

MOTORSPORT aktuell



Formel 1

Viele offene Fragen zu Alonsos Unfall

S. 3



Motocross-WM

Nagl-Doppelsieg beim Saisonstart

S. 30

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

Formel 1: Mercedes offenbarte beim letzten Wintertest seine weitere Überlegenheit

UNSCHLAGBAR?

Jeden Dienstag neu



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

Wer soll die neuen Silberpfeile schlagen? Das fragen sich allen voran die anderen acht Formel-1-Teams. Bei den letzten Tests

vor dem Saisonstart in knapp zwei Wochen liess Mercedes keinen Zweifel mehr an seinem nach wie vor grossen Vor-

sprung. Warum Ferrari-Neuling Vettel dennoch optimistisch bleibt. Wie der Rest des Feldes momentan dasteht. **Ab S. 4**

DTM
Startnummern nach F1-Vorbild **S. 13**

MotoGP
Viele Stürze bei Michelin-Tests **S. 23**

Tourenwagen-WM
Alles Wichtige zum Auftakt **S. 14**

MotoGP
Márquez bei Tests klar überlegen **S. 24**



4 190525 902005 11

LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Selbst mit nur leichten Hirnverletzungen ist nicht zu spassen. Das weiss ganz bestimmt auch Fernando Alonso. Und das nicht erst seit seinem Mauer-crash von Barcelona am vorletzten Sonntag.

Der ehemalige Formel-1-Weltmeister aus Spanien hatte nach einem Unfall schon einmal einen gewaltigen Brummschädel. 2003 war das, als Alonso beim Brasilien-GP auf Wrackteilen ins Kreiseln geraten und gegen eine Wand geprallt war.

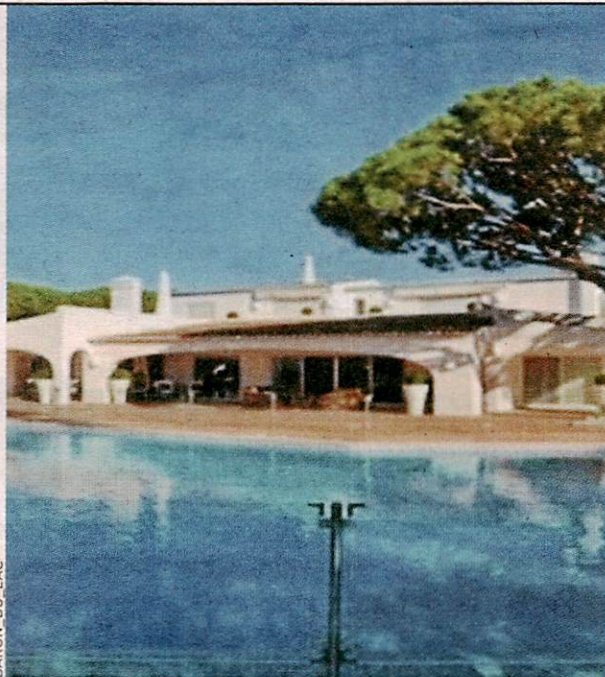
McLaren, Alonsos neuer Arbeitgeber, spielt das Thema nach aussen kräftig runter. Ruhe ist – vor allem wegen der immer empfindsameren Sponsoren – erste Teamchef-Pflicht.

Aber natürlich wissen sie bei McLaren und Motorpartner Honda, dass mit Alonsos neuer Kopfverletzung nicht zu spassen ist. Das hoffe ich zumindest sehr.

Denn: Liessen sie diesen ehrgeizigen Motorsportler zu früh wieder ans Lenkrad, wäre das angesichts der Risiken für Alonsos Gesundheit und Sicherheit sowie die seiner mit ihm jenseits von 300 km/h arbeitenden Kollegen noch mehr als hirnverbrannt.

Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



BARON DU LAC

WER? Ex-Senna-Wohnsitz
WO? Algarve (P)

WAS? Für acht Millionen Euro an den Meistbietenden verkauft



WER? Mercedes-Benz (D)
WO? Estoril (P)

WAS? Der Mercedes-AMG GT3 – Nachfolger des SLS AMG GT3 –, der diese Woche auf dem Genfer Automobilsalon gezeigt wird



WER? Simona de Silvestro (CH)
WO? Genf (CH)
WAS? Demorunden im Formel E

– nur schöne Show für Sponsor Julius Bär, oder gibt es schon bald den E-Grand-Prix der Schweiz?

INHALT

AUTOMOBIL

THEMA DER WOCHE

Formel 1: Wie es um Fernando Alonso steht **S. 3**

FORMEL 1 Konkurrenz staunt über Mercedes **S. 4**

FORMEL 1 Ferraris sehr hoch gestecktes Ziel **S. 8**

FORMEL 1 Jetzt spricht der Ferrari-Teamchef **S. 7**

FORMELSPORT Leimers neue Herausforderung **S. 12**

DTM Piloten erklären ihre Startnummern-Wahl **S. 13**

TOURENWAGEN-WM Grosse Saisonvorschau **S. 14**

RALLYE-WM Wie Latvala zurückschlagen will **S. 16**

RALLYE Viel Konkurrenz für DRM-Meister Zeltner **S. 17**

LESERWAHL Sieger des Auto-Jahres 2014 **S. 18**

MOTORRAD

LESERWAHL Sieger des Motorrad-Jahres 2014 **S. 20**

THEMEN DER WOCHE MotoGP: Viel Arbeit für Pneulieferant Michelin **S. 23**

MOTOGP Márquez wieder ohne Gegner **S. 24**

MOTOGP Der Volltreffer von Ducati **S. 25**

MOTO2 Krummenachers letzte Chance **S. 26**

LANGSTRECKEN-WM YART geht auf Titeljagd **S. 28**

MOTOCROSS-GP Max Nagl gewinnt in Katar **S. 30**

SUPERCROSS-WM Roczen nur Achter in Atlanta **S. 31**

SUPER-ENDURO Blazusiak behält WM-Führung **S. 32**

PANORAMA

IM RÜCKSPIEGEL Renn-Höhepunkte im März **S. 36**

BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Fanshop **S. 38**

IMPRESSUM **S. 38**

LESERBRIEFE **S. 39**

SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 39**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT/ONLINE

MOTORSPORT aktuell

Industriestrasse 28

CH-8604 Volketswil

Fax: +41 44 806 55 11

E-Mails: msa-lesertribune@

motorpresse.ch

www.motorsport-aktuell.com

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1 / Alonsos Testunfall

Warten auf die Wahrheit

Von ELMAR BRÜMMER

Der Testunfall von McLaren-Honda-Pilot Fernando Alonso vom 22. Februar sorgte in der vergangenen Woche für weitere Diskussionen. Hauptfrage: Wird der Spanier beim Saisonstart am 15. März überhaupt dabei sein können?

Am Ende wird der Daumen entscheiden. Fernando Alonso hat ihn vom Krankenbett aus tapfer nach oben gereckt. Doch ob der neue McLaren-Honda-Star tatsächlich beim Auftaktrennen 2015 in Melbourne dabei sein kann, darüber müssen in dieser Woche die Ärzte entscheiden – Daumen hoch oder Daumen runter.

Der mysteriöse Unfall des Spaniers am Ende der zweiten 2015er-Testwoche der Formel 1 war mal wieder ein Lehrstück dafür, wie restriktiv die Informationspolitik der Rennställe sein kann. Und bei McLaren war der Grauschleier schon immer besonders dicht. Spätestens als Alonso nach seinem Barcelona-Crash in die Mauer in Kurve 3 mit einem Hubschrauber ins Krankenhaus geflogen wurde, war klar: Das war kein Allerweltsunfall. Nur scheinbar drangen danach Informationen durch: von einer Bewusstlosigkeit im Cockpit, von Gehirnschans im Krankenhaus, von einer Nacht



Alonso: Daumen hoch beim Verlassen des Krankenhauses

zur Beobachtung. Aus der wurden schliesslich drei und die erwartete Absage des wichtigen letzten Testblocks (26.2.-1.3.). Alonso beteuerte zwar, er wolle und könne fahren, aber den Ärzten war das Risiko zu gross – ein zweiter heftiger Aufprall würde sonst eventuell schwere Gehirnschäden nach sich ziehen.

Und trotz dieser Warnung wurde nicht einmal offiziell bestätigt, dass der 33-Jährige of-

fensichtlich eine Gehirnerschütterung erlitten hat.

Jemand, der sich mit solchen Verletzungen auskennt, ist Gil de Ferran. Der brasilianische Indy-500-Sieger sagte der BBC: «Er sollte erst zurückkehren, wenn er hundertprozentig fit ist. Drei Nächte im Krankenhaus, das klingt schon sehr ernst. Er würde sich daher nur Schaden zufügen, wenn er vorzeitig zurückkäme.» De Ferran hat in seiner Karriere drei Ge-

hirnerschütterungen bei Crashes erlitten und weiss: «Das sind bei Weitem die schlimmsten Verletzungen, die einem Rennfahrer passieren können. Das Gehirn ist ein sehr heikler Bereich, und es reagiert auf seltsame Art und Weise.» Gleichgewichtsstörungen, Sehschwächen etc. stellen sich oft noch mit einigem zeitlichen Abstand zu Unfällen ein. Das ist angesichts der Geschwindigkeiten im Top-Motorsport ein zusätzliches Risiko.

Unfallursache unklar

Von reinen Vorsichtsmassnahmen und Erholung sprach Ron Dennis auf seiner Pressekonferenz, und Teamdirektor Eric Boullier wiederholt ebenfalls ständig, dass alles in Ordnung sei und nur noch letzte Checks gemacht werden müssten. Immerhin hätte McLaren mit dem frisch degradierten Kevin Magnussen einen ordentlichen Ersatzmann, und die Wichtigkeit der Ersatzpiloten (siehe Pascal Wehrlein neulich bei Mercedes) zeigt sich in solchen Fällen – nicht von ungefähr hat Ferrari Esteban Gutiérrez und Jean-Eric Vergne angeheuert.

Auch die Unfallursache bleibt weiterhin im Dunkeln. Das Team verweist alle Spekulationen über einen technischen Defekt in das Reich der Fabel, vielmehr seien die tückischen Seitenwinde an dieser

Stelle, die später auch Carlos Sainz jr. zum Verhängnis wurden, die alleinige Ursache. Die Telemetrieaufzeichnung habe keinerlei Anomalitäten gezeigt, aber der Datenverkehr endete auch wenige Sekunden vor dem Einschlag. Erst die Black Box, die von den Technikern des Automobilweltverbandes FIA analysiert werden muss, könnte weitere Aufschlüsse geben – vielleicht auch, was die Aufprallgeschwindigkeit des Seitencrashes betrifft. GPS-Messungen an der Strecke lassen vermuten, dass der erste Einschlag mit einer Wucht von 105 km/h und 31 g stattgefunden hat, der zweite mit 18 g. In jedem Fall: sehr heftig.

Die FIA als oberste Hüterin der Sicherheit wird aus dem Testunfall ihre Schlüsse ziehen. Auf der Agenda stehen bereits die Einführung von Hochgeschwindigkeitskameras am Auto (von Alonsos Crash gibt es keine aussagekräftigen Bilder) und vor allem die Pflicht von Beschleunigungssensoren in den Ohren der Piloten. Das verhindert natürlich keine Unfälle, aber es würde zumindest wichtige Daten zur Rekonstruktion beisteuern – und damit möglicherweise zur Prävention bei künftigen Crashes.

Alonso übrigens trug diese Sensoren auf freiwilliger Basis bereits in Barcelona. ♦

ANZEIGE

Brrrrroooooom...

Racer of the Year 2014

Wir sagen Danke!

An alle MOTORSPORT *aktuell* Leser für Euer Vertrauen.



Akrapovič d.d., Malo Hudo Ša, 1295 Ivančna Gorica, Slovenia

Mercedes

Unglaublich schnell



Der Konkurrenz voraus:
Gegen Rosberg im
Mercedes (r.) ist
das Duo Ferrari-Vettel
noch chancenlos

Von ELMAR BRÜMMER

Roter Teppich für die Weltmeister: Nach den abschliessenden Testfahrten in Barcelona verneigt sich die Konkurrenz geradezu vor Mercedes.

Nullkommaacht. Das ist die Zahl der Formel-1-Testfahrten, die das Mass sein wird für den Saisonstart in Melbourne. Es ist in Sekunden ausgedrückt in etwa jener Vorsprung, den Titelverteidiger Mercedes pro Runde auf die Nächstbesten im Feld haben wird. Das könnte Williams-Mercedes sein oder Ferrari, vielleicht auch Red Bull. Doch egal, wen man zum Abschluss der Probefahrten in Barcelona fragte – nichts als Komplimente für die Champions. «Unglaublich schnell» wurde zum Modewort, unisono geäussert von Sebastian Vettel, Jenson Button oder Valtteri Bottas. Von Vettel stammt die Weisheit für die Auftaktrennen: «Eins ist klar: Wer gewinnen will, der muss Mercedes schlagen.»



«Wer gewinnen will, muss Mercedes schlagen.»

SEBASTIAN VETTEL

So richtig überraschen muss das nicht. Mercedes hat mit dem Sprung in die Hybridtechnik 2014 vorgelegt, dazu ein perfekt auf die neuen Gegebenheiten abgestimmtes Auto gebaut (Stichwort: ganzheitlicher Ansatz). Ein derart stringent geschnürtes Paket wird über den Winter nicht langsamer, eher schneller. Und so war es dann in Barcelona, als Nico Rosberg am Freitag die Bestzeit fuhr und als einziger überhaupt unter der 1:23-Minuten-Grenze blieb. «Die Hosen herunterlassen» heisst das im Fahrerlagerjargon. Der kränkelnde Lewis Hamilton kam bis auf zwei Zehntel an diese Marke heran, für den Briten war das Tagesbestzeit und nach der Rosberg-Runde die zweitbeste Zeit insgesamt. «Vorsichtiger Optimismus» nennt sich das im Understatement-Baukasten der Branchenführer. Dabei hatte Hamilton den Nachteil einer langsameren Strecke und einer anderen Aerodynamik-Konfiguration.

Die gegenseitige Schubkraft

Damit ist klar, dass die wilde Jagd auch rennstallintern eröffnet ist. Zu schade, dass es heutzutage nicht mehr möglich ist, auch bei den Testfahrten ein Qualifying-Duell gegeneinander fahren zu können. Merce-

des-Teamchef Toto Wolff bezeichnet das nicht immer leichte Miteinander der beiden Rivalen derzeit als «okay». Der Rennstall hat die Spielregeln noch etwas ausgedehnt, Wolff hat bei beiden Fahrern nach dem eskalierten Duell von 2014 einen mentalen Reset festgelegt: «Aber anzunehmen, dass es 2015 ein freundliches Schunkeln wird, das wäre total illusorisch.» Doch genau auf diese gegenseitige Schubkraft setzt Mercedes wieder, bei – man wird nicht müde, es zu betonen – absoluter Chancengleichheit.

In Einem unterscheiden sich die Silberpfeil-Piloten noch: in der Laufzeit der Verträge. Rosberg ist bis 2017 fest an Bord (für angeblich 18 Millionen Euro per anno), Hamiltons Vertrag läuft zum Saisonende aus. Weshalb seit Monaten gepokert wird. Der Champion soll nach Informationen der Londoner «Times» 150 Millionen britische Pfund für einen Dreijahreskontrakt gefordert haben, das wären über 206 Millionen

Euro, also fast 69 Millionen im Jahr. Damit wäre Hamilton der am höchsten bezahlte Rennfahrer der Formel-1-Geschichte.

Wolff, der Unterhändler des Mercedes-Konzerns, schüttelt amüsiert den Kopf. Er spricht mal von «Satire», mal von «Illusion». Hamilton hat aber nicht nur seinen sportlichen Marktwert, er ist auch als weltweiter Markenbotschafter einsetzbar. Wolff verspricht eine «faire Bezahlung» und erzählt von losen Gesprächen, bei denen man aber vorankomme: «Der gemeinsame Wille für eine langfristige Bindung ist vorhanden. Unsere Vorstellungen sind ähnlich. Jetzt gilt es, eine Basis zu schaffen, mit der sich beide Seiten wohlfühlen.» Eine schöne Umschreibung für ein Pokerspiel.

Der Vorteil der Sparsamkeit

Mercedes hat zum Abschluss der Testfahrten klar gezeigt, womit zu rechnen ist – aber das dürfte nicht alles sein. Denn in Sachen Motorenweiterentwicklung, die mit so genannten Token (zu Deutsch: Wertmarken) kontrolliert und beschränkt wird, sind die Stuttgarter sparsam: 66 davon dürfen über die Saison hinweg verbraucht werden, 26 hat man bisher verbraucht. Es gibt also einen grossen Puffer, um nachzuliegen.

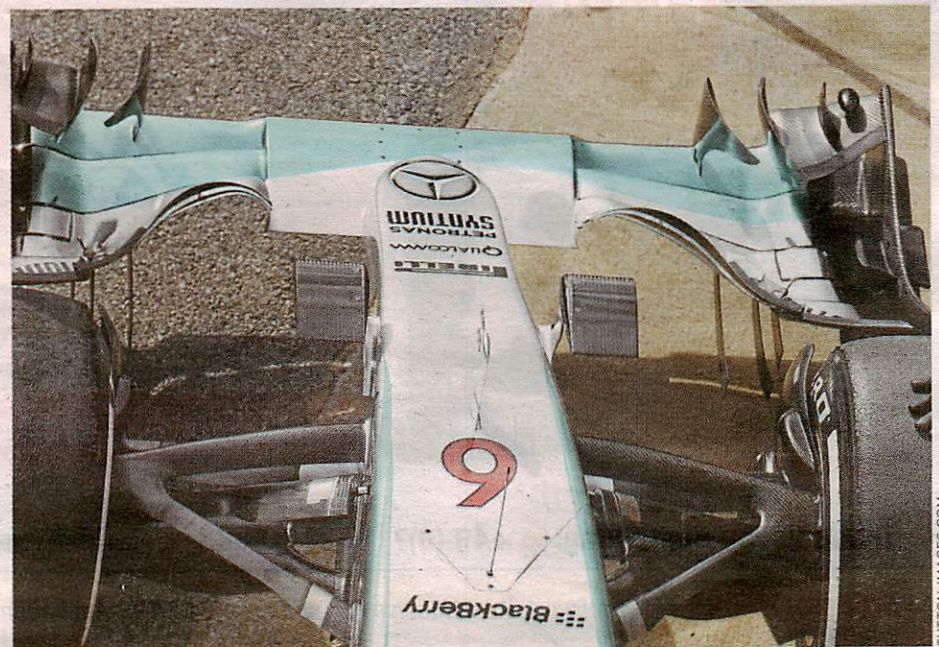
Verändert hat sich zum Schluss das Aussehen des Silberpfeils – von vorn betrachtet. Die Onboard-Kameras, die rechts und links an der Fahrzeugnase montiert werden müssen, tragen keine wulstigen Höcker mehr, sondern wurden in kleine Flügelchen umgewandelt, die einen winzigen Vorteil in der Aerodynamik versprechen. Aber auch Kleinvieh macht den Meister. ♦



Nicht fit, aber schnell: Hamilton kränkelte, war aber hinter Teamkollege Rosberg Zweitschnellster



Na, läuft doch: Mercedes-Teamchef Toto Wolff (r.) scherzt mit Technikdirektor Paddy Lowe



Kleine Flügelchen: Die neuen Onboard-Kameras links und rechts hinter dem Frontflügel

Ferrari

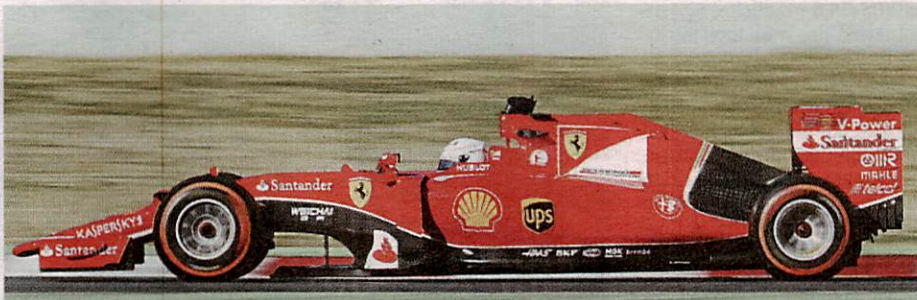
Sehr hoch gestecktes Ziel

Von ELMAR BRÜMMER

Es klingt wie eine Schonfrist, dabei ist es in Wahrheit eine Deadline. Bis zum Start der Europa-Saison erwartet Sebastian Vettels oberster Boss Sergio Marchionne jetzt eine «Steigerung» gegenüber den vier ersten Überseerennen.

Eine Botschaft, die sowohl der Heppenheimer als auch der neue Teamchef Maurizio Arrivabene (siehe Interview rechts) verstanden haben. «Steigerung» heisst «siegen», und sollte das schon vorher der Fall sein, dann heisst es eben «noch mehr Siege». Es ist eine Kombination aus Hunger und Zwang, nicht die schlechteste Voraussetzung, entspricht das doch sehr dem deutschen Paradediplomen.

Den neuen Mann in Rot schreckt das offenbar nicht, sein Fazit nach den Wintertests, bei denen Ferrari praktisch immer gut mithalten konnte, ist ein ausgewogen optimistisches: «Wir stehen einigermassen gut



Der «Dauerläufer»: Am letzten Tag gelang mit dem SF 15-T die zweite komplette Rennsimulation



Vettel: Ausgewogen optimistisches Test-Fazit



Was im Heck: Der Motor bringt eine Sekunde

da. Wir arbeiten fleissig daran, schneller zu werden. Hoffentlich kommen wir gut in die Saison rein.» Um grosse Punkte mitzufahren, das ist das Ziel für Melbourne. Er weiss allerdings:

«Das ist ein sehr hoch gestecktes Ziel, wenn man schaut, wo wir und alle anderen momentan sind.» Am letzten Testtag gelang Ferrari immerhin die zweite komplette Rennsimula-

tion der Testphase. Der SF 15-T erwies sich insgesamt als echter «Dauerläufer», was als positives Zeichen gewertet werden darf. Vor allem die deutliche verbesserte Performance des

Motors, hochgerechnet eine Verbesserung pro Runde um etwa eine Sekunde, trägt zum stillen Optimismus der unter Druck stehenden italienischen Mannschaft bei. Im Test-Ranking belegt man damit den dritten Rang.

Vettel: «Auf gutem Weg»

Barcelona hat nach Vettels Eindruck die «letzten Wehwechen» am Ferrari entweder auskuriert oder zu erkennen geholfen: «Wir sind auf einem guten Weg.» Zu viel riskiert hat man noch nicht, die Ausrichtung der Scuderia gilt dem Ankommen. Danach dürfte der bekannte grosse persönliche Ehrgeiz einsetzen: «Wir wissen, wo die Messlatte liegt. Das geht Schritt für Schritt. Natürlich wollen wir erst mal gleichziehen, aber dann auch vorbeiziehen.» Vettel lebt ihn immer noch in vollen Zügen aus, seinen Traum Ferrari. Dann aber bricht der bekannte Ehrgeiz wieder durch: «Traum hin oder her – das Ziel ist, wieder ganz vorne mitzumischen. Für mich wie für das Team.» ♦

ANZEIGE

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



1. Amazon.de Geschenkkarte



2. JET Tankgutschein



3. Media Markt Gutschein

Onlinebestellung: www.motorsport-aktuell.com/abo

Telefonische Bestellung: +49 (0)711 3206-8888 Bitte Gutschein und Bestellnummer 1140945 angeben.

Ihre Vorteile: ■ 14% Preisvorteil ■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752. Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland

Manor-Marussia

Die Uhr tickt gnadenlos

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die FIA hat vergangenen Freitag die Nennliste für die Formel-1-Saison 2015 veröffentlicht. Darauf taucht auch der Name Manor-Marussia F1 Team auf. Ob das aus der Insolvenz wieder auferstandene Team jedoch in Australien dabei sein wird, ist sehr fraglich.

Die Bedingungen sind klar: Manor-Marussia muss bei der technischen Abnahme in Melbourne ein Auto nach den Regeln von 2015 präsentieren können. Schaffen das die Briten nicht, wird dem Team, das seit Monaten ums nackte Überleben kämpft, eine Teilnahme am GP-Weekend untersagt. Damit würde der Auftakt in Australien mit neun Teams über die Bühne gehen. Vorausgesetzt alle anderen Wackelkandidaten (allen voran Force India) stolpern in letzter Sekunde nicht noch über offenen Rechnungen. Doch das soll definitiv nicht passieren. Dafür sorgt Bernie Ecclestone persönlich. Der FI-Drahtzieher hat die Teams, die knapp bei Kasse sind (Lotus, Force India, Sauber), vergangene Woche in London zu einem Gespräch empfangen. Dabei ging es um Cashflow-Probleme und die Tatsache, dass Zulieferer ihr Geld (aufgrund schlechter Erfahrungen) schneller einfordern, als es früher der Fall war.

Aus Sorge, in Australien mit weniger als 18 Autos antreten zu müssen, hat Ecclestone deshalb eingelenkt. Force-India-Sport-



Marussia-Chassis: Daraus soll ein 2015er-Auto gebaut werden



Manor-Teamchef John Booth



Erster Fahrer: Will Stevens

chef Rob Fernley: «Er hat für unsere Situation Verständnis gezeigt. Er weiss, dass wir einen harten Winter hatten. Aus dem Grund haben wir die Zahlung, die für den 1. März avisiert war, früher bekommen.» Heisst im

Klartext: Der Saisonauftakt ist gesichert. Was danach kommt, wissen die Formel-1-Götter.

Crashtest am Donnerstag

Zurück zu Manor: Dort wird weiter fieberhaft am Comeback

gearbeitet. Doch die Zeit drängt. Immerhin: Der Rennstall, der inzwischen aus den Werkhallen von Manor in Dinnington operiert, hat sich am 5. März, einen Tag vor der Abreise nach Melbourne, für einen Crashtest angemeldet. Besteht der überarbeitete Wagen diesen Test, steigen die Chancen, dass Manor-Marussia in Melbourne tatsächlich ins Trainingsgeschehen eingreifen könnte.

Doch Training und Rennen sind zwei Paar Schuhe. Im Vorjahr fehlte dem Team beim Auftakt vier Sekunden auf die Spitze. Dieser Rückstand ist durch den Stillstand über den Winter weiter angestiegen. Um wie viel? Das ist die Gretchenfrage. Mehr als sieben Prozent darf Manor-Marussia nicht langsamer sein. Sonst scheidet man an der Qualihürde. Nimmt man eine Polezeit von rund 1:28 Minuten, dürfte der Rückstand also maximal sechs Sekunden betragen. Das wird nicht reichen.

Drei Hürden hat Manor im Verlauf der vergangenen Woche(n) genommen. Mit Will Stevens hat man einen ersten Fahrer bekanntgegeben. Der kleine Brite absolvierte 2014 das Finale und die anschliessenden Tests in Abu Dhabi mit Caterham.

Ausserdem scheint man sich mit Ferrari geeinigt zu haben. Aus Maranello heisst es: «Es besteht ein Abkommen mit Manor.» Ob schon Geld geflossen ist, wissen nur die Beteiligten.

Und drittens: Die 526256 US-Dollar Antrittsgebühr sind bezahlt. Es bleibt also weiter spannend im Krimi um den letzten echten FI-Hinterbänkler. ♦

NACHRICHTEN Regeln 2016: Für alle gleiche Telemetrie

Reglement Der Automobil-Weltverband FIA will ab 2016 die Formel 1 mit einer Einheitstelemetrie fahren lassen. Zudem soll der Begriff «Token» für die erlaubten Entwicklungspunkte am Antrieb offizieller FIA-Sprachgebrauch werden. Als Deadline zur Homologation von Antriebsänderungen soll generell der 28. Februar fixiert werden. Die aktuell von Mercedes und Ferrari als aerodynamische Hilfsmittel missbrauchten Halterungen der Onboard-Kameras sollen nicht mehr breiter als 15 Zentimeter sein. Das Helmpolster an der hinteren Cockpitwand wird vergrössert und das Belastungsvermögen der Cockpitwände erhöht: von 15 auf 50 Kilonewton. Keine Einigung brachte in Barcelona bei den letztwöchigen Tests ein weiterer Motorengipfel. Die Ziele bleiben: Kosten sparen und Kundenfaszination.

Mercedes: Deutschen Grand Prix mitretten

GP Deutschland F1-Weltmeister Mercedes sucht mit nach Lösungen, um 2015 doch einen Grand Prix in Deutschland stattfinden zu lassen. Ob sich der Stuttgarter Premium-Autobauer auch finanziell in Nürnberg oder Hockenheim beteiligt, liess Mercedes-Rennleiter Toto Wolff aber weiter offen. ♦

KOMPAKT

»»» **Toto Wolff** Der Mercedes-Motorsportchef hat fünf weitere Prozent seiner Williams-Anteile an den US-Unternehmer Brad Hollinger verkauft. Damit ist Wolff bei Williams nur noch mit fünf Prozent beteiligt.

»»» **Mercedes-Kopfschutz** In die seit dem Bianchi-Unfall verschärfte Diskussion um mehr Schutz für den Fahrerkopf wirft Mercedes einen neuen Vorschlag: ein ovales Bügel, der über den Kopf des Fahrers reicht. Spitzname: «Heiligenschein».

»»» **Carmen Jorda** Die 26 Jahre alte Spanierin und GP3-Fahrerin ist neue Entwicklungsfahrerin bei Lotus. In ihren bisher drei Jahren in der GP3 blieb sie punktlos. Freitagseinsätze im Training sind noch keine geplant. ♦

TESTZEITEN FORMEL 1 / Barcelona (E), 26. Februar bis 1. März 2015

Fahrer	Team	1. Tag (Rdn.)	2. Tag (Rdn.)	3. Tag (Rdn.)	4. Tag (Rdn.)	Bestzeit
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes W06 Hybrid	-	1:22,792 (106)	-	1:25,186 (148)	1:22,792
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W06 Hybrid	1:24,881 (48)	-	1:23,022 (76)	-	1:23,022
3. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	-	1:23,995 (90)	-	1:23,063 (88)	1:23,063
4. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	1:23,500 (103)	-	1:23,262 (102)	-	1:23,262
5. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	1:26,327 (80)	-	1:23,276 (136)	-	1:23,276
6. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	-	1:25,339 (143)	-	1:23,469 (129)	1:23,469
7. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	-	1:24,071 (141)	-	1:24,023 (159)	1:24,023
8. Carlos Sainz Jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	1:26,962 (86)	-	1:24,191 (132)	-	1:24,191
9. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23 Hybrid	1:26,177 (75)	-	1:24,200 (116)	-	1:24,200
10. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	1:24,276 (122)	-	1:24,477 (123)	-	1:24,276
11. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	-	1:26,766 (139)	-	1:24,527 (85)	1:24,527
12. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	-	-	1:25,742 (128)	1:24,638 (72)	1:24,638
13. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	-	1:28,412 (77)	1:24,939 (158)	-	1:24,939
14. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	-	-	-	1:25,113 (130)	1:25,113
15. Kevin Magnussen (DK)	McLaren-Honda MP4-30	-	-	1:25,225 (39)	-	1:25,225
16. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	1:31,479 (7)	1:25,590 (101)	-	1:25,327 (30)	1:25,327
17. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	1:25,947 (75)	1:26,965 (84)	-	-	1:25,947
18. Pastor Maldonado (VV)	Lotus-Mercedes E23 Hybrid	-	1:26,705 (140)	-	1:28,272 (36)	1:26,705

Strecke: 4,655 km. Wetter/Asphalt: 26. 2. (Do) wechselhaft/feucht, Luft 7-14°/Asphalt 8-19°; 27. 2. (Fr) sonnig/trocken, 8-15°/9-24°; 28. 2. (Sa) leicht bewölkt/trocken, 9-14°/12-27°; 1. 3. (So) sonnig/trocken, 9-19°/10-27°. Fettdruck = Fahrer mit Tagesbestzeiten und Gesamtbestzeiten aller Fahrer
Details zum Testverlauf der einzelnen Teams in Jerez auf S. 10



Audi Sport
customer racing
official supplier



VIELEN DANK FÜR IHR VERTRAUEN!

Nach weltweit über 1.000 Siegen und 70 Meisterschaften freuen wir uns über den sechsten Titel "Best Brand Federn".

Ihr Team Eibach



eibach.com

Team für Team - Testfahrten Barcelona 2

Williams, die neue zweite Kraft



Bottas: Bestzeit im Williams-Mercedes FW37 am letzten Barcelona-Testtag

SUTTON-IMAGES.COM

MERCEDES 6 ROSBERG P1, 44 HAMILTON P2

Das Weltmeister-Team packte beim zweiten Wintertest in Barcelona ordentlich was aus. Neu am W06 Hybrid waren die Nase, die windschnittige und bei den meisten Gegnern umstrittene Befestigung der Onboard-Kamera, diverse Leitbleche, der stärker verpackte Auspuff und der auf eine zweiteilige Stelze montierte Heckflügel. Intern errechneter Zeitvorteil pro Runde: 0,5 Sekunden. Den konnte Hamilton am ersten Barcelona-Tag der letzten Woche aber noch nicht voll umsetzen. Ein defekter Kinetik-Generator und Regen bremsen ihn. Kollege Rosberg packte dann am zweiten Tag die Wahrheit auf den Asphalt. An seine Bestzeit – erzielt auf Pirellis Reifentyp «Soft» – kam keiner mehr ran. Dennoch monierte Rosberg, das Silberpfeil-Heck liege noch zu instabil. Danach konzentrierte sich Mercedes auf Dauerläufe. Gefährte Testdistanz: 1760 km (5. Platz). Vorsprung auf das nächstbeste Team (Williams) beim zweiten Barcelona-Test 2015: 0,3 Sekunden (1.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 701/1.**

RED BULL 3 RICCIARDO P12, 26 KVYAT P17

Beim ehemaligen Vettel-Team blieb alles so wie die immer noch verwendete Tarnlackierung des RB11: undurchsichtig. Kvyat kam bei der ersten Ausfahrt an Testtag 1 nur bis zum Ende der Boxengasse. Warum? Schweigen. An Tag 2 unterzog der Russe die über Nacht eingeflogenen neuen Aerodynamikteile dem Praxistest. Ricciardo, der an den letzten beiden Testtagen vorm Saisonstart (15.3.) übernahm, konzentrierte sich weiter auf Ausdauertraining. Erst am finalen Sonntag liess der Australier die Medium- gegen Soft-Reifen tauschen. Bevor es damit auf Zeitenjagd gehen konnte, musste aber ein Batteriedefekt behoben werden. «Ich spüre, dass wir unsere Schwachstellen aus dem Vorjahr ausmerzen.» Mehr als Allgemeinplätze wie dieser liess sich Ricciardo nicht entlocken. Erst in Melbourne wird Red Bull Farbe bekennen. Testdistanz: 1671 km (8. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 1,8 Sekunden (7.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 405/2.**

FERRARI 5 VETTEL P6, 7 RÄIKKÖNEN P5

Als Tageszweiter 0,4 Sekunden Rückstand auf die Sonntagsbestzeit von Bottas, so schloss Vettel seinen ersten Testwinter mit Ferrari ab. Das Tempo der Roten ist also noch nicht (wieder) absolute Spitze. Dafür ist die Zuverlässigkeit des SF15-T schon jetzt unbestritten: 2272 absolvierte Testkilometer in der vergangenen Woche, das bedeutet in diesem Punkt Rang zwei hinter Sauber (2537 km). Auffälligste Neuheit am Ferrari war der Frontflügel mit geänderten Hauptelement, neuen Kaskaden sowie Leitblechen. Auch das Profil der Endplatten des vorderen Spoilers wurde überarbeitet. Was diese und weitere – unsichtbare – Neuerungen letztlich an Speed bringen? «Schwer zu sagen», hielt sich Vettel bedeckt, «wir haben viele Daten gesammelt, die wir jetzt auswerten müssen.» Räikkönen, der in Barcelona Ferraris erste Renndistanz simuliert hatte, urteilte knapp wie eh: «Kein schlechter Test.» Testdistanz: 2272 km (2. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 0,5 Sekunden (3.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 216/4.**

FORCE INDIA 11 PÉREZ P14, 27 HÜLKENBERG P13

Erst an den letzten drei der insgesamt zwölf Testtage im neuen Jahr war der neue VJM08 einsatzbereit. Nachdem der abschliessend im Kölner Toyota-Windkanal entwickelte Wagen den ersten Barcelona-Tag noch im fahrenden Transporter verbracht hatte, überraschte er bei seiner Premiere an Tag 2. Nicht mit der langsamsten Rundenzeit, aber mit 77 Pannen- und schadensfrei absolvierten Runden, also fast 360 Kilometern. Trotzdem liegt vor dem indischen Team bei den ersten Rennen extrem viel Aufholarbeit. Set-up für Fahrwerk und Aerodynamik, Reifenvergleiche, Quali- und Rennsimulationen, für all das hatte die Konkurrenz 75 Prozent mehr Testzeit. Force India konzentrierte sich in Barcelona vor allem auf Longruns. Idee dahinter: In den ersten Rennen, wo oft viele ausfallen, durch- und zu Punkten kommen. Testdistanz: 1699 km (7. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 2,1 Sekunden (8.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 155/6.**

LOTUS 8 GROSJEAN P9, 13 MALDONADO P18

Der Mercedes-Effekt, so wie letztes Jahr bei Williams, darauf hofft Lotus. Nach der Gesamtbestzeit bei den ersten Barcelona-Tests führen die Schwarzen letzte Woche zurückhaltender. Donnerstags erprobte Grosjean die geänderte Vorderachsgeometrie. «Wir müssen aber noch an der Traktion arbeiten und das Heck stabiler bekommen», so Grosjean. Der E23 verfügt über ein besseres Handling als der E22. Das Brake-by-Wire-System ist eine Lotus-Entwicklung von 2014, in die sein neuer Antriebspartner Mercedes nicht einbezogen war. Anfangs gab es viel Ärger damit, nun funktioniert es. Auch die Zuverlässigkeit ist bereits beachtlich nach dem Wechsel des Antriebslieferanten. Für die Wintertests reichte eine Antriebseinheit. Ein Bremsdefekt beendete für Maldonado den letzten Testtag unsanft, aber ohne Verletzung. Testdistanz: 1708 km (6. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 1,4 Sekunden (5.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 10/8.**

WILLIAMS 19 MASSA P4, 77 BOTTAS P3

Als auf der Stoppuhr zweitschnellstes Team haben die Briten die Vorsaisonstests abgeschlossen. Für den zweiten Barcelona-Probegalopp bekam der FW37 endlich den lange angekündigten Heckflügel mit zentral positionierter Stütze. Neu auch: Frontflügel, Seitenkästen, Unterboden. Und wie schon in Jerez und bei Barcelona-Test 1 bestätigte sich: Der Williams ist auch dieses Jahr auf der Geraden das schnellste F1-Auto der neuen Generation. Seine Bestzeiten erzielte der WM-3. auf den Reifenmischungen «Soft» und «Super-soft». Stichwort Reifen: An deren erhöhtem Verschleiss muss Williams laut Stammpilot Massa noch «weiterarbeiten». Ausserdem sucht die nach vorne strebende Truppe für ihren Neuwagen Abtrieb. Dennoch glaubt Bottas, der zweite Fahrer, für 2015 an Siege. Testdistanz: 1788 km (4. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 0,3 Sekunden (2.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 320/3.**

MCLAREN 20 MAGNUSSEN P15, 22 BUTTON P16

Der letztjährige Stammfahrer und neue Reservepilot Magnussen sprang einen Tag lang für den verletzten Alonso ein. Button leistete diesmal in Barcelona die Hauptarbeit. Die war am ersten Tag aber schon nach nur sieben Runden beendet: Hydraulikdefekt – Wechsel der kompletten Antriebseinheit. Seine 101 Runden am Tag darauf feierte Button fast wie einen Sieg. Auch wenn er kurz vor Feierabend wieder mal auf der Piste abstellen musste: Elektrikdefekt. Magnussen kam an seinem einzigen Einsatztag nur auf 39 Umläufe. Ein Ölleck war schuld. Aber: Der Däne fuhr auf soften Pirelli die schnellste McLaren-Honda-Zeit beim vorsaisonalen Testfinale. Er hält den MP4-30 für «berechenbarer» als den Vorgänger. Buttons für den Schlusstag geplante Rennsimulation fiel wortwörtlich ins Wasser: Leck im Kühlkreislauf. Viel zu erwarten ist in Melbourne nach viel zu vielen Pannen nicht. Testdistanz: 824 km (9. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 2,4 Sekunden (9.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 181/5.**

TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P11, 55 SAINZ JR. P8

Ein Elektrikdefekt stoppte Verstappen mit dem STR 10 letzten Sonntag zwar eine Stunde vor Ende der zweiten Barcelona-Testwoche, aber: Mit 2058 seiner insgesamt absolvierten 5536 Testkilometer kann das italienische Red-Bull-Team sehr zufrieden sein. Vor allem, weil seine beiden F1-Neulinge, Verstappen und Sainz junior, wirklich viel zum Fahren gekommen sind. Mit einem ersten technischen Update wurde ausserdem mehr Abtrieb erzielt. So weit zumindest die Erkenntnisse der letzten Barcelona-Testtage. Das ein oder andere elektronische Problem am Renault-Antrieb machte Toro Rosso allerdings altbekannte Sorgen. Bemerkenswert war am Schlusstag, dass der nötig gewordene und wegen der Hybrid-Technik zeitraubende Antriebswechsel in nur zwei Stunden erledigt war. Testdistanz: 2058 km (3. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 1,4 Sekunden (5.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 30/7.**

SAUBER 9 ERICSSON P10, 12 NASR P7

Sauber ist für viele die erfreulichste Überraschung im Vorfeld der neuen Saison. Bleibt es beim aktuellen Rückstand auf die Spitze von rund einer Sekunde, sollten die Schweizer sich wieder zurück in den Kreis der Punkte Kandidaten fahren. Ericsson absolvierte an Barcelona-Tag 1 ein Proberennen mit zwei Stopps. Verwendete Reifentypen: Soft, Medium, Hard. Nasr wurde an Tag 2 auch zur Rennsimulation losgeschickt, machte davor aber einige Startübungen. Am Ende von Tag 3 (Fahrer Ericsson) muckte der Ferrari-Antrieb, aber ohne das Programm zu beeinträchtigen. Mit 159 Runden am Schlusstag – das sind 740 km, also mehr als zwei GP-Distanzen – setzte Nasr im C34 noch einmal ein Zeichen in Sachen Zuverlässigkeit. Wie bei den Gegnern läuft inzwischen auch in Hinwil der Abreise-Endspurt für Melbourne. Testdistanz: 2537 km (1. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 1,2 Sekunden (4.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 0/10.**



MADE IN GERMANY

Since 1950



SONAX
65 JAHRE/YEARS
MADE IN GERMANY

LESERWAHL
BEST BRAND 2014
KATEGORIE AUTOMOBIL
Pflegemittel
MOTOR SPORT aktuell

LESERWAHL
BEST BRAND 2014
KATEGORIE MOTORRAD
Pflegemittel
MOTOR SPORT aktuell

BEST BRAND 2014!

SONAX – eine starke Marke.

Vielen Dank liebe Leser! Sie haben SONAX die Auszeichnung „Best Brand 2014“ in der Kategorie „Automobil Pflegemittel“ als auch „Motorrad Pflegemittel“ verliehen. Wir freuen uns über Ihre konstante Bestätigung unserer Marke und unserer Produkte. Die Auszeichnung motiviert uns, weiterhin zu liefern, was wir am besten können: **Pflegemittel in Top-Qualität, hergestellt in Deutschland und das seit 65 Jahren.**

Ihr Manfred Hoffmann
Geschäftsführender Gesellschafter SONAX GmbH

SONAX
www.sonax.de

Fabio Leimer

«Von Japan begeistert»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Fabio Leimer wurde 2013 GP2-Meister. Doch der Aufstieg in die Formel 1 scheiterte. Nach einem Jahr WEC nimmt der Schweizer eine neue Herausforderung an: Super Formula in Japan.

Du fährst 2015 in der Super Formula in Japan. Warum?

FABIO LEIMER: Ich hatte diesen Test vergangenes Jahr. Und der lief sehr gut. Ich war von Anfang an begeistert – vom Auto, dem ganzen Umfeld und von Japan. Die Serie ist professioneller, als wir uns das in Europa vorstellen. Das Fahrerfeld ist stark. Bestehend aus einheimischen Fahrern wie zum Beispiel Kamui Kobayashi oder Kazuki Nakajima und Europäern wie André Lotterer oder Bertrand Baguette. Ausserdem sind die Fans klasse. Da waren zahlreiche beim Test dabei. Trotz schlechtem Wetter. Es gab sogar eine Autogrammstunde. Davon müssten wir uns in Europa eine grosse Scheibe abschneiden.

Wirst du nun nach Japan ziehen? Das kann ich noch nicht sagen. Das hängt von meinem weiteren Programm ab. Wir arbeiten daran, dass ich parallel zur Super Formula auch wieder WEC mit Rebellion fahren kann. Das wäre möglich, weil es keinerlei Terminüberschneidungen gibt. Aber es ist noch nichts unterschrieben. Wenn ich beides fahre, werde ich pendeln, was bei sieben Rennen innerhalb von acht Monaten vertretbar ist.

Du bist es aus Europa gewohnt, dass du, um fahren zu können, Geld mitbringen musst. Wie ist das in Japan?

Ich muss auch etwas bezahlen. Aber nie so viel wie in der GP2. **Eher GP3-Niveau?**

Was bezahlt man dort? 400000 bis 500000 Euro? Ja, ungefähr.

Super Formula

Die Nippon war schon einmal eine Alternative

Anfang der Neunzigerjahre herrschte in Europa ein Vakuum an Nachwuchsserien unterhalb der Formel 1. Vielen war die Formel 3000 zu teuer – und in Sachen Sprungbrett zu unsicher. Deshalb nahmen zahlreiche Fahrer einen Umweg in Kauf und versuchten über Japan in die Königsklasse aufzusteigen. Mit Erfolg. Für Heinz-Harald Frentzen, Eddie Irvine, Mika Salo, Roland Ratzenberger und etwas später auch Ralf



Leimer im Honda-Gewand: Der GP2-Meister fährt 2015 in Japan

Dafür hast du aber ein richtig schnelles Auto.

Ja, das Auto in der Super Formula ist auf GP2-Niveau. In den Kurven ist es sogar schneller. Auf den Geraden ist die Motorleistung etwas geringer.

Du hast als ehemaliger GP2-Meister also nicht viel Zeit damit vergeudet, dich anzupassen?

Nein, das ging relativ schnell. Obwohl es in jeder neuen Serie Geheimnisse gibt. Und an die Bridgestone-Reifen muss ich mich auch noch gewöhnen. **Ich nehme an, du hast auch keine Streckenkenntnisse.**

Nein. Ausser Okayama. Den Kurs kenne ich vom Testen.

Was erwartest du von der ehemaligen Nippon-Serie? Dass

sie dich auf diesem Umweg in die Formel 1 bringt?

Nein. Natürlich will man sich als Rennfahrer präsentieren. Und gute Ergebnisse erzielen. Aber ich bin nicht mehr 18. Das Ziel muss nicht zwangsläufig Formel 1 heissen. Ich kann mir gut vorstellen, zwei, drei Jahre in Japan zu fahren. Und dann gibt es ja auch noch die Sportwagen-WM. Oder IndyCar. Der Fokus liegt längst nicht nur auf Formel 1. **Du fährst für das Honda-Werksteam. Lieblingstest man da nicht mit der Formel 1 und McLaren?**

Ja, es ist das Honda-Werksteam. Aber das allein bedeutet nichts. Ich muss zuerst einmal gute Leistungen bringen. Wie es weitergeht, sehen wir dann.



Leimer und sein Mugen-Auto

Zur Person

Fabio Leimer

Geburtsort 17. April 1989

Geburtsort Rothrist (CH)

Herkunftsland Schweiz

KARRIERE

2000–2006 Karting; F. BMW (2006)

2007 Renault 2.0 Eurocup u. ital. Serie

2008 Int. Formula Master (Platz 2)

2009 Int. Formula Master (Meister)

2010 GP2 (Gesamt-19.)

2011 GP2 (Gesamt-14.), F1-Test Sauber

2012 GP2 (Gesamt-7.)

2013 GP2 (Meister mit R. Engineering)

2014 WEC mit Rebellion

2015 Super Formula mit Team Mugen

HOBBYS

Golf, Karting, Games

Man hat dich also nicht so nach Japan gelockt?

Nein. Wir haben darüber gesprochen. Aber zuerst muss ich zeigen, was ich kann.

Honda war in den letzten Nippon-Jahren gegenüber

Toyota etwas im Hintertreffen.

Das bereit dir keine Sorgen?

Das stimmt. Aber ich bin zuversichtlich. Das Team arbeitet sehr hart. Das habe ich bei den Tests erlebt. Und ich bin lieber beim Honda-Werksteam unter Vertrag als in einem privaten Toyota-Rennstall.

Wann fängt die Saison an?

In der ersten März-Woche fliege ich rüber. Zum ersten Test nach Suzuka. Das erste Rennen steigt dort dann am 19. April. ♦

NACHRICHTEN

Mit Clooney-Tequila zu KV Racing?

IndyCar Der US-Amerikaner Ryan Phinny kann im Kampf um eines der wenigen noch übrig gebliebenen IndyCar-Cockpits auf die Unterstützung eines echten Hollywood-Stars setzen. Phinny wird vom Tequila-Produzent Casamigos gesponsert. Dieser gehört zur Hälfte Nespresso-Aushängeschild George Clooney. Phinny's Chancen stehen gut. Der 25-Jährige testete vergangene Woche für KV Racing.

Rossi wechselt zu Racing Engineering

GP2 Das Starterfeld für 2015 füllt sich. Neben Alex Rossi (Racing Engineering) wurde vergangene Woche auch der Verbleib von Nathanaël Berthon bei Lazarus bekannt gegeben. Noch immer ohne Fahrer ist Hilmer Motorsport.

Noch zwei Teams ohne Hersteller

Formel E Die Macher der Formel E haben eine provisorische Liste der teilnehmenden Teams/Hersteller für 2015/2016 herausgegeben. Nicht berücksichtigt wurden darauf die Rennställe von Aguri und Dragon. Das heisst aber nicht, dass das Feld kleiner wird. Die beiden haben bis jetzt einfach noch kein Abkommen mit einem Hersteller unterzeichnet. ♦ CE

KOMPAKT

»»»

Renault 3.5 Der Argentinier Facu Regalia hat bei Zeta Corse unterzeichnet. Als Teamkollege ist Johnny Cecotto jr. im Gespräch.

»»»

AutoGP Ex-F1-Pilot Antonio Pizzonia ist seit gestern im Testeinsatz mit Zele Racing in Vallelunga. Der Brasilianer hat 2014 schon Rennen in der AutoGP absolviert.

»»»

Formel 3 Pietro Fittipaldi wagt den Aufstieg in die EM. Der Enkel von Emerson Fittipaldi fährt für Fortec. Ebenfalls fix sind: Tatiana Calderón (zu Carlin) und Fabian Schiller (West Tec).

»»»

GP3 Der Schweizer Alex Fontana hängt eine dritte Saison in der GP3 an. Nach Jenzer und ART hat der Tessiner nun bei Status Unterschlupf gefunden. ♦ CE



1993: Frentzen in der Nippon

Europäer für die bevorstehende Saison gesetzt: James Rossiter, Andrea Caldarelli und Bertrand Baguette. Und auch der Inder Narain Karthikeyan (46 Grand-Prix-Starts) mischt mit.

Selbst die FIA macht um die neue Super Formula keinen Bogen. Dem Champion winken im Hinblick auf eine Superlizenz 20 Punkte (40 braucht es für den Formel-1-Fahrschein). Der Zweitplatzierte erhält 15, der Drittplatzierte 10 Zähler. ♦ CE

WEC

LMP2 wird diskutiert

Während Audi und Nissan in dieser Woche in den USA ihre Runden auf der Buckelpiste von Sebring (Florida) drehen, haben Vorschläge von ACO und FIA hinsichtlich des LMP2-Reglements ab 2017 zu heissen Diskussionen geführt.

Aufgrund der in dieser Saison gültigen Testbeschränkungen sind Audi und Nissan bei ihren auf Dauerhaltbarkeit zielenden Testfahrten in Sebring nur mit jeweils einem Auto unterwegs. Das sah bei Audi in der Vergangenheit gänzlich anders aus. Da war jeweils eine ganze Prototypen-Flotte unterwegs, um anschliessend die verschiedenen erprobten Komponenten nach bestem Härtegrad für die Produktion und den Aufbau der Einsatzfahrzeuge freizugeben.

Am Dienstag und Mittwoch testet übrigens auch das US-LMP2-Team von ESM in Florida, allerdings mit Blick auf das 12-Stunden-Rennen dort am 21. März. Danach zieht die



Heiss diskutiert: LMP2-Boliden

Mannschaft in die Hallen von David Price Racing in England um, das neue Hauptquartier für die WEC-Saison.

LMP2: Einheitsmotor kommt

Die LMP2-Reglement-Vorschläge von ACO und FIA, erstmals vorgelegt bei einem Meeting nach den 24h von Daytona, sehen ab 2017 völlig überraschend eine Beschränkung der Anzahl der Chassis-Hersteller, ein Einheitstriebwerk (Vierliter-V8) sowie Einheitsreifen vor. Angesichts der diesjährigen gesunden Starterfelder in der WEC ebenso wie in der ELMS und damit auch in Le Mans haben die Vorschläge Widerstand sowohl in der Industrie als auch bei den Rennfans ausgelöst.

Für die USA sind übrigens leicht abweichende Regeln vorgesehen. Le-Mans-Teilnehmer von jenseits des Atlantiks müssten dann über eine Balance of Performance (BoP) auf das Leistungsniveau gebracht werden. Diese Ideen werden mit hoher Wahrscheinlichkeit in den kommenden Wochen noch zu heftigen Auseinandersetzungen führen. ♦ GB

DTM

Startnummern fix

Von ARNO WESTER

Die DTM-Dachorganisation ITR hat einem Wunsch der Fahrergewerkschaft DTMDA entsprochen, die Startnummern (2 bis 99) nach Wahl zu vergeben.

Was beispielsweise in den NASCAR-Serien längst Tradition ist, wird nun auch in der DTM umgesetzt. Die Piloten durften sich ihre Wunschzahl aussuchen – mit einer Ausnahme: Die 1 verbleibt der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) und die ist wie bisher für den amtierenden Champion reserviert. 2015 wird sie also den RMG-BMW M4 von Marco Wittmann zieren. «Ich werde jedes Rennen mit der 1 auf dem Auto geniessen», glaubt der schnelle Franke, der sich ohne Titel für die Nummer 11 entschieden hätte.

Glock: 16 angelehnt an «TG»

Die meisten Piloten haben zu ihrer Startnummer eine besondere Beziehung. So meint beispielsweise Matthias Ekström (Audi/Nr. 5): «Weil viele Dinge im Leben 5 an der Zahl sind.» Für Bruno Spengler (BMW) stand nur die 7 zur Debatte, denn damit wurde er Meister. Mit der 8 war Christian Vietoris in der Vergangenheit erfolgreich. Mit ihr hat



Ab sofort wie Vettel mit Startnummer 5 unterwegs: Ekström

der «Sternfahrer» auch die Formel BMW gewonnen.

Timo Scheider (Audi) sicherte sich die 10, denn die 1 war bereits vergeben. Für den Ex-Champion ist sie das Zeichen, «ein Ziel erreicht zu haben». Daniel Juncadella (Mercedes) wählte die 12, weil es seine Glückszahl ist. Dagegen sieht es Timo Glock (BMW) eher pragmatisch: Die 16 könne man schliesslich gut an «TG» anlehnen. Miguel Molina (Audi) hat die 17 eigentlich immer Glück gebracht, zudem ist der 17. (Februar) sein Geburtstag.

«Für mich ist die 18 mit einer Art Zeitreise verbunden», erklärt Augusto Farfus (BMW), der mit dieser Nummer bereits 1992 im Kartsport antrat. Die 27 ist für Adrien Tambay (Audi) eine historische Zahl, denn damit hat schon sein Vater Patrick in der Formel 1 Erfolge gefeiert. Die 94 auf dem Mercedes-AMG C63 von Pascal Wehrlein ist sein Geburtsjahr.

Schöner Nebeneffekt für die Fans: Die jetzt gewählten Startnummern sollen zukünftig den jeweiligen Fahrer in seiner DTM-Karriere begleiten. ♦

NASCAR

Johnson unschlagbar

Der sechsmalige Champion Jimmie Johnson hat den zweiten Saisonlauf zum NASCAR Sprint Cup in Atlanta gewonnen.

20 Runden vor Schluss wurde Johnson auf dem Weg zu seinem 71. NASCAR-Sieg durch eine rote Flagge gestoppt, als ein Massenunfall, in den zehn Fahrzeuge verwickelt waren, die Rennleitung zu einer kurzen Unterbrechung zwang.

Obwohl Dale Earnhardt Jr. beim Restart 14 Runden vor Schluss seinen Teamkollegen Johnson hart attackierte, liess sich Johnson nicht mehr die Butter vom Brot nehmen und fuhr souverän zu seinem vierten Atlanta-Sieg. Zudem hatte Junior das Pech, einem auf der Strecke liegenden Wrackteil nicht ausweichen zu können,

was ihn sogar noch Rang 2 kostete. Diesen Platz erbte Titelverteidiger Kevin Harvick im Stewart-Haas-Chevy. Daytona-500-Gewinner Joey Logano (Penske-Ford), der sich in der letzten Runde noch Matt Kenseth im besten Toyota von Joe Gibbs schnappte, sicherte sich mit Rang 4 die Tabellenfüh-

rung, einen Punkt vor «JJ» und zwei vor Harvick.

Nicht am Start waren die Busch-Brüder Kurt (wegen seiner Suspension) und Kyle (wegen seines komplizierten Fussbruchs, siehe letzte MSAusgabe), die weiterhin auf unbestimmte Zeit ausser Gefecht gesetzt sind. ♦ AW

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Atlanta/Georgia (USA): 325 Rdn. à 2,48 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
 1. Jimmie Johnson (Chevrolet); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 4. Joey Logano (Ford); 5. Matt Kenseth (Toyota); 6. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 7. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 8. Brett Moffitt (Toyota); 9. Brad Keselowski (Ford); 10. Ryan Newman (Chevrolet); 11. Aric Armirolo (Ford); 12. Carl Edwards (Toyota); 13. Paul Menard (Chevrolet); 14. Kasey Kahne (Chevrolet); 15. Casey Mears (Chevrolet); 16. Danica Patrick (Chevrolet); 17. Regan Smith (Chevrolet); 18. David Ragan (Ford); 19. Trevor Bayne (Ford); 20. Justin Allgaier (Chevrolet); 21. Sam Hornish Jr. (Ford); 22. David Gilliland (Ford); 23. Alex Bowman (Chevrolet); 24. Clint Bowyer (Toyota); 25. Greg Biffle (Ford); 26. Kyle Larson (Chevrolet); 27. Michael McDowell (Ford); 28. Brendan Gaughan (Chevrolet); 29. Michael Annett (Chevrolet); 30. Tony Stewart (Chevrolet); 31. Mike Bliss (Ford).
 Stand nach 2 von 36 Rennen: 1. Logano 88 Punkte; 2. Johnson 87; 3. Harvick 86; 4. Earnhardt Jr. 84; 5. Truex Jr. 75; 6. Mears 68; 7. Kahne 65; 8. Allmendinger 62; 9. Armirolo 62; 10. Bowyer 58; 11. Gilliland 56; 12. Hornish Jr. 55; 13. Biffle 54; 14. Edwards 54; 15. Ragan 52.
 Nächstes Rennen: 8. März, Las Vegas/Nevada (USA)
 Internet: www.nascar.com



J. Johnson

NACHRICHTEN

Ex-Champ Courtney erster Leader

V8 Supercars Erster Gesamtleader nach den drei Auftakt-Rennen in Adelaide ist Ex-Champion James Courtney (Holden). Den ersten Sieg des Jahres holte sich im ersten Samstagslauf Pole-Mann und Titelverteidiger Jamie Whincup (Holden), der im zweiten Lauf nach einem Reifenschaden nur P21 holte. Laufsieger und neuer Gesamtleader wurde Markenkollege Fabian Coulthard, ehe Courtney am Sonntag mit seinem Sieg die Tabellenführung übernahm.

Neuer Mercedes und neuer Audi in Genf

GT3-Sport Wie der Mercedes-AMG GT3 (siehe Fotos der Woche, S. 2) präsentiert sich auch der neue Audi R8 LMS ultra diese Woche auf dem Genfer Automobilsalon erstmals der Öffentlichkeit. Beide Modelle treten dabei ein grosses Erbe an. Die Vorgänger SLS AMG GT3 (Mercedes) und der «alte» R8 LMS ultra (Audi) siegten jeweils bei den prestigeträchtigen 24h-Rennen am Nürburgring sowie in Spa und gewannen unter anderem Meistertitel im ADAC GT Masters oder der Blancpain GT Series.

Mies feierte ein gelungenes Debüt

Australische GT Christopher Mies (Audi), der 2015 gemeinsam mit Greg Crick die Serie absolviert, erlebte in Adelaide einen gelungenen Auftakt. Trotz Rempelen und Reifenschaden beendete das Audi-Duo das erste Rennwochenende auf dem vierten Gesamtrang. Die Laufsiege gingen an Nathan Antunes (Audi/Lauf 1 und 2) sowie im chaotischen und verkürzten dritten Lauf Tony Quinn (McLaren).

70 Autos: Volles Haus bei 12h von Mugello

24h Series Nachdem bei der Premiere 2014 bereits 37 Autos am Start waren, plant die zweite Auflage (13./14. März) aus allen Nähten: Insgesamt 70 Autos stehen auf der vergangene Woche veröffentlichten Nennliste. Mit dabei sind unter anderem die deutschsprachigen Teams LMS Engineering, Sorg Motorsport, Hofor/Küpper sowie Stadler Racing. ♦ MBR

Kalender

Fünf neue Strecken

Aus der Saison 2014 wurden für das neue Rennjahr nur rund die Hälfte der Rennstrecken auch in den Kalender 2015 übernommen – fünf der zwölf Austragungsorte sind Neuland.

Die ersten drei Events sind auf bekanntem Terrain: Nach dem Saisonauftakt in Argentinien kommendes Wochenende geht es mit den Rennen in Marrakesch (19. April) und am Hungaroring (3. Mai) weiter. Im Rahmen des 24h-Rennens am Nürburgring wird die WTCC dann jedoch erstmals auf der legendären Nürburgring-Nordschleife (16. Mai) fahren. Aufgrund der Besonderheiten der Strecke wird es Ende April vorab zwei Extra-Testtage für die Protagonisten auf der Eifel-Achterbahn geben.

Drei neue Asien-Strecken

Moskau (7. Juni), der Slovakiaring (21. Juni) und Le Castellet (28. Juni) sind anschliessend wieder Strecken, die den WTCC-Piloten bekannt sind. Am 12. Juli wird mit dem Rennen auf den Strassen von Vila Real ein historischer Motorsport-Ort, aber eine weitere neue Strecke besucht.

Nach der folgenden Sommerpause steht die traditionelle Asien-Tournee an. Hier sind dann auch die drei weiteren «Neulinge» im Rennkalender zu finden. Am 13. September gastiert die Tourenwagen-WM erstmals im japanischen Motegi. Wie Suzuka ist auch Motegi eine Honda-Teststrecke. Die Japaner, die ja auch in der WTCC engagiert sind, lockten mit dem Bau der Strecke sogar die Indy-Car-Serie ins Land.

Nach Shanghai (27. September) geht es am 1. November auf den neuen Chang International Circuit in Buriram/Thailand. Statt in Macau findet das Finale 2015 am 22. November unter Flutlicht auf der für die WTCC ebenfalls neuen Strecke von Doha-Losail statt. ♦ MBR

TERMINE 2015

Tourenwagen-WM

08.03.	Termas de Río Hondo/RA
19.04.	Marrakesch/MA
03.05.	Hungaroring/H
16.05.	Nürburgring/D
07.06.	Moskau/RUS
21.06.	Slovakiaring/SK
28.06.	Le Castellet/F
12.07.	Vila Real/P
13.09.	Motegi/J
27.09.	Shanghai/RC
01.11.	Buriram/T
22.11.	Doha-Losail/OA

Vorschau

Wer schlägt Citroën?



CITROËN



LADA



HONDA



Chevrolet (RML)

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit dem Start der neuen Saison kommendes Wochenende in Argentinien stellt sich nur eine Frage: Wer kann die übermächtigen Citroën schlagen?

Bei den Franzosen, die in ihrem «Lehrjahr» 2014 alles in Grund und Boden fuhren, ist José María López erster Titelkandidat. Der amtierende Champion zeigte vergangenes Jahr, dass er selbst auf neuen Strecken sofort bei der Musik ist – dazu startet die Saison mit seinem Heimrennen, wo er im vergangenen Jahr einen Doppelsieg holte. Da werden sich die beiden Rekord-Weltmeister im Werksteam (Yvan Muller und Sébastien Loeb) mächtig strecken müssen. Und Qinghua Ma im vierten Werkswagen steht ohnehin ein Lehrjahr bevor.

Wer hat also das Zeug dazu, die übermächtigen Doppelwinkler zu schlagen? Zu Saisonbeginn steht ganz sicher Honda an erster Stelle. Die Japaner ge-

hen deutlich besser vorbereitet ins neue Jahr als vergangene Saison und sollten auch die technischen Probleme langsam ausgemerzt haben. Speerspitze dürfte dabei Gabriele Tarquini sein. Zwar holten Norbert Michelisz und Tiago Monteiro 2014 mehr Punkte als der Italiener, der musste aber drei Rennen zwangspausieren und wird nun umso motivierter sein.

Roal als Chevy-Speerspitze

Lada wird beim Saisonauftakt nur mit zwei Autos dabei sein. Rob Huff und James Thompson werden die Feuertaufe für den neuen und mit Hochspannung erwarteten Vesta vornehmen. Da das dritte Auto noch nicht fertig ist, wird Mikhail Kozlovskiy erst ab Marrakesch ins Geschehen eingreifen. Glaubt man den Aussagen der Fahrer vom ersten und einzigen Test, dann ist der Vesta in seiner jetzigen Basiskonfiguration bereits ein grosser Schritt nach vorn gegenüber dem Granta. Und mit dem holte Rob Huff letztes Jahr ja immerhin zwei Laufsiege.

Unter den zahlreichen Piloten des von RML entwickelten Chevrolet Cruze TCI ist wohl Tom Chilton die schärfste Waffe. Roal-Teamkollege Tom Coronel sammelte im vergangenen Jahr aber mehr Punkte.

Zwar steht 2015 kein deutscher Fahrer am Start, mit Münich Motorsport ist aber immerhin ein deutsches Team dabei. In einem Cruze der Sachsen bestreitet WTCC-Rückkehrer Stefano D'Aste seine erste Fronttriebler-Saison.

Die Frage «Wer schlägt Citroën?» gilt übrigens auch für die Privatfahrerwertung. Denn hier steht mit Mehdi Bennani der einzige Privatier mit einem C-Elysée aus Versailles am Start, an dem sich die Konkurrenz wahrscheinlich die Zähne ausbeissen wird. Seine härtesten Gegner dürften die stärkeren der Chevrolet-Piloten sowie Zengo-Honda-Fahrer Norbert Michelisz werden. Der Ungar wurde bereits 2012 Privatfahrer-Weltmeister. ♦

STARTERLISTE TOURENWAGEN-WM 2015

Startnr./Fahrer	Team	Fahrzeug	
2	Gabriele Tarquini (I)	Honda Racing Team JAS	Honda Civic
3	Tom Chilton (GB)*	Roal Motorsport	Chevrolet RML Cruze
4	Tom Coronel (NL)*	Roal Motorsport	Chevrolet RML Cruze
5	Norbert Michelisz (H)*	Zengo Motorsport	Honda Civic
7	Hugo Valente (F)*	Campos Racing	Chevrolet RML Cruze
9	Sébastien Loeb (F)	Citroën Total WTCC	Citroën C-Elysée
11	Grégoire Demoustier (F)*	Craft Bamboo Racing	Chevrolet RML Cruze
12	Rob Huff (GB)	Lada Sport Rosneft	Lada Vesta
14	Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Sport Rosneft	Lada Vesta
15	James Thompson (GB)	Lada Sport Rosneft	Lada Vesta
18	Tiago Monteiro (P)	Honda Racing Team JAS	Honda Civic
19	Rickard Rydell (S)	Nika International	Honda Civic
25	Mehdi Bennani (MA)*	Sébastien Loeb Racing	Citroën C-Elysée
26	Stefano D'Aste (I)*	All-Inkl.com Münnich M'sport	Chevrolet RML Cruze
27	John Filippi (F)*	Campos Racing	Chevrolet RML Cruze
33	Qinghua Ma (RC)	Citroën Total WTCC	Citroën C-Elysée
37	José María López (RA)	Citroën Total WTCC	Citroën C-Elysée
68	Yvan Muller (F)	Citroën Total WTCC	Citroën C-Elysée
98	Dusan Borkovic (SRB)*	Proteam Racing	Honda Civic
??	(tba)*	All-Inkl.com Münnich M'sport	Chevrolet RML Cruze

*Fahrer ist in der Yokohama Trophy (Privatiers-Wertung) teilnahmeberechtigt



J. M. López



G. Tarquini



Rob Huff



Tom Coronel



Wow!

Dass mich die Leser der MOTORSPORT aktuell zum beliebtesten Formelsportler des Jahres gewählt haben, hat mich wirklich überrascht. Und natürlich auch begeistert. Danke an all meine Freunde, Fans und Partner. Eure Unterstützung beflügelt mich.

D. Abt



Rallye-WM

Latvala will hoch hinaus

Von REINER KUHN

Mit Höhen bis gut 2700 Meter über Normalnull sind die mexikanischen Schotter-Prüfungen die höchstgelegenen der Saison. Für Sébastien Ogier könnte die Luft dünn werden. Der WM-Leader muss zuerst auf die Bahn und quasi den Strassenkehrer geben.

In Mexiko wechselt die Rallye-Weltmeisterschaft auf den bevorzugten Schotterbelag. Der dritte von 13 Läufen gilt allerdings als jene Rallye im Kalender, bei der sich der Strassenkehrer-Effekt am deutlichsten bemerkbar macht. Das könnte besonders Jari-Matti Latvala in die Karten spielen. Denn während sein VW-Teamkollege Ogier bis zum Finaltag zuerst auf die Strecke muss, profitiert der nach seiner Nullnummer in Schweden auf WM-Rang 4 abgerutschte Vize-Weltmeister von der Startposition. «Ich habe einiges gut zu machen», sagt der Finne, der kräftig punkten will. Das ist notwendig, Ogier führt nach zwei WM-Runden und ebenso vielen Siegen mit 53 Zählern vor VW-Junior Andreas Mikkelsen und Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville, die sich mit jeweils 30



Staubwedel: Vorjahressieger und WM-Spitzenreiter Ogier muss zwei Tage den Strassenkehrer geben

Punkten Rang 2 teilen. Latvala folgt mit 19 Zählern.

Missglückter Start für Citroën

Noch dünner ist die Luft bei Citroën Racing. Nach schwachem Saisonstart von Mads Östberg (14 WM-Zähler) und Kris Meeke (10) sind die «Roten» erstmals seit über zehn Jahren in der Markenwertung nicht auf einem der ersten beiden Plätze. Schlimmer noch, das französische Werksteam rangiert hinter Volkswagen, Hyundai und Ford-Partner M-Sport auf Rang 4.

Auch die World Rally Cars kommen ins Schnaufen. Denn

der komplette WM-Lauf wird oberhalb dessen ausgetragen, was diese in Europa gewohnt sind. Liegt der höchste Punkt der Europasaison bei 1608 Metern über Normalnull – auf der Wertungsprüfung La Bollène-Vésubie-Sospel während der Rallye Monte Carlo –, beginnt die niedrigste der 21 WPs in Mexiko bei 1800 Metern. Den höchsten Punkt der Rallye-WM erklimmen die Piloten auf 2752 Metern in der WPEl Chocolate.

Der extrem kompakte WM-Lauf über 998,66 Gesamtkilometer und 21 Wertungsprüfungen über 395,21 WP-Kilometer

beginnt im Untergrund. Die nur gut einen Kilometer lange Zuschauerprüfung zum Auftakt führt meist auf unterirdischen Strassen durch das auf der Liste des Unesco-Weltkulturerbes aufgeführte Guanajuato. Das Gegenteil erwartet die Teilnehmer am finalen Sonntag: Die drittletzte WP Guanajuato misst satte 55,82 Kilometer.

14 World Rally Cars bilden die Spitze des im Vergleich zum Vorjahr (26 Teilnehmer) auf 34 Autos angewachsenen WM-Feldes. Auch die WRC2 (siehe unten) ist breit und prominent besetzt. ♦

WRC2

Die Araber kommen



Wieder mit von der Partie: WRC2-Weltmeister Al-Attiyah

Die zweite WM-Liga boomt weiter. Nach den gut besetzten Winterläufen in Monte Carlo und Schweden werden auch in Mexiko ein knappes Dutzend WRC2-Teilnehmer am Start stehen. Auftaktsieger Stéphane Lefebvre (DS 3 R5) und Schweden-Gewinner Jari Ketomaa (Ford Fiesta R5) bekommen es beim ersten der drei kostenintensiven Überseeläufen auch und vor allem mit den potenten Schotterspezialisten aus dem Nahen Osten zu tun. So steigt nicht nur Abdulaziz Al-Kuwari mit einem vergleichsweise teuren,

aber äusserst widerstandsfähigen Regional Rally Car» (RRC) genannten WRC-Ableger des Ford Fiesta ein. Auch WRC2-Weltmeister und Dakar-Sieger Nasser Al-Attiyah will mit seinem Fiesta RRC nun doch den Titel verteidigen. Spätestens nach der WM-Runde in Argentinien (24.–26.4.) dürfte dann ab Portugal (22.–24.) die Luft brennen. Denn dann werden auch die ersten Skoda Fabia R5, unter anderem mit Werks-junior Esapekka Lappi und Ex-Europameister Armin Kremer, ins Geschehen eingreifen. ♦ RK

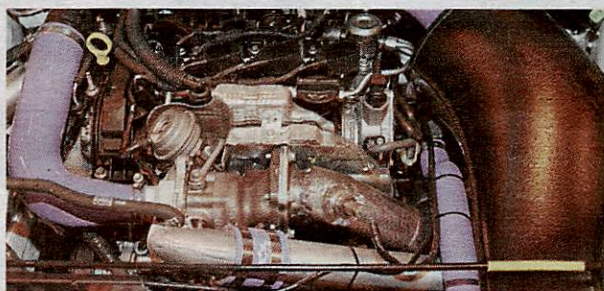
Ford

Kräftiger und teurer

Neben dem Ford Fiesta R5, vom dem über 100 Stück verkauft wurden, dürfte Ford-Partner M-Sport mit dem Fiesta R2 ein weiterer Verkaufsschlag gelingen. Die ab Mai homologierte neueste Evolutionsstufe wird statt des 1,6-Liter-Saugers erstmals von einem 1,0-Liter Dreizylinder-Turbomotor angetrieben. M-Sport-Chef Malcolm Wilson scherzt: «Das kleine Triebwerk klingt fantastisch, wie ein halber Porsche!»

Doch nicht nur der Sound soll die Kundschaft begeistern. Der Fiesta-Ableger soll nicht nur für

Markenserien taugen, sondern auch Klassensiege ermöglichen. Trotz mageren 1000 Kubik soll der erste Turbo-befeuerte R2 über 180 PS und damit 10 PS mehr haben als das letzte Update des 1,6-Liter-Saugers. Zudem ist der Fiesta R2 im Bereich des Antriebs, der Bremsen und des Fahrwerks überarbeitet. Wilson: «Das Auto ist dichter an der Konkurrenz, als es dieser vielleicht lieb ist. Allerdings werden wir auch beim Preis näher an die deutlich teureren Wettbewerber von Peugeot oder Opel rücken.» ♦ RK



Turbo-Power für den Fiesta R2: Soll wie ein halber Porsche klingen

NACHRICHTEN

Hyundai feilt noch an der Schaltwippe

Rallye-WM Die Hyundai-Werkspiloten Thierry Neuville und Dani Sordo müssen sich noch eine Weile gedulden. Die neue Schaltwippe in ihren i20 WRC wird erst in Argentinien (24.–26.4.) zur Verfügung stehen. Bei der Rallye Mexiko (siehe links) kommt erneut die sequenzielle Schaltung zum Einsatz. «Das neue System braucht noch etwas Feintuning», erklärte Hyundai-Teamchef Michel Nandan im Anschluss an ausführliche Tests vergangene Woche in Spanien.

Solberg muss für Mexiko absagen

Rallye-WM Wie befürchtet konnte Henning Solberg nicht das benötigte Budget für den Überseeauftrag in Mexiko aufbringen und musste seine Nennung zurückziehen. «Bei den europäischen Läufen will ich aber dabei sein», sagt der ältere Bruder von Rallycross-Weltmeister Petter Solberg und plant seinen 120. WM-Start bei der Rallye Portugal (21.–24.5.).

Keine Rückkehr von Afrika in die WM

Rallye-WM 2015 muss die Afrikanische Rallye-Meisterschaft (ARC) ohne die legendäre Safari-Rallye auskommen. Die Veranstalter in Kenia erklärten, dass die Kosten in keinem Verhältnis zum geringen ARC-Teilnehmerfeld stünden. Damit ist auch die Idee von einer Rückkehr in die Rallye-WM – die Safari war 29 Jahre lang Teil der Topliga – vorerst Geschichte. Im Vorjahr mahnte der FIA-Observer weitere Anstrengungen an, um die Qualität auf WM-Niveau zu heben. Auch beim WM-Promoter steht Afrika nicht an erster Stelle. Dort schielt man auf China und hofft, dort in absehbarer Zeit einen WM-Lauf zu etablieren.

Loeb kann es einfach nicht lassen

International Nach dem gelungenen Gastauftritt bei der Rallye Monte-Carlo im Januar wird Rekordweltmeister Sébastien Loeb Ende März erneut im DS 3 WRC sitzen. Der seit 26. Februar 41-jährige Citroën-Werkspilot in der Tourenwagen-WM ist für die Rallye Épernay-Vins de Champagne (27./28.3.) gemeldet, den zweiten Lauf der französischen Meisterschaft. ♦ RK

DRM

Konkurrenz für Zeltner

Von MICHAEL HEIMRICH

Es ist angerichtet. Die neue Saison des ADAC Rallye Masters und der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) kann starten. Die Spitze präsentiert sich 2015 Jahr ungewöhnlich stark.

Für Titelverteidiger Ruben Zeltner beginnt die Saison nicht nur verspätet, sondern auch mit einer Ungewissheit. Nach seiner überlegenen Vorstellung 2014 verpasste die Regelhüter des DMSB den Porsche 911 GT3 eine 55-mm-Lochblende im Ansaugtrakt, um die Leistung von bisher rund 430 PS zu drosseln. Unklar ist, wie sich diese Bremse auswirken wird und ob weitere Massnahmen gegen die GT-Renner zu befürchten sind.

Zeltner bleibt aber gelassen. Zunächst müssen die anderen zeigen, was sie draufhaben. Den Saisonstart im Saarland lässt er bewusst aus. «Dort haben wir zu dieser Jahreszeit auf den schmierigen Wegen mit unserem Heckantrieb keine Chance», sagt Zeltner. Erst beim zweiten Lauf im Erzgebirge



Starke Familie: S2000 für den Junior, R5 für den Senior

stellt er sich der Konkurrenz – und die präsentiert sich deutlich breiter als im Vorjahr.

Wallenwein ist auf Titel aus

Allen voran kehrt der Stuttgarter Mark Wallenwein in die Meisterschaft zurück und kündigte an, «den Titel zurück ins Ländle zu holen». Die ersten

drei DRM-Läufe wird Wallenwein im Skoda Fabia S2000 bestreiten, im Mai soll der Umstieg auf den neuen Fabia R5 erfolgen. Gleiches plant man bei Skoda Deutschland. Der Importeur kehrt nach zwei Jahren in der Europameisterschaft nach Deutschland zurück und hofft auf das 22-jährige Top-



Kreim: Neuer Skoda-Junior



Mohe: Der Klassenprimus

talent Fabian Kreim. Die S2000-Fraktion verstärken Nico Leschhorn und Frank Färber mit ihren Peugeot 207. Zumindest im Saarland ist auch der ältere Wallenwein-Bruder Sandro dabei, der seinen Subaru Impreza in R4-Trimm gemeldet hat.

Geändert hat der ADAC die Divisionseinteilung. Unver-

ständig ist dabei die Zuordnung der Gruppe-N-Allradler in die Division 1, während die nahestehenden Gruppen F und H eine eigene Division 2 bekommen. Vor allem die Mitsubishi-Piloten stehen deshalb vor einem Dilemma. Die R4-Version ist zwar in Deutschland, nicht aber international zugelassen. Die Gruppe-N-Version ist in der Division 1 gegen die S2000 und GT chancenlos. Bei den zweiradgetriebenen Fahrzeugen ändert sich im Wesentlichen nur die Nummerierung: Aus den Divisionen 2 und 3 wird 3 und 4.

Als Konsequenz nach dem letztjährigen Doppelsieg von Zeltner im ADAC Masters und in der Deutschen Rallye-Meisterschaft werden die Fahrzeuge der Division 1 nun nicht mehr für die Masters gewertet – Chancen also nur noch für die Fahrzeuge der Divisionen 2 bis 6. Für die «Sonderwertung» der Deutschen Meisterschaft werden wie 2014 nur die Fahrzeuge mit FIA-Homologation und die GT-Fahrzeuge punkten. Den DRM-Titel machen damit die Fahrzeuge der Division 1 unter sich aus. ♦

Citroën Racing Trophy

Top-Junioren heizen Routiniers ein



Damenwahl: Eve Wallenwein startet erneut im R1

Mit 17 Nennungen bereitet sich das Team der Citroën Racing Trophy auf den Saisonstart vor. In der RC3-Wertung, die mit den pfeilschnellen DS 3 R3 ausgestattet wird, ist Spannung garantiert. Die Routiniers Michael Abendroth, Armin Holz und Uwe Gropp werden sich mit Top-Junioren auseinandersetzen müssen: Philipp Knof, Sieger der Citroën-R1-Trophy, steigt ebenso auf wie ADAC-Opel-Cup-Vize Patrick Pusch.

Eine Stufe tiefer starten zehn der 125 PS starken, serienahen DS 3 RL. Im Fokus steht der erst

17-jährige Nico Knacker, der vom ADAC Weser-Ems gefördert wird. Mit Tina Wiegand, Eve Wallenwein und der Debütantin Coralie Schneider startet Citroën zudem einen «Coupe de Charme».

Der Kalender umfasst sechs Veranstaltungen, davon eine in Österreich. Im Laufe der Saison werden Preisgelder und Sachpreise im Wert von rund 56000 Euro ausgeschüttet. Die Sieger beider Divisionen erhalten zum Saisonende die Einsatzkosten für einen Start bei der Rallye du Condroz in Belgien. ♦ MH

ADAC Opel Adam Cup

Fast wie in den 80ern: Nordländer kommen

In Skandinavien hat sich der ADAC Opel Rallye Cup herumgesprochen. Spätestens seit der Schwede Emil Bergkvist neuer Werksjunior (siehe rechts) ist, ist den Nordländern klar, dass man auch in Deutschland eine Rallyekarriere starten kann. Nicht nur die Möglichkeit der Förderung ist verlockend, auch der Auftritt vor der Haustür von Volkswagen scheint ein starkes Argument zu sein. Das erinnert an die 1980er-Jahre, als die Skandinavien in die DRM strömten, um sich bei Audi zu empfehlen. Es verwundert nicht, dass

die Internationalität im Cup 2015 stark zugenommen hat.

Nur zwölf deutsche Talente treffen auf acht Ausländer. Zwei Favoriten gibt es: Der Zwickauer Julius Tannert (24) mischte 2014 im Spitzenpulk mit, und Samuli Vuorisalo (21) holte den Titel in der finnischen Nachwuchsklasse SM3 (R2-Fahrzeuge). Hinzu kommen Yannick Neuville, Bruder von Hyundai-Werkspilot Thierry, und der Däne Jacob Lund Madsen, die im Vorjahr beide auch durch Pech um ihre Chancen gebracht wurden. ♦ MH



Jäger des verlorenen Schatzes: Tannert ist Titelanwärter

Opel Junior Team

Pause mit Entscheid

Die ADAC-Opel-Werksjunioren Emil Bergkvist und Marijan Griebel überbrücken die Pause bis zum nächsten EM-Start in Irland (3./4. 4.) auf höchst unterschiedliche Weise. Während Bergkvist dem Adam R2 beim WM-Lauf in Schweden die Sporen gab und dort erneut einige leistungsstärkere Allradler hinter sich liess, wird Griebel ebenfalls auf private Initiative vor der Haustür die Saarland-Pfalz-Rallye bestreiten.

Den Auftakt des ADAC Rallye Masters hatte auch Bergkvist im Einsatzplan, zog die Nennung aber zurück. Das Opel-Werks-team tritt erst wieder Anfang April beim dritten EM-Lauf auf irischen Asphaltstrecken an. Bis dahin könnte auch die Vorstandsentscheidung über den Bau des Corsa R5 gefallen sein. Ist dem so, soll die Entwicklung bis Ende 2016 abgeschlossen sein und der Wagen zum Saisonbeginn 2017 zur Verfügung stehen. Opel-Partner Holzner-Motorsport hat die Grundlagenarbeit längst erledigt. ♦ MH

Fahrer, Marken und Modelle des Jahres 2014

Ogier, Volkswagen

Zum beliebtesten Fahrer 2014 wählten die MSA-Leser Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier und seinen Arbeitgeber Volkswagen zur beliebtesten Marke. In der erstmals ausgeschriebenen Kategorie «Modelle» bekam der Opel Adam die meisten Leserstimmen.

Mit 50,1 Prozent Anteil der Wählerstimmen fiel das Ergebnis dieser traditionellen MSA-Aktion sehr klar für Sébastien Ogier aus, der damit auch Klassensieger der Fahrer-Rubrik «Rallye» wurde. Unterm Strich liess der französische Rallye-Weltmeister, der 2014 seinen Titel erfolgreich verteidigen konnte, 119 weitere zur Wahl stehende Automobil-Racer hinter sich.

Mercedes-Werkspilot Nico Rosberg wurde mit 31,9 Prozent klarer Klassensieger der Wahlgruppe «Formel 1» und damit Gesamtzweiter. Porsche-Fahrer Nicki Thiim gewann die Rubrik «Markenpokale» mit 30,0 Prozent, was dem Dänen den dritten Gesamtrang in der Gunst der MSA-Leser einbrachte.

Ein Blick auf die Ergebnisse der einzelnen der insgesamt acht Fahrer-kategorien:

Formel 1: In der automobil Königsdiziplin des Motorsports

bekam der 2014er-Weltmeister Lewis Hamilton 12,3 Prozent Stimmanteile. Das bedeutet einen Rückstand auf Rosberg von fast 20 Prozent. Zum Vergleich:



S. Ogier

2013 hatte Sébastien Vettel nach seinem vierten FI-Titelgewinn in Folge 47,1 Prozent erzielt und damit sowohl die Formel-1 als auch die Gesamtwertung klar gewonnen.

2014 bekam Vettel nur noch 7,9 Prozent Zuspruch aus dem MSA-Leserkreis. Das bedeutet Rang 6 in unserer FI-Fahrertabelle (siehe unten, wo je Kategorie die fünf Bestplatzierten aufgeführt sind) und einen Gesamtrang im Hinterfeld.

Vettels letztjähriger Teamkollege bei Red Bull, Daniel Ricciardo, wurde mit 12,0 Prozent zum drittbekanntesten Formel-



1-Piloten gewählt. Der Australier war 2014 neu ins Red Bull-Team gekommen und hatte in der vergangenen Saison neben Hamilton und Rosberg als einziger Fahrer Rennsieg – insgesamt drei – feiern können.

Die weiteren Klassensieger bei den Automobil-Rennfahrern: Daniel Abt (Formeln) mit 23,1 Prozent, Sébastien Buemi (Sportwagen) mit 14,3 Prozent, Marco Wittmann

(Tourenwagen) mit 26,1 Prozent, Sabine Schmitz (Langstrecke Nürburgring) mit 25,7 Prozent und Marvin Kirchhöfer (Nachwuchsfahrer) mit 27,5 Prozent.

Bemerkenswert ist das Ergebnis von Mark Webber bei den «Sportwagen». Der Porsche-Werksfahrer, 2014 von der Formel 1 in die Langstrecken-WM (WEC) gewechselt, kam auf 14,2 Prozent der Wählerstimmen und damit auf Rang 2 der Rubrik. Der entthronte WEC-Titelträger Marcel Fässler landete indes bloss auf Sportwagen-Rang 6 (6,5 Prozent).

In jeder der acht von MSA aufgestellten Kategorien für Fahrer konnte ausser den dort jeweils 16 von uns gesetzten Kandidaten auch ein Pilot nach eigenem Ermessen unserer Leser ausgewählt werden. So kamen in der Kategorie «Formel 1» für den beim Japan-GP 2014 schwer verunglückten und nach wie vor nicht genesenen Jules Bianchi 0,2 Prozent Stimmenanteil zusammen.

Marken-Ergebnisse

Beliebteste Automobil-Marke im Motorsport war 2014 für die MSA-Leser Volkswagen. 47,6 Prozent bekamen die Deutschen in der Kategorie «Rallye», was dort logischerweise ebenfalls Platz 1 bedeutete. Dank P1 (46,0 Prozent) bei «Formel 1» wurde Mercedes in

Fahrer des Jahres

FORMEL 1	FORMELSPORT	SPORTWAGEN	TOURENWAGEN
1. N. Rosberg 31,9%	1. D. Abt 23,1%	1. S. Buemi 14,3%	1. M. Wittmann 26,1%
2. L. Hamilton 12,3%	2. M. Verstappen 19,2%	2. M. Webber 14,2%	2. J. M. Lopez 18,6%
3. D. Ricciardo 12,0%	3. W. Power 12,3%	3. R. Rast 13,4%	3. F. Engstler 15,4%
4. Valtteri Bottas 10,0%	4. J.-P. Montoya 8,5%	4. A. Lotterer 13,1%	4. M. Ekström 13,0%
5. N. Hülkenberg 9,3%	5. C. Sainz jr. 8,2%	5. A. Wurz 11,1%	5. P. Wehrlein 7,0%

Marken des Jahres

FORMEL 1	FORMELSPORT	SPORTWAGEN	TOURENWAGEN
1. Mercedes 46,0%	1. Renault 18,6%	1. Porsche 25,9%	1. BMW 37,3%
2. Williams 19,0%	2. BMW 14,4%	2. Audi 19,6%	2. Audi 18,9%
3. Ferrari 11,6%	3. Dallara 13,0%	3. Toyota/TMG 12,3%	3. Citroën 13,1%
4. Red Bull 5,2%	4. Mercedes 12,1%	4. BMW 7,2%	4. Mercedes 6,4%
5. Sauber 5,0%	5. Volkswagen 10,0%	5. Mercedes 5,0%	5. Chevrolet 2,9%

Modelle des Jahres

MINICARS	KLEINWAGEN	KOMPAKTKLASSE	(OBERE) MITTELKLASSE
1. Opel Adam 44,0%	1. VW Polo 21,0%	1. BMW 1er/2er 21,7%	1. BMW 4er/M4 31,5%
2. Fiat 500/Abarth 595 39,5%	2. Mini JCW 15,0%	2. Citroën C4/C-Elysée 18,8%	2. Audi A5/RS5 24,4%
3. Renault Twingo 9,6%	3. Citroën DS3 11,4%	3. Audi A3/S3 10,5%	3. BMW 3er 15,0%
	4. Audi A1/S1 10,8%	4. Opel Astra OPC 9,4%	4. Mercedes C/C-Coupé 6,5%
	5. Ford Fiesta 8,3%	5. Honda Civic 6,8%	5. Volvo S60 6,3%



Wie beim Monaco-GP 2014 das Wahlergebnis für Formel 1: 1. Rosberg, 2. Hamilton, 3. Ricciardo



Porsche: Für die MSA-Leser beliebteste Marke in der Kategorie «Sportwagen»



Sébastien Buemi: Knapper Sieger bei den Sportwagen



Marco Wittmann: Solider Erster bei den Tourenwagen



Sabine Schmitz: Klar gewonnen bei «Langstrecke/Nürburgring»



Sébastien Ogier: Der Rallye-Weltmeister ist Erster bei «Rallye» und in der Gesamtwertung

und Opel Adam Sieger

der Markenwertung Gesamtzweiter und BMW Gesamt Dritter durch P1 (37,3 Prozent) bei «Tourenwagen».

Die weiteren Resultate an der Spitze der sieben zur Wahl gestellten Marken-Rubriken mit insgesamt 60 Marken: Renault gewann bei «Formelsport» (18,6 Prozent), Porsche bei «Sportwagen» (25,9) sowie bei «Langstrecke Nürburgring» (25,1) und ausserdem bei «Markenpokale» (33,6).

Innerhalb «Formel 1» spiegelte sich das Abschneiden auf der Rennstrecke nur zum Teil in unserem Wahlergebnis wider. Beispiel Sauber: Obwohl die Schweizer 2014 ihr schlechtestes Ergebnis in 22 Jahren Formel 1 erzielten (0 Punkte, 10. WM-Rang in der Konstrukteurswertung), wurden sie das fünftbeliebteste Team der MSA-Leser. Sauber brachte es dabei auf 5,0 Prozent. Nur einen Rang (4.) und 0,2 Prozentpunkte besser (5,2) schnitt der 2014 sang und klanglos abgelöste Titelverteidiger Red Bull ab.

Auch Ferrari (3./11,6 Prozent) kam bei unseren Lesern besser weg als in der WM-Endtabelle. Und Williams, in der Team-Weltmeisterschaft 2014 überraschend Dritter geworden, lan-

dete bei uns auf Rang 2 (19,0 Prozent).

Noch deutlicher klaffen Sportlerfolg und Leser-gunst bei der Kategorie «Sportwagen» auseinander: Langstrecken-WM-Wiedereinsteiger Porsche wurde dort klar auf Rang 1 gewählt (25,9 Prozent), obwohl der deutsche Premium-Hersteller aus dem VW-Konzern 2014 lediglich ein Rennen gewinnen konnte. Audi, letztes Jahr entthronter Langstrecken-Weltmeister der Marken, aber erneuter Le-Mans-



M. Webber



N. Thiim

Sieger, erhielt 19,6 Prozent der MSA-Wählerstimmen. Das bedeutete für die zweite Top-Marke aus der VW-Familie den zweiten Platz. Toyota wurde Klassendritter

bei «Sportwagen» mit 12,3 Prozent. Die Japaner mit dem deutschen Standort Köln hatten letztes Jahr in der WEC Fahrer- und Markenwertung für sich entschieden.

In der Rubrik «Tourenwagen» ging es hinter der klar vorne gelandeten Marke BMW (37,3 Prozent) nicht weniger klar weiter. Audi landete mit 18,9 Prozent auf Rang 2, unmittelbar vor Citroën mit 13,1 Prozent. Die Titelgewinne in der

Tourenwagen-WM 2014 haben das Votum der MSA-Leser für die französische Marke gewiss positiv beeinflusst.

Citroën kam in der Kategorie «Rallye» auf den zweiten Rang – allerdings mit einem äusserst deutlichen Rückstand von 34,0 Prozent auf Volkswagen. Wie dominierend die beiden Marken im Rallyesport wahrgenommen werden, zeigt dies: Ford, immerhin schon seit vielen Jahren bis in die Weltmeisterschaft engagiert, erreichte als Dritte der von den MSA-Lesern gewählten Rallye-Marken lediglich 7,0 Prozent Stimmenanteil.

Bemerkenswert ist ausserdem: Porsche landete mit 4,1 Prozent auf P4 vor Hyundai mit 3,5 Prozent (P5). Der Titelgewinn in der Deutschen Rallye-Meisterschaft beeindruckte die MSA-Leser offenbar mehr als das wieder gestartete WM-Engagement der Südkoreaner.

Modelle-Ergebnisse

Bei der erstmals von MSA geschriebenen Wahl für «Modelle» gewann ganz klar ein Kleiner: Opels Rallye-Floh Adam war dort mit 44,0 Prozent mit Abstand der Riese. Noch deutlicher war beim Opel Adam das Votum für die bei jedem Modell ebenfalls bewerteten Arten seines Renneinsatzes: 71 Prozent für Rallye, 29 Prozent für Markenpokal. ♦ WIE



ZUBEHÖR-MARKEN

1. Auspuffanlagen



2. Federn



3. Felgen



4. Helme



5. Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge



6. Öle/Schmierstoffe



7. Pflegemittel



8. Reifen



9. Sport-Fahrwerke



10. Stossdämpfer



11. Uhren



12. Zündkerzen



Technik fürs Leben

LANGSTRECKE NÜRBURGR.	RALLYE	MARKENPOKALE	NACHWUCHSFAHRER
1. S. Schmitz 25,7%	1. S. Ogier 50,1%	1. N. Thiim 30,0%	1. M. Kirchhöfer 27,2%
2. M. Winkelhock 17,1%	2. T. Neuville 7,4%	2. M. Ammermüller 14,5%	2. K. v. d. Linde 12,3%
3. U. Alzen 17,0%	3. P. Solberg 6,8%	3. M. A.-Kottulinsky 13,4%	3. S. Müller 10,2%
4. V. Strycek 6,0%	4. R. Kubica 6,6%	4. E. Bamber 12,4%	4. P. Niederhauser 5,2%
5. C. Menzel 5,3%	5. J.-M. Latvala 6,4%	5. P. Eng 8,3%	4. A. Fontana 5,2%

LANGSTRECKE NÜRBURGR.	RALLYE	MARKENPOKALE
1. Porsche 25,1%	1. Volkswagen 47,6%	1. Porsche 33,6%
2. Audi 21,5%	2. Citroën 13,6%	2. Volkswagen 8,6%
3. BMW 15,2%	3. Ford 7,0%	3. BMW 8,5%
4. Mercedes 7,8%	4. Porsche 4,1%	4. Renault 7,7%
5. Aston Martin 5,8%	5. Hyundai 3,5%	5. Audi 6,0%



SPORTWAGEN/LUXUSKL.
1. Audi R8 19,5%
2. Porsche 911 14,8%
3. BMW Z4 10,4%
4. Aston Martin Vant. 9,7%
5. Ferrari F458 6,3%



Opel Adam



BMW 4er/M4

Modelle-Sieger Mini-Cars/gesamt

Modelle-Sieger Mittelklasse



Mercedes: F1-Weltmeister und beliebteste F1-Marke 2014

SUTTON-IMAGES.COM

ZUBEHÖR-MARKEN

- 1. Auspuffanlagen 
- 2. Bremsen 
- 3. Fahrwerke 
- 4. Helme 
- 5. Motorradbekleidung 
- 6. Öle/Schmierstoffe 
- 7. Pflegemittel 
- 8. Reifen 
- 9. Uhren 

Fahrer, Marken und Modelle des Jahres 2014

Rossi, Kalex und KTM

Bei den Motorrad-Rennfahrern kommt der Gesamtsieger aus der Kategorie **MotoGP: Valentino Rossi**. Meistgewählte Zweirad-Marke ist Kalex dank seiner **Moto2-Erfolge**. Und bei unserer neuen Modelle-Wahl landete **KTM mit seiner Maschine Super Duke 990 ganz vorne**.

thi (15,1 Prozent) und Esteve Rabat (15,1 Prozent). Als Viertbesterschnitt Dominique Aegerter (12,9 Prozent) ab, als Fünftbesters Marcel Schrötter (10,1 Prozent). Erwähnenswerte Moto2-Piloten, die aus Platzgründen in der unten stehenden Tabelle nicht aufgeführt werden konnten, sind ausserdem: 6. Sandro Cortese (9,8 Prozent) und 13. Randy Krummenacher (0,4 Prozent). Bei «Moto3» entfielen nach Jack Miller die meisten Stimmen auf Alex Márquez (21,8 Prozent/2.) und Philipp Öttl (11,2/3.).

Das zweite Neukirchner-Wahlergebnis kommt aus der Rubrik «Strassen-sport national». Dort gewann der Deutsche mit 30,0 Prozent.

Die weiteren Platzierten im nationalen Strassen-sport für Motorräder sind: 2. Markus Reiterberger (18,5 Prozent), 3. Lucy Glöckner (11,1), 4. Marvin Fritz (5,9) und 5. Roman Stamm (5,0). Als «Fahrer Ihrer Wahl» kam dort der Österreicher Silvio Reinprecht immerhin auf 1,7 Prozent.

Die Offroad-Fraktion war wie schon im Vorjahr eine klare Sache für Ken Roczen. Bei «Motocross» schloss er mit 40,1 Prozent und einem grossen Vorsprung ab.

Satte 23,5 Prozentpunkte dahinter rangiert dort als Zweiter Max Nagl (16,6 Prozent). Auf P3 bis P5 folgten Toni Cairoli (8,4 Prozent), Stephanie Laier (3,5) und Chiara Fontanesi (3,3). Nur Zwölfter wurde Ryan Villopoto: 1,2 Prozent.

Grosse Routiniers mussten sich bei «Offroad/Bahnsport» dem Leser-Votum für einen neuen Star beugen: Erik Riss. Der mit seinen 19 Jahren jüngste Langbahn-Weltmeister aller Zeiten schaffte es auf 17,2 Prozent der Stimmen. Marc Coma – 2014 Rallye-Dakar-Sieger Motorrad – landete mit 13,9 Prozent auf Rang 2. Dritter: Bernd Hiemer mit 12,8 Prozent. Auf P4 und P5 gewertet wurden bei unserer Wahlauswertung Mar-



J. Folger



J. Miller



Der Altmeister mit dem ewig jugendlichen Charme machte bei den MSA-Lesern bei den Motorrad-Rennfahrern 2014 ganz klar das Rennen: Valentino Rossi wurde mit 46,2 Prozent Stimmenanteil nicht nur Erster in der Kategorie «MotoGP», sondern auch in der Gesamtwertung. In der Gesamtwertung folgen ihm auf den Plätzen 2 und 3 Ken Roczen (40,1 Prozent/«Motocross») und Jack Miller (37,8 Prozent/«Moto3»).

Innerhalb der Rubrik «MotoGP» ist Rossis Vorsprung noch deutlicher: 20,9 Prozent besser als Marc Márquez (2. mit 25,3 Prozent), der ihn 2014 im WM-Duell der höchsten Motorrad-Klasse im Rennsport besiegt hatte. Mit weitem Abstand rangieren auf den Rängen 3 und 4 Stefan Bradl (8,9 Prozent) und Jorge Lorenzo (2,7 Prozent). Fünfbeliebtester MotoGP-Fahrer 2014 der MSA-Leser ist Dani Pedrosa mit 1,9 Prozent.

In der Kategorie «Moto 2» ging das Stimmen-Rennen knapper aus: Jonas Folger ist dort die Nummer 1 (16,9 Prozent), gefolgt von Thomas Lü-

thi (15,1 Prozent) und Esteve Rabat (15,1 Prozent). Als Viertbesterschnitt Dominique Aegerter (12,9 Prozent) ab, als Fünftbesters Marcel Schrötter (10,1 Prozent). Erwähnenswerte Moto2-Piloten, die aus Platzgründen in der unten stehenden Tabelle nicht aufgeführt werden konnten, sind ausserdem: 6. Sandro Cortese (9,8 Prozent) und 13. Randy Krummenacher (0,4 Prozent). Bei «Moto3» entfielen nach Jack Miller die meisten Stimmen auf Alex Márquez (21,8 Prozent/2.) und Philipp Öttl (11,2/3.).

In der Rubrik der internationalen Superbike-Klassen reichte der Titelgewinn in der Topkategorie bei den MSA-Lesern nicht, um ihre höchste Gunst zu gewinnen: Sylvain Guintoli erhielt 15,1 Prozent Stimmenanteil und landete damit lediglich auf Rang 3. Vor ihm gewählt wurden Tom Sykes mit 23,5 Prozent (P1) und Marco Melandri mit 17,9 Prozent (P2).

Bemerkenswert sind an dieser Stelle die Wahlergebnisse für Max Neukirchner. Bei «Superbike/SSP/SST» erhielt er 0,1 Prozent Stimmenanteil. Und zwar unter dem Stichwort «Fahrer Ihrer Wahl». Diese war wie im Automobil-Teil in jeder der acht Fahrerrubriken neben den jeweils 15 von der MSA-Redaktion gesetzten Fahrern an-



Valentino Rossi: Sieger der MotoGP-Kategorie und insgesamt

Fahrer des Jahres

MOTOGP	MOTO2	MOTO3	SUPERBIKE/SSP/SST
1. V. Rossi 46,2%	1. J. Folger 16,9%	1. J. Miller 37,8%	1. T. Sykes 23,5%
2. M. Márquez 25,3%	2. T. Lüthi 15,2%	2. A. Márquez 21,8%	2. M. Melandri 17,9%
3. S. Bradl 8,9%	3. E. Rabat 15,1%	3. P. Öttl 11,2%	3. S. Guintoli 15,1%
4. J. Lorenzo 2,7%	4. D. Aegerter 12,9%	4. L. Grünwald 5,1%	4. J. Rea 9,5%
5. D. Pedrosa??? 1,9%	5. M. Schrötter 10,1%	5. R. Fenati 3,8%	5. K. Wahr 7,5%

Marken des Jahres

MOTOGP	MOTO2	MOTO3	SUPERBIKE/SSP/SST
1. Honda 38,8%	1. Kalex 63,0%	1. KTM 44,6%	1. Aprilia 20,6%
2. Yamaha 33,3%	2. Honda 16,6%	2. Honda 20,3%	2. Kawasaki 19,9%
3. Ducati 12,8%	3. Suter 10,3%	3. Kalex 15,0%	3. Ducati 14,7%
4. Aprilia 3,3%		4. Husqvarna 5,0%	4. BMW 11,4%
5. Suzuki 2,6%		5. Mahindra 4,3%	5. Honda 6,7%

Modelle des Jahres

SPORTLER	ENDURO/SUPERMOTO	NAKED BIKES
1. Ducati Panigale R 14,5%	1. Aprilia SKV 450 15,7%	1. KTM Super Duke 990 51,6%
2. BMW S 1000 RR 13,9%	2. KTM 450 Rally 9,0%	2. Triumph Street Triple 31,8%
3. Aprilia RSV4 Factory 13,3%	3. KTM 450 SMR 7,9%	
4. Kawasaki ZX-10R N. 10,0%	4. KTM EXC 6,2%	
5. Honda CBR 1000 RR 6,8%	5. KZM EXC-F 5,8%	

die absolute Spitze

tin Smolinski (9,1 Prozent) und Toni Bou (8,3 Prozent).

Marken-Ergebnisse

Erste Kategorie unserer Marken-Leserwahl für den Motorrad-Rennsport war auch 2014 «MotoGP». Honda, der Arbeitgeber von MotoGP-Weltmeister Marc Márquez, ging als Sieger hervor. Dazu reichten den Japanern 38,8 Prozent der Stimmen. Zweiter wurde Yamaha (33,3 Prozent), Dritter Ducati (12,8 Prozent). Der Rückstand der nächstplatzierten Marke Aprilia ist schon beachtlich: 9,5 Prozent (absolutes Ergebnis 3,3 Prozent).

Nur drei Marken von insgesamt 24, die wir diesmal in der Motorrad-Leserwahl berücksichtigt haben, waren in der Rubrik «Moto2» vertreten. Durch seinen haushohen Sieg dort mit 63,0 Prozent sicherte sich Kalex nicht nur den Klassensieg, sondern auch den Gesamtsieg. Die weiteren Resultate für «Moto2»: Honda mit 16,6 Prozent und Suter mit 10,3 Prozent.

Aprilia schaffte es knapp zum Sieg bei «Superbike/SSP/SST». 20,6 Prozent der Stimmen konnten die Italiener auf sich vereinigen. Mit 19,9 Prozent auf Rang zwei dahinter: Kawasaki. Dritter wurde Ducati mit 14,7 Prozent. Als Sechster und Siebter in unserer Tabelle unten nicht mehr abgedruckt: Yamaha mit 6,5 Prozent und MV Agusta mit 3,9 Prozent.

Die Wertung in «Strassensport national» führt deutlich BMW an: 33,2 Prozent sind ein sehr solider Wert. Dahinter auf P2 und P3: Ducati (18,7 Prozent) und Yamaha (8,7 Prozent). Es folgen Kawasaki mit 8,1 Prozent, Honda (8,0) und ausserdem KTM (6,0), Suzuki (3,6) sowie Triumph (2,9).

Der Motorrad-Rennsport abseits des Asphalts hat KTM fest im Griff. Bei «Motocross» bekamen die Österreicher sage und schreibe 50,4 Prozent der Stimmen. Die reichten nicht nur in dieser Kategorie zum Platz 1, sondern auch zum obersten Spitzenplatz in unserer Motorrad-Gesamtwertung. Die weiteren Platzierten «Motocross»: 2. Husqvarna (12,7 Prozent), 3. Honda (9,1), 4. Yamaha (6,0), Suzuki (5,8) und 5. Kawasaki (5,3).

Bei «Offroad/Bahnsport» war KTM ebenfalls eine Klasse für sich. 29,9 Prozent reichten mehr als locker zum Bestrang. 21,7 Prozent dahinter, mit lediglich 8,2 Prozentpunkten wurde Husqvarna zur zweitbeliebtesten Marke dieser Kategorie. Dahinter formiert sich ein dicht gedrängtes Feld: 3. Jawa (7,7 Prozent), 4. Yamaha (6,9) und 5. GasGas (6,5). Ferner gewählt wurden Honda (6,6/6,6 Prozent), Suzuki (7,4/8), TM (8,4/1), Aprilia (9,3/0), Montesa (10,2/5), GM (11,2/3), Sherco (12,2/3),

Beta (13,2/0) und Speedbrain (14,1).

Modell-Ergebnisse

In drei Kategorien boten wir unseren Lesern 2014 zum ersten Mal Motorrad-Modelle zur Wahl. Unterm Strich waren das 52 verschiedene Maschinen – ebenso viele wie im

Bereich Automobil. Und genauso wie bei den Autos waren auch bei den Motorrädern nur Modelle zur Wahl zugelassen, die es auch als Serienprodukt für die Strasse zu kaufen

gibt. Weshalb Prototypen wie die MotoGP-Bikes genauso wie Formel-1-Fahrzeuge in die-

ser Wahlrubrik nicht berücksichtigt wurden. Zudem konnten die MSA-Leser darüber entscheiden, für welche Art des Rennens sie das jeweilige Motorrad-Modell am meisten schätzen.

Bei den «Sportlern» gewann die Ducati 1199 Panigale R. Sie erhielt 14,5 Prozent der Stimmen. Diese teilten sich – nun als 100-Prozent-Basis definiert – auf in 76,0 Prozent für den Rennsinsatz der Siegermaschine in der Superbike-WM und 23 Prozent für ihre IDM-Einsätze. «Enduro/Supermoto» gewann die Aprilia SXV 450 (15,7 Prozent). Bei «Naked Bikes» holte die KTM Super Duke 990. Ihre 51,6 Prozent bedeuteten auch den Gesamtsieg der Modelle-Wahl. ♦ WIE



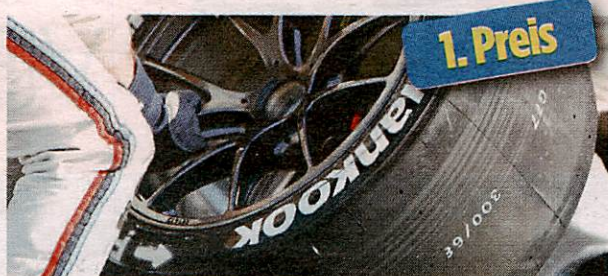
Neukirchner



E. Riss



DIE GEWINNER



1 x 1 Rennwochenende bei der DTM 2015 mit HANKOOK

Gewinner: **Andree Bender** D-57250 Netphen



1 x 1 Rennwochenende bei der Formel 1 2015 mit SONAX

Gewinner: **Daniel Wirth** D-41469 Neuss



1 x 1 0Z Radsatz Leggera HLT



Gewinner: **Thomas Willeke** D-38828 Wegeleben



1 x 1 RC-Car Pick-up-Truck im XXL-Format



Gewinner: **Wolfram Stell** D-34560 Fritzlar



3 x 1 EIBACH Performance-Package



Gewinner: **G. Niederwimmer** A-4702 Wallern

Gewinner: **T. Heyde** D-01129 Dresden

Gewinner: **J. Rauch** D-10719 Berlin



2 x 1 Minichamps Fotokunstwerk



Gewinner: **C. Ostermann** D-40764 Langenfeld
Gewinner: **G. Elsner** D-44649 Herne

Hier nicht aufgeführt: Die Gewinner der Preise 10 bis 16

STRASSENSPORT	MOTOCROSS	OFFROAD/BAHNSPORT	NACHWUCHSFAHRER
1. M. Neukirchner 30,0%	1. K. Roczen 40,1%	1. E. Riss 17,2%	1. F. Ait 30,1%
2. M. Reiterberger 18,5%	2. M. Nagl 16,6%	2. M. Coma 13,9%	2. J. Raffin 11,2%
3. L. Glöckner 11,1%	3. T. Cairoli 8,4%	3. B. Hiemer 12,8%	3. L. Trautmann 9,9%
4. M. Fritz 5,9%	4. S. Laier 3,5%	4. M. Smolinski 9,1%	4. M. Härtel 6,5%
5. R. Stamm 5,0%	5. C. Fontanesi 3,3%	5. T. Bou 8,3%	5. Y. Spachmüller 5,6%

STRASSENSPORT	MOTOCROSS	OFFROAD/BAHNSPORT
1. BMW 33,2%	1. KTM 50,4%	1. KTM 29,9%
2. Ducati 18,7%	2. Husqvarna 12,7%	2. Husqvarna 8,2%
3. Yamaha 8,7%	3. Honda 9,1%	3. Jawa 7,7%
4. Kawasaki??? 8,1%	4. Yamaha 6,0%	4. Yamaha 6,9%
5. Honda??? 8,0%	5. Suzuki 5,8%	5. GasGas 6,5%



Ducati Panigale R



Aprilia SXV 450



KTM Super Duke 990



VIELEN DANK!

VOM GESAMTEN ÖHLINS TEAM ZUR WAHL DES BEST
BRAND IN DER KATEGORIE MOTORRAD „FAHRWERKE“



ÖHLINS.COM ÖHLINSRACING @ÖHLINSRACING

ÖHLINS RACING AB • Instrumentvägen 8-10 S-194 51 Upplands Väsby Sweden • +46 8 590 025 00 • info@ohlins.se

MotoGP

Michelin steht vor viel Arbeit

Von IMRE PAULOVITS

Nun haben auch die Werks-Piloten die Michelin-Reifen probiert, die nächstes Jahr Bridgestone in der MotoGP-Klasse ersetzen werden. Doch für die Franzosen fängt die Entwicklungsarbeit jetzt erst richtig an.

Die Stimmung war angespannt, als am Donnerstag in allen Boxen die 16,5-Zoll-Felgen der MotoGP-Bikes gegen 17-Zöller getauscht und die Bikes der Grand-Prix-Piloten mit Michelin-Reifen bestückt wurden. Trotzdem ließen es alle gemütlich angehen. Zunächst drehten nur Honda-Testpilot Hiroshi Aoyama und Yamaha-Tester Colin Edwards ihre Runden. Gegen 11 Uhr gingen die Boxentore der Werksteams auf und die Michelin-Techniker sahen gebannt zu, wie die Stars mit ihren Reifen auf die Strecke gingen.

In typischer MotoGP-Manier dauerte es auch nicht lange, bis alle richtig schnell unterwegs waren. Allerdings vergingen auch kaum zwei Stunden, und in kurzer Abfolge purzelten vier Piloten aus dem Sattel. Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso stürzten in Turn 3, Aleix Espargaró und Jack Miller in Turn 5, wo zwei Wochen zuvor Colin Edwards aus dem Sattel gepurzelt war. Damit bestätigte sich das, was zuvor schon viele vermutet hatten und was Colin Edwards vorsichtig erwähnt hatte: Der Michelin-Vorderreifen baut nicht den Grip auf, den die Piloten von dem



Historischer Moment: Weltmeister Marc Márquez fährt erstmals auf Michelin-Reifen raus

aktuellen Bridgestone gewohnt sind, und besonders in schnellen Kurven, wo die sensiblen auf den Bridgestone entwickelten MotoGP-Fahrwerke nicht so viel Druck auf das Vorderrad bringen, ist der derzeitige Michelin-Vorderreifen schwer beherrschbar.

Der Dorna-Sicherheitsbeauftragte Loris Capirossi, der gerade bei Reifenfragen bislang sehr sensibilisiert war und Themen wie gut beherrschbare Aufwärmphase und kontrollierten Abbau der Haftung gegen Rennende bei den Bridgestone-Ingenieuren auf die oberste Prioritätenliste bei der Entwicklung setzen liess, sah die Lage nicht zu ernst. «Erstens zeigt die Schwäche des Vorderreifens, wie gut der Hinterreifen bereits ist, und zweitens stehen

wir erst am Anfang der Entwicklung», so Capirossi.

Ergebnisse sehr ernst nehmen

Nicolas Goubert, Technischer Leiter der Rennentwicklung bei Michelin, gibt auch unumwunden zu, dass es der Vorderreifen sein wird, mit dem sich seine Abteilung in der nächsten Zeit besonders intensiv beschäftigen muss. «Dabei ist es für die Testfahrer immer schwieriger, einen Vorderreifen als einen Hinterreifen zu entwickeln», so Goubert. «Mit dem Vorderreifen ans Limit zu gehen, ist einfach riskanter als beim Hinterreifen. Da wir aber nun wissen, wie sich unser Hinterreifen bei den MotoGP-Bikes auch unter der Belastung der GP-Piloten verhält, können wir uns auf den Vorderreifen

konzentrieren und unsere Lösungen für mehr Grip einbringen.»

Wie ernst die Franzosen ihre Aufgabe als Ausrüster der höchsten Motorradklasse nehmen, zeigte auch ihr Aufwand in Sepang. Mit 25 Mitarbeitern angereist, brachten sie 500 Reifen mit. Dabei standen den Werksfahrern vier verschiedene Reifen für das Vorderrad und vier für das Hinterrad zur Verfügung.

Goubert relativierte dabei auch die Reaktion der MotoGP-Bikes bei diesem Test. «Die Motorräder hatten alle die Abstimmung für die Bridgestone-Reifen. Wir wollten vor allem die Zeit nutzen, um möglichst alle Reifen durchzuprobieren. Die Chefmechaniker haben mir auch

alle gesagt, dass sie bei mehr Zeit erst einmal angefangen hätten, an der Abstimmung zu arbeiten. Man darf auch nicht vergessen, dass die Fahrer durch die drei Testtage zuvor bereits sehr erschöpft waren. Die wirkliche Optimierung auf unsere Reifen wird ohnehin erst in einer späteren Entwicklungsphase stattfinden.»

Umso mehr lobte Goubert die Arbeitseinstellung der Superstars. «Andrea Dovizioso hat sich unheimlich ins Zeug gelegt, um möglichst schnell gute Zeiten herauszufahren. Valentino Rossi hat sich jeden einzelnen Reifen vorgenommen und ihn ausprobiert. Und Marc Márquez ist gleich eine Rennsimulation auf unseren Reifen gefahren», verrät Goubert. «Es ist klar zu erkennen, warum die Besten wirklich die Besten sind.»

Nun stehen die Franzosen vor einem strammen Testplan. Nach jedem GP wird am Montag mit den Testfahrern von je zwei Werken getestet. Dazu werden nach dem Grand Prix in Mugello und Brün alle GP-Piloten erneut mit Michelin ausrollen. Nach Misano sollen die Honda- und die Ducati-Werkspiloten, nach Aragón die Suzuki- und die Yamaha-Werkspiloten testen.

Und noch etwas fiel in Sepang auf: Auch Nissin, Showa und Kayaba waren anwesend. Die durch die Vorherrschaft von Brembo und Öhlins herausgefallenen Brems- und Dämpfungs-Spezialisten würden mit den neuen Reifen gerne eine Chance für die Rückkehr bekommen. ♦

Superbike-WM

Fährt Bayliss weiter statt Giugliano?

Davide Giugliano wird auch die nächsten drei Superbike-WM-Läufe ausfallen. Troy Bayliss ist der ganz heiße Kandidat für seinen Ersatz.

Die Diagnose der Ärzte in Melbourne, dass Ducati-Werkspilot Davide Giugliano sich beim Teststurz auf Phillip Island zwei Lendenwirbel gebrochen hat, wurde von den Ärzten der Poliklinik in Modena bestätigt. Damit fällt der 25-jährige Italiener für die WM-Läufe in Thailand, Aragón und Assen aus. Ducati hat offiziell noch keinen Ersatz

genannt, es kommen aber nur drei Piloten in Frage: Ducati-Testpilot Michele Pirro, IDM-Meister Xavi Forés und der dreifache Ex-Weltmeister Troy Bayliss, der Giugliano auf Phillip Island eindrucksvoll vertreten hat.

Pirro hätte beim Chang-Circuit und in Assen keine Terminprobleme, aber am Montag nach dem Aragón-Wochenende stünden für ihn Testfahrten in Austin an. Ausserdem besteht die Gefahr, dass er sich in der Superbike-WM verletzt, und er ist derzeit für die Entwicklung der GP15 unersetzlich.

Forés wäre terminlich an allen drei Wochenenden frei, allerdings wäre Bayliss sowohl für Ducati als auch für die Dorna der lukrativere Mann. Der Australier würde nach seiner verheissungsvollen Rückkehr, bei der er auch ohne vorherigen Test zu Beginn der Rennen vorne mitmischte, sicher mehr Zuschauer an die Strecke und vor die Bildschirme locken als der IDM-Meister. Dazu ist Thailand einer der wichtigen neuen Märkte für Ducati. Der bald 46-jährige Australier wäre für die Italiener so mehr als nur Markenbotschafter. ♦ IP



Ex-Weltmeister Troy Bayliss: Der Wunschkandidat vieler Fans

MotoGP

Márquez klar in Front

Von IMRE PAULOVITS

Die zweiten Sepang-Tests begannen mit Problemen für Marc Márquez. Doch der Weltmeister löste sie im Handumdrehen und war danach genauso überlegen wie vor einem Jahr.

Als die MotoGP-Asse letzten Montag nach zwei Wochen Pause wieder auf die Strecke in Sepang hinausfuhr, gab es gleich mehrere Sensationen. Valentino Rossi und Jorge Lorenzo fuhren die Yamaha M1 erstmals mit dem lang erwarteten neuen Getriebe, das sich auch übergangslos runterschalten lässt. Valentino Rossi war damit nicht nur restlos glücklich, der neunfache Weltmeister markierte auch prompt die Bestzeit. Die neue Ducati GP15 drehte unter Andrea Iannone und Andrea Dovizioso ihre ersten Runden, und auch sie war auf Anhieb schnell. In der Box des Honda-Werksteams machten sich hingegen Sorgenfalten breit. Marc Márquez, der spektakulärste und späteste Bremser der letzten Jahre, hatte plötzlich Bremsprobleme, an denen seine Mannschaft den ganzen ersten Testtag erfolglos herumlaborierte.

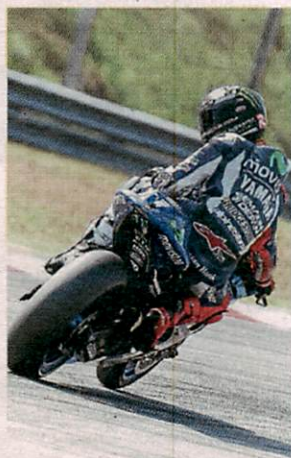
Hackordnung wie gewohnt

Doch so plötzlich diese Probleme kamen, so schnell waren sie auch wieder verschwunden, und schon am zweiten Tag stand Márquez wieder ganz an der Spitze der Zeitentabelle. Am letzten Tag setzte er noch einen obendrauf und fuhr am Vormittag nicht nur die schnellste Zeit des Tests, son-

dern am Nachmittag auch die klar schnellste Rennsimulation. Jorge Lorenzo war mit seinem Getriebe zwar nicht so restlos glücklich wie Valentino Rossi und arbeitete an dessen Feinabstimmung, doch war er es, der Márquez am nächsten kam.

Cal Crutchlow, den zu Beginn ebenfalls Bremsprobleme plagten, fuhr mit der Satelliten-Honda eine erstaunlich schnelle Runde, und Andrea Iannone zeigte mit der viertschnellsten Zeit das Potenzial der neuen Ducati auf.

Valentino Rossi war als Fünftschnellster mit seiner Zeit nicht zufrieden, merkte aber auch an: «Ich habe die Runden bei dieser Zeitenjagd einfach nicht optimal eingeteilt», so der 36-jährige Italiener. «Sonst wäre ich sicher unter den ersten drei gewesen. Aber eines ist mir hier klar geworden: Wir haben in der Rennsimulation genau den gleichen Rückstand auf Márquez wie vor einem Jahr.» ♦



Jorge Lorenzo: Neues Getriebe



Marc Márquez: Bremsproblem gelöst, danach so spektakulär, schnell und überlegen wie immer

TESTZEITEN MOTOGP SEPANG/MALAYSIA

Fahrer	Team	1. Tag	2. Tag	3. Tag	Bestzeit
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	2:01,190 (43 Rdn.)	1:59,844 (63)	1:59,115 (73)	1:59,115 (179)
2. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	2:01,162 (51)	1:59,902 (71)	1:59,437 (55)	1:59,437 (177)
3. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	2:01,222 (43)	2:00,333 (61)	1:59,658 (58)	1:59,658 (162)
4. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	2:02,142 (30)	2:00,098 (58)	1:59,722 (59)	1:59,722 (147)
5. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	2:00,414 (54)	2:00,308 (61)	1:59,833 (59)	1:59,833 (174)
6. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	2:01,241 (51)	2:00,329 (50)	1:59,883 (41)	1:59,883 (142)
7. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	2:00,543 (52)	2:00,275 (57)	1:59,912 (51)	1:59,912 (160)
8. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	2:01,926 (39)	2:00,847 (53)	2:00,244 (52)	2:00,244 (144)
9. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	2:01,055 (39)	2:00,409 (57)	2:00,275 (50)	2:00,275 (146)
10. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	2:01,355 (23)	2:00,250 (58)	2:00,468 (43)	2:00,468 (124)
11. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	2:00,876 (45)	2:00,689 (44)	2:00,490 (37)	2:00,490 (126)
12. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14.3	2:02,225 (35)	2:00,713 (57)	2:00,556 (56)	2:00,556 (148)
13. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.3	2:02,606 (29)	2:01,012 (46)	2:00,603 (54)	2:00,603 (129)
14. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	2:01,317 (50)	2:00,731 (61)	2:00,604 (43)	2:00,604 (154)
15. Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	2:02,410 (42)	2:01,131 (58)	2:00,685 (45)	2:00,685 (145)
16. Scott Redding (GB)	Honda RC 213 V	2:01,592 (52)	2:00,762 (57)	2:00,695 (57)	2:00,695 (166)
17. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213 V-RS*	2:02,062 (41)	2:01,633 (57)	2:00,813 (49)	2:00,813 (147)
18. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP14.3	2:03,105 (35)	2:01,897 (41)	2:00,875 (48)	2:00,875 (124)
19. Alvaro Bautista (E)	Aprilia	2:01,740 (51)	2:02,221 (40)	2:01,310 (58)	2:01,310 (149)
20. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	2:02,941 (33)	2:02,006 (42)	2:01,487 (37)	2:01,487 (112)
21. Karel Abraham (CZ)	Honda RC 213 V-RS*	2:02,394 (28)	2:01,945 (40)	2:01,536 (30)	2:01,536 (98)
22. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V-RS*	2:03,006 (35)	2:01,968 (65)	2:01,593 (40)	2:01,593 (140)
23. Eugene Laverty (IRL)	Honda RC 213 V-RS*	2:02,730 (45)	2:01,944 (56)	2:01,815 (61)	2:01,815 (162)
24. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	2:03,316 (37)	2:02,426 (37)	2:02,587 (47)	2:02,587 (121)
25. Alex de Angelis (RSM)	ART*	2:03,966 (45)	2:03,499 (51)	2:03,300 (52)	2:03,300 (148)
26. Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	2:03,337 (43)	2:03,755 (45)	2:03,448 (39)	2:03,337 (127)
27. Marco Melandri (I)	Aprilia	2:04,000 (42)	2:04,313 (49)	2:03,569 (48)	2:03,569 (139)

* Open-Class-Motorräder

Fettdruck = Fahrer mit Tagesbestzeiten und Gesamtbestzeiten aller Fahrer

MotoGP

Bradl nicht mehr so problemlos

Nach dem erfreulichen ersten Sepang-Test trafen den deutschen Forward-Yamaha-Piloten beim zweiten Test unerwartete Grip-Probleme.

Stefan Bradl stand nach den ersten zwei Testtagen wie ein begossener Pudel da. «Es ist unbegreiflich, aber plötzlich stehen wir mit Problemen da, die wir zuvor nicht hatten», so der 25-jährige Zuhlinger. «Wir haben weder vorn noch hinten Grip, es ist zum Verzweifeln.»

Zum Schluss des zweiten Tages wurde es am Vorderrad besser, dafür tauchte mit frischen Reifen ein Chattering auf. «Sicherlich hat die Strecke anderen Grip als vor zwei Wochen, aber wir haben hier alles Erdenkliche durchprobiert, und es ist nur wenig besser geworden.»

Hoffen auf Katar

Den geplanten Longrun am letzten Tag liess Bradl aus, stattdessen wurde bis zum Schluss nach Lösungen gesucht. «Es wurde zum Schluss etwas besser, aber

längst nicht optimal», gab Bradl zu. «Wir haben vielleicht 50% der Probleme lösen können.»

Immerhin steigerte sich Bradl bis zum Schluss und war am Ende mit gebrauchten Reifen schneller als am Vormittag mit neuen. «Aber die letzten drei bis vier Zehntel haben wir einfach nicht herausdrücken können. Jetzt gehen wir nach Katar, dort haben wir eine andere Strecke und andere Reifen. Dort wollen wir dann sehen, wie wir dastehen. Aber immerhin haben wir einiges gelernt.» ♦ IP



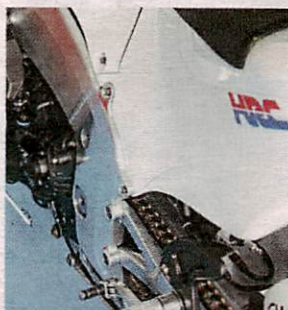
Stefan Bradl: Viel an der Abstimmung probiert, um Grip zu finden

MotoGP

Hybrid als Lösung



Die Werks-Honda bekam neue Seitenverkleidung für den Sitz



Sitzbank an Crutchlows Bike

Von NEIL SPALDING

Wenn Márquez zum Schluss auch die schnellsten Zeiten fuhr, musste Honda doch hierfür zuerst ein selbstgemachtes Problem lösen, was ihnen aber in Rekordzeit gelang.

Das Motorrad, mit dem der zweifache MotoGP-Weltmeister am Schluss so schnell war, ist eine Mischung aus 2014er- und 2015er-Teilen. Es hat den taillierten, neuen Rahmen, an dem aber die Halterungen für das Rahmenheck abgeschnitten wurden, damit der 2014er-Sitz

und -Tank montiert werden konnten. Offensichtlich gab es mit der Form des ursprünglich geplanten 2015er-Tanks Probleme bei der Gewichtsverteilung. Für den zweiten Sepang-Test kam eine neue Sitzverkleidung, mit der sowohl der 2014er-Tank als auch der 2015er-Sitzhocker verwendet werden konnten.

Márquez hatte am ersten Testtag ein Bremsproblem, bei dem der Bremshebel immer weiter zum Lenker fiel, das aber innerhalb eines Tages gelöst werden konnte. Woran es lag, verriet er aber nicht.

Honda hielt die Probleme, die mit dem 2015er-Motorrad auf-

getreten sind, für so schwerwiegend, dass sie dafür einiges umkonstruierten. Cal Crutchlow und Scott Redding fahren aber weiterhin das Chassis, wie es ursprünglich vorgesehen war. Es ist ganz offensichtlich, dass die Werksfahrer diese Variante verworfen haben.

Dass Crutchlow damit trotzdem so schnell war, zeigt, dass ihm dieses Motorrad besser liegt als die letztjährige Ducati. Er hat aber keine Erfahrung damit, wie sich die 2014er-Honda fuhr. Es wäre interessant zu sehen, wie sich der Brite auf der aktuellen Werks-Honda schlagen würde. ♦

MotoGP

Bedachte Entwicklung

Von NEIL SPALDING

Yamaha hat nun das lang erwartete Getriebe, das übergangslos rauf- und runterschaltet.

Für das neue Getriebe bedurfte es eines neuen Motorgehäuses, das bereits für den ersten Sepang-Test fertig war. Für den zweiten Test kam auch das Getriebe, das beiden Fahrern gefiel, Jorge Lorenzo allerdings mit Vorbehalt. Dem Spanier schaltet es vor allem im Regen nicht sanft genug zurück.

Diese übergangslosen Getriebe verlangen nach einer Drosselklappen-Software, die die

Schaltvorgänge besänftigt, und man kann davon ausgehen, dass Yamaha an dieser in der nächsten Zeit noch weiterarbeiten wird, damit Lorenzo das Gefühl bekommt, nach dem er sucht.

Neben der Besänftigung der Bewegungen im Fahrwerk während der Schaltvorgänge und der Schonung der Reifen bringen die Übergangslosen auch etwa 7% Benzineinsparung. Da im Moment alles danach aussieht, dass teure Neuentwicklungen in Zukunft verbannt werden, könnten die übergangslosen Getriebe vorerst die letzte technische Neuerung gewesen sein, die im Grand-Prix-Sport entwickelt wurde.

Die Yamaha wurde stetig am Rahmen, an der Schwingen, dem neuen Motorgehäuse und nun auch noch dem neuen Getriebe im Lauf des letzten halben Jahres weiterentwickelt. Im Vergleich zu dem, was sie letztes Jahr wegen der Reifenprobleme durchmachen mussten und was Honda jetzt in der Vorsaison in der Boxengasse entwickeln musste, war dies eine ruhige Entwicklung und die M1 ist dank der durchdachten Vorgehensweise wieder völlig konkurrenzfähig. Das Einzige, was ihnen auf dem Weg zum Erfolg wieder im Wege stehen könnte, ist das Können eines gewissen Marc Márquez. ♦ NS

MotoGP

Neue Ducati ein Volltreffer



Ducati D16 GP15: Kürzer, schmaler, höher und kompakter

Um wieder auf die Siegerstrasse zurückzukehren, hat Ducati sowohl seinen Motor als auch sein Fahrwerk völlig umkonstruiert.

Seit Ducati Ende 2010 die Dienste von Casey Stoner verloren hat, konnten sie keinen einzigen Grand Prix mehr gewinnen. Das Hauptproblem, an dem seither gearbeitet wurde, war, das Fahrwerk mit den Bridgestone-Einheitsreifen in Einklang zu bringen.

Der Trick dabei ist, die richtige statische und dynamische Gewichtsverteilung zu finden, die Dämpfung und die Umlenkhebel richtig zu haben sowie den richtigen Flex in das Fahrwerk zu konstruieren, damit es auf der Geraden, in der Kurve, beim Bremsen und beim Beschleunigen immer im optimalen Einklang mit den Reifen ist und so das Meiste aus ihnen herausholt.

Untersteuern behoben

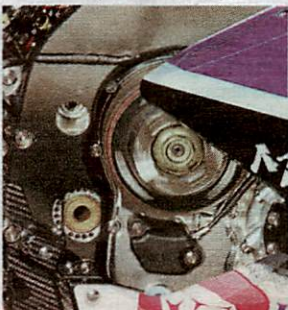
Das 2015er-Motorrad ist schmaler und kürzer als seine Vorgänger und hat einen neuen Motor. Dieser ist ebenfalls kleiner und hat ein geändertes Verhältnis zwischen Kurbel- und Getriebe-Ausgangswelle, dazu wurden die Zylinder weiter nach hinten gekippt. Geblieben ist die desmodromische Ventilsteuerung, die neben dem Fakt, dass sie für

Ducatis Eigenständigkeit bei den Serien-Motorrädern steht, theoretisch – verglichen mit den pneuypischen Ventiltfedern – weniger Energieverlust in mittleren Drehzahlen hat.

Bislang hatte Ducati eine um 70 Grad gekrümmte Big-Bang-Kurbelwelle, bei der alle vier Zündungen innerhalb von 380 Grad abliefen. Beim neuen Motor hat man auf die 360-Grad-Welle, wie sie auch Honda benutzt, umgestellt, dazu wurde die Drehrichtung des Motors nach Yamaha-Vorbild umgedreht, um gegen das Rotationsmoment der Räder zu arbeiten. Die Fahrer freuten sich auch unisono über das leichte Einlenken der neuen GP15.

Um beim Bremsen und Beschleunigen mehr Gewichtstransfer zu bekommen, wurde die Wasserpumpe vor die vordere Zylinderbank platziert. Für mehr Kontrolle beim Flex wurden die vorderen Motorhalterungen länger.

Beide Fahrer betonten, dass das Untersteuern jetzt behoben ist. Während Iannone völlig zufrieden ist, beklagt Dovizioso eine Instabilität in der späten Bremsphase und im Kurvenscheitel. Wenn diese Probleme behoben sind, wird wohl daran gearbeitet, dass die vom Reglement erlaubten weichen Reifen auch im Rennen gefahren werden können. ♦ NS



Kupplung des neuen Getriebes



Für das neue Yamaha-Getriebe kam ein neues Motorgehäuse



Die Wasserpumpe wanderte vor die vordere Zylinderbank



Randy Krummenacher: «Ich muss zwingend konstanter werden, einzelne Lichtblicke helfen mir nicht weiter»

Randy Krummenacher

2015 ist die letzte Chance»

Zur Person

Randy Krummenacher

Geburtstag 24. Februar 1990
Geburtsort Gossau, Kt. Zürich
Herkunftsland Schweiz

KARRIERE

- 2005 IDM-6, 125 ccm (KTM)
- 2007 WM-13, 125 ccm (KTM, 69 Punkte)
- 2008 WM-25, 125 ccm (KTM, 10 Punkte)
- 2009 WM-21, 125 ccm (Aprilia, 32 Punkte)
- 2010 WM-9, 125 ccm (Aprilia, 113 Punkte)
- 2011 WM-18, Moto2 (Kalex, 52 Punkte)
- 2012 WM-19, Moto2 (Kalex, 31 Punkte)
- 2013 WM-19, Moto2 (Suter, 20 Punkte)
- 2014 WM-24, Moto2 (Suter, 24 Punkte)

HOBBYS

Schwimmen, Joggen, Flattrack, Supermoto, Motocross

Von MARKUS LEHNER

Mit den Endrängen 18, 19, 19 und 24 riss der heute 25 Jahre alte Schweizer Randy Krummenacher in seinen letzten vier Moto2-Saisons keine grossen Bäume aus. Im italienischen JIR-Team will er nun mit einer Kalex seine vielleicht letzte Chance packen, um im MotoGP-Zirkus zu bleiben.

Die ersten beiden offiziellen IRTA-Tests sind für dich mit den Rängen 27 und 26 nicht wirklich erfolgreich verlaufen.

RANDY KRUMMENACHER: Nein, berauschend war das sicher nicht. Aber man sollte das nicht so eng sehen. In Valencia bin ich nur 20 Runden gefahren, weil wir erstens die Kalex zuerst aufbauen mussten und es zwei-

akzeptablen Basis-Set-up und konzentrieren uns auf den Fahrer und dessen Probleme. Ich fahre sehr lange mit denselben Reifen, um das Verhalten der Kalex exakt zu spüren.

Wo fehlts denn im Detail?

In Almería werden wir vor allem versuchen, den Kurvenspeed zu verbessern. Dazu gehört auch eine weitere Verfeinerung der Sitzposition.

Du hast in den vergangenen Jahren einige hartnäckige Verletzungen erlitten. Ist das Thema abgehakt?

Ja, darüber bin ich sehr glücklich. Ich bin erstmals seit zwei Jahren wieder zu hundert Prozent fit. Die drei Jerez-Tage habe ich problemlos durchgestanden, physisch und mental.

Wir kommst du mit deinem neuen

JIR-Team klar?

Die Zusammenarbeit klappt bisher ausgezeichnet. Die Techniker arbeiten sehr intensiv und fahrerkonzentriert. Ich werde ständig auf der Strecke beobachtet und kriege jede



«Ich sehe mich eher in der Superbike-WM als im MotoGP.»

RANDY KRUMMENACHER

tens praktisch immer regnete. Danach in Jerez bin ich das erste Mal richtig im Trockenen gefahren. Es geht im Moment noch nicht um schnelle Rundenzeiten, sondern um das Kennenlernen des neuen Bikes. Dennoch fehlt noch einiges bis zu den Punkterängen.

Natürlich wäre ich superhappy, wenn ich bereits jetzt vorne dabei wäre. Aber dem ist nicht so. Ich muss insbesondere noch stark an meinem Fahrstil arbeiten. Es liegt noch viel Arbeit vor mir, bis ich richtig schnell sein kann. Ich bin 2013 und 2014 auf einer Suter unterwegs gewesen, und die Unterschiede zur Kalex sind doch beträchtlich.

Du bist doch bereits 2011 und 2012 mit einer Kalex gefahren.

Schon, aber damals haben wir Kayaba-Federelemente verwendet, jetzt vertrauen wir auf Öhlins. Die Unterschiede sind genauso gross wie die Veränderung der Reifen.

Wie viel und wo trainiert ihr noch bis zu den letzten offiziellen Tests in Jerez vor dem Saisonstart in Katar?

Wir fahren noch zwei Mal zwei Tage in Almería, dann gehts direkt nach Jerez.

Wo sind die grössten Baustellen? Ich muss meinen Fahrstil so anpassen, dass ich auf jeder Strecke konkurrenzfähig sein kann. Mein neues Team hat das Ganze detailliert analysiert und pusht mich jetzt in eine ganz bestimmte Richtung. Es geht im Moment noch weniger ums perfekte Einstellen des Set-ups, sondern wir arbeiten mit einem

Menge Inputs und Infos.

Dennoch sieht man die Fortschritte auf der Zeitentabelle noch nicht...

Die Kalex hat ein enormes Potenzial. Aber ich kann es zurzeit noch nicht voll ausschöpfen, da will ich nichts schönreden. Wie gesagt: Ich weiss, dass ich da noch viel zulegen muss.

Ist es ein Vor- oder Nachteil, einer von insgesamt 23 Kalex-Piloten zu sein?

2011 war es ein Vorteil, denn damals war ich einer von nur vier Kalex-Fahrern. Aber auch heute ist es kein Nachteil, denn ich weiss, dass 22 Gegner praktisch das gleiche Material wie ich bewegen. Zudem ist der Support von Kalex genial. Sie kommen jeden Tag vorbei und helfen, wo sie können. Man kann es kaum glauben, dass sie daneben noch 22 andere Fahrer und Teams betreuen.

2015 ist deine vielleicht letzte Chance, den Durchbruch doch noch zu schaffen.

Ja. Ich muss zeigen, dass ich in diese Moto2-Klasse gehöre, und dafür einige Highlights setzen. Aber vor allem muss ich an der Konstanz arbeiten und auf jeder Strecke um Punkte kämpfen können. Ein einzelner Lichtblick wie Platz 7 auf dem Sachsenring 2014 wird diese Saison nicht mehr ausreichen. Da mache ich mir keine Illusionen.

Und wenn es nicht klappen sollte? Hat du schon mal über 2015 hinaus gedacht?

Ich konzentriere mich auf das Hier und Jetzt und will gar nicht daran denken, dass diese Saison negativ verlaufen könnte. Ich kann dazu höchstens sagen, dass mir grundsätzlich die Superbike-WM näher liegt als MotoGP. Aber Pläne in dieser Richtung habe ich noch nie ernsthaft gemacht. ♦



Krummenacher (JIR-Kalex): «Noch viel Steigerungspotenzial»



2014 (Ioda-Suter): Nur WM-24.

Moto2

«Seele des Sports»

Von MARKUS LEHNER

Die Schweizer Fans fiebern mit ihrem neuen Moto2-«Dream Team» dem Saisonstart entgegen.

Die Schweiz ist im Moto2-WM-Fieber. Die Gründung des neuen «Dream Team» mit Tom Lüthi und Dominique Aegerter hat im Land medienmässig viel Staub aufgewirbelt, seit die beiden gemeinsam agierenden Teams Technomag-Interwetten (Aegerter, Robin Mulhauser) und Derendinger-Interwetten (Lüthi) vergangene Woche an der grössten Schweizer Motorradausstellung «Swiss-Moto» in Zürich dem Volk präsentiert wurden und sich die Fahrer bei den Autogrammstunden die Finger wund schrieben.

Hauptsponsor und starker Mann im Hintergrund ist der Industrielle Olivier Métraux, Sohn des legendären IRTA-Gründers Michel Métraux. «Genau wie unsere beiden Firmen Technomag und Derendinger sollen sich Lüthi und Aegerter konkurrenzieren und



Lüthi/Aegerter: Finger wund schreiben an der Teampräsentation

so zu neuen Höchstleistungen anspornen», erklärt Métraux.

Teamchef Frédéric Corninboeuf gibt den Tarif klar durch: «Wir wollen in jedem Rennen um Podestplätze kämpfen. Tom und Dominique werden sich gegenseitig antreiben, denn jeder will der Beste sein. Dieser Hahnenkampf ist nichts anderes als die Seele des Rennsports.»

Die bisherigen Testresultate entsprechen aber noch nicht

den Vorstellungen der Teamleitung. Bei den letzten IRTA-Tests in Jerez belegten Lüthi und Aegerter die eher bescheidenen Ränge 10 und 18. Doch der neunfache GP-Sieger Tom Lüthi lässt sich nicht aus der Ruhe bringen: «Erstens haben wir noch einige private und offizielle Tests vor uns und zweitens müssen wir erst am 29. März beim Saisonstart in Katar wirklich bereit sein.» ♦

Moto2

Zarcos Jahr?

Nach seinen beiden Bestzeiten bei den IRTA-Tests in Valencia und Jerez muss der Franzose Johann Zarco (Ajo-Kalex) zum engsten Favoritenkreis für den Moto2-WM-Titel 2015 gerechnet werden.

Der 24 Jahre alte Johann Zarco erzielte zwar in seinen drei Moto2-Jahren (2012 auf Motobi, 2013 auf Suter, 2014 auf Caterham-Suter) nur 6 Podestplätze und die WM-Endränge 10, 9 und 6, doch das Fahrertalent des Franzosen ist unbestritten. 2011 wurde er hinter Nico Terol Zweiter der letzten 125-ccm-WM und gewann in jenem Jahr in Motegi/Japan auch seinen bisher einzigen GP. Materialpech, häufige Stürze und nicht immer die beste Teamwahl verhinderten bisher Zarcos Durchbruch in der Moto2-Klasse.

Doch 2015 könnte sich das ändern. Denn Zarco ist der einzige Fahrer im neuen Moto2-Team von 125ccm/Moto3-Weltmeistermacher Aki Ajo. Der Finne gehört nicht nur als Teamchef zur obersten Liga, sondern besitzt auch die seltene Gabe, die Charaktere seiner Fahrer optimal auf die Anforderungen der Titeljagd abzustimmen. Unter seiner Führung wurde auch Sandro Cortese 2012 für KTM erster Moto3-Weltmeister der Geschichte.

In der Ruhe liegt der Speed

Nach seinen beeindruckenden Bestzeiten in Valencia und Jerez lobte der einstige Hitzkopf Zarco sein neues Team: «Alles läuft ruhig und nach Plan, jeder weiss, was zu tun ist. Auch die Rennsimulationen verliefen perfekt, ich konnte die Zeiten bis zum Schluss halten. Aber wir alle wissen, dass es erst in Katar richtig beginnt. Doch für mich ist klar: In der Ruhe liegt der Schlüssel zum Erfolg.» ♦ ML



Zarco: 2015 in einem Topteam

Moto2

«Mehr Gegner»

Estève «Tito» Rabat ist der erste Weltmeister der fünf Jahre jungen Geschichte der Moto2-WM, der seinen Titel verteidigen wird. Erstmals wird eine «Nr. 1» am Start zu sehen sein.

Nach den IRTA-Tests in Jerez, die Rabat als Dritter hinter Johann Zarco und Sam Lowes beendete, betonte der Spanier, wie schwierig die Titelverteidigung wird: «Bei mir läuft zwar alles nach Plan. Ich lerne die 2015er-Kalex immer besser kennen, mein Team arbeitet hervorragend, und wir machen bei jedem Test klare Fortschritte. Beim Einlenken und in engen Kurven müssen wir die Balance noch besser hinkriegen, aber das mache mir keine grossen Sorgen. Aber ich stelle fest, dass es dieses Jahr deutlich mehr Fahrer gibt, die einen sehr hohen Rhythmus gehen und auch halten können. Es wird schwierig werden, wie 2014 in praktisch jedem Rennen ganz vorne an der Spitze mitzuhalten. Ich mache mir da nichts vor – so viele Rennen wie 2014 werde ich wohl kaum gewinnen können. Aber versuchen werde ich es natürlich auf jeden Fall.» ♦ ML

NACHRICHTEN

Zurückgekehrt zum Valencia-Fahrwerk

MotoGP Aprilia verwendete beim zweiten Test in Sepang wieder das Fahrwerk, das sie in Valencia probiert hatten und das grossteils auf den Erfahrungen des Ioda-Teams mit der ART im Vorjahr basiert. Das Fahrwerk mit tiefer eingebautem Motor beim ersten Sepang-Test erwies sich als Irrweg. Man kann davon ausgehen, dass für die nächsten Tests in Katar wieder etwas Neues kommt, damit die Fahrer mehr Vertrauen zu dem noch jungen MotoGP-Prototyp bekommen. Álvaro Bautista machte einige Fortschritte, doch Marco Melandri fiel es selbst mit der alten ART schwer, die für ihn nach Sepang mitgebracht wurde. Vertrauen zu den Bridgestone-Reifen zu gewinnen und blieb auf dem letzten Platz der Zeitentabelle sitzen. Auch dass Bautista ihn ins Schlepptau nahm, half wenig. Melandri wirkt lustlos, es mehren sich die Gerüchte, dass der Italiener im Werksteam bald ersetzt wird. Jordi Torres wäre ein Kandidat. ♦ NS

KOMPAKT

»» **MotoGP** Obwohl Suzuki beim Topspeed immer noch hinter der Konkurrenz herhinkt, blieben Aleix Espargaró und Maverick Viñales innerhalb von 1,5 Sekunden zur Bestzeit von Marc Márquez. Der Grund für die Motorschäden am Rennwochenende in Valencia soll an der Software in der ECU gelegen haben.

»» **MotoGP** Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna hat seinen Fahrern freigestellt, ob sie in Katar mit der neuen Ducati GP15 oder der ausgereiften GP14.3 fahren wollen. Doch sowohl Dovizioso als auch Iannone haben sich klar zur GP15 bekannt.

»» **Asia Talent Cup** Von den 22 Fahrern, die mit identischen Honda NSF 250 R bei 12 Rennen ihren Meister bestimmen werden, sind neun bereits 2014 gefahren, 13 sind neu. Die sechs Rennwochenenden mit je zwei Läufen finden bei den GP von Katar, Malaysia und Japan, der Superbike-WM in Thailand sowie in China und Indonesien statt. ♦ IP

Moto2

Lowes, der Störenfried

Auf den Plätzen 1 bis 12 der Moto2-Tests in Jerez stürte nur der Zweitplatzierte Sam Lowes mit seiner Speed-Up die sonst lückenlose Kalex-Brigade. «Wir haben da im Winter ein paar ziemlich positive Dinge entwickelt», grinste der 24-jährige Brite und Supersport-Weltmeister von 2013 zufrieden. Lowes, 2014 WM-13. mit 69 Punkten, war bereits bei den ersten Tests in Valencia mit Rang 3 als Farbtupfer in der Kalex-Welt aufgefallen. «Insbesondere die neue Aluschwinge und eine komplett frisch entwickelte Verkleidung haben sofort eingeschla-

gen und geholfen, die Zeiten nach unten zu bringen», freute sich Lowes.

Der Brite betont aber, dass nicht nur das neue Material für schnelle Zeiten sorgt, sondern dass er in seinem ersten Moto2-Jahr viel gelernt hat und das nun umsetzen kann. «Ich habe den Fahrstil komplett geändert, das zählt sich nun aus. Auch der Wechsel von Öhlins zu WP macht sich positiv bemerkbar, wir arbeiten vor allem intensiv an der Abstimmung der Frontpartie. Auch im Heck haben wir viele unterschiedliche Lösungen durchgecheckt.» ♦ ML



Sam Lowes: Topzeiten dank neuer Teile und neuem Fahrstil

Endurance-WM

YART geht auf Titeljagd

Von MARKUS LEHNER

Weil das YART-Yamaha-Team des Österreichers Mandy Kainz zusammen mit den französischen Weltmeistern GMT'94 als Testfeld für die nächstjährige Superbike-WM-Rückkehr mit der YZF-R1 gilt, ist der Support des Yamaha-Werks so gut wie nie zuvor.

YART-Teambesitzer Mandy Kainz weiss, dass seine Chancen auf den zweiten Endurance-WM-Titel nach 2009 so gut wie nie zuvor sind. «Wir profitieren mächtig vom Verkaufstart der neuen R1 und der WM-Rückkehr des Werks im Jahr 2016», gibt Kainz zu. «Bei den Tests und den Rennen werden wir von Yamaha Europe bestens unterstützt. Nicht zuletzt deshalb, weil wir Langstrecken-Teams eines der interessantesten und ergiebigsten Testfelder für das Werk darstellen.»

Nur schnelle Piloten

Bei der Fahrerwahl hat Kainz nichts anbrennen lassen. Für



Werksunterstützung für YART-Yamaha: Max Neukirchner, Broc Parkes, Mandy Kainz, Yvan da Silva

YART greifen 2015 Max Neukirchner, Broc Parkes und Yvan da Silva nach dem Titel. «Ich wähle immer sehr schnelle Burschen aus. Ich suche sie in der MotoGP-Klasse und in der Superbike-WM. Das ist zwar in der Endurance-Branche nicht immer das Brauchbarste, denn diese Leute beanspruchen Material und Menschen enorm.» 2015 will Kainz die Taktik etwas ändern. «Das französische GMT-Team ist 2014 Weltmeis-

ter geworden, ohne ein einziges Rennen gewonnen oder eine einzige Runde geführt zu haben», erklärt der Österreicher. «Die Materialbeanspruchung ist in den letzten Jahren noch stärker geworden, und bei nur vier Rennen pro Saison ist beim ersten größeren Problem oder einem Sturz der Titel weg. Nur wer konstant durchfährt, kann Champion werden, Siege sind nicht zwingend notwendig. Wer nur am Limit fährt, holt

den Titel sicher nicht. Denn der erste Nuller folgt bestimmt. In den letzten Jahren haben die echt schnellen Burschen nichts gerissen. Bei nur vier Rennen und dazu noch diesem verrückten Punktesystem, wo bei den 24-h-Rennen bereits nach 8 und 12 Stunden Punkte vergeben werden, wird der Kampf um die WM sicher nicht spannender. Ein Nuller, und es ist vorbei. Viele haben richtig Schiss, schnell zu fahren.» ♦

IDM Superbike

Doch wieder Schleiz?

Eigentlich waren Rennen auf dem Schleizer Dreieck abgehackt. Doch nach dem neuesten Gerichtsbeschluss gibt es vielleicht doch noch grünes Licht.

IDM-Promoter Motor Events kann bis heute keinen vollständigen Terminkalender für die Superbike-Serie präsentieren. Der zunächst von Brünn zugesagte Termin wurde seitens der Streckenbetreiber gecancelt und stand plötzlich nicht mehr zur Verfügung. In Schleiz machte die Rechtsprechung einen Strich durch die Planung. Bereits seit 2007 schwelt der Rechtsstreit eines Anwohners um Lärmpegel und Veranstaltungstage. Bis letzte Woche war klar, dass es 2015 keine Rennen in Thüringen geben wird. Der Einspruch der Betreibergesellschaft war abgelehnt worden.

Nun aber hat das Obergericht eine Berufung gegen das bisher letzte Urteil des Verwaltungsgerichts Gera zugelassen. Heisst: Es darf wieder gefahren werden, auch wenn juristisch wieder nichts endgültig ist. «Das gilt bis zur nächsten Verhandlung», sagt Josef Hof-

mann vom IDM-Promoter. «Schleiz bleibt eine grosse Unbekannte. Wir benötigen allerdings Planungssicherheit, nicht, dass nach sechs Wochen alles wieder anders ist. Wir setzen uns erst einmal mit dem Verein AMC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC zusammen.»

Juristisch nichts endgültig

Während die einheimische Presse von IDM-Rennen im August auf der ältesten temporären Rennstrecke in Deutschland spricht, braucht die Betreibergesellschaft angeblich mehr als insgesamt drei Rennveranstaltungen, um effektiv arbeiten zu können. ♦ AWI



Volksfest: IDM in Schleiz

Superbike-WM

JR-Team nur Farce

Im Winter wurde das JR-BMW-Team mit Technikchef Troy Corser, Geld aus der Dominikanischen Republik und den Piloten Toni Elías und Ayrton Badovin mit Pauken und Trompeten angekündigt, nun sieht es so aus, dass es nie in der WM auftauchen wird.

In der Woche vor dem WM-Auftakt auf Phillip Island wurde eine Mitteilung herausgegeben, dass sie aus technischen Gründen fehlen werden. Seit herrscht wieder Funkstille. BMW-Kundenchef Berthold Hauser wird da deutlich genauer: «Im November wurden vier Motorräder und zusätzliche Renn-Motoren in Stefanskirchen für das Team bereitgestellt. Aber das Geld hierfür ist nie eingetroffen. So ist auch nichts an den Motorrädern gemacht worden, für Thailand ist es so spät.» Corser lässt sich zu dem Thema keinen Kommentar entlocken. Besonders tragisch ist es für Badovini, der im Vorjahr mit Bimota schon ein Desaster erlebt hat. ♦ IP

Supersport-WM

Schmitter mit Neuen

Für den Schweizer Dominic Schmitter, der beim WM-Auftakt auf Phillip Island trotz einer verrutschten Kontaktlinse auf der Kawasaki seines neuen Teams Go Eleven den neunten Platz herausfuhr, wird aufgerüstet. Damit die Kommunikation zwischen ihm und seinen Technikern besser funktioniert, wird eine deutsche Technikerin für ihn eingestellt.

«Mit den italienischen Technikern im Team fällt es mir recht schwer, mich zu verständigen», gibt Schmitter zu. «Die meisten sprechen nur wenig Englisch, so kann ich bei der Abstimmung nur über Zeichensprache und über das Zeigen am Bike weiterkommen, und das kostet zu viel Zeit. Deshalb möchte ich für das nächste Rennen eine Deutsche im Team haben.» Dabei wurde auch schon eine konkrete Person mit dieser Aufgabe betraut: die letztjährige Technikerin von Roberto Rolfo, Valeria Wilkes. «Ich hoffe, dass sie schon in Thailand mit dabei sein wird», verrät Schmitter. ♦ IP

NACHRICHTEN

Reglement kommt Zusatzgewicht-BoP

IDM Superbike Nach heftigen Protesten wurde das IDM-Superbike-Reglement für 2015 beim DMSB und dem Promoter überarbeitet. Die Neufassung erscheint diese Woche. Der strittige Punkt der Balance of Performance mittels Ansaugquerschnittsreduzierung wurde entfernt. Die deutliche Mehrheit der Teams und Fahrer sprach sich laut Promoterangaben aber generell für die Einführung der BoP aus, jedoch ausschliesslich mit der Auflage von Zusatzgewichten, die auch im Reglement verabschiedet werden.

Mehr Motorräder bei der DTM-Runde

IDM Superbike Nach dem Debüt 2014 einigten sich DTM und Superbike-IDM-Promoter MotorEvents zügig auf eine Fortsetzung der Gemeinschaftsveranstaltung «Superbike-IDM meets DTM» auf dem Lausitzring. Die zweite Auflage findet vom 29.-31. Mai statt. Neu ist, dass neben der gemischten Superbike-/Superstock-1000-Klasse jetzt auch die Fahrer der Supersport/SuperNaked-Klasse an den Start gehen werden.

David Salom in Thailand dabei

Superbike-WM David Salom, 2014 Gewinner der Evo-Klasse, ist in Phillip Island in der Superpole von seiner Pedercini-Kawasaki geflogen und musste wegen einer Gehirnerschütterung und einer Fingerverletzung auf das Rennen verzichten. Am 22. März wird der Spanier in Thailand aber definitiv mit dabei sein. «Noch behindert mich mein Finger, aber bis Thailand sollte ich zu 100% fit sein», hofft Salom. ♦ AWI/IP

KOMPAKT

»»

Superbike-WM Auch EBR-Hero-Pilot Niccolò Canepa, der sich in Phillip Island einen Bänderriss im linken Knöchel zuzog, will bis Thailand wieder fit sein.

»»

Superbike-WM Randy de Puniet kuriert seine Sturzverletzungen in Frankreich aus. ♦ IP

**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, Kleiseisensortiment, Stab-Akkuschauber mit einem reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Horbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso, erlangen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 1105 Berlin, Geschäftsführer: Helmut Dörner, Dr. Michael Patzig, Postfach 1, 20355 Hamburg, als stellender Unternehmer, Ad. Hamburg, HRB 93752

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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

Motocross-GP Doha-Losail

Max Nagl legt kräftig vor



Spektakuläre Nachtkulisse beim Motocross-GP in Doha: Max Nagl (12) landet einen Start-Ziel-Sieg im ersten MXGP-Lauf der Saison 2015

Von ALEX HODGKINSON

Wie im Vorjahr gewann Max Nagl den ersten Lauf zur MXGP-WM in Losail/Katar. 2014 holte er den ersten WM-Sieg seit 14 Jahren für HRC, diesmal feierte der Oberbayer für das IceOne-Husqvarna-Team von Kimi Räikkönen den ersten GP-Erfolg.

Schon vor dem ersten Training schwärmte Youthstream-Präsident Giuseppe Luongo von der Motocross-WM-Saison 2015: «Als ich Anfang der 1990er-Jahre das Masters of Motocross organisiert habe, wollte ich die

besten Fahrer aus der WM und den USA gegeneinander antreten lassen, um die wahren Champions der Welt zu krönen. Mehr als 20 Jahre später haben wir endlich eine WM, bei der beide aktuelle Weltmeister von Motocross und Supercross am Start stehen.»

Das globale Interesse an der Motocross-WM wurde sofort sichtbar: Die Youthstream-Internetseite war schon beim Training am Freitagabend wegen der zahlreichen Besucher fast zusammengebrochen.

Aber die neuen Besucher aus der USA trauten ihren Augen nicht, als sie erfuhren, dass Ryan Villopoto im freien Trai-

ning mehr als zwei Sekunden auf die Spitzenfahrer fehlten. Im Zeittraining dann Erleichterung für die US-Fans, als ihr Held als einer von acht Fahrern registriert wurde, der in derselben Sekunde fuhr.

Villopoto enttäuscht US-Fans

Ernüchterung dann wieder nach dem Qualifikationsrennen um die besten Startplätze: Villopoto schaffte es zunächst nur auf Platz 7, bis er stürzte und schließlich als Achter ins Ziel kam. Derweil fuhr Weltmeister Toni Cairoli allen auf und davon, obwohl er Mitte des Rennens drei Runden lang im dritten Gang fahren musste: «Mein

Schalthebel war von eingeklemmter Erde blockiert.»

Max Nagl hatte sich als Vierter qualifiziert, und als das Startgatter zum ersten Lauf fiel, schoss er wie eine Rakete an die Spitze: «Die Husky ist der Hammer, viel stärker als die Honda.»

Einen so deutlichen Holeshot hatte man seit Jahrzehnten nicht gesehen. Max fuhr durch die Startkurve mit mehrere Motorraddänge Vorsprung vor allen Konkurrenten und baute sofort ein komfortables Polster zu seinen Verfolgern aus.

Nicht mal Cairoli konnte da mithalten, und der Weltmeister gab schon in der dritten Runde Platz 2 an Clément Desalle ab. Rundenlang blieb der Abstand zu Nagl fünf Sekunden, bis der belgische Suzuki-Leader wenige Runden vor dem Ziel sein Tempo erhöhte.

In einer Runde näherte er sich um zwei Sekunden dem führenden Nagl, aber der Deutsche konnte reagieren: «Ich war dann ziemlich am Limit, aber ich konnte Clément auf Distanz halten.»

Cairoli kam als Dritter ins Ziel vor Gautier Paulin, Nagls Nachfolger bei HRC.

Doch wo war Villopoto? Der US-Amerikaner würgte den Motor am Start ab und musste das Rennen als Letzter aufnehmen; nach zwei Stürzen kam er als Neunter ins Ziel.

Nagl auch in Lauf 2 überlegen

Nagls Sieg im zweiten Lauf war noch deutlicher, obwohl er nicht ans Limit ging: «Die Strecke war echt rutschig, und nach

wenigen Runden gab ich mich damit zufrieden, meinen Vorsprung zu halten. Ich wollte auch nichts riskieren. Ich hatte mir in Ottobiano eine Rippe gebrochen und konnte zwei Wochen lang nicht trainieren.»

Cairoli belegte Rang 4 und Villopoto kam als Achter ins Ziel; der Amerikaner fuhr längere Zeit auf Platz 7, bevor ihn Romain Febvre überholte.

MX2: Herlings Doppelsieger

Natürlich stand die MX2-Klasse an diesem Wochenende im Schatten der Königsklasse, aber es war eine kleine Sensation, als Jeffrey Herlings einen Doppelsieg feierte: «Ich sitze erst seit zweieinhalb Wochen auf dem Motorrad, und mein Ziel war eigentlich nur das Podest.»

Nach den ersten Runden sah Herlings allerdings nicht wie der Sieger aus, als Dylan Ferrandis an ihm vorbeisprang und sich sofort absetzen konnte. Doch der Holländer bewahrte einen kühlen Kopf: «Ich wusste, dass ich dieses Tempo nicht auf Distanz fahren konnte. So hoffte ich, dass er nicht so sehr pushen würde, wenn ich nicht gleich konterte. Damit hatte ich die Energie für eine Attacke in den letzten Runden wieder.»

Nachdem er Drittschnellster im Training war, bewies der Schweizer Jeremy Seewer mit Rang 4 im ersten Lauf, dass er dieses Tempo halten kann: «Seitdem ich meine Ausbildung im vergangenen Sommer absolviert habe, bin ich Vollprofi und kann mehr trainieren; meine Suzuki ist schneller geworden und ich auch!» ♦



Unter Flutlicht: Wie im Vorjahr gewann Max Nagl den GP-Auftakt



Kleine Sensation: Jeffrey Herlings siegte trotz Trainingsrückstand



MXGP-Doppelsieger: Max Nagl



MX2-Doppelsieg: J. Herlings

MOTOCROSS-GP KATAR / Resultate MX1

Doha-Losail/QA: 28. Februar 2015, 1. WM-Lauf, Wetter: klarer Himmel, 20 Grad

1. Lauf: 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet; 18 Runden à 1,594 km = 28,71 km
 1. Max Nagl (D/Honda), 18 Runden in 34:52,985 min (=49,382 km/h)
 2. Clément Desalle (B/Suzuki), 1,221 sec zurück
 3. Antonio Cairoli (I/KTM), 18,550 sec zurück
 4. Gautier Paulin (F/Honda); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Romain Febvre (F/Yamaha); 7. Shaun Simpson (GB/KTM); 8. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda) 9. Ryan Villopoto (USA), Kawasaki; 10. David Philippaerts (I/Yamaha); 11. Steven Frossard (F/KTM); 12. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 13. Davide Guarneri (I/TM); 14. José Butron (E/KTM); 15. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 16. Tommy Searle (GB/KTM); 17. Tyla Rattray (ZA/Kawasaki); 18. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 19. Ken de Dycker (B/KTM); 20. Christophe Charlier (F/Honda); 1. Runde zurück: 21. Rui Gonçalves (P/Husqvarna); 22. Filip Bengtsson (S/Honda); 23. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 24. Jake James Shipton (GB/KTM); Schnellste Runde: Desalle, Suzuki, in 1:49,681 min (=52,352 km/h)

2. Lauf: 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 18 Runden à 1,594 km = 28,71 km
 1. Max Nagl (D/Honda), 18 Runden in 35:00,295 min (=49,210 km/h)
 2. Clément Desalle (B/Suzuki), 6,023 sec zurück
 3. Gautier Paulin (F/Honda), 8,752 sec zurück
 4. Antonio Cairoli (I/KTM); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 7. Romain Febvre (F/Yamaha); 8. Ryan Villopoto (USA), Kawasaki; 9. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 10. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 11. José Butron (E/KTM); 12. Davide Guarneri (I/TM); 13. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 14. Shaun Simpson (GB/KTM); 15. Ken de Dycker (B/KTM); 16. Tyla Rattray (ZA/Kawasaki); 17. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 1. Runde zurück: 18. Rui Gonçalves (P/Husqvarna); 19. Christophe Charlier (F/Honda); 20. Filip Bengtsson (S/Honda); 21. Alessandro Lupino (I/Honda); 22. Jake James Shipton (GB/KTM); 23. Kei Yamamoto (J/Honda); 7 Runden zurück: 24. Paul Coates (GB/Yamaha). Schnellste Runde: Nagl, Husqvarna, in 1:49,999 min (=52,200 km/h)

Nächstes Rennen: 8. März 2015 Nakhonchaisri/T Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP	WM-Stand Hersteller MX1
1. Nagl 40	1. Husqvarna 50
2. Desalle 44	2. Suzuki 44
3. Paulin 38	3. Honda 38
4. Cairoli 38	4. KTM 38
5. Van Horebeek 32	5. Yamaha 32
6. Febvre 29	6. Kawasaki 25
7. Villopoto 25	7. TM 17
8. Bobryshev 25	
9. Strijbos 24	
10. Simpson 21	

MOTOCROSS-GP KATAR / Resultate MX2

Doha-Losail/QA: 28. Februar 2015, 1. WM-Lauf, Wetter: klarer Himmel, 20 Grad

1. Lauf: 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 17 Runden à 1,594 km = 27,115 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 33:51,825 min (=48,043 km/h)
 2. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 2,674 sec zurück
 3. Julien Lieber (B/Yamaha), 4,052 sec zurück
 4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 6. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 7. Max Anstie (GB/Kawasaki); 8. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 9. Pauls Jonass (LV/KTM); 10. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna); 11. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 12. Mel Pocock (GB/Kawasaki); 13. Petar Petrov (BG/KTM); 14. Ivo Monticelli (I/KTM); 15. Jens Getteman (B/Honda); 16. Benoit Paturel (F/Yamaha); 17. Vsevolod Brylakov (RUS/Honda); 18. Brian Bogers (NL/KTM); 19. Anton Lundgren (S/Husqvarna); 20. Roberts Justs (LV/KTM); 1. Runde zurück: 21. Artem Guryev (RUS/KTM); 22. Vlachoslav Golovkin (RUS/KTM); 2. Runden zurück: 23. Gradie Featherstone (GB/Suzuki); 24. Chr. Valente (CH/Husqvarna). Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:51,698 min (=51,406 km/h)

2. Lauf: 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet; 17 Runden à 1,594 km = 27,115 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 33:56,613 min (=47,930 km/h)
 2. Julien Lieber (B/Yamaha), 2,731 sec zurück
 3. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna), 5,065 sec zurück
 4. Pauls Jonass (LV/KTM); 5. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 6. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 7. Tim Gajser (SLO/Honda); 8. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 9. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 10. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 11. Petar Petrov (BG/KTM); 12. Vsevolod Brylakov (RUS/Honda); 13. Jens Getteman (B/Honda); 14. Ivo Monticelli (I/KTM); 15. Roberts Justs (LV/KTM); 1. Runde zurück: 16. Gradie Featherstone (GB/Suzuki); 17. Vlachoslav Golovkin (RUS/KTM); 18. Artem Guryev (RUS/KTM); 6 Runden zurück: 19. Damon Graulus (B/Yamaha); 20. Max Anstie (GB/Kawasaki); 21. Brian Bogers (NL/KTM); 22. Christopher Valente (CH/Husqvarna); 23. Mel Pocock (GB/Kawasaki); 24. A. Lundgren (S/Husqvarna). Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:51,897 min (=51,315 km/h)

Nächstes Rennen: 8. März 2015 Nakhonchaisri/T Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2	WM-Stand Hersteller MX2
1. Herlings 50	1. KTM 50
3. Ferrandis 38	2. Yamaha 42
2. Lieber 42	3. Kawasaki 38
4. Gajser 32	4. Honda 32
5. Tonkov 31	5. Husqvarna 31
6. Jonass 30	6. Suzuki 29
7. Seewer (CH) 29	
8. Guillod (CH) 28	
9. Tixier 27	
10. Covington 21	

NACHRICHTEN

Husqvarna testet 2016er-Maschinen

MXGP Die Husqvarna-Werksfahrer werden beim vierten GP in Arco di Trento am 18./19. April mit neuen 2016er-Vorserien-Bikes antreten. IceOne MXGP-Teammanager Antti Pyrhonen: «Wir werden nach dem Thailand-GP testen, aber erst in Europa Rennen damit fahren. Unsere aktuellen Bikes sind noch voll konkurrenzfähig, und es wäre ein Risiko, in Übersee mit den neuen Bikes anzutreten.»

KTM und Husqvarna: Gleiche Fahrwerke

MXGP Die neue Husqvarna hat dasselbe Fahrwerk wie die Werks-KTM. Auch in den USA fahren Ryan Dungey und Mickael Musquin erfolgreich mit der «2016 Factory Edition», und die Fortschritte im Handling sind deutlich zu erkennen. Dirk Gruebel bestätigte: «Die Dimensionen bei der 250SX-F, 350SX-F und 450SX-F sind identisch, nur der Rahmen bei der 450er musste leicht angepasst werden.» Der gebürtige Schwabe ist in diesem Jahr KTM-MX2-Teammanager, während sich Stefan Everts vor allem um den Nachwuchs kümmern soll. ♦ AH

Supercross-WM Atlanta 2

Roczen bleibt Dritter

Erneute Siege für die KTM-Werkspiloten auch beim zweiten Auftritt der Supercross-WM in Atlanta: Ryan Dungey dominierte die grosse Kategorie, während sich der Franzose Marvin Musquin in der Lites-Klasse schadlos hielt.

Nach dem Start zum Finale lag Dungey zunächst in der ersten Kurve auf Rang 3, während Weston Peick das Feld anführ-

te. Doch schon in der zweiten Kurve stürzte der Zweitplatzierte, Dungey erbeute die Position und machte anschliessend Jagd auf den Spitzenreiter. In Runde 3 hing er ihm am Hinterrad und übernahm zwei Runden später die Führung, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab. Während Peick bis auf Rang 10 zurückfiel und auch Ken Roczen nicht über einen achten Platz hinauskam, hatten sich Dungeys WM-Verfolger Eli To-

mac und Trey Canard auf die Podestplätze neben Dungey vorgearbeitet, konnten ihn aber nicht mehr am Sieg hindern.

Musquin immer stärker

Auch Marvin Musquin, KTM-Speerspitze in der kleinen Klasse, war in Atlanta nicht zu schlagen: Er gewann den Start zum Finale, gab die Führung bis ins Ziel nicht mehr ab und gewann mit einem Vorsprung von rund sechs Sekunden. ♦ PV

SUPERCROSS-WM / Resultate

Atlanta/USA: 28. Februar, 9. WM-Lauf
 Finale: 1. Ryan Dungey, KTM; 2. Eli Tomac, Honda; 3. Trey Canard, Honda; 4. Broc Tickle, Suzuki; 5. Blake Baggett, Suzuki; 6. Joshua Grant (alle USA), Kawasaki; 7. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 8. Ken Roczen (D), Suzuki; 9. Jason Anderson, Husqvarna; 10. Weston Peick, Yamaha; 11. David Millsaps, Kawasaki; 12. Cole Seely, Honda; 13. Josh Hill (alle USA), Yamaha.
 Stand nach 9 Läufen: 1. Dungey, 199 Punkte; 2. Canard 169; 3. Roczen 156; 4. Eli Tomac, Honda, 137; 5. Anderson 126; 6. Reed 124; 7. Seely 120; 8. Baggett 115; 9. Andrew Short, KTM, 100; 10. Tickle 96; 11. Millsaps 75; 12. Justin Barcia, Yamaha, 71; 13. Jacob Weimer, Honda, 62.
 Lites Ost: 1. Marvin Musquin (F), KTM; 2. Jeremy Martin, Yamaha; 3. Justin Bogle, Honda; 4. Joey Savatgy, Kawasaki; 5. James Decotis, Honda; 6. Martin Davalos (alle USA), Husqvarna; 7. Arnaud Tonus (CH), Kawasaki; 8. Anthony Rodriguez, Yamaha; 9. RJ Hampshire, Honda
 Stand nach 3 Läufen: 1. Musquin, 72 Punkte; 2. Martin 65; 3. Bogle 62; 4. Savatgy 54, 5. Davalos 45; 6. Matthew Lemoine, Kawasaki, 39. 7. Vince Friesse, Honda, 38; 8. Tonus 38.
 Nächstes Rennen: 7. März, Daytona/USA
 Internet: www.amasupercross.com

NACHGEHAKT BEI Ryan Villopoto

(26/USA). Der zehnfache US-Meister bestritt seinen ersten MXGP-Lauf und ist trotz der Niederlage zuversichtlich.



Von ALEX HODGKINSON

? Wolltest du nicht versuchen, deinen fünften Supercross-WM-Titel in Folge zu gewinnen? Glaube ich nicht. Ich hatte noch einen gültigen Vertrag mit Kawasaki in den USA, aber ich hatte die Anstrengungen einer langen US-Saison mit 17 Supercross, zwölf Motocross, Monster-Cup und Nationencross einfach satt.

? Verfolgst du noch die Supercross-WM? Ich war in Anaheim, aber seitdem ich in Europa bin, habe ich keinen Lauf mehr gesehen. Es läuft alles wie erwartet: Dungey ist vielleicht nicht der Schnellste, aber mit seiner Zuverlässigkeit trumpft er.

? Spielten die mehrfachen Probleme mit den Bändern in deinem linken Knie eine Rolle bei dieser Entscheidung? Eigentlich nicht. Die WM-Strecken sind ebenfalls

brutal, aber ich bin es von der US-Meisterschaft gewöhnt. Dort gibt es Strecken auf Blue-Groove-Hardpack, aber auch auf Sand. Das Einzige, was in Europa neu ist, sind die Felsbrocken.

? Es heisst, 2015 sei deine letzte Saison, also: Win or lose. Ja, das ist der Plan. Klar könnte ich diese Entscheidung rückgängig machen, aber ich glaube es nicht. Es war eine schwere Entscheidung, meine Heimat zu verlassen, um Globetrotter zu werden, und bis jetzt macht das Reisen meiner Frau und mir richtig Spass, aber ich weiss noch nicht, wie es auf Dauer sein wird.

? Das Ergebnis in Katar war sicherlich eine Enttäuschung. Ja klar. Das Tempo stimmt, aber ich merkte gleich, dass es mir nach neun Monaten Pause an Rennpraxis fehlt. Ich kann es besser und werde es zeigen.



Sieg in Atlanta: Ryan Dungey

SuperEnduro-WM Belo Horizonte

Fremde Hilfe entschied

Von ROBERT PAIRAN

Statt dem bisherigen Dominator in der WM, Titelverteidiger Taddy Blazusiak, kämpften diesmal der US-Amerikaner Cody Webb und der Brite Jonny Walker um den Tagessieg.

Doch im dritten und letzten Lauf musste sich Walker, nachdem er Absperrband ins Hinterrad bekommen hatte, helfen

lassen – und wurde deshalb disqualifiziert.

Schon bei der Superpole holte sich Walker nicht nur die schnellste Zeit, sondern auch die ersten drei WM-Punkte vor David Knight und Cody Webb. Webb sollte am Ende dann zumindest auch die Tageswertung gewinnen.

Das unterstrich er gleich beim ersten der drei Finalläufe, in dem er einen klaren Sieg mit fast 20 Sekunden Vorsprung

vor Walker und Knight einfuhr. Blazusiak kam dahinter auf den vierten Rang und verlor damit schon die ersten WM-Punkte auf Knight, den amtierenden Vize-Weltmeister und Zweiten der aktuellen Meisterschaft.

Erster Tagessieg für Webb

Im berüchtigten zweiten Lauf mit der umgekehrten Startaufstellung holte sich zunächst GasGas-Fahrer Daniel Gibert den Holeshot, doch schon bald

übernahm Walker die Spitze und hielt sich vorsorglich aus allen Problemen heraus.

Im entscheidenden dritten Finale verursachte der britische KTM-Pilot einen Unfall in der ersten Kurve, als er sich mit Webb um die Führung stritt. Webb lag zuunterst und kämpfte sich in den zehn Runden noch auf den dritten Rang vor. Das war der erste Tagessieg für den amerikanischen KTM-Fahrer in der WM. ♦



KTM-Pilot Cody Webb wurde in Brasilien Tagessieger

SUPER-ENDURO-WM / Resultate

Belo Horizonte (BR): 28. Februar 2015, 5. WM-Wettbewerb

1. Finale: 1. Cody Webb (USA/KTM), 11 Rdn. in 7:14,209 min; 2. Jonny Walker (GB/KTM), +19,848 sec; 3. David Knight (GB/KTM), +34,601 sec; 4. Taddy Blazusiak (PL/KTM); 5. Paul Bolton (GB/KTM); 6. Alfredo Gómez (E/Husqvarna); 7. Mario Roman (E/KTM); 8. Dani Gibert (E/GasGas); 9. Daniel McCanney (GB/Husqvarna); 10. Julio Ferreira Elizario (BR/Honda).

2. Finale: 1. Walker, 10 Rdn. in 6:57,033 min; 2. Webb, +8,655 sec; 3. Blazusiak, +20,453 sec; 4. Knight; 5. Gibert; 6. Gomez; 7. Roman; 8. Bolton; 9. McCanney; 10. Kyle Redmond (USA/Beta).

3. Finale: 1. Knight, 10 Rdn. in 7:11,285 min; 2. Blazusiak, +3,900 sec; 3. Webb, +11,713 sec; 4. Gómez; 5. Roman; 6. Gibert; 7. Bolton; 8. Mc Canney; 9. Romulo Bottrel (P/Honda).

WM-Stand (nach 5 von 6 Läufen): 1. Blazusiak, 272 Punkte; 2. Knight 231; 3. Webb 227; 4. Walker 218; 5. Gómez 173; 6. Bolton 126; 7. Roman 121; 8. Gibert 110; 9. McCanney 102; 10. Redmond 94; 11. Taylor Robert (USA/KTM), 92; – ferner: 20. Eduard Hübner (D/KTM), 5. Nächstes Rennen: 14. März, Cahors/F
Internet: www.enduro-abc.com

Eisspeedway-Team-WM Berlin

Russland siegte zum 33. Mal

Russland holte in Berlin-Wilmersdorf die Goldmedaille. Österreich wurde Vizeweltmeister und die Gastgeber belegten den fünften Gesamtrang.

Die erfolgsgewohnten Eispiloten aus Russland wurden in der Hauptstadt ihrer Favoritenrolle gerecht, mussten um den Sieg aber hart kämpfen. Daniil Iwanov, Dmitri Khomitsevitch und Nikolai Krasnikov kamen insgesamt auf 56 Punkte und wurden zum 33. Mal insgesamt Teamweltmeister. Punkteverluste erlitten sie nur in den Duellen gegen das Team aus Österreich, das am Ende zwei Zähler hinter den Siegern lag.

Zorn und Simon Zweite

Erwartungsgemäss erkämpften die Österreicher den Vize-WM-Titel. Am Sonnabend wurde Harald Simon wegen Überfahrens des Innenfeldes disqualifiziert und das Team hatte vier Punkte Rückstand auf die Russen. «Damit liegen wir prinzipiell im Plan», sagte Franz Zorn. Am Sonntag sorgten sie fast für eine Riesensensation, als Simon im 34. Lauf in der Zielkurve an den Russen vorbeizog und siegte, während man Krasnikov



Wieder Weltmeister: Die Russen Khomisevitch (6) und Krasnikov (4) gegen die Klatovsky-Brüder

wegen Überfahrens der Bahnbegrenzung disqualifizierte. Die niedrigste Stufe des Podests bestiegen die Tschechen, vor dem total verjüngten schwedischen Team.

Deutschland musste mit dem fünften Platz vorliebnehmen. Günther Bauer ging ohne seine beste Maschine ins Rennen, die noch aus Russland unterwegs war. Er hatte am Sonnabend grosse Probleme mit der Technik. Zudem hatte der 43-Jährige am Sonntag einen Sturz zu beklagen. Auch Hans Weber stürzte am 1. Renntag unerschuldert. Die Schweizer waren ihren Gegnern weit unterlegen und wurden Letzte. ♦ GD

EISSPEEDWAY-TEAM-WM / Resultate

Berlin (D): 28.2./1.3.2015; Bahnlänge: 386 Meter, Wetter: sonnig/Regen, 5/4 Grad
1. Russland, 29+27 = 56 Punkte: Daniil Iwanov 16, Dmitri Khomitsevitch 20, Nikolai Krasnikov 20; 2. Österreich, 25+29 = 54: Franz Zorn 31, Harald Simon 23, Charly Ebner N; 3. Tschechien, 22+20 = 42: Antonin Klatovsky 22, Jan Klatovsky 20, Lukas Hutla N; 4. Schweden, 18+19 = 37: Daniel Henderson 10, Niclas Svensson 10, Ove Ledström 17; 5. Deutschland, 14+15 = 29: Hans Weber 6, Günther Bauer 12, Max Niedermaier 11; 6. Finnland, 10+9 = 19: Tomi Tani 18, Mikko Jetsonen 1, Erkki Aakko 0; 7. Schweiz, 8+7 = 15: Simon Gartmann 9, Markus Birn 5, Thomas Cavigelli 1.
Internet: www.fim-live.com

Eisspeedway-DM Berlin: 26. Februar 2015, Wetter: trocken, 3 Grad

1. Per-Olof Serenius* (S), 15 Punkte; 2. Günther Bauer 13; 3. Max Niedermaier 11+3, 4. Stefan Pletschacher 11+2; 5. Jimmy Olsen* (S), 11; 6. Hans Weber 10; 7. Manfred Seiffter* (A), 10; 8. Markus Jell 8; 9. Michel Bolt 7; 10. Sven Holstein (NL), 6; 11. Luca Bauer 6; 12. Sebastian Gegenbauer 5; 13. Franz Mayerbüchler 3; 14. Jouni Seppänen* (FIN), 2; 15. Johann Last* (NL), 1; 16. Jens Budden (D), 9; 17. Thomas Rausch 0.
* keine DM-Wertung

Internet: www.speedway.org

NACHRICHTEN

Mike Brown gewinnt in Down Under

Enduro Der US-Amerikaner Mike Brown gewann in Sydney auch den zweiten der insgesamt drei australischen Meisterschaftsläufe. Für das Finale am 14. März gilt der mittlerweile 43-jährige Husqvarna-Fahrer als Favorit.

Günther Bauers achter DM-Titel

Eisspeedway Günther Bauer gewann bereits am vergangenen Donnerstag in Berlin die Eisspeedway-DM zum achten Mal. Vizemeister wurde nach Stechen gegen den letztjährigen Meister Stefan Pletschacher Max Niedermaier. Bauer-Sohn Luca (16) wurde Elfter. Das mit ausländischen Gaststärtern aufgefüllte Rennen gewann jedoch Per-Olof Serenius mit Punktemaximum.

Darcy Ward bleibt weiter gesperrt

Speedway Der letztjährige Speedway-GP-Pilot Darcy Ward bleibt nach dem Urteil des Disziplinargerichts der FIM bis zum 27. Juni 2015 gesperrt. Der Australier war vor dem Lettland-GP 2014 am 17. August 2014 positiv auf Alkohol getestet worden. Wards Antrag vom September (!) 2014 auf Aufhebung der Sperre wurde vom Gericht abgelehnt. ♦ RP/TS

KOMPAKT

MX-WM Der GP von Brasilien am 16. August in Trinidad ist geplätzt. Giuseppe Luongo: «Der brasilianische Verband hat bis nächste Woche Zeit, um einen neuen Standort zu nennen.»

WMX Livia Lancelot gewann beim Auftakt zur Damencross-WM in Katar beide Läufe. Anne Borchers wurde Sechste in der Tageswertung, nachdem Larissa Papeinmeier Platz 4 wegen eines gebrochenen Rahmens abgeben musste.

MX2-WM HRC-Fahrer Tim Gajser durfte nicht nach Katar mitfliegen, weil er kein Visum vorweisen konnte. Der Slowene musste so erst zum Konsulat in Berlin und kam Freitagmittag total erschöpft im Emirat an. ♦ AH

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420

H

BMW

Powerbox BMW alle Diesel/Benziner
20% Mehrleistung ab € 199,- Tel
06198/5874707

H

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



18 NEU 2015, VOLL TODAY 158.800,- €
MwSt. awb., Energieverbrauch komb.:
11,9 kWh/100 km; Kraftstoffverbr. komb.:
2,1 l/100 km; CO2: 49 g/km; CO2-Effizi-
enz: A+. Tel. 08151-28808, AVG - Leasing
& Sportwagenzentrum GmbH, Münchner-
str. 20, 82319 Starnberg

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25557



330D GT SPORT LINE VK € 43.900,-, EZ
05/2014, 28000 km, schwarz, UPE
€ 67.300,-, jw-marhofer GmbH, Hohen-
aspden 2, 69231 Rauenberg, Tel.
06222/9398200

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25552



335d xDrive A TOU NAVI PROF VK
48.900,-, EZ 04/2014, 28000 km, weiß,
UPE € 68.290,-, jw-marhofer GmbH,
Hohenaspden 2, 69231 Rauenberg, Tel.
06222/9398200

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25548

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

H

Neu: M4/M3 382 kW/520 PS und 710 Nm
inkl. Vmax. Nur Software, kein Modul! M5
F10 551 kW/750PS 900 Nm Vmax, X6M/
X5M 529 kW/720PS 1000Nm! 550i (F10/
F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax, E-
Modelle 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450
PS, M5/M6 V10 406 kW/553 PS, 330 km/h
Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i
201 kW/274 PS, Vmax u. Leistungskits für
alle BMW/MINI. wintertuning.de

H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

H

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

H

BMW Alpina

Ankauf aller BMW Tel./Fax 0208/32420

H



ROLF HORN
WWW.ROLFHORN.DE

B4 Biturbo Cabrio Individual HeadUp,
EZ 02/2015, 1000 km, 301 kW (409 PS),
mineralweiss-metallic, Leder, Klima, Xen-
on, 82.955,- € (MwSt. awb.) Autohaus
Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879
Euskirchen, Tel. 02251/9451-0,
www.rolfhorn.de

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25578

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

H

Roadster S gesucht. 0171/4167106

H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/7684600

H

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

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und
attraktive Geschenke
zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Cobra

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

Ferrari

355 m. Handschaltung ges. 0171/4167106

H

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

328 GTB/GTS gesucht. 0171/4167106H

Wir suchen Ihren gepflegten Ferrari! Bis
Bj. 1999 - Sofortankauf oder Kommission
in Toplage München-Süd, Tel. 089-74424460
service@autosalon-isartal.de

H

**BBS
MOTORSPORT**

LESERWAHL
**BEST BRAND
2014**
KATEGORIE AUTOMOBIL
Felgen

**MOTOR
SPORT**
aktuell

BBS Motorsport GmbH
Im Mühlegrün 10
D-77716 Haslach i. K.
Tel.: +49 (0) 78 32 / 96 09 5-0
info@bbs-motorsport-gmbh.com
www.bbs.com

merzcreativ.com



Neuwertiges Ferrari 512 TR Kofferset,
beiges Leder, 6 teilig, aus Nachlass. Original
Schontaschen sind dabei. Mehr Fotos auf
Anfrage: frank@folz-transporte.de, VB
1400,- € Tel. 0160/97865552

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420 H

Jaguar

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420 H

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

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

Lexus



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man
bei Auto Lackas GmbH. 0281/95295-55,
www.lackas.de H

Maserati



Ghibli S Automatik, EZ 12/2014, 100 km,
410 PS, Nero Ribelle Mica, Voll-Leder
beige, Skyhook, Navi, SD, Klima, Xenon,
Voll u.v.m. Jetzt: 77.900,- € (MwSt. awb.)
Jacobs Sportwagen GmbH, Trierer Straße
171, 52078 Aachen, Tel. 0241-9777340,
www.maserati-aachen.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25532

Mercedes

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

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H

190 EVO I oder II ges. 0171/4167106 H

SL 65 AMG, EZ 07/07, 612 PS (450 kW),
52000 km, sw/sw, Volla., NP 240.000,- €!
Merced. Garantie bis 8/15, VB 63.900,- €.
0171/3491847, www.rupp-mercedes.de.tl

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig "VP Spirit"
- HARTMANN V 250 „Edition 1“, EZ
01/2015, ca. 4000 km, Aerodynamikpaket
VP Spirit (Front-, Seiten-, Heck- und
Dachspoiler), Sportfedersatz, Alu- Rad-
satz VEST mit WR 245/45 R19, Sportaus-
puff mit V8 Sound, Chiptuning, VOLLAUS-
STATTUNG! Standhgz., alle Assistenten,
AHK abnehm., Vollleder braun, 6-Sitzer
mit Hub-/Klapptisch, Verbr. l/100 km: in
orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2
komb.: 157 g/km, CO2- Effizienz: A.
89.000,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.D E
by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann
GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss,
02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25556

Service

Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mini

Leistungskit MINI. www.wintertuning.de H

Porsche

911 Carrera 4 GTS Cabrio, EZ 03/12,
13000 km, sw., neuw., PDK, Navi, usw.,
98.997,- €, Mwst. ausw. 0162/8077547

Renn/Rallye

BELL
Rennfahrhelme -
Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb

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

Eifel-Rallye-Festival, suche zur Miete: his-
torisches Rallye-Auto.
E-Mail: sanderwolfgang@web.de

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

www.luetticke-motorsport.de H

www.Rennsportshop.com

Renntransporter



TRAILERTECH
mehrere TRAILER
sofort VERFÜGBAR!
www.trailertech.eu

Smart

www.berlin-tuning.com H

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420 H

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

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

SCHARF und SCHNELL

www.CATCAMs.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

NOCKENWELLEN
& ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]

RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

www.indysport.de H

GA Rennsport-Ausrüster
Tel. 08678/245
www.ga-racing.com

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

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tuning-Fahrzeuge

Mehr PS ab € 199,-
www.reichert-tuning.de H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab.
T. 09229/9799-97, F-98, www.ft-albert.de H

MOTOR
SPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

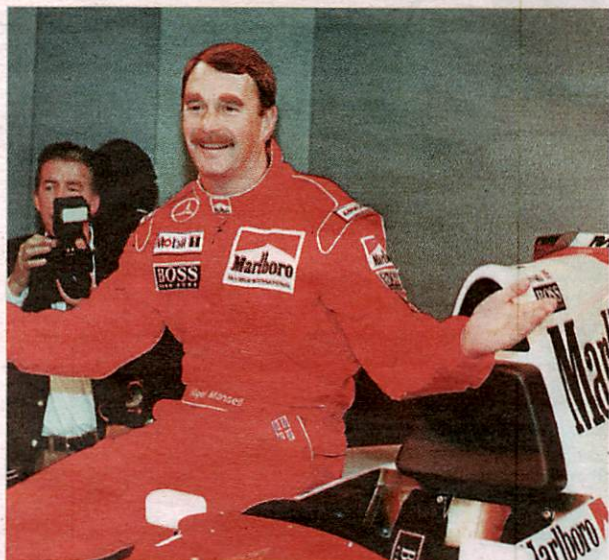
www.motorsport-aktuell.com/abo

IM RÜCKSPIEGEL



Die März-Highlights des

... vor 20 Jahren



Nigel Mansell: Vielsagende Geste am ersten McLaren-Mercedes

Formel 1 Der Einstand Nigel Mansells, 1994 hauptamtlicher IndyCar-Pilot und nur Teilzeit-F1-Fahrer bei Williams, im ersten McLaren-Mercedes endete nach wenigen Testrunden in den Leitplanken der Estoril-Piste. Immerhin hatte der Ex-Weltmeister keine Probleme bei der Umstellung von der fehlenden Pedal- auf die neue Handschalter-Kupplung.

Eine Woche später reiste Mansell verfrüht aus Estoril ab. Bei neuerlichen Tests nahe Portugals Algarve-Küste stellte sich endgültig heraus: McLaren hatte das Cockpit für den bulligen Briten schlicht und einfach zu eng gebaut. Als er unter Vertrag genommen worden war, war das 1995er-Auto längst nach Mika Häkkinens schmalen Massen im Bau. Als Mansell-Ersatz schickte McLaren Mark Blundell in den Testeinsatz.

Schnellster der zweiten Estoril-Testwoche war Titelverteidi-

ger Michael Schumacher. Sein Benetton wurde nun von einem Renault-V10- statt von einem Ford-V8-Motor befeuert. Überraschend auf Rang 2 landete Eddie Irvine in der neuen Chassis-Motor-Kombination von Jordan und Peugeot. Drittschnellster war Vize-Weltmeister Damon Hill im neuen Williams-Renault.

IndyCar Den Saisonauftakt in Miami gewann Jacques Villeneuve (Green-Reynard-Ford). Auf den weiteren Podiumsplätzen landeten Mauricio Gugelmin (PacWest-Reynard-Ford) und Bobby Rahal (Rahal/Hogan-Lola-Mercedes). Sieger beim zweiten IndyCar-Auftritt – erneut auf einem Stadtkurs – wurde Paul Tracy. Der Pilot von Newman/Haas liess in seinem Lola-Ford Bobby Rahal und Scott Pruett (Patrick-Lola-Ford) hinter sich. Beide kanadischen IndyCar-Gewinner dachten zu diesem Zeitpunkt

ernsthaft an einen Umstieg in die Formel 1.

12h Sebring 23 Jahre hatte kein Ferrari das historische US-Langstreckenrennen gewonnen. Das schafften im März 1995 das Fahrer-Terzett Andy Evans/Fermín Vélez/Eric van de Poele. Ihr Siegerauto: ein Scandia-Ferrari 333 SP.

DTM Die Starterliste für 1995 enthielt 28 Fahrernamen. Prominentester Neueinsteiger war Michele Alboreto bei Alfa Romeo. Der Italiener hatte nach der Saison 1994 seine bei Minardi nicht mehr in Schwung kommende F1-Laufbahn beendet.

Rallye-WM Carlos Sainz (Subaru Impreza WRX) war beim dritten Jahreslauf in Portugal nicht zu schlagen. Zweiter wurde Juha Kankkunen (Toyota Celica GT-Four), Dritter Colin McRae (Subaru Impreza WRX). Armin Schwarz (Toyota Celica GT-Four) wurde als Gesamtvierter gewertet.

... vor 40 Jahren



Führungsduell: Scheckter blieb in Kyalami vor Reutemann

Formel 1 Beim dritten WM-Lauf in Kyalami (Südafrika) gelang Lokalmatador Jody Scheckter am 1. März 1975 der Heimsieg. Davor, dabei und danach war das alles anders als ein leichtes Spiel. Am Samstag hatte «Baby Bear» seinen Tyrrell-Ford vom Typ 007 bei der Jagd nach den Pole mit rund 240 km/h in die Fangzäune gepfeffert – und damit dessen Renn-einsatz zunichte gemacht. Immerhin konnten die neuen Rad-aufhängungen repariert und ans Ersatzauto montiert werden. Am Sonntagmorgen im Warm-up der nächste Scheckter-Schock: Motorschaden.

Mit unerprobter Austauschmaschine (Ford-Cosworth V8) und immer noch nicht optimal abgestimmtem Fahrwerk ging der Heim-GP los für Südafrikas Nationalhelden. Kurz nach dem Start konnte sich Scheckter zwischen das aus Reihe losgefahrene Brabham-Duo der beiden Carloses quetschen. Mit Pace voraus und Reutemann

hintendran spulte Scheckter die ersten Runden ab. Dann ging er an Pace vorbei und behauptete die Führung bis ins Ziel.

Das konnte auch Luft im Bremssystem nicht verhindern. Durch rechtzeitiges «Pedal-pumpen» vor den Bremszonen bekam der Hausherr von Kyalami das Problem in den Griff und gewann am Ende vor Reutemann und Tyrrell-Teamkollege Patrick Depailler. Danach gab es für Scheckter neben der Nachricht über den folgenlosen Unfall seines Bruders Ian (in Runde 56 auf einem Tyrrell von Lexington Racing) allerdings einen dicken Wermutstropfen: Es fehlte eine Schallplatte mit Südafrikas Nationalhymne.

Das Debüt des neuen Ferrari 312 T endete in Kyalami mit Rang fünf für Niki Lauda und Rang 16 für Clay Regazzoni, der wegen Bruchs des Leichtbau-Gasgestänges in der 72. der 78 Runden ausgeschieden war.

Zwei Wochen später startete die Europasaison der Formel 1

mit dem nicht zur WM zählenden Race of Champions im englischen Brands Hatch. Ausser Lotus fehlten allerdings die Top-Teams. So konnte der sonst chancenlose Shadow-Pilot Tom Pryce gewinnen – vor John Watson (Surtees) und Ronnie Peterson (Lotus). Mit im Starterfeld waren zum ersten Mal in Europa Autos der US-Rennserie Formel 5000. Klassensieger dort: Ian Ashley (Lola).

Formel 2 Die beiden Auftaktrennen zur EM-Saison entschied Jacques Laffite (Martini-BMW) in Estoril (Portugal) und Thruxton (England) für sich.

Sportwagen-/Marken-WM In Mugello gewannen über eine Distanz von 150 Runden (787 km) Jabouille/Larrousse auf Alpine A442 Turbo vor Merzario/Ickx auf Alfa Romeo TTT12.

Rallye-WM Ove Andersson siegte bei der Safari-Rallye in Kenia. Auf Peugeot 504 schlug der Schwede den Italiener Sandro Munari (Lancia Stratos). P3: Waldegaard (S/Lancia Stratos).

Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

... vor 30 Jahren



Streithansl 1: Gerhard Berger



Streithansl 2: Jo Gartner



Rallye-WM-Lauf in Portugal: Timo Salonen

Formel 1 Das Gezerre um das zweite Arrows-BMW-Cockpit entwickelte sich im März 1985 zur Schlamm Schlacht zwischen zwei Fahrern aus Österreich: Gerhard Berger und Jo Gartner. Berger nannte Gartner einen «linken Hund» und wunderte sich unschuldig, als sein Wortlaut 1:1 in der Zeitung landete. Gartner konterte mit einem offenen Brief, in dem er Berger riet: «Noch Zeit lassen beim Aufsetzen der Lauda-Nachfolgerkrone, da es Dir an Format fehlt.»

Auslöser der Posse war Jackie Oliver, der Arrows-Teamchef. Der spekulierte bis zum letzten Moment mit der grösstmöglichen Sponsoren-Mitgift. Schliesslich bekam Berger den Arrows-Zuschlag und Gartner plante eine Fortsetzung seiner Zusammenarbeit mit Osella.

Ansonsten waren Testfahrten der F1-Mittelpunkt. In Le Castellet blieben die Ferrari-Piloten Arnoux und Alboreto die Schnellsten. Beim zweiten Rio-

Test des Jahres 1985 waren zwei Einheimische tonangebend: Lotus-Renault-Neuzugang Ayrton Senna und Brabham-BMW-Routinier Nelson Piquet. In Imola überraschte Thierry Boutsen im neuen Arrows-BMW mit den schnellsten Testrunden. Dort ebenfalls wieder stark: Ferrari (Alboreto), Lotus-Renault (de Angelis) und Brabham-BMW (Piquet). Und wieder nicht gut genug für Spitzenplätze waren die McLaren-TAG/Porsche von Lauda/Prost.

Das neue Zakspeed-F1-Team, das seinen GP-Einstieg erst im Verlauf der Saison ins Auge fasste, konzentrierte sich in Misano mit seinem bis dato einzigen Chassis auf den selbst entwickelten Vierzylinder-Turbo-Motor. Fahrer: Jonathan Palmer.

Formel 3000 Das Zittern um einen Job in der Nachfolgeserie der Formel 2 ging für Christian Danner gut aus. Der Bayer kam in einem March-Cosworth von Bob Sparshott unter. Mit einer

Runde Rückstand beendete Danner in Silverstone das Premièreren der neuen Kategorie als Vierter. Vor ihm landeten im strömenden Regen der vorerst letzte F2-Champion Mike Thackwell, John Nielsen (beide Ralt-Cosworth) und Michel Ferté (March-Cosworth).

12h von Sebring Porsche erzielte beim Einmal-um-die-Uhr-Klassiker in Florida einen Dreifachsieg. Dabei ganz vorne platziert war die Fahrerpaarung Bob Wollek und IndyCar-Experte A.J. Foyt.

DPM (DTM) In der Deutschen Produktionswagen-Meisterschaft, der Basis-Serie der späteren DTM, waren die BMW-Coupés vom Typ 635i eine Klasse für sich beim Saisonauftakt: In Zolder landeten damit Harald Grohs, Roberto Ravaglia und Kurt König auf den ersten drei Plätzen.

Rallye-WM In Portugal siegte Peugeot-Pilot Timo Salonen vor Miki Biasion (Lancia).

... vor 50 Jahren



F1-Sieg ohne Punktergebnis: Mike Spence in Brands Hatch

Formel 1 Ihre noch bis Ende Mai andauernde WM-Pause überbrückte die automobile Königsklasse mit einem weiteren Rennen ohne Punktevergabe. Am 13. März 1965 fand in England das erste von insgesamt 14 Formel-1-Rennen unter dem Namen «Race of Champions» statt. Der Titelsponsor in Brands Hatch war damals die Tageszeitung «Daily Mail». Auf der Berg-und-Talbahn in der Grafschaft Kent standen 80 Runden auf dem Programm. Sie mussten in zwei Läufen mit jeweils 40 Runden absolviert werden. Die Fahrzeiten beider Läufe wurden addiert, die Summe ergab den Gesamtsieger.

Alle vier in der F1 aktiven Weltmeister waren am Start: Jack Brabham (Brabham-Climax), Jim Clark (Lotus-Climax), Graham Hill (BRM) und John Surtees (Ferrari). Den ersten Lauf gewann Clark klar vor Dan Gurney (Brabham-Climax) und Mike Spence (Lotus-Climax).

Die zweite Etappe wurde dagegen nicht zum leichten Spiel für Clark.

Diesmal lag ihm Gurney von Anfang an im Nacken. Nur der Amerikaner konnte das hohe Tempo des Schottens in Brands Hatch mitgehen. In ihrem teils Seite an Seite geführten Duell beging Clark einen seiner seltenen Fehler – wahrscheinlich geblendet durch die Sonne – und schleuderte in einen Erdwall. Der Weltmeister von 1963 blieb unverletzt. Nachdem Gurney (Motorschaden) und auch der nächste Spitzenreiter, Jack Brabham (Ölverlust), ausgeschieden waren, hatte Spence freie Bahn. Der Brite gewann den zweiten Lauf und wurde nach seinem dritten Rang in Heat 1 Gesamtsieger – vor F1-Neuling Jackie Stewart (BRM) und Routinier Jo Bonnier (Brabham-Climax).

Tasman-Serie Zwei Wochen vor dem Race of Champions waren die meisten der GP-Piloten beim letzten Lauf der 1965-

sieben Rennen umfassenden Formel-Rennserie (2,5 Liter Hubraum) angetreten. Dabei hatte in Longford in Australien Bruce McLaren (Cooper-Climax) gewonnen. Jim Clark (Lotus-Climax), der bereits vorher als neuer Tasman-Meister festgestanden hatte, war Fünfter geworden. Eine Woche später siegte Clark auf Lotus-Climax in Brisbane auch im nicht zur Tasman-Serie zählenden Lakeside 99. Dort fehlten aber grosse Gegner wie Brabham, McLaren und die beiden Hills.

Formel 2 In Silverstone konnte Clark am 20. März sein viertes Formel-Rennen des Monats nicht fahren. Wegen sintflutartigen Regens wurde dort der F2-Lauf gar nicht erst gestartet. **12h Sebring** Den Klassiker auf dem Flugplatzkurs in Florida gewannen Jim Hall und Hap Sharp (beide USA) auf einem Chaparral-Chevrolet. Diesen Aussenseiter machte sein Automatikgetriebe überlegen.

Namen & Nachrichten

Uncini & Fabi 60 Jahre alt

»» **Franco Uncini** Der 500er-Weltmeister von 1982 feiert am 9. März seinen 60. Geburtstag. Uncini erreichte bereits als Privatfahrer in der 500er-Klasse zwei Podestplätze und wurde WM-Vierter 1980. Nachdem Marco Lucchinelli 1981 nach seinem Titelgewinn zu Honda gegangen war, setzte Teamchef Roberto Gallina Uncini auf die Werks-Suzuki. Dieser bedankte sich mit fünf Siegen und stand drei Rennen vor Schluss als Weltmeister fest. 1983 wurde Uncini in Assen nach einem Sturz von Wayne Gardner getroffen – nachdem ihm dabei der Helm vom Kopf gerissen worden war, lag er tagelang im Koma. Auch nach seiner Genesung konnte Uncini nicht an frühere Erfolge anknüpfen. So zog er sich Ende 1985 vom Rennsport zurück. Der Unfall sollte sein Verhältnis zur Sicherheit im Rennsport nachhaltig verändern. Heute ist er Sicherheitsbeauftragter der FIM.

»» **Teo Fabi** Auf den Tag genau gleich alt wie Uncini ist Teo Fabi. Der kleingewachsene Mailänder blickt auf eine bewegte Karriere zurück, die auf der Skipiste begann.

1970 nahm Fabi im zarten Alter von 14 Jahren (für Brasilien, die Heimat seines Grossvaters) an der WM in Gröden teil – und zwar in Abfahrt und Riesentorlauf. Mitte der 70er-Jahre stellte Fabi die Skier in die Ecke und widmete sich dem Motorsport. Dort brachte es der Glatzkopf bis in die F1. Allerdings blieb Fabi trotz drei Pole-Positions sieglos. Mehr Erfolg hatte er in den USA, wo er für Porsche 1989 in Mid-Ohio gewann. Auch in Le Mans stand «Dropsi», wie er wegen seines treuerhizigen Blickes genannt wird, zweimal auf dem Podest: 1991 (Jaguar), 1993 (Peugeot). Fabi lebt noch heute in Mailand. Ab und zu lässt er sich bei historischen Events blicken.

»» **Pastor Maldonado** Der Venezolaner kommt auf die Hälfte der Jahre von Uncini und Fabi. Der Lotus-Pilot feiert ebenfalls am 9. März – allerdings erst den 30. Sein bisher grösster Erfolg: der Sieg beim Spanien-GP 2012.

»» **Caterham** Auf wyleshardy.com werden diese Woche die Überreste des Caterham-F1-Teams angeboten. Ein Blick in den Online-Katalog lohnt sich. ♦ IP/CE



Ex-Champion Franco Uncini



Auch schon 60: Teo Fabi



Runder Geburtstag: Maldonado



Lot 878: Caterham 2011

FAN-SHOP

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

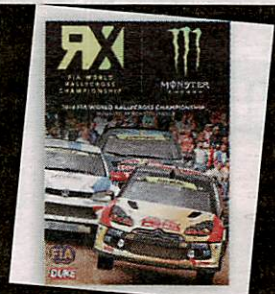


< Jacks letzter Siegerwagen

Der 2014 verstorbene Jack Brabham war eine Formel-1-Ikone. Mit dem Brabham BT33 sicherte sich der Australier 1970 in Südafrika den Sieg. Es war sein letzter Triumph im GP-Zirkus. Rund 55 Euro, Spark 1:43, im Fachhandel, Infos: www.sparkmodel.com

The Best of Rallycross >

Der WM-Status hat der Rallycross-Szene richtig Auftrieb gegeben. Auf zwei Discs hat Duke Video die Highlights von 2014 zusammengefasst. Darüber freut sich nicht nur Meister Petter Solberg. 16,99 Pfund, Laufzeit 6 h, engl., bei www.dukevideo.com



< Held vergangener Tage

Er stand im Schatten von Jo Siffert und Clay Regazzoni. Doch die Karriere des Schweizer Silvio Moser verdient Beachtung – genauso wie das Buch über ihn, das es (bisher) leider nur auf Italienisch gibt. 65 Fr., 300 Seiten, erhältlich bei www.silviomos.ch

Williams in zwei Grössen >

Williams war 2014 die Überraschung schlechthin. WM-Dritter: Das hätte den Briten nur wenige zugezählt. Spark hat den FW36 in zwei Grössen verkleinert: 1:43 (Bild) und 1:18. Rund 55 und 150 Euro (1:18), im Fachhandel, Infos: www.sparkmodel.com



< Sieben Stunden SBK

Wem es draussen noch zu kalt ist, um Motorrad zu fahren, dem bieten wir hier eine Alternative: Mehr als sieben Stunden Superbike-Weltmeisterschaft – da wird jedem Zweirad-Fan warm ums Herz. 16,99 Pfund, Laufzeit 7 h, engl., bei www.dukevideo.com

Der Vettel-Bezwinger >

Daniel Ricciardo hat 2014 seinen Teamkollegen, den vierfachen Weltmeister Sebastian Vettel, ganz schön in den Schatten gestellt. Für alle Dany-Fans gibt es jetzt den Red Bull RB10 in 1:18. Rund 115 Euro, Minichamps, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de



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, Johannes Orasche, Imre Paulovits, Peter Voncken

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel, Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grübler, Michael Helmrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Thomas Schiffler, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiecek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat;
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

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

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Löttscher

Grafik und Produktion:

Jürg Stohler, Jürg Schneider, Sascha Benzec, 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 Efrigg
iefrigg@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); Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abbonnentenservice:

Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88, Telefax 0711-182 2550
Übrige Länder: AboService MOTORSPORT aktuell, Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31 300 62 67, motorsportaktuell@staempfli.com
© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellengabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488

**Keine lausigen Fans
Zu «Armes Deutschland»,
Titelzeile auf MSA 9/2015**

Die Headline trifft voll ins Schwarze: «Armes Deutschland!» In Deutschland wurde das Automobil erfunden, Mercedes ist nicht nur als Werksteam in der Formel 1, sondern stellt den aktuellen Weltmeister bei den Konstrukteuren sowie Lewis Hamilton als Fahrer. Dazu sind drei deutsche Fahrer in der Formel 1: Rosberg, Vettel und Hülkenberg. Und da soll vielleicht kein Grand Prix in Deutschland stattfinden? Unvorstellbar! Stattdessen wird in Bahrain, Abu Dhabi und bald in Katar gefahren! Da platzt mir der Kragen. Das sind alles Nationen, die noch nie einen Formel-1-Fahrer hervorgebracht haben. Geld schlägt Tradition. Ein Grand Prix am Golf reicht völlig. Bernie Ecclestone kann doch den Verantwortlichen des Nürburg- oder Hockenheimrings ruhig entgegenkommen. Und dann, liebe Formel-1-Fans: sofort Karten bestellen, dass das Rennen ausverkauft ist. Zeigt Mister Ecclestone, dass deutsche Fans nicht lausig sind! Claus Altzweig, D-75031 Eppingen

**Durchaus bewundern
Zum Leserbrief «Unter der
Gürtellinie», MSA 10/2015**

Ich kann Leser Ratzenberger nur zustimmen. Warum schreibt jemand so einen geistigen Dünnschiss? Auch der Beurteilung der Leistung von Herrn Mateschitz kann ich mich Ratzenberger nur anschließen. Im Übrigen gibt es in Deutschland viele Fans, die die hervorragenden Leistungen der Österreicher in der Formel 1 durchaus bewundern und mit Respekt beobachten. Guido Helfert, D-67063 Ludwigshafen

**Hässliche Mini-Vans
Zum Leserbrief «Schon länger
schlauer», MSA 10/2015**

Auch ich denke wie Leser Exner, dass man der geldgierigen Hyäne Ecclestone nicht noch mehr Moneten in den Rachen schieben sollte. Nicht zustimmen kann ich Exners Empfehlung, einen Blick zur WTCC zu werfen. Dort fahren ja auch stark kastrierte

Einheitsautos mit lächerlichen 280 PS, die mit ihren Hightech-Fahrwerken zudem hoffnungslos untermotorisiert sind. Da gefällt mir der ADAC-GT-Cup mit wunderschönen Traumwagen schon besser, die alle unterschiedliche Fahrzeugkonzepte haben und bei dem doch durch geschickte Regelanpassung alle Marken je nach Strecke siegfähig sind. Johann Kneissl, A-8786 Rottenmann

**Einfach menschlich
Zum Vergleich zwischen
Formel 1 und NASCAR-Serie**

Meiner Ansicht nach hat die Formel 1 ein kleiner, greiser und geldgieriger 84-Jähriger zugrunde gerichtet. Der alte Mann soll doch einmal über den grossen Teich schauen. NASCAR heisst das Zauberwort, Racing vom Feinsten. Bewährte Technik mit 5,8-Liter-V8-Triebwerken, handgeschalteten Getrieben, über 850 PS, Motoren ohne jede Elektronik und ein Starterfeld von 43 Autos bestimmen hier das Renngeschehen und das zu äusserst erschwinglichen Preisen. Wer einmal den brüllenden Sound von 43 dieser NASCAR-Boliden gehört hat, der sieht und hört sich kein Formel-1-Rennen mehr an. Bei NASCAR ist es noch der Fahrer, der sein Fahrzeug mit Feingefühl und Fahrkönnen ohne jede elektronische Hilfe bewegen muss. In der Formel 1 sitzt der Fahrer in einem von der Box ferngesteuerten Rasenmäher. Ein ganz entscheidender Faktor sind auch Rennfahrer zum Anfassen, die für ihre Fans wirklich da sind. Und wenn auch einmal nach dem Rennen die Emotionen überkochen und dabei die Fäuste fliegen, dann ist das einfach menschlich. Beim nächsten Rennen sieht man die Kontrahenten dann wieder friedlich beieinander sitzen. NASCAR-Fahrer sind in Amerika Volkshelden. Das liegt nicht zuletzt daran, dass fast jeder NASCAR-Fahrer sehr viel Zeit und Geld in karitative Zwecke investiert und sich aktiv einbringt wie Jeff Gordon mit «Drive to End Hunger». Demgegenüber ist es nahezu beschämend, wenn ein deutscher Rennfahrer beim Spendenmarathon von RTL seinen Helm versteigert – den er womöglich nicht einmal bezahlt hat.

In der NASCAR-Serie darf ein Rennfahrer Donuts auf der Rennstrecke machen, ja der Sieger darf sogar entgegen der Fahrtrichtung seine Ehrenrunde bestreiten, in der Formel 1 würde so etwas hart bestraft. Aber genau das ist es doch, was der Racefan sehen will. Frank Gajda, D-97478 Knetzgau

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 3. 3.

- 22.45 Classic Races: BMW Motorsport 1976, Rückblick (W) SKY MOTORVISION
- 23.00 Tourenwagen-WM WTCC 2015: Saisonvorschau EUROSPORT
- 23.10 DTM-Highlights: Rennen in Valencia 2011 (W) SKY MOTORVISION

MITTWOCH, 4. 3.

- 3.10 Euro-V8-Serie Brünn/CZ, Rennen 2014 (W) SKY MOTORVISION
- 12.20 Motorheads: Porträt Rennfahrerin Sabine Schmitz (W) SKY MOTORVISION
- 15.00 Classic Races: 1000 Kilometer Nürburgring 1984 (W) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 5. 3.

- 0.45 Tourenwagen-WM WTCC 2015: Saisonvorschau (W) EUROSPORT
- 7.00, 16.40 V8-Supercars Adelaide/AUS, 1. Lauf 2015, Rennen (Aufz.) MOTORS-TV
- 7.00 Classic Races: 500-Meilen-Rennen Indianapolis 2012 (W) SKY MOTORVISION
- 8.30 Tourenwagen-WM WTCC 2015: Saisonvorschau (W) EUROSPORT
- 15.30 Truck-GP Nogaro/F 2013, 3. Lauf Truck-EM (W) SKY MOTORVISION
- 17.30 DTM-Highlights: Shanghai/RC 2010, Rennen (W) SKY MOTORVISION

FREITAG, 6. 3.

- 9.15 DTM-Highlights: Mugello/I 2007, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 15.45 Porsche Carrera Cup Sachsenring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 21.15 Rallye Monte Carlo Historique 2015, Höhepunkte (Zus.) MOTORS-TV
- 22.05 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte (Zus.) MOTORS-TV

SAMSTAG, 7. 3.

- 8.15 NASCAR Sprint Cup Atlanta 500/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 19.00 Rallye-WM WRC Mexiko, Höhepunkte Live Stage (live) SPORT 1
- 20.00 Tourenwagen-WM WTCC Termas de Rio Hondo/RA, Qualifying (Aufz.) EUROSPORT
- 23.10 NASCAR Truck Series Atlanta/USA, Höhepunkte Rennen (Zus.) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 8. 3.

- 10.40 Ferrari Challenge Europe Portimão/P, 1. bis 4. Lauf (W) SKY MOTORVISION
- 12.30 Formel-1-Jahresfilm 2014 des Formula One Management FOM (W) SKY SPORT 2
- 12.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Rennen 2014 (W) SKY SPORT 2
- 14.55 United Sports Car Championship: 24 Stunden Daytona/USA SKY MOTORVISION
- 15.15 ADAC-GT-Masters Sachsenring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 17.25 ADAC-GT-Masters Sachsenring 2014, Höhepunkte Rennen SKY MOTORVISION
- 18.40 NASCAR-Euroserie Magione/I 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 19.00 Tourenwagen-WM WTCC Termas de Rio Hondo/RA, 1. Rennen (live) EUROSPORT
- 19.05 NASCAR Truck Series Atlanta/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 19.55 NASCAR Sprint Cup Las Vegas/USA, Rennen (live) SKY MOTORVISION
- 20.00 Tourenwagen-WM WTCC Termas de Rio Hondo/RA, 2. Rennen (live) EUROSPORT

MONTAG, 9. 3.

- 0.00 Rallye-WM WRC Mexiko, Höhepunkte 3. Etappe (Zus.) SPORT 1
- 1.30 Tourenwagen-WM WTCC Termas de Rio Hondo/RA, 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
- 2.15 Tourenwagen-WM WTCC Termas de Rio Hondo/RA, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
- 8.30 ADAC GT Masters Sachsenring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 9.10 DTM-Highlights: Dijon/F 2009, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 10.00 Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Putrajaya/MAL, Punta del Este/ROU, Buenos Aires/RA, alle Rennen (W) SKY SPORT 2

DIENSTAG, 10. 3.

- 0.35, 10.45 Rallye-WM Mexiko 2015, Höhepunkte der Rallye SERVUS-TV

MOTORRAD

DIENSTAG, 3. 3.

- 12.20 Motocross-GP Doha-Losail/OA, 2. Rennen MX2 (Zus.) MOTORS-TV
- 13.10 Motocross-GP Doha-Losail/OA, 2. Rennen MXGP (Zus.) MOTORS-TV
- 23.30 Motocross-GP Doha-Losail/OA, Höhepunkte aller Rennen (Zus.) EUROSPORT

MITTWOCH, 4. 3.

- 3.15 Supercross Lille (Ex-Paris-Bercy)/F 2014, Höhepunkte (Zus.) MOTORS-TV
- 11.45, 12.15 Motocross-GP Doha-Losail/OA, 1. und 2. Rennen MXGP (W) EUROSPORT 2
- 15.20 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2013, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 5. 3.

- 19.45 ADAC MX Masters Aichwald 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 21.10 Eisspeedway-Team-WM-Berlin/D, Finale (Aufz.) MOTORS-TV
- 21.40 Red Bull X Fighters Madrid/E, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
- 22.05 Motocross-GP Doha-Losail/OA, 1. Rennen MX2 (W) MOTORS-TV
- 22.10 Red Bull X Fighters Madrid/E, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
- 23.00 Motocross-GP Doha-Losail/OA, 1. Rennen MXGP (W) MOTORS-TV

FREITAG, 6. 3.

- 0.25 Red Bull X Fighters Glen Helen/USA 2013, Freestyle-MX (W) SKY MOTORVISION
- 8.45 IDM Superbike Nürburgring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 12.15 Red Bull Hard Enduro: City Scramble 2012, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
- 16.45 Red Bull Hard Enduro: Hare Scramble 2013, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION

SAMSTAG, 7. 3.

- 1.40 ADAC MX Masters Aichwald 2014, Höhepunkte Rennen SKY MOTORVISION
- 5.20 Red Bull Hard Enduro: Sea to Sky 2012, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 8. 3.

- 12.50 IDM Superbike Nürburgring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 16.55 ADAC MX Masters Aichwald 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

MONTAG, 9. 3.

- 10.00 IDM Superbike Schleizer Dreieck 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 10.30 Red Bull Hard Enduro: Romaniacs 2012, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
- 11.00 Red Bull X Fighters Madrid/E 2012, Freestyle-MX (W) SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 10. 3.

- 13.05 Red Bull X Fighters Osaka/I 2013, Freestyle-MX (W) SKY MOTORVISION
- 23.30 Motocross-GP Nakhonchaisri/T, Höhepunkte aller Rennen (Zus.) EUROSPORT

TERMINE

AUTOMOBIL

5.-8. 3.	Rallye Mexiko	WM	MEX
8. 3.	WTCC Termas de Rio Hondo	WM	RA
8. 3.	NASCAR Sprint Cup Las Vegas		USA

MOTORRAD

7. 3.	Supercross Daytona	WM	USA
7./8. 3.	Eisspeedway-GP Assen	WM	NL
7./8. 3.	Enduro Uelsen	DM	D
8. 3.	Motocross-GP Nakhonchaisri	WM	T
8. 3.	X-Trial Barcelona	WM	E

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Der nächste Einsatz des DSK-Busses ist wieder zu Beginn der neuen Saison geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT / 10. 3. 2015

AUTOMOBIL

Formel 1: Aktuelle News
WTCC: Termas de Rio Hondo
Rallye-WM: Mexiko

MOTORRAD

MotoGP: Aktuelle News
Motocross-GP: Thailand
Supercross-WM: Daytona

KONTAKT

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

DRIVE THE LEGEND.

TITEL VERTEIDIGT. ZWEIFACH.



PERFEKT!

Titel verteidigt und Ziel erreicht: Ihre Begeisterung. Vielen Dank für Ihre Wahl. Sie haben uns in den Kategorien Sport-Fahrwerke und Stoßdämpfer zur Best Brand 2015 gewählt! Ihre Wahl zeigt uns, dass wir gemeinsam auf dem richtigen Weg sind. Und Ihr Vertrauen von heute, ist unser Ansporn für morgen: das perfekte Fahrgefühl für jeden Anspruch.

BILSTEIN®



bilstein.de