphieren ließ. Und das war noch mit der altertümlichen I198, die danach von der Panigale R abgelöst wurde. Das neue Modell brachte nicht nur die Fahrwerksprobleme der als Rahmen verwendeten Airbox mit sich (die auch in der MotoGP nie gelöst werden konnten), sondern auch eine bei den Desmo-Twins zuvor nie bekannte Drehmomentschwäche.

Mit dem neuen Reglement für dieses Jahr und übermenschlichen Anstrengungen in der Rennabteilung unter Projektleiter Ernesto Marinelli sah es im Winter so aus, als wäre der Durchbruch wieder geschafft,

die beiden Werkspiloten Davide Giugliano und Chaz Davies waren gerade bei den Tests auf dieser Strecke in Aragón eine Sekunde schneller als die Konkurrenz. Doch nach der Verletzung von Giugliano beim letzten Vorsaison-Test und den zurückgekehrten Fahrwerksproblemen an der Front in Thailand, die zwei Stürze bei Davies und den endgültigen Rücktritt der eingesprungenen Legende Troy Bayliss mit sich brachten, lag die Hoffnung wieder in weiter Ferne.

Doch schon im ersten Rennen kam sie wieder. Davies kämpfte von Beginn an mit den beiden Kawasaki-Werksfahrern Johnny Rea und Tom Sykes mit. Und obwohl er zwischenzeitig etwas zurückfiel, konnte er in den letzten beiden Kurven einen Angriff bei Spitzenreiter Rea ansetzen, die der WM-Leader jedoch erfolgreich abwehrte. «Ich hatte, als ich sechs Runden vor Schluss das Mapping gewechselt habe, den falschen Knopf erwischt», verriet Davies den Grund seiner kurzzeitigen Schwäche. «Aber ich denke nicht, dass mich das den Sieg gekostet hat, ich bin auch so an

Johnny wieder drangekommen. Aber er war sehr stark und nur schwer zu überholen.»

Dafür machte Davies im zweiten Lauf keinen Fehler und fuhr dem Feld auf und davon. «Wir haben nur ganz kleine Änderungen gemacht, aber ich hatte viel mehr Grip», freute sich Davies, dem das ganze Team um den Hals fiel. «Das hat mich beruhigt, und ich konnte mein Ding durchziehen.»

## Klarer WM-Leader

Johnny Rea, der den ersten Lauf gewann und seinen WM-Kontrahenten Leon Haslam auch im zweiten Rennen hinter sich hielt, konnte das die Freude nicht nehmen. Der Nordire hat nach sechs Rennen 140 der maximal möglichen 150 Punkte mitgenommen und an der WM-Spitze bereits 26 Punkte Vorsprung. «Chaz war in diesem zweiten Rennen so stark, da kann ich ihm nur gratulieren», bekannte Rea. «Leon hatte ich aber gut im Griff. Und nächste Woche kommt mit Assen ein Kurs, den ich liebe, und auf den ich mich schon freue. Da will ich meine Form einfach weiterführen.» ♦



Johnny Rea: In diesem Jahr noch nie schlechter als Zweiter

## Supersport, STK 1000, STK 600

# Sofuoglu wieder vor

**Ex-Weltmeister Kenan Sofuoglu setzte sich mit einem Sieg an die WM-Spitze.**

Jules Cluzel sah mit der MV Agusta wieder stark aus, doch wie in Thailand wurde er von technischen Problemen von der Spitze gerissen, so gewann Kenan Sofuoglu vor seinem Kawasaki-Markenkollegen Patrick Jacobsen. Thailand-Sieger Raththapark Wilairot wurde in einen Massensturz verwickelt, daher ist Sofuoglu nun WM-Leader.

Der Schweizer Dominique Schmitter holte mit Platz acht sein bisher bestes WM-Ergebnis. Zeitweilig war der 20-Jährige gar auf P6. «Doch dann machte ich sechs Runden vor Schluss einen Fehler, habe mich verschaltet, und da war auch die Konzentration dahin», gab Schmitter zu. «Aber ich bin jetzt auch WM-10.»

Der Deutsche Kevin Wahr wurde 12. «Wir hatten an diesem Wochenende viel Arbeit an unserem Motorrad, aber wir haben es ab Samstag gut hinbekommen», freute sich Wahr. «Jetzt ist mein Ziel, klar in die Top 10 zu kommen.»

## BMW-Sieg in Superstock 1000

Im Superstock 1000 Weltcup schlug BMW-Pilot Roberto Tamburini Lorenzo Savadori auf der Aprilia um einen Wimpernschlag, Kev Coughlan brachte die neue Yamaha R1 aufs Podest. Der Schweizer Sebastian Suchet wurde 12., der Deutsche Marc Moser 16.

In der Superstock 600 kommt ein neuer türkischer Überflieger: Toprak Razgatlioglu, wie Sofuoglu auf Kawasaki und Startnummer 54 unterwegs, gewann beide Rennen. Julian Puffe wurde zweimal 10., Ricarda Neubauer 31. und 33. ♦ IP



Sofuoglu: Erster Sieg seit genau einem Jahr, WM-Leader

**SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate**

Alcaniz/E: 12. April; 3. Lauf/5. Rennen; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Welter/Piste: trocken, 12 Grad; Asphalt: 18 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	18	33:36,937	1:51,032	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	18	+0,051	1:50,967	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	18	+4,977	1:50,890	16
4. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	18	+15,088	1:51,341	13
5. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	18	+15,290	1:51,646	11
6. Xavi Fores (E)	Ducati Panigale R	18	+16,655	1:51,620	10
7. Nicolas Terol (E)	Ducati Panigale R	18	+17,365	1:52,113	9
8. Luis Mercado (RA)	Ducati Panigale R	18	+25,527	1:52,489	8
9. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	18	+31,464	1:52,583	7
10. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	18	+43,013	1:53,423	6
11. Santiago Barragan (E)	Kawasaki ZX-10R	18	+43,627	1:53,575	5
12. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	18	+44,893	1:53,183	4
13. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	18	+47,663	1:53,209	3
14. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	18	+1:11,843	1:54,441	2
15. Niccolò Canepa (I)	EBR 1190 RX	18	+1:15,919	1:54,374	1
16. Javier Alviz (E)	Kawasaki ZX-10R	18	+1:20,816	1:55,391	-
17. Larry Pegram (USA)	EBR 1190 RX	18	+1:22,279	1:55,803	-
18. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	17	+1 Rd.	1:57,417	-
19. Gabor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	17	+1 Rd.	1:57,433	-

Nicht klassiert:  
 - Alex Lowes (GB) Suzuki GSX-R 1000 13 +5 Rdn. 1:52,774 -  
 - Ayrton Badovini (I) BMW S 1000 RR 16 +2 Rdn. 1:52,041 -  
 - Michael v. d. Mark (NL) Honda CBR 1000 RR SP 9 +9 Rdn. 1:52,202 -  
 - Randy de Puniet (F) Suzuki GSX-R 1000 7 +11 Rdn. 1:53,720 -  
 - David Salom (E) Kawasaki ZX-10R 6 +12 Rdn. 1:52,784 -

Durchschnittstempo des Siegers: 163,113 km/h  
 Schnellste Runde: Sykes, 2. Runde, in 1:50,890 min (=164,823 km/h)

Alcaniz/E: 12. April; 3. Lauf/6. Rennen; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Welter/Piste: trocken, 18 Grad; Asphalt: 32 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	18	33:34,669	1:51,156	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	18	+3,190	1:51,226	20
3. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	18	+3,712	1:51,447	16
4. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	18	+14,216	1:51,879	13
5. Xavi Fores (E)	Ducati Panigale R	18	+20,524	1:52,269	11
6. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	18	+25,878	1:52,810	10
7. Luis Mercado (RA)	Ducati Panigale R	18	+25,939	1:52,502	9
8. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	18	+26,075	1:52,459	8
9. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	18	+27,253	1:52,613	7
10. Niccolò Terol (I)	Ducati Panigale R	18	+28,666	1:52,287	6
11. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	18	+41,038	1:53,043	5
12. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	18	+41,983	1:53,501	4
13. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	18	+42,961	1:53,444	3
14. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	18	+43,057	1:53,036	2
15. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	18	+43,375	1:53,159	1
16. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	18	+59,139	1:54,268	-
17. Santiago Barragan (E)	Kawasaki ZX-10R	18	+59,296	1:54,132	-
18. Niccolò Canepa (I)	EBR 1190 RX	18	+1:16,004	1:54,257	-
19. Larry Pegram (USA)	EBR 1190 RX	18	+1:33,714	1:55,786	-
20. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	17	+1 Rd.	1:58,343	-

Nicht klassiert:  
 - Javier Alviz (E) Kawasaki ZX-10R 7 +11 Rdn. 1:55,391 -  
 - Sylvain Guintoli (F) Honda CBR 1000 RR SP 5 +13 Rdn. 1:52,583 -  
 - Tom Sykes (GB) Kawasaki ZX-10R 4 +14 Rdn. 1:50,890 -  
 - Gabor Rizmayer (H) BMW S 1000 RR 0 +18 Rdn. 1:57,433 -

Durchschnittstempo des Siegers: 163,297 km/h  
 Schnellste Runde: Davies, 2. Runde, in 1:51,156 min (=164,428 km/h)

Nächstes Rennen: 19. April, Assen/NL Internet: www.worldsbk.com

Training (3 Läufe)	min
1. Davies	1:50,934
2. Rea	1:51,014
3. Fores	1:51,293
4. Haslam	1:51,305
5. Sykes	1:51,379
6. Torres	1:51,391
7. Terol	1:51,750
8. Van den Mark	1:51,824
9. Salom	1:51,864
10. Mercado	1:51,972
11. Guintoli	1:51,991
12. Lowes	1:52,087
13. Badovini	1:52,411
14. Baiocco	1:52,545
15. Ramos	1:52,900
16. De Puniet	1:53,178
17. Canepa	1:53,348
18. Ponsson	1:54,210
19. Barragan	1:54,221
20. Camier	1:54,896
21. Alviz	1:55,223
22. Pegram	1:55,858
23. Toth	1:56,948
24. Rizmayer	1:57,141

Plätze 1-20: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)	min
1. Haslam	1:49,664
2. Davies	1:49,697
3. Sykes	1:49,863
4. Rea	1:50,053
5. Fores	1:50,449
6. Badovini	1:50,670
7. Torres	1:50,735
8. Lowes	1:50,924
9. Terol	1:51,146
10. Mercado	1:51,243
11. Van den Mark	1:51,510
12. Salom	1:52,016
13. Baiocco	1:51,404
14. Guintoli	1:51,481
15. Canier	1:52,526
16. Canepa	1:52,970
17. Ponsson	1:53,065
18. Ramos	1:53,138
19. De Puniet	1:53,477
20. Barragan	1:53,830

WM-Stand Fahrer	
1. Rea	140
2. Haslam	114
3. Davies	83
4. Sykes	66
5. Torres	63
6. Guintoli	48
7. Terol	41
8. Baiocco	39
9. Mercado	38
10. Lowes	34

WM-Stand Hersteller	
1. Kawasaki	140
2. Aprilia	114
3. Ducati	95
4. Honda	58
5. Suzuki	44
6. MV Agusta	21
7. BMW	17
8. EBR	3



**SUPERSPORT-WM / Resultate**

Alcaniz (E): 3. WM-Lauf; 16 Runden à 5,077 km = 81,232 km; 25 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Welter; trocken, Temp. Luft/Asphalt 16/24 Grad

1. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki) in 30:47,195 min (=158,313 km/h); 2. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki) +3,224 sec; 3. Kyle Smith (GB/Honda) +5,695; 4. Gino Rea (GB/Honda) +11,281; 5. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +11,334; 6. Alex Baldolini (I/MV Agusta) +16,639; 7. Fabio Menghi (I/Yamaha) +17,010; 8. Dominic Schmitter (CH/Kawasaki) +18,801; 9. Christian Gamarino (I/Kawasaki) +24,178; 10. Roberto Rolfo (I/Honda) +24,655; 11. Riccardo Russo (I/Honda) +24,735; 12. Kevin Wahr (D/Honda) +25,379; 13. Alexey Ivanov (RUS/Yamaha) +44,591; 14. Marcos Ramirez (E/Yamaha) +44,670  
 Schnellste Runde: Jacobsen, in 1:54,605 min (=159,480 km/h)

Stand (nach 3 von 12 Läufen): 1. Sofuoglu, 55 Punkte; 2. Jacobsen 42; 3. Wilairot 35. Ferner: 10. Schmitter 16; 17. Wahr 8  
 Nächstes Rennen: 19. April, Assen (NL) Internet: www.worldsbk.com

**SUPERSTOCK-1000-FIM-CUP / Resultate**

Alcaniz (E): 12. April; 1. Lauf; 66,001 km über 13 Rdn. à 5,077 km; 33 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Welter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 21/37 Grad  
 1. Roberto Tamburini (I/BMW) in 24:45,017 min (=160,001 km/h); 2. Luca Salvadori (I/Aprilia) +0,154 sec; 3. Kev Coghlan (GB/Yamaha) +1,485; 4. Raffaele de Rosa (I/Ducati) +1,583; 5. Ondrej Jezek (CZ/Ducati) +3,600. Ferner: 12. Sébastien Suchet (CH/Kawasaki) +26,372. Nicht klassiert: Eric Vionnet (CH/BMW).  
 Stand (nach 1 von 8 Rennen): 1. Tamburini, 25 Punkte; 2. Salvadori 20; 3. Coghlan 16; 4. De Rosa 13; 5. Jezek 11. Ferner: 12. Suchet 4  
 Nächstes Rennen: 19. April, Assen (NL) Internet: www.worldsbk.com

**SUPERSTOCK-600-EM / Resultate**

Alcaniz (E): 11./12. April; 1./2. Rennen; 57,499 km über je 11 Rdn. à 5,077 km; 40/40 Fahrer gestartet, 31/34 gewertet; Welter/Piste: sonnig/trocken  
 1. Rennen: 1. T. Razgatlioglu (TR/Kawasaki) in 21:31,195 min (=155,708 km/h); 2. R. Rinaldi (I/Kawasaki) +0,060 sec; 3. F. Caricasulo (I/Honda) +2,647. Ferner: 9. J. Puffe (D/Kawasaki) +13,390; 31. R. Neubauer (D/Kawasaki) +1:07,985 min.  
 Nicht klassiert: R. Fischer (CH/Yamaha). - 2. Rennen: 1. Razgatlioglu in 21:30,961; 2. Caricasulo +7,213; 3. G. Duwelz (B/Yamaha) +7,222. Ferner: 10. Puffe +17,754; 28. Fischer +58,088; 33. Neubauer +1:10,914  
 Stand (2/8 Rennen): 1. Razgatlioglu, 50 Punkte; 2. Caricasulo 36. Ferner: 9. Puffe 13. Nächstes Rennen: 18. April, Assen (NL) Internet: www.worldsbk.com

**Höhepunkte der Rennen**

**1. Lauf:**  
**Start:** Sykes erwischt den besten Start vor Pole-Sitter Haslam, Davies und Rea. Lowes kommt auf Startplatz 8 nicht vom Fleck. Salom wird in der ersten Kurve weit rausgetragen.  
**1. Runde:** Rea an Davies vorbei, doch der kontert. Beide verdrängen Haslam auf P4. Fores 5., Torres 6.  
**2. Runde:** Lowes bereits an der Box. Davies macht Jagd auf Leader Sykes.  
**3. Runde:** Davies macht Druck auf Sykes, Rea kommt dem Führungsduo näher.  
**5. Runde:** Rea an Sykes und Davies dran. Fores zwischen den Aprilia-Piloten Haslam und Torres auf P5.  
**7. Runde:** Sykes verschafft sich an der Spitze etwas Vorsprung.  
**8. Runde:** Rea an Davies vorbei auf P2. De Puniet rollt an die Box.  
**9. Runde:** Fores an Haslam vorbei auf P4.  
**10. Runde:** Rea an Sykes dran.  
**11. Runde:** Rea übernimmt die Führung, Davies rückt dem Führungsduo näher.  
**13. Runde:** Davies greift Sykes an, der kontert. Haslam und Fores wieder vorbei an Torres.  
**14. Runde:** Davies setzt sich gegen Sykes durch.  
**17. Runde:** Davies an Leader Rea dran.  
**18. Runde:** Davies greift in den letzten zwei Kurven zweimal an, läuft aber jeweils zu weit, Rea holt seinen 5. Saisonsieg.  
**2. Lauf:**  
**Start:** Davies katapultiert sich an die Spitze vor Rea und Haslam.  
**1. Runde:** Davies macht gleich eine Lücke auf, Lowes fährt in Kurve 8 geradeaus.  
**2. Runde:** Davies vor Rea, Haslam, Sykes, Torres und Fores, van der Mark kämpft mit Badovini um P7.  
**5. Runde:** Terol gesellt sich zum Kampf mit v.d. Mark und Badovini, Sykes stürzt.  
**6. Runde:** Guintoli stürzt, Davies führt bereits 1,8 sec vor Rea, Haslam 3,5 zurück.  
**8. Runde:** Haslam kommt Rea näher.  
**9. Runde:** Terol neben der Strecke, fällt auf P10 zurück.  
**10. Runde:** Haslam ist an Rea dran.  
**12. Runde:** Mercado verdrängt Salom von P8.  
**16. Runde:** Kampf um P6 zwischen Badovini, v.d. Mark, Mercado und Salom wird härter.  
**20. Runde:** Davies gewinnt vor Rea und Haslam, Salom erobert P6. ♦ IP

**STRECKE**

**Aragón**



Seitenwagen-WM - Donington

# Sieger Reeves disqualifiziert



Reeves/Cluze: Zu hartes Überholmanöver gegen die Birchall-Brüder

Die Seitenwagen-WM 2015 steht unter dem Zeichen des Duells der Brüder Ben und Tom Birchall mit Tim Reeves/Grégory Cluze. Doch beim Auftakt in Donington gab es Ärger.

Wie eng es in Donington werden könnte, zeigte bereits das Training. Die Weltmeister Reeves/Cluze lagen nur 0,075 sec hinter den Birchall-Brüdern, das versprach viel Spannung für das Rennen. Nach dem Start

zogen Birchall und Reeves auch rasch dem Feld auf und davon. Das Rennen wurde aber wegen eines Zwischenfalls unterbrochen und neu gestartet.

## Kämpfe mit harten Bandagen

Diesmal lagen Reeves/Cluze bis wenige Runden vor Schluss vorne, dann quetschten sich die Birchalls vorbei. Beim Gegenangriff von Reeves wurde das Birchall-Gespann beschädigt, sie mussten das Rennen aufgeben. Die Rennkommissäre stuf-

ten den Angriff als zu hart ein und disqualifizierten Sieger Reeves.

## Nicht mehr im GP-Programm

Die Seitenwagen-WM mit zehn Rennen bei acht Events steht 2015 vor einer harten Probe, denn die Dorna hat die Dreiräder aus dem GP-Rahmenprogramm auf dem Sachsenring und in Assen gestrichen. Gemäß FIM sind ein Dutzend Gespanne für die gesamte WM fix eingeschrieben. ♦ MSA



P2 für Päivärinta (44) und seine neue Beifahrerin Kirsi Kainulainen

## SEITENWAGEN-WM / Resultate

Donington (GB): 12. April 2015, 19 Runden.

Rennen: 1. Stevens/Charlwood (GB), Kawasaki-LCR-AOS, in 22:54,247 min (=158,3 km/h); 2. Päivärinta/Kainulainen (FIN), BMW-LCR, +9,817 sec; 3. Holland/Watson (GB), Kawasaki-LCR, +10,385; 4. Streuer/Koerts (NL), Suzuki-LCR, +48,218; 5. Roscher/Burkard (D/CH), BMW-LCR, +1 Rd. Nicht klassiert: Birchall/Birchall (GB), Suzuki-LCR (disqualifiziert); Gallerne/Chesneau (GB), Suzuki-LCR; Görck/Wechselberger (D), BMW-LCR; Remse/Ramsey (SLO/GB), Yamaha-LCR; Holden/Winkle (GB), Suzuki-LCR.

Schnellste Runde: Birchall/Birchall (GB), LCR-Suzuki, in 1:10,624 (=162,35 km/h)  
Stand (nach 1 von 8 Läufen): 1. Stevens/Charlwood, 25 Punkte; 2. Päivärinta/Kainulainen 20; 3. Holland/Watson 16; 4. Streuer/Koerts 13; 5. Roscher/Burkard 11.

Nächstes Rennen: 18. April 2015, Le Mans (F)

Internet: www.fim-live.com

## IDM Superbike

# Ersatz gesucht

Markus Reiterberger gewann am Donnerstag im Rahmen eines Tagestests in Zolder zwei Hobbyrennen. Sein Van Zon Remeha-BMW-Teamkollege Bastien Mackels brach sich den rechten Ellbogen und fällt mehrere Wochen aus.

Im belgischen Zolder führte Reiterberger seine S 1000 RR zum zweiten Mal in diesem Jahr aus, in den ersten Runden mit der neuen Verkleidung vorwiegend für die Fotografen, bevor es härter zugeht. «Ich habe ähnliche Rundenzeiten gehabt wie letztes Jahr im Rennen», berichtet der IDM-Dritte von 2014. «Auch das neue Elektronikpaket habe ich eingesetzt, aber da brauche ich noch ein paar Kilometer, um es zu verstehen.» Kollege Mackels crashte in der Zwischenzeit auf seiner Heimstrecke: Ellbogen und rechte Hand verletzt. Am gestrigen Montag musste der Belgier auf den OP-Tisch. «Das Schlimmste ist, dass er uns damit kurzfristig für das 24-h-Rennen von Le Mans am kommenden Wochenende ausfällt» so Reiti. «Wir sind ein eingespieltes Team, er ist fast genauso schnell

wie ich. Wir müssen schleunigst einen Ersatzfahrer finden. Zum IDM-Auftakt auf dem Lausitzring Anfang Mai fällt Bastien ebenfalls aus.»

## Geschäftsmann und Fanclub

Im bayerischen Obing ist derweil der «l. offizielle Fanclub Markus Reiterberger» in der Gründungsphase. Sobald die Satzung verabschiedet ist, sollen sich Interessenten auch über einen Button auf Reitis Internetseite anmelden können. Seit einem Jahr betreibt der 21-jährige bereits einen Fanshop. Für diesen hat er neue Software gekauft, um das Online-Geschäft anzukurbeln. ♦ AWI



Neues Outfit: Reiterberger

## MotoAmerica

# Schwerer Beginn

Das von Ex-Weltmeister Wayne Rainey mit viel Eifer ins Leben gerufene neue Format der US-Meisterschaft hatte es bei seinem Auftakt im Rahmen des GP of The Americas nicht leicht. Nicht nur, dass sie den Verlust von Dane Westby, der vor drei Wochen bei einem Verkehrsunfall ums Leben kam, verkraften musste, auch die Krise auf dem amerikanischen Motorradmarkt hat die Felder mächtig schrumpfen lassen. Nur elf Superbikes/Superstock-1000- und 20 Supersport-600-Piloten fanden sich in Austin ein.

Den ersten Superbike-Lauf bei strömendem Regen gewann Meister Josh Hayes vor seinem jungen Teamkollegen Cameron Beaubier. Im zweiten Rennen drehte Beaubier den Spieß um, nun gehen beide punktgleich ins zweite Rennwochenende nach Road Atlanta.

Das bei einsetzendem Regen abgehaltene Rennen der 600 Supersport gewann Ex-MotoGP-Rookie J. D. Beach, der als einziger Straßenpilot auch in der Grand National Dirt Track fährt, vor Garrett Gerloff und David Anthony. ♦ IP

## NACHRICHTEN

### Barrier: Bei BMW out, bei Yamaha in

Superbike-WM Am Dienstag letzter Woche teilte BMW Italia mit, dass Sylvain Barrier, der in den ersten vier Rennen nicht über einen 12. Platz hinauskam, mit sofortiger Wirkung durch Ayrton Bado-vini, der durch das geplätzte JR-Team arbeitslos geworden ist, ersetzt wird. Doch Barrier blieb nicht lange arbeitslos. Der 26-jährige Franzose, Superstock-1000-FIM-Cup-Sieger 2012 und 2013 kam bei GM-Racing als Teamkollege von Michele Magnoni auf der neuen Yamaha R1 im Superstock 1000 FIM Cup unter.

### Andrang ist auch weiblicher Natur

IDM Moto3 Nun kommt ein Schwedenbus mit zwei Mädchen an Bord: Die 20-jährige Johanna Innerfors und die 19-jährige Anna Adbring haben sich in die Standardklasse eingeschrieben. Sie wollen sich in diesem Jahr etablieren und im nächsten um die Podiumsplätze mitkämpfen. ♦ IP/AWI

## KOMPAKT

»» Superbike-WM Suzuki benutzt ab sofort nicht mehr die bislang verwendete Motec-Elektronik. Das Werksteam mit Randy de Puniet und Alex Lowes ist auf Magneti-Marelli umgestiegen.

»» Superbike-WM Troy Corser, Technischer Direktor des gescheiterten JR Racing Teams hat sein langes Schweigen gebrochen. Auch der zweifache Superbike-Weltmeister hat von den Teambesitzern kein Geld erhalten und will seine Interessen durchsetzen.

»» IDM Superbike Wegen der vielen Anfragen von Teams wird es am 23. April einen IDM-Trainingstag im belgischen Zolder geben, wo vom 15. bis 17. Mai der zweite IDM-Lauf stattfindet. Alle Klassen, auch die Cups, außer Moto3, dürfen fahren. Dreieinhalb Stunden darf jeder auf die Strecke.

»» IDM Superstock 1000 Aufsteiger Marvin Fritz spulte letzte Woche einen Tag lang in Zolder sein Testprogramm ab. ♦ IP/AWI

MX Masters Fürstlich Drehna

# Auftaktsieg für Nagl

Von THOMAS SCHIFFNER

**WM-Pilot Max Nagl holte sich eine Woche vor dem Europa-Auftakt auf der Husqvarna die Führung in der MX-Masters-Serie.**

Enge Überholmanöver sowie ständige Positionswechsel sorgten bei 12500 Zuschauern an der Sandstrecke «Rund um den Mühlberg» für Spannung.

Dem dreifachen Masters-Champion Max Nagl gelang der Tagessieg mit Platz 1 in Lauf 2 gegen den niederländischen GP-Fahrer Glenn Coldenhoff vom Rockstar Suzuki Europe Team. Lokalmatador Christian Brockel wurde Dritter.

Der WM-Zweite Max Nagl machte im zweiten Rennen mit einem 4-Sekunden-Vorsprung auf Coldenhoff den Sieg perfekt: «Ich bin taktisch gefahren

und habe bereits den Start für mich entscheiden können. Wer zuerst in die Kurve geht, macht wertvolle Sekunden gut», erklärte der 25-jährige Bayer.

**Lokalmatador Brockel stolz**

KTM-Pilot Brockel jubelte nach der Zieldurchfahrt: «Mit dem dritten Gesamtrang hätte ich nicht gerechnet. Vor heimischem Publikum so ein starkes Ergebnis einzufahren, macht

mich stolz. Ich habe mich anders auf die Rennen vorbereitet als sonst und mich mental komplett abgeschottet. Das hat mich selbst gestärkt.» Der Schweizer MX2-WM-Pilot Jeremy Seewer (Dritter im 1. Lauf) schied im zweiten Rennen aus.

Der 17-jährige Litauer Arminas Jasikonis gewann mit den Plätzen 1/2 die Wertung des ADAC MX Youngster Cup vor Stefan Ekerold. ♦

**ADAC MX-MASTERS / Resultate**

Fürstlich Drehna: 12. April 2015, Wetter/Piste: sonnig, 16 Grad/trocken  
**1. Lauf (40 Fahrer gestartet, 35 gewertet):** 1. Glenn Coldenhoff (NL), Suzuki, 18 Runden in 34:15,419 min (=53,595 km/h); 2. Max Nagl (D), Husqvarna, +6,958 sec; 3. Jeremy Seewer (CH), Suzuki, +38,969 sec; 4. Christian Brockel (D), KTM; 5. Thomas Kjer Olsen (DK), KTM; 6. Pascal Rauchenecker (A), KTM; 7. Henry Jacobi (D), KTM; 8. Jeremy Delince (B), Honda; 9. Dennis Ullrich (D), Suzuki; 10. Gregory Aranda (F), Kawasaki; 11. Nikolaj Larsen (DK), Husqvarna; 12. Kevin Wouts (B), Kawasaki; 13. Stefan Kjer Olsen (DK), Kawasaki  
**2. Lauf (40 Fahrer gestartet, 30 gewertet):** 1. Nagl, 18 Runden in 34:51,530 min (=52,670 km/h); 2. Coldenhoff, +4,231 sec; 3. Ullrich, +42,608 sec; 4. Brockel; 5. Rauchenecker; 6. Larsen; 7. Jacobi; 8. Wouts; 9. Dominique Thury (D), Kawasaki; 10. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 11. Lars Reuter (D), KTM; 12. Stefan Kjer Olsen; 13. Lukasz Lonka (PL), Honda  
**DM-Stand (nach 2 von 16 Läufen):** 1. Nagl, 47 Punkte; 2. Coldenhoff 47; 3. Brockel 36; 4. Ullrich 32; 5. Rauchenecker 31; 6. Jacobi 28; 7. Larsen 25; 8. Wouts 22; 9. Seewer 20; 10. Thury 18; 11. Stefan Kjer Olsen 17; 12. Thomas Kjer Olsen 16  
 Nächstes Rennen: 3. Mai, Jauer Internet: www.adac-mx-masters.de



WM-Pilot Max Nagl gewann in Drehna die Masters auf Husqvarna

**NACHRICHTEN**

## Zweite Plätze für Neubert bei EM

**Enduro-EM** Titelverteidiger Maurizio Micheluz war beim Auftakt der Enduro-Europameisterschaft im italienischen Rieti nicht aufzuhalten: Der Italiener gewann an beiden Tagen die Gesamtwertung, wobei er einen sichtlichen Heimvorteil auf dem steinigem Terrain hatte. Bester Deutscher war Marco Neubert, der auf seiner privaten Honda zweimal den zweiten Platz in der E2-Klasse belegte und in der Gesamtwertung Fünfter ist.

## Pootjes' Start in Italien fraglich

**Motocross-EM** Der niederländische Teenager Davy Pootjes, der für KTM Factory Racing die Europameisterschaft in der EMX250-Klasse fahren soll, bangt um seinen Start beim Serienbeginn kommenden Wochenende in Arco di Trento/Italien, nachdem er sich vergangenen Samstag beim Training in Frankreich einen Schlüsselbeinbruch zuzog. ♦ RP/AH

**Supercross-WM Houston**

# Dungey bringt KTM vorzeitig den Titel

Ryan Dungey ist zum zweiten Mal Supercross-Weltmeister. Es ist den erste SX-WM-Titel für KTM; Dungey gewann 2010 auf Suzuki. Der 25-jährige aus Minnesota benötigte beim 14. von 17 WM-Läufen in Houston/Texas einen Podestplatz, um den Titel vorzeitig zu holen. Er qualifizierte sich mit einem souveränen Vorlaufsieg für das Finale, das er nach einem Gedrängel in der Startkurve außerhalb der Top Ten aufnehmen musste.

In der zweiten Runde überholte er Titelrivale Eli Tomac, übernahm in der 14. von 20

Runden Platz 2 und fuhr sicher hinter Cole Seely ins Ziel.

**Roczen-Comeback ungewiss**

KTM-CEO Stefan Pierer erlebte vor Ort den historischen Titelgewinn: «Jeder WM-Titel ist wichtig, aber dieser Erfolg in den USA ist von immenser Bedeutung für KTM.» Ken Roczen verschob seine Rückkehr auf unbestimmte Zeit: «Ich sitze wieder auf dem Motorrad. Aber nach Absprache mit dem Team werde ich erst wieder Rennen fahren, wenn ich hundertprozentig fit bin.» ♦ AH

**SUPERCROSS-WM / Resultate**

**Houston/USA:** 11. April, 14. WM-Lauf  
**Finale:** 1. Cole Seely, Honda; 2. Ryan Dungey, KTM; 3. Eli Tomac, Honda; 4. Josh Grant, Kawasaki (alle USA); 5. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 6. Andrew Short, KTM; 7. Davi Millsaps, Kawasaki; 8. Broc Tickle, Suzuki; 9. Justin Barcia, Yamaha; 10. Justin Brayton, KTM; 11. Blake Baggett, Suzuki; 12. Kyle Chisholm, Kawasaki; 13. Nick Wey, Kawasaki; 14. Mitch Oldenburg, Yamaha; 15. Ben Lamay, Husqvarna; 16. Jason Anderson, Husqvarna; 17. Kyle Partridge, Honda; 18. Tevin Tapia, Suzuki; 19. Dustin Pipes, Suzuki; 20. Killian Rusk, Yamaha; 21. Nicholas Schmidt, Suzuki; 22. Weston Peick, Yamaha (alle USA)  
**Stand nach 14 von 17 Läufen:** 1. Dungey, 318 Punkte (Weltmeister); 2. Tomac 236; 3. Seely 225; 4. Trey Canard, Honda, 204; 5. Reed 199; 6. Baggett 175; 7. Anderson 170; 8. Tickle 159; 9. Ken Roczen (D), Suzuki, 156; 10. Short 152; 11. Millsaps 147; 12. Grant 128; 13. Peick 109; 14. Barcia 83; 15. Chisholm 82; 16. Jake Weimer, Suzuki, 74; 17. Phil Nicoletti, Yamaha, 66  
**Nächstes Rennen:** 18. April, Santa Clara/USA Internet: www.amasupercross.com

**Speedway Best Pairs Güstrow**

# Beinahe-Sensation durch Gastgeber

Es war paradox: Als im strömenden Regen von Güstrow nach zwei enttäuschenden Heats der deutsche Kapitän Martin Smolinski wegen unpassendem Setup zugunsten von Tobias Busch auf weitere Starts verzichtete, nahmen im 2. Best Pairs Rennen die mit Wildcard startenden Gastgeber Fahrt auf: Mit 5:1 gegen Australien und 4:2 gegen die USA (Busch fing Gino Manzares ab) landeten Kai Huckenbeck/Tobi Busch punktgleich mit Polen

auf dem 4. Platz und verfehlten das Podium um Haaresbreite. Wegen des anhaltenden Regens wurden Race-off und Finale nicht mehr gefahren.



Tobias Busch

**Russen Tagessieger**

Russland (ohne Saifutdinov) gewann mit den Laguta-Brüdern vor Dänemark (der grippekranke Nicki Pedersen fuhr nur zwei Läufe). Vor dem Finale führen die Dänen mit 4 Punkten Vorsprung; Deutschland kann in Esbjerg wieder mit der Wildcard rechnen. ♦ TS

**SPEEDWAY / Resultate**

**Güstrow:** 11. April 2015, Bahnlänge: 298 Meter, Wetter: Regen, 8 Grad  
**Vorrunde:** 1. Russland 24 Punkte: Grigory Laguta 9+4, Artem Laguta 15+1; 2. Dänemark 21 Punkte: Nicki Pedersen 5+1, Niels Kristian Iversen 15+1, Mikkel Bech 1+1; 3. Polen 19 Punkte: Jaroslaw Hampel 3+1, Piotr Pawlicki 13+1, Bartosz Zmarzlik 3+1; 4. Deutschland 19 Punkte: Martin Smolinski 1+1, Kai Huckenbeck 11+1, Tobias Busch 7+1; 5. Schweden 17 Punkte: Andreas Jonsson 13, Tomas H. Jonsson 4+1, Peter Ljung 0; 6. Australien 15 Punkte: Chris Holder 6, Dakota North 9+1, Rohan Tungate 0; 7. USA 11 Punkte: Greg Hancock 8, Gino Manzares 3+1  
 Semifinale und Finale wurden nicht gefahren.  
**Stand nach 2 von 3 Läufen:** 1. Dänemark, 18 Punkte; 2. Russland 14; 3. Polen 12; 4. Australien 8; 5. Deutschland 6; 6. Schweden 6; 7. USA 3; 8. Lettland 1  
**Nächster Lauf:** 9. Mai, Esbjerg/DK Internet: www.speedwaypairs.com

**FMX-WM Basel**

# Déjà-vu für Melero

Weltmeister Maikel Melero musste 1900 Kilometer mit dem Auto nach Basel fahren, da (wieder) die französischen Fluglotsen streikten. Der Spanier kam zwei Stunden nach dem Training an, schaffte am Freitag dennoch den Qualifikationssieg und Platz 2 im Finale hinter sei-



Freitagssieger David Rinaldo

nem französischen Titelkonkurrenten David Rinaldo. Melero schlug am zweiten Tag zurück und bezwang Rinaldo, der drei GP in Folge gewonnen hatte. Libor Podmol (Dritter am Samstag) war am Freitag gestürzt. Hannes Ackermann belegte die Plätze 8 und 7. Der Titel-Dreikampf geht weiter: Melero (128 Punkte) führt vor Rinaldo (114) und dem Australier Rob Adelberg (106). ♦ TS/OF

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## BMW

**JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG** für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage und Codierung für ab 920,- €. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com) Tel 09933/902023 H



TV/DVD auch während der Fahrt, für alle BMW-Modelle! Vor-Ort-Service! 0700/22022011, [www.digitaletechnik.de](http://www.digitaletechnik.de) H

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

## 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](http://www.cobra-classics.de) H

## Corvette

Corvette C6 Z06 Modelljahr 12/13 mit Z07/Ultimate Performance Package gesucht, 1. Hand, Originalzustand, unfallfrei und scheckheftgepflegt, belegbare Historie. [stephan.georg.schmitz@gmail.com](mailto:stephan.georg.schmitz@gmail.com)

## Ferrari

Gebrauchteile für 328/348/355/360/360 CH/550. [www.ub-unfallwagen.de](http://www.ub-unfallwagen.de) H

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

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

## Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!  
Neu und gebraucht, alle Typen.  
[www.jaguar-teile.de](http://www.jaguar-teile.de), 04332/1419 H

Seriöse Jag. ges., u.frei, Bj. 93-2014. [ahg-schubert@t-online.de](mailto:ahg-schubert@t-online.de), 07231/143333 H

## Lexus

**LEXUS RACE EVENTS**  
AUF DER NORDSCHLEIFE  
[www.lackas-race-events.de](http://www.lackas-race-events.de)



01.-02.04 | 06.-07.05 | 09.-10.08 | 09.-10.09  
Testdrive-Events im LEXUS RC F, IS F oder Toyota GT86 ab 399,- €. Info: 0281/95295-55 H

## Mercedes

**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: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 26275

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](http://www.kupplung-vor-ort.com) H



[www.varex.com](http://www.varex.com)

SLS-/G-PARADE: Diverse Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN!!! Kfz-Handel am Tegernsee. Tel. 08022/6607080 H  
mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 26276

## Porsche



Porsche Zentrum Köln  
[www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de)

Panamera 4, EZ 03/2012, 47786 km, 220 kW (300 PS), dunkelblau-metallic, Leder yachtingblau, Navi, 20 Zoll Panamera Sport Rad, Klima, Xenon, SD, SHZ, 52.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, [www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de) H  
mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 26293

Autohaus sucht 964 + 993. 07231/17070 H



Porsche Zentrum Köln  
[www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de)

991 Carrera Coupé, EZ 01/2014, 38115 km, 257 kW (350 PS), achatgrau, Leder-sitzanlage schwarz, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 78.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, [www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de) H  
mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 26295

## Original PORSCHE Rückfahrkamera



[www.digitaletechnik.de](http://www.digitaletechnik.de)

nur echt mit dynamischen Leitlinien!  
Für Cayenne, Panamera, 991, Macan auf Wunsch in Ihrem PZ. 0700/22022011 H



Porsche Zentrum Köln  
[www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de)

Panamera 4S, EZ 06/2011, 60691 km, 294 kW (400 PS), schwarz, Leder schwarz, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, Rückfahrkamera, PDLS, 61.400,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, [www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de) H  
mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 26286

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

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice\* und Abo-Service  
[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**Porsche**

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

Macan turbo, EZ 1/2015, 3800 km, 294 kW (400 PS), blau, Leder exklusiv, Klima, 89.000,- €. Tel. 00352/621245996, royercl@pt.lu

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 26255

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



Cayenne GTS, EZ 05/2008, 111068 km, 298 kW (405 PS), schwarz, Leder/Alcantara schwarz, Sport Design Paket, Bose, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 32.900,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, [www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 26289



Cayman GTS, EZ 06/2014, 3001 km, 250 kW (340 PS), Indischrot, Leder/Alcantara, PDK, Navi, Klima, Xenon, 82.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, [www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de) H



911 997 4S Voll! EZ 6/2009, 78726 km, 261 kW (355 PS), schwarz, 2. Hd., Schalter, gr. Insp./Bremsen/Stoßd./Reifen neu, PZ-SH, Topzustand, 52.500,- €. Tel. 0172/2773199

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 26258

**ZF**  
MOTORSPORT  
Renn- und High Performance Kupplungen  
Service · Verkauf ·  
Wartung & Instandsetzung · Beratung  
**BSA Motorsport** Viernheim  
e-mail: [info@bsa-motorsport.com](mailto:info@bsa-motorsport.com)

[www.indysport.de](http://www.indysport.de) H

**Smart**

[www.berlin-tuning.com](http://www.berlin-tuning.com) H

**Subaru**

[www.allrad-daewel.de](http://www.allrad-daewel.de) 0651/86503 H

**Tuning-Fahrzeuge**

Mehr PS ab € 199,-  
[www.reichert-tuning.de](http://www.reichert-tuning.de) H

**VW**

**memminger**  
[www.feine-cabrios.de](http://www.feine-cabrios.de)  
  
Das exklusive Understatement  
Wir beraten Sie gerne:  
[www.feine-cabrios.de](http://www.feine-cabrios.de)  
[info@feine-cabrios.de](mailto:info@feine-cabrios.de)  
FON: +49-8453-347467 H

**Renn/Rallye**

[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)

[www.luetticke-motorsport.de](http://www.luetticke-motorsport.de) H

**schäfer**  
RENNAUSPUFFANLAGEN  
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

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

**GA Rennsport-Ausrüster**  
Tel. 08678/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

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

SCHARF und SCHNELL.  
[www.CATCAMS.BE](http://www.CATCAMS.BE)  
TEL: +32 (0)3 320 26 60  
NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
[Ventilfeder, -Teiler, NVW-Räder, ...]  
RENN PLEUEL  
[SAE 4340, geschmiedet]

**Renntourer**

TRAILERTECH  
mehrere TRAILER  
sofort VERFÜGBAR!  
[www.trailertech.eu](http://www.trailertech.eu)

[www.BRATKE-TRAILER.DE](http://www.BRATKE-TRAILER.DE)  
  
BRATKE  
TRAILER

Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211/54169751 oder Mobil +49 (0)172/7186266 H

**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,- €, nahe Nürburgring/Vulkaneifel. Tel. 0170/8175751

**Stellenangebote**

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de  
0177/7444455 H

**Veranstaltungen**

Freies Fahren Salzburg am 10. Mai 2015. [www.amc-burgau.de](http://www.amc-burgau.de)

Race Events, Driverdays, Einzeltraining, DMSB Lizenz, Lehrgänge Infos: RTS, 0171/4222466, [www.speed-club.de](http://www.speed-club.de) H

Motorsportreisen. 0221/49125-98, [rcam.de](http://rcam.de)

**MOTORSPORT aktuell** Jetzt online abonnieren!  
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!  
■ Leser werben Leser  
■ Testabos  
■ Jahresabos  
■ Geschenkabos  
[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)

**SWISS**  
Sei dabei, wenn wir es in Dijon «schleifen» lassen...  
Dijon 1 13. & 14. Juni  
Dijon 2 11. - 13. September  
Für mehr Infos, scanne einfach den QR Code!  
  
Web Anmeldung





**Arbeiten bei der HWA AG bringt eine unglaubliche Motivation mit sich, die Sie anderswo selten finden:**

Ein Team, welches sich den größten motorsportlichen Herausforderungen stellt, sie gemeinsam meistert und Siege auf legendären Rennstrecken in aller Welt feiert – in der DTM, der Formel 3 und für das Kundensportprogramm der Mercedes-AMG GmbH.

Die HWA AG ist mit ihren rund 290 Mitarbeitern eine angesehene, hochspezialisierte Ingenieurs- und Motorsportfirma in der Automotive Industry und bietet eine Vielzahl an faszinierenden Möglichkeiten mit hervorragenden Entwicklungsperspektiven.

Wann verstärken Sie unser Team?  
Bewerben Sie sich online unter:  
[www.hwaag.com/karriere](http://www.hwaag.com/karriere)

Wir suchen Sie für unser Team als

### Systemingenieur Elektrotechnik im Motorsport (m/w)

#### AUFGABEN

- // Entwicklung, Untersuchung und Umsetzung von technischen Systemen mit Hilfe von Sensorik, Aktuatorik, Applikationstools, auch direkt am Fahrzeug, in enger Teamarbeit
- // Auswertung, Analyse und Optimierung von Messdaten wie auch die Erstellung und Durchführung von Systembeschreibungen
- // Projektkoordination unter Einhaltung von Termin-, Qualitäts- und Budgetzielen
- // Teilnahme an Test- und Rennveranstaltungen

#### QUALIFIKATION

- // abgeschlossenes Master- oder Diplomstudium mit Fachrichtung Elektrotechnik, Maschinenbau, Mechatronik oder Informatik
- // mehrjähriges, spezialisiertes Fachwissen im Bereich Mess- und Regelungstechnik, Applikation, Datenanalyse und Systemfunktionen in der Motortechnik
- // Berufserfahrung von mind. 3 Jahren im Bereich Motorapplikation, Techn. Dokumentation und Projektarbeit im Motorsport setzen wir voraus
- // erste Kenntnisse im Bereich der Softwareentwicklung sind wünschenswert
- // eigenständiges, ergebnisorientiertes und strukturiertes Arbeiten
- // für die Arbeiten in und mit Projektteams bringen Sie Kommunikations- und Teamfähigkeit, Ausdauer und Einsatzbereitschaft mit
- // gute Kenntnisse in den gängigen MS Office Paketen, Programmiersprache C und Datenanalyse-Software
- // Beherrschen der englischen Sprache in Wort und Schrift setzen wir voraus



AMG  
DTM TEAM

## Namen &amp; Nachrichten

# Ellen Lohr: Die einzige DTM-Siegerin ist 50 geworden

»» **Kurt Ahrens** Der Deutsche Meister der Formel Junior von 1961, 1963 und 1965 feiert am 19. April seinen 75. Geburtstag. Der gebürtige Braunschweiger ist Sohn von Kurt Ahrens senior, der bis Anfang der 60er-Jahre selbst Automobilrennfahrer war. «Kurti», wie der Jubilar bis heute liebevoll in der Motorsportszene genannt wird, sammelte 1958 als 18-Jähriger in der Formel 3 seine ersten Rennkilometer. In dieser Nachwuchsklasse schaffte er 1967 als Nationen-Cup-Sieger in Hockenheim und als Internationaler Avus-Sieger in Berlin seine größten Erfolge. Ab 1964 war Ahrens junior vor allem in der Formel 2 unterwegs. Dort wurde der Niedersachse ein guter Freund des zweimaligen Formel-1-Weltmeisters und beliebten Superstars Jim Clark. Kurt Ahrens war es, der Clark Anfang April 1968 am Abend vor dessen tödlichem Formel-2-Unfall in Hockenheim zum Auftritt ins «Aktuelle Sportstudio» des Zweiten Deutschen Fernsehens chauffierte. Ahrens brachte es auch zu vier Formel-1-Rennen. Von 1966 bis 1969 war er auf der Nürburgring-Nordschleife

jeweils beim Großen Preis von Deutschland am Start. Allerdings nur 1968 in einem Formel-1-Wagen: In jener legendären Regen- und Nebelschlacht, die Jackie Stewart (Matra-Ford) überlegen gewann, wurde Ahrens auf einem privat eingesetzten Brabham-Repco Zwölfter. Bei seinen anderen drei GP-Starts am Ring fuhr er im Formel-1-Feld jedes Mal quasi als «Füllmasse» in Formel-2-Autos mit. Parallel zur privat verfolgten Formel-Karriere schaffte es Kurt Ahrens zum Sportwagen-Werksfahrer. Zunächst bei Abarth; später auch bei Porsche, wo er allerdings auf einen festen Vertrag verzichtete. Bei seinen beiden Le-Mans-Einsätzen im Porsche 917 schied Ahrens 1969 und 1970 mit technischen Defekten aus. Ende 1970, mit erst 30 Jahren, hängte er den Rennhelm an den Nagel – übrigens zeitgleich mit seinem Förderer und Freund Hans Herrmann (damals 42).

»» **Ellen Lohr** Die einzige Frau, die bisher ein DTM-Rennen gewinnen konnte, ist seit dem 12. April 50 Jahre alt. In ihrer Zeit als Formel-3-Pilotin trat die Mönchengladbacherin Ende der 80er

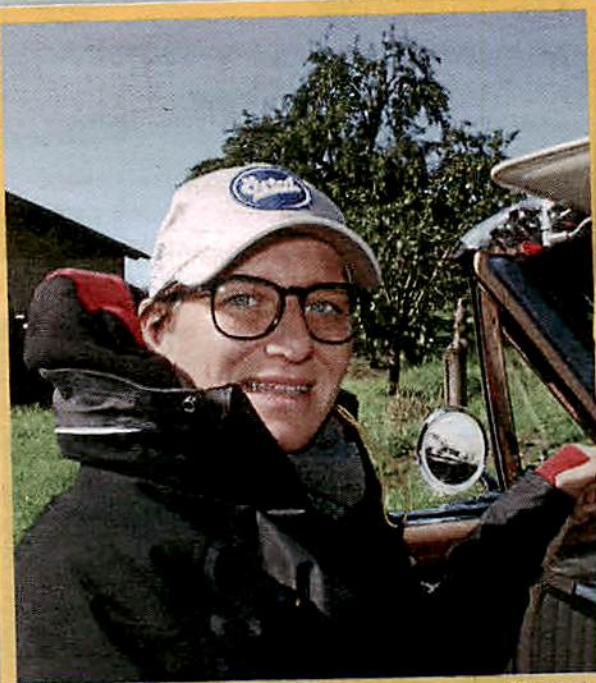
gegen die späteren Formel-1-Fahrer Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen und Karl Wendlinger an. Nach ersten sporadischen Einsätzen wurde sie ab 1991 von Mercedes als fixe DTM-Starterin engagiert. In der DTM schrieb Lohr am 24. Mai 1992 in Hockenheim Geschichte: Sie gewann dort als erste und bis heute einzige Fahrerin ein Rennen. Seit 1997 fährt sie bis heute Truck-Rennen (2015 EM im Team Bernau) und bestritt zudem jede Menge Marathon-Rallies. Als Präsentatorin und Moderatorin hat die meist fröhliche Rheinländerin im PR-Geschäft schon lange einen guten Namen. Ellen Lohr war und ist ferner als Botschafterin diverser Marken aus der Automobil- und Motorsport-Branche im Einsatz.

»» **Günther Steiner** Der ehemalige Formel-1-Technikchef von Jaguar und Red Bull und Projektleiter des zukünftigen Haas-F1-Teams ist am 7. April 50 Jahre alt geworden. Der Südtiroler aus Meran, der als hochqualifizierter Allround-Techniker gilt, sammelte Berufserfahrungen auch als Führungskraft in der Rallye-WM, DTM und NASCAR-Serie.

»» **Wolf Henzler** Der Porsche-Werkspilot hat am 5. April sein 40. Lebensjahr vollendet. Der Schwabe aus Nürtingen ist vor allem im GT-Sportwagen seit vielen Jahren eine fixe Größe.

»» **Frank Stippler** Der langjährige Audi-Pilot wurde am 9. April ebenfalls 40 Jahre alt. Der in Köln geborene Rheinländer machte 2000 mit seinem Titelgewinn im deutschen Porsche Carrera Cup erstmals deutlich auf sich aufmerksam. 2003 gewann er den nationalen und internationalen Porsche-Cup (Supercup). Nachdem Stippler in der DTM den großen Durchbruch 2005/06 nicht schaffte, konzentrierte er sich sehr erfolgreich auf den GT-Sport. Bei Audi war er ab 2008 maßgeblich an der Entwicklung des Sportwagens R8 LMS beteiligt.

»» **Deutsche Post** Die 2004 gegründete Speed Academy des Logistik-Unternehmens hat ihre Förderkandidaten für 2015 ausgewählt: Marek Böckmann, Marvin Dienst, Maximilian Günther, Fabian Schiller, Stefan Wackebauer, Michael Waldherr und Tim Zimmermann. ♦ MSA/AW



Ellen Lohr



Kurt Ahrens



Günther Steiner



Wolf Henzler



Frank Stippler

## 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 Brautigam (Redakteur),  
Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),  
Peter Haab (Chefredakteur), Leopold Wieland  
(Chefredakteur)

**Sonderkorrespondenten:**

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

**Freie Mitarbeiter:**

Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,  
Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,  
Martin Grübler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard  
Jost, Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang  
Morsehr, Robert Pärain, Thomas Schiffner, Achim  
Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert,  
Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,  
Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera  
Japan: Shigeo Kibiki

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

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

Schweiz: Jürg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

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

**Kolumnisten:** Simona De Silvestro, Fabio Leimer,  
Mike Rockenfeller

**Art Director:**  
Silvio Löttscher

**Grafik und Produktion:**  
Jürg Schneider, Sophie Semmelmann

**VERLAG**

Motor-Presse (Schweiz) AG

Industriestrasse 28

CH-8604 Volketswil

Telefon +41 (0)44 806 55 55

Telefax +41 (0)44 806 55 00

www.motorpresse.ch

verlag@motorpresse.ch

**CEO/Geschäftsführung:**  
Reto Feurer

**Anzeigenleitung:**  
Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de

0711 182 - 1641

**Anzeigenverkauf:**  
Vanessa Reif

vreif@motorpresse.de

0711 182 - 1839

**Werbeverkauf Online:**  
Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

0711 182 - 1346

**Auftragsmanagement:**  
Iris Eifrig

iefri@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:**  
Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

**Vertrieb:**  
DPV Deutscher Pressevertrieb

**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau

**Erscheinungsweise:**  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

**Einzelheft:**  
2,00 € (D); 2,10 € (A)

**Jahresabonnement:**  
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A)

€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben;

€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-

ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulation-

bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00

(D), € 63,00 (A).

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

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31

300 62 67, motorsportaktuell@staempfl.com

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

mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-

nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488

**Na und?  
Zur Situation und zu  
Meinungen um die Formel 1**

«Ich kann diesen Scheiß nicht mehr hören...» – um einen berühmten Fußballspieler und -Trainer zu zitieren. Die langweilige Formel 1, die Skandal-Formel-1, die geldgierigen Promoter, die leisen Motoren und so weiter. Habe ich was vergessen? Die Formel 1 ist die Königsklasse des Motorsports und wird dies auch nach Bernie Ecclestone sein. Die Formel 1 wird auch immer die teuerste Klasse sein – für Teams, Sponsoren, Veranstalter und Zuschauer. Wer sich die Formel 1 nicht leisten kann, soll sich eine andere Rennserie suchen. Was ist so schlimm daran, dass das beste Package in Serie gewinnt? Die einen holen schön auf, andere lassen richtig ab, reagieren darauf kindisch und «drohen» mit Ausstieg. Na und? Ich genieße die Rennen ohne Gehörtschutz! Ich bin begeistert von der Formel 1. Technisch auf höchstem Niveau, effizient mit den Ressourcen, zukunftsweisend für die Serie auf der Straße. Die Nörgelei an der Formel 1 hat uns Motorsport-Enthusiasten den deutschen Grand Prix gekostet.

**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.)

Dann reise ich dieses Jahr eben einmal in ein Nachbarland, wo die Leute noch hinter diesem Sport stehen, den ich so liebe.  
*Hans-Peter Willersinn,  
D-67240 Bobenheim-Roxheim*

**Akzeptable Lösung  
Zu «Nach dem Todes-  
Sprung» in MSA 16/2015**

Es ist traurig, dass erst so ein Unfall passieren musste. Es wäre aber auch traurig, wenn dies zum Anlass genommen würde, die GT3-Autos von der Nordschleife zu verbannen. Es sind genau diese Autos, die ich sehen möchte, für die ich zum Ring fahre und dort eine Woche verbringe. Ich hoffe, man findet eine Lösung, die für alle akzeptabel ist.  
*Holger Mankewitz,  
D-47877 Willich*

**Boulevard-Niveau  
Zu «Namen & Nachrichten»  
in MSA 15/2015**

Ich bin zutiefst erschüttert, dass sich «Motorsport aktuell» im Zuge der Flugzeug-Katastrophe von Germanwings ebenfalls auf das Niveau des Boulevards herablässt – dies betrifft leider auch renommierte Tageszeitungen. Der Artikel über den Stiefbruder von Michael und Ralf Schumacher, der beinahe im abgestürzten Flugzeug gesessen hätte, ist eine Meldung, die einzig und allein in der Boulevardpresse erscheinen darf, jedoch keineswegs in einem Fachmagazin. Er saß nicht in diesem Flugzeug, also ist dies auch keine Pressemeldung.  
*Thomas Roth,  
D-65597 Hünfelden*

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 14.4.**  
20.50 Motorheads: Hans Herrmann (Magazin/Dok.) **MOTORVISION TV**  
21.30 Rallye-EM, Belfast (IRL), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**  
22.30 Langstrecken-WM, 6 Stunden Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**  
23.00 Formel-3-EM, Silverstone (GB), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**  
23.30 Blancpain-Serie, Monza (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

**MITTWOCH, 15.4.**  
19.35 Motorheads: Hans Herrmann (Magazin/Dok.) **MOTORVISION TV**  
20.00 Porsche Carrera Cup Insight (Magazin) **MOTORVISION TV**

**DONNERSTAG, 16.4.**  
20.45 Rallye-ÖM, Wolfsberg/Lavanttal-Rallye (Zus.) **ORF SPORT+**

**FREITAG, 17.4.**  
12.55 Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**  
13.00 Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live) **SPORT 1**  
15.15 Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**  
16.00 24 Stunden Nürburgring (D), Qualifikationsrennen (Zus.) **SPORT 1**  
16.25 IndyCar, Avondale/Louisiana (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**  
16.55 Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1, ORF 1**  
17.00 Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live) **SPORT 1**  
17.45 Car History: Porsche Motorsport (Dok.) **MOTORVISION TV**

18.45 Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**  
20.30, 23.30 Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**  
22.00 Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**  
23.45 Rallye-ÖM, Wolfsberg/Lavanttal-Rallye (Zus.) **ORF SPORT+**

**SAMSTAG, 18.4.**  
1.00 Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**  
7.20 24 Stunden Nürburgring (D), Qualifikationsrennen (Zus.) **SPORT 1+**  
10.05 IndyCar, Avondale/Louisiana (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**  
11.00 Formel 1, Sakhir (BRN), 1. und 2. Freies Training (Zus.) **SPORT 1**  
12.05 GP2, Sakhir (BRN), 1. Rennen (live) **SKY SPORT 1**

13.55 Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**  
15.15 GP2, Sakhir (BRN), Rennen (W) **SKY SPORT 1**  
16.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Freies Training (Zus.) **RTL**  
16.45 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (live) **RTL, ORF 1**

16.50 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**  
16.55 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (live) **SRF INFO**  
18.30, 19.45 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**  
19.15 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (Zus.) **SPORT 1**  
21.00, 22.30 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**

**SONNTAG, 19.4.**  
7.00, 8.30, 10.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**  
11.30, 14.15 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**  
13.10 GP2, Sakhir (BRN), 2. Rennen (live) **SKY SPORT 1**  
15.30 Formel 1, Sakhir (BRN), Vorberichte (live) **SKY SPORT 1**  
16.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Vorberichte (live) **RTL, ORF 1**  
16.25 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **ORF 1**  
16.55 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **SKY SPORT 1**  
16.55 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **SRF INFO**  
17.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **RTL**  
18.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Marrakesch (MA), Rennen (live) **EUROSPORT**  
18.30 NASCAR, Bristol/Tennessee (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**  
19.30 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (W) **SKY SPORT 1**

21.05 IndyCar, Avondale/Louisiana (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**  
21.15 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) **SPORT 1**  
22.00 IndyCar, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (live) **SPORT 1 US**  
23.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

**MONTAG, 20.4.**  
13.30, 14.50 GP2, Sakhir (BRN), 1. und 2. Rennen (W) **SKY SPORT 2**  
18.30, 19.15 Tourenwagen-WM/WTCC, Marrakesch (MA), Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
20.00 IndyCar, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**

16.55 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**  
18.30, 19.45 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**  
19.15 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (Zus.) **SPORT 1**  
21.00, 22.30 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**

**SONNTAG, 19.4.**  
7.00, 8.30, 10.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**

11.30, 14.15 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**  
13.10 GP2, Sakhir (BRN), 2. Rennen (live) **SKY SPORT 1**

15.30 Formel 1, Sakhir (BRN), Vorberichte (live) **SKY SPORT 1**  
16.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Vorberichte (live) **RTL, ORF 1**  
16.25 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **ORF 1**  
16.55 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **SKY SPORT 1**  
16.55 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **SRF INFO**  
17.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen, Analysen, Interviews (live) **RTL**

18.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Marrakesch (MA), Rennen (live) **EUROSPORT**  
18.30 NASCAR, Bristol/Tennessee (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**  
19.30 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (W) **SKY SPORT 1**

21.05 IndyCar, Avondale/Louisiana (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**  
21.15 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) **SPORT 1**  
22.00 IndyCar, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (live) **SPORT 1 US**  
23.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

**MONTAG, 20.4.**  
13.30, 14.50 GP2, Sakhir (BRN), 1. und 2. Rennen (W) **SKY SPORT 2**  
18.30, 19.15 Tourenwagen-WM/WTCC, Marrakesch (MA), Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
20.00 IndyCar, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**

**MOTORRAD**

**DONNERSTAG, 16.4.**  
18.00 Speedway/Best Pairs, Göstrow (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**  
19.45 Motorrad-WM, Austin/Texas (USA), Höhepunkte aller Rennen (Zus.) **EUROSPORT**  
22.00 Freestyle-Motocross-WM, Tours (F), Night of Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**  
22.10 Isle of Man/Tourist Trophy 2014, 1. Rennen (Dok.) **MOTORVISION TV**

**FREITAG, 17.4.**  
14.00 Motorrad-WM/Moto3, Termas de Rio Hondo (RA), Training (live) **EUROSPORT 2**  
14.45 Motorrad-WM/MotoGP, Termas de Rio Hondo (RA), Training (live) **EUROSPORT 2**

15.45 Motorrad-WM/Moto2, Termas de Rio Hondo (RA), Training (live) **EUROSPORT 2**  
16.45 Motorrad-WM, Austin/Texas (USA), Höhepunkte der Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**  
18.00 Motorrad-WM/Moto3, Termas de Rio Hondo (RA), Training (live) **EUROSPORT 2**  
19.00 Motorrad-WM/MotoGP, Termas de Rio Hondo (RA), Training (live) **EUROSPORT 2**  
20.00 Motorrad-WM/Moto2, Termas de Rio Hondo (RA), Training (live) **EUROSPORT 2**

**SAMSTAG, 18.4.**  
14.00 Motorrad-WM/Moto3, Termas de Rio Hondo (RA), Training (live) **EUROSPORT 2**  
15.00 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Startphase (live) **EUROSPORT 2**

16.30 Motorrad-WM/MotoGP, Termas de Rio Hondo (RA), Training (W) **EUROSPORT 2**  
17.30 Motorrad-WM/Moto3, Termas de Rio Hondo (RA), Qualifik. (live) **EUROSPORT 2**  
18.30 Motorrad-WM/MotoGP, Termas de Rio Hondo (RA), Qualifik. (live) **EUROSPORT 2**

20.00 Motorrad-WM/Moto2, Termas de Rio Hondo (RA), Qualifik. (live) **EUROSPORT 2**  
23.15 Langstrecken-WM, 24 Stunden Le Mans (F), Einschaltung (live) **EUROSPORT 2**

**SONNTAG, 19.4.**  
7.00, 14.00 Langstrecken-WM, 24 h Le Mans (F), Einschaltung, Finish (live) **EUROSPORT 2**

10.30 Superbike-WM, Assen (NL), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**  
11.30 Supersport-WM, Assen (NL), Rennen (live) **EUROSPORT**  
13.00 Superbike-WM, Assen (NL), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**

17.00 Motorrad-WM/MotoGP, Termas de Rio Hondo (RA), Warm-up (Zus.) **EUROSPORT 2**  
18.00 Motorrad-WM/Moto3, Termas de Rio Hondo (RA), Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
19.15 Motorrad-WM/Moto2, Termas de Rio Hondo (RA), Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
21.00 Motorrad-WM/MotoGP, Termas de Rio Hondo (RA), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

**MONTAG, 20.4.**  
23.00, 23.30 Superbike-WM, Assen (NL), 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
23.00 Motorrad-WM/MotoGP, Termas de Rio Hondo (RA), Rennen (W) **EUROSPORT**

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

18./19.4.	GP2, Sakhir		BRN
18.4.	Rallye, Vogelsberg	DM	D
19.4.	Formel 1, Sakhir	WM	BRN
19.4.	WTCC, Marrakesch	WM	MA
19.4.	IndyCar, Long Beach/Kalifornien		USA
19.4.	NASCAR, Bristol/Tennessee		USA
19.4.	BTCC, Donington		GB

**MOTORRAD**

18.4.	Endurance, Le Mans/24 Stunden	WM	F
18.4.	Seitenwagen/Straße, Le Mans	WM	F
18.4.	Supercross, Santa Claus/Indiana	WM	USA
18.4.	Speedway, Warschau	WM	PL
18.4.	Enduro, Takka	WM	RCH
18.4.	Enduro, Möderbrugg	ÖM	A
19.4.	MotoGP/Moto2/Moto3, Termas de Rio Hondo	WM	RA
19.4.	Superbike/Supersport, Assen	WM	NL
19.4.	Motocross, Pietramurata	WM	I
19.4.	Seitenwagen-Motocross, Malpartida de Cáceres	WM	E
19.4.	Motocross, Pietramurata	EM	I
19.4.	Motocross, Wohlen	SM	CH
19.4.	Motocross, Sittendorf	ÖM	A
19.4.	Speedway, Wolfstake		D
19.4.	Supermoto, Harsewinkel	DM	D
20.-24.4.	Rallye Crosscountry		O

**IM NÄCHSTEN HEFT / 21.04.2015**

**AUTOMOBIL**  
Formel 1: GP von Bahrain  
Tourenwagen-WM: Marrakesch  
Rallye-WM: Vor Argentinien

**MOTORRAD**  
MotoGP: Termas de Rio Hondo  
Superbike-WM: Assen  
Motocross-WM: Pietramurata

**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: 15. April, Techno Classica in Essen; 25. April, 4-Stunden-Rennen VLN Nürburgring. Weitere Infos im Internet: [www.dskv.de](http://www.dskv.de)



**MOTORSPORT**  
aktuell

# TANKEN ODER SHOPPEN?

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

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



3. Media Markt Gutschein



2. JET Tankgutschein



1. Amazon.de Geschenkkarte

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Briel, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nahe Oberschleiß (Vorarlberg), Heide Dühring, Dr. Michael Kuehle, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als korrespondierender Unternehmer, HRB 18752

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN \_\_\_\_\_  
BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

Ich bezahle per Rechnung

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ200000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

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

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.