

MOTORSPORT aktuell

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



MotoGP

Rossi macht Márquez platt

S. 24

Formel 1 - Hamilton siegt in Bahrain knapp vor Räikkönen

VORTEIL SILBER



Tourenwagen-WM
Totaler Triumph für Citroën in Marokko S. 18

Moto2
Zarco gewinnt, Folger mit viel Pech S. 26

USCC
Erster Sieg für BMW im Retro-Design S. 17

Motocross-WM
Max Nagl bald WM-Führender? S. 30

DTM
Zweites Rennen am Nürburgring? S. 17

Panorama
Zum 60. Geburtstag von Olaf Manthey S. 45

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

www.motorsport-aktuell.com



Jeden
Dienstag
neu

Mercedes hatte dank Lewis Hamilton auch beim Grand Prix von Bahrain die Nase vorn. Doch der Vorsprung auf Verfolger Ferrari schmilzt. Nuancen ent-

scheiden über Sieg und Niederlage. In der Wüste von Sakhir haben der Wind und ein entfesselter Hamilton das Zünglein an der Waage gespielt. **Ab S. 4**



LIEBE LESER!

Drei Hamilton-Siege, ein Vettel-Triumph – das waren die ersten vier Grands Prix in Übersee. Und damit verabschiedet sich die Formel 1 in eine dreiwöchige «Frühlingspause». Weiter geht es am 10. Mai in Barcelona. Fast alle Teams haben für dort Updates angekündigt. Am Kräfteverhältnis werden sie jedoch nicht viel verändern. Mercedes, vor allem Hamilton, sind immer noch top (Seite 4). Der amtierende Weltmeister cruist von Sieg zu Sieg. Und das mit einer Leichtigkeit. Sicher: Der Mann mit den funkelnden Ohringen und dem Möchtegern-Rapper-Image polarisiert. Aber er fährt absolut weltmeisterlich. Und: Er lässt sich durch nichts aus der Ruhe bringen. Dass er in der WM schon 27 Punkte vor seinem Teamkollegen liegt, sagt alles. Ob er dadurch die Formel 1 langweilig macht? Ein bisschen vielleicht. Aber genießen wir doch lieber diese außergewöhnliche Demonstration. Denn Supertalente wie ihn gibt es nur selten. Am 110. Grand-Prix-Sieg von Valentino Rossi (Seite 24) stört sich auch niemand. Im Gegenteil: Der Mann ist Kult. Und verdient meinen allergrößten Respekt!

Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Max Nagl
WO? Pietramurata (Italien)

WAS? Dritter GP-Sieg 2015.
WM-Titel in Griffweite



WER? Bahrain International Circuit
WO? Sakhir (BRN)

WAS? Die Formel-1-Rennstrecke aus der Vogelperspektive – oder ein Anblick wie im Märchen «Tausendundeine Nacht»



WER? Valentino Rossi (I)
WO? Termas de Rio Honda (RA)

WAS? Grenzenloser Jubel im Team des «Doktors» über dessen 110. Grand-Prix-Triumph

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Warum Motoren Sorgen machen S. 3
FORMEL 1 Mercedes schlägt Ferrari knapp S. 4
FORMEL 1 Sorgenkinder McLaren und Manor S. 6
FORMEL 1 Übersicht: Team für Team in Bahrain S. 8
FORMEL 1 Interview mit Sergio Pérez S. 10
GP2 Vandoorne/Haryanto siegen beim Auftakt S. 14
LANGSTRECKEN-WM Was macht Nissan? S. 16
USCC Erster Triumph für BMW im Retro-Design S. 17
DTM Zweites Rennen am Nürburgring? S. 17
TOURENWAGEN-WM Citroëns Fünffachsieg S. 18
RALLYE-WM Vorschau auf Argentinien S. 21

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: Ezpeletas Pläne ab 2017 lassen hoffen S. 23
MOTOGP Rossi schlägt Márquez in Argentinien S. 24
MOTO2 Zarco gewinnt, Folger mit viel Pech S. 26
MOTO2 Deutschsprachige im Überblick S. 27
MOTO3 Doppelsieg vom Team Kiefer S. 28
ENDURANCE-WM Suzuki gewinnt in Le Mans S. 29
SUPERBIKE-WM Rea nicht zu bremsen S. 30
MOTOCROSS-WM Nagl bald WM-Leader? S. 32

PANORAMA

- TOP-MANAGER** Olaf Manthey wird 60 S. 45
BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Achtung Fahrerlager S. 46
IMPRESSUM S. 46
LESERBRIEFE S. 47
SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 47
 ! = Titelseiten

Fotos Titelseite:
ALLE FREI

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

MOTORSPORT
aktuell

Formel 1 - Motoren

Antrieb macht Sorgen

Von MICHAEL SCHMIDT

Alle reden über den hohen Motorenverbrauch von Renault und Honda. Aber auch bei den anderen gibt es Probleme. Mit einem Phänomen haben alle zu kämpfen. Höhere Ladedrücke und gesteigerte Drehzahlen machen Kolben, Lauffbuchsen, Zylinderkopfdichtungen und Motorblöcken das Leben schwer.

Die Renault-Teams Red Bull und Toro Rosso treten in Bahrain mit der dritten von vier Antriebsquellen an. Die Schäden von China sind geklärt. Im Gegensatz zur ursprünglichen Annahme haben sie einen unterschiedlichen Hintergrund. Was die Aufgabe nicht einfacher macht. Bei Daniil Kvyats Motor rieb sich ein Kolben in der Lauffbuche fest. Bei Max Verstappen verabschiedete sich ein Kolbenbolzen. In beiden Fällen sollen danach auch die Turbolader in Mitleidenschaft gezogen worden sein.

Bei Daniel Ricciardos vorsorglich getauschtem zweiten Motor bestätigte sich die Vermutung: Die Zylinderlaufbuchsen wiesen Risse auf. Dieses Problem ist nicht neu. Renault hat bei allen dritten Antriebs-einheiten bereits Vorkehrungen dagegen getroffen. Wie beim Stirnradsatz, der Ricciar-



Sorgenkind Nummer 1: Renault beklagt die meisten Motorschäden (im Bild: Verstappen in China)

do in Melbourne nach 48 Kilometern zu Bruch ging. Nur die Kolben sind noch auf dem alten Stand. Was kein Ruhelkissen ist.

Auch Honda nicht im Fahrplan

Honda scheint die Probleme mit der Welle der MGU-K einigermaßen im Griff zu haben. In China gab es diesbezüglich keine Klagen. Aber die Japaner trauen sich auch noch nicht, den Motor voll aufzudrehen. Man fährt mit 80 PS unter dem Zielwert. In puncto Fahrplan

sieht es bei den Japanern wie folgt aus: Die McLaren-Piloten sind beim Motor und der MGU-H bei Nummer 2, beim Turbolader und der MGU-K bereits bei Nummer 3 angelangt. Fernando Alonso hat auch schon zwei Batterien und zwei Boxen der Leistungselektronik verbraucht.

Renault schraubt die Drehzahl aus Sicherheitsgründen zurück. Man hört es dem Motor an. Im Gegensatz zu Ferrari und Mercedes ist der Sound

nicht lauter geworden. Trotzdem tritt das befürchtete Klopfen, also eine unkontrollierte Verbrennung auf.

Renault und Honda gelten als die Sorgenkinder im Feld. Doch auch bei Mercedes und Ferrari läuft nicht alles reibungslos. Nico Hülkenberg stoppte ein kapitaler Motorschaden in Shanghai. Die Kurbelwelle des Mercedes V6-Turbo brach in zwei Hälften, nachdem sich offenbar ein Ausgleichsgewicht gelöst hatte.

Die Motoren sind in diesem Jahr zerbrechlicher als 2014. Was daran liegt, dass alle die Drehzahl und den Ladedruck erhöht haben, um aus dem Verbrennungsmotor mehr Leistung zu holen. Bei ähnlich effizienter Verbrennung. Genau das gibt Kolben, Lauffbuchsen, Zylinderkopfdichtungen und Motorblöcken den Rest. Auch Mercedes und Ferrari können die Physik nicht austricksen.

Ohne Einsatz von Token

Bei der FIA häufen sich Anfragen, genau in diesen Bereichen nachrüsten zu dürfen. Ohne Einsatz von Token. Es handelt sich um Maßnahmen zur Verbesserung der Standfestigkeit. Dazu FIA-Rennleiter Charlie Whiting: «Wir verstehen die Regeln so, dass die Token auch im fünften, sechsten oder siebten Motor verwendet werden dürfen. Kein Team bringt mehr als vier Antriebseinheiten freiwillig. Es gibt ja jedes Mal Strafen dafür.»

Und wie sieht es bei den Werksteams von Ferrari und Mercedes aus? Ferrari hat in Bahrain bei beiden Fahrern den jeweils zweiten Sechszylinder (ICE) eingebaut. Angeblich, weil im Motorblock kleine Risse gefunden wurden. Mercedes will den ersten Motor bis Monaco fahren, könnte also schon in Montreal die ersten Performance-Token verballern. ♦



Ferrari in Bahrain: Vorsorglich beide Motoren gewechselt



Auch schon bei der zweiten Antriebseinheit angelangt: Fernando Alonso im McLaren-Honda

Mercedes

Vorsprung schmilzt



Lewis Hamilton gegen Kimi Räikkönen im Funkenflug von Bahrain: Der Vorsprung von Mercedes gegenüber Ferrari ist merklich kleiner geworden

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Lewis Hamilton sicherte Mercedes in Bahrain den dritten Saisonsieg. Nico Rosberg musste sich im Schlusspurt wegen eines defekten Brake by Wire Kimi Räikkönen beugen. Zusammengefasst kann man sagen: Der Vorsprung auf Ferrari ist noch da. Aber er ist weiter geschmolzen.

Was wäre Mercedes ohne Lewis Hamilton? Ein Spitzenteam gewiss. Aber würde es reichen, um Ferrari in Schach zu halten? Wohl kaum. Bahrain war eine weitere Lehrstunde für die Silbernen. Zwar holte der amtierende Weltmeister Sieg Nummer 3 in dieser Saison und baute damit seinen Vorsprung in der Weltmeisterschaft auf 27 Zähler aus. Doch Ferrari ist bedrohlich nahe gekommen. Mercedes-Teamchef Toto Wolff gibt sich keinen Illusionen mehr hin. «Im letzten Jahr hatten wir ein beruhigendes Polster auf unsere Gegner. Das ist jetzt weg. Ferrari spielt in unserer Liga. Die Zeit der leichten Doppelsiege ist vorbei.»

Das war nach den Wintertests und dem Saisonauftakt in Aus-

tralien so nicht zu erwarten. «Es gab ein kleines Indiz in Melbourne», verrät Wolff. «Wir konnten sehen, dass Vettel ohne Massa vor der Nase viel näher an uns dran gewesen wäre. Trotzdem war der Ferrari-Sieg von Malaysia eine Überraschung für uns. Das Ergebnis hier in Bahrain nicht mehr.»

Wolff führt das auf ein aggressives Entwicklungsprogramm im gegnerischen Lager zurück. «Ihr Entwicklungstempo ist wirklich beeindruckend. Das ist eine echte Herausforderung für uns.» Auch Nico Rosberg wunderte sich: «Mann oh Mann. Das ist unglaublich, welche Schritte die machen. Wir müssen da jetzt echt aufpassen.»

In der Tat: Die Roten aus Maranello sind auf allen Strecken eine Gefahr für die Silbernen, auf denen sie dank ihrer guten Reifenbehandlung andere Strategien fahren können.

Hamiltons Polster groß genug

Mercedes treibt Ferraris Stärke im Rennen immer öfter in die Enge. Am Freitag hatten die Ingenieure das Auto zu sehr auf Reifenschonung eingestellt. Und prompt fielen die Reifentemperaturen aus dem Fenster. «Es geht da um das komplizierte Zusammenspiel zwischen

Oberflächen- und Walktemperatur», erklärte Wolff.

Mercedes war daraufhin gezwungen, sein Auto für den Renntag wieder umzubauen. Es konnte am Samstag aber kaum ausgetestet werden, ob die Änderungen erfolgreich waren. Im dritten Training war es zu heiß. Und Q1 ist zu kurz, um einen Longrun einzubauen. Technikkopf Paddy Lowe traut sich anhand der Daten dennoch zu sagen: «Die Reifen sind wieder in ihrem Fenster. Die Ergebnisse, die wir im Q1 gesehen haben, sind ermutigend.»

Am Start hatte Hamilton wieder einmal alles richtig gemacht. Der Engländer zeigte den Ferrari die Heckleuchte, während Nico Rosberg in Turn 1 eine Position an den bereits niedergekämpft geglaubten Kimi Räikkönen verlor. Was folgte, war ein Abziehbild des Shanghai-GP. Hamilton zischte in den ersten zwei Runden davon, sodass Verfolger Vettel nicht im DRS-Fenster lag. Und er baute den Vorsprung sogar leicht aus. «Das Polster war nicht groß, aber groß genug», meinte Hamilton hinterher.

Kaum bog Vettel an die Box, zog Hamilton nach. Zuerst in Runde 16, dann, um die härtere Mischung aufzuziehen, in Run-

de 34. Der erste Halt verlief nicht reibungslos. Hamilton stand 3,7 Sekunden. Zum Vergleich: Vettel wurde in 2,4 Sekunden abgefertigt. Doch genau das Polster, das sich Hamilton zu Beginn zugelegt hatte, reichte, um damit spielen zu können. «Es war eng, als ich nach dem ersten Stopp aus der Box kam», meinte Hamilton. «Danach hatte ich das Gefühl, alles recht gut unter Kontrolle zu haben. Gegen Rennende musste ich im Verkehr und wegen der Bremsen etwas zurückstecken. Aber zum Glück hatte das auf mich keinen so großen Einfluss wie auf Nico.»

Rosbergs Vorsprung auf Räikkönen, der seinen letzten Stint auf den weichen Sohlen absolvierte, schmolz dramatisch. Als zwei Runden vor Schluss, ausgerechnet beim Anbremsen von Turn 1, das Brake-by-Wire-System versagte, rutschte Rosberg geradeaus. «Damit war er praktisch nur noch Passagier», erklärte Wolff.

Trotz des verpassten Doppelsieges war der Teamchef hinterher voll des Lobes. «Heute Abend haben wir Nico in Bestform erlebt. Seine Leistung hat allen Zweifeln gezeigt, was für ein fantastischer, aggressiver Rennfahrer er ist.»

Viermal zwang Rosberg einen Ferrari in die Knie. Vor allem die Zweikämpfe mit Vettel waren auf Messers Schneide. Rosberg hat dies bestimmt gutgetan. Der Deutsche geriet nach der (haltlosen) Kritik an Hamilton in Shanghai vor allem bei den britischen Medien unter Beschuss. Mit seinen beherzten Manövern gegen die Ferrari hat er sein Image wieder aufgepoliert. Jetzt muss er «nur» noch Hamilton bezwingen.

Erinnerungen an 2007/2008

Er erinnert sich an den Zweikampf 2007/2008: «Damals habe ich mit McLaren gegen Ferrari gekämpft. Auch seinerzeit war es ein Duell zweier ganz unterschiedlicher Autos. Der Ferrari tendierte 2007 zum Untersteuern, unser McLaren war ein übersteuerndes Auto. Wir waren in langsamen Kurven schnell, Ferrari in schnellen.»

Auch der damalige McLaren-Ingenieur Paddy Lowe schwelgt in den alten Zeiten: «Die Konstellation führte dazu, dass mal McLaren, mal Ferrari gewonnen hat. Mit einem engen Finale. Und im Jahr darauf hatten sich die Qualitäten der beiden Autos genau ins Gegenteil verschoben. Weil jeder an seinen Schwächen gearbeitet hat.» ♦



Der nächste Pokal: Sieger Hamilton präsentiert seine Trophäe



Hamilton überquert die Ziellinie: Dritter Sieg im vierten Rennen



Die Luft ist dünner geworden: Toto Wolff (l.) mit Paddy Lowe



Rosberg wieder im Schatten: Hamilton genießt das Rampenlicht

Ferrari

Das neue Feindbild vom Winde verweht

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Vor dem Rennen sah es so aus, als hätte Ferrari gute Chancen, Mercedes nach Malaysia ein zweites Mal zu schlagen. Doch die Roten wurden in der Wüste etwas vom Winde verweht.

Viel hat nicht gefehlt. Doch der Hamilton-Faktor ist geblieben. Ferrari hat in Bahrain alle Register gezogen und die Strategien gesplittet. Dennoch konnte man das Weltmeister-Bollwerk nicht sprengen. Immerhin: Kimi Räikkönen kämpfte wie ein Löwe und sicherte sich seinen ersten Podestplatz in der laufenden Saison – und das nach einer sehenswerten Aufholjagd gegen Nico Rosberg.

Eine Zeit lang sah es so aus, als hätte Räikkönen wieder mal die schlechteste Karte dieses aktuell die F1 bestimmenden Quartetts. Der Finne «opferte» sich im Mittelstint und ließ die härtere Mischung aufziehen. Das warf ihn kurzfristig zehn Sekunden hinter Vettel zurück. Doch Kimi war mit den Reifen nicht unzufrieden. «Warum muss ich beim zweiten Stopp wieder die weichere Mischung nehmen?», fragte er über Funk nach. «Ich komme mit den härteren Gummis bestens klar.»

In der Tat war Räikkönen ab Umlauf 23 in Sachen Rundenzeiten der Herr im Haus. Doch Ferrari rechnete ihm am Boxen-

funk vor, dass er mit den weichen Sohlen noch mehr Boden gutmachen könne. In Runde 40 war es dann so weit. Räikkönen ließ sich frische Sohlen aufziehen und blies zur Attacke. Eifrig rechnete ihm der Kommandostand vor, dass er fünf Runden vor Rennende Rosberg eingeholt habe. Und die tifosi freuten sich schon auf den Showdown. Der kam auch zustande – drei Runden später als angesagt. Und ohne, dass Kimi sich hätte anstrengen müssen. Denn Rosberg rutschte aufgrund eines fehlerhaften Brake by Wire in Turn 1 geradeaus – und Kimi schlüpfte durch.

Vettels Wochenende in Rot sah sogar noch vielversprechender aus. Der Heppenheim sprengte das silberne Duo bereits im Qualifying. Und verteidigte P2 auch am

verlorenen Platz zurück. Schlimmer noch: Beim zweiten Mal kam Vettel neben die Strecke. Dort beschädigte er seinen Frontflügel, was zu einem unplanmäßigen Stopp führte. Der warf Vettel auf P5 zurück. Von dort kam er nicht mehr weg. «Da habe ich es wohl etwas übertrieben», meinte Vettel.

Fazit: Im Duell zwischen Mercedes und Ferrari geht es um Kleinigkeiten. In Malaysia hat Ferrari alles richtig gemacht, in Bahrain war es Mercedes. Eine wichtige Rolle spielten dabei das kühlere Wetter und der Wind. Seit Melbourne weiß man: Der Ferrari reagiert auf Wind empfindlicher als der Mercedes. Ein Ingenieur von Mercedes erklärt den Vorteil des Silbernen: «Je mehr Abtrieb, umso weniger macht der Wind dem Auto aus.» Für das kühlere Wetter hatte Ferrari die schlechteren Karten. Weniger Anpressdruck im Heck, dazu mechanisch zu viel Stress für die Reifen. Vettel bestätigte: «Im Rennen war das Heck zu nervös.» Das kostete auf die Dauer zu viel Grip an der Hinterachse und damit auch Traktion.

Bei Mercedes rechnet man damit, dass das Duell auch nach der «Mini-Frühlingspause» in Barcelona so eng weitergeht. Niki Lauda sagt: «Ferrari hält uns wach. Das ist unser neues Feindbild, das alle antreibt. Ferrari hat uns gebissen. Jetzt beißen wir zurück.» ♦

«Da habe ich es wohl ein wenig übertrieben.»



SEBASTIAN VETTEL

Start. Doch auf der Piste war er gegen Rosberg chancenlos. Zwar überholte er ihn jeweils durch einen «Undercut» zweimal an der Box. Doch lange konnte er diese Position nicht halten. Rosberg holte sich den



Beinhartes Duell: Vettel wehrt sich vergeblich gegen Rosberg – dahinter lauert schon Räikkönen

MOMENT MAL!

Verbindung der Seelen

Formel-1-Rennfahrer und Formel-1-Rennställe, das sind Zweckgemeinschaften. Ist ja auch nichts einzuwenden in einem Geschäft, in dem laut Niki Lauda nur die größten Egoisten eine Erfolgchance haben. Solche Verhältnisse können manchmal aber zu einer schwierigen Beziehung werden, man erinnere sich an Fernando Alonsos erstes Gastspiel bei McLaren, oder die quälenden Jahre von Nonkonformist Kimi Räikkönen im Mercedes oder dem unbeherrschbaren Juan-Pablo Montoya für BMW-Williams. Beziehungen, geprägt von Missverständnissen. Und alle nicht sonderlich erfolgreich, für keine der beiden Seiten.

Fernando Alonso, der durch die harte Ego-Schule bei Flavio Briatore gegangen ist, hat bei Ferrari ein paar Jährchen den Teamplayer gespielt. Richtig abnehmen konnte man dem Spanier das nicht, seine unbestrittenen Leistungen im kaum zum Erfolg tauglichen roten Rennwagen fuhr er mehr im eigenen Namen ein. Das ist die besondere Spannung seiner momentan laufenden Versöhnung mit McLaren und Ron Dennis – die zweite Ehe kann kaum glücklich sein, wenn sich nicht wenigstens einer der beiden geändert hat.

Nun ist die Königsklasse gewiss der völlig falsche Ort für Ponyhof-Gefühle. Aber je mehr ein Rennfahrer mit seinem Team zurechtkommt, je mehr er sich identifiziert mit dem Wappen, das er durch die Welt fährt, je größer der Zusammenhalt und das gegenseitige Verständnis, desto größer ist die Chance auf gemeinsamen Erfolg. Es ist am Ende neben der herausragenden Einzelleis-

tung tatsächlich das Teamplay, das den Ausschlag gibt. Michael Schumacher und Ferrari sind das All-Time-Beispiel dafür, aber das war schon fast eine echte Rennstalliebe.

Wie das ein Pilot macht, ist von außen nicht pauschal festzulegen. Nico Rosberg und Lewis Hamilton beispielsweise sind grundverschiedene Typen, und sie leben die Liebe zum Team in verschiedenen Spielformen aus. Rosberg wird nicht müde, sich in der

Öffentlichkeit zu bedanken und den Konzern hervorzuheben; Hamilton belässt es bei kurzen Lobeshymnen. Der eine lebt die Anständigkeit vor, der anderen den Kampfgeist. Vernunft und Verwegenheit – zusammen hat das Team mit dieser Paarung das beste aus beiden Welten für sich.

Was Emotion bewegen kann, sieht man in dieser Saison am Beispiel von Sebastian Vettel und Ferrari. «Als Mannschaft», sagt der Heppenheimer über seine vielen Besuche in Maranello, «lebt man zusammen. Anders geht es gar nicht.» Und so hat er den Dank für seinen ersten Grand-Prix-Sieg in Rot nicht nur durch den stattlichen Pokal in Malaysia erhalten, sondern auch «an den Augen der Leute aus meinem Team abgelesen.»

James Allison, dem Technik-Koordinator bei der Scuderia, geht es nicht viel anders. Der Brite sagt, dass er Ferrari im Herzen trage. Es ist ein neues Wir-Gefühl in der in den letzten Jahren von Intrigen zerfressenen Rennmannschaft – diese Uneinigkeit hat sicher zu den fortgesetzten Misserfolgen beigetragen. «Der Faktor Emotion wirkt in Maranello doppelt so stark wie anderswo», ahnt Mercedes-Aufsichtsrat Lauda, «der erste Sieg hat das ganze Team beflügelt.»

Schon Voltaire wusste: Freundschaft ist die Verbindung der Seelen. Aber die besten Freundschaften zwischen Rennfahrern und Rennwagen sind die, die auf Respekt basieren. Das Wissen darum gibt Rückhalt. Ganz wie die alte Fußballer-Weisheit: Einer für alle, alle für einen.



Elmar Brümmer

McLaren und Manor

Eine merkwürdige

Von ELMAR BRÜMMER

Fernando Alonso sorgte in Bahrain mit P11 für einen kleinen Lichtblick. Doch die beiden britischen Sorgenkinder, McLaren-Honda und Manor-Marussia, fahren ihrer Konkurrenz weiterhin hinterher.

Lieferzeiten, dachten wir modernen Digital-Menschen, sei etwas aus lang vergangener Autohändlerzeit. Aber das aktuelle Formel-1-Geschehen lehrt uns: Rennwagen kann man nicht über Nacht bei Amazon bestellen. Und schadhafte Hybridantriebsstränge lassen sich nicht einfach so umtauschen. Also müssen sie auf Zeit spielen, die Sorgenkinder der Formel 1. Es ist eine merkwürdige britische Schicksalsgemeinschaft, die sich da am Ende des Feldes ausgebildet hat: McLaren und Ma-

nor. Was das ehemalige Championsteam mit dem Ständedübel verrückt machen muss, macht die positiv Verrückten aus Dinnington stolz – überhaupt überlebt zu haben und das weiter zu tun. Unter normalen Umständen stehen M & M, die beiden britischen Sorgenkinder, noch ein bisschen da hinten drin. Denn aus unterschiedlichen Gründen müssen die beiden Rennställe auf grundsätzliche technische Besserung warten.

Ab Barcelona geht's aufwärts

Seit 42 Rennen wartet McLaren wieder auf einen Podiumsbesuch, aber noch wird es wohl dauern, bis die personelle und technische Umstellung Früchte trägt. Es ist auch eine Frage der Geduld, wenn man die Ausfallerscheinungen am Auto von Jenson Button in Bahrain betrachtet – der Mann ist zwar be-

sonnen, aber er will den Herbst seiner Karriere nicht unbedingt nur in der Auslaufzone verbringen. Darum geht es für Éric Boullier: möglichst schnell zusammen mit Partner Honda für einen verlässlichen Hoffungsschimmer sorgen, bevor Button (und Alonso und Dennis und die britischen Fans) die Geduld verlieren. Button sagte, nach dem er in der ersten Qualifying-Session stehen geblieben war, leicht desillusioniert: «Gerade kommt alles geballt. Aber insgesamt muss man positiv bleiben, auch wenn es manchmal schwerfällt.» Sein Trost ist ein Seitenhieb auf Renault: «Es gibt mehr positive Anzeichen zum jetzigen Zeitpunkt als erwartet.» Wir haben wahrscheinlich weniger Probleme mit dem Motor als ein anderer Hersteller, der schon ein Jahr Erfahrung damit hat.» Schritt für Schritt voran, das ist nicht gerade ein

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT UND TOBIAS GRÜNER

In einem Interview mit dem «Guardian» hat Ferrari-Technikchef James Allison zugegeben, dass er lieber Kampfpilot beim britischen Militär geworden wäre als Ingenieur. Doch weil der Mann aus Oxfordshire farbenblind ist, wurde nichts aus dem Traum. Allison versuchte sogar bei den sogenannten «Ishihara-Farbtafeltests» zu bescheitern. «Man kann die versteckten Zahlen und Zeichen auch anhand der Anordnung der



Farbenblind: James Allison

Felder erkennen, ohne die Farben selbst zu unterscheiden. Ich habe dazu sogar extra Bücher studiert. Doch der Arzt hat gemerkt, dass ich immer eine halbe Sekunde zur Lösung gebraucht habe. Dann hat er mir einen anderen Test vorgelegt, bei dem ich nicht mogeln konnte.»

Romain Grosjean feierte am Freitag in Bahrain seinen 29.

Geburtstag. Als Geschenk ließ ihn sein Team im ersten Training auf der Ersatzbank schmoren. Erst am Abend gab es die Revanche in Form einer Schoko-Torte mit Erdbeeren.

In Bahrain herrscht nach wie vor Sicherheitsstufe eins. Bevor Fans auf die Tribünen dürfen, wurden sie von Ordnern und Polizei auf gefährliche Gegenstände durchsucht. Die lange Liste verbotener Mitbringsel umfasst Stöcke, Getränke, Spiegel, Laserpointer, Nagelknipser, Hüpen und Schilder mit politischen Botschaften.

Der Paddock Club kommt ins Fahrerlager. In Bahrain machte die Formel 1 einen Pilotversuch. Paddock-Club-Besucher durften für 850 Dollar extra am Freitagnachmittag zu einer Party ins Fahrerlager. Sie trafen dort in entspannter Atmosphäre Fahrer und Teammitglieder bei einem Barbecue. Das soll in Zukunft auf den meisten Strecken fester Bestandteil des Programms werden. Die F1 wäre gut beraten, wenn sie unter den Zuschauern 50 Extratickets verlosen würde. Um auch dem normalen Fan das exklusive Fahrerlager-Erlebnis näherzubringen.

Journalisten werden bei der Ankunft am Flughafen direkt

am Gate von einem Aufpasser des Organisationskomitees empfangen. Dabei wird zunächst einmal der Reisepass eingekassiert, den man erst nach dem Einreiseprozedere zurückerhält. Vor der Immigration wartet auch noch ein Fotograf, der die Medienvertreter zusammen mit ihrem Namensschild ablichtet. Nach dem Erinnerungsfoto für die Stasi-Akte wird man von einem Chauffeur auf direktem Weg ins Hotel gefahren.

FIA-Rennleiter Charlie Whiting hat sich mit fünf Technikchefs in Bahrain zu einem informellen Gespräch über die Zukunft der Formel 1 getroffen. Es geht um neue Regeln für Autos und Motoren ab 2017. Am 14. Mai wird es ernst. Dann müssen im Rahmen der Strategieguppe die ersten Vorschläge auf den Tisch. Bis zum 1. März 2016 reicht in allen Gremien ein Mehrheitsbeschluss.



Grosjean: 29. Geburtstag



Vettel lebt das Wir-Gefühl

Schicksalsgemeinschaft

Tempo, das Rennfahrer lieben. Immerhin: Alonso schaffte es in Bahrain, als Elfter ins Ziel zu kommen. Damit lag er vor den beiden Sauber, einem Force India und einem Lotus. Doch das Ergebnis trägt Jenson Button war aufgrund technischer Probleme am Antriebsstrang gar nicht in der Lage, den GP in Angriff zu nehmen. Es ist also immer ein langer Weg.

Vor der Sommerpause, das hat Éric Boullier auch bereits im Interview mit MSA angedeutet, werde es einen großen Schub in der Entwicklung des McLaren geben. Mai, Juni und Juli mit Updates zu jedem Rennen sind auch jene Monate, in denen die Basis für die Konstruktion des Autos von 2016 gebildet werden muss. Mit Spannung erwartet wird die Generalüberholung des Honda-Aggregates, der Termin des Debüts ist noch nicht festgeschrie-

ben. Zunächst einmal gilt es, Vertrauen in die Zuverlässigkeit des Autos zu bekommen.

Schon für den Europa-Start in Barcelona aber verspricht Boullier ein generalüberholtes Chassis, und mit dem soll es um mehr als nur ein paar Zehntel Verbesserung gehen: «Von Package zu Package wollen wir einen Fortschritt um ein halbe Sekunde. Noch sind wir hinter dem Mittelfeld, aber in ein paar Rennen wollen wir schon vor diesen Teams stehen.»

In der Tat fürchten Lotus, Force India, Toro Rosso und Sauber die finanziell-technische Aufholjagd von McLaren, aber sie genießen derzeit auch, gegen den Traditionsrennstall Punkte zu machen. Fernando Alonso lobt den Aufwärtstrend: «Wir haben den Rückstand von Rennen zu Rennen verkürzt. Jeden Tag lösen wir Probleme und finden Rundenzeit. Ich ge-

nieße diesen Prozess. In zwei Monaten werden wir stolz darauf sein, was wir zusammen erreicht haben.»

«Aber erst mal gilt es nur, überhaupt ins Ziel zu kommen. Ob man auf Platz 15, 16 oder 17 herumfährt ist dem Spanier angeblich egal, solange die eingeschlagene Richtung stimmt.»

Neues Auto im August

Von einem «nachhaltigen Modell» spricht Manor-Teamchef John Booth – und meint damit die Finanzinvestoren um den Nordiren Stephen Fitzpatrick: «Wir haben Vertrauen in die kommenden Jahre.» Mit dem aktuellen Rennwagen müssen sich die Hinterbänkler trotzdem noch etwas gedulden, erst im August soll es klappen. Voll im Plan, behauptet Booth: «Unser Ziel war immer die Sommerpause. Nach unserer Rückkehr aus Bahrain müssen wir

schleunigst zusehen, dass wir alle nötigen Schritte einleiten und unseren Zeitplan einhalten.» Damit würden dem Team noch neun Rennen mit einem Auto mit 2015er-Standard bleiben. Und das Ferrari-Leihaggregat bekäme in neuer technischer Umgebung auch einen besseren Wirkungsgrad.

Das kurzfristige Ziel ist jedoch, möglichst immer beide Rennwagen durchzubringen, was in China erstmals gelang. Und was die Truppe um John Booth auch in Bahrain schaffte. Diesmal wurde die tapfere Mannschaft auf den Plätzen 16 und 17 geführt. Wieder war Will Stevens besser klassiert als der DTM-erfahrene Roberto Merhi. Doch das spielt im Moment nur eine untergeordnete Rolle. «Wichtig sind die Zielankünfte», meint Booth. «Wir haben so viele Kilometer aufzuholen. Wir sind um jeden froh.» ♦

NACHRICHTEN

Wann sehen wir das virtuelle Safety Car?

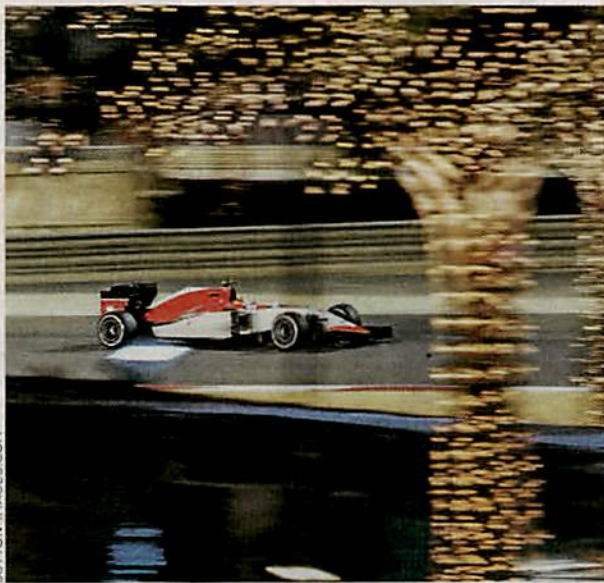
Safety Car Drei Rennen – und noch kein virtuelles Safety Car. Werden wir jemals die Maßnahme sehen, die als Konsequenz auf den Unfall von Jules Bianchi geboren wurde? Angeblich hat Bernie Ecclestone gebeten, im Zweifel ein richtiges Safety Car auf der Strecke zu bringen, weil es das Feld zusammenstaucht und damit die Spannung neu anfährt. Bei einem virtuellen Safety Car bleiben die Abstände gleich. Die FIA-Experten bestreiten das. In China musste das Rennen in den letzten drei Runden neutralisiert werden. Bei einem virtuellen SC wären die Autos in großen Abständen und langsamer Fahrt ins Ziel gerollt.

Mehr Windkanalzeit dank Kundenteams

B-Teams Ferrari macht es mit Haas F1. McLaren soll dasselbe mit Manor planen. Die beiden Teams suchen sich einen Partner, den sie mit Komponenten wie Getriebe, Hydraulik, Elektronik, Lenkung und natürlich dem Motor versorgen. Das 2015er-Ferrari-Chassis wird dann die Basis des 2016er-Haas-F1 sein. Der 2016er-Manor soll auf dem Gerüst des 2015er-McLaren entstehen. Die Aerodynamik müssen die beiden Kunden selbst entwickeln. Der Trick dabei: Sie tun es im gleichen Windkanal wie das A-Team. Das verschafft dem Seniorpartner zusätzliche Windkanalzeit. Die ist derzeit auf 20 h pro Woche pro Team beschränkt. Es gibt Gerüchte, dass Red Bull über ein ähnliches Modell nachdenkt. Angeblich soll der GP2-Rennstall Arden die Rolle des B-Teams übernehmen. Er gehört Christian Horner's Vater Gary. ♦ MS



Aufmunterung vom König: Fernando Alonso mit Juan Carlos



Manor-Marussia beim GP in Bahrain: Wieder beide Autos im Ziel

1990-2015
26
YEARS

Who Works Sports Guides

Your Access
to a fast
moving world

The only reference books
that keep you updated with motor racing



Each new edition 100%
researched & updated!

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

Teams, drivers, engine manufacturers, cars, key people, sponsors & suppliers, media, marketing & PR, organisers, circuits, officials, etc.

Companies and key people with positions, contact details, emails, addresses, websites, logo, color portrait pictures and a lot more.

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

Order now on our secure website
www.whoworksin.com

Team für Team - GP Bahrain 2015

Ferrari schlug nur



Weiter Boden auf Hamilton und P2 verloren: Nico Rosberg



Bestes Saisonergebnis erkämpft: Bottas wurde starker Vierter



Schon vor dem Start außer Gefecht: Jenson Button's MP4-30



Brems- und Elektronikprobleme: F1-Neuling Max Verstappen



Zeigte dem erfahreneren Teamkollegen das Heck: Stevens

MERCEDES 6 ROSBERG P3, 44 HAMILTON P1

Wie bei den meisten Teams gab es an den beiden W06 Hybrid aufgrund des kurzen Abstands zum GP China so gut wie keine Änderungen. Das erste Freie Training (FT1) nutzten die Silberpfeile nicht für schnelle Runden, wie die Platzierungen P15 (Rosberg) und P16 (Hamilton) zeigten. Im FT2 bewiesen die Long Runs, dass die Ingenieure das Setup zu stark in Richtung Reifenschonung getrimmt hatten, denn Ferrari war über die Distanz besser. Der in der Nacht auf Samstag vorgenommene Umbau konnte zwar im FT3 nicht mehr wirklich getestet werden, doch zeigte die Rennperformance, dass die Ingenieure die richtigen Schlüsse aus den Daten gezogen hatten. Beide Fahrer hatten jeweils noch einen neuen Satz weicher Reifen zur Verfügung, die rund zwei Sekunden pro Runde schneller als die härtere Medium-Mischung waren. Rosberg und Hamilton fuhren identische Zwei-Stopp-Strategien. Bremsprobleme kosteten Rosberg im Kampf mit Räikkönen P2, während Hamilton genügend Polster hatte, um den Sieg einzufahren. **WM-Punkte/WM-Platz: 159/1**

WILLIAMS 19 MASSA P10, 77 VALTTERI BOTTAS P4

Nach den Problemen mit der Nutzung der Hinterreifen beim vorangegangenen GP in Shanghai konzentrierten sich die Williams-Ingenieure in Bahrain darauf, die zwei Sekunden schnellere weiche Reifenmischung von Pirelli sicher ins richtige Arbeitsfenster fürs Rennen zu bringen. Dafür opferte man sogar Rundenzeit im Qualifying, nachdem die Freien Trainings gezeigt hatten, dass Mercedes und auch Ferrari schneller waren. Mit P5 (Bottas) und P6 (Massa) nach dem Zeittraining waren die Ausgangspositionen für das Rennen dennoch vielversprechend. Ein Sensorproblem verhinderte, dass Massas Motor ansprang und der Brasilianer regulär in die Einführungsrunde starten konnte. Er fuhr dem Feld aus der Boxengasse hinterher. Nach einem Kontakt mit Maldonado verlor Massas Auto jedoch so viel an Speed, dass seine Aufholjagd auf P10 endete. Bottas profitierte bei seinem Rennen vom Ausrutscher Vettels und hielt anschließend den angreifenden Deutschen 17 Runden hinter sich. P4 war der verdiente Lohn für den Finnen. **WM-Punkte/WM-Platz: 61/3**

MCLAREN 14 ALONSO P11, 22 BUTTON NICHT GESTARTET

Beide MP4-30 waren fürs erste Freie Training (FT1) für einen Aero-Vergleich mit unterschiedlichen Konfigurationen unterwegs. Daraus wurde allerdings nichts, weil nur Alonso in der Lage war, ohne größere Beeinträchtigungen seine Runden am Freitag und Samstag zu drehen. Mit P14 im Qualifying gelang dem Spanier zum ersten Mal in dieser Saison der Einzug ins Q2. Button dagegen kämpfte mit massiven Elektrik-Problemen an seinem Auto, die dazu führten, dass er in jeder Trainingssitzung vorzeitig die Segel streichen musste. Lediglich im FT3 gelangen ihm mehr Runden als dem Teamkollegen. Obwohl ohne Zeit im Qualifying von den Sportkommissaren fürs Rennen zugelassen, blieb Buttons Auto in der Garage, nachdem sich beim Hochfahren der Systeme erneut ein Schaden manifestierte, der mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Ausfall geführt hätte. Alonso fuhr ein kampfbetontes Zwei-Stopp-Rennen, in dem es ihm weiterhin an Speed mangelte. Dennoch verpasste er am Ende mit P11 den ersten WM-Punkt 2015 nur knapp. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/9**

TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN AUSFALL, 55 SAINZ JR. AUSFALL

Erneut kämpften die STR10 mit vielen technischen Problemen. Das Auto von F1-Neueinsteiger Verstappen erhielt nach dem Ausfall in China einen neuen Turbolader und einen neuen Kinetik-Generator (MGU-K). Von Renault verlautete, dass die Ausfallsache (Kolbenbolzen) noch nicht abgestellt werden konnte, sodass Wiederholung drohte. Das Team hatte wegen der Temperaturen in Bahrain ein Kühlpaket mit größerem Ölkühler zwischen Chassis und Motor mitgebracht. Im ersten Freien Training beklagten die beiden Bahrain-Neulinge Sainz und Verstappen Bremsprobleme. In der Qualifikation stieß der Spanier bis ins Q3 (P9) vor. Verstappen (P15) erhielt fürs Rennen seinen dritten neuen Motor sowie einen neuen Wärme-Generator (MGU-H). Sainz fing sich schon auf einer Erkundungsrunde vor der Startaufstellung eine Fünf-Sekunden-Strafe ein, weil er zu langsam(!) fuhr. Beide Fahrer sahen die Zielflagge nicht. Sainz beklagte schwache Rundenzeiten, bevor er das Auto abstellte. Verstappen vermutete ein elektrisches Problem. **WM-Punkte/WM-Platz: 12/7**

MANOR/MARUSSIA 28 STEVENS P16, 98 MERHI P17

Beide M04 hatten in Bahrain ein nahezu problemfreies Wochenende. Sowohl der Brite als auch der Spanier konnten vom FT1 und FT2 keinerlei außergewöhnliche Ereignisse bei den Arbeiten an der Aero-Konfiguration, dem Setup und vom Reifenvergleich auf den Long-Runs im kühleren FT2 berichten, das damit weitgehend den Bedingungen im Nachrennen entsprach. Im FT3, das wegen der Hitze wenig Relevanz fürs Zeittraining hatte, blieb es bei P19 und P20. Kleine Fehler im Qualifying gaben den Fahrern den Eindruck, dass bessere Rundenzeiten möglich gewesen wären, allerdings ohne etwas an den Platzierungen P18 (Stevens) und P19 (Merhi) zu ändern. Die 107-Prozent-Grenze stellte wie auch schon beim Grand Prix in Shanghai vor einer Woche kein Problem dar. Im Rennen gehörten die beiden F1-Rookies zu den Zwei-Stoppern. Sie beendeten den Grand Prix mit zwei Runden Rückstand auf P16 (Stevens) bzw. mit drei Runden Rückstand auf P17 (Merhi) - wie gewohnt in Wertung, aber auf den beiden letzten Plätzen. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10**

einen Silberpfeil

RED BULL 3 RICCIARDO P6, 26 KVYAT P9

Alle Konzentration galt den Problemen mit den Antriebseinheiten von Renault. Der Motorenpartner glaubte, die Ursache des Motorschadens von Kvyat in China im Griff zu haben. Doch weil die Probleme mit den Kolben laut Renault weiterhin auftreten können, betrieb Red Bull die Motoren in den Trainings und im Qualifying im Sicherheitsmodus, was Leistung und damit Toppespeed auf den Geraden kostete. Kvyat erhielt seinen dritten neuen Motor, dazu Turbolader, Kinetik- und Wärme-Generator. Weil der Kinetik-Generator im Qualifying nicht die gewünschte Leistung lieferte, fehlten dem Russen (P17) 1,2 Sekunden auf seinen australischen Teamkollegen Ricciardo (P7). Dessen Vorstellung bezeichneter Teamberater Dr. Helmut Marko als «Meisterleistung». Ricciardo verfeuerte dafür aber zwei Sätze weiche Reifen. Kvyat kämpfte sich im Rennen bis auf P9 vor, Ricciardo kreuzte die Ziellinie auf P6, auch wenn sein Motor in dem Moment – wie Teamchef Christian Horner ätzte – «sich offenbar der Feuerwerksparty anschloss.» **WM-Punkte/WM-Platz: 23/4.**



Ricciardo: Meisterleistung im Quali, Motorschaden-P6 im Rennen

FERRARI 5 VETTEL P5, 7 RÄIKKÖNEN P2

Beide SF15-T erhielten für Bahrain planmäßig ihren zweiten Motor der Saison 2015. Vettel hatte eine Schrecksekunde, als er beim Verlassen der Boxengasse Pérez in Kurve 1 torpedierte. Die Sportkommissare akzeptierten zunächst das von Ferrari erklärte «Bremsversagen», mussten sich aber auf Druck von einigen Teams noch einmal ein Video des Vorfalls ansehen, das zeigte, dass Vettels rechtes Vorderrad lose war. Dennoch sprachen die Sportkommissare keine Strafe aus, sodass Vettel einer möglichen Rückversetzung in der Startaufstellung entging. Mit P2 (Vettel) und P4 (Räikkönen) sprengten die im Long-Run am Freitag beeindruckenden Ferrari das Silberpfeil-Duo im Zeittraining. Räikkönen wählte die taktische Variante, den Mittelstint seines Zwei-Stopp-Rennens mit der härteren Medium-Mischung zu fahren, doch P2 verdankte er den Bremsproblemen von Rosberg. P5 für Vettel war die Folge eines Ausrutschers, der einen unplanmäßigen Stopp mit Nasenwechsel erforderte. Danach kam der Deutsche nicht mehr an Bottas vorbei. **WM-Punkte/WM-Platz: 107/2.**



Räikkönen: Auf dem Weg zu P2 ein Zeitenfeuerwerk abgebrannt

FORCE INDIA 11 PÉREZ P8, 27 HÜLKENBERG P13

Für das finanziell gebeutelte Team, das noch bis weit in die Saison auf wesentliche Modifikationen am VJM08 warten muss, hielt der GP von Bahrain sowohl Freude als auch Enttäuschung bereit. Hülkenberg erhielt seinen zweiten neuen Motor samt Turbolader, Wärme- und Kinetik-Generator – eine Folge des Schadens in Shanghai. Sergio Pérez wurde im FT1 in der ersten Kurve von Vettels Ferrari gerammt, der «Bremsprobleme» als Ursache angab. Ein Kunstgriff beim Setup, den Pérez zuvor schon mit Erfolg probiert hatte, dazu die Streckencharakteristik mit vielen langen Geraden und wenig langen Kurven, brachte Hülkenberg überraschend bis ins Q3 und auf P8. Pérez verfehlte die Top Ten auf P11 nur um 0,063 Sekunden. Doch während es dem Mexikaner gelang, seinen ihm noch zur Verfügung stehenden frischen Satz weicher Reifen in einer Zwei-Stopp-Strategie diszipliniert in Punkte (P8) umzumünzen, beklagte Hülkenberg (P13) bei seinem Drei-Stopp-Rennen ihm nicht erklärlichen Grip-Verlust verglichen mit dem Qualifying. **WM-Punkte/WM-Platz: 11/8.**



Nach starkem Quali ohne Punkte ausgegangen: Hülkenberg

LOTUS 8 GROSJEAN P7, 13 MALDONADO P15

Erneut saß Testpilot Jolyon Palmer am Freitagmorgen im E23, während Grosjean zunächst zuschauen musste. Während sich alle Teams im FT1 wegen der Hitze mit Runden zurückhielten, durfte Palmer dank ordentlicher Mitgift 31 Runden absolvieren, mehr als jeder andere Fahrer im FT1. Grosjean fand später im Unterschied zu seinem Teamkollegen Pastor Maldonado lange kein passendes Setup. Einige Dreher machten es deutlich. Rechtzeitig zum Qualifying fanden die Ingenieure eine Lösung. Grosjean stieß bis ins Q3 (P10) vor, während Maldonado (P16) laut Lotus-Chefingenieur Alan Permane eine Bremse hatte, die auch dann Druck aufbaute, wenn der Venezolaner nicht auf dem Pedal stand. Das kostete Geschwindigkeit auf den Geraden und viel Zeit. Sein Pech setzte sich im Rennen fort, als er sich eine Fünf-Sekunden-Strafe wegen einer nicht korrekten Startposition einfiel und bei seinem dritten Stopp die Motorabschaltung aktiviert wurde. Das warf ihn am Ende auf P15 zurück, während Grosjean mit P7 wertvolle Punkte holte. **WM-Punkte/WM-Platz: 12/8.**



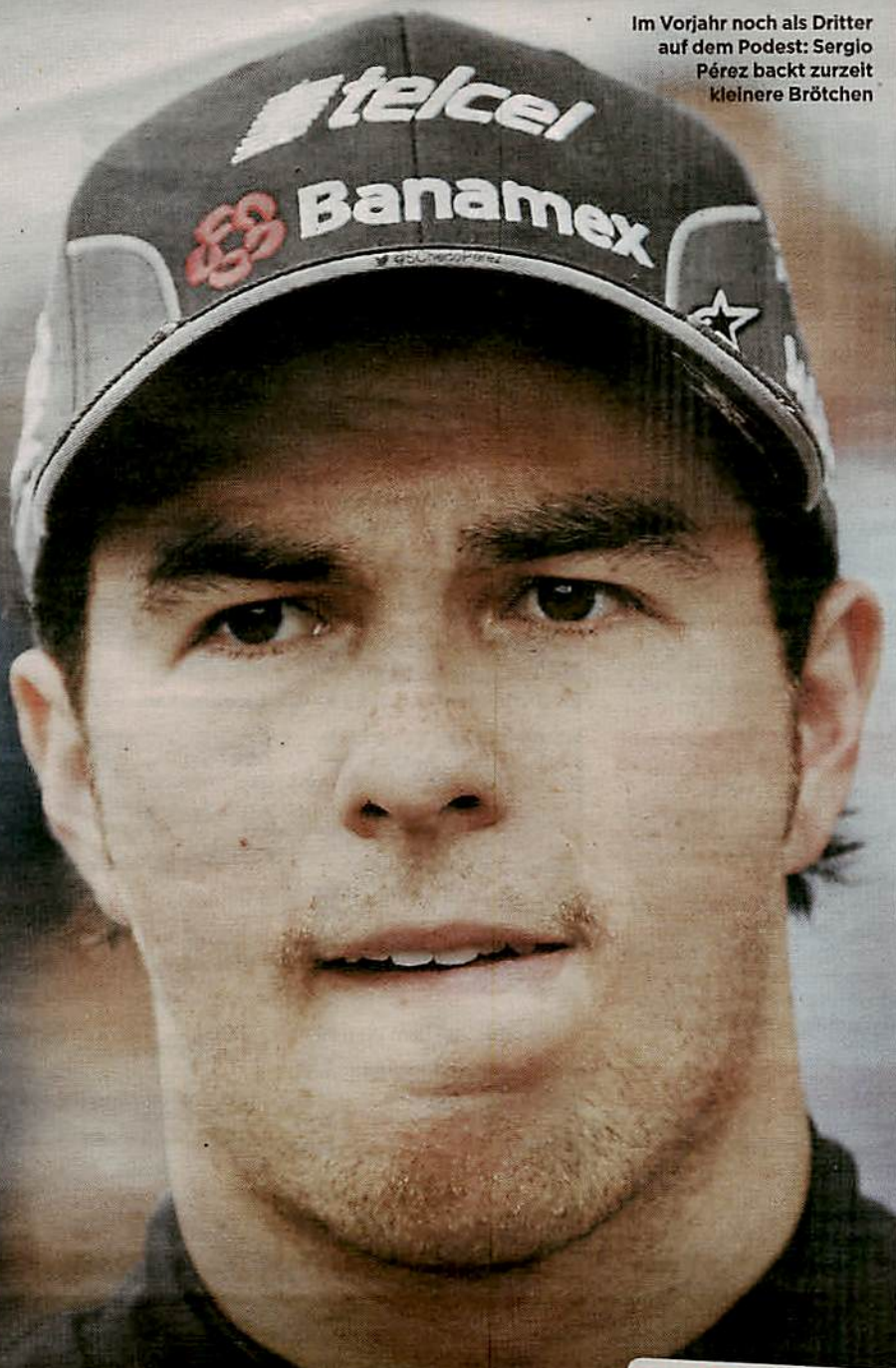
Grosjean: Erst spät Setup gefunden und doch fett gepunktet

SAUBER 9 ERICSSON P14, 12 NASR P12

Nach Bahrain hatte Sauber die neue Hinterachsgeometrie, mit der beim vorangegangenen Grand Prix in Shanghai nur Marcus Ericsson unterwegs war, an beiden Autos installiert. Am Frontflügel, der in China Felipe Nasr vorbehalten war, gab es einige neue Detaillösungen. In allen drei Freien Trainings am Freitag und Samstag als auch im Qualifying hatte der brasilianische Newcomer stets die Nase vorn vor seinem erfahreneren schwedischen Teamkollegen. Zur Enttäuschung beider Fahrer und des Teams verpassten die beiden C3x4 mit den Plätzen 12 (Nasr) und 13 (Ericsson) den Einzug ins Q3, sahen aber dennoch gute Chancen für Punkte im Rennen. Ein technisches Problem am linken Vorderrad kosteten Ericsson bei einem seiner drei Stopps zusätzliche 24 Sekunden in der Boxengasse und ließen ihn weit zurückfallen. Nasr beklagte zwischenzeitlich einen Leistungsverlust, der ihn nach Berechnung des Teams auf der Strecke 12 Sekunden kostete. Mit P12 (Nasr) und P14 (Ericsson) blieb das Team letztlich ohne Punkte. **WM-Punkte/WM-Platz: 19/5.**



Verlor nach Problem beim Stopp mögliche WM-Punkte: Ericsson



Im Vorjahr noch als Dritter auf dem Podest: Sergio Pérez backt zurzeit kleinere Brötchen

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Sergio Pérez war vor einem Jahr ein gefeierter Held, als er in Bahrain Dritter wurde. Zurzeit backt der Mexikaner kleinere Brötchen. Doch ab dem Österreich-GP soll es mit einer B-Version wieder aufwärtsgehen.

Warum bist du so zuversichtlich, dass euch die B-Version des Force India, die beim Österreich-GP debütieren soll, einen Schritt nach vorne erlaubt?

SERGIO PÉREZ: Wir sind deshalb sehr zuversichtlich, weil wir inzwischen verstehen, was am aktuellen Auto nicht optimal ist. Und diese Dinge sind in die B-Version mit eingeflossen. Außerdem kommt die Zuversicht auch aus der Erfahrung heraus.

«Das war der wichtigste Podestplatz meiner Karriere.»

SERGIO PÉREZ



Ist es schwierig, sich in dieser Situation zu motivieren?

Natürlich ist dein Leben einfacher, wenn alles reibungslos klappt und du weißt, dass du in einem konkurrenzfähigen Auto sitzt. Aber die Motivation kommt ja nicht allein von dort. Unser Bestreben, im Laufe der Saison den Rückstand so zu verkleinern, dass wir wie vor einem Jahr wieder in der Lage sind, selber Akzente zu setzen, ist Motivation genug.

Du hast es angesprochen: Du hast hier in Bahrain vor einem Jahr als Dritter auf dem Podium gestanden. Was kommt dir in den Sinn, wenn du daran zurückdenkst?

Das war der wichtigste Podestplatz in meiner Karriere.

Wichtiger als die, die du bei Sauber errungen hast?

Ja, weil ich von McLaren zu Force India kam. Also quasi einen Abstieg hinter mir hatte und viele Leute an mir gezweifelt haben. Außerdem kam ich direkt vom GP in Malaysia, wo ich

wegen eines Getriebeproblems nicht starten konnte. Und mein Teamkollege Nico Hülkenberg hatte in Australien und Malaysia gut gepunktet. Ich hatte also gerade keinen besonders guten Lauf. Und dann kam dieser Podestplatz in Bahrain. Das war natürlich ein unglaublicher Motivationsschub. Ich muss auch sagen: Das Rennen vor einem Jahr hat mir viel abverlangt. Es war ein Traumergebnis, aber es war anstrengend. Leider sind wir im Moment nicht in der Lage, aus eigener Kraft aufs Podium zu fahren.

Am 1. November gastiert die Formel 1 zum ersten Mal seit 1992 wieder in Mexiko, in deiner Heimat. Was weißt du über das Rennen? Und wie weit ist der Bau der Strecke fortgeschritten?

Ich bin mit der Geschichte des Mexiko-GP ziemlich vertraut. Ich bin zwar Jahrgang 1990, habe also nie ein Formel-1-Rennen live gesehen. Aber ich habe viel darüber gehört und gelesen. Und die Leute, die diese Zeit erlebt haben, sagen alle: Das wird eine ganz tolle Sache. **Du hattest beim Launch des neuen Autos in Mexiko ja schon einen Vorgeschmack.**

Ja, das stimmt. Und ich glaube Nico (Hülkenberg) war auch ziemlich baff, als er gesehen hat, wie sich die Leute dort auf das Rennen freuen. Die Euphorie ist groß. Und ich freue mich wirklich, endlich wieder mal in Mexiko vor eigenem Publikum fahren zu dürfen. Ich glaube, mein letztes Rennen in Mexiko liegt 15 Jahre zurück.

Hast du selber Rennen in Mexiko live miterlebt?

Formel 1 wie gesagt nein. Da war ich erst zwei Jahre alt. Aber später war ich bei IndyCar-Rennen vor Ort. Die sind damals auch durch das Baseball-Stadion gefahren. ♦

Sergio Pérez

«Warten auf die B-Version»

Zur Person

Sergio Pérez

Geburtstag 26. Januar 1990
Geburtsort Guadalajara (MEX)
Herkunftsland Mexiko

KARRIERE

1996–2003 Karting
2004 Skip Barber Championship
2005 Deutsche Formel BMW (14.)
2006 Deutsche Formel BMW (6.)
2007 A1 GP und britische Formel 3
2008 Brit. F3 (4.), GP2 Asia (zwei Siege)
2009 GP2 mit Arden (12.)
2010 GP2 mit Barwa (2., fünf Siege)
2011 Formel 1 mit Sauber (16.)
2012 Formel 1 mit Sauber (10., drei Podestplätze)
2013 Formel 1 mit McLaren (11.)
2014 Formel 1 mit Force India (10., ein Podestplatz)
2015 Formel 1 mit Force India

HOBBYS

Karting, Fußball, Golf und Yoga

STRECKE

Bahrain Intl. Circuit



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

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.	2. Freies Training (Fr) min/Rdn.	3. Freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Räikkönen 1:37,827 (13)	1. Rosberg 1:34,647 (31)	1. Hamilton 1:34,599 (13)	1. Massa 335,8
2. Vettel 1:38,029 (12)	2. Hamilton 1:34,762 (33)	2. Vettel 1:34,668 (14)	2. Hamilton 333,7
3. Bottas 1:38,390 (23)	3. Räikkönen 1:35,174 (30)	3. Rosberg 1:34,968 (16)	3. Rosberg 333,6
4. Sainz jr. 1:38,447 (14)	4. Vettel 1:35,277 (26)	4. Räikkönen 1:35,141 (13)	4. Bottas 332,7
5. Ricciardo 1:38,455 (17)	5. Bottas 1:35,280 (36)	5. Bottas 1:35,393 (18)	5. Pérez 330,1
6. Verstappen 1:38,504 (22)	6. Ricciardo 1:35,449 (27)	6. Massa 1:35,471 (15)	6. Räikkönen 330,0
7. Alonso 1:38,598 (18)	7. Maldonado 1:35,474 (34)	7. Maldonado 1:36,307 (14)	Grosjean 330,0
8. Nasr 1:38,628 (17)	8. Nasr 1:35,793 (27)	8. Ricciardo 1:36,335 (8)	8. Vettel 328,9
9. Kvyat 1:38,661 (17)	9. Kvyat 1:35,883 (23)	9. Hülkenberg 1:36,421 (13)	9. Nasr 328,6
10. Massa 1:38,790 (21)	10. Massa 1:35,884 (35)	10. Nasr 1:36,429 (18)	10. Ericsson 327,3
11. Pérez 1:38,793 (15)	11. Ericsson 1:36,148 (34)	11. Button 1:36,488 (14)	11. Hülkenberg 326,8
12. Maldonado 1:38,842 (23)	12. Alonso 1:36,191 (22)	12. Kvyat 1:36,548 (7)	12. Maldonado 323,6
13. Hülkenberg 1:39,187 (20)	13. Grosjean 1:36,334 (31)	13. Ericsson 1:36,612 (17)	13. Sainz jr. 322,0
14. Palmer* 1:39,283 (31)	14. Sainz jr. 1:36,471 (32)	14. Verstappen 1:36,684 (11)	14. Alonso 320,9
15. Rosberg 1:39,293 (23)	15. Hülkenberg 1:36,805 (30)	15. Pérez 1:36,727 (14)	15. Verstappen 320,3
16. Hamilton 1:39,532 (22)	16. Verstappen 1:36,917 (26)	16. Alonso 1:36,899 (11)	16. Ricciardo 319,3
17. Ericsson 1:39,534 (21)	17. Pérez 1:37,062 (33)	17. Sainz jr. 1:36,979 (14)	17. Stevens 317,8
18. Stevens 1:42,973 (12)	18. Stevens 1:39,131 (21)	18. Grosjean 1:37,151 (17)	18. Merhi 312,5
19. Merhi 1:44,265 (15)	19. Button 1:39,209 (15)	19. Stevens 1:39,745 (12)	19. Kvyat 311,5
20. Button keine Zeit (2)	20. Merhi 1:40,592 (26)	20. Merhi 1:40,541 (14)	20. Button 179,4

* für Grosjean

QUALIFYING

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Hamilton 1:33,928	1. Hamilton 1:32,669	1. Hamilton 1:32,571	Rosberg 0:4 Hamilton
2. Bottas 1:34,161	2. Räikkönen 1:33,540	2. Vettel 1:32,982	Ricciardo 4:0 Kvyat
3. Rosberg 1:34,398	3. Massa 1:33,551	3. Rosberg 1:33,129	Massa 3:1 Bottas
4. Massa 1:34,488	4. Vettel 1:33,623	4. Räikkönen 1:33,227	Vettel 4:0 Räikkönen
5. Räikkönen 1:34,568	5. Rosberg 1:33,878	5. Bottas 1:33,381	Alonso 1:2 Button
6. Ricciardo 1:34,691	6. Bottas 1:33,897	6. Massa 1:33,744	(Magnussen 0:1 Button)
7. Vettel 1:34,919	7. Grosjean 1:34,123	7. Ricciardo 1:33,832	Pérez 1:3 Hülkenberg
8. Grosjean 1:35,007	8. Ricciardo 1:34,403	8. Hülkenberg 1:34,450	Verstappen 2:2 Sainz jr.
9. Alonso 1:35,205	9. Hülkenberg 1:34,613	9. Sainz jr. 1:34,462	Grosjean 4:0 Maldonado
10. Nasr 1:35,310	10. Sainz jr. 1:34,641	10. Grosjean 1:34,484	Ericsson 1:3 Nasr
11. Sainz jr. 1:35,371	11. Pérez 1:34,704		Stevens 2:1 Merhi
12. Ericsson 1:35,438	12. Nasr 1:34,737		
13. Pérez 1:35,451	13. Ericsson 1:35,034		
14. Verstappen 1:35,611	14. Alonso 1:35,039		
15. Hülkenberg 1:35,653	15. Verstappen 1:35,103		
16. Maldonado 1:35,677			
17. Kvyat 1:35,800			
18. Stevens 1:38,713			
19. Merhi 1:39,722			
20. Button keine Zeit			

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Bahrain



< Valtteri Bottas (4.)
«Ich bin sehr zufrieden mit P4. Die letzten 20 Runden waren hart. Vettel war eindeutig schneller, aber ich konnte ein paar Tricks, wie ich vorn bleiben konnte.»

Daniel Ricciardo (6.) >
«Beim Beschleunigen aus der letzten Kurve fing der Motor an zu rauchen. Ich habe es gerade noch über den Zielstrich geschafft. Als Sechster. Mehr war nicht möglich heute.»



< Romain Grosjean (7.)
«Ich bin mit Rang 7 zufrieden. Das Rennen hat Spaß gemacht. Es gab viele Überholmanöver. Ich hatte noch gehofft, dass ich Ricciardo einholen könnte. Aber er war zu schnell.»

Felipe Nasr (12.) >
«Bereits in Kurve einging mir der Platz aus. Später blieb ich im Verkehr stecken. Außerdem hatte ich kurz einen Leistungsverlust. Sonst wären WM-Punkte möglich gewesen.»



< Roberto Merhi (17.)
«Wieder beide Autos im Ziel. Das ist sehr erfreulich und zeigt unsere Fortschritte. Will (Stevens) und ich hatten einen guten Fight. Ich habe dabei aber meine Reifen überstrapaziert.»

Max Verstappen (out) >
«Ich bin enttäuscht. Das ist normal, wenn du so aus dem Rennen gerissen wirst. Aber ich bleibe zuversichtlich. Der Ausfallgrund? Vermutlich ein Elektrikproblem.»



Höhepunkte des Rennens

Aufwärmrunde: Massa bleibt stehen, der Motor ist aus (Benzindruck). Der Williams-Pilot muss aus der Box starten. Sainz jr. wird mit 5 Sekunden bestraft, weil er auf dem Weg zur Aufstellung zu schnell gefahren ist.

Start: Hamilton verteidigt die Pole-Position vor Vettel, aber Räikkönen verdrängt mit einem Bremsmanöver in Kurve 1 Rosberg von P3.

1. Runde: Hamilton vor Vettel, Räikkönen und Rosberg.

5. Runde: Funkspruch an Rosberg: «Achte auf Reifen».

6. Runde: Hamilton jetzt mit über 2 Sekunden vorn.

8. Runde: Vettel auf P2, verbremst sich, Rosberg greift erstmals an.

9. Runde: Rosberg bremst in Kurve 1 Vettel aus, holt P2 und wird über Funk wieder gewarnt: «Achte auf Bremsen».

13. Runde: Vettel (P4) als erster der Top-4 in Box.

15./16. Runde: Hamilton in Box, Räikkönen in Front. Bei der Rückkehr hält Hamilton knapp P2, direkt hinter ihm bremst Rosberg erneut Vettel aus.

17./18. Runde: Räikkönen Box, wo er Medium-Reifen aufzieht, die Konkurrenz aber Soft-Gummis wählte. Hamilton wieder vorn. Massa taucht in Top 10 auf.

19. Runde: Rosberg erhält Bremsen- und Benzin-Warnung.

21. Runde: Positionen bezogen, Hamilton +1,6 sec vor Rosberg, +3,2 Vettel.

32. Runde: Vettel zum Reifenwechsel an der Box.

33./34. Runde: Hamilton (von Soft- auf Medium-Reifen) und Rosberg in Box, Räikkönen auf P1.

35. Runde: Zum 3. Mal überholt Rosberg Vettel (P3) an derselben Stelle.

36. Runde: Vettel wieder an der Box, neuer Frontflügel nach Ausritt.

40. Runde: Hamilton zieht an Räikkönen vorbei auf P1. Der Finne wechselt an der Box von Medium- auf Soft-Gummis, fällt auf P3 zurück. Vettel auf P5, 5 Sekunden hinter Bottas.

47./48. Runde: Räikkönen holt auf Rosberg (P2) auf, die Ferrari-Box motiviert ihn. Rosberg wird von der Mercedes-Box aus vor dem Finnen gewarnt.

53. Runde: Fast kracht Vettel (P5) in Bottas.

56. Runde: Rosberg-Fehler in Kurve 1, Räikkönen holt P2.

57. Runde: Hamilton holt sich dritten Saisonsieg. ♦

GP VON BAHRAIN / Resultate

Sakhir/BRN: 19. April 2015; 4. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 308,238 km über 57 Runden à 5,412 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: Abend, klar/trocken

25°

Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	57	1:35:05,809 h		2	s-s-m	25
2. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	57	+3,380		2	s-m-s	18
3. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	57	+6,033		2	s-s-m	15
4. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	57	+42,957		2	s-m-m	12
5. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	57	+43,989		3	s-s-m-m	10
6. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	57	+1:01,751		2	s-s-m	8
7. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	57	+1:24,763		2	s-s-m	6
8. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	56	+1 Rd.		2	s-s-m	4
9. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	56	+1 Rd.		2	s-s-m	2
10. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	56	+1 Rd.		2	s-s-m	1
11. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	56	+1 Rd.		2	s-m-s	0
12. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	56	+1 Rd.		3	s-s-s-m	0
13. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	56	+1 Rd.		3	s-s-m-m	0
14. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	56	+1 Rd.		3	s-s-s-m	0
15. Pastor Maldonado (VU)	Lotus-Mercedes E23	56	+1 Rd.	Motor	3	m-s-s-s	0
16. Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	55	+2 Rdn.		2	s-s-m	0
17. Roberto Merhi (E)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	54	+3 Rdn.		2	s-s-m	0

Nicht klassiert:

Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	34	+23 Rdn.	Elektrik	2	s-m-s	0
Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	29	+28 Rdn.	Rad	2	s-m	0

Nicht gestartet:

Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	0	+57 Rdn.	ERS	0		0
--------------------	----------------------	---	----------	-----	---	--	---

Durchschnittstempo des Siegers: 194,478 km/h Schnellste Runde: Räikkönen, 42. Runde, in 1:36,311 min (= 202,294 km/h)
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

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



Carlos Sainz Jr.: «Vorne links fühlte sich plötzlich etwas lose an»

Topspeed Rennen (So)	km/h
1. Bottas	298,4
2. Hamilton	297,3
3. Maldonado	297,1
4. Massa	296,8
5. Pérez	296,1
6. Rosberg	295,9
7. Räikkönen	295,7
8. Vettel	294,8
9. Nasr	293,6
10. Hülkenberg	292,7
11. Ericsson	292,6
12. Kvyat	291,4
13. Grosjean	290,4
14. Ricciardo	289,5
15. Alonso	288,0
16. Verstappen	284,3
17. Sainz jr.	283,0
18. Stevens	282,8
19. Merhi	280,9

Schnellste Runde Rennen (So)	Zeit
1. Räikkönen	1:36,311
2. Vettel	1:36,624
3. Rosberg	1:37,326
4. Maldonado	1:37,665
5. Hamilton	1:37,857
6. Bottas	1:38,095
7. Nasr	1:38,216
8. Pérez	1:38,338
9. Ericsson	1:38,422
10. Hülkenberg	1:38,653
11. Kvyat	1:38,725
12. Ricciardo	1:38,948
13. Alonso	1:38,992
14. Massa	1:39,094
15. Grosjean	1:39,161
16. Verstappen	1:39,607
17. Sainz jr.	1:40,651
18. Stevens	1:41,759
19. Merhi	1:42,033



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Hamilton	227
Rosberg	227
Vettel	227
4. Massa	226
5. Nasr	225
Ricciardo	225
7. Pérez	223
8. Räikkönen	209
9. Sainz jr.	196
10. Hülkenberg	177
11. Verstappen	174
12. Ericsson	171
13. Bottas	169
14. Grosjean	168
15. Merhi	161
16. Button	152
Maldonado	152
18. Alonso	132
19. Kvyat	126
20. Stevens	109
21. Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	454
2. Scuderia Ferrari	436
3. Sahara Force India F1 Team	400
4. Sauber F1 Team	396
5. Williams Martini Racing	395
6. Scuderia Toro Rosso	370
7. Infiniti Red Bull Racing	351
8. Lotus F1 Team	320
9. McLaren Honda	284
10. Manor F1 Team	270
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	227/454

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens

Lewis Hamilton



Auf die Gefahr hin, dass es langweilig werden könnte: Lewis Hamilton war auch in Bahrain der Mann des Rennens. Seine erste Pole im Wüstenstaat setzte er direkt in seinen 36. GP-Sieg um. Gefährdet war der nie. Hamilton kontrollierte von Anfang an Tempo und Gegner. Wie zuletzt in Shanghai hatte er sich mehr als eine Sekunde von seinen Verfolgern abgesetzt, ehe das DRS erlaubt wurde. Hamiltons beeindruckende Bilanz: Von den letzten elf Rennen hat er neun gewonnen. Zweimal wurde er Zweiter. Besser geht es fast nicht. Hamilton fährt wie ein Schweizer Uhrwerk.

Heimlicher Gewinner

Valtteri Bottas



Die Rückenschmerzen sind vergessen. Bottas ist wieder der Alte. Dass er mit seinem Williams im Vierkampf an der Spitze eingreifen kann, ist bedauerlich. Aber wenn sich die Gelegenheit bietet, zeigt er, was in ihm steckt. Dass er Vettel nach dessen unplanmäßigem Stopp bis ins Ziel hinter sich halten konnte, war nicht nur dem höheren Topspeed zu verdanken. Bottas wehrte sich clever und hatte sich P4 redlich verdient.

Heimlicher Verlierer

Jenson Button



Er konnte einem in Bahrain leidtun. In beiden Freitagstrainings gab es Probleme. Und im Qualifying rollte er ebenfalls aus. Das Rennen musste er gar als Zuschauer verfolgen. Ein Problem am Honda-Antriebsstrang verhinderte den Start des Briten. Noch nimmt es der Ex-Weltmeister (nach außen hin) mit Humor. Doch die Leidenszeit im Chempfeil ist auch für einen wie Button kaum auszuhalten. ♦



Ein Bild, das schon fast zu jedem Grand Prix gehört: Ein Renault-Motor zieht eine lange Rauchschwade hinter sich her – diesmal traf es Daniel Ricciardo (Red Bull Racing)

Runde für Runde

Rd.	Nr.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	
		FAHRER/STARTPLATZ																						
		Lewis Hamilton/1.																						
		Sebastian Vettel/2.																						
		Nico Rosberg/3.																						
		Kimi Räikkönen/4.																						
		Valtteri Bottas/5.																						
		Felipe Massa/6.																						
		Daniel Ricciardo/7.																						
		Nico Hülkenberg/8.																						
		Carlos Sainz jr./9.																						
		Romain Grosjean/10.																						
		Sergio Pérez/11.																						
		Felipe Nasr/12.																						
		Marcus Ericsson/13.																						
		Fernando Alonso/14.																						
		Max Verstappen/15.																						
		Pastor Maldonado/16.																						
		Daniil Kvyat/17.																						
		Will Stevens/18.																						
		Roberto Merhi/19.																						
		Jenson Button/20.																						
		/21.																						
		/22.																						
1.	44	5	7	6	7	7	3	8	27	9	55	11	12	14	33	26	13	19	98	28				
2.	44	5	7	6	7	7	3	8	27	9	55	11	12	14	33	13	19	26	98	28				
3.	44	5	7	6	7	7	3	8	27	9	55	11	12	14	33	13	19	26	98	28				
4.	44	5	6	7	7	7	3	8	27	9	55	11	12	14	33	19	13	26	98	28				
5.	44	5	6	7	7	7	3	8	27	9	55	11	12	14	19	33	13	26	98	28				
6.	44	5	6	7	7	7	3	8	27	9	55	11	12	14	19	13	26	33	28	98				
7.	44	5	6	7	7	7	3	8	27	9	55	11	12	19	14	13	26	28	98	33				
8.	44	5	6	7	7	7	3	8	27	9	55	11	12	19	14	13	26	28	98	33				
9.	44	6	5	7	7	7	3	8	27	9	11	55	12	19	14	13	26	28	98	33				
10.	44	6	5	7	7	7	3	8	9	27	11	55	14	26	12	19	13	28	98	33				
11.	44	6	5	7	7	7	3	8	11	9	14	26	55	27	19	12	28	13	98	33				
12.	44	6	5	7	7	7	3	8	11	26	14	27	9	19	12	13	28	55	33	98				
13.	44	6	7	5	7	7	3	11	26	14	27	8	9	19	12	13	55	28	33	98				
14.	44	6	7	7	7	7	3	5	11	26	8	27	9	19	12	13	14	55	33	28	98			
15.	44	7	5	6	11	7	3	26	8	9	27	19	12	13	14	55	33	28	98					
16.	7	44	6	5	11	7	3	8	9	27	19	12	13	14	55	26	33	28	98					
17.	7	44	6	5	7	7	3	11	8	9	27	19	12	13	14	26	55	33	28	98				
18.	44	6	5	7	7	7	3	8	9	27	19	12	13	11	26	14	55	33	28	98				
19.	44	6	5	7	7	7	3	8	9	27	19	12	13	11	26	14	55	33	28	98				
20.	44	6	5	7	7	7	3	8	9	27	19	12	13	11	26	14	55	33	28	98				
21.	44	6	5	7	7	7	3	8	9	27	19	12	13	11	26	14	55	33	28	98				
22.	44	6	5	7	7	7	3	8	9	27	19	12	13	11	26	14	55	33	28	98				
23.	44	6	5	7	7	7	3	8	9	27	19	12	13	11	26	14	55	33	28	98				
24.	44	6	5	7	7	7	3	8	9	27	11	12	19	13	26	14	55	33	28	98				
25.	44	6	5	7	7	7	3	8	9	11	27	26	14	55	13	19	12	33	28	98				
26.	44	6	5	7	7	7	3	8	11	26	14	55	13	27	19	12	33	9	28	98				
27.	44	6	5	7	7	7	3	8	11	26	13	14	27	19	55	12	33	9	28	98				
28.	44	6	5	7	7	7	3	8	11	26	13	14	27	19	12	55	9	33	28	98				
29.	44	6	5	7	7	7	3	8	11	26	13	27	14	19	12	55	9	33	28	98				
30.	44	6	5	7	7	7	3	8	11	26	13	27	19	14	12	9	33	28	98					
31.	44	6	5	7	7	7	3	8	11	26	13	27	19	12	14	9	33	28	98					
32.	44	6	5	7	7	7	3	8	11	26	13	8	27	19	12	14	9	33	28	98				
33.	44	6	7	5	7	7	3	11	26	13	8	19	27	12	14	9	33	28	98					
34.	6	7	44	5	3	7	11	13	8	26	19	12	27	14	9	33	28	98						
35.	7	44	5	6	3	7	11	13	8	19	12	27	9	14	26	28	98							
36.	7	44	6	5	7	7	3	11	13	8	19	12	27	9	26	14	28	98						
37.	7	44	6	7	7	5	3	13	8	11	19	12	27	26	9	14	28	98						
38.	7	44	6	7	7	5	3	13	8	19	12	27	11	26	14	9	28	98						
39.	7	44	6	7	7	5	3	13	8	19	12	11	26	14	27	9	28	98						
40.	44	7	6	7	7	5	3	13	8	19	11	12	26	14	27	9	28	98						
41.	44	6	7	7	7	5	3	8	13	19	11	26	12	14	27	9	28	98						
42.	44	6	7	7	7	5	3	8	19	11	26	14	27	9	12	13	28	98						
43.	44	6	7	7	7	5	3	8	19	11	26	14	27	9	12	13	28	98						
44.	44	6	7	7	7	5	3	8	19	11	26	14	27	9	12	13	28	98						
45.	44	6	7	7	7	5	3	8	19	11	26	14	27	9	12	13	28	98						
46.	44	6	7	7	7	5	3	8	19	11	26	14	27	12	9	13	28	98						
47.	44	6	7	7	7	5	3	8	19	11	26	14	27	12	9	13	28	98						
48.	44	6	7	7	7	5	3	8	19	11	26	14	27	12	9	13	28	98						
49.	44	6	7	7	7	5	3	8	19	11	26	14	27	12	9	13	28	98						
50.	44	6	7	7	7	5	3	8	11	19	26	14	12	27	9	13	28	98						
51.	44	6	7	7	7	5	3	8	11	19	26	14	12	27	9	13	28	98						
52.	44	6	7	7	7	5	3	8	11	19	26	14	12	27	9	13	28	98						
53.	44	6	7	7	7	5	3	8	11	19	26	14	12	27	9	13	28	98						
54.	44	6	7	7	7	5	3	8	11	26	19	14	12	27	9	13	28	98						
55.	44	6	7	7	7	5	3	8	11	26	19	14	12	27	9	13	28							
56.	44	7	6	7	7	5	3	8	11	26	19	14	12	27	9	13								
57.	44	7	6	7	7	5	3	8																

■ = Fahrt des Siegers □ = Fahrt des Zweiten ■ = Fahrt des Dritten □ = Safety Car
 XX = Boxenstopp XX = aus dem GP XX = Drive-through-Strafe XX = Stop-and-go-Strafe



Hielt Sebastian Vettel in Schach: Valtteri Bottas landete dank besserem Toppespeed auf Rang 4

WM-FAHRER	TOTAL	WM-STAND KONSTRUKTEURE																
		Melbourne/AUS	Sepang/MAL	Shanghai/RC	Sakhir/BRN	Barcelona/E	Monte Carlo/MC	Montreal/CDN	Spielberg/A	Silverstone/GB	Hungaroring/H	Spa/B	Monza/I	Singapur/SGP	Suzuka/J	Sotschi/RUS	Austin/USA	Mexico City/MEX
1. Lewis Hamilton (GB)	93</																	

NACHRICHTEN

Servia fährt Indy 500 für Bobby Rahal

IndyCar Der zurzeit arbeitslose Spanier Oriol Servia hat sich für das Indy 500 ein Cockpit gesichert. Der 40-Jährige fährt für das Team Rahal Letterman Lanigan an der Seite von Graham Rahal. Ebenfalls fix für das Indy 500 eingeschrieben ist J.R. Hildebrand. Der Kalifornier dockt bei CFH Racing an und wird dort Teamkollege von Josef Newgarden und Ed Carpenter, dem das Team gehört.

Hilmer in Barcelona wieder dabei?

GP2 Das Team von Franz Hilmer musste auf den Saisonauftakt in Bahrain verzichten. Der Grund: Teamchef Franz Hilmer hat keinen Fahrer mit ausreichendem Budget gefunden. «Wir haben vor der Saison mit fünf Fahrern Gespräche geführt, sind aber mit keinem zu einer Übereinkunft gekommen.» Hilmers Problem ist nicht neu. Dumping-Angebote verderben den Markt. «Es gibt Teams, die Fahrer gratis oder für 25000 Euro pro Rennen fahren lassen. Damit kann man keine Kosten decken.» Hilmer setzt alles daran, dass er beim zweiten Lauf in Barcelona wieder mit von der Partie ist. Für das Auslassen des Bahrain-Rennens wird er eine Strafe zahlen müssen. Laut Reglement 40000 Euro. Die Strafe ist aber reine Ermessenssache. Sie kann auch höher ausfallen.

Auftaktsieg für André Lotterer

Super Formula Audi-Werkspilot André Lotterer hat den Saisonauftakt der Super Formula in Suzuka für sich entschieden. Lotterer distanzierte seinen Tom's-Teamkollegen Kazuki Nakajima um fast zehn Sekunden. Dritter wurde der Inder Narain Karthikeyan. Für den ehemaligen Formel-1-Piloten war es der erste Podestplatz in der japanischen «GP2». Im Quali lag der Ex-HRT-Mann sogar auf Platz 2. Lotterer ist nach dem Rückzug von Fabio Leimer der einzige deutschsprachige Pilot in der Serie. Die Platzierungen der weiteren Europäer: Bertrand Baguette wurde bei seinem Nippon-Debüt Zehnter. Andrea Caldarelli belegte Platz 11. Für die Briten William Buller (14.) und James Rossiter (16.) verlief der Auftakt nicht nach Wunsch. ♦ CE

GP2 Sakhir

McLaren jubelt doch

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

GP2-Titelkandidat Stoffel Vandoorne hat beim Saisonauftakt in Bahrain auf Anhieb den Tarif durchgegeben. Sein schärfster Konkurrent war etwas überraschend Rio Haryanto. Der Campos-Pilot feierte in Lauf 2 seinen ersten Sieg.

Wenn McLaren-Honda in der Formel 1 schon nichts (oder nicht viel) zu bejubeln hat, dann wenigstens in der GP2. Und zwar nicht nur mit Testfahrer Stoffel Vandoorne, der in der Wüste von Sakhir mit einem Sieg am Samstag und einem zweiten Platz am Sonntag den Tarif durchgegeben hat. Sondern auch mit dem Honda-Schützling Nobuharu Matsushita, der vor allem im Qualifying auf sich aufmerksam machte. Während man von Vandoorne nichts anderes erwarten durfte, war die Leistung des bei uns unbekannteren Matsushita eine wahre Sensation. Nur drei Zehntel ließ sich der 21-jährige Japaner von seinem erfahrenen Stallkollegen Vandoorne im Abschlusstraining abnehmen. Das bedeutete: SP2 – und ein Big Smile. Obwohl Matsushita mit seiner Leistung gar nicht so zufrieden war: «Stoffel ist viel schneller als ich. Ich habe Zeit liegen gelassen, weil ich vor jeder Kurve zu früh bremsen.» Am Start zu seinem ersten GP2-Rennen wurde der Rookie



Pole-Position, schnellste Runde und Sieg: Stoffel Vandoorne war in Durchgang 1 nicht zu knacken

von der Kupplung genarrt. Matsushita kam nur schleichend weg und vergrub seine Chancen auf einen Podestplatz im Mittelfeld. «Mit P10 bin ich natürlich nicht zufrieden», meinte Matsushita nach dem Feature Race. Dennoch scheint da ein Japaner heranzureifen, der noch für die eine oder andere Überraschung sorgen könnte. Sogar Vandoorne musste zugeben: «Der Junge hat Potenzial!»

Erster GP2-Sieg für Haryanto

Im zweiten Rennen kämpfte sich der ART-Mann auf P6 vor. Das brachte ihm vier Punkte ein plus zwei für die schnellste Runde. Die drehte zwar Sauber-

Testpilot Raffaele Marciello. Aber weil der in Zürich geborene Italiener das Rennen außerhalb der Punkteränge beendete, bekam Matsushita die zwei Extrazähler gutgeschrieben.

Vorne war es Vandoorne, der mit Rio Haryanto um den Sieg kämpfte, diesmal mit umgekehrten Vorzeichen. Während der Belgier im ersten Lauf noch die Nase vorne hatte, war die Reihe in Heat 2 am Indonesier. «Ich bin so glücklich», sagte Haryanto nach seinem ersten GP2-Sieg. «Das war mein bisher bestes Wochenende. Ich hoffe, dass es nun so weitergeht.»

Hinter Vandoorne und Haryanto holten zwei weitere Routi-

niers die Pokale für P3 ab: Alex Rossi (Racing Engineering, Lauf 1) und Nathanaël Berthon (Lazarus, Lauf 2). Rossi lag sogar lange Zeit in Führung. Doch der frühe Stopp in der Safety-Phase (Kollision zwischen Negrão, Pic, Marciello und Gasly) zahlte sich am Ende nicht aus. «Meine Reifen waren hinüber. Ich musste Haryanto vor der letzten Kurve vorbeilassen.»

Die Deutschsprachigen hinterließen in Bahrain keinen bleibenden Eindruck. Marlon Stockinger war im ersten Lauf mit Platz 11 noch der Beste aus dem Trio. Zoel Amberg und René Binder kamen beim Auftakt nicht in die Gänge. ♦



Vandoorne: Erwartung erfüllt



Haryanto: Erster GP2-Sieg



Ein Name, den man sich merken sollte: Nobuharu Matsushita

GP2 / Resultate

Sakhir/BRN: 5,412 km; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken; Hauptrennen 32 Runden = 172,938 km, 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet

1. Stoffel Vandoorne (B/ART) in 1:01:23,306 h (= 169,026 km/h); 2. Rio Haryanto (RI/Campos) +5,056; 3. Alexander Rossi (USA/Racing Engineering) +5,497; 4. Jordan King (GB/Racing Engineering) +12,322; 5. Robert Visoiu (RO/Rapax) +20,048; 6. Mitch Evans (NZ/Russian Time) +25,543; 7. Nathanaël Berthon (F/Lazarus) +27,729; 8. Julián Leal (CO/Carlin) +28,463; 9. André Negrão (BR/Arden) +29,502; 10. Nobuharu Matsushita (J/ART) +29,664; 11. Marlon Stockinger (RP/Status) +36,875; – Ferner: 16. Zoel Amberg (CH/Lazarus) +44,062; 17. René Binder (A/Trident) +44,682

Schnellste Runde: Vandoorne in 1:44,617 (= 186,233 km/h)

Sprintrennen 23 Runden = 124,230 km, 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet

1. Rio Haryanto (RI/Campos) in 41:35,490 min (= 179,214 km/h); 2. Stoffel Vandoorne (B/ART) +3,004; 3. Nathanaël Berthon (F/Lazarus) +5,639; 4. Alexander Rossi (USA/Racing Engineering) +6,258; 5. Julián Leal (CO/Carlin) +13,945; 6. Nobuharu Matsushita (J/ART) +15,923; 7. Robert Visoiu (RO/Rapax) +19,794; 8. André Negrão (BR/Arden) +20,159; 9. Jordan King (GB/Racing Engineering) +21,201; 10. Arthur Pic (F/Campos) 25,690; – Ferner: 18. Zoel Amberg (CH/Lazarus) +41,084; 19. Marlon Stockinger (RP/Status) +43,390; out: René Binder (A/Trident)

Schnellste Runde: Marciello in 1:44,715 (= 186,059 km/h)

Bonuspunkte: Pole (4); Vandoorne (1:39,237 min = 196,329 km/h); schnellste Runde (je 2): Vandoorne (1:44,617 min)/Matsushita (1:46,019 min)

Stand nach 2 von 22 Läufen: 1. Vandoorne 43 Pkte; 2. Haryanto 33; 3. Rossi 23; 4. Berthon 16; 5. King 12; 6. Visoiu 12; 7. Leal 10; 8. Evans 8; 9. Matsushita 7; 10. Negrão 3; – Teams: 1. ART 50; 2. Racing Engineering 35; 3. Campos 33; 4. Lazarus 16; 5. Rapax 12; 6. Carlin 10.

Nächstes Rennen: 9./10. Mai, Barcelona/E

Internet: www.gp2series.com

IndyCar

Strafe für Hunter-Reay



Diese Szene gab zu reden: Die Kollision von Hunter-Reay, Pagenaud und Bourdais hatte Folgen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Es war ein grandioses Rennen. Typisch IndyCar halt. Mit vielen Zwischenfällen und einem Sieger James Hinchcliffe, der mit dem letzten Tropfen Sprit gewann. Doch das Rennen in New Orleans hatte auch noch ein Nachspiel: für Ex-Meister Ryan Hunter-Reay.

Um es vorwegzunehmen: Weil der dritte IndyCar-Lauf in Long Beach erst nach Redaktionsschluss zu Ende ging, folgt der Bericht dazu in der nächsten MSA. Dafür gab es im Nachklapp noch reichlich Diskussionsstoff von der Rennpremiere in New Orleans. Für Aufregung sorgte da vor allem die Kollision zwischen Simon Pagenaud, Ryan Hunter-Reay und Sébastien Bourdais. Dass bei solch widrigen Verhältnissen wie beim Grand Prix von Louisiana die Fetzen fliegen, ist normal. Doch der Unfall bedurfte weiteren Abklärungen. Vor allem weil Simon Pagenaud öffentlich auf Ryan Hunter-Reay losging, der Franzose warf dem Andretti-Piloten Absicht vor. «Dieses Manöver war absolut unprofessionell», ereiferte sich Pagenaud noch Stunden nach dem Rennen. «Ryan hat mich einfach abgeschossen und ins Gras gedrängt.» Pagenaud verlor im durchweichten Rasen die Kontrolle über seinen Dallara und kreiselte unkontrolliert zurück

auf die Rennstrecke. Dort traf er Hunter-Reay, der wiederum den unschuldigen Bourdais mit ins Verderben riss. Hunter-Reay, IndyCar-Meister 2012 und in Fahrerkreisen nicht als Raubein bekannt, wehrte sich gegen die Vorwürfe: «Ich weiß nicht, wo Simon hätte hinfahren wollen. Sébastien und ich teilten uns schon die Ideallinie. Wir fuhren Seite an Seite. Da war kein Platz für ein drittes Auto.»

Visier offen – 500 Dollar Strafe

Die Rennkommissare befassten sich nach dem Rennen mit der Kollision, die letztlich dazu führte, dass das Rennen unter Gelb beendet wurde. Und sie kamen zum Schluss: Nach Artikel 9.3.3. des sportlichen Reglements hätte Hunter-Reay die Kollision vermeiden können. Das Strafmaß fiel für den Betroffenen relativ glimpflich aus: drei Punkte Abzug und drei Rennen auf Bewährung.



Gut taktiert: De Silvestro

Härter traf es IndyCar-Rookie Francesco Dracone. Der Italiener erwischte in der Boxengasse einen Offiziellen, der dort regelkonform stand. Für die Aktion setzte es eine 10000-Dollar-Strafe. Obendrein darf sich Dracone in den nächsten sechs Rennen keine weiteren Dummheiten erlauben.

Ein absolut fehlerfreies Rennen zeigte Simona de Silvestro. Der vierte Platz war nach P2 2013 in Houston und P4 in St. Petersburg 2011 ihr bisher bestes Ergebnis. Und das in einem neuen Team und ohne Testkilometer in New Orleans. Hätte das Rennen noch eine Runde länger (unter Gelb) gedauert, De Silvestro wäre auf dem Podest gestanden. Denn Sieger Hinchcliffe ging auf der Auslaufstrecke der Sprit aus. Simona dagegen hatte zweimal gestoppt. In Runde 12 (eine Runde vor «Hinch») und in Runde 30. Sie hätte noch reichlich Benzin an Bord gehabt. «Es ist ein unglaubliches Gefühl, im zweiten Rennen für Andretti ein solch tolles Ergebnis einzufahren. Vor allem, weil wir das ganze Wochenende über eigentlich nicht richtig auf Touren kamen. Aber die Verhältnisse haben uns in die Karten gespielt. Und das Team hat mich zweimal im richtigen Moment an die Box beordert.»

Übrigens: Die außergewöhnlichste Strafe bekam Marco Andretti. Der Teamkollege von Simona bleichte 500 US-Dollar, weil er beim Boxenstopp das Helmvisier öffnete. ♦

Renault 3.5

Nyck de Vries will es auf Anhieb wissen

Am Wochenende steigt im spanischen Alcañiz der Saisonauftakt der World Series by Renault. Neu dabei: McLaren-Junior Nyck de Vries. Er peilt gleich im ersten Jahr den Titel an.

Er ist 20, sieht aber aus wie 14 und verfügt über ein Selbstvertrauen, das groß genug wäre, um in der Formel 1 mitzufahren. Die Rede ist von Nyck de Vries, der als Zwei-Liter-Eurocup-Gewinner 2015 ins Lager der «Großen» wechselt und dort den Meistertitel anpeilt.

Die Chancen, auf Anhieb Champion zu werden, stehen gar nicht so schlecht. De Vries sitzt bei Dams im begehrtesten Cockpit. Die Franzosen haben in den vergangenen Jahren mit Kevin Magnussen (2013) sowie Carlos Sainz jr. (2014) den Titel geholt. Die größte Konkurrenz hat De Vries daher aus dem eigenen Rennstall zu befürchten. Der Brit Dean Stoneman wird nicht nur von Red Bull unterstützt, was nebenbei gesagt immer eine kleine Hilfe sein kann, Stoneman ist mit seinen 25 Jahren auch ein sehr erfahrener

Nachwuchspilot. 2010 wurde der von seiner Krebserkrankung geheilte Stoneman Formel-2-Meister und 2014 GP3-Vizechampion.

Wer seine Jetons nicht auf Dams setzen will, ist gut beraten, wenn er stattdessen der Mannschaft von Fortec die Daumen drückt. Dort sitzt mit Oliver Rowland ein Rohdiamant am Steuer, der Stoneman und De Vries bei jedem Rennen mächtig einheizen wird. Bereits 2014 fuhr Rowland für Fortec. Hat also diesbezüglich einen Vorteil, weil er das Team kennt. Und mit sieben Podestplatzierungen (davon zwei Siege) hat er schon 2014 für reichlich Aufsehen gesorgt.

Lernjahr für Panis jr.

Deutschsprachige sucht man im Feld (stand bei Redaktionsschluss) vergeblich. Dafür fahren mit Johnny Cecotto jr. (immerhin in Deutschland geboren) und Aurélien Panis zwei Söhne ehemaliger Formel-1-Piloten mit. Panis jr. wird bei Tech 1 jedoch kleine Brötchen backen. Vater Olivier sagt: «Das erste Jahr ist ein Lernjahr.» ♦ CE



Packt er es auf Anhieb? Nyck de Vries will 2015 Meister werden

STARTERLISTE / 2015

Team	Startnummer und Fahrer	
Dams	1 Nyck de Vries (NL)	2 Dean Stoneman (GB)
Fortec	3 Jazeman Jaafar (MAL)	4 Oliver Rowland (GB)
Arden Motorsport	5 Nicholas Latifi (CDN)	6 Jegor Orudschew (RUS)
Zeta Corse	7 Facu Regalia (RA)	8 Johnny Cecotto (YV)
Lotus	9 Matthieu Vaxivière (F)	10 Meindert van Buuren (NL)
Strakka Racing	11 Tio Ellinas (CYP)	12 Gustav Malja (S)
AVF	15 Alfonso Celis jr. (E)	16 Beitske Visser (NL)
Tech 1 Racing	17 Roy Nissany (ISR)	18 Aurélien Panis (F)
Draco Racing	19 Pietro Fantin (BR)	20 Bruno Bonifacio (BR)
Comtec Racing	21 ?*	22 ?*
Carlin	22 Sean Gelael (RI)	23 Tom Dillmann (F)
Pons Racing	24 Patrick Armand (RI)	25 ?*

* Bei Redaktionsschluss von MSA waren noch drei Cockpits offen

SCHAEFFLER



FAG

PRÄSENTIERT

WEC-COCKPIT LIVE



Von
Timo Bernhard
Porsche Team

Es wäre der perfekte Einstand gewesen: Sieg in Silverstone und Ihnen dann in meiner ersten Kolumne in MOTORSPORT aktuell, zu der ich Sie, liebe Leser, hier herzlich begrüße, davon berichten. Der Start mit der Pole-Position für unseren 919 Hybrid war klasse, Brendons (Hartley) Quali-Zeit hätte 2014 für Startplatz sieben in der Formel 1 gereicht. Nach einem tollen Start ins Rennen von Mark (Webber) und über elf Sekunden Vorsprung endete es aber doch mit einem Nuller – wie beim Saisonfinale letztes Jahr. Diesmal war es zum Glück nicht ein Unfall wie 2014 in São Paulo, sondern «nur» ein Getriebschaden, der den Ausfall für unseren Porsche 919 Hybrid Nr. 17 bedeutete.

Davon abgesehen war das Silverstone-Rennen super Werbung für die Langstrecken-WM. Wie unser Schwester-auto rundenlang um die

Führung gekämpft hat, war echt heiß. Für die Fans war das sicher ein toller Auftakt einer sehr vielversprechenden Saison. Wenn man sich anschaut, wie eng es auch in den GT-Klassen zugeht, dann ist die WEC in meinen Augen und in einigen Bereichen längst die neue Königsklasse im Automobilsport.

Nicht nur Fahrer in der WEC zu sein, macht mich stolz. Auch dass wir als Porsche-Team von den ersten Tests Mitte 2013 bis jetzt so große Fortschritte gemacht haben, ist klasse. Und Spa am 2. Mai sollte unserem 919er noch mehr entgegenkommen. In den Ardennen werde ich an einen meiner Helden erinnern: In Gedenken an Stefan Bellof, der vor 30 Jahren in Spa tödlich verunglückt ist, werde ich mit seinem Helmdesign unterwegs sein. Wenn Sie uns dann noch kräftig die Daumen drücken, dann klappt es hoffentlich diesmal mit dem Rennsieg.



Nach Führung in Silverstone früh raus: Porsches Nummer 17

SCHAEFFLER-NEWS

Anfang Mai trifft sich die Elite der Motorenentwickler beim Wiener Motorensymposium und diskutiert Zukunftstechnologien. Wie in der WEC sind für das Serienauto Effizienz und Zusammenspiel von Motor und Getriebe sowie Hybridisierung große Themen, die dort unter anderem von Schaeffler-Technologievorstand Prof. Peter Gutzmer vorgestellt werden.

Langstrecken-WM

Nissan weiter im Rückstand



Proben für Le Mans: Neuling Nissan – hier beim teils verregneten Test vergangene Woche in Kentucky

Von GUSTAV BÜSING

Zwischen den Rennen der Langstrecken-WM (WEC) in Silverstone und Spa (2. Mai) richtet sich die Aufmerksamkeit der LMPI-Worksteams auf die 24 Stunden von Le Mans.

Seit Sonntag und bis heute (Dienstag) teilen sich Porsche und Toyota den Circuit Paul Ricard in Le Castellet für einen dreitägigen Ausdauerstest, wobei möglichst 30 Stunden ohne Unterbrechungen abgespult werden sollen. Das entspricht in der Regel knapp 6000 Kilometern im Renntempo und Boxenstopps wie beim Marathon an der Sarthe.

Auch Audi hat die kurze Pause genutzt, um erstmals mit der sogenannten Le-Mans-Spezifikation des R18 e-tron quattro zu testen. Diese speziell auf die Streckencharakteristik von Le Mans mit den vielen langen Geraden zugeschnittene Karosserievariante zielt in erster Linie darauf ab, mit dem geringstmöglichen Abtrieb auf hohe Topspeeds zu kommen, ohne zu viel Anpressdruck für die wichtigen Porsche-Kurven im letzten Teil der Sarthe-Strecke einzubüßen. In Le Castellet spulten die neun Einsatzfahrer plus Reservefahrer Mike Rockenfeller an vier Tagen (Montag bis Donnerstag) insgesamt 6500 Testkilometer ab.

Beim Rennen in Spa dürften die Le-Mans-Varianten der drei Hersteller erstmals auch im Renneinsatz zu sehen sein, eventuell nur jeweils an einem der Autos. Porsche und Audi werden in Belgien auf jeden Fall mit ihren drei Le-Mans-Autos antreten. Vorbereitung der anderen Art muss übrigens Nico Hülkenberg am Mittwoch hinter sich bringen. Der F1-Fahrer wird dann im Simulator in Paris eine Einweisung in die Besonderheiten der Strecke von Le Mans erhalten – diese ist Pflichtprogramm für alle Fahrer, die in den vergangenen fünf Jahren nicht an der Sarthe am Start waren.

Nissan probte in Kentucky

Nissan, das nach augenblicklichem Stand seine Rennpremiere erst für Le Mans angekündigt hat, testete derweil vergangene Woche auf einem Kurs in Kentucky, der einige Elemente der Le-Mans-Strecke beinhaltet soll. Der Rückstand auf die Konkurrenten ist nach wie vor gewaltig: Den insgesamt rund 5800 Testkilometern mit dem GT-R LM Nismo stehen jeweils rund 30 000 Kilometer für Audi, Porsche und Toyota vor dem Silverstone-Rennen gegenüber.

Dort gab es übrigens zu später Stunde (nach Redaktionsschluss) eine Korrektur des LMP2-Klassements. Das drittplatzierte Auto von Extreme Speed Motorsports (ESM) ver-

lor seinen Podiumsrang durch Disqualifikation. Der Grund: Die Holzplanke am Unterboden war übermäßig abgeschliffen, sprich die Bodenfreiheit zu gering. Der dritte Platz ging damit bei der Premiere an den Dome S103 des Strakka-Teams.

Ohne Cockpit steht ab sofort Christian Klien da, der nach der Abwesenheit seines Teams Sard-Morand in Silverstone für das Rennen dort Unterschulppf beim Team ByKolles gefunden hatte. Inzwischen hat Teamchef Benoît Morand das unter japanischer Flagge genannte Auto mit der Startnummer 39 für die komplette WEC-Saison einschließlich Le Mans zurückziehen müssen. Vermutet wird, dass finanzielle Probleme mit den in Le Castellet vorgestellten neuen Partnern aus der Ukraine Auslöser waren.

Der 32-jährige Ex-GP-Pilot aus Österreich hofft jetzt darauf, dass er aufgrund seiner großen Erfahrung doch noch ein Cockpit zumindest für die 24 Stunden von Le Mans findet. Der Rückzug seines LMP2 war das Glück für das Team von Riley Motorsport. Dessen Dodge-Viper – auf Platz eins der Reserveliste – hat nun vom ACO die offizielle Starterlaubnis für die 24 Stunden erhalten und bereichert das Feld der GTE-Am. Gefahren wird das ehemalige Werksauto in Le Mans von Jeroen Bleekemolen, Ben Keating sowie Marc Miller. ♦

United Sports Car Championship Long Beach

BMW Klassensieger

Von RENÉ DE BOER

Jordan und Ricky Taylor haben den dritten Saisonlauf in Long Beach gewonnen. Klassensieg beendet Durststrecke von BMW.

Dass man für spannende Rennen nicht immer ein großes Starterfeld braucht, bewies der dritte USCC-Lauf auf dem Straßenkurs von Long Beach. Da beim kürzesten Rennen der Saison über 100 Minuten lediglich die Prototypen und die GTLM-Autos fuhren, standen nur 17 Autos am Start – ein Minusrekord in der USCC.

Bei den Prototypen starteten Jordan und Ricky Taylor im Corvette-DP von Wayne Taylor Racing von der Pole-Position und feierten fast einen Start-Ziel-Sieg. Nur weil sie etwas früher zum Fahrerwechsel an die Box kamen, konnte der Ganassi-Riley-Ford mit Scott Pruett und Joey Hand kurz Führungsluft schnupern. Im weiteren Rennverlauf hielt Jordan Taylor jedoch Hand gekonnt hinter sich. «Nachdem wir in Daytona wegen Überschreitens der maximalen Fahrzeit den dritten Platz verloren hatten und wir in Sebring so hart für Rang 2 kämpfen mussten, tut dieser Erfolg richtig gut», so Jordan Taylor. Nur drei Sekunden hinter den Siegern belegten Pruett/Hand Rang 2, der Visit-Florida-Corvette-DP von Ri-

chard Westbrook und Michael Valiante kam als Dritter ins Ziel.

Kaffer im Pech, BMW profitiert

In der GTLM-Klasse sah es lange nach einem Sieg für das Risi-Ferrari-Duo Pierre Kaffer/Giancarlo Fisichella aus, aber 15 Minuten vor Schluss musste Kaffer ausweichen, als ein DP-Fahrer vor ihm in die Reifenstapel fuhr. Mit schmutzigen Reifen hatte Kaffer dann gegen den angriffslustigen Dirk Werner im trainingsschnellsten BMW keine Chance, sodass Werner die Führung übernehmen konnte und denkbar knapp den Sieg nach Hause fuhr.

Sowohl für den Fahrer als auch für BMW war es das Ende einer Durststrecke: Werner hatte seit dem ILMC-Finale in Zhuhai 2010 nicht mehr gewonnen, für die Marke war es der erste US-Sieg seit dem ALMS-Rennen in Lime Rock 2013.

Für Porsche war in Long Beach wenig zu holen: Richard Lietz, der sich das Auto mit Jörg Bergmeister teilte, wurde in der Startphase in einen Unfall verwickelt und fiel weit zurück, die Franzosen Pilet/Makowiecki betrieben mit Rang 4 hinter der Corvette von Magnussen/Garcia noch Schadensbegrenzung. Pech auch für Lucas Luhr: Im zweiten BMW rutschte er neun Minuten vor Schluss auf P3 fahrend wegen eines Bremsproblems in die Reifenstapel und wurde so nur Fünfter. ♦



Im Retro-Design zum Klassensieg: BMW von Werner/Auberlen

UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Long Beach, Kalifornien/USA: 3.167 km; Rennen über 100 Minuten; 17 Autos gestartet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. J. Taylor/R. Taylor (Corvette DP) 78 Runden; 2. Hand/Pruett (Corvette DP) +3.300 sec.; 3. Westbrook/Valiante (Corvette DP) +18.242; 4. Curran/Cameron (Corvette DP) +21.864; 5. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) +50.468; 6. Pew/Negri (Ligier JS P2 - Honda) +2 Rdn.; 7. Auberlen/Werner (BMW Z4 GTE) +2 Rdn. (1. GTLM); 8. Kaffer/Fisichella (Ferrari F458 Italia) +2 Rdn. (2. GTLM); 9. Magnussen/Garcia (Chevrolet Corvette C7.R) +3 Rdn. (3. GTLM); 10. Pilet/Makowiecki (Porsche 911 RSR) +3 Rdn. (4. GTLM); 11. Edwards/Luhr (BMW Z4 GTE) +3 Rdn. (5. GTLM); 12. Sellers/Henzler (Porsche 911 RSR) +3 Rdn. (6. GTLM); 13. Long/Miller (Mazda Prototype) +3 Rdn. (7. P); 14. Gavin/Milner (Chevrolet Corvette C7.R) +4 Rdn. (7. GTLM); 15. Nunez/Bomarito (Mazda Prototype) +4 Rdn. (8. P); 16. Lietz/Bergmeister (Porsche 911 RSR) +18 Rdn. (8. GTLM); 17. Rojas/Legge (Deltawing DW13) +58 Rdn. (-).

Schnellste Runde (P): Dane Cameron (Corvette DP), Runde 45, 1:15,682 (= 150,65 km/h)
Schnellste Runde (GTLM): Dirk Werner (BMW), Runde 63, 1:18,009 (= 146,15 km/h)

Nächstes Rennen: 3. Mai, Monterey, Kalifornien/USA
Internet: www.imsa.com

DTM

Zwei Nürburgring-Auftritte?

Viele aus der DTM-Szene hatten es für einen vorzeitigen Apfelscherz gehalten, als MSA am 31. März exklusiv berichtete, dass die DTM vom 17. bis 19. Juli möglicherweise am Nürburgring gastiert. Hintergrund ist die ersatzlose Streichung des Formel-1-GP, der ursprünglich an diesem Wochenende über die Bühne gehen sollte.

Am Rande der ITR-Testfahrten in der vergangenen Woche in Oschersleben bestätigte nun DTM-Chef Hans Werner Aufrecht die MSA-Meldung und überraschte die verdutzten Medienvertreter mit der Aussage: «Wir denken über diesen Termin sehr wohl nach. Das ist ein idealer Zeitpunkt, den die Formel 1 da hatte.»

In der Tat ist ein DTM-Wochenende im Juli in der Eifel vor-

allem für die Fans wesentlich angenehmer als eines im September. Aufrecht möchte diesen attraktiven Termin angeblich für mehrere Jahre sichern.

Nürburgring-Sprecher Pietro Nuvoletti bestätigte auf MSA-

Nachfrage zwar entsprechende Gespräche, eine Entscheidung sei allerdings noch nicht gefallen. Damit könne man in den nächsten zehn Tagen rechnen.

Wie MSA weiß, geht es nicht um die Verlegung des bereits

feststehenden September-Termins (25.-27. 9.) in den Juli, sondern um eine zusätzliche DTM-Veranstaltung! Will heißen: Am Nürburgring würde es heuer – wie zuletzt 2003 – zwei DTM-Events geben.

Wer bezahlt den 10. Event?

Ein zehntes DTM-Wochenende kostet aber auch Geld, und deshalb löst die Idee, kurzfristig noch eine weitere Veranstaltung im Kalender zu installieren, bei den drei Sportchefs keine Begeisterungstürme aus. Bei der für Dienstag dieser Woche in Stuttgart geplanten Vorstands- und Beiratssitzung der DTM-Dachorganisation ITR darf man also gespannt sein, wer das nötige «Kleingeld» für den zusätzlichen Ring-Event auf den Tisch legt. ♦ AW



Vor Saison mit zwei Ring-Events? Neuling Auer (ART) beim Test

NACHRICHTEN
Kleine Änderungen bei Sicherheitsregeln

VLN/24h-Rennen Mit den Erkenntnissen aus dem 24h-Qualifikationsrennen wurden die Regeländerungen für mehr Sicherheit auf der Nordschleife vor dem 2. VLN-Lauf kommendes Wochenende nochmals leicht angepasst: In der Boxengasse gilt jetzt ein Tempolimit von 50 km/h, da sich 30 km/h als zu langsam, weil technisch teilweise nicht umsetzbar herausstellte. Zudem wird der Bereich für das Tempolimit von 250 km/h auf der Döttinger Höhe um einen Streckenposten neu bis Posten 200a (alt: Posten 200) nach hinten verlängert.

Halm: Schnellste Runde beim Debüt

DMV GTC/GTWC Die neue Saison begann in Hockenheim mit Laufsiegen von Jürgen Bender (Corvette) und Ex-DMT- und Truck-Profi «Fritz K» (Porsche). Als erste Frau überhaupt in der Serie ließ sich bei ihrem Debüt Steffi Halm (Alpina) eine schnellste Rennrunde gutschreiben. Auch dank dieser endete ihre Aufholjagd im zweiten Lauf vom 28. Startplatz auf Endrang 6 sowie P3 der Klasse. In der GTWC gingen die Laufsiege an Lars Pergande (BMW) und Markus Fischer (Porsche). In Division 2 siegte zweimal Edy Kamm (VW Golf).

Perfekter Auftakt für Andreas Szepansky

Cup- & Tourenwagen-Trophy Auch die CTT hatte vergangenes Wochenende ihren Saisonauftakt in Hockenheim. Einen perfekten Start erlebte dabei Andreas Szepansky (Porsche), welcher in beiden Läufen siegte. Die zweiten Plätze gingen an Ralf Heisig (Porsche) und Sascha Faath (BMW). Marius Barczack (VW Scirocco) holte jeweils P3.

Zwei Deutsche auf dem Podium

Ferrari Challenge Beim Saisonauftakt in Monza holte sich der unter Pseudonym fahrende «Babalus» zwei Siege in der Trofeo Pirelli. Björn Grossmann (D) holte sich im ersten Durchgang P2. Im Coppa Shell gewannen Jacques Duyver und Erich Prinoth, Thomas Löfflad (D) holte hier im zweiten Durchgang P2. ♦ MBR/HTS

Marrakesch

Citroën ganz ohne Gegner



Ein Citroën-Viererzug in Lauf eins an der Spitze – mit Respektabstand dahinter folgte Yvan Muller, der den Fünffachsieg der Doppelwinkler perfekt machte

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit einem Fünf- und einem Dreifachsieg der Citroën-Fahrer ging es in Marokko genau dort weiter, wo die Saison in Argentinien angefangen hat. Diesmal waren erneut José María López sowie erstmals Yvan Muller die Sieger. Honda zu langsam, Lada mit Problemen.

Nachdem speziell Lada zwischen den Rennen noch einmal umfangreich testen konnte, war die Hoffnung groß, dass die Dominanz der Doppelwinkler endlich gebrochen würde. Doch die russische Werksmannschaft, die diesmal in voller Mannstärke antreten konnte, hatte schon vor dem Wochenende zwei bittere Pillen zu schlucken: Weil bei den besagten Tests Motorprobleme auftraten, mussten bei Rob Huff und James Thompson die Aggregate gewechselt werden. Das bedeutete, dass beide von vornherein zu Starts vom Ende des Feldes verdammt waren.

Zu derlei taktischen Überlegungen kam es dann gar nicht, weil man mit Problemen an der

Servolenkung kämpfte. Mal funktionierte sie ganz normal, teilweise gar nicht und manchmal nur halb. An kontrolliertes oder gar schnelles Fahren war so nicht zu denken.

Honda fehlt weiter Toppespeed

Mit Lada als potenziellem Gegner außen vor, war Honda wie schon in Argentinien die designierte zweite Kraft. Das trat dann zwar so ein, aber den Japanern fehlte es auf dem Kurs, der hauptsächlich aus durch Schikanen unterbrochenen Geraden besteht, schlichtweg an Toppespeed und damit einem ganz entscheidenden Punkt,

um die Werksarmada aus Versailles anzugreifen.

Somit kam es zu einer wahren Machtdemonstration: Yvan Muller, der im ersten Lauf um fünf Plätze nach hinten versetzt werden würde, pokerte im Qualifying gleich auf die Reverse-Pole. «Wenn ich auf Platz 1 fahre, starte ich im ersten Rennen von Platz 6 und muss im zweiten Rennen trotzdem von Platz 10 losfahren», erklärt der Rekordweltmeister. Also: für den ersten Lauf die ganz bittere Pille schlucken und im zweiten Lauf freie Sicht nach vorne.

Das mit P10 im zweiten Qualifying-Abschnitt und somit der Pole

für Lauf zwei klappte perfekt. Und weil noch weitere Strafen wegen Motorwechsellern (Valente/Chilton/Demoustier) folgten sowie Dusan Borkovic (siehe S. 19) seinen Start absagte, durfte Muller effektiv sogar vom 10. Startplatz losfahren.

Die Pole-Position sicherte sich einmal mehr López, der mit seiner fünften Pole in Folge einen weiteren Rekord von Muller einstellte. Hinter dem sensationellen Bannani auf P2 folgte mit Ma der nächste Citroën auf P3.

Der erste Lauf wurde damit zu einem Schaulaufen der C-Elysées, die einen Fünffachsieg einfuhren, gefolgt von den drei

verbliebenen Hondas, Stefano d'Aste und Tom Chilton – da der aber noch eine Strafe für einen Rammstoß gegen Coronel bekam, rückte Rob Huff noch auf und holte damit den ersten Rennpunkt für Lada 2015.

López wieder auf Titelkurs?

Auch der zweite Lauf war eine klare Angelegenheit für die Citroën-Werksarmada. Nachdem sich der Staub in der turbulenten Anfangsphase gelegt hatte, kämpften der Rekord-WTCC-Champion Muller und der Rallye-Rekordweltmeister Loeb um die Führung. Die beiden Elsässer trieben sich dabei im Zentimeterabstand über den engen Straßenkurs – Muller behielt sowohl die Nerven als auch die Führung und holte wie geplant den ersten Saisonsieg.

López kämpfte sich aus seiner 10. Startposition heraus früh bis auf P3 nach vorne und holte damit auch im vierten Rennen der Saison einen Podestplatz. Damit baut er natürlich auch seine WM-Führung weiter aus. Es wirkt bereits jetzt so, als könne den Argentinier nur eine lange Pechsträhne an der Titelverteidigung hindern. ♦



Lada: Nicht nur durch Servo-Probleme gebremst



Best of the Rest in Lauf 1: Honda-Pilot Monteiro

D. Borkovic

Privatfahrer Marrakesch

Zu groß für Civic

Bennani Held der Massen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Noch immer fühlt sich Dusan Borkovic im neuen Arbeitsgerät, dem Honda Civic des Proteams, nicht wohl. Wie schon in Argentinien passte der 2,07-m-Mann nicht ins kleine Cockpit. Auch kleinere Änderungen seit dem Saisonauftakt halfen nicht.

Da letztes auch der Vater von Borkovic starb und der Serbe das ganze Wochenende nach eigener Aussage nicht besonders fokussiert sein konnte, verzichtete er auf einen Start in Marrakesch, um dann beim Quasi-Heimspiel, der nächsten Runde am Hungaroring, wieder voll anzugreifen. Dann wird hoffentlich auch sein Honda Civic in voller 2015er-Spezifikation am Start sein.

Auch Honda-Kollege Rickard Rydell (Nika) verzichtete auf einen Start. Dies jedoch wegen eines Virusinfekts, der den Schweden schwächte. ♦ MBR



Auf Start verzichtet: Borkovic

Mehdi Bennani holte sich bei seinem Heimspiel einmal volle Punkte, um sich dann im zweiten Lauf erneut selbst ein Bein zu stellen. Chilton schafft ersten Privatersieg.

Er war der unumstrittene Held der Massen: Mehdi Bennani. Der Protégé der marokkanischen Königsfamilie war bei seinem Heimspiel natürlich hochmotiviert, aus dem ihm zur Verfügung stehenden Top-Auto das Maximum herauszuholen.

Im Qualifying legte er dazu gleich den Grundstein: Anders als in Argentinien patzte er nicht, zog gar ins Q3 ein und stellte seinen von Sébastien Loeb Racing eingesetzten Citroën C-Elysée auf P2. Trotz schlechtem Start gelang ihm im ersten Lauf auch der Sieg in der Privatierswertung.

Der zweite Durchgang war dann aber wohl eher aus der Kategorie «Typisch Bennani». Der Lokalmatador fing gut an und hätte sogar um den Privatfahrsieg mitfahren können, aber im Kampf gegen Hugo Valente um P2 der Privatfahrerwertung bugsierte er sich gleich



Einmal gesiegt, einmal versiebt: Lokalheld Bennani war auch in Marrakesch zu unkonstant

zweimal ins Aus. Nach dem Rennen hagelte es 30-Sekunden-Strafen für Bennani und Valente.

Coronel der Pechvogel

Tom Chiltons Privatiersieg war dabei unangefochten. Was man angesichts seiner WTCC-Erfolge gar nicht denken würde: Es war sein erster Laufsieg in der Yokohama Trophy. 2012 mit dem Ford Focus war er nämlich ebensowe-



Tom Chilton

nig in der Privatfahrerwertung zugelassen wie 2013, als er für RML startete, und 2014, als die Yokohama Trophy den alten TC2-Autos vorbehalten war.

Chilton hatte seinen «Ausrutscher» im ersten Rennen, als er ausgerechnet Teamkollege Tom Coronel abschoss und für noch mehr graue Haare bei Roal Racing Teamchef Roberto Ravaglia sorgte.

Im Gegensatz zu Chilton blieb Coronel auch im zweiten Durchgang glücklos. Im Starterangel schob Norbert Michelisz Coronel an, welcher mit seinem Chevy in die Streckenbegrenzung crashte. Michelisz bekam zwar eine 30-Sekunden-Strafe aufgebremst, aber nach dem Totalschaden 2014 war Marokko auch diesmal kein Coronel-Land, der nach dem Crash um seine Teilnahme am Nordschleifen-Test nächste Woche (27./28.4.) fürchtet. ♦

TOURENWAGEN-WM / Resultate

Marrakesch/MA: 19. April 2015; 3. und 4. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 14 Runden à 4,540 km (= 63,560 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

1. Lauf (17 Fahrer gestartet, 15 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	14	24:31,802	+60 kg
2.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	14	+0,942	+60 kg
3.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	14	+4,492	+60 kg
4.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	14	+5,405	+60 kg
5.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	14	+21,617	+60 kg
6.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	14	+22,986	+60 kg
7.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	14	+23,410	+60 kg
8.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+24,799	+60 kg
9.	(P)	Stefano d'Aste (I)	Chevrolet Cruze	14	+26,904	+60 kg
10.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	14	+35,044	+60 kg
11.		James Thompson (GB)	Lada Vesta	14	+45,222	+60 kg
12.		Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Vesta	14	+53,650	+60 kg
13.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	14	+54,397	+60 kg
14.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	14	+1:00,552**	+60 kg
15.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	11	+3 Rdn.	+60 kg
nicht klassiert						
	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	8	Bremse	+60 kg
	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	1	Kollision	+60 kg

** inklusive 30-Sekunden-Zeitstrafe

(P) = Privatfahrer
* Basisgewicht: 1100 kg

2. Lauf (17 Fahrer gestartet, 12 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	14	24:22,255	+60 kg
2.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	14	+0,552	+60 kg
3.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	14	+18,113	+60 kg
4.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	14	+22,754	+40 kg
5.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	14	+23,410	+60 kg
6.	(P)	Stefano d'Aste (I)	Chevrolet Cruze	14	+40,215	+60 kg
7.		James Thompson (GB)	Lada Vesta	14	+54,634	+60 kg
8.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	14	+55,245	+60 kg
9.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	14	+56,490**	+60 kg
10.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	14	+59,952	+60 kg
11.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+1:07,677**	+60 kg
12.	(P)	Mehdi Bennani (MAR)	Citroën C-Elysée	14	+1:10,653**	+60 kg
nicht klassiert						
	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	10	Bremse	+60 kg
		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	1	Kollision	+60 kg
		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	1	Kollision	+60 kg
	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	0	Kollision	+60 kg
		Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Vesta	0	Kollision**	+60 kg

** inklusive 30-Sekunden-Zeitstrafe

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 155,5 km/h, 2. Lauf 156,5 km/h
Schnellste Runden: 1. Lauf López in 1:43,847 min (= 157,6 km/h), 2. Lauf López in 1:43,480 min (= 158,1 km/h)

Internet: www.fiawtcc.com

WM-Stand Fahrer

1.	López	93
3.	Loeb	76
3.	Muller	57
4.	Ma	38
5.	Tarquini	38
6.	Monteiro	36
7.	Bennani	26
8.	Chilton	21
9.	Michelisz	18
10.	D'Aste	12
11.	Thompson	6
12.	Valente	4
13.	Filippi	4
14.	Rydell	3
15.	Demoustier	1
16.	Huff	1

WM-Stand Privatfahrer

1.	Bennani	30
3.	Michelisz	30
3.	Chilton	29
4.	D'Aste	20
5.	Filippi	15

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	190
2.	Honda	118
3.	Lada	30

WM-Stand Privatteams

1.	Zengo Motorsport	30
3.	Roal Racing	28
3.	Sébastien Loeb Racing	25
4.	Campos Racing	22
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	20
6.	Nika International	10

NASCAR Bristol

Erste Regenpause des Jahres

Regnerisches Wetter legte den Rennbetrieb in Bristol vergangenen Sonntag rund vier Stunden lang lahm.

Anfangs der vergangenen Saison hatte man sich im NASCAR-Fahrerlager fast schon an den Regen gewöhnt. Kaum ein Rennen ging da ohne Regenpause oder -verschiebung über die Bühne. Derartige Kapriolen blieben dem Cup in diesem Jahr bislang erspart - bis zum vergangenen Sonntag.

Für das Rennen hatte Matt Kenseth die erste Pole des Jahres sowohl für ihn als auch für sein Team Joe Gibbs Racing erfahren. Ganze sechs Runden dauerte es, da lag dann auch schon wieder ein gewisser Kevin Harvick in Führung. Der bisherige Dominator der Saison zog im «Kolosseum» von Bristol dann auch bald einsam seine Kreise, ehe ein kurioser Crash für die erste Gelbphase sorgte: Brad Keselowski verlor die Kontrolle über seinen Penske-Ford, schlug quer und kollidierte ausgerechnet mit Teamkollege Joey Logano.

Ob es da schon nieselte? Wenig später jedenfalls, noch unter Gelb, setzte der Regen dann richtig ein - Rennunterbrechung. In den vier Stunden unter Rot passierte dann erneut Kurioses: Weil Denny Hamlin einen Krampf im Nacken hatte, schlüpfte zum Restart Erik Jones in sein Gibbs-Toyota-Cockpit. Der 18-jährige Youngster, der nicht erst seit seinem Sieg in Texas die Xfinity-Serie aufmischt, kam so unverhofft zum Sprint-Cup-Debüt.

Busch: Comeback im Juli?

Auch von seinem Truck-Teamchef und jetzt Cup-Teamkollegen Kyle Busch, der sich in Daytona beim Xfinity-Rennen ja schwer verletzt hatte, gibt es Neuigkeiten: Beim Einschlag in die Mauer mit rund 145 km/h sollen 90g(!) auf Buschs Körper gewirkt haben. Und ausgerechnet für das Juli-Rennen in Daytona hat sich der 29-Jährige sein Comeback vorgenommen.

Das Rennen in Bristol wurde wiederaufgenommen, endete aber erst nach Redaktionschluss dieser MSA. ♦ MBR



Vor dem Regen: Das Feld wird für 22 Runden losgeschickt



Nach dem Regen: Die Trockenfahrzeuge bei der Arbeit

BTCC Donington

Doppelter VW-Sieg

Nachdem Honda beim Saisonauftakt besonders stark auftrat, durfte in Donington das BMR-Team gleich zwei Siege bejubeln. Im ersten Durchgang setzte sich Altmeister Jason Plato mit seinem VW CC durch, im zweiten Lauf sicherte sich dann Champion Colin Turkington seinen ersten Sieg mit dem Fronttriebler.



Turkington

Im dritten Lauf ging es zwischen Matt Neal (Honda) und Andrew Jordan (MG) hoch her, wobei Neal im Kampf um den Sieg auf der Strecke die Oberhand behielt. Im Nachgang legte das 'Triple-Eight-Team' von Jordan jedoch einen Protest ein, weil das entscheidende Überholmanöver von Neal kurz vor einer Safety-Car-Phase zu hart gewesen sein soll. Die Stewards entschieden: Unfair - doch das Ergebnis blieb bestehen. Damit ist Neal alleiniger Gesamtleader (75 Punkte) vor Lausfiger Turkington (73). ♦ MBR

KTM X-Bow Battle Barcelona

Schweizer Erfolgsstory beim Auftakt



Start ins erste Rennen: Leutwiler (88) vor Angerhofer (1)



Volle Punkte: Leutwiler



Rookie-Sieger: Freiburghaus

28 KTM-Boliden nahmen den weiten Weg bis an den Circuit de Barcelona-Catalunya auf sich und bescherten den Teilnehmern einen actionreichen Saisonauftakt. Wie stark das Feld ist, zeigte sich, als nicht etwa der hoch gehandelte ehemalige GP-Pilot Jaime Alguersuari bei seinem Gaststart alles dominierte, sondern Newcomer Niki Leutwiler und Champion Klaus Angerhofer die erste Startreihe in Beschlag nahmen.

Diese beiden kamen sich nach dem Start zum ersten Rennen aber schon etwas zu nahe, Polemann Leutwiler rutschte mit kalten Slicks neben die Linie und Alguersuari kam - von der dritten Startposition losgefahren - an beiden vorbei. Der auch in der Formel E aktive Pilot setzte nun all seine Routine um und holte den Sieg. Hinter

dem nicht punktberechtigten VIP entstand ein packender Kampf um Platz 2, welchen der Schweizer Leutwiler gewann.

Freiburghaus mit Doppelsieg

Über Nacht kam der Regen, und beim Rennstart war die Strecke noch nass. Wie sich später herausstellte, waren Regenreifen dann auch die bessere Option: Während unter anderem Vortagessieger Alguersuari auf Slicks immer weiter zurück- und später mit Motorproblemen gar ausfiel, holte der regenbereifte Leutwiler nach P2 am Vortag jetzt auch den «echten» Sieg.

Landsmann Cédric Freiburghaus holte sich gleichzeitig zwei ungefährdete Siege in der neu eingeführten Rookies Challenge, womit der Schweizer Erfolg mit zweimal vollen Punkten perfekt war. ♦

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 1

Pos. Fahrer

1. Jaime Alguersuari (E)
2. Niki Leutwiler (CH)
3. Holger Baumgartner (A)
4. Klaus Angerhofer (A)
5. Artur Chwist (PL)
6. Georg Silbermayr (A)

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 2

Pos. Fahrer

1. Niki Leutwiler (CH)
2. Holger Baumgartner (A)
3. Artur Chwist (PL)
4. Uwe Schmidt (D)
5. «Bob Bau» (A)
6. Eyke Angermayr (A)

KTM

PRÄSENTIERT DIE

X-BB
X-BOW-BATTLE

Rallye-WM

Ogiers spezielle Motivation

Von REINER KUHN

Ein Sieg beim bevorstehenden WM-Klassiker in Argentinien wäre für Weltmeister Sébastien Ogier und Vize Jari-Matti Latvala von nationaler Bedeutung. Frankreich und Finnland haben je 172 WM-Triumphe auf ihrer Habenseite.



Attache für den ersten Sieg: Ogier rechnet mit viel Konkurrenz, auch VW-werksintern

Mit drei Siegen in Folge reist Tabellenführer Ogier nach Südamerika. Sein Problem: Die Rallye Argentinien konnte er bisher noch nie gewinnen. «Natürlich möchte ich dort zum ersten Mal ganz oben auf dem Podium stehen», sagte der Franzose vor seiner Abreise und schickte noch einen besonderen Gruß an Teamkollege Latvala: «Ich habe erfahren, dass Frankreich mit meinem Sieg bei der Rallye Mexiko in der ewigen Bestenliste mit Finnland gleichzog. Natürlich ist jetzt das Ziel, die Führung zu übernehmen.» Jeweils 172 WM-Triumphe haben Frankreich und Finnland auf der Habenseite. Ergo kommt dem bevorstehenden Zweikampf der VW-

Werkspiloten eine große Bedeutung zu, denn der nächste Sieger im VW-internen Duell zwischen Weltmeister Ogier und Vize Latvala, übrigens die einzigen Teilnehmer ihrer Heimatländer in der Topliga WRC, bringt seine Nation nach vorn.

Doch nicht nur auf den nach zwei Nullnummern mächtig unter Druck stehenden Vorjahresieger Latvala muss Ogier aufpassen. «Bei den vergangenen Rallyes hat man gesehen, dass die Konkurrenz von Hyundai oder Citroën näherkommt und mit uns um den Sieg kämpft», erklärte er. «Im Ver-

gleich zu Mexiko ist bei der Rallye Argentinien der Untergrund nicht so aggressiv zu den Reifen, und die Temperaturen sind deutlich niedriger. Normalerweise nehmen alle die weichen Reifenmischungen. Taktik-Spiele wie in Mexiko, als wir uns für über Kreuz montierte Mischungen aus harten und weichen Reifen entschieden haben, sind eher unwahrscheinlich.»

Ein «Maxi»-Feld

14 World Rally Cars bilden die Spitze des mit insgesamt 60 Autos breit besetzten Feldes. Die

WRC2-Konkurrenz (10 Teams) wird vom Ford-Trio Abdulaziz Al Kuwari und Yuriy Protasov (beide Fiesta RRC) sowie Jari Ketomaa (Fiesta R5) angeführt. Der zuletzt eher enttäuschende Junior-Weltmeister Stéphane Lefebvre (DS 3 R5) ist am Start, hat aber nicht für die WRC2 genannt. Mehr als die Hälfte aller Teilnehmer stellt 32 für die kontinentale FIA-Meisterschaft nur in Lateinamerika zugelassene «Maxi Rally Cars». Erstmals toben diese im WM-Feld mit und müssen alle zwölf Wertungsprüfungen über 345,70 WP-Kilometer absolvieren. ♦

NACHRICHTEN

Neue Konkurrenz für Riedemann

Junior-WM Vier Monate liegen zwischen dem WM-Auftakt in Monte Carlo und dem zweiten Lauf zur Junior-WM in Portugal Mitte Mai. Dort muss der WM-Zweite Christian Riedemann nun mit bis zu einem halben Dutzend neuer Konkurrenten rechnen. Unter anderem werden der 20-jährige Toyota-Junior Teemu Suninen aus Finnland sowie der Waliser Osian Pryce (22) antreten.

Mehr Preisgeld auf den Azoren

Rallye-EM Vor allem Privatfahrer dürfen sich auf den nächsten EM-Lauf Anfang Juni freuen. Zum 50-jährigen Jubiläum der Azoren Rallye stocken Hauptsponsor SATA und EM-Promoter Eurosport Events das Preisgeld von 20.000 auf 50.000 Euro auf. Der bestplatzierte Privatier im Gesamt erhält 10.000 Euro, der Siebte noch 2.000 Euro. In der Junior-EM darf sich der Schnellste auf 6.000 Euro, der Dritte noch auf 2.000 Euro freuen. ♦ RK

Skoda

Eine sportliche «Werbekampagne»

Kaum hat Skoda den Fabia R5 präsentiert, sollen die Werkspiloten Esapekka Lappi, Jan Kopecký und Pontus Tidemand die Werbetrommel für den Kundensport-Renner rühren.

Nach einer umfangreichen Überprüfung gab die FIA zum 1. April grünes Licht und homologierte den Skoda Fabia R5. Vorgangene Woche folgte dann die offizielle Vorstellung des brandneuen Kundensport-Renners der tschechischen Volkswagen-Tochter. Gemäß Reglement ist der auf dem neuesten Serienmodell basierende Allradler mit einem knapp 280 PS starken 1,6-Liter-Turbomotor sowie sequenziellem Fünfganggetriebe ausgestattet. Die FIA beziffert den festgelegten Basispreis auf 180.000 Euro (netto). Im vollen Wettbewerbs-Trimm wird der Fabia aber ebenso wie seine R5-Konkurrenten Ford Fiesta und die Schwestermotodelle DS 3 und Peugeot 208 rund 230.000 Euro kosten. Das vorgeschriebene Mindestgewicht von 1.230 Kilogramm soll der Fabia um rund 30 Kilo unterschreiten und so Spielraum

für Gewichtsverteilung bieten. Gut 15 Monate entwickelte und testete das Team um Skoda-Cheftechniker Ales Rada intensiv am Nachfolger des noch mit einem 2,0-Liter-Saugmotor ausgestatteten Fabia Super 2000, des erfolgreichsten Rallye-Autos in der 114-jährigen Geschichte von Skoda Motorsport.

Premiere in der WRC2

Neben der heimischen Rallyemeisterschaft, wo Kopecký am kommenden Wochenende bei der Rallye Šumava Klatovy für

die Weltpremiere des neuen Autos sorgen wird, tritt Skoda diese Saison in der WRC2 bei allen europäischen WM-Läufen (ab Portugal) mit zwei Werkswagen an. Während Europameister Lappi immer hinterm R5-Steuer sitzt, werden sich Kopecký und Skoda-Neuzugang Tidemand, der in Portugal den Anfang macht, den zweiten Werkswagen teilen. Zudem soll Tidemand für Skoda den Titel in der Asien-Pazifik-Rallye-Meisterschaft verteidigen, vorerst noch im Fabia S2000. ♦ RK



Gas geben in der WRC2-WM: Lappi und der Skoda Fabia R5

NACHGEHAKT BEI Michal Hrabánek

(47/CZ) Der Skoda-Sportchef über den Fabia R5, das Kundeninteresse und die Erwartungen an die Werksfahrer.



Von REINER KUHN

? Wie unterscheidet sich der Skoda Fabia R5 vom S2000-Vorgänger? Der R5 ist ein auf einem Serien-Fabia völlig neu entwickeltes Auto. Für den Fahrer am spürbarsten ist der Unterschied durch den 1,6-Liter-Turbomotor, dessen Kraftentfaltung sich deutlich vom Zweiliter-Sauger des Fabia S2000 unterscheidet.

? Was war die größte Herausforderung? Das FIA-Reglement macht restriktive Vorgaben bei Materialien, Maßen und Gewichten und setzt zudem Preislimits bei einzelnen Bauteilen und dem gesamten Auto. Wir mussten viele Serienteile nutzen und diese zu einem schnellen, standfesten Paket kombinieren. Der Fabia R5 entstand in Zusammenarbeit mit der Se-

rienentwicklung, aber auch mit Unterstützung aus dem Konzern. So konnten wir beim Turbomotor auf das Wissen von Volkswagen Motorsport zurückgreifen.

? Das Kundeninteresse ist enorm? Wir haben sehr viele Anfragen. Ich denke, dass wir über 50 Fabia R5 verkaufen werden. In den nächsten acht Wochen liefern wir die ersten zehn Kundenautos aus, darunter die Fahrzeuge für Raimund Baumschlager, Fabian Kreim, Armin Kremer und Mark Wallenwein.

? Was erwarten Sie von Ihren Werksfahrern? Die Saison läuft. Da sie mit dem Fabia R5 aber erst spät ins Geschehen eingreifen, sollen sie dieses Jahr erst mal die Leistungsfähigkeit des Fabia R5 aufzeigen.

Rallycross-WM

Alle jagen Solberg

Von SVEN KOPF

Dieses Wochenende starten die Rallycross-Stars in ihre zweite Weltmeisterschafts-Saison. 2015 fahren sie sogar zweimal in Deutschland.

Weltmeister Petter Solberg (Citroën) will den Titel verteidigen, DTM-Ex-Champ Mattias Ekström (Audi) will ihn erringen. «Ich will so viele Rennen fahren wie nötig, um Weltmeister zu werden», lautet Ekströms Kampfansage, der wie schon 2014 neben der DTM auch die Rallycross-WM bestreitet.

Zwei Läufe in Deutschland

In der zweiten Weltmeisterschafts-Saison der Rallycross-Historie wird es sogar zwei Läufe auf deutschem Boden geben. Vor dem Klassiker auf dem Estering in Buxtehude (19.6.) kommen Solberg und Co. im Rahmen des DTM-Laufs am ersten Mai-Wochenende zum



Erster Rallycross-Weltmeister: Petter Solberg (Citroën) 2014

Hockenheimring. Ekström stehen mit Solberg und Liam Doran zwei echte Haudegen gegenüber. Solberg sorgte für Aufregung, als er vor drei Jahren kurz nach dem Start ausschied und auf der Strecke herumsprang, obwohl das Finale noch lief. Doran war 2014 wegen seines rüden Verhaltens sogar einige Rennen gesperrt. Neben den Titelfavo-

riten gibt es sechs weitere Teams, die um die Rallycross-WM kämpfen werden – darunter der Österreicher Manfred Stohl und der für Deutschland startende Rennstallbesitzer René Münnich (Audi). Der Saisonauftakt ist an diesem Wochenende in Montalegre in Portugal (24.–26.4.), eine Woche darauf geht es dann schon in Hockenheim weiter. ♦

SRM - Critérium Jurassien

Hotz hat alles im Griff

Nach seinem Volltreffer beim Auftakt in Italien war Peugeot-Pilot Greg Hotz erneut nicht zu schlagen.

Auf den teils sehr schnellen Wertungsprüfungen im Jura war der Peugeot 207 S2000 von Hotz den moderneren R5-Boliden seiner Gegner deutlich unterlegen. Trotzdem gab der siebenfache Meister den Ton an. Am gefährlichsten war Nicolas Althaus auf einem Peugeot 208 T16. Nach mehreren Drehern musste der Lokalmatador aber froh sein, Pascal Perroud und dessen Ford Fiesta R5 in Schach zu halten.

Der beim Saisonauftakt zweitplatzierte Ivan Ballinari zog sich früh zurück, da die Servolenkung am Fiesta zeitweise ausfiel.

Obwohl Perroud, Ballinari und Urs Hunziker (im Jura nicht gestartet) erst einmal punkteten, sind sie die Einzigen, die Hotz einheizen können, denn Althaus wird wohl erst bei der Rallye du Valais wieder antreten, und Champion Sébastien Carron ist bisher nicht aufgetaucht. Dank zweier Ergebnisse liegen mit Cédric Althaus (Peugeot 208 R2) und Mike Coppens (Citroën DS3 R3T) Außenseiter auf den SM-Ehrenplätzen. ♦ HL



Titelanwärter: Hotz auf Siegfahrt ... und beim Interview

DRM/Rallye Masters - Hessen Vogelsberg

Wallenweins Saisonpremiere

Von MICHAEL HEIMRICH

Skoda-Pilot Mark Wallenwein bewies in Hessen Nervenstärke und gewann die Rallye Vogelsberg vor seinem Markenkollegen Fabian Kreim.

Es schien eine sichere Sache zu werden. Kontinuierlich setzte sich Mark Wallenwein im privaten Skoda Fabia S2000 vom Rest des Feldes ab. Auf jeder Wertungsprüfung war er ein paar Sekunden schneller. Das summierte sich bis zur Halbzeit

zu einer komfortablen Führung. Doch auf WP7 fing sich der Schwabe zwei Plattfüße ein. Sein Verfolger Fabian Kreim kam ihm wieder so nah, dass er Morgenluft witterte und zur Attacke blies.

Wallenwein wusste, was die Stunde geschlagen hatte. Skoda-Junior Kreim hatte sich im Vorfeld bei zwei Testeinsätzen in der österreichischen Staatsmeisterschaft vorbereiten können. Tatsächlich gelang es dem 22-Jährigen, auf der vorletzten Prüfung die Führung an sich zu reißen. Jedoch bewies Wallen-

wein nicht nur Nervenstärke, sondern auch ein großes Kämpferherz. Mit der Bestzeit im Finale holte er die Führung zurück und feierte seinen ersten Saisonsieg. «Ich wusste, dass wir es packen können», jubelte der Stuttgarter.

Ruben Zeltner hatte sich wenige Chancen in Hessen ausgerechnet. Auf den vielen Schotterpassagen fehlt seinem heckgetriebenen GT3-Porsche die Traktion. Das machte sich Hermann Gassner zunutze, der kurz vor Schluss im Mitsubishi-Allradler an Zeltner vorbeizog

und den dritten Platz eroberte. «Er nimmt uns aber keine Punkte weg, weil er mit seinem Fahrzeug nicht in der DRM gewertet wird», sagte Zeltner. Hinter ihm meldete sich nicht nur Peter Corazza (Mitsubishi) auf Platz 5 in der Meisterschaft zurück. Auch Nico Leschhorn zeigte beim Heimspiel als Sechster eine starke Leistung im Peugeot 207 S2000.

Kleiner Neuville ganz groß

Während Carsten Mohe (Renault) mit einem weiteren Divisionssieg seine Führung im

parallel ausgetragenen ADAC Rallye Masters ausbaute, gelang Yannik Neuville der erste Sieg im ADAC Opel Rallye Cup. Der jüngere Bruder von WM-Star Thierry übernahm zwei Prüfungen vor Schluss die Führung im Markenpokal, nachdem sein härtester Konkurrent Jacob Madsen in Führung liegend wegen eines Aufhängungsschadens ausgeschieden war. Auftaktsieger Julius Tannert musste sich in Hessen mit dem zweiten Platz begnügen. Er hatte nach einem Ausritt auf WP3 bereits alle Chancen verspielt. ♦



Souveräner Ex-Champ: Mark Wallenwein holt ersten Saisonsieg



Bleibt Gesamterster: Kreim (r.)



Opel-Sieger: Yannik Neuville

RALLYE MASTERS/Deutsche Rallye-Meisterschaft/Resultate

Hessen Rallye Vogelsberg, Schiltz (D): 3. von 12 Läufen; 426,1 Gesamtkilometer mit 12 WP über 144,1 km, 71 Teams am Start, 45 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/gemischt
 1. Wallenwein/Kopzyk (D/Skoda Fabia S2000) in 1:27:01,1 h.; 2. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia S2000) +3,8 sec.; 3. Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8) +2:42,7 min.; 4. Zeltner/Zeltner (D/A/Porsche 997 GT3) +2:49,9; 5. Corazza/Gerlich (D/Mitsubishi Evo 9) +3:16,5; 6. Leschhorn/Beinke (D/Peugeot 207 S2000) +3:43,1; 7. Ramonat/Center (D/Mitsubishi Evo 7) +4:26,3; 8. Mohe/Walker (D/Renault Clio R3T) +5:13,8; 9. Madsen/Demoff (DK/Suzuki Swift) +5:30,7; 10. Hahn/Schork (D/Mitsubishi Evo 9) +6:20,0
 Leader: M. Wallenwein (WP1-10/12-Ziel); Kreim (WP11)
 WP-Bestzeiten: M. Wallenwein 9; Kreim 3
 Divisionssieger: Div. 1: Wallenwein/Kopzyk (D/Skoda Fabia S2000); Div. 2: Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8); Div. 3: Lenarz/Monix (D/BMW M3); Div. 3: Geist/Glatzel (D/BMW M3); Div. 4: Mohe/Walker (D/Renault Clio R3T); Div. 5: Schmitt/Pohl (D/Citroën C2R2 Max); Div. 6: Dambach/Schaadt (D/Suzuki Swift); Div. 8: Neuville/Kohl (B/D/Opel Adam)
 Stand nach 3 von 12 Läufen: 1. Kreim 49; 2. M. Wallenwein 48; 3. Zeltner 42; 4. Mohe 26; 5. Leschhorn 24; 6. Färber 18; 7. Corazza 13; Griebel 13
 Nächster Lauf: Rallye Sulinger Land 1./2. Mai 2015
 Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

MotoGP

Ezpeleta zündet nächste Stufe

Von IMRE PAULOVITS

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta hat seine Pläne ab 2017 bekannt gegeben. Wenn sie aufgehen, können wir einem neuen goldenen Zeitalter des Motorsports entgegenschauen.

Eines kann man Ezpeleta sicher nicht vorwerfen: falsche Visionen bei der Langzeitplanung der Motorrad-WM. Er gehört sicherlich zu denen, die dank der richtigen Maßnahmen von der Weltwirtschaftskrise nur gestärkt wurden. Seit das Starterfeld der MotoGP durch diese arg dezimiert wurde, hat er alles darangesetzt, die höchste Klasse der Motorrad-WM bezahlbar und die Kluft zwischen den Werksteams und den Privaten so gering wie möglich zu halten. Das Regelwerk ab 2016, das er deshalb auch gegen den ersten Widerstand der Hersteller durchgesetzt hatte, hat ihm nun die Basis für eine Zukunft geschaffen, in der es allen Teams und damit auch dem Sport noch besser gehen sollte.

Mehr Zuwendungen denn je

Ezpeleta ließ in Argentinien die Bombe platzen, als er verkündete, dass die Teams der MotoGP ab 2017 von der Dorna um die 30 Prozent mehr Zuwendungen als bisher bekommen werden. Dazu hat er allen Herstellern eine Summe für die Teilnahme an der MotoGP angeboten, wenn sie sich verpflichten, zwei Werksfahrer einzusetzen und bei Bedarf



Die Markenvielfalt in der MotoGP soll weiter zunehmen, die Privatteams bekommen mehr Geld

zwei weiteren Fahrern in Satelliten-Teams Material zu einem Fixpreis zur Verfügung zu stellen. «Wenn die Hersteller dem zustimmen, werden die Satelliten-Teams von der Dorna so viel Geld bekommen, dass sie daraus ihr gesamtes Material – ohne Sturzteile – bezahlen können», so Ezpeleta.

Bei sechs Herstellern (Honda, Yamaha, Ducati, Suzuki, Aprilia und KTM, die ab 2017 fix zugesagt haben) würde so ein Feld von 24 Fahrern zusammenkommen. Da er den Teams aber nicht vorschreiben will, bei welcher Marke sie einkaufen, können Hersteller neben ihren Werksteams noch bis zu vier Satelliten-Fahrer beliefern.

Dabei garantiert Ezpeleta den derzeitigen Teams, dass er

keine neuen mehr in die MotoGP aufnimmt, es sei denn, dass die Anzahl der Piloten unter 22 sinkt. Es sollen auch nicht mehr als 24 werden.

Technik für fünf Jahre fix

Ezpeleta weist darauf hin, dass das neue Regelwerk ab 2016, das in Katar in seiner endgültigen Fassung verabschiedet wurde, die Grundlage für die Möglichkeiten ist, die er nun schaffen will. Deshalb will er für die nächsten fünf Jahre auch nichts mehr ändern, es sei denn, alle Hersteller wünschen es und stimmen dem geschlossen zu. «Wir haben jetzt die gleiche Elektronik für alle, überschaubare Kosten und gewisse technische Zugeständnisse für die Hersteller, die neu sind oder

noch nicht den Anschluss an die Spitze gefunden haben», erklärt Ezpeleta. «Ich erwarte davon sehr enge und spannende Rennen, bei denen alle Hersteller gewinnen oder zumindest vorne mitfahren können.»

Bis zu 20 Grands Prix pro Jahr

Was bereits aus dem Reglement-Text, der von der FIM veröffentlicht wurde, ersichtlich war, hat Ezpeleta nun bestätigt: Die Zahl der Grands Prix wird weiter steigen. «Nächstes Jahr kommt Österreich mit dem Red Bull Ring hinzu, dann hätten wir 19 Rennen, und dann könnte noch ein weiteres hinzukommen», verrät Ezpeleta.

Dass dabei eine Erweiterung im südostasiatischen Raum am

wahrscheinlichsten ist, verheimlicht er dabei nicht. «Wir haben dieses Jahr in Thailand in der Superbike-WM eine sehr gute Veranstaltung gehabt», merkt er vielsagend an.

Ende 2016 läuft der Vertrag mit vielen derzeitigen Strecken ab, so wird neu verhandelt werden – und dabei könnten sich einige Veränderungen ergeben. In Südostasien drängen die japanischen Hersteller darauf, dass neben Thailand auch Indonesien, der größte Markt der Japaner, einen GP bekommt, sobald die geplante neue Rennstrecke fertiggestellt ist.

In Argentinien konnte man sehen, welch immenses Zuschauer-Interesse in Südamerika für die MotoGP vorhanden ist. Ezpeleta schränkt die Bestrebungen, unbedingt noch einen zweiten GP dorthin zu bringen, aber ein: «Wir haben sehr viel Energie für die Verhandlungen mit Brasilien investiert, es gibt dort aber derzeit keine Strecke, die den Sicherheitsanforderungen gerecht wird. Und diese sind unumgänglich. Die Sicherheit der Fahrer hat für uns oberste Priorität.»

Stabiler Aufwärtstrend

Die MotoGP-WM hat, nicht zuletzt wegen des Motorrad-Booms in Südostasien und Südamerika, weltweit viel an Zuschauer-Interesse hinzugewonnen. Ohne die richtigen Entscheidungen seitens ihres Promoters wäre es aber nie dazu gekommen, und wie es scheint, will dieser es in Zukunft noch besser machen. ♦

Superbike-WM

EBR: Rennteam nun ohne Hersteller

Letzte Woche hat Erik Buell Konkurs für EBR angemeldet und die Produktion eingestellt. Doch das Rennteam will weitermachen.

Letzte Woche Montag hat Erik Buell die 120 Mitarbeiter von EBR (Erik Buell Racing) im Werk in East Troy/Wisconsin zu einer Sitzung einberufen, ihnen mitgeteilt dass die Firma bankrott ist und sie nach Hause geschickt. Nach dem Gesetz des Staates Wisconsin hatte er die Möglichkeit, selbst Insolvenz anzumelden, so könnte der endgültige Bankrott seiner Fir-

ma eventuell noch abgewendet werden.

EBR wurde nach der Schließung der Marke Buell durch den Besitzer Harley-Davidson von Erik Buell im Werk in East Troy ins Leben gerufen. Er entwickelte die Bikes mit Rottax-Zweizylinder-Motoren weiter und im Juli 2013 verkaufte er 49,2% seiner Firma an den indischen Hersteller Hero zum Preis von 25 Millionen Dollar. Weitere Investitionen seitens des größten indischen Herstellers sollten die Entwicklung des amerikanischen Sport-Motorrades ankurbeln. Doch die Ver-

käufe blieben hinter den Erwartungen, die Inder zogen den Stecker.

Pegram macht weiter

Ungeachtet der Hiobsbotschaft aus der Zentrale von Erik Buell Racing erklärte Fahrer/Teamchef Larry Pegram, das Hero-EBR-Team würde die Insolvenz von Buell nicht treffen. «Wir haben Zusagen und Verträge, die Erlauben, dass wir mit dem Zweimann-Team mit Niccolò Canepa weitermachen. Wir werden die Saison auch so zu Ende führen können», behauptet Pegram. ♦ IP



Larry Pegram glaubt mit EBR-Hero weitermachen zu können

Grand Prix von Argentinien - MotoGP

Rossi außer Rand und Band



Achtung, die Dampfwalze kommt: Marc Márquez (93) versuchte Valentino Rossi vergeblich zu stoppen

Von IMRE PAULOVITS

Er ist einfach unglaublich: Valentino Rossi holte sich in Argentinien seinen 110. Grand-Prix-Sieg. Weltmeister Marc Márquez stürzte, als er gehalten wollte.

Das Gesicht wirkt älter, doch ansonsten ist es, als hätte man die Zeit zurückgedreht. Als Valentino Rossi in Termas de Río Hondo auf dem Podest stand und erhobenen Hauptes der italienischen Nationalhymne lauschte, wirkte er vielleicht etwas gefasster als früher, doch der Schalk war noch immer da. Mit dem Trikot von Fußball-Legende Diego Maradona und dessen legendärer Nummer 10 über der Rennkombi hatte er auch noch die letzten Fans an seiner Seite. Aber wem die prallvollen Tribünen in Argentinien diesen Sieg ohnehin gegönnt hatten, war schon zuvor klar: Als Rossi in der vorletzten Runde in Führung ging, übertrönte der Jubel auch das Geschrei seiner Yamaha-MI und aller MotoGP-Geschosse.

Ob er mit der Nummer 10 seinen zehnten Titel andeuten wollte? «Nein, die Idee mit dem Maradona-Trikot hatte ich schon letztes Jahr, aber da bin ich nicht auf das Podest gekommen», beteuert Rossi. «Ich habe es dann vor der Abreise wieder eingepackt, man konnte

ja nicht wissen.» Der alte Kämpfer ist genauso wiedererwacht wie der alte Spafvogel, der die Fans schon so lange in Atem hält.

Die Wahl des richtigen Reifens

Es war ein Rennen, in dem nach langer Zeit erstmals wieder die Reifentaktik richtig zum Tragen kam. Bridgestone hat es in den letzten Jahren geschafft, die unterschiedlichen Mischungen so über die Renndistanz zu bringen, dass die leichten Nuancen sich von außen kaum erkennen lassen, doch diesmal war es anders. Aus dem Vorjahr wusste man, dass die letzten fünf Runden die alles entscheidenden sind, und dass dort der extraharte Hinterreifen erst seine Vorteile bringt. Aber eben nur da. Rossi stellte auch vom ersten Training an klar: «Ich mag diesen Reifen nicht, aber wir arbeiten mit ihm, dass wir unser Bike für das Rennen auf ihn abgestimmt kriegen.»

Entsprechend weit lag er auch bei den Zeiten zurück, aber der aufmerksamen Konkurrenz fiel auf, woran der neunfache Weltmeister arbeitete. «Wenn du siehst, dass Rossi in jedem Training nach 15 Runden auf einem Reifen immer schneller wird, und dann von Training zu Training immer schneller, dann kannst du dir ausmalen, was er im Rennen anstellen wird», fiel Cal Crutchlow auf.

Marc Márquez ging mit dem gleichen Reifen in seine Besichtigungsrunde, ließ aber noch in der Startaufstellung umbauen. «Ich hatte das Gefühl, dass wir mit diesem Reifen nicht konkurrenzfähig sein werden», gab er zu. Die Wahl der anderen Honda-Piloten schien ihm recht zu geben. Scott Redding war der Einzige, der sich mit dem Extraharten ins Rennen traute. Mit dem eine Nummer weicheren Reifen gab es für Már-

«Ich schonte meinen Reifen für die letzten Runden»

MARC MÁRQUEZ

quez nur eine Taktik: Gleich nach dem Start wegfahren. Bis Valentino Rossi sich auf den zweiten Platz vorgekämpft hatte, hatte Márquez auch bereits über 4 Sekunden Vorsprung. Doch der schmolz zu Rennende wie Schnee in der argentinischen Sonne.

Auf Kollisionskurs

Als Rossi zwei Runden vor Schluss Márquez eingeholt hatte, war dieser eigentlich darauf

vorbereitet. «Ich hatte zuvor versucht, meinen Reifen zu schonen, damit ich in den letzten beiden Runden gehalten kann. Ich konnte, als ich forciert hatte, auch gleich wieder 1:39 fahren, aber dann ist es halt passiert», so der Weltmeister.

Gleich nach dem ersten Ausbremsmanöver wollte Márquez gegenhalten, kollidierte einmal im Kurvenscheitel mit Rossi, und als dieser zum Umlegen in

die nächste Linkskurve ausholte, berührte Márquez, der den Weg dorthin beim Beschleunigen abkürzen wollte, ihn mit dem Vorderrad und stürzte. Die Rennleitung sah sich die Aufnahmen mehrmals genauer an, entschied aber, dass es ein Rennunfall war. Aber wieso haben sie es sich überhaupt angesehen?

Der Rennsport ist gefährlich genug, man muss dem Gegner, wenn man weiß, dass es eng wird, Platz zum Überleben lassen. Rossi hatte sich bei der ersten Kollision nach Márquez umgedreht, man hätte ihm unterstellen können, dass er absichtlich so weit ausgeholt habe. Doch dem widersprachen die Aufnahmen aus anderen Perspektiven, und auch Rossi gab zu: «Ich habe ihn nach der ersten Berührung gesehen, aber wie er mich beim Beschleunigen noch einmal getroffen hat, habe ich gar nicht

verstanden. Ich habe auch erst als ich das Boxensignal gesehen habe gewusst, dass er nicht mehr hinter mir ist. Dass er gestürzt ist, wurde mir erst klar, als ich eine Runde später die Honda neben der Strecke sah.»

Grandios war auch wieder Andrea Dovizioso mit der Ducati, der den extraharten Reifen gar nicht zur Verfügung hatte, aber lange mit Rossi mithielt. «Aber er war einfach an einigen Stellen das entscheidende Zehntel schneller, er war an diesem Wochenende unbezwingbar», gab Dovizioso zu.

Nun kommt Rossi mit sechs Punkten Vorsprung in der WM-Tabelle zum Europa-Auftakt, Márquez liegt gar 30 Punkte hinter ihm. «Wir sind konkurrenzfähig, und ich habe jetzt das Gefühl, dass wir ganz bis zum Schluss mitkämpfen werden», hat der 36-Jährige nun endgültig Blut geleckt.

Punkte für Bradl

Für Stefan Bradl war es ein durchwachenes Wochenende. Er kämpfte mit Problemen bei der Abstimmung der Elektronik, er kam auch nicht in das Qualifying 2. Dafür glaubte er, die Abstimmung für das Rennen hinbekommen zu haben. Doch dann rutschte er auch da bis auf P15 zurück. «Nach 10 Runden bekam ich Probleme mit der Elektronik und dem Grip», sagte er enttäuscht. ♦



Höhepunkte des Rennens

Start: Aleix Espargaró in Führung führt vor Márquez, doch der Weltmeister und Lorenzo gehen rasch an der Suzuki vorbei. Iannone nur auf P6 aus Reihe 1.

1. Runde: Márquez will wegziehen. Dann Lorenzo, Espargaró, Crutchlow, Dovizioso, Iannone, Petrucci, Rossi, Viñales und Hernández. Bradl P14.

2. Runde: Crutchlow, Dovizioso und Iannone an Espargaró vorbei.

3. Runde: Márquez bereits 1,5 voraus. Crutchlow und Dovizioso an Lorenzo vorbei. Rossi vor auf P6.

5. Runde: Márquez 2,7 sec voraus. Crutchlow, Dovizioso, Iannone, Lorenzo, Rossi kämpfen um P2 bis P6. Bradl hält P14.

6. Runde: Rossi an Lorenzo vorbei auf P5. Bradl an Viñales vorbei auf P13.

7. Runde: Yonny Hernández springt von seiner brennenden Ducati.

8. Runde: Dovizioso an Crutchlow vorbei auf P2. Lorenzo auf P6 muss abreißen lassen.

9. Runde: Rossi auf P4.

10. Runde: Rossi auf P3.

11. Runde: Rossi auf P2, aber 4 sec hinter Márquez. Bradl kämpft um P13 mit Barberá und Miller.

16. Runde: Márquez noch 3,2 sec vor Rossi und Dovizioso. Iannone und Crutchlow fallen zurück.

19. Runde: Rossi nur noch 2 sec zurück!

23. Runde: Rossi holt Márquez ein! Dovizioso 2 sec zurück. Bradl nur P17.

24. Runde: Rossi an Márquez vorbei, der Spanier stürzt beim Konter!

25. Runde: Rossi siegt vor Dovizioso. Crutchlow fängt Iannone noch ab. ♦ ML

GRAND PRIX VON ARGENTINIEN – MOTOGP / Resultate

Termas de Río Hondo (RA): 19. April 2015; 3. Lauf zur Weltmeisterschaft; 120,150 km über 25 Runden à 4,806 km; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 29 Grad, Asphalt: 36 Grad

29°



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	25	41:35,644		1:39,019	h/extra-h	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	25	+5,685		1:39,495	h/h	20
3. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	25	+8,298		1:39,474	h/h	16
4. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	25	+8,352		1:39,507	h/h	13
5. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	25	+10,192		1:39,595	m/extra-h	11
6. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	25	+19,876		1:40,058	h/extra-h	10
7. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	25	+24,333		1:40,261	m/h	9
8. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	25	+27,670		1:40,287	h/extra-h	8
9. Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	25	+34,397		1:40,524	m/extra-h	7
10. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	25	+34,808		1:40,432	m/h	6
11. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	25	+40,206		1:40,566	m/h	5
12. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V-RS*	25	+42,654		1:40,854	h/h	4
13. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	25	+42,729		1:40,567	m/h	3
14. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	25	+42,853		1:40,927	h/h	2
15. Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	25	+43,037		1:40,593	h/h	1
16. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V-RS*	25	+43,252		1:40,921	h/h	-
17. Michael Laverty (GB)	Honda RC 213V-RS*	25	+43,400		1:40,900	h/h	-
18. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	25	+43,808		1:40,865	m/h	-
19. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	25	+44,878		1:41,067	m/h	-
20. Marco Melandri (I)	Aprilia RS-GP	25	+56,236		1:41,471	m/h	-
21. Karel Abraham (CZ)	Honda RC 213V-RS*	25	+1:03,371		1:41,507	h/h	-
22. Alex de Angelis (RSM)	ART**	25	+1:08,444		1:41,613	m/h	-
Nicht klassiert:							
- Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 213V	24	+1 Rdn.	Sturz	1:40,500	m/h	-
- Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	23	+2 Rdn.	Sturz	1:39,071	h/h	-
- Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP15	6	+19 Rdn.	Defekt	1:40,395	h/h	-

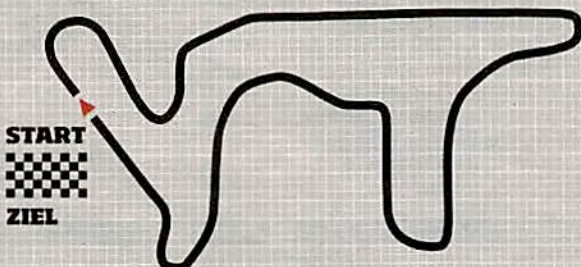
Führung: Márquez, Runden 1–23; Rossi, 24+25
Nächstes Rennen: 3. Mai 2015, Jerez (E)

*Open-Class; **CRT-Motorräder

Internet: www.motogp.com

STRECKE

MotoGP Termas de Río Hondo



Runde für Runde	Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
1.	93 99 41 35 4 29 9 46 25 38 45 44 6 43 76 8 50 17 69 33 7 63 19 15																										
2.	93 35 99 4 29 41 46 9 68 25 38 45 44 6 43 8 76 50 69 17 7 63 33 19 15																										
3.	93 35 4 29 99 46 41 9 68 38 45 25 44 6 8 43 50 76 69 7 17 63 19 33 15																										
4.	93 35 4 29 46 99 41 38 9 68 44 45 6 25 43 8 69 76 50 7 50 63 19 17 33 15																										
5.	93 35 4 29 99 46 41 9 38 68 45 44 25 6 8 43 69 76 50 7 17 63 19 33 15																										
6.	93 35 4 29 46 99 41 38 9 68 44 45 6 25 43 8 69 76 50 63 7 19 17 33 15																										
7.	93 35 4 29 46 99 41 38 9 44 45 6 25 43 8 69 76 50 63 7 19 17 33 15																										
8.	93 4 35 29 46 99 41 38 9 44 45 6 25 43 8 69 76 50 63 7 19 17 33 15																										
9.	93 4 35 46 29 99 41 38 44 9 45 6 25 43 8 69 76 50 7 63 19 17 33 15																										
10.	93 4 46 35 29 99 38 41 44 45 9 6 25 43 8 69 76 50 7 63 19 33 15																										
11.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 9 6 25 8 43 69 76 50 7 63 19 33 15																										
12.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 9 6 25 8 43 69 76 7 50 63 19 33 17 15																										
13.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 9 25 6 8 43 69 7 76 50 63 19 33 17 15																										
14.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 6 8 43 69 7 76 50 63 19 17 33 15																										
15.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 9 25 8 6 43 7 69 76 50 63 19 17 33 15																										
16.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 8 6 43 7 69 76 50 63 19 17 33 15																										
17.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 8 6 43 69 7 76 50 63 19 17 33 15																										
18.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 8 43 6 7 69 76 50 63 19 17 33 15																										
19.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 8 43 6 7 69 76 50 63 19 17 33 15																										
20.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 8 43 6 7 69 76 50 63 19 17 33 15																										
21.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 8 43 7 6 69 76 63 50 19 33 17 15																										
22.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 7 8 43 6 69 76 63 50 19 33 17 15																										
23.	93 46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 7 43 8 69 76 6 50 63 19 33 17 15																										
24.	46 4 29 35 99 38 41 44 45 25 9 7 43 8 69 76 6 50 63 19 33 17 15																										
25.	46 4 35 29 99 38 41 44 45 25 9 43 8 76 6 69 50 63 19 33 17 15																										

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

Qualifying	Zeit
1. Márquez	1:37,802
2. A. Espargaró	1:38,316
3. Iannone	1:38,467
4. Crutchlow	1:38,485
5. Lorenzo	1:38,485
6. Dovizioso	1:38,520
7. Petrucci	1:38,786
8. Rossi	1:38,890
9. Viñales	1:39,187
10. Smith	1:39,197
11. Redding	1:39,380
12. Barberá	1:40,526
13. Hernández	1:39,405
14. Laverty	1:39,434
15. Aoyama	1:39,715
16. Bradl	1:39,734
17. Abraham	1:39,758
18. P. Espargaró	1:39,808
19. Bautista	1:39,828
20. Hayden	1:39,876
21. Miller	1:39,888
22. Baz	1:39,972
23. Di Meglio	1:40,133
24. Melandri	1:40,403
25. De Angelis	1:40,485

XX = 02 (Top 12); XX = 01 (übrige Fahrer)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Argentinien



Jorge Lorenzo (5.)

«Ich bin enttäuscht, ich wollte zumindest ums Podest kämpfen. Mit dem extraharten Hinterreifen kam ich nicht so zurecht wie Valentino, ich hatte einfach kein Gefühl»



Scott Redding (9.)

«Zu Beginn war ich hinter Hernández, als sein Bike Feuer fing und ich eingölt wurde. Der extraharte Reifen war nicht die richtige Wahl, ich hatte keinen Grip»



Hiroshi Aoyama (-)

«Ich konnte mich vom 22. Platz bis auf den elften vorkämpfen, doch dann hat mich Petrucci in der letzten Kurve vom Motorrad gefahren. Sie haben ihm dafür einen Strafpunkt gegeben»

WM-Stand Fahrer

1. Rossi	66
2. Dovizioso	60
3. Iannone	40
4. Lorenzo	37
5. Márquez	36
6. Crutchlow	34
7. Smith	28
8. A. Espargaró	22
9. P. Espargaró	15
10. Viñales	15
11. Petrucci	15
12. Pedrosa	10
13. Redding	10
14. Barberá*	8
20. Bradl	1

WM-Stand Marken

1. Yamaha	66
2. Ducati	60
3. Honda	52
4. Suzuki	22
5. Yamaha Forward	2
6. Aprilia	1

WM-Stand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	103
2. Ducati Team	100
3. Repsol Honda Team	51
4. Monster Yamaha Tech3	43
5. CWM LCR Honda	40
6. Team Suzuki Ecstar	37
7. Pramac Racing	21
8. EG 0,0 Marc VDS	10
9. Avintia Racing*	8
10. Aspar MotoGP Team*	3

*Open-Motorräder

Grand Prix Argentinien - Moto2

Zarco jubelt,
Folger im Pech

Johann Zarco (Ajo-Kalex): Sein 1. Sieg war keine Überraschung



Zarco: Pole, Sieg, WM-Führung

Es war nur eine Frage der Zeit, bis der Franzose Johann Zarco für das Aki-Ajo-Team den ersten GP-Sieg holen würde. In Argentinien war es so weit. Jonas Folger hätte ihm gefährlich werden können, aber der Deutsche hatte Pech.

Vor dem dritten GP 2015 waren dieselben sechs Leute in der Startaufstellung vorne, die die bisherige Saison geprägt hatten: Johann Zarco, Weltmeister Tito Rabat, Tom Lüthi, Austin-Sieger Sam Lowes, Rookie und WM-Leader Alex Rins sowie Katar-Sieger Jonas Folger.

Folgers Aufholjagd

Doch schon in der vierten Kurve nach dem Start kamen Rabat und Folger nicht mehr für einen Podestplatz infrage. Rabat prallte im Kampf um die Führung mit Zarco zusammen und musste neben die Piste ausweichen, ein ähnliches Missgeschick passierte Folger. Beide nahmen am Ende des Feldes die Verfolgung auf, zusammen prügelten sie sich durch das Feld.

Insbesondere Folger beeindruckte mit extrem schnellen Runden, in der 23. und letzten Runde pulverisierte er sogar mit 1:43,001 min den Rundenrekord. Wie schnell Folger tatsächlich war, beweisen auch seine nur sechs Sekunden



Lowes: Erneut auf dem Podest

Rückstand auf den Drittklassierten Sam Lowes.

Rabat unter Druck

Während Folger noch Rang 9 schaffte und den Punkteschaden in Grenzen hielt, musste sich Weltmeister Rabat mit Platz 12 begnügen und liegt nun in der WM-Tabelle mit nur 17 Punkten auf Platz 11. Und Rabat zeigte Nerven: Auf der Auslaufkurve fuchtelte der Spanier heftig Richtung Zarco – wegen des Zwischenfalls in Runde 1.

Doch Zarco ließ sich nicht darauf ein, sondern unterhielt lieber das Publikum mit einem perfekten Rückwärtssalto von der Boxenmauer. «Dieser I. Sieg lässt die Enttäuschung von Katar vergessen, als ich in Führung wegen eines defekten Schaltgestänges ausfiel. Ich habe am Anfang hart gepusht und dann die zwei Sekunden Vorsprung konzentriert über die Runden gebracht», sagte der Franzose.

Neue Favoriten

Nicht nur Aki-Ajo-Pilot Zarco, sondern auch Moto2-Rookie Alex Rins muss zu den WM-Titelanwärtern gezählt werden. Mit einer blitzsauberen, intelligenten Fahrt sicherte er sich nach P4 in Katar und P3 in Austin nun P2 in Río Hondo. Wie bei Zarco scheint auch bei Rins der erste Moto2-Sieg nur eine Frage der Zeit zu sein. ♦ ML

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Rabat, Zarco und Lüthi kommen am besten weg. Rabat und Folger in Kurve 4 neben der Strecke, bleiben aber im Sattel, fallen ganz ans Ende des Feldes zurück. Cortese übernimmt kurz die Führung, dann Siméon.

1. Runde: Siméon, Lowes, Zarco, Kallio, Cortese, Lüthi, Rins, Baldassarri, West und Krummenacher sind die Top 10.

2. Runde: Corsi und Simón stürzen. Cortese P6, Lüthi P7, Krummenacher P13, Aegerter P14, Schrötter P15, Rabat und Folger nicht in den Top 20.

3. Runde: Zarco jetzt vorn, will wegziehen. Lüthi fällt auf P9 zurück. Aegerter vor auf P12.

5. Runde: Zarco 1 sec vor Lowes, Siméon, Kallio, Rins, Cortese.

7. Runde: Zarco 1,5 sec vor Lowes. Cortese hält P6. Lüthi P9, Aegerter P11. Folger holt auf P17 auf, Rabat P18. Schrötter P19, Krummenacher P20.

11. Runde: Rins an Siméon und Kallio vorbei auf P3 hinter Zarco und Lowes. Morbidelli verdrängt Cortese von P6.

12. Runde: Lowes 1,5 sec hinter Zarco. Cortese P7, Lüthi P9, Aegerter P11, Rabat P15, Folger P16, Schrötter P17, Krummenacher P20.

15. Runde: Kallio und Siméon lassen Lowes und Rins ziehen.

16. Runde: Siméon stürzt auf P4.

17. Runde: Lüthi an Cortese vorbei auf P6. Folger mit Rundenrekord vor auf P12.

20. Runde: Zarco 2 sec vorn.

21. Runde: Lowes und Rins streiten um P2, Cortese und Lüthi um P6. Folger vor auf P9!

23. Runde: Zarcos 1. Moto2-Sieg vor Rins und Lowes. ♦ ML

Qualifying

1. Zarco	1:42,809
2. Rabat	1:43,102
3. Lüthi	1:43,165
4. Lowes	1:43,253
5. Rins	1:43,364
6. Folger	1:43,384
7. Corsi	1:43,449
8. Cortese	1:43,460
9. Siméon	1:43,640
10. Kallio	1:43,699
11. Krummenacher	1:43,755
12. Schrötter	1:43,778
13. Baldassarri	1:43,797
14. Simón	1:43,847
15. Nakagami	1:43,857
16. Syahrin	1:43,874
17. Aegerter	1:43,984
18. Salom	1:44,051
19. West	1:44,070
20. A. Marquez	1:44,178
21. Cardús	1:44,212
22. Morbidelli	1:44,292
23. Rossi	1:44,349
24. Mulhauser	1:44,823
25. Shah	1:44,857
26. Odendaal	1:44,904
27. Warokorn	1:45,158
28. Alt	1:45,498
29. Raffin	1:45,882
30. Zaidi	1:45,930

GRAND PRIX VON ARGENTINIEN – MOTO2 / Resultate

Termas de Río Honda/ARG: 19. April 2015; 3. Lauf zur Weltmeisterschaft; 110,538 km über 23 Runden à 4,806 km; 30 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 25 Grad, Asphalt: 34 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Johann Zarco (F)	Kalex	23	39:44,497	1:43,079	25
2. Alex Rins (E)	Kalex	23	+2,715	1:43,183	20
3. Sam Lowes (GB)	Speed-up	23	+4,161	1:43,248	16
4. Mika Kallio (FIN)	Kalex	23	+5,130	1:43,362	13
5. Franco Morbidelli (I)	Kalex	23	+7,958	1:43,481	11
6. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	+9,408	1:43,195	10
7. Sandro Cortese (D)	Kalex	23	+9,926	1:43,457	9
8. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	23	+10,028	1:43,628	8
9. Jonas Folger (D)	Kalex	23	+10,152	1:43,001	7
10. Hafiz Syahrin (MAL)	Kalex	23	+11,316	1:43,349	6
11. Luis Salom (E)	Kalex	23	+11,764	1:43,502	5
12. Esteve Rabat (E)	Kalex	23	+11,872	1:43,176	4
13. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	23	+14,005	1:43,696	3
14. Anthony West (AUS)	Speed-up	23	+20,788	1:43,955	2
15. Alex Márquez (E)	Kalex	23	+21,321	1:43,823	1
16. Marcel Schrötter (D)	Tech3	23	+25,693	1:43,983	–
17. Azlan Shah (MAL)	Kalex	23	+26,537	1:44,001	–
18. Ricky Cardús (E)	Tech3	23	+26,686	1:44,005	–
19. Steven Odendaal (NL)	Kalex	23	+27,397	1:44,094	–
20. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	23	+27,779	1:44,087	–
21. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	23	+28,559	1:44,180	–
22. Xavier Siméon (B)	Kalex	23	+35,988	1:44,381	–
23. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	23	+36,457	1:44,230	–
24. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	23	+46,710	1:44,898	–
25. Florian Alt (D)	Suter	23	+47,522	1:45,098	–
26. Julián Simón (E)	Speed-up	23	+1:02,910	1:44,449	–
27. Zaqhwan Zaidi (MAL)	Suter	23	+1:06,741	1:45,799	–
28. Jesko Raffin (CH)	Kalex	23	+1:06,839	1:45,435	–

Nicht klassiert:

– Louis Rossi (F)	Tech3	18	+5 Rdn.	1:43,966	–
– Simone Corsi (I)	Kalex	1	+22 Rdn.	–	–

Durchschnittstempo des Siegers: 166,8 km/h

Schnellste Runde: Folger (D), 23. Runde, in 1:43,001 min (= 167,9 km/h), Rekord

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	53
2. Rins	49
3. Lowes	41
4. Morbidelli	33
5. Folger	32
6. Kallio	31
7. Lüthi	30
8. Siméon	20
9. Syahrin	20
10. Cortese	20
11. Rabat	17
12. Baldassarri	14
13. West	11
20. Aegerter	4
20. Schrötter	3

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	70
2. Speed-up	44
3. Tech3	10



Cortese (11) musste sich in der letzten Runde Lüthi (12) beugen

Deutsche und Schweizer in Río Hondo Drei in den Top 10



DOMINIQUE AEGERTER KALEX, P13

«Zum Qualifying und dem schlechten 17. Startplatz gibt es nicht viel zu erzählen. Außer dass ich von meiner Leistung enttäuscht bin. Ich bin im Qualifying eine halbe Sekunde langsamer unterwegs gewesen als im Freien Training am Morgen, ich habe mich einfach nicht an die höheren Temperaturen und den schlechteren Grip anpassen können. Mein Plan war wie immer ein Top-Start und eine schnelle erste Runde, in der ich viele Plätze gutmachen könnte. Aber leider bin ich noch weit von meinem üblichen Niveau entfernt. Ich fahre zu viel mit dem Körper, ich müsste das Motorrad viel mehr laufen lassen. Es wird kommen, aber der Prozess, muss ich zugeben, dauert länger als erhofft, und der Weg ist komplizierter, als ich gedacht habe. Meine Reifensorgen gegen Rennende – zwei Gummistücke hatten sich wahrscheinlich gelöst – waren sicher nicht entscheidend für das bescheidene Resultat.» **WM-Punkte/WM-Platz: 4/20.**



FLORIAN ALT SUTER, P25

«Der 28. Startplatz war natürlich nicht besonders stark, und ich war entsprechend vom Qualifying enttäuscht. Denn am Morgen hatte alles erfreulich begonnen, ich konnte mich auf der für mich neuen Strecke ordentlich steigern, und auch das Setup passte. Die Anpassungen an der Suter waren für das Qualifying wegen der höheren Temperaturen leider nicht sehr erfolgreich, das Gefühl passte einfach nicht mehr. Ich war sogar langsamer als im Freien Training. Ich war aber sicher, dass es mehr an mir als am Motorrad lag.» Im Rennen konnte sich Alt, Zweiter der Spanischen Moto2-Meisterschaft von 2014, von der Rundenzeit her um eine halbe Sekunde steigern. Der Deutsche kämpfte mit dem Thailänder Thitipong Warokorn um Rang 24, doch der einzige Suter-Pilot des gesamten Moto2-Feldes verlor das Duell im Finale und muss weiter auf die erste Top-20-Klassierung seiner jungen Moto2-GP-Karriere warten. **WM-Punkte/WM-Platz: -/-.**



SANDRO CORTESE KALEX, P7

«Das Qualifying war in Ordnung, auch wenn ich gerne in der zweiten Reihe gestanden hätte. Aber die dritte Reihe war auch okay, auch als Achter am Start kann man ein super Rennen fahren, die ersten Runden und ein guter Start würden entscheidend sein. Seit Austin haben wir uns insgesamt weiter verbessert, ich habe mich im Qualifying richtig wohl auf der Kalex gefühlt und viele schnelle Runden allein gedreht. Das war das Wichtigste für das Rennen, denn ich wusste so, dass ich mit den Top-Jungs mithalten könnte. Aber im Rennen habe ich gemerkt, dass uns zur Spitze doch noch ein paar Zehntel fehlen. Ich habe immerhin mit Lüthi und Morbidelli gekämpft, die waren in Austin noch weit weg gewesen. Zufrieden war ich mit den ersten beiden Runden, ich war sogar mal kurz in Führung. An einer guten Startphase haben wir auch hart gearbeitet. Der fünfte Platz wäre heute mit etwas Glück realistisch gewesen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 20/10.**



JONAS FOLGER KALEX, P9

«Der 6. Startplatz im Qualifying war eine Riesenerleichterung. Mit der zweiten Startreihe war ich mehr als zufrieden, denn beim Anblick der Top-speed-Liste wurde mir beinahe schlecht. Mir fehlten rund 10 km/h auf die Besten! Wir haben deshalb im Warm-up eine andere Auspuffanlage montiert, um das Problem einigermaßen aus der Welt zu schaffen. Aber im Rennen war es Zum-aus-der-Haut-Fahren, ich habe ein mögliches Podium, vielleicht sogar den Sieg verpasst. Nach dem Start war ich zu defensiv und habe gleich mehrere Fehler gemacht. Wir waren super vorbereitet, ich war enorm schnell. Zweimal habe ich den Rundenrekord verbessert, und meine Pace war konstant hoch. Es hätte alles gepasst, aber ich habe mich selber geschlagen. Derart stümperhafte Fehler am Start dürfen mir einfach nicht passieren. Immerhin haben wir zu unserer Form zurückgefunden, das ist der positive Aspekt des Ganzen.» **WM-Punkte/WM-Platz: 32/5.**



RANDY KRUMMENACHER KALEX, P21

«Der 11. Startplatz war ein längst fälliges Lebenszeichen von mir. Doch ich musste mit den Füßen auf dem Boden bleiben, denn ein Qualifying ist nur die halbe Miete. Punkte werden erst im Rennen verteilt. Ich wusste auch vor dem Rennen, dass mir einige Streckenabschnitte noch nicht so optimal gelingen. Dennoch war ich mit der Ausgangsposition sehr zufrieden, denn ich wusste, dass könnte ein heißer Braten werden für mich. Was mich zuversichtlich machte, war meine Race-Pace, die im Qualifying praktisch auf demselben Level lag wie meine Topzeit. Das klare Ziel waren natürlich WM-Punkte. Aber ich hatte Pech. Der Hinterreifen baute von Anfang an kaum Grip auf, er hat mich ein Topergebnis gekostet. Denn mein Start war super, ich kam überall heil durch. Aber dann habe ich rasch gemerkt, dass hinten was nicht stimmt. Als der Reifen richtig zu qualmen begann, habe ich das sogar riechen können! Ich habe mir überlegt, an die Box zu fahren. Denn rechtsherum war alles okay, aber linksherum ging gar nichts. Dennoch konnte ich trotz des Reifenschadens mit Schrötter und Nakagami mithalten. Da wäre viel mehr möglich gewesen! **WM-Punkte/WM-Platz: -/-.**



THOMAS LÜTHI KALEX, P6

«Der dritte Startplatz in der ersten Reihe war natürlich top. Ich muss mich beim gesamten Team bedanken, denn während der beiden Trainingstage haben wir gemeinsam einen großen Schritt nach vorne geschafft. Wir haben bewiesen, dass wir von nun an auch mit dem neuen Material im Qualifying ganz vorn dabei sein können. Für unser Selbstvertrauen und die Teammoral ist das sehr positiv. Ich wusste, dass ich für das Rennen gute Karten hatte, denn mein Rhythmus war ziemlich hoch. Bei Rennbeginn hatte ich aber leider auf den Geraden große Grip-probleme, selbst im Windschatten konnte ich den Gegnern nicht folgen, sie konnten mich problemlos überholen. Im Finale musste ich große Risiken eingehen, um in der letzten Runde den sechsten Rang von Sandro Cortese zu holen. Platz 6 ist kein großes, aber ein gutes Resultat. Wir nähern uns bald den Besten, darüber bin ich mir sicher.» **WM-Punkte/WM-Platz: 30/7.**



ROBIN MULHAUSER KALEX, P23

«Das Weekend war von Anfang an schwierig für mich. Ich konnte mich im Training nie so locker auf dem Motorrad bewegen wie gewünscht. Was mich noch mehr beunruhigte, war der Umstand, dass ich meinen Technikern nicht genau sagen konnte, wo die Ursache des Problems lag. Im Qualifying kam ich erst gegen Schluss des Trainings auf Touren, obwohl man wegen des schlechteren Grips aufgrund der höheren Temperaturen mit neuen Reifen gleich in den ersten beiden Runden hätte zuschlagen sollen. Die Folge war nur der 24. Startplatz. Im Rennen habe ich alles gegeben, in den ersten Runden wohl zu viel. Denn als ich es locker angehen ließ, wurde ich schneller! Meine Rundenzeiten waren nicht schlecht, der Abstand zum Sieger betrug nur 36 Sekunden. In Katar waren es 50 Sekunden gewesen, in Austin 41. Ich komme also den Punkterängen, näher. Aber mit der richtigen Gruppe kann ich noch nicht mithalten.» **WM-Punkte/WM-Platz: -/-.**



JESKO RAFFIN KALEX, P28

«Ich bin von einer Grippe geschwächt nach Argentinien gereist und musste sogar Antibiotika einnehmen. Am Freitag lief es auf der für mich neuen Strecke gar nicht so schlecht, und vor allem wusste ich, wo ich mich noch deutlich steigern konnte. Doch am Samstag machte mir im Qualifying die Grippe erneut heftig zu schaffen, ich war einfach zu schwach, um richtig pushen zu können. Zudem hatte ich Pech, dass ich während des gesamten Qualifying keine einzige freie Runde erwischte habe. Oder dann haben mich andere Fahrer beim Überholen aus dem Konzept gebracht. Jedenfalls war es so für mich unmöglich, einen konstanten Rhythmus zu halten.» – Im Rennen konnte sich der Raffin, Spanischer Moto2-Meister 2014, von der Rundenzeit her zwar um eine halbe Sekunde steigern, doch der GP-Rookie verlor das Duell um die Rote Laterne gegen den Malaysier Zaqhwan Zaidi knapp und belegte nur Rang 28. **WM-Punkte/WM-Platz: -/-.**



MARCEL SCHRÖTTER TECH3, P16

«Mit Startplatz 12 und damit der vierten Startreihe war ich nicht ganz einverstanden, es hätte mehr sein können. Denn in meiner schnellsten Runde bin ich nicht am Limit gefahren; wegen des vielen Verkehrs konnte ich den einzigen Satz neuer Reifen, den wir noch hatten, nicht optimal nutzen. Immerhin war ich zuversichtlich, weil wir eine hohe Konstanz an den Tag gelegt hatten. Für das Rennen hatte ich mir vorgenommen, am Start und in den ersten Runden viel aggressiver ans Werk zu gehen als in Austin. Der Start war nicht schlecht, aber in Kurve 2 bin ich beinahe per Highsider abgeflogen. Da sind eine Menge Fahrer an mir vorbeigerauscht. Beim Aufholen habe ich mich verbremst und musste in die Wiese, da stürmte die nächste Horde an mir vorbei. Danach lag ich zu weit zurück, die Aufholjagd war aussichtslos. Ich habe mich dennoch ins Zeug gelegt. Ehrlich: Das Glück stand bisher nicht auf unserer Seite.» **WM-Punkte/WM-Platz: 3/21.**



Grand Prix Argentinien - Moto3

Kiefer-Jungs auf Titeljagd



«Wie, du auch hier?»: Die Kiefer-Doppelsieger Kent (r.) und Vázquez



Erste Zielankunft und Punkte: Kiefer-Pilot Ono (l.) vor Brad Binder

In Argentinien holte sich Danny Kent den zweiten Saisonsieg und baute die Führung in der Moto3-WM weiter aus. Teamkollege Efrén Vázquez sorgte für den Doppelsieg des deutschen Kiefer-Teams.

Wie schon eine Woche zuvor in Austin/Texas (USA) ließ Kent die Konkurrenz beim dritten Lauf zur Moto3-WM in Argentinien sehr weit hinter sich: Über zehn Sekunden betrug sein Vorsprung auf den zweitplatzierten Teamkollegen Vázquez. «Mir war schon etwas langweilig da vorn», flachste Kent, der damit als erster Brite seit dem legendären Barry Sheene 1971 (in Schweden und Finnland) in der kleinsten Rennklasse zwei GP nacheinander gewann.

Kent gab zu, dass er diesmal weniger Probleme hatte als auf seiner Siegfahrt das Wochenende zuvor, als der Asphalt auf dem Austin-Rundkurs stellenweise feucht war. «Dass Danny so weit voraus ist, dazu gehört auch Glück», sagte Teamchef Stefan Kiefer. «Aber ich habe ihm noch gesagt, er solle früh angreifen, Tempo machen.»

Kiefer kam aus dem Staunen gar nicht mehr heraus, denn

auch seine anderen Jungs hielten mit. Vázquez holte im Schlusspurt noch Rang 2 vor seinem spanischen Landsmann Isaac Viñales und stand damit zum zweiten Mal in der noch jungen WM auf dem Podest (P3 in Austin). Der dritte Kiefer-Pilot Hiroki Ono sicherte sich mit Platz 13 die ersten Punkte in diesem Jahr. In seinem erst neunten GP lag der Japaner zwischenzeitlich sogar auf Rang 3 - hinter den anderen Kiefer-Jungs Kent und Vázquez! «Nun gehören wir wohl zu den Titelfavoriten», lachte Kiefer in ein TV-Mikrofon.

Keine Punkte für Öttl

Keine Freude hatte das Racing Team Germany. Der Franzose Alexis Masbou, Auftaktsieger in Katar, stürzte. Auch Teamkollege John McPhee belegte nur Rang 15 - nach P5 und 6 zuvor in Doha und Austin. Erstmals ohne Punkte in diesem Jahr blieb auch der einzige Deutsche im Moto3-Feld, Philipp Öttl. Nach den Positionen 14 (Q) und 13 (USA) verpasste er mit Rang 16 die Punkteplätze deutlich um zehn Sekunden. Einen Rückstand, den sich Öttl gleich zu Beginn des GPs einhandelte, als er ans Feldende zurückfiel. ♦ WHJ

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Vor dem Start: Fenati wird auf die 34. und letzte Startposition zurückversetzt, als Strafe für eine Kick-Aktion gegen Ajo im Warm-up.

Aufwärmrunde: Masbou vom Racing Team Germany (RTG) bleibt stehen, rast Feld nach.

Start: Pole-Setter Oliveira verteidigt seine Position vor Kiefer-Pilot Kent.

1. Runde: Oliveira vor Kent, Antonelli, Oliveira und Hanika. Masbou auf P6, die weiteren Kiefer-Piloten Vázquez und Ono folgen auf P7 und 9. Der Deutsche Öttl fällt von Startplatz 20 auf 29 zurück!

2. Runde: Quartararo (von P15 gestartet) ist schon Dritter!

3. Runde: Kent in Front.

5. Runde: RTG-Pilot Masbou in den Top 5.

6. Runde: Masbou stürzt. Öttl in den Top 20.

7. Runde: Doppelführung der Kiefer-Jungs Kent und Vázquez.

8. Runde: Ono auf P3, jetzt besetzt Kiefer die drei ersten Plätze! RTG-Pilot McPhee stößt in Top 15 vor.

9. Runde: Spitzenreiter Kent über 5 Sekunden voraus.

11. Runde: Ono nur noch P10.

15. Runde: Öttl auf P16, aber der Rückstand auf P15 und Punkte beträgt über 3 Sekunden.

16. Runde: Kent über 10 Sekunden voraus.

18. Runde: Vázquez fällt hinter Oliveira auf P3 zurück.

19. Runde: Ono zurück in Top 5.

20. Runde: Vázquez wieder Zweiter. Aber P2 bis P15 trennen nur knapp 2 Sekunden!

21. Runde: Kent siegt souverän vor Teamkollege Vázquez und Viñales. ♦ WHJ

GRAND PRIX VON ARGENTINIEN – Moto3 / Resultate

Termas de Río Hondo (RA): 19. März 2015; 3. Lauf zur WM; 100,926 km über 21 Runden à 4,806 km; 34 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 24 Grad, Asphalt: 30 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Danny Kent (GB)	Honda	21	38:25,621	1:49,037	25
2. Efrén Vázquez (E)	Honda	21	+10,334	1:49,368	20
3. Isaac Viñales (E)	Husqvarna	21	+10,396	1:49,538	16
4. Miguel Oliveira (P)	KTM	21	+10,767	1:48,977	13
5. Brad Binder (ZA)	KTM	21	+11,117	1:49,479	11
6. Fabio Quartararo (F)	Honda	21	+11,195	1:49,442	10
7. Karel Hanika (CZ)	KTM	21	+11,388	1:49,533	9
8. Romano Fenati (I)	KTM	21	+11,603	1:49,338	8
9. Enea Bastianini (I)	Honda	21	+11,712	1:49,400	7
10. Niklās Ajo (FIN)	KTM	21	+11,806	1:49,467	6
11. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	21	+11,958	1:49,264	5
12. Livio Loi (B)	Honda	21	+12,355	1:49,437	4
13. Hiroki Ono (J)	Honda	21	+12,501	1:49,407	3
14. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	21	+12,644	1:49,465	2
15. John McPhee (GB)	Honda	21	+12,772	1:49,480	1
16. Philipp Öttl (D)	KTM	21	+22,477	1:49,395	-
17. Andrea Migno (I)	KTM	21	+23,352	1:49,929	-
18. Stefano Manzi (I)	Mahindra	21	+28,746	1:49,332	-
19. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	21	+30,409	1:49,888	-
20. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	21	+30,644	1:50,327	-
21. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	21	+30,786	1:50,393	-
22. Jorge Martín (E)	Mahindra	21	+44,095	1:50,147	-
23. Andrea Locatelli (I)	Honda	21	+45,153	1:50,525	-
24. Darryn Binder (ZA)	Mahindra	21	+49,149	1:51,200	-
25. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	21	+51,073	1:51,076	-
26. Ana Carrasco (E)	KTM	21	+56,185	1:51,523	-
27. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	21	+1:01,461	1:51,982	-
28. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	20	+1 Rd.	1:52,917	-

Nicht klassiert:

- Jorge Navarro (E)	Honda	15	+6 Rdn.	1:49,490
- Juanfran Guevara (E)	Mahindra	12	+9 Rdn.	1:49,933
- Alexis Masbou (F)	Honda	7	+14 Rdn.	1:49,883
- Niccolò Antonelli (I)	Honda	4	+17 Rdn.	1:49,683
- Jules Danilo (F)	Honda	3	+18 Rdn.	1:50,662
- Maria Herrera (E)	Husqvarna	0	+21 Rdn.	-

Durchschnittstempo des Siegers: 157,5 km/h

Schnellste Runde: Oliveira, Runde 7 in 1:48,977 min (= 158,7 km/h)

Nächstes Rennen: 3. Mai 2015, Jerez (E)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Kent	66	14. Antonelli	8
2. Vázquez	49	15. Ajo	8
3. Bastianini	40	16. Kornfeil	7
4. Quartararo	39	17. Öttl	5
5. Viñales	33	18. Migno	4
6. B. Binder	28	19. Loi	4
7. Masbou	25	20. Navarro	4
8. McPhee	22	21. Ono	3
9. Hanika	18		
10. Fenati	16		
11. Locatelli	14		
12. Oliveira	13		
13. Bagnaia	12		

WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	75
2. Husqvarna	33
3. KTM	30
4. Mahindra	13



Endlich wieder vorn: Oliveira holte seine zweite Karriere-Pole

Endurance-WM

Das perfekte Rennen?



SERT-Suzuki (30): Sieben Runden Vorsprung nach 24 Stunden

Wie im Vorjahr dominierte das SERT-Suzuki-Team die 24 h von Le Mans. Das Schweizer Bolliger-Team feierte einen 3. Rang, Yamaha musste böß unten durch.

Das österreichische Monster Energy Yamaha Team mit Max Neukirchner, Ivan Silva und Sheridan Morais hatte im Training aufgetrumpft und die Pole-Position nur knapp gegen SRC Kawasaki verpasst. Auch in der ersten Rennhälfte kämpfte YART mit SERT-Suzuki und Honda Racing um die Führung. Doch in der Nacht verlor das Team zwei Runden wegen eines technischen Defekts, am frühen Morgen kam das Aus durch einen Motorschaden.

Auch die von der Pole aus gestartete SRC-Kawasaki hatte Probleme. Ein Sturz gleich zu

Beginn warf Grégory Leblanc, Matthieu Lagrive und Fabien Foret weit zurück, doch mit einer sensationellen Aufholjagd reichte es am Ende noch für den zweiten Platz. «Normalerweise ist mir ein zweiter Platz zu wenig», erklärte SRC-Teamchef Gilles Stafler, «aber nach dem Sturz von Fabien haben sich alles mächtig ins Zeug gelegt. Aber dennoch schade, wir hätten es heute in der Hand gehabt, die SERT-Suzuki zu besiegen.»

Bolliger-Team auf dem Podest

Vor 70.500 Zuschauern siegten Vincent Philippe, Etienne Masson und Anthony Delhalle überlegen mit 7 Runden Vorsprung. Der langjährige Teamchef Dominique Méliand jubelte: «Ich weiß nicht, ob das perfekte Rennen existiert, aber wir haben alles richtig gemacht.»



SERT-Chef Méliand: «Perfekt»

Hinter der Suzuki und SRC-Kawasaki feierte Bolliger-Kawasaki mit Horst Saiger, Daniel Sutter und Roman Stamm einen dritten Rang. «Ein Superresultat», sagte Saiger. «Die Kawasaki lief abgesehen von einem



P3: Saiger, Sutter, Stamm

gebrochenen Schaltgestänge wie ein Schweizer Uhrwerk.» Teamchef Hanspeter Bolliger freute sich: «Ich bin seit über 30 Jahren in Le Mans dabei, jetzt hat es erstmals aufs Podest gereicht!» ♦ ML

ENDURANCE-WM / Resultate

24h Le Mans/F: 18./19. April 2015, 56 Teams am Start, 40 klassiert; Wetter: trocken

1. SERT Suzuki Endurance (Masson/Delhalle/Philippe/F), Suzuki, 833 Rdn. in 24:01:35,527.
2. SRC Kawasaki (Leblanc/Lagrive/Foret/F), Kawasaki, 826 Rdn.
3. Bolliger Kawasaki Switzerland (Stamm/Sutter/CH, Saiger/A), Kawasaki, 821 Rdn.
4. Suzuki Junior Team (Guittet/Black/Maitre/F), Suzuki, 821; 5. Yamaha GMT 94 (D. Ceca/Foray/Gines/F), Yamaha, 819 Rdn.; 6. Moto33 (Pilot/Jonchère/Berchet/F), Kawasaki, 816;
7. BMW Motorrad France Penz13.com (Reiterberger/D, Jones/AUS, Vallcaneras/E), BMW, 816; 8. Tati Racing (Enjournas/Tangre/f, Savary/CH), Kawasaki, 813; 9. AM Moto (Loiseau/Ayer/Camus/F), Suzuki, 811; 10. Motors Events (Fastre/Diguet/Maurin/F), Suzuki, 808; ferner: 16. Völper Racing (Nekvasil/A, Mercer/ZA, Takada/J), BMW, 795; 21. Motobox Kremer (Paavilainen/FIN, Scherer/Skacht/D), Suzuki, 780.

Schnellste Runde: 1. YART Yamaha, 1:38,381

WM-Endstand (nach 1 von 4 Rennen): 1. SERT Suzuki, 60 Punkte; 2. Bolliger Kawasaki Switzerland, 42; 3. SRC Kawasaki, 41; 4. Suzuki Junior Team, 34.

Sidecar-WM

Ruhe nach dem Sturm

Reeves/Cluze hatten nach dem Rückzug der Birchall-Brüder aus der WM in Le Mans leichtes Spiel.

Die unrühmlichen Vorfälle vom WM-Start in Donington, als die Brüder Tom und Ben Birchall mit Tim Reeves/Grégory Cluze auf und neben der Strecke aneinandergerieten (Reeves wurde der Sieg wegen unsportlicher Fahrweise aberkannt, die Birchalls kamen nicht ins Ziel), zogen Konsequenzen nach sich: die Birchalls ziehen sich per sofort aus der WM zurück, die Birchalls wollen nur noch in der britischen Meisterschaft und bei der TT auf der Isle of Man antreten. Auch die Sieger von Donington, Stevens/Charlwood, fehlten in Le Mans, weil zur selben Zeit ein britischer Meisterschaftslauf stattfand.

Damit hatten Reeves/Cluze in Le Mans nur noch Ex-Weltmeis-

ter Pekka Päiväranta, der 2015 mit seiner Landsfrau Kirsi Kainulainen im Boot antritt, als ernsthafte Gegner. Doch bereits im Training gab Reeves klar den Tarif durch und sicherte sich die Pole-Position.

Beim Start hatte Päiväranta kurz die Nase vorn, doch schon im Bergaufstück presste sich Reeves vorbei und verabschiedete sich nach vorn. «Dieser Sieg war genau das, was wir nach dem Desaster von Donington brauchten», freute sich Passagier Cluze.

Eine Frau als Weltmeisterin?

Um Platz 2 stritten sich in der ersten Rennhälfte Päiväranta und Streuer/Koerts; gegen Ende des Rennens konnte sich der Finne etwas lösen und Platz 2 sicher ins Ziel bringen. Ihm und seiner Passagierin gehört im Moment auch noch die WM-Führung. ♦ ML



Päiväranta/Kainulainen (vorn): Nach zwei Rennen WM-Leader

SEITENWAGEN-WM / Resultate

Le Mans (F): 19. April 2015, 18 Runden über 4,185 km = 75,33 km.

- Rennen: 1. Reeves/Cluze (GB/F), LCR-Kawasaki, 18 Runden in 31:23,371; 2. Päiväranta/Kainulainen (FIN), BMW-LCR, +8,075 sec; 3. Streuer/Koerts (NL), Suzuki-LCR, +13,814; 4. Gürk/Wechselberger (D), BMW-LCR, +50,661; 5. Le Bail/Lavorel (F), Suzuki-LCR, +1:01,046; 6. Roscher/Burkard (D/CH), BMW-LCR, +1:31,569; 7. Rutz/Hofer (CH), LCR-Yamaha, +1:39,919; 8. Gallere/Chesneau (F), RCN-Suzuki, +1 Rde; 9. Spindal/Spindal (SLO), LCR-Yamaha, +3 Rdn. - Nicht klassiert: Moireau/Gadet (F), LCR-BMW; Remse/Remse (SL), LCR-Yamaha; Huet/Huet (F), LCR-Suzuki.

Schnellste Runde: Reeves/Cluze (GB/F), LCR-Kawasaki, in 1:42,460 (=147,0 km/h)

Stand (nach 2 von 8 Läufen): 1. Päiväranta/Kainulainen, 40; Streuer/Koerts, 29;

3. Reeves/Cluze, 25; 4. Stevens/Charlwood (GB), LCR-Kawasaki, 25; 5. Roscher/Burkard 21.

Nächstes Rennen: 20./21. Juni 2015, Rijeka (HR) Internet: www.fim-live.com

NACHRICHTEN

Sie kommen doch: Zusage vom 3C-Team

IDM Superbike Das 3C-Racing Team hat sich in letzter Minute doch noch entschlossen, an der Superbike-IDM teilzunehmen. Mit Titelverteidiger Xavi Forés und Lorenzo Lanzi wird Stammpersonal ins Rennen geschickt. Die Motorräder werden erst eine Woche vor dem Saisonauftakt eintreffen. Aus Bologna wird reines Werkmaterial geliefert. Wie im Vorjahr werden auch jetzt wieder Ingenieure von Ducati Corse zur Unterstützung zu den Rennen entsandt. Teamchef Karsten Jerschke: «Wir erwarten einen engen Titelkampf und haben größten Respekt vor Yamaha und BMW. Wir treten aber nicht an, um am Ende Zweiter werden zu wollen.»

Halbich in Zolder auf dem Prüfstand

IDM Superbike Das Team Holzhauser Racing Promotion ging am Freitag mit Jan Halbich auf Testfahrt in Oschersleben. Wegen eines tragischen Unfalls auf der Strecke wurde die Veranstaltung abgebrochen. Halbichs verletzte Hand war aber bereits nach sechs Runden angeschwollen. Beim Test in Zolder am kommenden Donnerstag will Teamchef Jens Holzhauser entscheiden, ob der Tscheche für den IDM-Auftakt bereit ist. Vertretungsweise hatte Stefan Nebel die Honda CBR 1000 RR SP schon einmal getestet. ♦ AWI

KOMPAKT

British Superbike James Ellison vor Shayne Byrne, Josh Brookes und Ryuichi Kyonari - beide Rennen zur zweiten Runde der British Superbikes in Brands Hatch hatten den gleichen Zieleinlauf. In der Meisterschaft führt Titelverteidiger Byrne (85 Punkte) vor Ellison (79) und Brookes (58).

MotoAmerica Nur Yamaha-Piloten gewannen in Road Atlanta: Cameron Beaubier beide verregneten Superbike-Läufe. Bei den Superstock 1000 siegte einmal Joshua Day, einmal Jake Gagne. Sieger Superstock: Josh Herrin und Garrett Gerloff, Superstock 600: Joe Roberts. ♦ IP

Assen

Rea nicht zu bremsen



Dem Druck standgehalten: Johnny Rea (#65) blieb zweimal bis ins Ziel Erster

Von IMRE PAULOVITS

Mit zwei weiteren Siegen setzte sich Jonathan Rea außer Reichweite seiner Verfolger. Doch für richtige Aufregung sorgte Lokalmatador Michael van der Mark.

Er wird langsam unheimlich. Jonathan Rea hat in diesem Jahr sechs von acht Rennen gewonnen, war noch nie schlechter als Zweiter und hat so 190 der möglichen 200 Punkte seit Saisonbeginn abgeräumt. Dennoch wirkte er ruhig und besonnen. «Ich mag Assen, und mein Bike war wirklich gut», konstatierte er. «Doch ganz ehrlich hätte ich nicht gedacht, dass ganz so viele Leute die Pace mitgehen können und es vorn so eng wird. So hatte ich mich entschlossen, einfach ruhig zu bleiben, meine Reifen zu schonen und erst am Ende der Rennen richtig Druck zu machen.»

Das ist dem Nordiren dann umso eindrucksvoller gelungen. Im ersten Lauf zauberte er in den letzten drei Umläufen zwei Rekordrunden aus dem Hut und zerstörte die Hoffnung von Chaz Davies, an seinen Aragón-Sieg anzuknüpfen. Im zweiten Rennen ließ er sich auch davon nicht nervös machen, dass er zeitweilig auf Platz drei zurückgefallen war und sein Teamkollege Tom Sykes sich vorne abzusetzen drohte. Zum Schluss hatte Reifenflüsterer Rea wieder den längsten Atem und ließ Davies erneut keine Chance, während sein Teamkollege wieder mit nachlassenden Reifen auf den fünften Platz zurückfiel.

Der Unterschied zwischen dem bissigen Fahrstil von Sykes und der butterweichen Fahrweise von Rea, der immer lässig auf dem Bike sitzt und die Kawasaki ruhig um den Kurs fließen lässt, wird immer deutlicher, je mehr die Saison fortschreitet und der ehemalige Honda-Pilot immer mehr eins mit der grünen Ninja wird.

So langsam wird Rea auch etwas selbstsicherer, wenn es um die Frage nach dem Titel geht. «Zu Beginn der Saison hätte ich gesagt: Weckt mich, das kann nicht wahr sein. Ich kann Kawasaki nur dankbar sein, dass sie an mich geglaubt und so hart für mich gearbeitet haben, dass wir nun hier stehen.»

Ein historischer Tag für Holland

Das Pata-Honda-Team konnte bislang nur tatenlos zusehen, wie ihr ehemaliger Pilot einen Sieg nach dem anderen holt, dazu noch seinen Doppelsieg von 2010 auf der Heimstrecke des Teams wiederholt, doch die Box der Ten-Kate-Mannen flippte diesmal trotzdem völlig aus. Ihr 22-jähriger Shootingstar Michael van der Mark, der als Supersport-Weltmeister in

die Supersport-WM kam, hat als erster Holländer das Supersport-WM-Podest besteigen können. Und weil es so schön war, gleich zweimal. Dabei ließ der Sohn des Bol-d'Or-Siegers von 1984, Henk van der Mark, vor dem Heimpublikum die leistungsmäßig sichtbar unterlegene Honda über die unmöglichsten Linien driften, überholte an den unglaublichesten Stellen und strahlte nach den beiden Husarenritten.

«Es war unglaublich», so der 22-Jährige. «Die anderen waren an vielen Stellen schneller, aber ich wollte einfach auf das Podest. Dass ich es gleich zweimal geschafft habe, macht es zum schönsten Tag meines Lebens. Es war schwer an Leon Haslam vorbeizukommen. Als ich es in der letzten Runde im Ramshoek versucht habe, war ich mir nicht sicher, dass es überhaupt gehen wird. Dann haben wir beide viel zu spät für die letzte Schikane gebremst, mussten beide aufrichten, aber es hat schließlich geklappt.»

Doch wer will Rea an der WM-Spitze noch stoppen? So langsam können sich die Grünen wieder zurücklehnen. ♦



Lokalheld Michael van der Mark sorgte für Freude bei den Massen

Supersport, STK 1000, STK 600

Sofuoglu knallhart

Kenan Sofuoglu gewann den Supersport-WM-Lauf in Assen in einem Wimpernschlagfinale vor Jules Cluzel.

Erstmals konnten wir in diesem Jahr die vermeintlich zwei schnellsten Supersport-Piloten bis zum Schluss gegeneinander kämpfen sehen. In der letzten Schikane kollidierten der bis dahin führende Jules Cluzel und Kenan Sofuoglu miteinander, Sofuoglu kam besser weg und gewann.

Dominic Schmitter konnte sich glücklich schätzen, auf dem 13. Platz überhaupt ins Ziel zu kommen. Sein Motor verlor immer mehr Leistung. «Zwei Runden vor Schluss hatte ich gedacht, dass er ganz eingeht, aber dann hat er zum Glück gehalten», so der 20-jährige Schweizer.

Für Kevin Wahr fand ein richtig gut begonnenes Wo-

chenende einen traurigen Abschluss: «Wir hatten hier erstmals in diesem Jahr ein richtig gutes Motorrad», verriet Wahr. «Im Rennen konnte ich um Platz 8 kämpfen, aber dann hat mich Christian Garmarino von hinten abgeräumt.»

Drama in der Superstock 1000

Das Rennen der Superstock 1000 musste abgebrochen und neu gestartet werden, da Aragón-Sieger Roberto Tamburini auf der Zielgeraden gestürzt war. Lorenzo Savadori gewann und übernahm die Tabellenspitze. Der Deutsche Marc Moser schaffte es in die Top 10, und auch der Schweizer Sebastian Suchet kam auf P14 in die Punkte. Bei den Superstock 600 feierte der Türke Toprak Razgatlioglu seinen dritten Sieg im dritten Rennen. Julian Puffe kam auf den tollen fünften Platz. ♦ IP



Letzte Schikane: Sofuoglu (#54) berührt Cluzel und gewinnt

SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate

Assen/NL: 19. April; 4. Lauf/7. Rennen; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 9 Grad; Asphalt: 15 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	33:48,898	1:35,889	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	+1,098	1:36,019	20
3. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 21	21	+4,140	1:36,107	16
4. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	21	+4,517	1:36,124	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	+6,140	1:36,157	11
6. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	21	+11,007	1:36,166	10
7. Xavi Fores (E)	Ducati Panigale R	21	+15,029	1:36,129	9
8. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP 21	21	+17,718	1:36,425	8
9. Nicolas Terol (E)	Ducati Panigale R	21	+22,706	1:36,929	7
10. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	21	+22,867	1:36,787	6
11. Luis Mercado (RA)	Ducati Panigale R	21	+29,884	1:37,129	5
12. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	21	+36,816	1:37,254	4
13. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+37,190	1:37,261	3
14. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+46,675	1:37,636	2
15. Niccolò Canepa (I)	EBR 1190 RX	21	+1:14,271	1:38,320	1
16. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:14,296	1:38,723	-
17. Santiago Barragan (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:15,979	1:39,149	-
18. Gabor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	20	+1 Rd.	1:40,928	-
Nicht klassiert:					
- Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	11	+10 Rdn.	1:36,615	-
- Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	9	+12 Rdn.	1:42,688	-
- Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	8	+13 Rdn.	1:37,134	-
- Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	8	+13 Rdn.	1:37,258	-
- Larry Pegram (USA)	EBR 1190 RX	5	+16 Rdn.	1:41,167	-
- Javier Alviz (E)	Kawasaki ZX-10R	0	+21 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 169,242 km/h
Schnellste Runde: Rea, 2. Runde, in 1:35,889 min (= 170,522 km/h)

Assen/NL: 19. April; 4. Lauf/8. Rennen; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 13 Grad; Asphalt: 20 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	33:51,013	1:36,050	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	+0,439	1:35,992	20
3. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 21	21	+2,831	1:36,003	16
4. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	21	+2,992	1:36,041	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	+6,508	1:36,115	11
6. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	21	+7,092	1:36,409	10
7. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP 21	21	+11,190	1:36,245	9
8. Xavi Fores (E)	Ducati Panigale R	21	+15,636	1:36,291	8
9. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	21	+16,402	1:36,206	7
10. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	21	+18,505	1:36,652	6
11. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	21	+21,459	1:36,832	5
12. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	21	+21,977	1:36,553	4
13. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+22,082	1:37,049	3
14. Luis Mercado (RA)	Ducati Panigale R	21	+22,928	1:36,796	2
15. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+41,801	1:37,279	1
16. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:06,835	1:39,160	-
17. Javier Alviz (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+1 Rd.	1:39,871	-
18. Gabor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	20	+1 Rd.	1:40,472	-
Nicht klassiert:					
- Niccolò Canepa (I)	EBR 1190 RX	20	+1 Rd.	1:38,642	-
- Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	15	+6 Rdn.	1:42,477	-
- Santiago Barragan (E)	Kawasaki ZX-10R	11	+10 Rdn.	1:39,899	-
- Larry Pegram (USA)	EBR 1190 RX	7	+14 Rdn.	1:40,534	-
- Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	5	+16 Rdn.	1:37,555	-
- Nicolas Terol (E)	Ducati Panigale R	3	+18 Rdn.	1:36,565	-

Durchschnittstempo des Siegers: 169,066 km/h
Schnellste Runde: Davies, 18. Runde, in 1:35,992 min (= 170,339 km/h)

Nächstes Rennen: 10. Mai, Imola/I Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Assen



Training (3 Läufe)	min
1. Davies	1:35,748
2. Haslam	1:35,946
3. Sykes	1:36,024
4. Rea	1:36,027
5. Torres	1:36,066
6. Van den Mark	1:36,115
7. Lowes	1:36,280
8. Terol	1:36,423
9. Fores	1:36,558
10. Camier	1:36,563
11. Baiocco	1:36,686
12. Guintoli	1:36,710
13. Mercado	1:36,903
14. Badovini	1:37,035
15. Salom	1:37,048
16. Ramos	1:37,934
17. De Puniet	1:38,066
18. Canepa	1:38,878
19. Barragan	1:39,210
20. Ponsson	1:39,244
21. Alviz	1:40,334
22. Pegram	1:40,699
23. Rizmayer	1:41,534
24. Foth	1:41,958

Plätze 1–20: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)	min
1. Sykes	1:34,789
2. Rea	1:34,920
3. Haslam	1:35,336
4. Davies	1:35,425
5. Van den Mark	1:35,619
6. Lowes	1:35,722
7. Fores	1:35,786
8. Torres	1:35,855
9. Guintoli	1:36,118
10. Mercado	1:36,394
11. Camier	1:36,402
12. Terol	1:36,555
13. Baiocco	1:36,592
14. Badovini	1:36,711
15. Ramos	1:36,847
16. Salom	1:37,033
17. Canepa	1:37,273
18. De Puniet	1:37,654
19. Ponsson	1:38,326
20. Barragan	1:38,977

WM-Stand Fahrer	
1. Rea	190
2. Haslam	140
3. Davies	123
4. Sykes	88
5. Torres	83
6. Guintoli	65
7. Van der Mark	60
8. Terol	48
9. Baiocco	48
10. Mercado	45

WM-Stand Hersteller	
1. Kawasaki	190
2. Aprilia	140
3. Ducati	135
4. Honda	90
5. Suzuki	51
6. MV Agusta	33
7. BMW	21
8. EBR	4

SUPERSPORT-WM / Resultate

Assen (NL): 4. WM-Lauf; 18 Runden à 4,542 km = 81,756 km; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt 11/17 Grad

1. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki) in 30:47,195 min (= 158,313 km/h); 2. Jules Cluzel (F/MV Agusta) +0,879 sec; 3. Kyle Smith (GB/Honda) +0,908; 4. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki) +3,413; 5. Roberto Rolfo (I/Honda) +13,968; 6. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +15,093; 7. Lucas Mahias (F/Kawasaki) +18,921; 8. Marco Faccani (I/Kawasaki) +22,948; 9. Alex Baldolini (I/MV Agusta) +27,274; 10. Ricardo Russo (I/Honda) +27,354; 11. Martin Cardenas (COL/Honda) +27,488; 12. Fabio Menghi (I/Yamaha) +32,056; 13. Dominic Schmitter (CH/Kawasaki) +44,517; 14. Gino Rea (GB/Honda) +47,587
Schnellste Runde: Cluzel, in 1:38,184 min (= 166,536 km/h)
Stand (nach 4 von 12 Läufen): 1. Sofuoglu, 80 Punkte; 2. Jacobsen 55; 3. Cluzel 45; 4. Smith 45; 5. Zanetti 41. Ferner: 10. Schmitter 19; 18. Wahr 8
Nächstes Rennen: 10. Mai, Imola (I) Internet: www.worldsbk.com

SUPERSTOCK-1000-FIM-CUP / Resultate

Assen (NL): 19. April; 2. Lauf; 40,878 km über 9 Rdn. à 4,542 km; 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 13/24 Grad
1. Lorenzo Savadori (I/Aprilia) in 24:45,017 min (= 160,001 km/h); 2. Raffaele de Rosa (I/Ducati) +2,410 sec; 3. Ondrej Jezek (CZ/Ducati) +4,734; 4. Fabio Massei (I/Ducati) +6,420; 5. Kevin Calia (I/Aprilia) +6,611. Ferner: 10. Marc Moser (D/Ducati) +18,899; 14. Sébastien Suchet (CH/Kawasaki) +28,658.
Stand (nach 2 von 8 Rennen): 1. Savadori, 45 Punkte; 2. De Rosa 33; 3. Jezek 27; 4. Coghlan 26; 5. Tamburini 11. Ferner: 13. Moser 6; 14. Suchet 6
Nächstes Rennen: 10. Mai, Imola (I) Internet: www.worldsbk.com

SUPERSTOCK-600-EM / Resultate

Assen (NL): 18. April; 3. Rennen; 59,046 km über 13 Rdn. à 4,542 km; 40 Fahrer gestartet, 31 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Luft/Asphalt: 13/27 Grad
1. Toprak Razgatlioglu (TR/Kawasaki) in 21:56,769 min (= 161,430 km/h); 2. Ruben Rinaldi (I/Kawasaki) +0,680 sec; 3. Niki Tuuli (FIN/Yamaha) +1,225; 4. Hugo Cleri (F/Yamaha) +1,627; 5. Julian Puffe (D/Kawasaki) +7,128; 6. Rob Hartog (NL/Kawasaki) +9,544; 7. Federico Caricasulo (I/Honda) +10,143; Ferner: 19. Roman Fischer (CH/Yamaha) +39,464; 30. Ricarda Neubauer (D/Kawasaki) +1:23,433.
Stand (nach 3 von 8 Rennen): 1. Razgatlioglu, 75 Punkte; 2. Caricasulo 45; 3. Rinaldi 40; 4. Tuuli 38; 5. Dwelz 33; 6. Puffe 24; 7. Tucci 20; 8. Fernandez 18.
Nächstes Rennen: 10. Mai, Imola (I) Internet: www.worldsbk.com

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf:
Start: Rea erwischt den besten Start vor Pole-Sitter Sykes, Haslam und Davies.
1. Runde: Davies verdrängt Haslam von P3. Van d. Mark arbeitet sich nach schlechtem Start nach vorn.
2. Runde: Davies an Sykes vorbei auf P2.
3. Runde: Van d. Mark mit schnellster Runde bereits auf Platz 5.
4. Runde: Rea, Davies, Sykes, Haslam, Van d. Mark und Fores an der Spitze eng zusammengerückt, Sykes zurück auf P2.
5. Runde: V. d. Mark auf P4.
6. Runde: Fores auf P5, Van d. Mark auf P3.
7. Runde: Davies wieder P3.
9. Runde: Davies läuft in Turn 1 weit und wird vom stürzenden Teamkollegen de Puniet abgeräumt.
10. Runde: Davies auf P2.
13. Runde: V. d. Mark drückt sich an Sykes vorbei, der muss aufrichten, und auch Haslam geht an ihm vorbei.
16. Runde: Haslam verdrängt Lokamatador Van d. Mark wieder auf P4.
20. Runde: Van d. Mark überholt Haslam in einem haarsträubenden Manöver.
21. Runde: Rea setzt sich vorn mit Rundenrekord an der Spitze ab.
Start: Rea gewinnt vor Davies, Van d. Mark holt das erste SBK-Podium eines Holländers.
2. Lauf:
Start: Rea erwischt wieder den besten Start vor Sykes, Haslam und Davies.
1. Runde: Sykes drückt sich an die Spitze.
2. Runde: Davies an Haslam vorbei auf P3, Van d. Mark nach schlechtem Start bereits wieder 5.
4. Runde: Terol stürzt und muss mit der Trage abtransportiert werden.
7. Runde: Slide bei Sykes, Rea versucht Angriff.
8. Runde: Lowes verbremst sich und fällt von P6 auf P9 zurück.
9. Runde: Van d. Mark auch an Haslam vorbei auf P4.
11. Runde: Die ersten fünf eng zusammengerückt, Davies geht auf P2, auch Van d. Mark greift Rea an.
12. Runde: Rea wieder auf P2, Van d. Mark stürzt beinahe und fällt auf P5 zurück.
13. Runde: Rea geht an die Spitze, Davies auf P2.
14. Runde: Haslam und Van d. Mark an Sykes vorbei.
16. Runde: Haslam auf P2.
17. Runde: Davies auf P2.
21. Runde: Van d. Mark drückt sich im Ramshoek an Haslam vorbei und holt sich auch das zweite Podium hinter Rea und Davies. ♦ IP

Dritter GP-Sieg in 2015 für Max Nagl – dem Bayern fehlt ein einziger Punkt zur WM-Spitze



Motocross-GP Pietramurata

Nagl so stark wie nie

Von ALEX HODGKINSON

Nach seinem dritten Sieg in vier GP fehlt Max Nagl nur ein Punkt zur MXGP-WM-Führung und Husqvarna führt in der Hersteller-Wertung. Honda gewinnt dank Tim Gajser erstmals seit 2010 die MX2-Klasse.

Obwohl Nagl im Qualifikationslauf nur Sechster war, traute Pit Beirer seinem Landsmann den Sieg beim ersten GP auf europäischem Boden 2015 zu: «Max nutzt das Drehmoment, um das Motorrad zu kontrollieren. Rutschige Strecken wie diese sind wie für ihn geschaffen.»

Der 27-jährige Bayer wusste selbst, dass sein Ergebnis des Vortages nicht der Wirklichkeit entsprach: «Wir haben uns beim Set-up vertan, aber dieser Fehler hat uns geholfen, das richtige für heute zu finden.» Gleich in der Startrunde ging

Max an Ryan Villopoto vorbei und klebte am Hinterrad des führenden Tony Cairoli. Der KTM-Leader wusste, wie wichtig für ihn der Holeshot war: «Ich glaube nicht, dass ich eine Chance gehabt hätte, Max auf dieser Strecke zu überholen.»

Nagl: Lieber gegen Villopoto

Und der Weltmeister musste mehrmals tief in seine Trickkiste greifen, um sich gegen Nagls Attacken zu wehren. Nagl: «Ich fahre lieber gegen Villopoto. Er behält immer seine Spur.» Der US-Amerikaner musste Rang 3 sechs Runden vor Schluss an Clement Desalle abgeben, aber Nagls Siegeschancen waren bis zur letzten Runde intakt – bis er unabsichtlich beim Überwinden von Angus Heidecke behindert wurde und sich noch gegen Desalle wehren musste. «Das Motorrad war perfekt», meldete er beim IceOne-Teamchef Antti Pyrhö-

nen im Ziel. «Wenn ich in Lauf 2 vor Cairoli starte, gehört uns der Tagessieg.»

Cairoli mit 10 Stichen am Kopf

Und so war es. Nagl schoss gleich in Führung und schon nach einer Runde waren seine Verfolger fast außer Sichtweite: «Die Strecke war brutal, aber ich habe gepusht, und schon nach zehn Minuten hatte ich einen Vorsprung von mehr als zehn Sekunden.»

Nagl widmete seinem Sohn Mason den Sieg: «Er ist zum ersten Mal dabei. Ich fühle mich so stark wie nie und hoffe, ich kann diese Form lange halten.»

Cairoli, mit zehn Stichen am Kopf genäht, nachdem er am Donnerstag in der Dusche gestürzt war, konzentrierte sich auf die Verteidigung von Rang 2. Aber die Jäger machten ihm diese Aufgabe leicht, indem sie stürzten. Als er Platz 3 vor Desalle verteidigen wollte,

geriet Villopoto in Schwierigkeiten: Das Vorderrad stieg hoch und er stürzte schwer, zum Glück ohne ernsthafte Folgen. Als Nächstes legte sich Desalle hin und überließ Platz 3 unfreiwillig Romain Febvre, dessen Yamaha-Teamkollege Jeremy Van Horebeek nach einem dramatischen Sturz aufgab.

Dennis Ullrich ohne Punkte

Der erste GP des Jahres für Dennis Ullrich und Angus Heidecke brachte wenig Freude: Keiner der beiden konnte in die Punkte fahren.

Die MX2-Klasse sah erneut wie ein Spaziergang für Jeffrey Herlings aus, und er gewann mühelos die Qualifikation sowie den 1. Lauf. Im 2. Lauf startete er außerhalb der Top Ten, was normalerweise kein Hindernis für ihn wäre. Bis der Holländer in der 9. von 19 Runden auf Rang 2 fuhr, hatte Tim Gaj-

ser einen Vorsprung von acht Sekunden rausgefahren. Der Slowene war keine leichte Beute: «Ich versuchte, meinen Vorteil zu verwalten, aber Jeffrey fuhr stark, und als wir in der letzte Runde waren, wusste ich, dass er gleich hinter mir war.»

Henry Jacobi auf Platz 14

Der Laufsieg würde auch den Tagessieg entscheiden und Herlings gab alles: «Ich wollte Tim an der gleichen Stelle wie Tixier schnappen, aber ich geriet außer Kontrolle und ging zu Boden.» Gajser: «Mein Blick blieb bis ins Ziel nach vorn gerichtet, und ich wusste nicht, dass Jeffrey gestürzt war.»

Henry Jacobi war trotz Rang 19 in Lauf 1 nicht zufrieden: «Ich kann es besser, aber der Start war schwierig nach der schwachen Qualifikation.» Der Thüringer stillte seinen Unmut in Lauf 2: Trotz Kollision mit Petrov fuhr er als 14. ins Ziel. ♦



Noch war Cairoli's (222) Vorsprung in Lauf 1 auf Nagl und Villopoto groß



Erster MX2-GP-Sieg für Tim Gajser

MOTOCROSS-GP TRENTINO / Resultate MXGP

Pietramurata/I: 19. April 2015, 4. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 20 Grad

1. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 19 Runden à 1,660 km = 31,54 km
 1. Antonio Cairoli (I/KTM), 19 Runden in 34:01,846 min (55,609 km/h)
 2. Max Nagl (D/Husqvarna), 0,900 sec zurück
 3. Clément Desalle (B/Suzuki), 1,597 sec zurück
 4. Ryan Villopoto (USA/Kawasaki); 5. Gautier Paulin (F/Kawasaki); 6. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 7. Romain Febvre (F/Yamaha); 8. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 9. Ken de Dycker (B/KTM); 10. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 11. Davide Guarneri (I/TM); 12. Shaun Simpson (GB/KTM); 13. David Philippaerts (I/Yamaha); 14. Tommy Searle (GB/KTM); 15. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 16. Christophe Charlier (F/Honda); 17. Filip Bengtsson (S/Honda); 18. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 19. Cedric Soubeyras (F/Yamaha); 20. Rui Gonçalves (P/Husqvarna); 1 Runde zurück; 21. Alessandro Lupino (I/Honda); 22. Angus Heidecke (D/KTM); 23. Jose Butron (E/KTM); 24. Dennis Ullrich (D/Suzuki).
Schnellste Runde: Cairoli, KTM, in 1:45,170 min (= 56,822 km/h).

2. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 19 Runden à 1,660 km = 31,54 km
 1. Max Nagl (D/Husqvarna), 19 Runden in 34:09,426 min (= 55,403 km/h)
 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 9,092 sec zurück
 3. Romain Febvre (F/Yamaha), 9,612 sec zurück
 4. Clément Desalle (B/Suzuki); 5. Gautier Paulin (F/Kawasaki); 6. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 7. Ken de Dycker (B/KTM); 8. David Philippaerts (I/Yamaha); 9. Davide Guarneri (I/TM); 10. Shaun Simpson (GB/KTM); 11. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 12. Rui Gonçalves (P/Husqvarna); 13. Tommy Searle (GB/KTM); 14. Alessandro Lupino (I/Honda); 15. Filip Bengtsson (S/Honda); 16. Gregory Aranda (F/Kawasaki); 17. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 18. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 19. Cedric Soubeyras (F/Yamaha); 20. Tanel Leok (EE/Kawasaki); 21. Xavier Boog (F/Kawasaki); 1 Runde zurück; 22. Jose Butron (E/KTM); 23. Dennis Ullrich (D/Suzuki); 24. Angus Heidecke (D/KTM).
Schnellste Runde: Nagl, Husqvarna, in 1:45,790 min (= 56,489 km/h)

Nächstes Rennen: 26. April 2015, Valkenswaard/NL **Internet:** www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP	171
1. Desalle	171
2. Nagl	170
3. Cairoli	170
4. Febvre	129
5. Paulin	128
6. Villopoto	124
7. Bobryshev	100
8. Waters	78
9. van Horebeek	75
10. Guarneri	70

WM-Stand Hersteller MXGP	174
1. Husqvarna	174
2. Suzuki	171
3. KTM	170
4. Yamaha	134
5. Kawasaki	129
6. Honda	129
7. TM	70

MOTOCROSS-GP TRENTINO / Resultate MX2

Pietramurata/I: 19. April 2015, 3. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 20 Grad

1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 19 Runden à 1,660 km = 31,54 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 19 Runden in 34:14,247 min (= 55,273 km/h)
 2. Tim Gajser (SLO/Honda), 15,868 sec zurück
 3. Jordi Tixier (F/Kawasaki), 20,967 sec zurück
 4. Max Anstie (GB/Kawasaki); 5. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 6. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 7. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 8. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna); 9. Pauls Jonass (LV/KTM); 10. Julien Lieber (B/Yamaha); 11. Brent van Doninck (B/Yamaha); 12. Benoît Paturel (F/Yamaha); 13. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 14. Petar Petrov (BG/KTM); 15. Roberts Justs (LV/KTM); 16. Ivo Monticelli (I/KTM); 17. Ben Watson (GB/KTM); 18. Brian Bogers (NL/KTM); 19. Henry Jacobi (D/KTM); 20. Sullivan Jaulin (F/Honda); 1 Runde zurück; 21. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 22. Michael Ivanov (BG/Husqvarna); 23. Simon Mallet (F/Honda); 24. Davide Bonini (I/Husqvarna).
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:46,188 min (= 56,278 km/h)

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 19 Runden à 1,660 km = 31,54 km
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 19 Runden in 34:27,396 min (= 54,921 km/h)
 2. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 16,199 sec zurück
 3. Jordi Tixier (F/Kawasaki), 35,041 sec zurück
 4. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 5. Benoît Paturel (F/Yamaha); 6. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 7. Max Anstie (GB/Kawasaki); 8. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 9. Brian Bogers (NL/KTM); 10. Brent van Doninck (B/Yamaha); 11. Julien Lieber (B/Yamaha); 12. Pauls Jonass (LV/KTM); 13. Ivo Monticelli (I/KTM); 1 Runde zurück; 14. Henry Jacobi (D/KTM); 15. Petar Petrov (BG/KTM); 16. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 17. Roberts Just (LV/KTM); 18. Anton Lundgren (S/Husqvarna); 19. Sullivan Jaulin (F/Honda); 20. Simon Mallet (F/Honda); 21. Kevin Fors (B/Yamaha); 22. Ben Watson (GB/KTM); 23. Michael Ivanov (GB/Husqvarna); 24. Yannis Irsuti (F/Yamaha).
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:46,315 min (= 56,210 km/h)

Nächstes Rennen: 26. April 2015, Valkenswaard/NL **Internet:** www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2	172
1. Herlings	172
2. Ferrandis	159
3. Jonass	133
4. Gajser	126
5. Lieber	101
6. Guillod (CH)	101
7. Seewer (CH)	99
8. Tonkov	95
9. Covington	86
30. Valente (CH)	4

WM-Stand Hersteller MX2	194
1. KTM	194
2. Kawasaki	165
3. Honda	135
4. Yamaha	129
5. Suzuki	99
6. Husqvarna	98

NACHRICHTEN

Kosak-Pilot Meier gewinnt EMX125

EMX125 Kosak-KTM-Pilot Glen Meier (16), der 2013 den ADAC-Junior-Pokal gewann, fuhr beim EMX125er-Auftakt in Arco zum eindrucksvollen Laufsieg vor allen drei KTM-Werksfahrern. Mit Platz 7 im 2. Lauf belegte der Däne Rang 2 der Tageswertung.

Nagl bleibt auf bewährtem Motorrad

MXGP Max Nagl und Todd Walters fahren weiterhin mit der 2015er-450-ccm-Husky. Nagl: «Die Tests mit dem 2016er-Modell waren erfolgreich, aber so lange wir mit dem aktuellen Motorrad gewinnen, gibt es keinen Grund zu wechseln.» Projektleiter Hansgeorg Ötti: «Todd lassen wir auch weiterhin mit dem 2015er-Modell fahren. Nach seinen letztjährigen Verletzungen wollten wir nicht einen zusätzlichen Risikofaktor einbauen.»

Laia Sanz wechselt von Honda zu KTM

CrossCountry Laia Sanz, 13-fache Trial-Weltmeisterin, wird für KTM die Enduro-Frauen-Weltmeisterschaft und zusätzlich einige CrossCountry-WM-Läufe bestreiten. Die Spanierin sorgte 2015 für Furore, als sie im Januar für Honda bei der Dakar-Rallye den 9. Gesamtrang belegte. ♦ AH

KOMPAKT

»» **Motocross** Tommy Searle überraschte mit einem Comeback in Arco: «Ich bin noch nicht bei 100 Prozent, aber ich konnte diese Woche zwei Tage trainieren und will bei meinem Heim-GP zu Pfingsten konkurrenzfähig sein.»

»» **Motocross** Kawasaki-Pilot Maxime Desprey gewann beide Läufe des Auftakts der EMX250 in Arco vor dem Briten Adam Sterry. Jugend-Weltmeister Brian Hsu belegte Platz 4 im ersten Lauf.

»» **Langbahn** Michael Härtel hat vom DMSB für den ersten Grand Prix am 14. Mai in Herxheim die Wildcard erhalten. Der Dingolfinger ist mit 17 Jahren jüngster Langbahn-M-Finalstarter. ♦ AH/RP/TS

Supercross-WM Santa Clara

KTM-Star zum Siebten

Von THOMAS SCHIFFNER

KTM's erster Supercross-Weltmeister Ryan Dungey ist nicht zu stoppen: In Santa Clara gewann der Titelgewinner 2015 schon sein siebtes Rennen.

42.000 Fans im Levi's Stadion bei San Francisco erlebten im 15. und drittletzten Saisonrennen bereits den siebten Tagesieg von Dungey. Seit seinem Triumph in Houston ist die KTM-Speerspitze nicht mehr einholbar. Den Finalstart gewann Justin Barcia im zweiten Rennen seit seiner Verletzung.

Eli Tomac bleibt auf P2

Dahinter fuhr zunächst der australische Kawasaki-Pilot Chad Reed, bis er nach Attacken von Dungey zu Boden ging, und der Champion sich nun auf Barcia einschließen konnte. Nach Dungey passierten auch Eli Tomac und Weston Peick

Barcia. Vierter wurde Husqvarna-Pilot Jason Anderson; Barcia fiel bis auf Platz 16 zurück.

Dungey hat jetzt mit Jeff Ward auf Platz 8 der Allzeit-SX-Sieger-Charts gleichgezogen. «Das war hart heute. Ich brauchte etliche Trainingsrunden, um das Bike einzustellen. Der Heatgewinn brachte mir einen guten Startplatz für das Finale, was mir für den Start sehr geholfen hat», protokollierte der zweifache Weltmeister Dungey.

Ken Roczen fehlte auch in San Francisco, da er erst wieder starten will, wenn er sich hundertprozentig fit fühlt.

Yamaha-Pilot Cooper Webb gewann das 250er-Rennen der US-Westküstenmeisterschaft vor Justin Hill (KTM), obwohl er zu Rennbeginn in einen Massencrash verwickelt war. Webb steht bereits seit letzter Woche als Westküstenmeister fest. ♦



R. Dungey



In Santa Clara war Ryan Dungey zum siebten Mal unschlagbar

SUPERCROSS-WM / Resultate

Santa Clara/USA: 18. April, 15. WM-Lauf
Finale: 1. Ryan Dungey, KTM; 2. Eli Tomac, Honda; 3. Weston Peick, Yamaha; 4. Jason Anderson, Husqvarna; 5. Cole Seely, Honda; 6. Blake Baggett, Suzuki; 7. Justin Brayton, KTM (alle USA); 8. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 9. Andrew Short, KTM; 10. Nicholas Wey, Kawasaki; 11. Kyle Chisholm, Kawasaki; 12. Broc Tickle, Suzuki; 13. Kyle Partridge, Honda; 14. Nicholas Schmidt, Suzuki; 15. Killian Rusk, Yamaha; 16. Justin Barcia, Yamaha; 17. Ben Lamay, Husqvarna; 18. Dustin Pipes, Suzuki; 19. Ronnie Stewart, Suzuki; 20. Alex Ray, Honda; 21. Thomas Ramette, Kawasaki; 22. Joshua Grant, Kawasaki (alle USA).
Stand nach 15 Läufen: 1. Dungey, 343 Punkte; 2. Tomac 258; 3. Seely 239; 4. Reed 212; 5. Canard 204; 6. Baggett 190; 7. Anderson 188; 8. Tickle 168; 9. Short 164; 10. Ken Roczen (D), Suzuki 156; 11. Millsaps 147; 12. Peick 129; 13. Grant 129; 14. Chisholm 92; 15. Justin Barcia, Yamaha, 88.

Nächstes Rennen: 25. April, Rutherford/USA **Internet:** www.amasupercross.com



TRIUMPH

WIR GRATULIEREN RYAN DUNGEY – DEM 450 SUPERCROSS CHAMPION 2015!

UM DIE MEISTERSCHAFT 3 RENNEN VOR SAISONENDE KLARZUMACHEN, BRAUCHT ES WEIT MEHR, ALS NUR KONSTANTE LEISTUNGEN. HOLESOTS, ABSOLUTE PRÄZISION, NERVEN AUS STAHL, PURE GESCHWINDIGKEIT UND 3 MAL MEHR SIEGE ALS JEDER ANDERE FAHRER IN DER SAISON 2015. KEINE KOMPROMISSE, KEINE SCHWÄCHEN, NIEMALS AUFGEBEN. NIE. IN JEDER RUNDE 100%IG READY TO RACE.



facebook.ktm.com

KTM FACTORY RACING

READY TO RACE
» www.ktm.com



www.kiska.com

Gezeigte Fahrzeugen bitte nicht nachahmen. Schutzkleidung tragen und die anwendbaren Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten!
Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details von Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

Foto: S. Doubly



MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



3. Media Markt Gutschein



2. JET Tankgutschein



1. Amazon.de Geschenkkarte

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

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

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

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

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem
Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art.
246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres 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 _____

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

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

Enduro-WM Talca

Siege nach Verletzung

Von ROBERT PAIRAN

KTM und Husqvarna dominieren den WM-Auftakt in Chile.

Schon bei den ersten Läufen zur italienischen Meisterschaft hatte sich Antoine Méeo siegreich von seiner Verletzung zurückgemeldet. Diesen Siegeszug setzte der Franzose beim ersten WM-Lauf in Chile fort, gewann an beiden Tagen die E2-Klasse und fuhr jeweils die schnellste Zeit aller Klassen. Am 2. Tag dominierte der KTM-Fahrer mit Siegen in jeder Prüfung und sogar mit einem Sturz des Husqvarna-Fahrers profitiert, bei dem er über 30 Sekunden und die Führung in

der Klasse verloren hatte. In der E1-Klasse konnte Weltmeister Christophe Nambotin zwar den 1. Tag gewinnen, doch Tag 2 begann nach nächtlichem starkem Regen für den Franzosen mit einem heftigen Sturz gleich in der ersten Sonderprüfung.

Überschlag von Eddy Hübner

Mit über 30 Sekunden Rückstand kämpfte er sich noch vom 9. auf den 2. Platz nach vorn und übernimmt damit die WM-Führung.

Eddy Hübner, einziger Deutscher im Fahrerfeld, zeigte am 1. Tag im Extremtest mit der drittbesten Zeit, was möglich ist. Doch nach einem Überschlag im 2. Endurotest musste er sich auf Platz 8 zurückkämpfen. Am 2. Tag begann er, wie Nambotin, mit einem Sturz in der ersten Sonderprüfung, und

nach weiteren Stürzen beendete er den Tag auf Rang 10.

In der E3-Klasse ist Mathias Bellino nach seiner Knieverletzung vom Vorjahr wieder stark dabei: am 1. Tag ein Sieg vor Seistola und Weltmeister Matthew Phillips. Doch auch Bellino blieb am 2. Tag nicht von Stürzen verschont und wurde nur Vierter, während

Matti Seistola alle Prüfungen gewann und zum ersten Mal seit drei Jahren einen WM-Lauf als Sieger beendete! Unter Wert geschlagen wurde Ex-Weltmeister Ivan Cervantes: Der Spanier hatte zu Beginn des Jahres eine Knieoperation und verletzte sich später noch das Kreuzband. Deshalb nur die Plätze 11 und 12. ♦

ENDURO-WM / Resultate

Talca (RCH): 1. und 2. WM-Lauf; Wetter: Wetter sonnig und heiß; Strecke staubig
Klasse E1, 1. Tag (15 Fahrer gestartet, 13 gewertet): 1. Christophe Nambotin (F/KTM), in 1:03:47,33 Std.; 2. Marc Bourgeois (F/Yamaha), +1:02,53 min; 3. Daniel McCanney (GB/Husqvarna), +1:10,92; 4. Eero Remes (FIN/TM); 5. Cristobal Guerrero (E/Yamaha); 6. Lorenzo Santolano (E/Sherco); 7. Simone Albergoni (I/Ke-Moto); 8. Edward Hübner (D/KTM).

2. Tag (15 Fahrer gestartet, 15 gewertet): 1. Remes in 52:09,77 min; 2. Nambotin, +56,22 sec; 3. McCanney, +1:04,37 min; 4. Bourgeois; 5. Guerrero; 6. Albergoni; 7. Santolano; ferner: 10. Hübner.

Stand nach 2 Tagen: 1. Nambotin, 37 Punkte; 2. Remes 33; 3. Bourgeois 30; 4. McCanney 30; 5. Guerrero 22; 6. Albergoni 19; 7. Santolano 19; 8. Martini 14; 9. Hübner 14.

Klasse E2, 1. Tag (21 Fahrer gestartet, 18 gewertet): 1. Antoine Meeo (F/KTM), in 1:03:27,72 Std.; 2. Pierre-Alexandre Renet (F/Husqvarna), +34,15 sec; 3. Alex Salvini (I/Honda), +39,13 sec; 4. Johnny Aubert (F/Beta); 5. Victor Guerrero (E/KTM); 6. Oriol Mena (E/Beta); 7. Loic Larrieu (F/Sherco).

2. Tag (20 Fahrer gestartet, 18 gewertet): 1. Meeo in 51:02,55 min; 2. Renet, +1:18,37 min; 3. Salvini, +1:32,37 min; 4. Aubert; 5. Jaume Betriu (E/Husqvarna); 6. Larrieu; 7. Guerrero. **Stand nach 2 Tagen:** 1. Meeo, 40 Punkte; 2. Renet 34; 3. Salvini 30; 4. Aubert 26; 5. Guerrero 20; 6. Betriu 19; 7. Larrieu 19; 8. Mena 16; 9. Dumontier 15; 10. Mori 12.

Klasse E3, 1. Tag (22 Fahrer gestartet, 16 gewertet): 1. Mathias Bellino (F/Husqvarna), in 1:04:20,81 Std.; 2. Matti Seistola (F/Sherco), +16,78 sec; 3. Matthew Phillips (AUS/KTM), +23,65; 4. Antoine Basset (F/GasGas); 5. Algar Leok (EE/TM); 6. Thomas Oldrati (I/Husqvarna); 7. Jeremy Tarroux (F/Sherco).

2. Tag (19 Fahrer gestartet, 18 gewertet): 1. Seistola, in 51:29,39 min; 2. Leok, +32,07 sec; 3. Jonathan Barragan (E/GasGas), +49,80 sec; 4. Bellino; 5. Tarroux; 6. Oldrati; 7. Manuel Monni (I/TM).

Stand nach 2 Tagen: 1. Seistola, 37 Punkte; 2. Bellino 33; 3. Leok 28; 4. Phillips 23; 5. Tarroux 20; 6. Oldrati 20; 7. Basset 18; 8. Monni 17; 9. Barragan 15; 10. Correia 14.

Nächster Lauf: 9./10. Mai, Jerez de la Frontera/E **Internet:** www.enduro-abc.com



KTM-Pilot Christophe Nambotin: WM-Führung trotz Sturz

Speedway-GP Warschau

Premiere endet mit Skandal

Die Organisatoren in Warschau leisteten sich ein Debakel. Matej Zagar gewann den GP-Auftakt 2015. Tomasz Gollob verlässt nach 20 Jahren die WM-Bühne.

Das Rennen im «Narodowy»-Stadion sollte für die Zuschauer ein unvergessliches Spektakel werden. Doch es endete mit einer Blamage. Der GP-Auftakt wurde nach nur zwölf Läufen abgebrochen. Bereits das Freitagstraining wurde wegen Unbefahrbarkeit der Bahn abgesagt. Die verantwortliche Firma «Speed Sport» von Ole Olsen arbeitete die ganze Nacht, um die temporäre 272 Meter lange Strecke fahrtauglich und sicher für die Piloten zu machen. Die

Trainingssession fand am Vormittag des nächsten Tages statt, und es gab die Entwarnung: Das Rennen sei nicht gefährdet. Am Abend kamen in die supermoderne Sportstätte in Warschau 55000 Besucher und stellten damit einen neuen Zuschauerrekord auf. Aber man hat sie bitter enttäuscht...

Zagar «GP-Sieger»

Von Anfang an gab es Probleme mit der Startmaschine. Es gelang nicht, sie zu reparieren. Der Referee ließ die Läufe mit dem grünen Licht starten. Im dritten Durchgang wurde der Zustand der Bahn zu sehend schlechter, und es gab immer wieder Stürze. Nach zwölf Heats weigerten sich die Piloten aus Sicherheitsgründen,

weiterzufahren. Rechteinhaber BSI Speedway versuchte, sie unter Druck zu setzen, und drohte mit hohen Strafen – vergebens. Nach einer Stunde bei gellendem Pfeifkonzert wurde das Turnier abgebrochen, aber gewertet. Der sportliche Aspekt

geriet zur Nebensache: Der Slowene Matej Zagar holte vor Chris Harris und Jaroslaw Hampel den Tagessieg. Tomasz Gollob, der in Warschau mit der Wildcard an den Start ging, verabschiedete sich nach 20 Jahren aus der GP-Serie. ♦ GD

SPEEDWAY-GP / Resultate

Warschau/PL: 18. April 2015, Bahnlänge: 272 m, Wetter: trocken, 4 Grad
Rennen nach 12 Heats aus Sicherheitsgründen abgebrochen. 1. Matej Zagar (SLO), 8 Punkte; 2. Chris Harris (GB), 7; 3. Jaroslaw Hampel (PL), 7; 4. Niels Kristian Iversen (DK), 7; 5. Michael Jepsen Jensen (DK), 5; 6. Greg Hancock (USA), 5; 7. Tai Woffinden (GB), 5; 8. Jason Doyle (AUS), 4; 9. Tomas H. Jonasson (S), 4; 10. Tomasz Gollob (PL), 4; 11. Krzysztof Kasprzak (PL), 3; 12. Andreas Jonsson (S), 4; 13. Bartosz Zmarzlik (PL), 3; 14. Maciej Janowski (PL), 3; 15. Nicki Pedersen (NL), 3; 16. Piotr Pawlicki (PL), 1; 17. Chris Holder (AUS), 0; 17. Troy Batchelor (AUS), 0.

Stand nach 1 von 12 Grands Prix: 1. Zagar, 8 Punkte; 2. Harris 7; 3. Hampel 7; 4. Iversen 7; 5. Jepsen Jensen 5; 6. Hancock 5; 7. Woffinden 5; 8. Doyle 4; 9. Jonasson 4; 10. Gollob 4; 11. Kasprzak 3; 12. Jonsson 3; 13. Zmarzlik 3; 14. Janowski 3; 15. Pedersen 3; 16. Pawlicki 1.

Nächster Lauf: 16. Mai, Tampere/FIN

Internet: www.speedwaygp.com

NACHRICHTEN

Markus Class siegt bei IDM-Auftakt

Supersmoto-DM Doppelte Erfolg für HM-Moto beim Auftakt der Supersmoto-IDM in Harsewinkel: Markus Class gewann beide Läufe, während Husqvarna-Teamkollege Lukas Höllbacher im 1. Lauf nach einem Sturz erst wieder auf Position 5 vorfahren musste. Im 2. Rennen setzten sich die beiden Husqvarna-Piloten ab, doch nach einiger Zeit konnte der Österreicher das Tempo nicht mehr halten und musste abreißen lassen. Höllbacher wurde Zweiter. In der Meisterschaftswertung, in der jetzt wie in der Weltmeisterschaft alle Fahrer nur noch in einer Klasse fahren, führt Titelverteidiger Markus Claas mit 50 Punkten vor Andre Plogmann (40).

Thomsen gewinnt Oberkrämer-Pokal

Speedway Anders Thomsen gewann den Oberkrämer-Pokal in Wolfslake. Im letzten Lauf gab der Däne einen Punkt an den zweitplatzierten Matthias Schultz ab. Der Mecklenburger holte 13 Punkte. Um Platz 3 gab es ein Stechen zwischen den punktgleichen Alex Zgardzinski und Ronny Weis (beide 12), das der Sache gegen den Polen gewinnen konnte. Fünfter wurde der Brandenburger Christian Heffenbrock (10 Punkte). ♦ RP/TS

KOMPAKT

»» **ISDE** Der DMSB hat die Teams für die Mannschafts-WM (Sixdays) vom 7.-12.09. in Kosice/SK nominiert: In der Trophy starten Eddy Hübner (KTM), Davide von Zitzewitz (KTM), Tilman Krause (Beta), Mark Risse (Beta), Jan Schäfer (KTM) und Christian Weiß (KTM). In der Junior-Trophy werden mit Nico Busch (KTM), Paul Roßbach (KTM) und Yanik Spachmüller (KTM) ISDE-Einsteiger fahren, hinzu kommt Bruno Wächtler (KTM).

»» **Motocross-ÖM** Mit einem Doppelsieg stürmte Pascal Rauchenecker auf Rang 2 in der Open-ÖM vor Neurauder (3/2) behielt die Führung. Obermaier feierte ein Comeback auf dem Podium. Kratzer holte sich die MX2-Führung. ♦ RP/AD



T. Gollob

Tuning World Bodensee, vom 30. April bis 3. Mai, Messe Friedrichshafen



Tuning World Bodensee: Ein PS-Feuerwerk mit über 1000 Showfahrzeugen auf 95.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche.



INTERNATIONALES MESSE-EVENT FÜR
AUTO-TUNING, LIFESTYLE UND CLUB-SZENE

EUROPAS TUNING-EVENT No. 1

Über 1000 Showfahrzeuge auf 95.000 m²

EUROPEAN TUNING SHOWDOWN

Das Kopf an Kopf Duell mit den exklusivsten Showcars Europas

EUROPEAN TUNING SHOWDOWN

SPEKTAKULÄRES SHOWPROGRAMM

Drift Shows, Sidneys Car Sale, MISS TUNING Wahl, Lowrider u.v.m.

FETTE AFTER SHOW PARTIES

u.a. Samstag, den 2. 5.: BEST OF IBIZA Vol. XIII mit Star-DJ Paul van Dyk

30. APRIL – 3. MAI 2015
MESSE FRIEDRICHSHAFEN

WWW.TUNINGWORLD.DE

WWW.FACEBOOK.COM/TUNINGWORLDBODENSEE



Gymkhana-Drift-Show: Bis an die Grenzen der Fahrdynamik

Vom 30. 4. bis 3. 5. ist Friedrichshafen Mittelpunkt der Tuningwelt: Rund 200 Aussteller, 152 Clubstände und mehr als 1000 Sportwagen und Showcars.

Neu im Rahmenprogramm: Gymkhana Drift-Cup, Hovercraft-Experience und Autokino mit „Fast & Furious 7“

Auf der Tuning World Bodensee treffen sich seit Jahren die Taktgeber der automobilen Zubehörindustrie und einflussreichsten Tuningclubs. Für das Szene-Highlight vom 30. April bis 3. Mai 2015 hat die Messe Friedrichshafen wieder die wichtigsten Branchenvertreter versammelt und präsentiert die spektakulärsten Showcars Europas.

In ihrer 13. Auflage wurden Ausstellungsbereiche neu strukturiert, erstmals das Thema US-Cars integriert und frische Impulse im Rahmenprogramm gesetzt. So erreicht die Liebe zum individuellen Automobil in Friedrichshafen ein neues Niveau und das Messe-Event zeigt einen umfangreichen Branchenüberblick für innovatives Zubehör, Sportwagen und Automobile.

„Eigentlich ist alles an einem Fahrzeug, das als Extra ausgewählt wird,

bereits Tuning: ein anderer Radsatz, ein Sportfahrwerk, eine umfangreichere Komfortausstattung oder Spiegelkappen aus Kohlefaser“, erklärt Messegeschäftsführer Klaus Wellmann. Zur Tuning World Bodensee 2015 erhält der automobile Mainstream mit über 1000 ausgestellten Sportwagen und Showcars eine gehörige Portion an Individualität.

Schwerpunktthemen in Friedrichshafen sind neben automobilen Zubehör in Form von Folien, Lacken, Automobilpflege, Felgen, Fahrwerken, Reifen und sportlichen Aerodynamikkomponenten auch immer mehr In-Car-Entertainment-Lösungen.

Spätestens auf der Tuning World Bodensee wird es wieder deutlich: Komfortfunktionen und Zubehör, das es meist ab Werk nur in der Luxus- und gehobenen Oberklasse gibt, sind längst für jede Auto- und Preisklasse erhältlich. Wobei in den Clubhallen und der Private-Car-Area der Tuning World Bodensee ein ganz klarer Trend zu sehen ist. Viele der bis ins letzte Detail veredelten Fahrzeuge werden immer mehr zu Sammlerstücken und so mancher getunte VW Golf, Honda Civic, Dreier BMW, Opel Kadett und viele weitere



Über 1000 Sportwagen und Showcars: Automobile Träume ganz nah

DRIVE THE LEGEND.

UND DIE EINFAHRT WIRD ZUR BOXENGASSE.



Wir freuen uns auf Ihren Besuch:

Halle B1,
Stand 502

BILSTEIN B16

Fahrspaß ist Einstellungssache: Unser BILSTEIN B16 Gewindefahrwerk mit mechanischer Parallelverstellung der Zug- und Druckstufe in zehn deutlich fühlbaren Klicks bietet durch einfache Dämpfungverstellung im eingebauten Zustand ein Höchstmaß an Individualität.

BILSTEIN



bilstein.de



Präsentiert auf der Tuning World 2014: Rechts der Weber F1 (Prototyp), 945 PS, 435 km/h, von 0 - 200 in 5,4 Sek. Preis: 1,3 Mio. Euro

Schmuckstücke sind über 20, 30 Jahre alt und längst Tuning-Klassiker.

European Tuning Showdown

Europas beste Showcars treten geschlossen beim fünften European Tuning Showdown an und kämpfen um den begehrtesten Titel der Tuning-Szene, ein höchstdotiertes Preisgeld und die exklusive Möglichkeit, auf der Tuning-Fachmesse „SEMA“ in Las Vegas als Europas Tuningbotschafter vor Ort zu sein.

Das aufregende Kräfteressen findet erstmals in der Halle B5 statt.

„Fast & Furious 7“

Bereits heute ein Klassiker bei Tuningfans ist die „Fast and Furious“-Kinofilmreihe, deren siebter Teil Anfang April seinen weltweiten Kinostart feiert. Erstmals auf einer Tuningmesse wird der aktuelle Teil „Fast & Furious 7“ ausgestrahlt, natürlich in der stilecht zum Autokino umgestalteten Rothaus-Halle A1.

Gymkhana Drift Cup

Neuen Drift-Schwung bringt der Gymkhana Drift Cup an den Bodensee. Gymkhana ist eine in den 1960ern entstandene Motorsportart, die als Breitensport die Geschicklichkeit des Fahrers fordert und in der es vor allem auf Fahrzeugkontrolle ankommt. In Kopfan-Kopf-Duellen kämpfen Europas Top-Drifter um den Sieg beim Gymkhana Drift Cup und laden das Publikum ins offene Fahrerlager ein.

Wahl zur Miss Tuning 2015

Bei der Wahl zur Miss Tuning 2015 dürfen sich die 20 Finalistinnen kein Lampenfieber erlauben, schließlich haben sich die Kandidatinnen bereits im Vorfeld gegen Hunderte von Bewerberinnen durchgesetzt. Am 3. Mai wird dann die neue Miss Tuning gekrönt und beginnt ihre Tätigkeit als globale Botschafterin einer ganzen Branche.

US-Cars

Der Traum der großen Freiheit auf vier Rädern – ob Muscle- und Pony Cars wie AMC Rebel, Ford Mustang, Dodge Charger, Legenden wie Chevrolet Impala und Cadillac Fleet-

wood Brougham oder kultige Hot Rods – auf der Tuning World Bodensee sind erstmals US-Cars und die darauf spezialisierten Branchenvertreter ein neuer Ausstellungsbestandteil in Halle B3.

Sidney's Car Sale

TV-Moderator, PS-Profi und Autoexperte Sidney Hoffmann nimmt die Autos in der Performance Area unter die Lupe. Wie in seiner TV-Show verhandelt Sidney einen Verkaufspreis mit dem Besitzer. Findet sich im Publikum ein Interessent, der bereit ist den verhandelten Preis zu bezahlen, wird noch vor Ort ein Kaufvertrag unterschrieben.

Hovercraft-Experience

Mit über 200 PS jagen mehrmals täglich Luftkissenboote über den Messe-See, das Ausstellungsgelände und die angrenzenden Grünflächen. Der amtierende Hovercraft-Weltmeister Michele Scannavino schwebt in vier Sekunden von Null auf Hundert.

Die Škoda Fun Area

Im Freigelände Ost bittet Škoda die Messebesucher ans Steuer, beim Fabia Racing Cup gilt es auf engstem Raum Fahrkönnen zu beweisen.



Technik aus dem Motorsport

100% Made in Germany



C1R PLATINUM SILBER 20"

LESEWELT
BEST BRAND
2015
KATEGORIE
Felgen

auto
TOP
MARKE
2015

3. PLATZ
KATEGORIE: NIEHTITEL
BBS
C1R & D
LESEWELT 2015

Auto
Bild
DIE BESTEN
MARKEN
IN ALLEN KLASSEN

Besuchen Sie uns in Halle B1



Sydney Hoffmann: Tuning-Autos aus zweiter Hand



Der 300er Club Sportwagen der Superlative in Friedrichshafen

dB drag Spring Break

Bass satt: beim dB drag Spring Break treten die lautesten Show-cars gegeneinander an. Welche Car-Audio-Ausrüstung mobilisiert den extremsten Schalldruck? Und ab wann kommen selbst Panzer-glasscheiben an ihre Grenzen?

Yokohama Tuning Award

Mit einem Starterfeld von rund 600 Fahrzeugen zählt der Yokohama Tuning Award zu den größten

Wettbewerben der Szene. Prämiert werden die aufwändigsten und innovativsten Show & Shine-Cars der Club- und Private-Car-Area in verschiedenen Kategorien.

Club Area

Die Club Area zählte schon in der Vergangenheit immer zu einem der Highlights in Friedrichshafen und ist mit 156 Standflächen auch diesmal das Herzstück der Tuning World Bodensee. Den ausgestell-

ten Fahrzeugen stehen die bis ins letzte Detail nach verschiedenen Themen dekorierten Clubstände in nichts nach. Ob von Tankstellen, über Werkstätten bis hin zu Autokinos – die Kreativität der Clubs kennt keine Grenzen. Die Stände mit den besten Ideen und der gelungensten Umsetzung gewinnen tolle Preise.

Lifestyle und Clubkultur

Paul van Dyk ist erfolgreicher DJ, Komponist und Musikproduzent. Mit seiner spektakulären Performance auf der „Best of Ibiza“-Party kommt am Samstagabend renommierte Clubkultur aus aller Welt an den Bodensee.

Der VOS Performance & Lifestyle Club bietet seinen Mitgliedern neben unvergesslichen Events, exklusiver Mode und atemberaubenden Erlebnissen auch handfeste Hilfe beim Kauf und Verkauf ungewöhnlicher Fahrzeuge.

Als Mitglied im VOS Performance und Lifestyle Club profitiert man von einer ganzen Bandbreite an Vorteilen innerhalb der Motorsport-Szene.

„Wir sind der Club für alle Motor-Verstrahlten und High-End-Träumer da draußen. Eine Community, die Interessen verbindet und neue Freundschaften entstehen lässt. Immer nach dem Motto: Be different. Be loud. Be VOS.“

ÖFFNUNGSZEITEN UND EINTRITTSPREISE

Das Internationale Messe-Event für Auto-Tuning, Lifestyle und Club-Szene findet von Donnerstag, 30. April bis Sonntag, 3. Mai 2015 statt und ist täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

Die Tageskarte kostet 13, ermäßigt und im Vorverkauf 11 Euro. Im Vorfeld können sich die Besucher Eintrittskarten online unter www.tuningworldbodensee.de/twb/besucher/tickets-online.php sichern. Weitere Informationen unter:

www.tuningworld.de und

<http://www.facebook.com/tuningworldbodensee>.



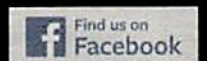
Your TYRES
Since 1917



www.yokohama.de

Eine starke Marke mit starken Produkten

Namhafte Fahrzeughersteller vertrauen bereits in der Erstausrüstung auf unsere Reifen. YOKOHAMA Reifen bringen die Performance, die Sie erwarten dürfen. Verlässliche Sicherheit – in jeder Situation.



www.facebook.com/yokohama.reifen

YOKOHAMA –
Technologiepartner von



YOKOHAMA –
offizieller Fußballsponsor



30.04. – 03.05.2015



Internationale Messe
für Auto-Tuning,
Lifestyle und
Club-Szene

NEU

ADVAN
NEOVA AD08R

ADVAN
Sport V105



**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



R8 4.2, Bj. 2008, 420 PS, 55900 km, hellblau, unfallfr., Handschalter, NR, Klima, Navi, 65.000,- €. Tel. 08123/987170

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

BMW

850 Ci, EZ 12/97, 92000 km, top gepflegt, barbadogrün, Büffelleder anthr., Kompl.-Ausstattung, M-Aero-Paket, 8-fach Mischbereifung, Einbautelefon, Standhgz., 6-fach CD, EDC, AUC, PDC hinten u.v.m. von privat, 39.500,- €. Tel. 089/6124505 oder 0174/3363847



M135i, Sportsitze, EZ 03/2014, 11888 km, 235 kW (319 PS), Estorilblau 2, Navi Business, Klima, Xenon, SHZ, 32.150,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Industriestrasse 37-39, 50389 Wesseling, Tel. 02232/1897-0, www.horn-gruppe.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26361

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

Z3 Coupé Hamann Le Mans 3,0, 125000 km, schwarz, Scheckheft, Topzustand, Vollausst., 14.900,- €. Tel. 0176/76081277

BMW Z3, 4 WR 205/60R15 95H 5 Loch Alu, 7 mm, 175,- €. Tel. 0202/7479079 oder 0171/9916643

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

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



M5 Competition Paket M DKG, EZ 04/2015, 1010 km, 423 kW (575 PS), Singapur Grau, Leder, Navi Prof., Klima, SD, SHZ, 99.995,- € (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. 26355

BMW Alpina



B33.0 S Bi-Turbo Coupé PDC Allrad, EZ 08/2010, 53000 km, 294 kW (400 PS), Havanna, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 35.780,- €. 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. 26352

Chevrolet



Camaro Coupé 6.2 V8 Automatik 44.990,- € NEU! Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 18,9; außerorts: 9,7; komb.: 13,1; CO₂-Emission komb.: 304 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz. Buchholz, Tel. 030-474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26346

Citroen



Citroen 2 CV, Bj. 87, 60000 km, TÜV 04.16, top Zustand, 8900,- €. Tel. 01520/2493547

Corvette



C7 Stingray LT1 6.2 V8 7-Gang 76.990,- € NEU! Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 19,1; außerorts: 7,8; komb.: 12,0; CO₂-Emission komb.: 279 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26348

Offizieller Corvette Vertragshändler



C7 Stingray LT1 6.2 V8 7-Gang 77.000,- € NEU! Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 19,1; außerorts: 7,8; komb.: 12,0; CO₂-Emission komb.: 279 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26349

Ferrari

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

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

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

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

Jaguar

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

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



E-Type Roadster, Bj. 70, restauriert, Classic-Data 2+, 68.800,- €. Tel. 0163/1949839

Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2014, 5 km, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €. Tel. +49(0)176/63373466

Lexus



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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 07 11/320 688 88
Fax 07 11/182 - 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

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

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



SL350 Autom., EZ3/2004, 19500 km, 180 kW (245 PS), silber, Leder, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 29.900,- € 0170/7470586
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26331

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

500 SEC, 1991, 145000 km, anthrazit, au-Bergew. Pflegezust., Daimlerschätzung: 12.000,- €, VB. Tel. 0175/5933361



SLK 55 AMG Leasingübernahme, EZ 4/2014, 15000 km, 310 kW (422 PS), Vollaustattung, Diamantweiß BRIGHT metallic, Leder Exklusiv schwarz. Leasing bis 04.2017, keine Anzahlung, Rest-km 45.000, mtl. Rate 1195,- € (MwSt. awb.), 0172/8363414, chris-munich@gmx.net
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26369

Suche SLS AMG Flügeltürer, von privat. Tel. 0171/1457683

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

Michalak



Michalak C7 Bausatz, EZ 2/2004, 40000 km, 45 kW (61 PS), Stoff, Michalak C7 Kit - Car - Komplettbausatz auf Smart Roadster Basis. Für Bastler, inkl. Anleitung. Einer der letzten Bausätze, 15.000,- €. Tel. 0170/3157669
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26373

Mini

Cooper S Clubman, Bj. 2010, 49000 km, blau-met., Talleder, Xenon, Sportpaket, Topzust., 12.800,- €. 0176/76081277



Cooper S Clubsport, NP 50.000,- €, EZ 2014, 230 PS, 12800 km, 1. Hd., un-frei, k. Rennen, 29.995,- €. 0151/18980736

Porsche

Autohaus sucht 964 + 993. 07231/17070 H



991 Carrera S PDK, 1. Hd., NP 125.000,- €, EZ 10/2013, 12100 km, u. a. Sport Chrono, Sportabgas., PASM, VB 96.991,- €. Tel. +49 176 24 900 900

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

911 Carrera RS 3.2 H-Zulassung, EZ 7/84, 170 kW. Motorrad Fuchs, Wolfgang Fuchs, Meller Str. 283, 49084 Osnabrück, Tel. 0541/404390, info@motorrad-fuchs.com

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

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

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

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



Cayman S Sport Chrono, EZ 2/2013, 8500 km, 239 kW (325 PS), rot, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., PDK, PASM, Burmester, ACC, Bi-Xenon, Torque Vectoring, 18 Wege Sitze, Sport Chrono, 69.500,- €. sftchr@web.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26375

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

Radical



SR 3 1300, EZ 6/2006, 2000 km, 151 kW (205 PS), weiss, VB 22.000,- €. Tel. 0172/8210705
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26335

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

www.indysport.de H



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.
Service - Verkauf - Beratung

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

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

www.luetticke-motorsport.de H



Mustang - Ex Marc VDS mit Gruppe H Wagenpass, einsatzbereit, diverses Zubehör, 189.210,- Euro, MwSt. awb. Jürgen Alzen Motorsport, Tel. 0171/6246271, j.alzen@t-online.de H

Rennttransporter



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



mehrere TRAILER
sofort VERFÜGBAR!
www.trailertech.eu

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



Ford GT Rennwagen für VLN SPX /SP9 GT3, ABS, ASR, Paddleshift, Siegerfahrzeug 10. VLN 2014, 420.000,- € MwSt. awb. Jürgen Alzen Motorsport, Telefon 0171/6246271 j.alzen@t-online.de H



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

Olaf Manthey

Der Zwirbelbart wird 60

Von GUSTAV BÜSING

Vom Privatfahrer über den Profi mit Werksvertrag bis zum erfolgreichen Teamchef - Olaf Manthey ist seinen Weg im Motorsport immer konsequent gegangen. Eine zentrale Rolle spielte dabei die legendäre Nordschleife des Nürburgrings. Am 21. April wird Olaf Manthey 60 Jahre alt.

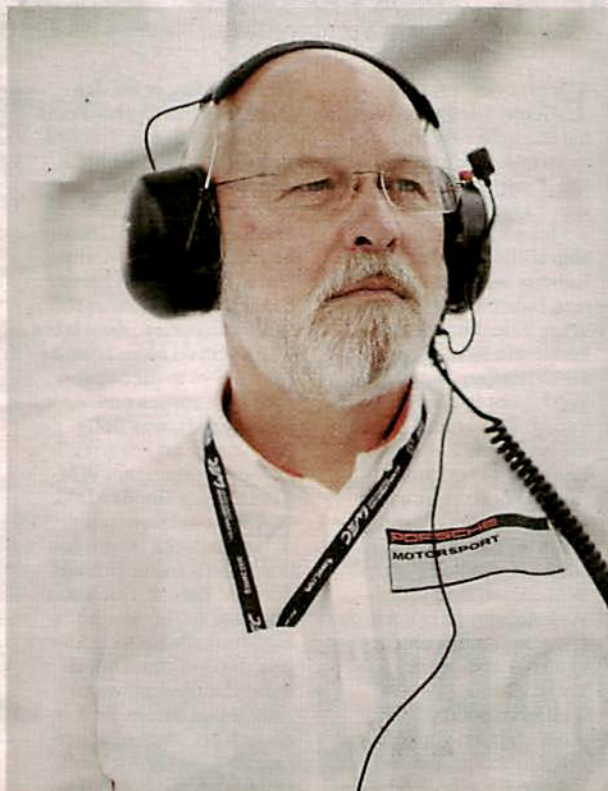
Den Rennsport-Bazillus hat sich der gebürtige Bonner schon im Alter von elf oder zwölf Jahren eingefangen. Der Ausflug mit dem Vater zum 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring genügte. 1974 macht er nicht nur den Führerschein, sondern löst auch gleich die Lizenz für den Motorsport. Mit einem Simca 1200 S bestreitet er zu Beginn Berg- und Rundstreckenrennen.

Ein Ausflug in den Formelsport ist nicht von Erfolg gekrönt. 1980 versucht sich Olaf Manthey in der Formel Super-V, wo er durchaus Spuren hinterlässt. «Das war nicht so mein Feld, weil ich den anderen immer über die Räder gefahren bin», bekennt der Tourenwagen-Haudegen. «Meine Frau hat deshalb einen Vogel gekriegt, sodass ich nach einem Jahr wieder in den Tourenwagensport zurückgekehrt bin.»

Durchbruch im kleinen Escort

Manthey ist in dieser Zeit lupenreiner Amateur. Als gelernter Maschinenbauer arbeitet er bei einer Bauunternehmung im Bonner Raum und bewegt im Alltag Lastwagen, Dreiachskipper, Sattelzug, Planierdraupe oder Betonpumpe. Das verdiente Geld wird ganz überwiegend in den Ford Escort RS 2000 und ins Hobby Motorsport investiert: «Damals haben meine Frau und ich das Geld nicht für neue Jeans, sondern lieber für Rennreifen ausgegeben.»

Der Durchbruch kommt 1983 beim Lauf zur Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM) am Nürburgring. Gemeinsam mit den Spitzenfahrern der Kultserie ist die Rennsport-Trophäe bei den Läufen am Samstag und Sonntag unterwegs. Am Samstag schüttet es wie aus Eimern. Olaf Manthey nutzt die Chance, mit dem kleinen Escort auf der Nordschleife mitzumischen: «Da hing ich dem Turbo-Capri von Zakspeed zeitweise unter dem Heckflügel. Die konnten mit ihren breiten Walzen die Kraft nicht auf den Bo-



Mittlerweile Voll- statt Zwirbelbart: Geburtstagskind Manthey

den bringen, schwammen fast überall auf.» Manthey wird sensationell Dritter.

Der verdiente Lohn des Parforce-Ritts ist der erste Werksvertrag mit Austin Rover 1984 für die neu gegründete Deutsche Produktionswagen-Meisterschaft (DPM), aus der später die DTM hervorging. Auf die Vitesse folgten Alfa Romeo, BMW (Isert) und ab 1992 Mercedes. Zwei Siege, 14 Podestplätze und eine Trainingsbestzeit stehen für den Mann mit dem charakteristischen Zwirbelbart in der DTM-Statistik.

Der Übergang vom Fahrer zum Teamchef vollzieht sich mit der Tätigkeit als Technischer Leiter bei Persson Motorsport in der DTM. 1996 machen sich Olaf Manthey und seine Frau Renate, mit der er seit 1981 verheiratet ist, mit der Firma Manthey-Racing GmbH in Rheinbreitbach selbstständig. Mit einer 400-Quadratmeter-Werkstatt und zwei Angestell-

ten steigt man in den Porsche Supercup ein. Nach Platz 4 im ersten Jahr gewinnt die Mannschaft viermal in Folge die Teamwertung im Supercup. Der erste Auftritt bei den 24h von Le Mans 1999 endet mit dem Sieg in der GT-Klasse.

Schon fünf Mal King am Ring

1999 wagt das Ehepaar Manthey den Umzug in einen Neubau im Gewerbegebiet in Meuspath, einen Steinwurf entfernt vom Nürburgring. Das Risiko ist hoch: Eine Bank in Mayen finanziert 90 Prozent des Investments. 1100 Quadratmeter, sieben Hebebühnen, aber auch schlaflose Nächte. «Im Rennauto konnte ich damals alle Sorgen vergessen, weil du auf der Strecke alles aus dem Kopf bekommen musst, was nicht zum Fahren gehört.» Trotzdem hängt er im Herbst 2005 nach 28 Gesamtsiegen in der VLN den Helm endgültig an den Nagel. «Plötzlich fragte ich mich



Starkes Team und seit 1981 verheiratet: Olaf und Renate Manthey



DTM: Ende der 80er auf BMW



Erster Werksvertrag: Rover



1990: Porsche Carrera Cup



VLN: 28 Siege, u.a. auf 100E



Teamchef-Sieg: Le Mans 1999



DTM-Oberhaupt bei Persson



Mythos: Manthey's «Dicker»



Als Teamchef zu Erfolgen geführt: Werks-GT-Porsche in der WEC

im Auto: «Brauchst du das eigentlich noch?» Am gleichen Abend habe ich beschlossen, keine Rennen mehr zu fahren.»

Was zuvor nicht gelingen will, gelingt als Teamchef: Zwischen 2006 und 2009 gewinnt Manthey-Racing viermal in Folge das 24h-Rennen auf dem Nürburgring, 2011 noch ein weiteres Mal. Der «Dicke», der gelbgrün lackierte Porsche, wird zum Mythos. Im September 2007 verunglückt Sohn Marcel, der die Firma übernehmen sollte, bei einem Verkehrsunfall tödlich. So verbündet sich Manthey mit den Raeder-Brüdern, die 40 Prozent der gemeinsamen Firma übernehmen. 2013 erwirbt Porsche die Mehrheit an Manthey's Anteil; die Zukunft des Unternehmens ist aufs Beste gesichert. Der Beratervertrag, der ihn mit Porsche und der Leitung des GT-Werks in der WEC verbindet, wird jedes Jahr mehr Richtung Ruhestand zurückgefahren.

Ob als Privat- und Werksfahrer oder als Teamchef – das Erfolgsgeheimnis des Olaf Manthey formuliert keiner besser als er selbst: «Ich war schon immer sehr willensstark. Wenn ich ein Ziel vor Augen hatte, habe ich das immer mit aller Konsequenz verfolgt. Wenn du was erreichen willst, darfst du vor nichts kneifen.» ♦

Namen & Nachrichten

Erinnern an Moore und Spychiger

»» **Giedo van der Garde** Der ehemalige Formel-1-Pilot von Sauber feiert am 25. April seinen 30. Geburtstag. Der Niederländer hatte vor dem Saisonauftakt 2015 vor mehreren Gerichten erfolgreich seinen Anspruch auf ein Stammcockpit des Schweizer Rennstalls für dieses Jahr eingeklagt. Erst unter Druck der richterlichen Entscheidungen und drohenden Beschlagnahme seiner Rennwagen und Equipments lenkte Sauber in Melbourne (Australien) ein. Für eine Ausgleichszahlung von 15 Millionen Euro gab Van der Garde seine Ansprüche auf einen Platz am Steuer auf und stimmte einer Vertragsauflösung zu. Seine weitere Zukunft als Rennfahrer ist ungeklärt. Le Mans oder die DTM würden ihn reizen. Das Thema F1 ist für den Moment gegessen. 2013 hatte Giedo van der Garde bei Caterham seine bislang einzige F1-Saison als Stammpilot bestritten.

»» **Greg Moore** Der 1999 tödlich verunglückte Kart- und ChampCar-Rennfahrer wurde am 22. April vor 40 Jahren (1975) geboren. Der Kanadier wurde 24 Jahre alt. Er starb am 31. Oktober 1999 beim ChampCar-Saisonfinale auf dem Ovalekurs von Fontana (USA). Einige Tage vor dem fatalen Rennen hatte der Indy-Lights-Champion von 1995 einen Motorroller-Unfall im Fahrerlager und startete deshalb mit einer Manschette an seiner verletzten rechten Hand. Von ganz hinten, weil er wegen der Verletzung das Qualifying verpasst hatte. Nach einem Dreher bei rund 320 km/h wurde

sein Forsythe-Reynard-Mercedes am Streckenrand ausgehebelt und prallte mit der Cockpitöffnung gegen einen Erdwall.

»» **Jean-Eric Vergne** Der Ferrari-F1-Testpilot wird ebenfalls am 25. April 25 Jahre alt. Der Franzose war von 2012 bis 2014 Stammpilot bei Toro Rosso und bestritt dort insgesamt 58 Grand-Prix-Rennen. Seine besten Ergebnisse waren jeweils P6 in Kanada (2013) und Singapur (2014). Unterm Strich sammelte er 51 WM-Punkte. Seit seinem Aus als Stammpilot in der Formel 1 geht Vergne regelmäßig in der neuen Formel E an den Start, wo zwei Pole-Positions seine bisher größten Erfolge waren. 2010 gewann «JEV» den Titel der britischen F3.

»» **Tommy Spychiger** Am 25. April jährt sich zum 50. Mal der Todestag des früheren Schweizer Sportwagen-Rennfahrers. Spychiger war 1950 – im Alter von 23 – in den Motorsport eingestiegen. Nach den Anfängen bei der Marke Osca und zwei Jahren in der Formel Junior kehrte er 1960/61 als Abarth-Werksfahrer zu den Sportwagen zurück. Dort startete er auf der Rundstrecke und am Berg. 1965 ging Tommy Spychiger für die Scuderia Filipinetti ins Rennen. Bei den 1000 Kilometern von Monza übernahm er nach dem ersten Tankstopp von Landsmann Herbert Müller das Steuer eines Ferrari 365 P2. In seiner ersten vollen Runde fuhr er ohne erkennbare Bremswirkung in der Parabolica-Kurve geradeaus. Sein Wagen überschlug sich und brannte vollständig aus. ♦ CE/MSA

Motorrad-Stars gestern & heute
ACHTUNG FAHRERLAGER!

1990

JOHN KOCINSKI



2014

Er war ein verkanntes Genie. Die ganze Welt hat ihn belächelt, und ich kann mich noch an die Karikatur eines italienischen Magazins erinnern, wo John Kocinski als Affe abgebildet war, den Kenny Roberts mit Bananen füttert. Dabei war sein fahrerisches Talent unbestritten. Er war ein Komet, der schon als 17-Jähriger Yamaha-Werkspilot in der AMA Superbike war und dann auf die berühmte Ranch von Kenny Roberts kam. Roberts ließ ihn zunächst nur vereinzelt GP fahren. Dann wurde er gleich in seiner ersten kompletten WM-Saison 1990 250er-Weltmeister. Aber auch seine Sonderlichkeiten kamen schnell zum Vorschein.

Ich kann mich gut erinnern, als ich von Roberts gebeten wurde, für den Ungarn-GP ein Wohnmobil zu organisieren. Darin schlief Kocinski nicht einmal. Er duschte woanders, weil er die Duschen nicht schmutzig machen wollte, und er benötigte um die vier Stunden am Tag, um seine Ausrüstung zu reinigen. Der strahlende Zustand, in dem er das Wohnmobil zurückgab, verschlug dem Vermieter die Sprache.

Doch «Little John» kam mit seinen Mechanikern nicht klar, die erwarteten Erfolge bei den 500ern blieben aus. Kenny Roberts trennte sich Ende 1992 von ihm. Er ging zurück zu den 250ern, doch mit der unterlegenen Suzuki konnte er nicht an frühere Erfolge anknüpfen. Nachdem er in Assen mutwillig den Motor

zerstörte, flog er bei den Japanern raus. Cagiva-Teamchef Giacomo Agostini ließ sich nicht zweimal bitten, und Kocinski schrieb hier nach die erfolgreichste Epoche der Cagiva-Historie: Er wurde 1994 WM-Dritter. Doch der Rennstall musste danach wegen Finanzproblemen zusperrten. Zwei Jahre war Kocinski ohne Team, kehrte 1996 in die Superbike-WM zurück und schaffte dort, was Doug Polen und Carl Fogarty zuvor misslang: Den WM-Titel mit der Honda RC45.

Nach zwei weiteren glanzlosen Jahren bei den 500ern zog er sich aus der WM zurück. Doch was Kocinski seither geschafft hat, straft alle Kritiker Lügen, die ihm einen krankhaften Sauberkeitsschwachsinn nachgesagt hatten. Es war einfach ein immens ausgeprägter Sinn für Ästhetik, verbunden mit Perfektionismus. Dank diesen hat er erst seine eigene Villa in Beverly Hills mit den besten Architekten der USA ausgebaut und gewinnbringend an einen Schönen und Reichen Hollywoods verkauft. Nach dem gleichen Strickmuster ist er seither zu einem der reichsten Immobilienhändler Hollywoods aufgestiegen. Ebenso ist der heute 47-Jährige zu seinen Wurzeln zurückgekehrt und fährt bei der Southern California Flat Track Association zum Spaß Dirt-Track-Rennen. Mit den teuersten, edelsten und am saubersten aufgebauten Bikes, die in den USA je über Lehm-Ovale getrieben wurden. Und wo er fährt, gewinnt er auch. PEPI BÖRÖCZKY/IP



John Kocinski: 250er-Weltmeister 1990 auf Yamaha

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

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

Sonderkorrespondenten:
Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
Markus Lehner, Irine Paulovits, Thomas Schiffner

Freie Mitarbeiter:
Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,
Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhring,
Martin Grubler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard
Jost, Sven Kopf, Annette Laqua, Hendrik Medrow,
Wolfgang Monsehr, Robert Poiran, Achim Schlang,
Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno
Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,
Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat,
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jörg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
dpa/picture alliance, Daniel Fessel, Jean-Pierre-
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-
kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozza, Nico
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Wesse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSPP

Kolumnisten: Sirrona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller

Art Director:
Silvio Lötscher

Grafik und Produktion:
Jürg Schneider, Sophie Semmelmann

VERLAG
Motor-Presse (Schweiz) AG
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 55
Telefax +41 (0)44 806 55 00
www.motorpresse.ch
verlag@motorpresse.ch
CEO/Geschäftsführung:
Reto Feurer

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

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

Webverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 – 1546

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
0711 182 – 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
0711 182 – 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL
Präsident:
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann
CEO:
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier
Druck:
Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg
Vertrieb:
DIPV 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); Studie-
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-
tionsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00
(D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88,
Telefax 0711-182 2550
Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31
300 62 67, motorsportaktuell@staeimpfli.com
© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur
mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.
Für unverlangt eingesandene Manuskripte über-
nimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1471-8488



G. van der Garde



G. Moore



T. Spychiger

Opfer Rosberg Zur laufenden Formel-1-WM und Mercedes-Dominanz

Seien Mercedes die Erfolge in der Formel 1 gegönnt. Sie haben ja lange dafür gearbeitet. Aber was mir gehörig auf den Nerv geht, sind die ewigen Schwafeleien von Toto Wolff und Niki Lauda, dass es angeblich keine Stallorder gibt. Wenn Nico Rosberg dem Lewis Hamilton zu nahe kommt oder bessere Zeiten fährt, wird er von der Box mit Ansagen wie «Achte auf den Spritverbrauch» und «Schöne deine Reifen» eingebremst. Das ist natürliche keine Stallorder! Und wie kann es sein, dass Hamilton in China beim Start schräg auf seiner Position stehen darf und ausgerechnet unter Gelb seine schnellsten Runden fahren kann, ohne dass das Verhalten von den Kommissaren überprüft wird? Für mich ist Hamilton bei Weitem nicht der beste Fahrer im Feld, sondern die mimosenhafte Diva, die das Glück hat, mit dem Hintern im besten Material zu sitzen und dabei noch die uneingeschränkte

Unterstützung von Wolff und Lauda genießt. Dafür muss dann leider Rosberg geopfert werden.

Joachim Gorwa,
D-21436 Marschacht

Künstler Fangio & Co. Zu «Einbremsen statt verbieten», MSA 17/2015

Einfach lächerlich, die Reaktionen des DMSB. Diejenigen, die ein Fahrzeug bei 300 km/h nicht kontrollieren können, haben ebenso wenig eine Chance bei 250. Drehzahlbegrenzer? Es gibt Situationen, in denen Beschleunigen der sicherste Ausweg ist, um ein außer Kontrolle geratenes Fahrzeug abzufangen. Erstaunlich, dass Rosemeyer, Nuvolari und Fangio mit ihren noch schnelleren und weniger lenkbaren Fahrzeugen überhaupt eine Runde um die Nord-schleife drehen konnten. Aber die ältere Generation weiß: «The Throttle works both Ways».

Alex Hodgkinson,
D-37589 Echte

In die Röhre gucken Zur MotoGP im TV

MotoGP-Fans, die den TV-Sender Eurosport2 nicht empfangen können oder wollen, haben dieses Jahr genug Zeit, sich darüber Gedanken zu machen, ob Eurosport wirklich die richtige Senderwahl für die Übertragungen ist.

Ralf Ludwig,
D-66636 Tholey-Hasborn

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

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 21.4.

- 17.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (W) SKY SPORT 2
- 19.25 Inside Grand Prix, Formel-1-Magazin ORF SPORT+
- 20.30 Kulturrenwagen (Magazin) MOTORVISION TV
- 21.15 United Sports Car USC, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) MOTORS-TV
- 23.00 Pit Stop: Magazin zur Langstrecken-WM, Berichte/Interviews EUROSPORT
- 20.10 Classic Races: Porsche Carrera Cup 1990 (Magazin/Dok.) MOTORVISION TV
- 23.30 All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM, Berichte/Interviews EUROSPORT

MITTWOCH, 22.4.

- 13.10 Rückspiegel: Die Panamericana in den 1950ern (Magazin/Dok.) MOTORVISION TV
- 15.00 Classic Ride: Das Rallye-Jahr 1972 (Magazin/Dok.) MOTORVISION TV
- 18.40 United Sports Car USC, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) MOTORS-TV
- 19.30 Motorheads: Sabine Schmitz (Magazin/Dok.) MOTORVISION TV
- 20.00 Formel 1, Wien (A), Show-Run (W) ORF SPORT+
- 20.20 Langstrecken-WM, Silverstone (GB), 8h-Rennen (Zus.) MOTORS-TV

DONNERSTAG, 23.4.

- 20.45 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

FREITAG, 24.4.

- 0.00 All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM, Berichte/Interviews EUROSPORT
- 18.00 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Rennen, 1. Tag (Zus.) SPORT 1
- 21.30 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Rennen, 1. Tag (Zus.) SPORT 1+
- 22.00 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Live-Stages (live) SPORT 1+
- 22.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (W) SKY SPORT 2
- 23.45 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

SAMSTAG, 25.4.

- 0.55 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Live-Stages (W) SPORT 1+
- 12.30 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Live-Stages (W) SPORT 1+
- 3.00, 4.20 GP1, Sakhir (BRN), 1. und 2. Rennen (W) SKY SPORT 2
- 11.20 IndyCar, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) SPORT 1 US
- 11.45 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 1. Rennen (live) SPORT 1
- 11.45 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
- 11.55 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 1. Rennen (live) SPORT 1+
- 13.00 ADAC GT Masters, Oschersleben (D), 1. Rennen und Analysen (live) SPORT 1
- 14.30 Formel Renault 3.5, Alcaniz (E), 1. Rennen (live) EUROSPORT
- 15.40 GT Open, Le Castellet (F), 1. Rennen

(live) MOTORS-TV

- 18.55 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Rennen, 2. Tag (Zus.) SPORT 1
- 22.45 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Rennen, 2. Tag (Zus.) SPORT 1+
- 23.00 Formel Renault 2.0, Alcaniz (E), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
- 23.10 Rallye DRM, Magazin zur Deutschen Meisterschaft SPORT 1+
- 23.25 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 1. Rennen (W) SPORT 1+

SONNTAG, 26.4.

- 0.00 NASCAR, Richmond/Virginia (USA), Rennen (live) MOTORVISION TV
- 1.10, 8.25 ADAC GT Masters, Oschersleben (D), 1. Rennen (W) SPORT 1+
- 8.10 Rallye DRM, Vogelsberg (D), 3. Lauf, (Zus.) SPORT 1+
- 9.30 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 2. Rennen (live) SPORT 1+
- 12.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (W) SKY SPORT 2
- 13.00 ADAC GT Masters, Oschersleben (D), 2. Rennen und Analysen (live) SPORT 1
- 13.10 ADAC GT Masters, Oschersleben (D), 2. Rennen und Analysen (live) SPORT 1+
- 13.15 Formel Renault 3.5, Alcaniz (E), 1. Rennen (live) EUROSPORT
- 13.55 Rallycross-WM, Montalegre (P), Rennen (live) ORF SPORT+
- 14.30 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Rennen, 2. Tag (Zus.) SPORT 1+
- 15.15 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 2. Rennen (Zus.) SPORT 1
- 15.20 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 3. Rennen (live) SPORT 1
- 20.15 NASCAR, Richmond/Virginia (USA), Rennen (W) MOTORVISION TV
- 21.00 IndyCar, Birmingham/Alabama (USA), Rennen (live) SPORT 1 US
- 21.45 GT Open, Le Castellet (F), 2. Rennen (W) MOTORS-TV

MONTAG, 27.4.

- 0.00 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Rennen, 3. Tag (Zus.) SPORT 1
- 0.35 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Rennen, 3. Tag (Zus.) SPORT 1+
- 1.15, 8.30 Motorsport Weekend (Magazin) EUROSPORT
- 3.45 Rallye-WM, Villa Carlos Paz (RA), Rennen, 1.-3. Tag (Zus.) SPORT 1+
- 12.30 Formel Renault 2.0, Alcaniz (E), 3. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
- 18.35 IndyCar, Birmingham/Alabama (USA), Rennen (W) SPORT 1 US
- 20.40 Rallye DRM, Vogelsberg (D), 3. Lauf, (Zus.) SPORT 1+
- 20.55 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 1. Rennen (W) SPORT 1+
- 21.40 ADAC GT Masters, Oschersleben (D), 1. Rennen (W) SPORT 1+
- 22.45 ADAC Formel 4, Oschersleben (D), 2. Rennen (W) SPORT 1+
- 23.30 ADAC GT Masters, Oschersleben (D), 2. Rennen (W) SPORT 1+

DIENSTAG, 28.4.

- 1.15 European Le Mans Series, Silverstone

(GB), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

MOTORRAD

DIENSTAG, 21.4.

- 14.45 Motocross-WM, Arco di Trento (I), 1. Rennen (W) MOTORS-TV
- 15.35 Motocross-WM, Arco di Trento (I), 2. Rennen (W) MOTORS-TV
- 20.45 Motorrad-WM, Termas de Rio Hondo (RA), Höhepunkte ORF SPORT+

MITTWOCH, 22.4.

- 23.45 Motorrad-WM, Termas de Rio Hondo (RA), Höhepunkte ORF SPORT+

DONNERSTAG, 23.4.

- 9.00, 9.30 Superbike-WM, Assen (NL), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
- 9.30, 18.30 Superbike-WM, Assen (NL), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
- 17.45, 22.55 Motocross-WM, Arco di Trento (I), 1. Rennen (W) MOTORS-TV
- 18.40, 23.50 Motocross-WM, Arco di Trento (I), 2. Rennen (W) MOTORS-TV
- 22.05 Freestyle-Motocross-WM, Basel (CH), Night of the Jumps (W) MOTORS-TV

FREITAG, 24.4.

- 11.45 High Octane: Monsters of Motocross (Magazin/Dok.) MOTORVISION TV
- 12.00 Motocross-WM, Pietramurata (I), Rennen (Zus.) SPORT 1+
- 14.45 Motorrad-WM, Termas de Rio Hondo (RA), Höhepunkte ORF SPORT+

SAMSTAG, 25.4.

- 17.45 Motorrad-WM, Termas de Rio Hondo (RA), Höhepunkte ORF SPORT+

SONNTAG, 26.4.

- 12.45 Motocross-WM/MX2, Valkenswaard (NL), 1. Rennen (live) MOTORS-TV
- 13.45 Motocross-WM/MXGP, Valkenswaard (NL), 1. Rennen (live) MOTORS-TV
- 15.45 Motocross-WM/MX2, Valkenswaard (NL), 2. Rennen (live) MOTORS-TV
- 16.45 Motocross-WM/MXGP, Valkenswaard (NL), 2. Rennen (live) MOTORS-TV

MONTAG, 27.4.

- 1.15, 8.30 Motorsport Weekend (Magazin) EUROSPORT

IM NÄCHSTEN HEFT / 28.04.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Storys & News
DTM: Vor dem Saisonstart
Rallye-WM: Argentinien
Rallycross: Zum WM-Auftakt
MOTORRAD
MotoGP: Vor Spanien-GP
Motocross-WM: Valkenswaard

TERMINE

AUTOMOBIL

23.-26.4.	Rallye, Villa Carlos Paz	WM	RA
24.-26.4.	Rallycross, Montalegre	WM	P
25./26.4.	GT Masters, Oschersleben		D
25.4.	VLN/4-Stunden-Rennen, Nürburgring		D
26.4.	Formel Renault 3.5/2.0 Euro, Alcaniz		E
26.4.	IndyCar, Birmingham/Alabama		USA
26.4.	NASCAR, Richmond/Virginia		USA
26.4.	GT Open, Le Castellet		F
26.4.	ADAC Formel 4/Procar, Oschersleben		D

MOTORRAD

24.4.	Speedway/Bundesliga, Landshut	DM	D
25.4.	Supercross, East Rutherford/New Jersey	WM	USA
25.4.	Freestyle-Motocross, München	WM	D
25./26.4.	Trial, Motegi	WM	J
25.4.	Speedway/Paare, Meissen		D
26.4.	Moto3/Junioren, Portimao	WM	E
26.4.	Motocross, Valkenswaard	WM/EM	NL
26.4.	Supermoto, Ottobiano	WM	I
26.4.	Moto2/Superbike, Portimao	EM	E
26.4.	Motocross, Pyrgojo	EM	UA
26.4.	Grasbahn, Swingfield	EM	GB
26.4.	Motocross, Hänchen	DM	D
26.4.	Motocross/Seitenwagen, Geisleden	DM	D
26.4.	Straßensport, Ledenon	SM	CH
26.4.	Motocross, Imbach	ÖM	A
26.4.	Supermoto, Greinbach	ÖM	A
26.4.	Speedway, Neustadt		D
26.4.	Grasbahn, Schwarme		D

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 25. April, 4-Stunden-Rennen VLN Nürburgring; 17. Mai, ADAC 24-Stunden-Rennen Nürburgring. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de





FÜR ALLE, DIE GANZ VORN SEIN WOLLEN

PS – das Magazin für sportliche
Motorradfahrer. Faszination und Action
für alle, die es sportlich lieben.

In dieser Ausgabe das Special
Alles übers Fahrwerk.

**AUCH ALS
E-PAPER
FÜRS IPAD**



PS sportlich schnell motorradfahren

Über 330 km/h: Kawasaki H2R

05 | MAY 2015

DER TEST DES JAHRES

EXKLUSIV: NEUE SUPERBIKES IM VERGLEICH

SHOOT-OUT

- BMW S 1000 RR
- Yamaha YZF-R1
- Ducati 1299 Panigale S

VERGLEICHSTEST POWER PUR

BMW S 1000 R • KAWASAKI ZX-10R • SUZUKI GSX 1300 R Hayabusa • KTM 1290 Super Adventure

GROSSES SPEZIAL: Alles übers FAHRWERK

NIE MEHR ÄRGER MIT DER DAMPFUNG!

SUZUKI GSX-S 1000

Deutschland €3,90
Österreich €4,40; Schweiz sfr 7,20;
Dänemark € 6,50; Italien € 5,20;
Slowenien € 5,20; Spanien € 5,20

PS-ONLINE.DE



www.ps-online.de

**JETZT NEU
AM KIOSK**