

MOTORSPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



Langstrecken-WM
Porsche bei Test vor Toyota und Audi S. 12



MotoGP
Interview mit Katar-Sieger Lorenzo S. 20

Jeden Dienstag neu

Tourenwagen-WM
Große Vorschau auf das erste Rennen S. 16



MotoGP
Warum Honda neue Wege gehen muss S. 19

Formel 1
GP-Sensation Haas und seine Vorgänger S. 8

Moto2
Lüthi will noch nicht vom WM-Titel reden S. 24

Rallye-WM
Michèle Mouton im Exklusiv-Interview S. 18

Panorama
Serie, Teil 13: Fliegen wie der Nikolaus S. 34

motorsport-aktuell.com

Formel 1 / Das Kräfteverhältnis nach dem ersten Grand Prix

DER GROBE TEAMCHECK



Der Grand Prix von Melbourne hat Anhaltspunkte geliefert, wie sich die F1-Saison 2016 entwickeln könnte. Wir haben alle Teams unter die Lupe genommen und uns gefragt: Wie geht es am Wochenende in Bahrain weiter? **ab S. 4**

9 771421 848071

LIEBE LESER!

Man könnte an der Stelle über Bernie Ecclestones beharrliches Festhalten am Qualimodus der Formel 1 lamentieren (siehe Seite 3). Und es gäbe wahrlich genug Gründe, um auf den kleinen Engländer zu schießen. Aber Hand aufs Herz: Was bringt es? Der Formel-1-Zampano ist noch (fast) nie von seiner sturen Linie abgewichen. Vielleicht hilft es, dass Fahrer und Teams die graue Eminenz öffentlich kritisieren. Wenn nicht, dann gäbe es ja noch das probate Mittel eines Streiks. Das hatten wir in der Formel 1 zuletzt 1982. Aber so weit wollen wir jetzt noch gar nicht denken. Freuen wir uns lieber auf ein spannendes Rennwochenende – mit MotoGP in Argentinien, dem Auftakt der Tourenwagen-WM in Le Castellet (Vorschau S. 16) und dem Saisonstart der VLN (S. 15). Außerdem legt auch die TCR los (S. 15). Und das ausgerechnet im Rahmenprogramm der Formel 1 in Sakhir. Aber das hat vielleicht auch sein Gutes. Dann muss Mister Ecclestone wenigstens nur den Kopf aus seinem Büro in Bahrain halten, um authentischen Motorsport zu sehen.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



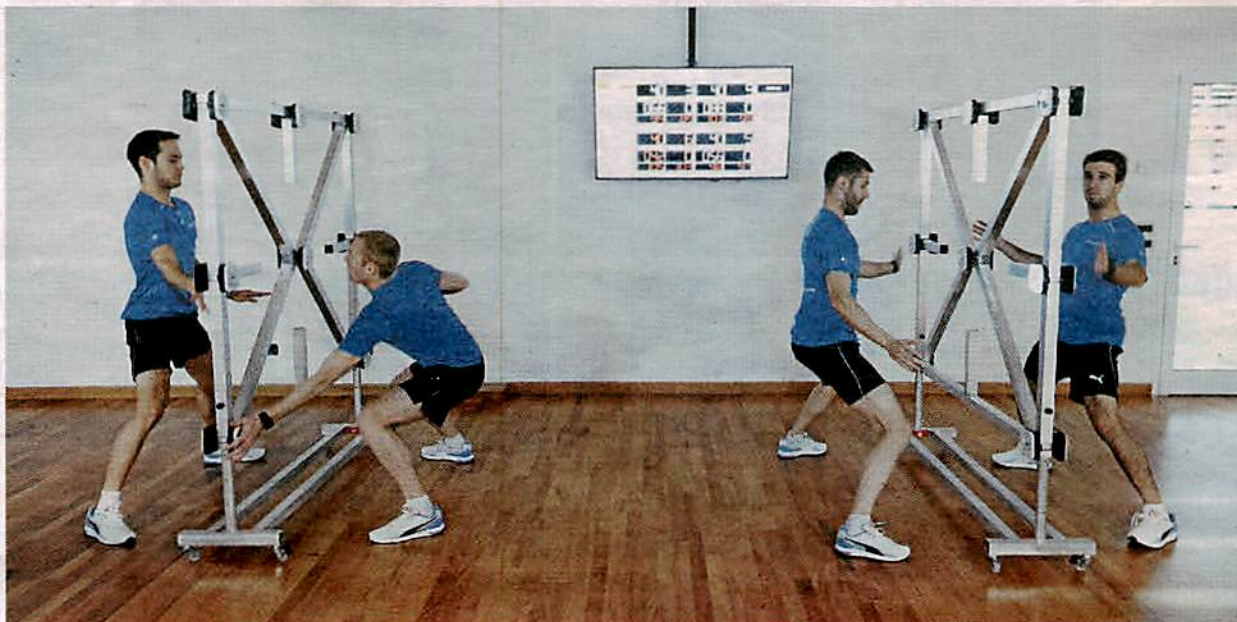
WER? Comicfigur Hulk (USA)
WO? Ort unbekannt

WAS? Ostergrüße von
Formel-1-Pilot Nico Hülkenberg



WER? Valentino Rossi (I)
WO? Tavullia (I)

WAS? Der MotoGP-Pilot «tobt» sich mit ein paar Kollegen beim
Dirt-Track-Plausch auf seiner Ranch aus



WER? Tom Blomqvist (GB), Maxime Martin (B), Martin Tomczyk
(D) und António Félix da Costa (P)

WO? Viareggio (I)
WAS? BMW-DTM-Piloten beim Reaktionstest im Trainingslager

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Alonso-Crash mit «Halo»; Langstrecken-WM: Toyotas Titelanwärter? S. 3
 ! FORMEL 1 So sind die Rollen nach dem WM-Start S. 4
 ! FORMEL 1 Haas im US-amerikanischen Vergleich S. 8
 FORMEL 4 Wo die Trendserie 2016 startet S. 10
 ! LANGSTRECKEN-WM Spannung ist garantiert S. 12
 IMSA Das Kunststück mit den US-Klassikern S. 14
 DTM Wer der Serie fern bleibt und wer kommt S. 15
 ! TOURENWAGEN-WM Große Saisonvorschau S. 16
 ! RALLYE-WM Interview mit Michèle Mouton S. 18

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Der neue Weg von Honda; Superbike-WM: Das wird neu in Europa S. 19
 ! MOTOGP So sieht Lorenzo die neue Saison S. 20
 MOTOGP So plante Michelin die Rückkehr S. 22
 MOTOGP Wo Ducati und Co nach dem Start stehen S. 23
 ! MOTO2 Lüthis Pläne nach dem Auftaktsteg S. 24
 STRASSENSPORT Reiterberger rüstet weiter auf S. 25
 MOTOCROSS-WM Siege von Gajser und Febvre S. 28
 ENDURO-EM Gesamtsieg für Gaststar S. 30

PANORAMA

- ! SÉRIE Crazy Racing: Snowcross S. 34
 TRACKTEST Wir führen den Toyota GT86 CS-R3 S. 36
 BOXENGEFLÜSTER Was macht eigentlich...?, Namen & Nachrichten, Leserbrief S. 38
 IMPRESSUM S. 39
 SERVICE Termine, TV-Programm, MSa-Tipp S. 39

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

XPB

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
 «Leserbriefe»
 70162 Stuttgart
 E-Mail: msa-lesertribune@
 motorpresse.de
 www.motorsport-aktuell.com

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Was wäre passiert, ...

Von MICHAEL SCHMIDT

... wenn am McLaren von Fernando Alonso bei dessen Unfall in Melbourne schon ein «Heiligenschein» montiert gewesen wäre?

Fernando Alonso ist eigentlich kein Unfall-Pilot. Doch seit er für McLaren-Honda fährt, stecken dem Spanier bereits drei furchterregende Unfälle in den Knochen. Bei den Testfahrten 2015 krachte er unter mysteriösen Umständen in die Mauer und zog sich eine Gehirnerschütterung zu. In der Startrunde zum GP Österreich kollidierte er mit Kimi Räikkönen. Den McLaren stapelte es über den Ferrari.

Die Kollision mit Esteban Gutiérrez jetzt in Melbourne war aber noch eine Nummer ernster – weil der Speed mit 310 km/h deutlich höher lag. Und weil der McLaren am Ende seiner Irrfahrt kopfüber liegen blieb – und das auch noch schräg an einer Mauer.

Alonso krabbelte in Windeseile aus dem Cockpit. Angesichts der ganzen Hochspannungskabel, die aus dem zerfetzten McLaren Heck hingen, musste man Sorge haben, dass der McLaren unter Strom stand. Aber nach so einem Unfall behält kein Fahrer einen kühlen Kopf. Alonso wollte einfach nur raus.

Die Frage ist, was passiert wäre, wenn der McLaren bereits mit dem «Halo»-Cockpitschutz ausgerüstet gewesen wäre, der 2017 Pflicht werden



SUTTON-IMAGES.COM

Sicherheit ist ein zweischneidiges Schwert: Der Alonso-Unfall in Melbourne wirft Fragen auf

soll. Alonso hätte mit Sicherheit das Auto nicht so schnell verlassen. Und man kann auch nicht sicher sein, ob der Fahrer bei einer Landung kopfüber allen Lasten standhält.

Im Cockpit gefangen

Da sich bei dem Heiligenschein keiner den Mund verbrennen will, gibt es Kommentare nur hinter vorgehaltener Hand. Ein Teamchef meinte: «Mit dem «Halo» ist er im Cockpit gefangen.» Sicherheit ist ein zweischneidiges Schwert. Es gibt immer auch Unfallszenarien, bei denen der Schuss nach hinten losgehen kann.

Was, wenn der Rahmen bei einer Rutschpartie auf dem

Dach an einem Hindernis hängen bleibt und dem Auto eine andere Richtung gibt? Oder es dabei stark verzögert? Was, wenn er herumfliegende Teile ins Cockpit ablenkt? FIA-Rennleiter Charlie Whiting beschwichtigt: «Unsere Experten haben eine Risikoabwägung gemacht und sind zu dem Schluss gekommen, dass die Vorteile die Nachteile überwiegen.»

Wie tückisch gut gemeinte Sicherheitsmaßnahmen sein können, zeigten bei Alonsos Unfall wieder mal die Radseile. Sie haben in diesem Fall die Räder trotz der ungeheuren Wucht des Aufpralls zuverlässig am Auto gehalten.

Doch die herumwirbelnden 20-Kilogramm-Geschosse haben auch dafür gesorgt, dass sich der McLaren überschlagen hat. Weil sie eine derartige Hebelwirkung entwickeln, dass sie das Auto in eine Drehbewegung versetzen können. Auch beim Unfall von Sergio Perez letztes Jahr in Ungarn war das am Sicherungsseil hängende Rad der Auslöser des Salto.

Die Radseile werden im nächsten Jahr weiter verstärkt. Damit sinkt das Risiko, dass sich Räder lösen, gegen Null. Das von Überschlägen steigt. Worauf es im Fahrerlager hieß: «Wozu brauchen wir dann noch den Heiligenschein?» ♦

Formel 1

Quali bleibt vorerst gleich

Eigentlich war man sich einig: Das neue Quali-Format, das in Melbourne Premiere feierte, war «ziemlicher Mist» (Zitat Mercedes-Sportchef Toto Wolff). Und für den zweiten GP in Bahrain (am Wochenende) wollte man wieder zum alten System zurückkehren. Aber nun hält man doch daran fest. Die Formel-1-Kommission – bestehend aus den elf Teams, der FIA, den Motorenherstellern, einigen Rennstreckenbetreibern, dem Rechteinhaber CVC, Reifenhersteller Pirelli sowie Sponsoren – hat beschlossen, vorerst beim neu eingeführten Qualifying zu bleiben. Das heißt: Wir werden auch in Bahrain die «Reise nach Jerusalem» erleben. Trotz der harschen Kritik, die es in Melbourne hagelte.

Und dabei geht es längst nicht nur um das neue, umstrittene Quali-Format. Die Kritik an der Führung der F1 wächst. Vergangene Woche haben sich sogar die Fahrer zu Wort gemeldet. In einem offenen Brief der Fahrer-gewerkschaft GPDA steht: «Die Fahrer sind zum Schluss gekommen, dass der Entscheidungsprozess in dem Sport veraltet und schlecht strukturiert ist, sodass Fortschritte verhindert werden.» Und weiter heißt es: Einige Regeländerungen hätten «zerstörerischen Einfluss auf die Formel 1».

F1-Chef Bernie Ecclestone reagierte gewohnt gelassen auf die Drohung. Er will nach Bahrain entscheiden, wie es weitergeht. Fakt ist: Die Tage der uneingeschränkten Macht von Mister E. scheinen gezählt. Teams und Fahrer wehren sich – im Sinne der Fans. ♦ CE

Langstrecken-WM

Der neue Titelbringer der Kölner?

Vergangene Woche wurden die drei LMP1-Boliden der Werksteams offiziell vorgestellt. Richtig neu war – dank Evolution des Porsche und dem bereits bekannten Aussehen des Audi – aber nur der Toyota TS050 Hybrid – ein WM-Bringer?

Als amtierender Weltmeister startete die Truppe der Toyota Motorsport GmbH (TMG) in Köln vergangenes Jahr sehr optimistisch in die Saison 2015. Doch weil Porsche und Audi so einen großen Entwicklungssprung machen konnten, war Toyota chancenlos.

Ohne Rennsieg ging die letzte WEC-Saison für die Kölner zu Ende, nur zweimal erreichte man mit P3 so gerade das Podium. Noch so eine Watsche wollte man unbedingt vermeiden. Und hat bei TMG anscheinend etwas ziemlich Schnelles auf die Räder gestellt.

Wie zuverlässig ist der Neue?

Das zumindest versprechen die Zeiten vom Prolog, der am Osterwochenende in Le Castellet stattfand. Da etablierte sich der TS050 Hybrid gleich als zweite Kraft. Und wäre man die wirklich schnellen Runden zu Ende gefahren, wäre man auf Anhieb

ganz nah an Porsche gewesen (mehr zum WEC-Prolog lesen Sie ab S. 12). Die große Frage, die sich jedoch stellt, ist die nach der Zuverlässigkeit.

Vom radikal neuen Konzept, mit dem man den angestrebten Sprung in die 8-MJ-Klasse geschafft hat, gibt es natürlich noch nicht so viele Daten oder Rennerfahrung. Dennoch: Auch die komplett neue Hybrid-Einheit aus 2,4-Liter-V6-Biturbo-motor und Lithium-Ionen-Akkus als Energiespeicher bestand einen 30-Stunden-Dauerlauf ohne Probleme. Und insgeheim wird man in Köln wohl doch auf einen WM-Titel hoffen. ♦ MBR



Toyotas Neuer: Ist der TS050 Hybrid ein Weltmeisterauto?

Der große Formcheck

Wer steht wo?

Von ELMAR BRÜMMER

Es ist noch früh für einen repräsentativen Formcheck. Trotzdem haben wir die Performance der Teams beim Auftakt genau unter die Lupe genommen. Die Reihenfolge entspricht dem WM-Stand und nicht zwingend der tatsächlichen Hackordnung vor dem zweiten GP in Bahrain.



Ein Williams auf Abwegen:
Noch haben nicht alle Teams
ihre (Früh-)form gefunden

Mercedes

Probleme am Start

Der erwartete starke Auftritt der Weltmeister hat auch eine Schwäche aufgezeigt: An den Starts müssen Mercedes und die Piloten weiter arbeiten. Offenbar geht es um den Kupplungsmechanismus, der beim Rivalen Ferrari besser greift.

Die Frage, wie groß die Überlegenheit tatsächlich noch ist, konnte im Albert Park nicht endgültig beantwortet werden. Immerhin hat es Ferrari geschafft, die Silberpfeil-Fraktion ans Limit zu treiben. «Es stand auf Messers Schneide», gibt Sportchef Toto Wolff zu – und meinte damit nicht nur die am Ende gelungene Split-Strategie. Sieger Nico Rosberg hätte man wegen heiß gelaufener Bremsen fast aus dem Rennen genommen, die Kühlung war durch aufgesammelten Gummi verschmutzt. Rosberg reagierte instinktiv durch das Verstellen der Bremsbalance. Für den Deutschen ist der Auftaktsieg im Psycho-Duell mit Hamilton Gold wert. Er will

«Mental war der Sieg für Nico sehr wichtig.»

NIKI LAUDA

jetzt sich und sein Team zum nächsten Erfolg treiben. «Mental war dieser Sieg für Nico sehr wichtig», versicherte Mercedes-Team-Aufsichtsrat Niki Lauda – und sieht der Attacke des Weltmeisters schon entgegen. Noch bleibt der Brite gelassen: «Umso länger die Saison wird, desto unwichtiger wird ein Rennen», sagt Hamilton.

Mercedes tritt in der Wüste erneut mit einer anderen Reifenstrategie an als Rivale Ferrari – diesmal mehrheitlich weicher (siehe Seite 7).

Fazit: Der Poker an der Spitze hat erst angefangen. ♦



Rosberg: 1:0 im Psycho-Duell

Ferrari Ein Sieg muss her

Taktik, Taktik, Taktik. Offenbar ist es gar keine Frage mehr für die Italiener, dass sie von der Technik her schon zu Mercedes aufgeschlossen haben. Weshalb sich allerdings auch nur eine Art der Strategie anbietet – die aggressive Variante. Auch, wenn die im Albert Park am Ende schiefgegangen ist.

Teamchef Maurizio Arrivabene ist der Druck, der aus diesem Frust resultiert,

«Da drehen sie am Power-Rad und sind weg.»



SEBASTIAN VETTEL

anzusehen. Nichts wünscht sich der Manager mehr als eine Wiederholung der letzten Saison, als Sebastian Vettel im zweiten Rennen den ersten Sieg bescherte. Das würde die Situation etwas beruhigen, denn momentan schwankt die Scuderia zwischen Euphorie und Verzweiflung. «Wir machen da weiter, wo wir in Melbourne aufgehört haben», verspricht Arrivabene, «und das bedeutet, Druck zu machen. Jedes Rennen hat seine eigene Seele.»

Zur Beruhigung der Lage am Kommando soll zunehmend Jock Clear beitragen, der vom Rivalen Mercedes abgeworben wurde und sich bei der Scuderia akklimatisiert – er soll noch mehr Struktur in die Abläufe bringen. Für ihn wäre, ähnlich wie für Vettel, ein WM-Titel mit Ferrari die Krönung der eigenen F1-Karriere.

Vorerst ist Vettel zufrieden, dass Ferrari im Rennen das Tempo von Mercedes gehen kann, noch nicht aber in der Qualifikation: «Da drehen die einfach am Power-Rad und sind weg», meint Vettel.

Fazit: In der Wüste könnte Ferrari noch näher dran sein. ♦

Williams Hinter Toro Rosso

Pat Symonds ist ein Formel-1-Urgestein, und es ärgert den Technikchef von Williams immer, wenn er mal falschliegt. So geschehen beim Auftakt-Grand-Prix: «Wir haben so ziemlich alle Rivalen richtig eingeschätzt, nur Toro Rosso nicht. Momentan liegen wir hinter denen, und sie sind aus unserer Perspektive auch auf Dauer besser als Red Bull», grantelt der Brite. Im engen Kampf der Top-Teams aus dem Mittelfeld sieht er seinen eigenen Rennstall, der sich in Melbourne einmal mehr als zuverlässiger Punktesammler präsentierte, immerhin noch vor Force India. Damit sind die Rivalen für 2016 nominiert. Aber für einen aufschlussreicheren Form-Check will Symonds noch ein paar andere Strecken abwarten.

Teamchefin Claire Williams sieht angesichts der Ränge 5 und 8 für Felipe Massa und Valtteri Bottas zwar keinen Grund zur ausgeprägten Freude, aber eben auch keinen für Niedergeschlagenheit. Immerhin haben sich beide Piloten im Rennen verbessern können, gerade Bottas nach seiner Getriebestrafe.

Auch sie hält die Bedingungen und den Rennverlauf in Australien nicht für repräsentativ. Eins aber hat sie im Albert Park bereits festge-

«Das Feld liegt enger zusammen als jemals zuvor.»



CLAIRE WILLIAMS

stellt: «Das Feld liegt enger zusammen als jemals zuvor. Für die Zuschauer und für den Rennsport hätte nichts Besseres passieren können.»

Fazit: Mit der kurzen Nase (S. 9) wieder vor Toro Rosso. ♦

Red Bull Das beste Chassis

Das ist ja beinahe schon historisch: Ein Rennen, bei dem aus dem Red-Bull-Lager keinerlei Kritik am Motorenpartner Renault kommt, sondern stattdessen nur lobende Worte für das französische Aggregat. Wenn die Eindrücke aus dem Albert Park nicht trügen, hat Daniel Ricciardo bei seinem Schaulaufen für eine Zukunft in Silber oder Rot tatsächlich einen einigermaßen konkurrenzfähigen Antriebsstrang zur Verfügung.

Die technischen Upgrades während der Testsaaison haben sich demnach ausgezahlt. «Vom Renntempo her sind wir an Ferrari nahe dran»,

«Unsere Racepace ist nahe an Ferrari dran.»



CHRISTIAN HORNER

frohlockt Teamchef Christian Horner nach dem vierten Platz von Ricciardo. Der Australier spürt ebenfalls eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr, was die Power angeht: «Manöver, wie ich sie in Melbourne gemacht habe, wären 2015 undenkbar gewesen.» Schon gilt die Hoffnung dem nächsten großen Entwicklungsschritt, der zum Großen Preis von Kanada kommen soll. Ein weiterer Fakt, der Horner in Angriffsstimmung versetzt.

Noch größere Zuversicht aber verleiht die Konstruktion des RB12, offenbar ein Meisterstück von Adrian Newey, obwohl sich der Brite deutlich weniger als früher um den Fahrzeugbau kümmern konnte. Vor allem zeichnet sich das Modell durch seine Reifenfreundlichkeit aus – ein nicht zu unterschätzender Vorteil 2016.

Fazit: Das beste Chassis im Feld macht Siege denkbar. ♦

HaasF1 Perfekter Auftakt

Ein bisschen amerikanischer Optimismus, das ist genau das, was die Streit-Formel-1-gebräuchlich kann. «Wir waren in Melbourne Sechster, warum sollen wir uns in Bahrain daher nicht am fünften Platz orientieren?», sagt Gene Haas nach dem glücklichen Einstieg von Melbourne. Geschichte hat sein US-Rennstall geschrieben, es war der beste Neueinstieg seit Toyota 2002. Aber wie haltbar ist der Erfolg von Romain Grosjean, der eines der besten Rennen seiner Karriere abgeliefert hat? «Es fühlt sich für mich immer noch wie ein Sieg an», sagt der Genfer. Wichtiger ist ihm aber: «Unser Auto hat großes Potenzial. Das haben wir jetzt bewiesen.»

Schon beim zweiten Rennen muss ein neues Auto her, der Unfallwagen von Esteban Gutiérrez ließ sich in Übersee nicht so einfach reparieren. Ein neues Chassis muss trotz Teileknappheit aufgebaut werden. Aber auch bei diesem aufwendigen Puzzlespiel hilft Haas der Schwung, den man von dem gelungenen Debüt mitnimmt. Die gründliche Vorbereitung und natürlich die exzessive Hilfe durch Ferrari haben sich ausgezahlt. Dass die acht Punkte mit nur einem Boxenstopp eingefahren werden konnten, spricht ebenfalls für die Qualität von Fahr-

«Das war der Beweis. Das Auto hat viel Potenzial.»



ROMAIN GROSJEAN

zeug und Truppe aus North Carolina, denn es war nicht das leichteste Wochenende, das man sich für den Einstieg hätte wünschen können.

Fazit: Ein «zweites» Melbourne wird schwierig. ♦

Force India Da geht noch mehr

Schlagzeilen machen bei den in Silverstone ansässigen Indern einmal mehr nur die beiden Teambesitzer. Der eine im Gefängnis, der andere auf der Flucht. Und die Formel-1-Stathalter Bob Fearnley und Otmar Szafnauer können nicht aufhören zu beteuern, dass der Fortbestand des Rennstalls trotz der juristischen Kapriolen seiner Teambosse gesichert ist. Es wäre auch schade

«Nico hat einen tollen Job gemacht.»



BOB FEARNLEY

sonst. Denn auf der Piste setzt Nico Hülkenberg immer wieder Ausrufezeichen, ohne dass das einer breiten Mehrheit allerdings ins Auge sticht.

Schade drum, ändert aber nichts an der Qualität des deutschen Rennfahrers und seines Dienstwagens. Der siebte Platz von Melbourne war ein neuerlicher Beweis dafür. Und wer weiß, wo er und Kollege Sergio Pérez noch gelandet wären, hätte es nicht die rote Flagge gegeben. Aber mit Hypothesen kommt keiner weiter, so eng und hart, wie der Kampf im Mittelfeld in diesem Jahr geführt wird.

«Nico hat einen tollen Job gemacht», befindet Fearnley und will auch in Bahrain auf die Qualitäten des Deutschen setzen – was die Strategie angeht, die Reifenschonung und das Überholverhalten. Hülkenberg selbst will den «positiven Start ins neue Jahr» fortsetzen. Mit Haas und Toro Rosso hat man, zumindest Stand Melbourne, zwei neue Rivalen identifizieren können. Konkurrenz belebt das Geschäft.

Fazit: Unter normalen Umständen noch stärker. ♦



Räikkönen: Iceman in Flammen



Williams: Neue Nase kommt



Red Bull: Spitze in Sichtweite



Grosjean: Auf Anhieb Punkte



Hülkenberg: Starkes Rennen

Toro Rosso

Duell, das begeistert

Es klingt wie der Witz des Jahres, und wir hoffen alle mal, dass es damit auch nicht wirklich ernst ist: Max Verstappen und Carlos Sainz jr. sollen ihren Streit von der Rennstrecke in Melbourne beendet haben. Was gäbe es denn dann noch für einen Grund, auf die Autos aus Faenza zu achten, die beim Saisonauftakt ziemlich mit- und aufgemischt haben? Das Nachwuchsduell hat mitt-

«Ich habe mit niemandem ein Problem.»

CARLOS SAINZ JR.

lerweile Züge angenommen, die nur nach außen humoristisch sind (wenn man den Redflash des Niederländers über Boxenfunk so sehen will) – in Wirklichkeit wittern da zwei Junior-Piloten ihre große Chance, und sie gehen im besten Stil von Ayrton Senna und Alain Prost aufeinander los. Das ist schon mehr als die beschworene «normale Rivalität», und Toro-Rosso-Chef Franz Tost muss von Runde zu Runde abwägen, wie er die Heisporne in die richtigen Bahnen lenkt – die nächste Kollision der beiden könnte schiefgehen.

Tatsächlich ist die Fahrzeugerschöpfung von James Key in Kombination mit dem Vorjahres-Aggregat von Ferrari ein Favoritenschreck. «Ich schaue immer nach vorn», bestätigt Verstappen, und unklar bleibt, ob er nur sich, sein Auto oder auch den Rivalen Sainz meint. Der Spanier, nicht zum ersten Mal in eine Auseinandersetzung mit dem niederländischen Streber verwickelt, behauptet: «Ich habe mit niemandem ein Problem.» Noch so ein Witz.

Fazit: Toro Rosso ist so stark wie zuletzt mit Vettel 2008. ♦



Toro Rosso: Heißes Duell intern

Renault

Besser als erwartet

Nicht in den Punkten, aber trotzdem zufrieden – irgendwie. Schließlich soll es ein Übergangsjahr sein für das französische Werksteam, und Technikchef Bob Bell denkt deshalb weit über Melbourne (und über Manama) hinaus: «Wir überlegen jetzt schon, wann der richtige Moment kommen wird, sich auf 2017 zu konzentrieren. Das wird allerdings stark davon abhängen, wie unsere Leistung in den nächsten Rennen sein wird, und ob sich unsere Erwartungen erfüllen.»

Die Minimal-Erwartungen, beide Autos in Melbourne ins Ziel zu bringen, sind abgehakt. Jolyon Palmer, bei seinem F1-Debüt Elfter, ein Platz vor Teamkollege Kevin Magnussen, sieht keinerlei Gründe, warum Renault mit seiner Werkspower die Konkurrenz nicht schon in diesem Jahr unter Druck setzen kann: «Wir haben spät angefangen, aber da kommen jetzt noch eine Menge Upgrades. Ich glaube, damit können wir einige unserer Rivalen übertrumpfen.» Vor allem das gute Tempo im Rennen stimmt die Renault-Verantwortlichen optimistischer als gedacht. Das Antriebspaket ist die deutliche Verbesserung, die man angestrebt hat, das Fahrzeug gut balanciert. Teamchef Cyril Abiteboul be-

«Ab wann sollen wir uns auf 2017 konzentrieren?»

BOB BELL

schreibt die neue innere Kraft bei Renault nach der Überraschung in Down Under: «Wir reisen mit viel Vertrauen und Enthusiasmus nach Bahrain.»

Fazit: Ein solides Comeback, das Lust auf mehr macht. ♦



Palmer: Knapp an Punkt vorbei

McLaren

Der Crash des Jahres

Die Bilder vom Horrorcrash Fernando Alonsos laufen immer noch rauf und runter. Aber soll der ebenso spektakuläre wie glimpflich verlaufene Unfall des Spaniers alles sein, was vom Neustart der Kombination McLaren-Honda übrig bleibt? Jenson Button brachte sein Auto in einem Marathon-Kampf ins Ziel, auf einen für ihn unbefriedigenden 14. Rang – der Brite macht kein Hehl daraus, dass er ein weiteres Mal mit der Strategie am Kommando stand unzufrieden ist.

Das Wochenende in Australien gilt es für die Truppe aus Woking schnell abzu-

«Wir haben in diesem Jahr etwas zu beweisen.»

ÉRIC BOULLIER

haken, aber Renndirektor Éric Boullier ist sicher, dass sein Rennstall in diesem Jahr alles hat, um regelmäßig unter die Top 10 zu fahren. Denn in Woking sind schon die Upgrades für den MP 4-31 terminiert. Für den Franzosen ist ein Aufschwung Pflicht: «Wir haben in diesem Jahr etwas zu beweisen.»

Ungeachtet der momentanen Qualiregelung erwartet er seine Piloten auch regelmäßig unter den zehn besten auf einer Runde. Das allerdings würde einen erheblichen Aufschwung des Honda-Antriebsstrangs bedingen, und dieser ist so noch nicht abzusehen; in Melbourne rangierte man in der Topspeed-Messung noch ganz hinten. Bahrain muss über die wahren Power-Verhältnisse Aufschluss geben – und auch, wie Alonso den Crash tatsächlich überstanden hat.

Fazit: Ohne Crash und Taktikfehler sind Punkte möglich. ♦



Alonso: Kollision mit Gutiérrez

Sauber

Gefahr von hinten

Der einzige Trost, der nach dem ernüchternden Saisonauftakt in Melbourne beim Schweizer Rennstall geblieben ist: Es kann nur besser werden. Und dass es eben Rennen gibt, in denen alles danebengeht. Beunruhigend sind nicht unbedingt die Folgen der Kapriolen, die rote Flagge hat für viele Teams die Planung zerstört. Aber auch ohne diese Unwägbarkeit hätte es dem C35 noch erheblich an Speed gefehlt.

In Bahrain muss Sauber nun beweisen, dass Melbourne ein Ausrutscher war und dass man noch zum Mittelfeld gehört – und diesem nicht hinterherfährt. Tatsächlich liegt weiterhin eine Menge Arbeit vor dem neu zu strukturierenden Technikgremium, Reifennutzung und Spitzengeschwindigkeit sind dabei zwei schon für Bahrain akute Bereiche. McLaren und Haas will man nicht davoneilen sehen, der Wunschtraum gilt einem Fight auf Augenhöhe mit Renault – trotz der höchst unterschiedlichen finanziellen Ausgangslage. Momentan aber muss man sich vor allem auf die Effizienz als Stärke konzentrieren. Auch dem Qualifying-Tempo gilt das Augenmerk, immerhin zeigte sich das neue Sauber-Auto dabei ordentlich ausbalanciert. «Nah genug dran, aber eben

«Nah genug dran, aber eben nicht nah genug.»

MARCUS ERICSSON

nicht nah genug», haderte Marcus Ericsson aber auch über die Form auf eine schnelle Runde. Ein Trend, der sich auf keinen Fall festsetzen soll.

Fazit: Nach vorne orientieren, aber mit welchen Mitteln? ♦



Sauber: Noch viel zu schwach

Manor

Endlich Fortschritt

Realistische Ziele setzen, das ist es, was Renndirektor Dave Ryan aus vier Jahrzehnten Motorsport Erfahrung mit zu Manor gebracht hat, und das ist es auch, was nach dem Auftakt das Ziel für den kleinsten Formel-1-Rennstall bleibt. Manor ist nach Melbourne immer noch das Schlusslicht, wie man es schon als Marussia war. Aber trotzdem ist vieles anders, vielversprechender. Die

«Wir sind nicht mehr meilenweit entfernt.»

DAVE RYAN

Teamstruktur wächst, das Mercedes-Aggregat gibt zuverlässige Power ab, und der Realo Ryan lässt sich sogar zu so etwas wie einer Lobeshymne verlocken: «Wir waren zumindest dran an den anderen und nicht mehr so meilenweit entfernt wie in der Vergangenheit.»

Deshalb hat sich auch vor der zweiten Probe aufs Exempel in der Steinwüste nichts an den Erwartungen der Briten geändert – würde man unter regulären Bedingungen einen Platz zwischen 14 und 16 schaffen, dann habe man sich den Respekt verdient. «Wir sind noch nicht da», weiß Ryan, «aber wir stehen deutlich besser da.»

Pascal Wehrlein hat mit einem sehr ordentlichen Einstand als Rookie dazu beigetragen, solange die Reifen mitgespielt, war auch der Sigma-Ringer mit im Rennen. Das gilt es jetzt unter anderen Bedingungen auch in Bahrain zu beobachten. Für den Indonesier Rio Haryanto geht es ebenfalls darum, die ordentliche Form von Melbourne zu bestätigen.

Fazit: Solange die Reifen halten, kann man Sauber ärgern. ♦



Wehrlein: Starkes GP-Debüt

Vorschau GP Bahrain

Ferrari in der Wüste stärker?



Vorjahressieger Hamilton

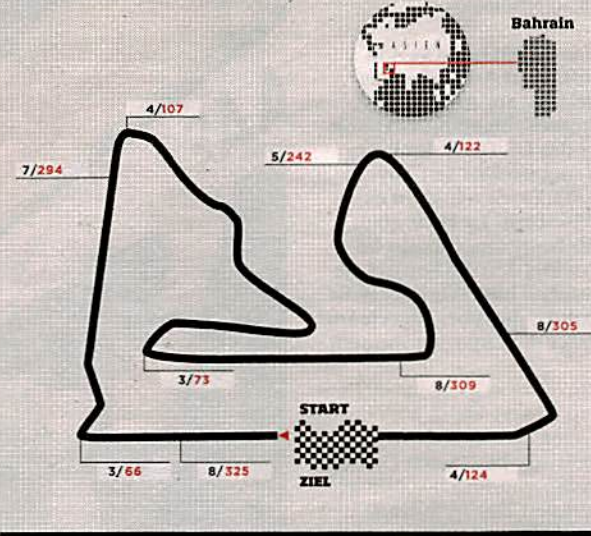


Räikkönen: Sein bester GP 2015

VOLLGAS-ANTEIL	64%
GRIP-NIVEAU	Mittel
ABTRIEBSLEVEL	Mittel
BREMSEN-VERSCHLEISS	Hoch
GANGWECHSEL	48 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	2,38 Liter pro Runde

STRECKE

Bahrain International Circuit



Zeitplan und Statistik GP Bahrain/Sakhir

Freitag, 1. April
 13.00–14.30 (MESZ) 1. freies Training
 17.00–18.30 2. freies Training

Samstag, 2. April
 14.00–15.00 3. freies Training
 17.00–18.00 Qualifying

Sonntag, 3. April
 17.00–19.00 Rennen (57 Runden)

Infos: www.bahraingp.com
 Streckenlänge: 5,412 km
 Renndistanz: 308,238 km

Sieger 2015:
 Lewis Hamilton (D), Mercedes W06 Hybrid, 1:35:05,809 h (= 194,478 km/h)
Pole-Position 2015:
 Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06 Hybrid, 1:32,571 min (= 210,467 km/h)
Schnellste Runde 2015:
 Kimi Räikkönen (FIN), Ferrari SF15-T, 1:36,311 min (= 202,294 km/h)
Streckenrekord: M. Schumacher, 2004, 1:30,252 min (= 216,074 km/h)

Ergebnis 2015: 1. Hamilton, Mercedes; 2. Räikkönen, Ferrari; 3. Rosberg,

Mercedes; 4. Bottas, Williams; 5. Vettel, Ferrari; 6. Ricciardo, Red Bull; 7. Grosjean, Lotus; 8. Pérez, Force India; 9. Kvyat, Red Bull; 10. Massa, Williams

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:
 2 Stopps – Rd. 15 (von Soft auf Soft), Rd. 33 (von Soft auf Medium)

Die meisten Siege: Alonso 3
Die meisten Poles: M. Schumacher, Rosberg und Vettel, je 2
Die meisten S.R.: Vettel und Rosberg, je 2

2016 FORMULA 1 GULF AIR BAHRAIN GRAND PRIX
 BAHRAIN - SELECTED SETS PER DRIVERS



Driver	MEDIUM	SOFT	SUPERSOFT
#44 HAMILTON	1	6	6
#6 ROSBERG	1	6	6
#5 VETTEL	3	4	6
#7 RAIKKONEN	3	4	6
#77 BOTTAS	3	3	7
#19 MASSA	3	3	7
#3 RICCIARDO	2	5	6
#26 KVYAT	2	5	6
#27 HULKENBERG	2	5	6
#11 PEREZ	2	5	6
#20 MAGNUSSEN	1	5	7
#30 PALMER	1	5	7
#33 VERSTAPPEN	1	7	5
#55 SAINZ	2	6	5
#14 ALONSO	3	4	6
#22 BUTTON	3	4	6
#9 ERICSSON	3	5	5
#12 NASR	4	4	5
#94 WEHRLIN	4	5	4
#88 HARYANTO	4	5	4
#8 GROSJEAN	2	4	7
#21 GUTIERREZ	1	5	7

TERMINE 2016

Formel-1-WM	Datum	Ort	Uhrzeit
20. März	GP Australien	Melbourne	6 Uhr MEZ
3. April	GP Bahrain	Sakhir	17 Uhr MESZ
17. April	GP China	Shanghai	8 Uhr MESZ
1. Mai	GP Russland	Sotschi	14 Uhr MESZ
15. Mai	GP Spanien	Barcelona	14 Uhr MESZ
29. Mai	GP Monaco	Monte Carlo	14 Uhr MESZ
12. Juni	GP Kanada	Montreal	20 Uhr MESZ
19. Juni	GP Europa	Baku	15 Uhr MESZ
3. Juli	GP Österreich	Spielberg	14 Uhr MESZ
10. Juli	GP Großbritannien	Silverstone	14 Uhr MESZ
24. Juli	GP Ungarn	Budapest	14 Uhr MESZ
31. Juli	GP Deutschland	Hockenheim	14 Uhr MESZ
28. August	GP Belgien	Spa-Francor.	14 Uhr MESZ
4. September	GP Italien	Monza	14 Uhr MESZ
18. September	GP Singapur	Singapur	14 Uhr MESZ
2. Oktober	GP Malaysia	Sepang	9 Uhr MESZ
9. Oktober	GP Japan	Suzuka	7 Uhr MESZ
23. Oktober	GP USA	Austin	21 Uhr MESZ
30. Oktober	GP Mexiko	Mexico City	20 Uhr MESZ
13. November	GP Brasilien	São Paulo	17 Uhr MEZ
27. November	GP Abu Dhabi	Abu Dhabi	14 Uhr MEZ

HaasF1

So gut wie Shadow und vie

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

HaasF1 hat beim Saisonauftakt in Australien als Neuling auf Anhieb WM-Punkte eingefahren. Damit ist das US-Team der beste Neueinsteiger seit Toyota 2002. Doch wie steht es US-intern? Ist Haas auch der beste amerikanische Rookie, den die Formel 1 je gesehen hat? Wir haben die Debüts der Vorgängerteams unter die Lupe genommen.

Um es vorwegzunehmen: Neuling HaasF1 hat in Melbourne keinen neuen Rekord aufgestellt – die bestehende US-Bestmarke von Shadow 1973 aber egalisiert. Das Team des äußerst zwielichtigen Don Nichols hatte damals auch mit einem sechsten Rang losgelegt. Und im zweiten Rennen in Barcelona hatte Shadow mit George Follmer sogar einen Platz auf dem Podium. Wenn Haas diese Leistung toppen will, muss das Team mit dem US-Ferrari beim nächsten WM-Lauf in Bahrain noch weiter über sich hinauswachsen. Doch alles der Reihe nach.

Kurtis Kraft: Nur ein Rennen

Achtmal hatte Rodger Ward am Indy 500 teilgenommen. Im neunten Anlauf 1959 klappte es: Der Mann aus Kansas sicherte sich den Sieg. Und weil das Indy 500 von 1950 bis 1960 zur Formel-1-WM zählte, taucht Ward in der Endabrechnung als Zehnter auf. Doch diese Statistik ist in dieser Aufzählung nicht ausschlaggebend, sonst müssten wir hier noch viel mehr US/Indy-Teams aufführen. Entscheidend ist: Rodger Ward hat 1959 mit Kurtis Kraft am GP-Saisonfinale in Sebring teilgenommen.

Über das Abschneiden des ersten US-Einsatzes in der Formel 1 hüllt man heute lieber den Mantel des Schweigens: Ward war im Qualifying mit seinem dem FI-Reglement angepassten Midget-Renner 43,8 Sekunden langsamer als Pole-Sitter Stirling Moss! Im Rennen kollabierte nach 20 Runden die Kupplung. Die Ernüchterung war so groß, dass Ward keinen zweiten Anlauf mehr nahm. Dafür gewann er 1962 nochmals das Indy 500.

Scarab: Moss als Testpilot

Lawrence «Lance» Graf von Haugwitz-Hardenberg-Reventlow war ein Erbe der Woolworth-Dynastie und Stiefsohn von US-Schauspielgröße Cary Grant. Als solchem mangelte es



Freude über die ersten WM-Punkte: Teambesitzer Gene Haas und Romain Grosjean in Melbourne

ihm nicht am nötigen Kleingeld. Ergo war der Motorsport der ideale Spielplatz, um Teile des Familienerbes zu verpassen.

Als Reventlow 1960 die Bühne betrat, war sein Frontmotor-Scarab bereits veraltet. Die Mittelmotorkonstruktionen hatten 1959 das Zepher übernommen. Beim ersten Rennen der Saison in Monaco waren er und der zweite Fahrer Chuck Daigh chancenlos. Trotzdem zog der hübsche «Käfer» die Aufmerksamkeit auf sich. Dabei passierte das (heutzutage) Unvorstellbare: Reventlow stellte Lotus-Fahrer Stirling Moss das Auto für einige Proberunden zur Verfügung! Moss war dabei sieben Sekunden schneller als Reventlow und Daigh. Doch auch diese Zeit hätte nicht gereicht. So verschob sich das Debüt des Scarab auf den GP von Belgien, wo das Team im Rennen einen Doppelausfall zu beklagen hatte.

Scirocco: Jung und erfolglos

Auch hinter Scirocco steckte ein reicher Amerikaner: Hugh Powell. Der Kalifornier hatte als Teenager ein Vermögen geerbt und beauftragte – gerade mal 22-jährig – Rennfahrer und Konstrukteur Paul Emery mit dem Bau eines FI-Autos. Dieses im Hinterhof eines Pubs in London entstandene Fahrzeug feierte in Belgien 1963 sein GP-Debüt. Am Steuer saß Powells Kumpel Tony Settember. Doch dem be-

dauernswerten US-Boy fehlten im Qualifying 31,1 Sekunden. Im Rennen verunfallte er schwer.

Es folgten drei weitere erfolglose GP-Einsätze, ehe das Team an den Belgier André Pilette verkauft wurde. Der setzte es 1964 mit Climax- statt B.R.M.-Motoren ein. Das beste Ergebnis erzielte ein Scirocco beim nicht zur WM-zählenden FI-Lauf in Zeltweg 1963. Dort wurde Settember hinter Jack Brabham sensationell Zweiter – mit fünf Runden Rückstand!

Eagle: 1. Sieg eines US-Teams

Dan Gurney war der erste US-Amerikaner, der in der Formel 1 mit einem eigenen Team Erfolge feiern durfte. Gurney hatte reichlich Erfahrung in der Formel 1 gesammelt, ehe er 1966 mit «Anglo American Racers» in Spa-Francorchamps debütierte. Gurney sah dort zwar die Zielflagge, weil er aber nicht die vorgeschriebenen 90 Prozent der Distanz absolviert hatte, wurde er (als Siebter) nicht gewertet.

Doch Gurneys Paket war vielversprechend. Beim zweiten GP holte er als Fünfter zwei WM-Punkte. Ab Monza setzte er auf den V12 von Weslake (statt dem R4-Climax). 1967 kam Gurney mit einem Magnesium-Chassis und einer Aufhängung aus Titan zurück. Mit dem Leichtbau sicherte er sich in Belgien den ersten und einzigen GP-Sieg. Gurney war nach Jack Brabham

erst der zweite Fahrer, der auf einem Eigenbau gewann.

Shadow: Spion als Teamchef

Shadow-Teamchef Don Nichols war eine der schillerndsten Formel-1-Figuren. Nichols war nach dem Zweiten Weltkrieg im Auftrag der US-Regierung als Militärschpion tätig. 1968 gründete er die Firma Advanced Vehicle Systems. Diese setzte zuerst in der CanAm, ab 1973 auch in der Formel 1 ihre Autos ein. Die Basis für den FI-Rennstall, der bis 1975 unter US-Lizenz (später GB) fuhr, war das Sponsorabkommen zwischen Shadow und Universal Oil Products (UOP).

Die Autos waren schnell, aber auch zerbrechlich. Highlight war der Sieg von Alan Jones 1977 in Österreich. Wie HaasF1 fuhr auch Shadow beim ersten GP als Sechster in die Punkte. Im zweiten Rennen stand George Follmer sogar auf dem Podium. 1978 desertierte die Hälfte des Teams und gründete Arrows. Ein Rechtsstreit entflammte, Nichols gewann. Und Arrows musste ein neues Auto bauen.

Penske: Lust nach Tod verloren

US-Tycoon Roger Penske hatte sich in der Heimat ein Imperium aufgebaut, als er sich entschloss, über den großen Teich nach Europa zu kommen. Der Plan, die Formel 1 im Sturm zu erobern, ging jedoch nicht auf. Zwar gewann Penske 1976 mit

John Watson den Großen Preis von Österreich. Doch zu diesem Zeitpunkt stand Penskes Entschluss zum Rückzug bereits fest: Er verkaufte die Autos an ATS-Chef Günther Schmid. Der heute 79-jährige Amerikaner hatte die Lust an der Formel 1 verloren, nachdem sein Schützling Mark Donohue 1975 in Zeltweg tödlich verunglückt war.

Das Debüt in der FI verlief für Penske nicht reibungslos. Probleme mit der Benzinpumpe machten Team und Fahrer in Mosport 1974 zu schaffen. Auch hatte die Mannschaft kaum Erfahrung mit dem Cosworth-Motor. Das Ergebnis: Platz 12.

Parnelli: Andretti als Zugpferd

Fast zur selben Zeit wie Penske nahm auch Parnelli Jones einen Anlauf, in der Formel 1 Fuß zu fassen. Reifenhersteller Firestone unterstützte das Vorhaben der IndyCar-Größe. Mit Mario Andretti hatte man einen absoluten Top-Piloten unter Vertrag, dem Ex-Lotus-Designer Maurice Philippe einen modernen Lotus 72 hinstellte. Der Einstand mit Platz 7 in Kanada war verheißungsvoll. Doch nach zwei Rennen zog Firestone den Stecker. Parnelli machte tapfer weiter. In 16 Rennen landete das Team dreimal in den Top 6 – keine schlechte Ausbeute. Doch das Geld wurde immer knapper. Und das Interesse kleiner. Nach zwei GP 1976 war Schluss.

Haas-Lola: Alles schien perfekt

Eigentlich passte beim letzten ernsthaften US-Versuch vor HaasF1 vieles zusammen. Carl Haas, nicht verwandt oder verschwägert mit Gene Haas, hatte mit Teddy Mayer eine solide Mannschaft um die Konstrukteure Neil Oatley und Ross Brawn zusammengestellt. Außerdem hatte man einen Werksvertrag mit Ford in der Tasche und mit dem Lebensmittelhersteller Beatrice einen potenten Sponsor an der Angel. Auch auf der Fahrerseite schien es zu stimmen: Altmeister Alan Jones und Renault-Abgänger Patrick Tambay sorgten für eine geballte Ladung Erfahrung im Cockpit. Doch leider kam es anders.

Und zweitens als man denkt: 1986 sprang der Sponsor ab und das Debüt des Ford-Turbos verzögerte sich laufend. Als der V6 endlich eingepflanzt war, entpuppte er sich als nicht konkurrenzfähig. Das Debüt in Monza 1985 absolvierte die Truppe noch mit einem Hart-Turbo. Der segnete nach sechs Runden das Zeitliche. ♦

Besser als Penske

NACHRICHTEN

Tauziehen um GP Italien geht weiter

Monza Das Tauziehen um den Großen Preis von Italien in Monza geht weiter. Entgegen anderslautenden Meldungen sind die Verhandlungen noch nicht abgebrochen. Es geht wie üblich um das liebe Geld. Berichten zufolge soll F1-Chef Bernie Ecclestone ein Angebot über 19 Millionen Euro (pro Jahr) abgelehnt haben. Falls Monza mit Ecclestone keine Lösung findet, könnte die Formel 1 nach Imola ausweichen. Schon einmal, 1980, wurde der Grand Prix von Italien in Imola ausgetragen.

Williams und Honda – nur ein Gerücht

Motoren Nach nur einem Rennen brodelt es in der Gerüchteküche: Williams soll sich angeblich für Honda-Motoren interessiert haben. Die Briten und die Japaner waren schon einmal liiert, in den 80er-Jahren brachte es die Partnerschaft zu drei WM-Titeln. Doch ein Aufleben alter Zeiten scheint Wunschdenken, denn Williams hat mit Mercedes einen Vertrag bis 2020. Außerdem ließ Honda-Motorsportchef Yusuke Hasegawa ausrichten: «Wir sind noch nicht konkurrenzfähig. Noch sehe ich keinen Kunden, der unseren Motor will.» ♦ CE

KOMPAKT

»» **Williams** Die Briten sollen zum nächsten Grand Prix in Bahrain eine neue Nase bringen. Die ultrakurze Schnauze soll es aber angeblich erst in einfacher Ausführung geben. Wem das Update ans Auto montiert wird, ist noch offen.

»» **Manor** Rio Haryanto hat in Australien die Wahl zum «Fahrer des Rennens» gewonnen. Haryanto erhielt mehr als 22000 Stimmen. Romain Grosjean, «unser» Fahrer des Rennens, kam auf rund 14000 Stimmen. Die Wahl Haryantos kommt nicht sehr überraschend: Indonesien ist das Land mit der vierthöchsten Einwohnerzahl weltweit. Nur China, Indien und die USA haben mehr Einwohner.

»» **Brabham** Ex-F1-Pilot Gary Brabham wurde in seiner Heimat der Vergewaltigung schuldig gesprochen. Der 54-jährige Australier soll sich an einem Mädchen vergangen haben. ♦ CE

Kurtis Kraft



1. und letzter GP: USA 1959 (Ausfall); GP-Starts: 1; Siege: 0; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0; Punkte: 0; Führungsrdn.: 0; beste WM-Platzierung: -

Scarab



1. GP: Monaco 1960 (DNQ); letzter GP: USA 1960 (10.); GP-Starts: 2; Siege: 0; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0; Punkte: 0; Führungsrdn.: 0; beste WM-Platzierung: 11. (1960)

Scirocco



1. GP: Belgien 1963 (Ausfall); letzter GP: Belgien 1964 (Ausfall); GP-Starts: 5; Siege: 0; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0; Punkte: 0; Führungsrdn.: 0; beste WM-Platzierung: -

Eagle



1. GP: Belgien 1966 (Ausfall); letzter GP: Kanada 1969 (DSQ); GP-Starts: 25; Siege: 1; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 2; Punkte: 17; Führungsrdn.: 19; beste WM-Platzierung: 6. (1966)

Shadow



1. GP: Südafrika 1973 (6.); letzter GP: Frankreich 1980 (DNQ); GP-Starts: 104; Siege: 1; Pole-Positions: 3; Schnellste Runden: 2; Punkte: 68, 45; Führungsrdn.: 50; beste WM-Platzierung: P6 (1975)

Penske



1. GP: Kanada 1974 (12.); letzter GP: Japan 1976 (Ausfall); GP-Starts: 32; Siege: 1; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0; Punkte: 24; Führungsrdn.: 45; beste WM-Platzierung: P6 (1976)

Parnelli



1. GP: Kanada 1974 (7.); letzter GP: USA West 1976 (Ausfall); GP-Starts: 16; Siege: 0; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 1; Punkte: 6; Führungsrdn.: 10; beste WM-Platzierung: P10 (1976)

Haas-Lola



1. GP: Italien 1985 (Ausfall); letzter GP: Australien 1986 (Ausfall); GP-Starts: 19; Siege: 0; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0; Punkte: 6; Führungsrdn.: 0; beste WM-Platzierung: P8 (1986)

SCHAEFFLER



FAG

PRÄSENTIERT

AUS FAHRERSICHT



Von
Daniel Abt
Formel E

Es gibt drei Gründe, weshalb ich mich auf das Rennen in Long Beach (2. April) freue. Erstens weil ich im Vorjahr dort auf der Pole gestanden bin. Zweitens weil wir in Mexiko eine sehr gute Teamleistung geboten haben, auf der sich hoffentlich weiter aufbauen lässt. Und drittens weil ich mich in den USA, speziell in Kalifornien, pudelwohl fühle.

Beim Rennen im Vorjahr lief eigentlich alles nach Plan. Okay – Piquet hat mich beim Sprint zur ersten Schikane überholt. Aber dennoch lag ich auf Podestkurs. Leider ist vor dem Fahrzeugwechsel die Motorleistung aus unerklärlichen Gründen gestiegen. Das hat mir auf der Rennstrecke offen gesagt nichts gebracht, weil es sich da um extrem wenig Extrapower handelte. Aber aus den Daten war das natürlich ersichtlich. Irgendwann hat der Motor dann mehr als die erlaubten 150 Kilowatt abgegeben. Was eine ärgerliche Durchfahrtsstrafe zur Folge hatte.

Ärger gab es auch beim letzten Rennen in Mexiko. Und der ist noch nicht verraucht. Ich hatte beim Duell zwischen Buemi und D'Ambrosio einen Logenplatz. Und konnte sehen, wie Buemi den Belgier regelwidrig überholte. Buemi hat seine Position danach wieder zurückgegeben. Doch D'Ambrosio hat sich in der Situation sehr ungeschickt ange stellt. Prost und ich waren schon an ihm vorbei. Trotzdem hat er sich einfach wieder vorne eingereiht. Ich war mir 1000 Prozent sicher, dass er dafür eine Durchfahrtsstrafe kriegen würde. Doch er kam ungeschoren davon.

Ich hoffe, dass wir über diese Ungereimtheit bei der Fahrerbesprechung in Long Beach sprechen. Falls nicht, werde ich das Wort ergreifen. Regeln sind Regeln. Und man muss sie befolgen. Prost bekam in Mexiko eine Durchfahrtsstrafe wegen eines «unsafe Release». Das war in Ordnung. Aber im Vergleich zum Vergehen von D'Ambrosio ein Klacks.



Daniel Abt in Long Beach: Gemischte Erinnerungen an 2015

SCHAEFFLER-NEWS

Elektroantrieb und Rekuperation spielen nicht nur in der Formel E eine ganz wichtige Rolle. Auch auf der Straße gewinnen sie an Bedeutung. Schaeffler zeigt in dieser Woche im Rahmen einer Presseveranstaltung neue Technologien, mit denen sich auch Autos mit manuellem Schaltgetriebe kostengünstig hybridisieren lassen.

Formel 4

Dutzend ist voll

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Italien war der Vorreiter. Inzwischen schießen Formel-4-Meisterschaften über den ganzen Globus verteilt wie Pilze aus dem Boden. Wir sagen Ihnen, wo 2016 überall gefahren wird.

In Italien ging es 2014 los. Als Ersatz für die Formel Abarth wurde die erste Formel-4-Meisterschaft im Sinne der FIA eingeführt. Gefahren wird im Land der Tifosi mit Tatuus-Chassis. Das ergab sich so, weil schon Abarth auf den italienischen Konstrukteur gesetzt hatte.

Ebenfalls mit Tatuus fiel 2015 der Startschuss zur ADAC Formel 4 in Deutschland. Mit Erfolg. Die Startfelder waren im ersten Jahr so groß, dass sich Schumi & Co für die Rennen qualifizieren mussten. Nicht von ungefähr hatte das deutsche Championat bald das Prädikat, (neben der italienischen Serie) die härteste aller F4-Meisterschaften zu sein. Daran hat sich auch im zweiten Jahr nichts geändert. 17 Teams mit 45 Fahrzeugen sind eingeschrieben.

Neben Deutschland wurden 2015 noch sechs weitere F4-Meisterschaften ins Leben gerufen: in Japan, China, Australien/Neuseeland, Mexiko, Russland und Großbritannien. Wobei die russische Serie ebenfalls die Tatuus-Abarth-Kombination gewählt hat. Anders in Japan. Dort konnte für den Nachwuchs, der im Rahmenprogramm der äußerst populären SuperGT fährt, Chassishersteller Dome gewonnen werden. Tom's Toyota liefert die Triebwerke.

In Australien/Neuseeland, Mexiko, und Großbritannien kommen Mygale-Chassis und Ford-Motoren zum Einsatz. Auch China schwört auf den französischen Konstrukteur. Setzt im Heck aber auf Power von Geely, der Nummer 10 unter den chinesischen Autobauern, zu der auch Volvo gehört.

Verwechslung garantiert

In Großbritannien kennt man die von der FIA geförderte Formel 4 unter dem Namen MSA, was nichts mit Ihrer Lieblingslektüre zu tun hat. Der Grund: Im Mutterland des Motorsports gab es bereits eine Formel 4. Die des British Racing Drivers'

Club. Letztere hat sich die Namensrechte 2013 gesichert, wodurch sich heute zwei nationale Serien auf demselben Level gegenseitig das Wasser abgraben – eine nicht sehr sinnvolle Konstellation, die früher oder später dazu führt, dass eine der beiden Serien aus Mangel an Teilnehmern dichtmachen muss. Eine ähnliche Situation gibt es im Übrigen auch in Japan. Dort existiert schon seit 1993 eine F4.

2016 stoßen zu den bisher acht von der FIA geförderten Serien vier weitere Regionen hinzu: Spanien/Portugal, USA, Südostasien und die Emirate. Damit steigt die Zahl der F4-Championate auf zwölf. Was das Verlangen nach einem Weltfinale steigert. Und wofür die FIA auch einen Promoter sucht. Doch so einfach wird es nicht. In fünf Meisterschaften fährt man mit 1,4-Liter-Motoren. In drei anderen mit 1,6-Liter-Triebwerken. Und nochmals in drei anderen mit 2000 cm³ (die südostasiatische Serie hat soeben einen Deal mit Renault bekannt gegeben). Wie soll man da ein gemeinsames Finale ausrichten? Ganz durchdacht scheint das System der FIA nicht zu sein. ♦



Die Formel 4 boomt: Doch für ein Weltfinale müsste man ein einheitliches Motorenreglement haben

KOMPAKT

»» **IndyCar** J. R. Hildebrand wird das Indy 500 für das Team von Ed Carpenter bestreiten.

»» **Formel 3.5 V8** Der Tiroler René Binder wechselt von der GP2 in die 3.5 V8. Binder wird für das Team Lotus an den Start gehen. Der Grund für den Wechsel: «Mein Ziel ist die neue FIA Formel 2, die die GP2 ab 2017 ersetzen soll, also haben wir uns überlegt, eine kosteneffiziente Zwischenstation anzupfeilen.» Als Teamkollege steht der Israeli Roy Nissany fest.

»» **GP3** Antonio Fuoco, Favorit auf den Titel, war bei den dreitägigen Testfahrten in Estoril Schnellster. Der Italiener umrundete die ehemalige GP-Strecke in 1:27,293 min und war damit eine halbe Sekunde schneller als der Brite Jake Dennis. Der Schweizer Kevin Jörg (Dams) fuhr die sechstschnellste Zeit (1:28,231 min). Sein Landsmann Ralph Boschung, der von Jenzer zu Koiranen wechselte, wurde auf seiner schnellsten Runde in 1:28,408 min gestoppt.

»» **Formel E** Serienchef Alejandro Agag hat gegenüber unseren britischen Kollegen von «Autosport» betont, dass die Formel E langfristig beim Einheitschassis bleiben wird. «In dieser Meisterschaft geht es um Elektrotechnologie. Die Frage darf nicht sein, wer hat das beste Chassis gebaut?» Das aktuelle Auto vom Typ Spark SRT_01E soll noch bis 2017/2018 dienen, also noch zwei weitere Saisons. Im fünften Jahr wird es dann ein von Grund auf neues Chassis geben. ♦ CE

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9502, Geschäftsführer: Dr. Volker Kreis, Norbert Lehmann, Vertriebs-Beförderung, Betreuung und Druck
erteilt durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nutt-Oberstraße 1, 20335 Hamburg, Dr. Michael Rübner, Düsterstraße 1-3, 20355 Hamburg, als einzelner Unternehmer, HRB 87132.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben:**

IBAN
BIC Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubigerkennungsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

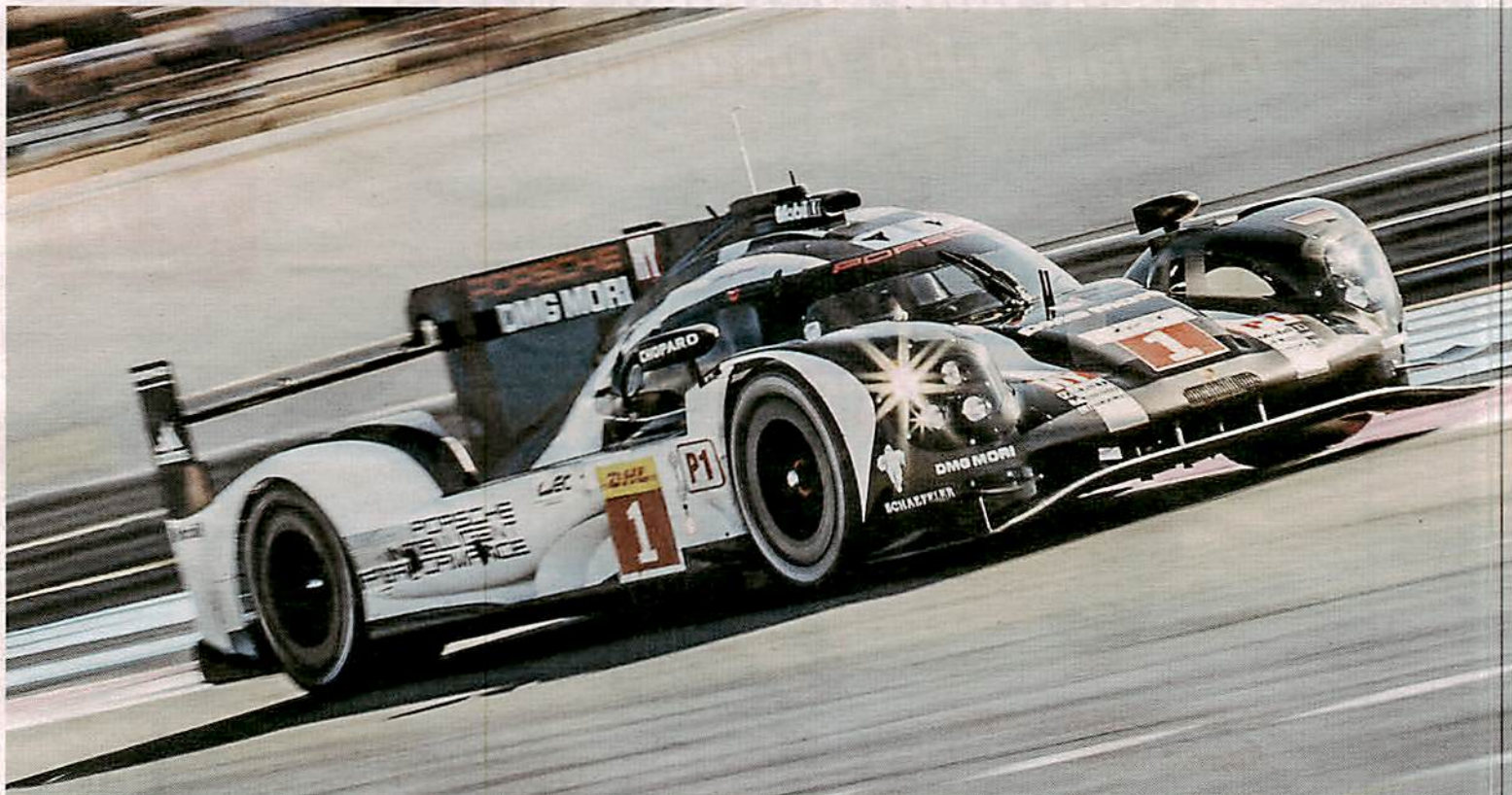
Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung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

Datum Unterschrift

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

Prolog Le Castellet - LMP1-Klasse

Spannung ist garantiert



Machen da weiter, wo sie aufgehört haben: Die Weltmeister von Porsche – mit Nummer 1 und verändertem Fahrzeugdesign – holten beim Prolog beide Tagesbestzeiten

Von MARCUS SCHURIG

Beim Saisonvortest der Langstrecken-WM auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet gab es am Osterwochenende die erste Standortbestimmung in der Topklasse LMP1: Porsche markierte mit dem überarbeiteten 919 Hybrid zwar die Bestzeit, doch Toyota und Audi fuhren mit ihren brandneuen LMP1-Geschossen im Windschatten der Schwaben.

WM-Promoter Gérard Neveu strahlte über beide Ohren: «Der Dreikampf, den uns Porsche, Toyota und Audi beim Vortest in Ricard geliefert haben, war der perfekte Aperitif fürs erste Rennen in Silverstone – besser geht es nicht!»

Zwar markierte der amtierende Weltmeister Porsche mit dem umfassend verbesserten 919 Hybrid die ungefährdete

Bestzeit (siehe Tabelle auf S.13), doch entscheidend waren die Zeitabstände dahinter: Toyota hatte mit dem neuen TS050 Hybrid acht Zehntel Rückstand, Audi mit dem R18 1,3 Sekunden.

Zieht man die unterschiedlichen Entwicklungsstände der Fahrzeuge in Betracht, so kann man davon ausgehen, dass alle drei Wettbewerber beim Speed vorne mitspielen. Das große Fragezeichen nach dem Vortest ist die Zuverlässigkeit: Hier sollte Porsche Vorteile haben, denn die Schwaben sind ihrem Konzept aus 2015 treu geblieben. Obendrein haben sie fleißig weiterentwickelt und bei zahllosen Tests Standfestigkeit bewiesen.

Toyota-Klimmzug beim Motor

Die Gegner haben da noch so ihre Sorgen: Toyota hatte zwar bis Ricard schon 22000 Kilometer auf das neue Auto geklotzt, doch der neue V6-Biturbo-motor mit 2,4 Litern Hubraum ist erst seit Mitte Februar drin.

Wie das geht? «Wir wussten dass der Motor spät fertig wird, wollten uns aber trotz dieses Umstandes nicht vom Testen abhalten lassen», sagt Toyota-Technikdirektor Pascal Vasselon. Ergo fand die erste Testphase für Chassis, Fahrwerk, Aerodynamik und Hybridsystem mit dem alten V8-Sauger statt.

Das war umständlich und aufwendig, aber erfolgreich: Toyota mutete dem neuen Motor gleich beim ersten Test ein 30-Stunden-Programm zu. Anfang März folgte der zweite Marathontest. «Der Motor war von Anfang an standfest und erfüllt unsere Erwartungen bezüglich der Leistung voll», so Vasselon.

Toyota schaffte beim Prolog mit einem Auto 220 Runden an zwei Tagen und brachte das geplante Programm voll durch. Zum Vergleich: Audi fuhr ebenfalls mit einem Auto 234 Runden, Porsche kam mit zwei gemeldeten Fahrzeugen auf 376 Runden. Toyota und Audi setz-

ten den Test am Ostermontag in Le Castellet für zwei Tage fort, während Porsche die Zelte am Samstagabend abbrach, denn man hatte bereits in der Vorwoche einen 30-Stunden-Test an gleicher Stelle absolviert.

Zwei Fragen standen in Ricard beim Thema Speed im Vordergrund: Waren die Rundenzeiten wegen der unterschiedlichen Aero-Spezifikationen vergleichbar? Und: Fuhren die Teams voll? Die erste Frage kann mit «Ja» beantwortet werden: Nur Toyota fuhr am ersten Tag ein Aero-Paket für wenig Abtrieb, am zweiten Tag wechselte man auf das High-Downforce-Paket für den Saisonauftakt in Silverstone. Audi und Porsche fuhren an beiden Tagen mit dem Aero-Paket für Silverstone.

Die Frage, ob die LMP1-Teams eventuell noch nicht alles gezeigt haben, kann nicht eindeutig beantwortet werden. «Es gibt in der LMP1-Klasse keine

BoP, daher sind wir voll gefahren», so Porsche-Teamchef Andreas Seidl. Audi-Technikdirektor Jörg Zander gab zu: «Wir haben den Fahrern gesagt, dass sie etwas Vorsicht walten lassen sollen, denn wir hatten hier die beiden neuen Rennchassis im Einsatz.» Bei Toyota sah man es ähnlich: «Was wir nicht gebrauchen können, ist ein Unfall drei Wochen vor dem Saisonauftakt in Silverstone», so Vasselon.

Hoher Speed trotz PS-Einbuße

Während Porsche den Vortest ohne Probleme absolvierte, parkte Toyota nach einer Auffälligkeit bei den Daten für zwei Stunden. Auch Audi verlor Testzeit wegen eines Fahrwerk-Inserts am Monocoque, am zweiten Tag wechselte man aus Sicherheitsgründen auf das zweite Chassis. Fazit: Porsche sollte trotz Konzepttreue den Speed haben, um vorne mitzufahren. Beim Thema Zuverlässigkeit sind die Schwaben sortiert, die Gegner noch nicht. Bei Audi gibt man offen zu, dass das Testprogramm für den R18 verspätet ist. Erstaunlich: Porsche schaffte in Ricard fast die gleichen Rundenzeiten wie 2015 – obwohl das LMP1-Reglement die Leistung beim Motor um knapp 8 Prozent reduzierte. Die Teams haben diesen Malus offenbar voll kompensiert! ♦



Auf Antrieb zweite Kraft: Toyota TS050



Mit etwas gebremstem Schaum: Audi R18



Beste der Nicht-Hybriden: Rebellion

**NACHGEHAKT BEI
Andreas Seidl**

(40/D). Der Porsche-LMP1-Teamchef über die Erkenntnisse aus dem WM-Saisonvortest in Le Castellet.



Von **MARCUS SCHURIG**

Glückwunsch zur Bestzeit beim Prolog. Wäre es noch schneller gegangen? Nun ja, für jetzt war es das erste einmal. Insgesamt war es eine optimale Generalprobe für den Saisonauftakt in Silverstone: Wir konnten beide Rennautos einfahren und die Fahrzeugcrews einarbeiten. Die Autos liefen ohne technische Probleme. Außerdem konnten wir die Quali-Simulationen und die Longruns wie geplant durchziehen. Auch das Teilwechseltraining hat gut funktioniert – so soll es sein.

War es ein Vorteil, dass ihr in der Woche zuvor einen 30-Stunden-Test absolviert habt? Das spielt bei der Bewertung der Rundenzeiten aus meiner Sicht keine Rolle, denn die Strecke ist ja allen

bekannt, also auch unseren Gegnern. Insofern wissen alle, wie sie ihre LMP1-Autos hier abzustimmen haben.

Was sagst du zur Konkurrenz? Wir haben notiert, dass die Gegner mit unterschiedlichen Abtriebniveaus gefahren sind, was natürlich einen größeren Einfluss auf die Rundenzeit hat. Von daher ist es noch schwierig zu sagen, wo man wirklich genau steht.

Ihr seid fast so schnell wie 2015 – trotz PS-Einbußen? Alle Hersteller haben ihre Autos zum Teil massiv weiterentwickelt – auch wir, trotz der Konzepttreue. Dazu hat unser Reifenpartner Michelin einen Schritt nach vorne gemacht. Insofern kann es nicht überraschen, dass wir den PS-Malus hier fast kompensiert haben.

ZEITEN WEC-TEST / LE CASTELLET (F), 25./26. März 2016

Pos.	Klasse/MJ	Fahrer	Auto/Team	1. Tag	2. Tag	Bestzeit
1.	LMP1-H/8	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche 919 Hybrid	-	1:37,445	1:37,445
2.	LMP1-H/8	Dumas/Jani/Lieb	Porsche 919 Hybrid	1:37,487	-	1:37,487
3.	LMP1-H/8	Dav./Bue./Nakaj./Sarr./Con./Kob.	Toyota TS050 Hybrid	1:38,347	1:38,273	1:38,273
4.	LMP1-H/6	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi R18	1:39,393	1:38,827	1:38,827
5.	LMP1	Tuscher/Kraihamer/Imperatori	Rebellion R-One – AER	1:42,329	1:41,733	1:41,733
6.	LMP1	Prost/Piquet jr./Heidfeld	Rebellion R-One – AER	1:42,147	1:42,706	1:42,147
7.	LMP1	Webb	CLM P1/01 – AER/Bykolles	1:43,256	1:43,626	1:43,236
8.	LMP2	Menezes/Lapierre/Richelmi	Alpine-Nissan/Signatech	1:47,544	1:46,974	1:46,974
9.	LMP2	Leventis/Watts/Kane	Gibson-Nissan/Strakka	1:46,976	1:48,309	1:46,976
10.	LMP2	Rusinov/Berthon/Rast	Oreca-Nissan/G-Drive	1:47,942	1:47,024	1:47,024
11.	LMP2	Cheng/Tung/Pancialici	Alpine-Nissan/Baxi DC	1:47,340	1:47,704	1:47,340
12.	LMP2	Gonzalez/Albuquerque/Senna	Ligier-Nissan/RGR by Morand	1:47,569	1:49,192	1:47,569
13.	LMP2	Graves/Rao/Stevens/Jakes	Ligier-Nissan/Manor	1:48,582	1:47,696	1:47,696
14.	LMP2	Daiziel/Derani	Ligier-Nissan/ESM	1:47,858	1:48,953	1:47,858
15.	LMP2	Petrov/Ladygin/Shaytar	BR01-Nissan/SMP	1:47,987	1:48,138	1:47,987
16.	LMP2	Minassian/Mediani/Markozov	BR01-Nissan/SMP	1:48,345	1:48,692	1:48,345
17.	LMP2	Brown/van Overbeek	Ligier-Nissan/ESM	1:49,105	1:48,619	1:48,619
18.	GTE-Pro	Bruni/Calado	Ferrari 488 GTE/AF Corse	1:57,808	1:58,362	1:57,808
19.	GTE-Pro	Rigon/Bird	Ferrari 488 GTE/AF Corse	1:58,225	1:58,083	1:58,083
20.	GTE-Am	Yamagishi/Ragues/Ruberti	Corvette C7-Z06/Larbre	1:58,268	-	1:58,268
21.	GTE-Pro	Johnson/Mücke/Pla	Ford GT/Ganassi	1:58,525	1:58,922	1:58,525
22.	GTE-Pro	Franchitti/Priaux/Tincknell	Ford GT/Ganassi	1:58,697	1:58,786	1:58,697
23.	GTE-Am	Wainwright/Carroll/Barker	Porsche 911 RSR/Gulf Racing	1:59,188	1:58,818	1:58,818
24.	GTE-Am	Perrodo/Collard/Aguias	Ferrari F458 Italia/AF Corse	1:59,113	1:59,145	1:59,113
25.	GTE-Pro	Sörensen/Rees/Adam	Aston Martin Vantage V8	2:00,344	2:00,298	2:00,298
26.	GTE-Am	Ried/Camathias	Porsche 911 RSR/KCMG	2:01,273	2:00,373	2:00,373
27.	GTE-Am	Al Qubaisi/Long	Porsche 911 RSR/Proton	2:00,799	2:00,503	2:00,503
28.	GTE-Am	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Vantage V8	2:01,222	2:01,508	2:01,222
29.	GTE-Pro	Ried	Porsche 911 RSR (16)/Proton	-	2:04,305	2:04,305

Internet: www.fiawec.com

Prolog Le Castellet - GT-Klassen

Ferrari beim Test dominant

Von **MARCUS SCHURIG**

Das italienische AF-Corse-Team hatte mit dem Ferrari 488 die GT-Konkurrenz klar im Griff. Der härteste Verfolger scheint Ford mit dem neuen GT zu sein – obwohl die Amis beim WM-Vortest in Le Castellet mit den Fahrzeug-Einstufungen hart ins Gericht gingen.

«Ich kann wirklich nur hoffen, dass diese BoP in der GTE-Klasse vor Silverstone noch mal überdacht wird», knurrte Ford-Pilot Stefan Mücke am Ende des zweiten Testtages auf dem Circuit Paul Ricard. Gut sieben

Zehntelsekunden fehlten dem Ganassi-Ford-Team auf die Bestzeit von Ferrari-Star Gianmaria Bruni. «Wir fahren hier mit mehr Gewicht als in Amerika und dazu mit weniger Ladedruck», jammerte Ford-Teamchef George Howard-Chappell. «Das ist aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar.»

Freundliche Einstufung?

Für Silverstone wird sich aber schon mal sicher nichts ändern, denn die Mitte Februar lancierte Fahrzeug-Einstufung (Balance of Performance = BoP) gilt für Silverstone, weil der Vortest ohne technische Abnahme stattfindet, und die Regelhüter

damit nicht sicher sein konnten, in welcher Spezifikation die GT-Teams fahren.

Bei Ferrari gab es dagegen nur strahlende Gesichter: Der neue 488 GTE schnurrt wie ein Kätzchen. Auch hat man eine insgesamt bessere Einstufung als in Amerika, vor allem beim Tankinhalt. «Der Turbomotor ist zwar sehr mager homologiert», sagt Bruni, «aber das hat in Amerika dazu geführt, dass wir zu wenig Benzin tanken dürfen. Und damit verlieren wir Spielraum bei der Aero-Abstimmung, denn wir müssen dort mit wenig Abtrieb fahren. Hier haben wir etwas mehr Luft. Und das hilft spürbar.»

Trotzdem sollte man nach dem ersten Vorgeplänkel Ford auf keinen Fall abschreiben: Das sehr kurzfristig zusammengewürfelte Team klopfte gewaltig Kilometer auf seine beiden GT-Renner, dabei wurden viele Erkenntnisse gesammelt. «Vor fünf Monaten gab es nur eine Halle und ein Rolling Chassis», erzählt Mücke. «In Ricard war zum ersten Mal die komplette Crew beieinander. Wir müssen auf der operativen Seite wie bei den Boxenstopps noch viel lernen.» Die Ford liefen ohne Probleme. Das aus Amerika bekannte Phänomen, dass man die Reifen nur sehr mühsam ins Arbeitsfenster bekommt, ist im-

mer noch ein großes Handicap, das zeitnah gelöst werden muss.

Porsche im Parkmodus

Gar nicht brillant lief es bei Aston Martin: Die Briten wechselten auf Dunlop-Reifen und bekundeten noch Mühe mit der Feinabstimmung. Vielleicht hält man sich aber ganz bewusst zurück, denn bei Aston Martin fürchtet man, für eine gute Reifen-Performance durch Dunlop bei der BoP abgestraft zu werden. Der einzige Werks-Porsche spielte in Ricard keine Rolle – weil noch vor Ort langwierige Anpassungen an das neue GT-Tankreglement vorgenommen werden mussten. ♦



Der Konkurrenz ordentlich das Heck gezeigt: Die beiden AF-Corse-Ferrari 488 GTE dominierten



Erster Ferrari-Verfolger: der BoP-genervte Neuling Ford

IMSA Sports Car Championship

Zwei seltene Doppel

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nach ihrem Sieg in Daytona gewannen Ed Brown, Luis Felipe Derani, Scott Sharp und Johannes van Overbeek auch den zweiten Saisonlauf der IMSA Sports Car Championship (ISCC) am vorletzten Samstag in Sebring (siehe letzte MSA) – ein seltenes Kunststück.

Dieses Kunststück, bei beiden bedeutenden US-Langstreckenklassikern in Florida innerhalb eines Jahres zu triumphieren, haben zuletzt Mauro Baldi, Giampiero Moretti und Didier Theys 1998 in einem Ferrari 333SP geschafft.

Für das 2016 siegreiche Quartett war es ebenso der erste Erfolg in Sebring wie für ihr Team Extreme Speed Motorsports (ESM). «Pipo» Derani ist nach Christian Fittipaldi (2015) erst der zweite Brasilianer, dem ein Gesamtsieg auf der Rüttelpiste in Zentralflorida gelang. Der erst 22 Jahre alte Derani, der sich dank frischer Reifen innerhalb kürzester Zeit von P4 an die Spitze katapultieren konnte, sprach anschließend von einem «spektakulären Sieg». Pech hatten dagegen die Pole-Setter Negri, Pew und Pla, als sie kurz vor Schluss wegen einer defek-



Schafften beide einen Doppelsieg mit Daytona und Sebring: ESM-Ligier und Werks-Corvette

ten Radaufhängung an ihrem Ligier-HPD aufgeben mussten.

Erstes Podium für BMW M6

Die teils irregulären und gefährlichen Bedingungen sorgten bekanntermaßen für eine 135-minütige Unterbrechung des Rennens einmal rund um die Uhr. Das siegreiche ESM-Team schaffte so nur 238 Runden. Noch weniger waren es zuletzt 1993, als das Wetter im Sonnenstaat ebenfalls nicht mitspielte, und die Sieger Juan Manuel

Fangio II und Andy Wallace in ihrem Eagle MkIII sogar nur 230 Umläufe schafften.

Was Überflieger Derani und Co. in der großen Prototypenklasse schafften, gelang auch dem Corvette-Werks-Team Pratt & Miller in der GTLM. Sieben Wochen nach ihrem Triumph in Daytona siegten erneut Audi-Leihgabe Marcel Fässler, Oliver Gavin und Tommy Milner. Mit der Maximal-Punktzahl 72 hat das Trio ebenfalls zehn Punkte Vorsprung auf die Verfolger

Earl Bamber, Michael Christensen und Frédéric Makowiecki, die im Werks-Porsche 911 RSR den dritten Platz belegten. Über den ersten Podestplatz (P2) durfte sich das BMW-Werks-Team RLL mit dem neuen BMW M6 freuen. Pole-Mann Bill Auberlen, der in 1:59,182 Minuten auch die schnellste GTLM-Runde drehte, sowie Sebring-Debütant Bruno Spengler und Dirk Werner fehlten am Ende nur knapp drei Sekunden zum M6-Premierensieg.



An die Spitze gefahren: Derani



GTD-Leader: Magnus-Audi

Auch in der ebenso hart umkämpften GTD-Klasse fehlte BMW nicht viel zum ersten Erfolg mit dem neu entwickelten M6 GT3, in dem unter anderem Jens Klingmann knapp das Nachsehen hatte. In dieser Kategorie verteidigten die Daytona-Sieger Andy Lally, John Potter und Marco Seefried mit P3 in ihrem Magnus-Audi R8 LMS die Tabellenführung vor dem siegreichen Ferrari-Trio Alessandro Balzan, Christina Nielsen und Jeff Segal. ♦

European Le Mans Series - Testfahrten Le Castellet

Bestzeit für einen Franzosen



Dank Olivier Pla an der Spitze: Ligier-Nissan des Krohn-Teams



Wie in der WEC: AF Corse holte die Bestzeit der GTE-Kategorie

Bevor die Protagonisten der WEC ihren offiziellen Vorsaisonstest absolvierten (siehe S. 12/13), gaben sich die Teilnehmer der ELMS an gleicher Stelle bereits ihr Stelldichein. Die Bestzeit ging an den Krohn-Ligier.

Die absolute Bestmarke der beiden Tage sicherte sich Olivier Pla. Der Franzose, der im Team von US-Multimilliardär Tracy Krohn im Ligier JS P2-Nissan am Lenkrad drehte, brauchte für seine schnellste Runde 1:48,100 Minuten – also nur rund eine Sekunde mehr als die schnellsten WEC-LMP2.

Die Bestzeit am zweiten Tag ging an den Schweizer Mathias Beche, der als Leihgabe des Rebellion-LMP1-Teams beim Team Thiriet by TDS Racing unter anderem auch in Le Mans starten wird. Er ließ eine 1:48,569 als Tagesbestwert notieren.

Mit 21 Fahrzeugen stellte die LMP3-Kategorie genau die Hälfte der Teilnehmer. In der damit also größten Klasse ging es wie erwartet eng zu. Logisch, denn bis auf eine Ausnahme fahren alle Teams mit einem Ligier JS P3-Chassis, in das jeweils der Nissan-Einheitsmotor gepflanzt wird.

Ferrari dominiert auch ELMS-GT

Die schnellste Runde in der Einstiegs-Prototypenklasse drehte Alex Brundle gleich in der ersten Session des ersten Tages: 1:53,364. Dahinter reihte sich bereits das prominente Team von Olivier Panis und Fabien Barthez ein – die aber beide nicht am Steuer saßen.

«Nur» Platz 9 in der Klasse wurde es für Yvan Mullers Team, wo der schnellste der drei Fahrer, Alexandre Cougnaud, eine 1:55,043 fuhr. Nur knapp langsamer war der aus

dem Scirocco-Cup bekannte Neffe Mullers, Yann Ehrlacher.

Wie in der Langstrecken-WM, so dominierte auch beim ELMS-Test das AF-Corse-Team. An beiden Tagen fuhr der Italiener Marco Cioci die Bestzeit der GTE-Klasse – auf eine 1:57,304 am ersten Tag folgte an Tag zwei eine Zeit von 1:57,252. Als zweitbesten GT klassierten sich die Teamkollegen mit 1:57,592.

Den ersten öffentlichen Streckenauftritt gab es in Le Castellet auch für Frédéric Sausset und das Team SRT4L. Der vierfach amputierte Franzose startet in diesem Jahr mit einem speziell umgebauten LMP2-Morgan-Nissan in Le Mans (Box 56). Wie erwartet reihte sich das Auto vom Speed her zwischen LMP2 und LMP3 ein.

Die Saison startet am 16. April mit den 4h von Silverstone – einen Tag vor und im Rahmen der Langstrecken-WM. ♦ MER

DTM

Volvo nein, ATS ja



Die neue Felge für 2017: ATS wird ab kommender Saison Exklusiv-Ausrüster für die DTM-Teams

Von ARNO WESTER

WTCC-Neuling Volvo stand kurz vor einem Einstieg in die DTM, entschied sich aber anders. Sehr wohl zur DTM hat sich jedoch Felgenreis Hersteller ATS bekannt.

Nach Citroën hat sich auch Volvo gegen die DTM und für die WTCC entschieden – nach reiflicher Überlegung, wie ein Sprecher des schwedischen Herstellers versicherte.

Nicht zum ersten Mal wurde bei Volvo über ein Engagement in der DTM diskutiert. Ein mögliches Comeback wird es aber vorläufig nicht geben. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Während die DTM auch

weiterhin eine nationale Tourenwagenserie mit Auslandsauftritten ist, sind die WTCC-Rennen über den Globus verteilt. Und das war aus Sicht von Volvo neben dem Reglement der ausschlaggebende Punkt.

2017: Neue Felgen von ATS

Vor mehr als 30 Jahren war Volvo schon einmal in der DTM vertreten. Damals sorgte der Schwede Per Stureson im Volvo Z40 Turbo für eine Überraschung, als er seinem Arbeitgeber bereits im zweiten DTM-Jahr 1985 den Titel schenkte.

Das erklärte Ziel von Volvo in der WTCC ist der WM-Titel, einen solchen müsse man schließlich niemandem groß erklären, so der Volvo-Sprecher.

Während der DTM-Saisonstart am 7./8. Mai immer näher rückt, laufen parallel die Vorbereitungen für die folgenden Jahre auf Hochtouren. Jüngstes Beispiel ist die Vertragsunterzeichnung der DTM-Dachorganisation ITR mit der ATS Leichtmetallräder GmbH bezüglich der Produktion und Lieferung von Einheitsfelgen (siehe Foto) ab 2017, die für sämtliche DTM-Fahrzeuge aller drei Hersteller identisch sind.

Schon im Sommer werden den DTM-Teams von Audi, BMW und Mercedes-Benz die ersten Testfelgen zur Verfügung gestellt. Es handelt sich hierbei um Aluminium-Schmiederäder in den Größen 12x18 (vorne) bzw. 13x18 Zoll (hinten). ♦

VLN - Vorschau

Wieder ohne Limits

Nach vielen Diskussionen um die Tempolimits, die vergangene Saison eingeführt wurden, startet die VLN am Samstag ohne Beschränkungen in ihr neues Rennjahr.

Beim Saisonauftakt 2015 war ein GT3-Nissan in die Zuschauer geflogen, wobei ein Fan tödlich getroffen wurde. Daraufhin wurden die Tempolimits an den neuralgischen Stellen eingeführt, um einen sichereren Rennbetrieb zu gewährleisten.

Nach einigen Umbauten – u.a. Neuasphaltierung des Unfall-Abschnitts, neue Zäune und Versetzung/Verlängerung von Reifenstapeln – sowie der Verlängerung der FIA-Streckenlizenz steht einer limitfreien Saison nun nichts mehr im Wege – Fans und Aktive freut es!

Neu ist auch die geänderte Code-60-Regelung, die in ihrer alten Form für einige weitere schwere (Folge-)Unfälle geführt hatte, weil Fahrer eine Doppel-Gelb-Zone zu spät bemerkten und in die auf 60 km/h abgebremsten Fahrzeuge fuhren. Ab sofort gilt: Bei Doppel-Gelb



Soll Ausnahme sein: Code 60

höchstens 120 km/h. Nur im absoluten Notfall wird danach mittels Gelb plus Code-60-Flagge weiter auf 60 abgebremst.

Beim sportlichen Geschehen dürfen sich die Beteiligten auf einige neue GT3-Rennwagen freuen. Einen großen Teilnehmersprung erlebt die Gruppe H für die «älteren» Fahrzeuge. Grund: Ab sofort kann man dort schon mit nur acht Jahre alten Modellen (vorher: neun) fahren, wodurch auch die ersten 997er-Porsche startberechtigt sind und die Regeln deutlich offener als in der Klasse SP7 – MSA berichtete ja u. a. über das Kremer-Projekt.

Großer Beliebtheit erfreuen sich auch die nun fünf Cup-Klassen. Neu ist die Porsche Cayman GT4 Trophy, BMW M235i Cup und TMG GT86 Cup rüsten technisch auf. ♦ MBR/AW

Tourenwagen-EM - Vorschau

Jetzt nur noch zwei Klassen

Nach Wertungen in jeweils vier Klassen wurde das Wertungs-Wirrwarr der letzten Jahre für die neue Saison deutlich entzerrt. Im Rahmen der WTCC startet auch die EM am Wochenende in Le Castellet ins neue Rennjahr – mit jetzt nur noch zwei Wertungsgruppen.

In der großen Klasse «Super 2000 Cup» werden die Fahrzeuge der TCN-2 (TCR), TC2 und TC2T zusammengefasst, allerdings sind nur TCN-2-Fahrzeuge eingeschrieben. Hier sind mit Andreas Pfister, Christjohannes Schreiber (beide Seat), Peter Rikli und Kris Richard (beide Honda) auch vier deutschsprachige Fahrer als permanente Starter dabei. In Le Castellet startet zudem René

Münnich mit einem Honda Civic und bestreitet damit ein Doppelprogramm mit der WM.

Die kleinere Klasse bleibt wie gehabt die Super 1600. Und hier wird fast nur Deutsch gesprochen. Mit dabei sind der amtierende Europameister Niklas Mackschin, seine Titelrivalin Ulrike Krafft, Daniel Niermann (alle Ford Fiesta) sowie Kevin Hilgenhövel und Andreas Rinke (beide Peugeot 207). ♦ MBR



Dabei: Krafft, Mackschin

TCR Int. Series - Vorschau

Der Favorit trägt Babyblau

Vor Jahresfrist startete in Malaysia die TCR-Ära. Doch die zu erwartenden technischen Probleme und ein vergleichsweise kleines Feld waren im Rahmen des FI-GP eher keine gute Werbung.

Doch die TCR hat sich – ebenfalls wie erwartet – gemacht, und ein Jahr später stehen für die am Wochenende in Bahrain beginnende zweite Saison der Int. Series 22 fest eingeschriebene Teilnehmer mit Fahrzeugen von sieben Herstellern (Opel, VW, Seat, Subaru, Alfa Romeo, Honda, Ford) in der Starterliste.

Als heißer Favorit gilt Stefano Comini. Der Schweizer hat

Team und Marke gewechselt. Sein babyblauer VW Golf GTI TCR des WRT-Teams ist technisch jedoch weitgehend identisch mit seinem Meister-Seat.

Seine größten Rivalen Pepe Oriola (Seat/Craft-Bamboo) und Gianni Morbidelli (Honda/West Coast) bleiben Teams und Marken treu. ♦ MBR



Favorit: Champ Stefano Comini

KOMPAKT

»» **ADAC GT Masters** Vor den offiziellen Tests kommende Woche in Oschersleben gibt es viele News. Die wichtigste: In einem von zwei Mercedes-AMG GT3 des Zakspeed-Teams treten Sebastian Asch und Luca Ludwig zur Titelverteidigung an. Offen ist die Besetzung des zweiten Autos. Für das Team Schubert Motorsport starten die BMW-Junioren Jesse Krohn und Louis Delétraz im BMW M6 GT3. Der Schweizer kann jedoch nur drei der sieben Events bestreiten und wird sonst jeweils von einem BMW-Werksfahrer ersetzt – wie beim Auftakt durch Martin Tomczyk. Neues aus dem Audi-Lager: Für Aust Motorsport starten die Schwedin Mikaela Ahlin-

Kottulinsky sowie Audi-Werksfahrer Marco Bonanomi in einem R8 LMS. Derweil komplettiert Christian Engelhart das Fahrerquartett der beiden Grasser-Lambos. Engelhart spannt mit Rolf Ineichen zusammen, das zweite Auto pilotieren Luca Stolz und Gerhard Tweraser.

»» **ADAC TCR Germany** Mit Ex-Tourenwagen-Europameister Mario Dablander steht ein weiterer starker Pilot für die Premiersaison fest. Der Österreicher startet für das Team Wolf-Power.

»» **V8 Supercars** Bei den vier Rennen (ohne Punktwertung) in Melbourne siegten nur Triple-8-Fahrer: Shane van Gisbergen (3 Siege) und Jamie Whincup (1). ♦ MBR

Saisonvorschau

Schwereres Handicap

CITROËN

Seit dem Einstieg in die WTCC 2014 fahren die Doppelwinkler aus Versailles beinahe Kreise um die Konkurrenz. Doch diese hat über den Winter mächtig nachgelegt, während die Franzosen ihr Engagement fürs letzte WM-Jahr als Werksteam zurückgeschraubt haben. Nurmehr Doppel-Champion José María López und Rekord-Weltmeister Yvan Muller gehen für Citroën an den Start.

Trotzdem müssen die Dominatoren der vergangenen zwei Saisons – 39 Siege in 47 Rennen seit dem WM-Debüt – auch für 2016 als klare Favoriten gehandelt werden. Oder vielleicht gerade deswegen? Denn Muller und López waren es, die sich 2014 und 2015 immer wieder ansportelten, die Latte ein ums andere Mal ein kleines Stück höher zu legen. Das wird 2016 kaum anders sein und vermutlich sogar noch stärker ausfallen als in den letzten beiden WM-Duellen. López möchte den Hat-trick. Und Muller möchte zeigen, dass er den Argentinier im WM-Kampf aus eigener Kraft schlagen kann.

Schaut man sich die neuen Regularien an, kann man fast den Eindruck gewinnen, sie wären nur gemacht worden, um die Citroën-Dominanz zu schwächen. Die Erhöhung des maximalen Kompensationsgewichts auf 80 kg (2015: 60 kg) wird die Weltmeister ebenso treffen wie die neue Reversed-Grid-Regelung.

80 kg Handicap zum Start

«Wenn man ein gutes Qualifying hat, dann hat man fürs zweite Rennen eine gute Ausgangsposition. Vorher hatte man nach einem guten Qualifying vielleicht ein gutes Rennen und konnte im zweiten Lauf schon mal etwas riskieren. Das wird sich jetzt vielleicht ändern, weil man nur eine kurze Reparaturzeit zwischen den Rennen hat», erklärt López die Überlegungen, die von der Anwendung des Reversed Grid auf den ersten Lauf ausgehen.

Nach seinen Titelchancen gefragt, gibt sich der Argentinier zurückhaltend: «Vieles hat sich geändert, um uns herum und auch bei uns im Team. Es ist

also schwierig zu sagen, wie es sein wird. Deshalb freue ich mich wirklich sehr auf das erste Rennen.» Sein und Yvan Mullers Handicap: Weil der C-Elysée das Weltmeister-Auto ist, ist es auch das einzige, das bei den ersten beiden Events die 80 kg Kompensationsgewicht an Bord haben muss, während alle anderen mit 0 kg fahren.

«Das wird sehr kompliziert für uns», stapelt auch Yvan Muller vor dem Saisonstart tief. «Bevor ich mir Gedanken darüber mache, wie ich Pechito schlagen kann, müssen wir erstmal alle anderen schlagen», beschwichtigt der Altmeister.

Citroën-Sportchef Yves Matton geht sogar noch einen Schritt weiter: «Die 20 kg mehr werden dafür sorgen, dass wir in den ersten Rennen nicht um Siege fahren.» Doch trotz kleinerem Engagement: Der C-Elysée hat über den Winter einige Weiterentwicklungen bekommen – sowohl bei der Aerodynamik als auch unter dem Carbonkleid. «Es wird immer noch das Auto sein, das es zu schlagen gilt», so Matton. ♦



Noch mal verbessert: Weltmeister-Auto Citroën C-Elysée



Titelverteidiger: J. M. López



Will López schlagen: Y. Muller

LADA

Bei allem Optimismus, den das Team verbreitet – und bei aller Erfahrung und allem Talent, die das zu zwei Dritteln erneuerte, dreiköpfige Fahrgespann bereithält: Der Lada Vesta ist zumindest zum Saisonstart noch die größte Baustelle im WTCC-Feld. Den selbstgesteckten Testzeitplan konnte man nicht einhalten, und so werden die ersten Rennen im Prinzip als erweiterte Probeläufe gesehen. Vor allem in den langsamen Streckenteilen und allgemein bei der Traktion muss man sich laut Aussagen der Fahrer noch stark verbessern. In den flüssigeren Passagen dagegen sei das Auto gut.

Unbestrittener Star des neu zusammengestellten Pilotentrios ist Gabriele Tarquini. «Als klar war, dass Honda mich nicht mehr braucht, war ich ein bisschen traurig, habe mich aber gleich auf 2016 konzentriert. Ich habe vielleicht eine Nacht darüber nachgedacht, aufzuhören. Aber ich kann nicht, dafür bin ich zu jung», lacht der Italiener. Und der mittlerweile 54-jährige (!) Weltmeister von 2009 wirkt locker und motiviert wie selten.

Trotzdem bestand er darauf, vorerst einen Einjahresvertrag zu bekommen: «Danach sehen wir, was ist. Oder was nicht ist. Ich lasse mich überraschen.»

Neben Norbert Michelisz (Honda) schaffte mit Hugo Valente ein zweiter Fahrer der letztjährigen Privatfahrerwertung den Aufstieg in ein Werksaufgebot. Der Franzose, der im vergangenen Jahr vor allem im Qualifying für einige Überraschungen sorgte, kann die neue Saison unbeschwert angehen: «Ehrlich gesagt, spüre ich weniger Druck als zuvor. Es war immer mein Ziel, Werksfahrer zu werden. Das habe ich jetzt geschafft. Ich fühle mich viel selbstsicherer.»

Starts sollen besser werden

Das größte Manko des Youngsters war bislang die Konstanz. Zu oft kam es speziell im letzten Jahr vor, dass nach extrem starken Performances wieder unnötige Aktionen folgten, die oft in kapitalen Crashes endeten, siehe u. a. Nürburgring. Findet er die nötige Stabilität, kann er sicher mithalten – zumindest mit

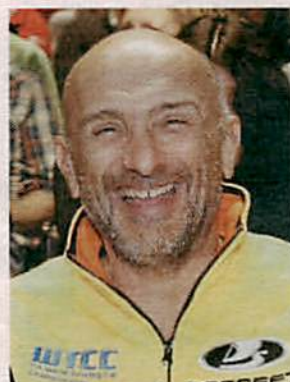
den Teamkollegen Tarquini und Nicky Catsburg.

Der Niederländer ist dabei der dienstälteste Lada-Werkspilot – trotz nur acht WTCC-Events 2015. Dazu kommt, dass der GT-Spezialist in Sachen Tourenwagensport noch ein wenig Aufholbedarf hat. «Ich hoffe, die Starts werden in diesem Jahr etwas einfacher», sagt Catsburg im Hinblick auf einige nicht so gelungene Starts im letzten Jahr, welche die guten Quali-Ergebnisse oft schnell zunichte machten. Dafür soll unter anderem ein neues Startsystem sorgen, das die Lada-Ingenieure entwickelt haben. «Ich bin sehr gespannt, was das Team über den Winter geschafft hat», so der 28-Jährige aus Utrecht, der das nicht nur aufs Startsystem bezieht.

Trotz aller schlechten Vorzeichen: So ganz genau weiß niemand, wo Lada steht, weil sie beim offiziellen Test nicht anwesend waren. Bekommt man die bekanntesten Probleme in den Griff – vielleicht auch mit Tarquinis Erfahrung – sind Podiumsplätze in Reichweite. ♦



Noch eine Baustelle: der nicht ausgetestete Lada Vesta



Erfahrung pur: G. Tarquini



Weniger Druck: H. Valente



Gespannt: Nicky Catsburg

zum Start

HONDA

Die Zeit des Hinterherfahrens ist vorbei! Das zumindest strahlen die Japaner und ihr italienisches Werksteam JAS Racing vor der neuen Saison aus. Nach den doch herben Niederlagen gegen Citroën hat man in Italien das Chassis und das Grundset-up des Civic für die neue Saison nochmals stark verbessern können. Dazu soll der überarbeitete Motor von Werkstuner Mugen ein echtes Kraftpaket und ein riesiger Schritt gegenüber 2015 sein. «Endlich haben wir die gute Hardware, mit der wir arbeiten können. Und unsere drei Fahrer, sozusagen die Software, sind fantastisch», freut sich JAS-Teamchef Alessandro Mariani.

Fahrerisch hat sich die Mannschaft – bis auf den Fixposten Tiago Monteiro – neu aufgestellt. Und statt zwei gibt es diese Saison eben auch drei Werksautos. Privatfahrer-Champion Norbert Michelisz stieg endlich zum Werksfahrer auf, nachdem er aber auch beim Zengo-Team bereits eng ans Werksteam angeschlossen war. Seine Berufung in ebenjenes

war also wohl nur eine Frage der Zeit. «Ich muss Alessandro Mariani und Honda für das Vertrauen danken», ist sich Michelisz der großen Chance bewusst. «Seit meinem Sieg in Macau 2010 habe ich mir das hohe Ziel gesetzt, eines Tages Weltmeister zu werden. Ich glaube, dass das in dem Umfeld, das ich 2016 habe, auch möglich ist», gibt sich der Ungar mit schwäbischen Vorfahren vor dem Saisonstart optimistisch.

Huff als WM-Geheimtipp?

Zweiter Neuzugang ist bekanntlich Rob Huff. Der Weltmeister von 2012 hat es sogar geschafft, den Lada Granta zum (zweifachen!) Rennsieger zu machen. Und für seinen neuen Job bei Honda ist er hochmotiviert. «Es ist ein echter Traum für mich, dass ich für so eine Marke fahren darf», ist der Engländer stolz, und attestiert: «Bei den Testfahrten ging es definitiv in die richtige Richtung.»

Huff freut sich dabei auch über den lockeren, scherzhaften Umgang unter den Fahrern. Dazu kommt ein weiterer

Wohlfühl-Faktor für «Huffy»: Sein alter Chevrolet-Renn-Ingenieur Duncan Laycock, mit dem er auch den WM-Titel 2012 holte, ist der neue Technische Direktor im Honda-Team. Ob es mit den technischen Upgrades und dem – psychologisch sicher auch wichtig – passenden Umfeld reicht, gleich um den WM-Titel mitzufahren? Viele wären wohl nicht überrascht.

Der Dritte im Bunde ist mit Tiago Monteiro das Urgestein des Teams. Bereits beim Einstieg Ende 2012 war der Portugiese dabei und fuhr als Einzelkämpfer im Civic die letzten drei Events. «Ich will nicht zu optimistisch sein, aber wir hatten einen großartigen Winter. Es sieht sehr vielversprechend aus! Wir sind auf jeden Fall sehr motiviert», ist sich auch der portugiesische Ex-F1-Pilot sicher, dass man einen großen Schritt nach vorne gemacht hat.

Bei den offiziellen Tests in Vallelunga konzentrierte man sich ganz auf die Set-up-Arbeit und überließ die Zeitenjagd anderen. Wo man wirklich steht, zeigt sich am Wochenende. ♦

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Einige neue Regeln und ein neuer Hersteller machen die Tourenwagen-WM (WTCC) im Jahr 2016 noch spannender und spektakulärer. Neu ist nicht nur das Team-Zeitfahren nach dem Qualifying (MAC 3), wo es Extra-Herstellerpunkte zu holen gibt, sondern auch, dass es ein Eröffnungs- und ein um eine Runde längeres Hauptrennen gibt. Das Reversed Grid von Q2 wird auf das Eröffnungsrennen angewendet. Wer vor dem Saisonauftakt diese Woche in Le Castellet wie aufgestellt ist, haben wir zusammengefasst.



WM-reif? Honda Civic mit besserem Chassis und stärkerem Motor



Fühlt sich wohl: Rob Huff



Team-Urgestein: T. Monteiro



Aufsteiger: Norbert Michelisz

Volvo

Lernjahr oder Blitzstart?



Beim Test zweite Kraft: Neueinsteiger Volvo S60 Polestar TC1

Endlich hat Volvo Nägel mit Köpfen gemacht und steigt mit zwei Werksautos in die WTCC ein. Doch 2016 wird wohl noch ein Lernjahr.

Auf Anhieb zweite Kraft? Das zumindest war das Bild, das sich bei den offiziellen Tests in den Zeitentabellen zeigte. Diese erzählen, sofern sie überhaupt als Referenz herangezogen werden können, jedoch nur

die halbe Wahrheit. Aber: Die Schweden haben sich sehr gewissenhaft auf ihren Einstieg vorbereitet, testen bereits seit dem vergangenen Sommer.

Erst 2018 ist die WM das Ziel

Auch bei den Fahrern ist man bestens aufgestellt. Der sogar DTM-erfahrene Thed Björk (36) wurde zuletzt dreimal in Folge STCC-Meister. Ebenfalls drei STCC-Titel hat Teamkolle-



STCC-Dauerchamp: T. Björk



Schließt Sieg nicht aus: Ekblom

ge Fredrik Ekblom (45), früher auch schon BMW-Werksfahrer, in seiner Vita stehen.

Von WM-Chancen möchte man bei Volvo dennoch nichts hören. Das erste Jahr möchte man als Lernjahr nutzen, spätestens 2018 aber aus eigener Kraft um die Titel mitfahren. Dennoch: «Man sollte nicht überrascht sein, wenn Volvo auch 2016 schon Rennen gewinnt», so Ekblom. ♦ MBR

WTCC Trophy

Chiltons Chance

Insgesamt acht Fahrzeuge sind für die Privatfahrerwertung eingeschrieben. Zumindest für die Citroën-Fahrer dürfte es aber um mehr gehen als um die Krone der Privatiers. Mehdi Bannani und vor allem Tom Chilton haben im C-Elysée von Sébastien Loeb Racing auch gute Chancen in der Gesamtwertung, während Grégoire Demoustier als Drittem im Bunde vermutlich zumindest ein Lehrjahr bevorsteht.

Aus dem Chevrolet-Lager dürfen sich die Fans auch in diesem Jahr auf Tom Coronel (Roal) freuen. Dazu kommen John Filippi (Campos) und René Münnich (Münnich), welcher der einzige deutschsprachige Fahrer der WTCC 2016 ist.

Das Lager der Honda-Privatiers wächst: Für das Nika-Team startet John Bryan-Meisner. Wer die zwei Zengo-Civic besetzt, war zu Redaktionsschluss noch nicht bekannt. ♦ MBR



Spitzenkandidat: Tom Chilton



Publikumsliebbling: T. Coronel

Rallye-WM

«Sicherheit geht vor, basta»

Von REINER KUHN

Vor 30 Jahren zog Michèle Mouton einen Schlusstrich unter ihre Fahrerkarriere in der Rallye-WM. In 50 WM-Läufen brachte sie es auf 162 WP-Bestzeiten, neun Podiumsplätze, vier Siege und sogar zur Vize-WM. Seit 2011 ist die Französin für die FIA als WM-Managerin aktiv. Doch seit Saisonbeginn sitzt sie auch wieder mehr hinter dem Steuer. Als Sicherheitsbeauftragte checkt sie die WM-Strecken.

Warum der Jobwechsel?

War Ihnen die Position als WM-Managerin zu langweilig?

MICHÈLE MOUTON: (Lacht.) Über Langeweile kann und konnte ich nie klagen. Aber das Thema Sicherheit ist ein sehr wesentlicher Punkt im Motorsport. Als ehemalige Fahrerin kann ich da sehr vieles beitragen, gerade wenn es um die Standpunkte der aktuellen Piloten geht.

Früher waren Ihnen Funktionäre ein Gräuelfeld. Woher der Sinneswandel?

Das ist alleine Jean (FIA-Präsident Tödt; Anm. d. Red.) zu verdanken. Lange Zeit war mir die Rallye-WM egal. Ich interessierte mich einfach nicht mehr dafür. Nie und nimmer hätte ich gedacht, jemals für die FIA zu arbeiten. Als Fahrer verbindet man FIA immer mit etwas Negativem. Mit dem Verband hatte man ja nur dann zu tun, wenn es Probleme gab. Regularien und das alles ist eigentlich nicht mein Ding. Ohne Jean wäre ich ganz sicher nicht hier. Er weiß aber auch, wie ich bin. Sollten unsere Ansichten also mal völlig auseinander driften, bin ich konsequent und sage «Adieu». Ich bin für klare Linie. Für mich



Im Gespräch über Sport und Sicherheit: Michèle Mouton mit MSA-Rallye-Experte Reiner Kuhn

gibt es kein Grau, für mich gibt es nur Schwarz und Weiß.

Auch beim Thema Sicherheit?

Gerade da sollte man keine halben Sachen machen.

Sind Sie deshalb vor der Rallye Mexiko nach Argentinien geflogen und haben die WM-Strecken höchstpersönlich inspiziert?

Natürlich. Bestmögliche Sicherheit ist meine Aufgabe und die nehme ich sehr ernst. Was im Vorjahr hier passiert ist, darf sich nicht wiederholen. Sicherheit steht an oberster Stelle!

Nach Ihrem Besuch wurde die Route verändert. Warum?

Weil es so nicht funktioniert hätte. Der Plan, weit im Norden zwei Prüfungen zu fahren, um dem Zuschaueransturm aus dem Weg zu gehen, war die falsche Richtung. Die Prüfungen waren nur schwer erreichbar. Dadurch hätten sich alle Zuschauer dort auf wenige WP-Kilometer konzentriert. Das wäre fatal. Man muss die gesamte Sicherheitsstruktur im Auge haben, von der Ambulanz über Feuerwehrt, Funkposten, Streckenposten bis hin zu den Fans.

Die Argentinier haben das verstanden und ihr Konzept geändert. Jetzt werden neue, bessere Strecken näher am Rallye-Zentrum gefahren. Und auch das Personal intensiv geschult.

Auch der Rallye Polen hat die FIA die gelbe Karte gezeigt. Wie sieht es da aus?

Im Vorjahr waren an vielen Streckenpassagen viel zu viele Zuschauer zu dicht an und zum Teil gar auf der Strecke. So etwas ist völlig inakzeptabel. Der Veranstalter weiß um diese Brisanz, hat reagiert und das Konzept gründlich überarbeitet. Im Mai werde ich mir die neue Route genau ansehen und mit den Organisatoren vor Ort sprechen. Die Streckenführung ist das Eine. Wie überall sind beim Thema Sicherheit aber auch in Polen die Marshals das wichtigste Glied in der Kette.

Warum?

Weil die Marshals den ersten und direkten Kontakt mit den Zuschauern haben. Ein Fahrer wie ich weiß, was ein Auto kann und was eben nicht. Viele Zuschauer haben davon keine Vor-

stellung. Die Marshals sollten nicht nur als reine Streckenposten agieren, sondern den Fans auch erklären, dass es hier um die Sicherheit aller geht – ganz besonders um ihre. Gegenseitiges Verständnis ist das A und O einer funktionierenden Rallye. Sollten einige Zuschauer dies nicht verstehen, werden wir nicht zögern und Prüfungen absagen. Sie werden feststellen, dass sich die anderen Fans schnell der Störenfriede annehmen. Glauben Sie mir, das funktioniert.

Wie steht es um Ihr Verständnis für WM-Piloten? In Schweden wollten einige Fahrer gar die ihrer Ansicht nach zu gefährliche erste Wertungsprüfung bestreiten ...

... und sind doch gefahren – ohne Probleme übrigens. Ich war vor Ort und habe mir die Streckenverhältnisse ganz genau angeschaut. Die Aktion der Fahrer war überzogen. Zudem kann es nicht angehen, dass die Aktiven auch noch Schiedsrichter spielen. Sicherheit steht an Nummer 1, basta. Aber Rallye sollte schon

auch noch Rallye bleiben. Man kann nicht nur Vollgas fahren wollen, sondern muss das Tempo auch den Gegebenheiten anpassen. Ich saß selbst am Steuer und kann solche Dinge sehr gut einschätzen. Genau deshalb mache ich nun diesen Job.

Die Fahrer fühlen sich übergegangen und fordern mehr Mitspracherecht.

Das ist völlig okay. Rallye-Direktor Jarmo Mahonen ist ebenso offen für Gespräche, wie ich es bin. Ich denke, wir arbeiten ziemlich gut zusammen. Es geht aber nicht nur um eine Meinung und Ansicht, wir müssen das Gesamtbild im Auge haben.

Die Fahrer sind gegen Nachtprüfungen bei starker Staubentwicklung?

Nicht alle, wenn ich zum Beispiel Hayden Paddon höre. Nochmals: Ich habe zwar Verständnis für die Anliegen der Fahrer, muss mich aber auch doch wundern. Genau diese Piloten, die sich bei der Nachtetappe in Australien im Vorjahr am lautesten beschwerten, waren bei den schnellsten. Es ist doch komisch, dass sie über mangelnde Sicht klagen und dann im Dunkeln schneller fahren als am Tage. Das soll aber nicht heißen, dass wir ihre Meinung nicht ernst nehmen. So wird es ab der Rallye Deutschland einen speziellen Regenreifen geben. Eine Situation wie im Vorjahr auf Korsika will keiner, schon gar nicht bei der FIA.

Vor Mexiko sollte ein Gespräch mit den Fahrern stattfinden?

Das haben wir auch gehört. Aber weder Jarmo noch ich wurden kontaktiert. Die Fahrer haben meine Nummer und können mich jederzeit anrufen. Bis jetzt hat das aber keiner getan. Ich denke, die müssen sich erst einmal untereinander einig werden. ♦

Rallye-WM

Citroën peilt 2018 den WM-Titel an

Diese Saison verzichtet das Citroën Werksteam auf die Überseeläufe und konzentriert sich auf die Entwicklung des neuen World Rally Cars – aus gutem Grund.

Citroën Racing gibt Vollgas. «Rund 80 Prozent unserer Mitarbeiter kümmern sich um das neue WRC-Projekt», bestätigte Teamchef Yves Matton. Der Rest soll ein letztes Mal den Tourenwagen-WM-Titel verteidigen – dann ist dort Schluss.

Ab 2017 konzentriert man sich voll auf die Rallye-WM. Das neue, erstmals von Laurent Fregosi und Alexis Avril verantwortete World Rally Car soll ab April getestet werden. Noch hat Citroën den C3 als neues Basismodell nicht bestätigt. Das Serienmodell debütiert im Herbst auf dem Pariser Autosalon. Gut möglich, dass man zeitgleich auch die WRC-Variante zeigt. Die künftigen Ziele sind dagegen klar gesetzt. Im kommenden Jahr sollen Siege her und

spätestens 2018 will Citroën wieder Weltmeister sein. Platzhirsch Volkswagen wird allerdings ebenso dagegenhalten wie Hyundai, M-Sport Ford und die Rückkehrer von Toyota. ♦ RK



Basismodell: Citroën C3 WRC

DRM

Kreim in der Favoritenrolle

Pole-Position für Skoda Werkspilot Fabian Kreim. Nicht im Kampf um den DRM-Titel, sondern auch für das offizielle Skoda-Cockpit in der Asien-Pazifik-Serie.

Noch weiß er es selbst nicht, aber intern scheint der Saisonfahrplan für Kreim zu stehen. Statt sporadischen Auftritten in der DRM soll der beim Auftakt siegreiche Skoda-Junior nun doch den Titel ins Visier

nehmen und viermal pro Saisonhälfte starten. Der Culmbacher ist auch Favorit für das Werkscockpit in der Asien-Pazifik-Serie. Skoda Sportchef Michal Hrabanek: «Das Programm ist offen. Aber unsere drei Werksfahrer hätten zu viele Terminüberschneidungen. Kommt das Programm zustande, wird diese Saison der Fahrer eines Importeurs zum Zuge kommen.» ♦ RK



Fabian Kreim

MotoGP

Honda wird in neue Richtung gehen

Von NEIL SPALDING

Viele Probleme, die Honda noch während der Tests hatte, konnten in Katar gelöst oder von Marc Márquez überfahren werden. Doch hat Honda noch einen langen Weg zu gehen. HRC Technical Director Shinichi Kokubu erläutert, warum bei der Weiterentwicklung der RC 213 V ein für Honda ganz neuer Weg eingeschlagen werden muss.

Dass Honda noch bei den Tests um eine Sekunde pro Runde hinter der Spitze lag, Marc Márquez im Rennen trotzdem ganze 2,3 Sekunden hinter Sieger Jorge Lorenzo ins Ziel kam, kam für viele überraschend.

Honda bekam die Einheitssoftware schließlich einigermaßen in den Griff, zumindest wurde erkannt, welche Unzahl von Eckdaten nötig ist, um das System zum Funktionieren zu bringen. Ihr neuer Motor mit rückwärtsdrehender Kurbelwelle und nun mehr Schwungmasse kann bei der Fahrbarkeit auch nur zum Teil das ausgleichen, was durch die langsamere Reaktionszeit der neuen Elektronik verloren geht.

Reifenkontur schafft Probleme

Schwieriger wiegen aber die Probleme mit den Michelin-Einheitsreifen. Das Problem liegt nicht beim Grip, sondern dass die Kontur der Reifen überhaupt nicht mit dem harmoniert, wie die Honda RC 213 V in die Schräglage fällt und sich wieder aufrichtet. Dies ist ein Nebeneffekt des neuen Michelin-Vorderreifens, den die



Marc Márquez: In Katar an der Spitze dabei, Honda braucht aber ein neues Fahrwerkskonzept

Piloten für mehr Grip forder- ten.

Der Michelin-Hinterreifen hat eine leicht dreieckige Kontur. Zunächst hieß es, dass er sehr viel Grip habe und die Front überlaste. Man suchte nach mehr Grip vorn und versuchte es mit anderen Felgenbreiten. Die Fahrer wollten auch mehr Bremsstabilität, so entwickelte Michelin einen steiferen Vorderreifen mit runderer Kontur. Dieser brachte mehr Grip und Bremsstabilität, doch um die 40 Grad Schräglage auch

eine Unausgeglichenheit der Konturen, wo der Hinterreifen die größte Auflagefläche hat.

Während Ducati, Suzuki und Yamaha ihre Fahrwerke mehr auf weite Bögen durch die Kurven ausgelegt haben, wurde die Honda auf v-förmiges Kurvenfahren getrimmt, also spätes Bremsen, kurzes Umlegen und frühes Herausbeschleunigen. Zum Leidwesen von Honda liegt der Punkt, an dem bei ihrem Konzept die meiste Leistung anliegt, genau an diesem Punkt der Michelin-Reifen. Die

anderen Bikes fühlen sich zwar auch anders als bisher an, die V-Linie der Honda wird aber komplett gestört, wenn die Fahrer versuchen, sie so zu fahren, wie sie eigentlich gefahren werden wollte. Dani Pedrosa, der seinen Fahrstil ganz hierauf verfeinert hatte, hat deshalb noch mehr Probleme als Márquez. Nun ist Honda gezwungen, seine jahrelange Entwicklungsrichtung zu ändern.

HRC Technical Director Shinichi Kokubu ist sich der Problematik mittlerweile be-

wusst und hat bereits Vorkehrungen eingeleitet.

Komplette Neuorientierung

Kokubu: «Wir haben bei unserer Entwicklung im Winter das Chassis zunächst unverändert belassen. Wir haben uns auf den Motor konzentriert, der nun eine rückwärtsdrehende Kurbelwelle hat und wollten zuerst Motor und Elektronik in den Griff bekommen. Auf einigen Strecken funktioniert unser Fahrwerk gut. So gab es beim Test auf Phillip Island keine Beschwerden. Bevor wir es nun verändern, müssen wir genau wissen, welche Ansprüche die Reifen genau an uns stellen. Erst dann wissen wir, was wir genau verändern müssen. Das Katar-Wochenende hat uns wichtige Informationen geliefert. Wie viel Leistung wir nutzen können, hat sich mit der Anzahl der Motoren und der Menge des Sprits nicht geändert, die neuen Bedingungen haben es für uns nur teurer gemacht, diese Leistung zu erreichen. Wir müssen jetzt aus all den Informationen das richtige Paket zusammensetzen.»

Honda hat nun das gleiche Kurbelwellenkonzept wie die Konkurrenz, und diese begünstigt weitere Bögen. Das Fahrwerk von Márquez mit 2014er-Rahmen sah in Katar ähnlich aus wie bisher. Etwas muss aber anders gewesen sein, wahrscheinlich ein Hebel im System der Hinterradfederung. Nun muss eine Komplettlösung her – es sei denn, Michelin ändert noch etwas an der Kontur der Hinterreifen, um eine bessere Harmonie zu schaffen. ♦

Superbike-WM

Viel Neues beim Europa-Saisonstart

Am Wochenende startet die Superbike-WM in Aragón in ihre Europa-Saison. Zu dem, was die Zuschauer in Übersee erlebten, kommen noch weitere Neuerungen hinzu.

Das Format mit je einem Rennen am Samstag und am Sonntag hat sich in Australien und in Thailand positiv auf die Zuschauerzahlen ausgewirkt, nun muss sich zeigen, ob dies auch in den europäischen Ländern funktioniert. Für die Teams bedeutet es auf alle Fälle mehr Anspannung, weil sie sich am

Freitag über die zwei Trainings für die Superpole 2 qualifizieren müssen. Was die Dorna noch bei ihrem Konzept anpreist: Wenn die Wetterbedingungen zwischen den beiden Tagen wechseln, ist noch mehr Spannung und Abwechslung bei den Rennen garantiert.

Für dieses Jahr neu aufgelegt wurde auch die Supersport-WM-Klasse. Neben Anpassungen im Reglement und dem Verbot der Traktions- und Wheelie-Kontrolle wurde auch der bisherige Superstock-600-FIM-Cup in sie integriert. So wurde für Teams, die nur die

Europa-Saison bestreiten, der FIM Europe Supersport Cup eingerichtet. Aus den deutschsprachigen Ländern sind aber bislang keine Fahrer dabei.

Dies sieht im Superstock-1000-FIM-Cup umso besser aus. Marc Moser ist mit Triple-M Racing noch besser aufgestellt als im Vorjahr. Julian Puffe und Toni Finsterbusch sind aus der Superstock 600 aufgestiegen, und die Schweizer Sebastian Suchet, Thomas Toffel und Eric Vionnet sind bestens gerüstet. Sie alle müssen sich aber gegen eine ganze Schar werksunterstützter Youngster behaupten. ♦ IP



Tom Sykes vor Jonathan Rea: An zwei Tagen spannendere Rennen?

Jorge Lorenzo: Der Weltmeister hat nach seinem Sieg zum Auftakt der Saison noch mehr Selbstsicherheit hinzugewonnen

Von IMRE PAULOVITS

Weltmeister Jorge Lorenzo hat die Saison 2016 begonnen, wie er die letzte beendet hat: mit einem Sieg. Im MSA-Interview erzählt der 28-jährige Spanier über das Fahren unter den neuen Bedingungen und über die Stärken und Schwächen seiner Gegner.

Wie wichtig ist es für dich, die Titelverteidigung mit einem Sieg begonnen zu haben?

JORGE LORENZO: Mir war von vornherein wichtig, die Saison auf dem Podium zu beginnen, denn in den letzten beiden Jahren hatte ich einen Sturz und null Punkte, dann eine schlechte Platzierung wegen eines Problems, und so etwas zehrt gleich am Selbstvertrauen. Das erste Rennen zu gewinnen, bringt viel Selbstbewusstsein, so ist so ein Sieg ein wichtiger Start in die Saison.

War das Rennen nicht wie ein Sprung ins Ungewisse?

In der ersten Runde waren wir alle vorsichtig, und in den einzelnen Kurven waren auch alle unterschiedlich schnell. Es gab einige Stellen, an denen Dovizioso abfiel, so habe ich mich entschlossen, ihn in der Mitte der Runde zu überholen, weil ich wusste, dass ich im dritten und vierten Sektor schneller war als er und so genügend Vorsprung bis zur Zielgeraden mitnehmen konnte, dass er mich dort nicht zurücküberholen konnte. Als ich dann die Pace erhöhte, konnte er mir aber folgen. Ich glaubte aber weiter daran, dass ich zum Schluss noch schneller fahren kann, und dem war dann auch so.

Warum hast du dich vor dem Start noch zu einem Reifenwechsel entschieden?

Im Warm-up war ich nicht sehr schnell und hatte Probleme, das Tempo zu halten. Maverick Viñales hatte die weichen Reifen und wurde immer schneller. Da habe ich meine Entscheidung, welchen Reifen ich fahren soll, hinterfragt und habe mich entschieden, den weichen zu nehmen. Eigentlich sollte ein weicher Reifen zu Beginn des Rennens gut sein, aber diesmal war genau das Gegenteil der Fall. Er wurde während des Rennens immer besser. Ich konnte immer später bremsen und das Gas immer früher öffnen. Das Tempo, das ich in den letzten Runden fahren konnte, war beeindruckend. Es hat schließlich den Unterschied zu Andrea Dovizioso gemacht. Als Marc Márquez ihn überholt hat, konnte ich meinen Vorsprung auf zwei Sekunden ausbauen, und das hat dann gereicht.

Hast du die Entscheidung getroffen, oder dein Reifentechniker?

Mein Reifentechniker wollte eigentlich den härteren Reifen nehmen, ich habe mich dagegen

Jorge Lorenzo

«Bin in der besten Situation»

Zur Person

Jorge Lorenzo

Geburtsdag 4. Mai 1987
Geburtsort Palma de Mallorca (E)
Herkunftsland Spanien

WM-KARRIERE

2002 WM-21. 125GP (Derbi)
2003 WM-12. 125GP (Derbi)
2004 WM-4. 125GP (Derbi)
2005 WM-5. 250GP (Honda)
2006 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2007 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2008 WM-4. MotoGP (Yamaha)
2009 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2010 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2011 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2012 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2013 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2014 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2015 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2016 z. Zt. WM-1. MotoGP (Yamaha)
62 GP-Siege, 136 Podestplätze

entschieden, und das war rennentscheidend. Vielleicht kann er mir in Zukunft bei der richtigen Entscheidung helfen, ich werde ihm auf alle Fälle immer genau zuhören.

Wie groß war das Risiko, dich für den weichen Reifen zu entscheiden?

Michelin hatte mir gesagt, dass dieser wohl früher nachlassen wird. Aber das schien mir kein so großes Risiko zu sein. Die Tatsache, dass ich im Warm-

«Der Techniker hatte zum härteren Reifen geraten.»

JORGE LORENZO

up zu langsam war, hat für mich überwogen. Die anderen, die sich für den weichen Reifen entschieden hatten, waren schneller als ich und sind das Rennen ja auch damit gefahren. Da habe ich mir gesagt, mit dem härteren Reifen ist mein Bike nicht in Ordnung, also müssen wir den weichen nehmen. Haben sich die Michelin-Reifen im Rennen wesentlich anders verhalten als erwartet?

Michelin hat zum Schluss vor allem bei dem zuvor kritischen Vorderreifen einen sehr guten Job gemacht. Zuerst war es sehr schwer zu verstehen, wo das Limit des Vorderreifens liegt. Nachdem sie einen völlig anderen Vorderreifen gebracht hatten, wurde das Verständnis klarer. Insofern müssen wir Michelin zu dieser Entwicklung gratulieren. Der Hinterreifen war von vornherein gut, und man konnte ihn im Rennen auch gut einteilen. Natürlich fällt er ab, aber man kann trotzdem mehr oder weniger die gleichen Pace weiterfahren. Die ersten vier hatten im Rennen ziemlich die gleiche Pace - und das auf unterschiedlichen Reifenmischungen. Das zeigt, dass Michelin gut gearbeitet hat.

Wie anders müssen die Michelin-Reifen im Vergleich zu den Bridgestone vom Vorjahr gefahren werden?

Mit dem letzten Vorderreifen, den Michelin gebracht hat, können wir vielleicht nicht genauso bremsen wie mit den Bridgestone, es kommt dem aber schon recht nah. Der Hinterreifen hat sehr viel Traktion, er lässt auch etwas später nach, als es beim Bridgestone der Fall war. Man muss mit ihm aber über die gesamte Distanz mit etwas mehr Gefühl ans Gas gehen. Im Großen und Ganzen hat sich das Fahrverhalten gegenüber den ersten Tests sehr stark an das angenähert, was wir zuvor hatten.

Wie hast du es gelernt, das meiste aus den Michelin-Reifen herauszuholen?

Ich denke, am besten lassen sich diese Reifen fahren, wenn man möglichst sanft fährt. Andererseits können auch Marc Márquez und Maverick Viñales, die beide einen aggressiven Fahrstil haben, schnell mit ihnen fahren. Offensichtlich kann man mit ihnen also doch mit unterschiedlichen Stilen schnell sein. Aber ich denke schon, dass mein Fahrstil einen Vorteil gegenüber dem der anderen Fahrern bringt. Mit dem gleichen Einsatz, den ich mit den Bridgestone gebracht habe, sieht meine Performance wirklich gut aus.

Hast du für die Michelin noch etwas an deinem Fahrstil verändert?
Ja, für diese Reifen musste jeder seinen Fahrstil ändern, nicht nur ich. Man muss etwas früher bremsen, und man muss den Druck vorne anders dosieren. Auch das Gas muss anders geöffnet werden. Das ist aber auch wegen der Einheitselektronik nötig.

Wie arg ist der Top-speed-Unterschied der Yamaha gegenüber der Ducati?
Wir verlieren auf den Geraden ganz klar Meter. Auf einer Geraden wie in Losail macht das zwei bis drei Zehntelsekunden, und das ist ein Nachteil. Aber ich denke, es ist wichtiger, in den Kurven ein konkurrenzfähiges Motorrad zu haben. Es ist nicht immer leicht, den Unter-

Wie arg ist der Top-speed-Unterschied der Yamaha gegenüber der Ducati?
Wir verlieren auf den Geraden ganz klar Meter. Auf einer Geraden wie in Losail macht das zwei bis drei Zehntelsekunden, und das ist ein Nachteil. Aber ich denke, es ist wichtiger, in den Kurven ein konkurrenzfähiges Motorrad zu haben. Es ist nicht immer leicht, den Unter-

«Ich warte noch bei der Entscheidung über meine Zukunft.»

JORGE LORENZO

schied in den Kurven zu machen, und deshalb müssen wir immer an unserem Motorrad arbeiten.

Hat es dich überrascht, wie stark Marc Márquez mit der Honda geworden ist?

Er hat sich gegenüber den Tests klar gesteigert. Er ist dafür aber auch sehr aggressiv gefahren und hat teilweise großes Risiko eingehen müssen. Aber er war schließlich da, und man muss nun auch in Zukunft wieder mit ihm rechnen.

Du hast ihn in FP3 mal hinter dir herfahren lassen.

Das hat sich so ergeben. Ich war aber nicht schnell, weil ich zu dem Zeitpunkt kein optimales Setting und alte Reifen hatte. Sonst hätte ich ihn nicht hinter mir herfahren lassen.

Wie wichtig war die Pole-Position für dich?

Punkte gab es dafür zwar nicht, aber es war schon wichtig zu sehen, dass wir verstanden haben, was wir mit den Michelin und der neuen Elektronik machen können. Und von ganz vorne zu starten, gibt auch immer Selbstsicherheit für das Rennen. Dazu war es wichtig, die künftige Strategie für das Qualifying verstehen zu lernen. Wir haben versucht, pro Ausfahrt zwei schnelle Runden mit einem Reifen zu machen. Dabei sollte die schnelle Runde in der ersten dieser beiden Runden kommen, und dann wollten wir sehen, was passiert. Ich habe meine schnellste Runde auch gleich in meiner ersten fliegenden Runde erzielt, die Runde danach war auch nah dran. Aber irgendwas stimmte mit dem zweiten Hinterreifen nicht, er war nicht auf dem gleichen Level, so konnten wir uns mit dem nicht verbessern. Ich weiß nicht, was mit ihm war, ich habe versucht zu pushen, aber in der ersten fliegenden Runde bin ich in der ersten Kurve fast gestürzt. So habe ich die Runde abgebrochen, und ich hatte keine weitere Option mehr. Aber schließlich hat die Zeit meiner ersten Runde für die Pole-Position gereicht. Márquez ist zwar eine noch schnellere Runde gefahren, aber erst nachdem die karierte Flagge bereits draußen war.

Hast du dich schon bezüglich deiner Zukunft entschieden?

Ich habe von Yamaha in der Woche vor dem Katar-GP ein Angebot bekommen, wie ich es von ihnen haben wollte. Ich habe mich aber entschieden, noch zu warten, denn ich bin derzeit in der bestmöglichen Position.

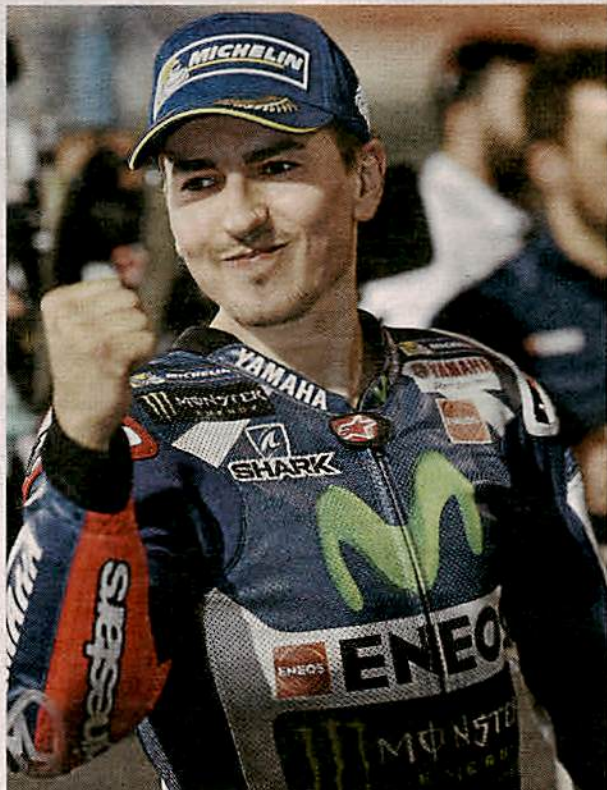
Du hattest in FP4 eine Meinungsverschiedenheit mit Valentino Rossi. Was war da eigentlich geschehen, und was habt ihr euch gesagt?

Aus meiner Sicht hatte er keinen Grund, sich zu beschweren. Ich bin aus der Boxengasse rausgefahren, und wie jeder weiß, gibt es da keine Möglichkeit, die Ideallinie frei zu halten und die, die von der Zielgeraden kommen, überholen zu lassen, denn man fährt ja von innen in die Strecke hinein. Alles, was man machen kann, ist auf der weißen Linie zu fahren. Genau das habe ich auch getan. Er war aber wütend über mich und hat mir in der Auslaufrunde etwas zugerufen. Warum er wütend war, musst du ihn fragen.

Du hast in der letzten Runde und auf dem Podest eine Geste gemacht, die wie ein Reißverschluss vor dem Mund aussah. Was hatte es damit auf sich?
Das ist ganz einfach. Taten sagen mehr als Tausend Worte. Und beim WM-Auftakt in Katar habe ich auf der Strecke Taten sprechen lassen. ♦



Der fliegende Spanier: In Katar war Lorenzo klar der Schnellste



Wieder in Siegerpose: «Der Auftaktsieg gibt mir Selbstsicherheit»



Lorenzos Team: Harte Arbeit mit Sieg und Pole-Position belohnt

MotoGP

Michelin: Frucht harter Arbeit

Von IMRE PAULOVITS

Michelin hat von Bridgestone ein schweres Erbe übernommen. Doch die Franzosen haben sich bei ihrem Debüt in Katar dank harter Arbeit glänzend geschlagen.

Was mussten sich die Franzosen bei ihrer anderthalbjährigen Entwicklungszeit an Schelte gefallen lassen. Zu den brillanten Bridgestone-Einheitsreifen, die über sieben Jahre entwickelt wurden und auf die in dieser Zeit auch die Bikes optimiert wurden, fehlten ihnen zunächst mit den Testfahrern der Werke mehrere Sekunden. Als dann die Werksfahrer randurften, gab es haufenweise Stürze übers Vorderrad und entsprechende Klagen. Die Mannen um den technischen Direktor Nicolas Goubert konzentrierten all ihr Wissen und brachten immer neue Lösungen, doch auch noch bei den Tests im November, neun Monate nach der ersten Ausfahrt der Werkspiloten mit den Michelin-Reifen, sah das Bild noch nicht viel anders aus, wenn die Rundenzeiten mittlerweile auch nah am Bridgestone-Niveau angekommen waren.

Der große Durchbruch gelang dann zum Jahreswechsel. Über die Winterpause hat Michelin einen neuen Vorderreifen entwickelt, und mit dem wurden die Probleme nach und nach gelöst, wenn es auch noch eine Menge durchzutesten gab, was – wie auf Phillip Island und beim



Spitzenpulk beim WM-Auftakt in Katar: Das Tempo war schneller als letztes Jahr, drei Marken konnten vorne um die Plätze kämpfen

letzten Test in Katar – nicht immer ohne Problemen verlief.

Doch rechtzeitig zum WM-Auftakt in Katar waren die Franzosen bereit, und dass die Zeit des Siegers im Rennen trotz der viel kritisierten Einheits elektronik um sieben Sekunden unter der des Vorjahres lag und es keine unerwarteten Stürze gab, bestätigte ihre Form und entschädigte für all die Bemühungen.

Ideensammlung für die Serie

Es hatte fast schon etwas von einem triumphalen Einzug, als Pascal Couasnon, Direktor von Michelin Motorsport, in Katar erschien. Doch der Franzose, der seit Jahren in den unterschiedlichsten Motorsportarten alles zwischen totalem Erfolg und demütigender Niederlage erlebt hat, blieb ganz auf dem Boden

und stellte klar: «Wir haben die Herausforderung MotoGP aus dem gleichen Grund angenommen, aus dem Michelin überhaupt Motorsport betreibt: um Ideen zu entwickeln und diese unter härtesten Bedingungen zu überprüfen. Wir wollten dabei wieder mit den Besten der Besten aus dem Motorradsektor zusammenarbeiten. Dazu sind wir ganz auf einer Linie mit der Dorna, was die technische Zukunft betrifft. Bei den Diskussionen mit ihnen war es uns wichtig, das 17-Zoll-Maß wieder zurückzubringen, weil dies die Größe aller Straßenreifen im Sportsegment ist. Was wir auf der Strecke lernen, ist bei der gleichen Größe viel schneller für die Serie umsetzbar, als wenn wir bei Rennen mit anderen Variablen arbeiten.»

Beim Technologie-Transfer zwischen dem Rennsport und der Serienfertigung unterscheidet Technikchef Nicolas Goubert dabei unterschiedliche Ebenen. «Einige Ideen könnten wir schon nach einem Jahr auf der Straße sehen. Bei anderen kann es schon bis zu drei Jahren dauern», so Goubert. «Als wir erstmals Multicomound-Reifen im Rennsport einsetzten, dauerte es drei Jahre, bis wir diese auch in der Serie fertigen konnten. Als wir vor etwas mehr als 30 Jahren mit Randy Mamola und Freddie Spencer die ersten Radialreifen entwickelt haben, hat es zwei Jahre gedauert, bis wir diese Technologie auf die Straße bringen konnten. Wir versuchen immer, so schnell wie möglich zu sein, und dass wir im MotoGP 17 Zoll verwen-

den und damit näher am Alltag sind, wird uns dabei helfen.»

Lange Tradition

Michelin hat von 1973 bis 2008 ununterbrochen an der Grand-Prix-Weltmeisterschaft teilgenommen und dabei 26 WM-Titel und 360 GP-Siege errungen. Nach ihrer Rückkehr bringen sie für die MotoGP-Klasse 1500 Reifen pro Wochenende an die Strecke. Nach Absprache mit der Dorna gibt es je drei Slick-Mischungen, zwei Regen-Mischungen und einen Intermediate für Vorder- und Hinterrad. Wie schnell die Franzosen reagieren können, zeigten sie in Katar, als sie zwischen dem letzten Test und dem Rennen innerhalb von zwei Wochen eine neue Mischung fürs Vorderrad brachten. ♦

MotoGP

Yamaha: Richtige Richtung bestätigt

Yamaha konnte den Vorsprung von den Wintertests auch in das Katar-Rennwochenende rüberretten. Dabei fuhren Rossi und Lorenzo fast gleiche Bikes.

Das Glück stand Yamaha beiseite, doch sie sind bei der Entwicklung auch sehr intelligent vorgegangen. Sie haben die Basis der letztjährigen Marelli-Software gelernt, indem ihre Techniker bei Forward geholfen haben. Dazu waren ihre Motoren nie so abhängig von einer hoch entwickelten Software wie bei Honda. Hinzu kommt, dass Michelin Reifen entwickelt hat, die Yamaha gleich verwenden konnte, vielleicht auch mithilfe von Colin Edwards im Yamaha-Testteam. Die Investition bei der

Software hat sich ausgezahlt, und der Bedarf für eine weniger komplexe Elektronik hat sich ebenfalls als große Hilfe erwiesen, um gleich zu Testbeginn ein brauchbares Elektronik-Paket zu haben.

Schon in der frühen Testphase hatte Yamaha ebenfalls erkannt, dass der 2016er-Michelin-Vorderreifen gut mit ihrem 2015er-Chassis arbeitet, und so haben sie ihr ursprünglich für 2016 vorgesehenes Fahrwerk mit dem hinter dem Sitz angebrachten Tankeinfüllstutzen wieder ins Werksmuseum zurückgeschickt. Wir werden im Lauf der Saison sicherlich noch einige Änderungen sehen, speziell für Phillip Island, aber das 2015er-Chassis war «gut genug», um damit in die Saison zu starten. Als

angenehmen Nebeneffekt hatte Yamaha dabei noch, dass zum ersten Mal seit Jahren auch die Motorräder des Tech3-Satelliten-Teams mit den gleichen Rahmen in die Saison starteten wie die Bikes der Werksmannschaft.

Mit oder ohne Flügel?

In Katar waren die wirklich einzigen äußeren Unterschiede zwischen den beiden Werksmotorrädern, ob sie Flügel hatten oder nicht. Jorge Lorenzo hatte dabei den neuen, größeren «Schnurrbart» mit der flügellosen Verkleidung verglichen und sich für die beflügelte Variante entschieden. Rossi probierte die kleineren Flügel, wie Yamaha sie letztes Jahr verwendet hat, fuhr das Rennen dann aber ohne sie. ♦ NS



Jorge Lorenzo gewann in Katar mit den neuen, großen Flügeln

MotoGP

Suche nach der Linie



Honda: Kleine, ausgearbeitete Flügel mit wenig Luftwiderstand

Honda probiert alles, um die Michelin-Reifen in den Griff zu kriegen. Sie haben noch viel Arbeit vor sich.

Weil Honda mit den Michelin-Reifen nicht die gewohnt spitzen Linien fahren kann (s. S. 19), haben sie noch viel Entwicklungsarbeit vor sich. Am Kurveneingang geht es, aber die Kontur des Hinterreifens gibt bei der Honda an dem Punkt, wo das Gas voll geöffnet wird, zu viel Grip und schiebt den Vorderreifen weg. Márquez schafft es mit seinem Talent und einer gelungenen Abstimmung, das Vorderrad einiger-

maßen unter Kontrolle zu halten, aber die anderen Honda-Piloten haben kein leichtes Spiel. Es wird in nächster Zeit einiges an der Abstimmung gearbeitet werden, dazu wird Honda ein neues Fahrwerk entwickeln, das sich mehr auf Linien wie die Yamaha fahren lässt.

Das Problem, wenn das Vorderrad beim Beschleunigen weggeschoben wird, ist, dass der Fahrer vom Gas gehen muss. Dabei geht Beschleunigung verloren, und dies zeigte sich in für Honda-Verhältnisse enttäuschendem Top-Speed, der um fast 10 km/h niedriger lag als im Vorjahr. Um dem entgegenzu-



Abdeckung an Luftaustritten

wirken, versuchte Honda die Austrittsöffnungen für Wasser- und Ölkühler abzudecken, um den Luftwiderstand zu senken.

Honda probierte auch zwei Arten von Flügeln, einen an der Front, einen an der Seite der Verkleidung. Beide sind klein, aber aerodynamisch sehr fein ausgearbeitet. Honda will beim Versuch, mehr Druck aufs Vorderrad zu bringen, den Luftwiderstand möglichst wenig erhöhen.

Márquez fuhr im Rennen den harten Hinterreifen, weil er wusste, dass er mit viel Wheel-spin aus den Kurven fahren wird. Die weichere Option bei Pedrosa brachte keinen Erfolg. ♦ NS

MotoGP

Noch mehr Leistung

Suzuki kam mit viel Selbstvertrauen nach Katar. Doch im Rennen zeigte sich, dass sie noch weiterarbeiten müssen.

Suzuki debütierte beim Sepang-Test im Februar mit einem neuen Chassis, das hinten steifer war, um der vermeintlich härtere Beschleunigung durch den Michelin-Hinterreifen Herr zu werden. Doch dieses Chassis wurde von Maverick Viñales recht schnell verworfen, wenn er es auch immer wieder erneut testete. Er hat die Tests aber schließlich mit dem 2015er-Fahrwerk beendet und auch das

Rennen in Katar damit bestritten. Aleix Espargaró hingegen versuchte sich mit dem neuen Fahrwerk bis in das Rennwochenende hinein, nur um schließlich ebenfalls zu der 2015er-Version zurückzukehren.

Suzukis neue, deutlich stärkere Motorenvariante hat bei dem im Winter erzielten Fortschritt sicherlich geholfen, aber im Rennen zeigte sich, dass Viñales, der, wenn er alleine fuhr, sehr schneller Rundenzeiten erreichte, noch immer nicht ausreichend Power zur Verfügung steht, um mit der Konkurrenz zu kämpfen. Er steckte hinter Dani Pedrosa fest, der seiner-

seits Probleme in den Kurven hatte, und kam an der Honda einfach nicht vorbei. Nichts kann ein in den Kurven schnelles Motorrad mehr aufhalten als ein dort langsames, das auf den Geraden schnell ist. Wenn Viñales gut wegkommt und mit Jorge Lorenzo zusammenfährt, wäre er sicherlich für einen ganz vorderen Rang gut.

Die Suzuki-Werkspiloten fahren seit Sepang mehr übergangslose Getriebe. Die in beide Richtungen übergangslos schaltende Einheit wurde von Viñales im Rennen eingesetzt, die Suzuki-Techniker arbeiten weiter an deren Abstimmung. ♦ NS



Aleix Espargaró probierte den 2016er-Rahmen bis zum Training



2016er-Rahmenvariante

MotoGP

Speed und Entwicklung



Ducati: Weiter Spiele mit Flügelvarianten, hier bei Iannone

Die Ducati ist das schnellste Motorrad auf den Geraden, nach Kurvenspeed und den richtigen Flügeln wird noch gesucht. Die Aprilia ist noch in den Kinderschuhen, aber sehr ausbaufähig.

Ducati hat in Katar bewiesen, dass die Desmosedici GP16 ein sehr konkurrenzfähiges Motorrad ist. Es ist das mit Abstand schnellste Motorrad auf der Geraden, aber leider noch nicht ganz so ausgereift, dass es auch über die gesamte Runde auf die schnellste Zeit kommt.

Die bei Ducati in der letzten Zeit intensiv getesteten Flügelvarianten werden nunmehr nach den Vorlieben der Fahrer eingesetzt. Bei dem Fahrstil von Andrea Iannone scheint es so zu sein, dass er so viele Flügel einsetzen kann, wie er nur bekommt – so hatte er im Rennen die Flügel sowohl vorn als auch an den Verkleidungsseiten. Andrea Dovizioso, der seit jeher immer mit relativ wenig Gewicht auf dem Vorderrad fuhr, benutzte in Katar hingegen nur die Flügel an der Verkleidungsnase.

Es ist nicht unmöglich, dass der Abtrieb durch die vier Flügel mit für den Sturz von Iannone verantwortlich war. Die Flügel arbeiten die ganze Zeit, auch in Schräglage. So könnte der Sturz durch etwas zu viel

Kurvenspeed an einer Stelle, wo der Belag etwas weniger Grip hatte und dazu viel Abtrieb, ausgelöst worden sein.

Die älteren Ducati, die bei den Vorsaisontests brillierten, scheinen zu viel Benzin zu brauchen, speziell mit den größeren Fahrern. Scott Redding musste für die erste Hälfte des Rennens die Leistung an seiner Ducati GP15 zurücknehmen, weil er sonst schlicht nicht mit den 22 Litern über die Renndistanz gekommen wäre.

Noch in den Windeln

Die neue Aprilia mit dem reinrassigen, engwinkligen Prototypmotor ist noch so neu, dass auch am Rennwochenende einige der eingesetzten Räder noch nicht lackiert waren.

So ist es nicht weiter verwunderlich, dass auch das Set-up sich noch ganz im Anfangsstadium befindet. Nichtsdestotrotz konnte Álvaro Bautista nach einer guten Leistung in die Punkte fahren und die zwei Hondas von Jack Miller und Tito Rabat hinter sich lassen.

Für das erste Rennen war es das Ziel, das Rennen mit beiden Fahrern zu beenden. Der Sturz von Stefan Bradl vereitelte dieses Vorhaben, aber es wird interessant sein, die Entwicklung dieses Motorrads zu verfolgen, während die Saison voranschreitet. ♦ NS



Aprilia: Ganz neues Motorrad, noch nicht alle Räder lackiert

Tom Lüthi

«Der Anfang, nicht das Ende»



Katar, Runde 1: Lowes (#22), Morbidelli (#21), Nakagami (#30), Cortese (#11), Rins (#40) waren zu früh losgefahren, nur Lüthi (#12) und Folger (vornweg) waren korrekt gestartet

Von MARKUS LEHNER

Katar-Moto2-GP-Sieger Tom Lüthi will noch nicht vom WM-Titel und Moto-GP-Aufstieg sprechen.

Katar scheint dem Schweizer Tom Lüthi wohlgesonnen: Beim WM-Auftakt 2015 schaffte er es nicht zuletzt wegen Johann Zarcos gebrochenem Schalthebel noch als Dritter aufs Podest. Und vor zehn Tagen fuhren nicht weniger als sieben von neun Fahrern aus den Startreihen 1 bis 3 zu früh los und wurden mit Boxendurchfahrtsstrafen (Alex Rins, Johann Zarco, Marcel Schrötter, Takaaki Nakagami, Sam Lowes) oder nachträglichen 20-Sekunden-Strafen (Franco Morbidelli, Sandro Cortese) belegt. Nur Pole-Mann Jonas Fol-

ger und der als Neunter gestartete Lüthi fuhren korrekt los. Doch der im Qualifying überlegene Deutsche ging mit vollem Tank zu euphorisch ans Werk und verabschiedete sich in Runde 3 mit einem Sturz über das Vorderrad in den Kies. blieb nur noch Lüthi übrig, der Morbidelli – in Unkenntnis der Zeitstrafe für den Italiener – nach allen Regeln der Fahrkunst auf der Strecke sauber besiegte und die volle Punktzahl abräumte.

«Konzentriert wie noch nie»

Doch nur von Glück zu reden, wäre ungerecht. Denn Katar-Sieger Lüthi war am Start so konzentriert wie nie zuvor: «Nach der Qualifikation war ich alles andere als zufrieden mit dem neunten Startplatz, denn ich war in allen Freien Trainings

ganz vorn bei der Musik. Aber wir wollten noch etwas ausprobieren, doch weil das Warm-up bei Tageslicht stattfand, mussten wir das in der Qualifikation, die in Katar wie das Rennen in der Nacht durchgeführt wird, machen. Gebracht hat es leider nichts, und wir haben sehr lange gebraucht, um die Kalex wieder auf den ursprünglichen Stand zurückzubauen. In den letzten beiden Runden hätte ich mit neuen Reifen sicher noch eine Topzeit hingebracht, aber ich blieb im Verkehr stecken. Das Ganze war klar ein Fehler, und ich wollte das im Rennen wiedergutmachen. Ich wusste, dass ich eine sehr hohe Pace gehen und um den Sieg mitfahren konnte. Doch ich musste einen Topstart erwischen, sonst wäre das nicht möglich gewesen. Am

Start war ich deshalb so konzentriert wie noch nie zuvor, habe mich nur auf die Ampel fixiert und alles andere um mich herum ausgeblendet. Natürlich habe ich gemerkt, dass einige zu früh zuckten, Cortese war beim Umschalten auf Grün schon mindestens zwei Meter weg. Aber ich habe mich nur auf mich selbst konzentriert und mich nicht verleiten lassen. Weil alle Frühstarter nochmals instinktiv das Gas schlossen, kam ich perfekt durch und war nach der ersten Kurve bereits Dritter. Meine lange Erfahrung kam mir bei dem ganzen Durcheinander sicher zugute.»

Lüthi: 15 Jahre GP-Erfahrung

Hat es den bald 30 Jahre alten und bereits seine 15. GP-Saison bestreitenden 125-ccm-Welt-

meister von 2005 geärgert, das Morbidellis Strafe nicht früher ausgesprochen wurde? «Am Ende war es egal, ob Morbidelli eine Zeitstrafe kriegt oder nicht, ich hätte so oder so gewonnen. Natürlich war es ein Risiko, denn ich musste taktieren und bis zum letzten Meter kämpfen. In der letzten Runde fuhr ich in alle Ecken quer rein und wieder raus.»

Konstanz dank Gilles Bigot

Kann Lüthi, der seit dem Bestehen der Moto2-Klasse in der Endwertung nie schlechter als auf Rang 6 klassiert war (Ränge 4, 5, 4, 6, 4 und 5), 2016 endlich den ersehnten Titel und den seit Jahren angestrebten Aufstieg in die MotoGP-Klasse schaffen? «Es ist viel zu früh, über solche Dinge zu reden», winkt der besonnene Schweizer ab. «Das ist nicht das Ende, sondern erst der Anfang. Wir haben optimal begonnen und das erste Rennen gewonnen. Nur das zählt. Jetzt müssen wir in diesem Stil weitermachen und bei jedem Rennen in der Lage sein, auf das Podest zu fahren. Ich habe es schon vielfach gesagt, dass die Konstanz entscheidend wird. Johann Zarco hat das im vergangenen Jahr perfekt demonstriert. Vielleicht gelingt uns dieses Jahr dasselbe Kunststück. Die Zusammenarbeit mit meinem neuen Chef-techniker Gilles Bigot ist hervorragend. Ich bin sehr optimistisch, dass wir nicht zuletzt dank ihm dieses Jahr die Konstanz, die uns in den vergangenen Jahren immer etwas gefehlt hat, hinkriegen werden.» ♦



Lüthi (#12), Morbidelli: «Ich hätte auch ohne seine Strafe gesiegt»



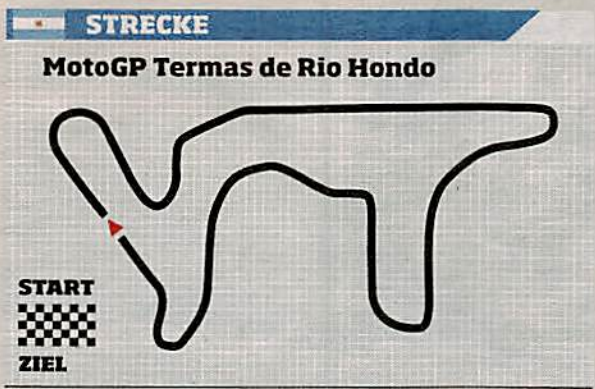
Lüthi, Techniker Gilles Bigot: «Zusammenarbeit hervorragend»



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

Freitag, 1. April 2016	
14.00-14.40	Moto3 1. Freies Training
14.55-15.40	MotoGP 1. Freies Training
15.55-16.40	Moto2 1. Freies Training
18.10-18.50	Moto3 2. Freies Training
19.05-19.50	MotoGP 2. Freies Training
20.05-20.50	Moto2 2. Freies Training
Samstag, 2. April 2016	
14.00-14.40	Moto3 3. Freies Training
14.55-15.40	MotoGP 3. Freies Training
15.55-16.40	Moto2 3. Freies Training
17.35-18.15	Moto3 Qualifying
18.30-19.00	MotoGP 4. Freies Training
19.10-19.25	MotoGP Qualifying 1
19.35-19.50	MotoGP Qualifying 2
20.05-20.50	Moto2 Qualifying
Sonntag, 3. April 2016	
14.40-15.00	Moto3 Warm-up
15.10-15.30	Moto2 Warm-up
15.40-16.00	MotoGP Warm-up
18.00	Rennen Moto3 21 Rdn. 100,9 km
19.20	Rennen Moto2 23 Rdn. 110,5 km
21.00	Rennen MotoGP 25 Rdn. 120,2 km
Sieger 2015:	
Moto3: Danny Kent (GB), Honda	
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex	
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha	

Pole-Position 2015:	
Moto3:	M. Oliveira (P), KTM, 1:48,461
Moto2:	Johann Zarco (F), Kalex, 1:42,809
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda, 1:37,802 (= 176,9 km/h)
Schnellste Runde 2015:	
Moto3:	Miguel Oliveira (P), KTM, 1:48,977 (= 158,7 km/h), 2015
Moto2:	Jonas Folger (D), Kalex, 1:43,001 (= 157,9 km/h), 2015
MotoGP:	Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:39,019 (= 174,7 km/h), Rekord
Rundenrekorde:	
Moto3:	Miguel Oliveira (P), KTM, 1:48,977 (= 158,7 km/h), 2015
Moto2:	Jonas Folger (D), Kalex, 1:43,001 (= 157,9 km/h), 2015
MotoGP:	Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:39,019 (= 174,7 km/h), 2015



	TOTAL	Doha/QAT	3.4.	10.4.	24.4.	8.5.	22.5.	5.6.	26.6.	17.7.	14.8.	21.8.	4.9.	11.9.	25.9.	16.10.	30.10.	13.11.	
MOTOGP																			
1. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	25	25																	
2. Andrea Dovizioso (I), Ducati	20	20																	
3. Marc Márquez (E), Honda	16	16																	
4. Valentino Rossi (I), Yamaha	13	13																	
5. Dani Pedrosa (E), Honda	11	11																	
6. Maverick Viñales (E), Suzuki	10	10																	
7. Pol Espargaró (E), Yamaha	9	9																	
8. Bradley Smith (GB), Yamaha	8	8																	
9. Héctor Barberá, Ducati	7	7																	
10. Scott Redding (GB), Honda	6	6																	
11. Aleix Espargaró (E), Suzuki	5	5																	
12. Eugene Laverty (GB), Ducati	4	4																	
13. Alvaro Bautista (E), Aprilia	3	3																	
14. Jack Miller (AUS), Honda	2	2																	
15. Tito Rabat (E), Honda	1	1																	
MOTO 2																			
1. Thomas Lüthi (CH), Kalex	25	25																	
2. Luis Salom (E), Kalex	20	20																	
3. Simone Corsi (I), Speed-up	16	16																	
4. Hafiz Syahrin (MAL), Kalex	13	13																	
5. Dominique Aegerter (CH), Kalex	11	11																	
6. Danny Kent (GB), Kalex	10	10																	
7. Franco Morbidelli (I), Kalex	9	9																	
8. Alex Rins (E), Kalex	8	8																	
9. Sam Lowes (GB), Kalex	7	7																	
10. Luca Marini (I), Kalex	6	6																	
11. Miguel Oliveira (P), Kalex	5	5																	
12. Johann Zarco (F), Kalex	4	4																	
13. Rattthapark Wilairot (THA), Kalex	3	3																	
14. Takaaki Nakagami (J), Kalex	2	2																	
15. Sandro Cortese (D), Kalex	1	1																	
MOTO 3																			
1. Niccolò Antonelli (I), Honda	25	25																	
2. Brad Binder (ZA), KTM	20	20																	
3. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	16	16																	
4. Romano Fenati (I), KTM	13	13																	
5. Enea Bastianini (I), Honda	11	11																	
6. Nicolo Bulega (I), KTM	10	10																	
7. Jorge Navarro (E), Honda	9	9																	
8. Livio Loi (B), Honda	8	8																	
9. Philipp Öttl (D), KTM	7	7																	
10. Jakub Kornfeil (CZ), Honda	6	6																	
11. Jules Danilo (F), Honda	5	5																	
12. Joan Mir (E), KTM	4	4																	
13. Fabio Quartararo (F), KTM	3	3																	
14. Bo Bendsneyder (NL), KTM	2	2																	
15. Aron Canet (E), Honda	1	1																	

NACHRICHTEN

Noch ein MotoGP-Team gesucht

MotoGP Nach dem Ausstieg von Ioda und AB Cardion aus der höchsten GP-Klasse besteht das Feld derzeit aus 21 Fahrern. Nächstes Jahr wird KTM mit einem Zweimann-Werksteam hinzukommen. FIM, IRTA und Dorna hatten sich aber für 2017 24 MotoGP-Fahrer zum Ziel gesetzt. Deshalb gibt es jetzt erstmals seit Jahren wieder eine Ausschreibung für einen weiteren Platz in der Königsklasse. Bis zum 29. April, das ist der Freitag nach dem Jerez-GP, können sich Teams mit beigefügter Historie, Erfolgsstatistik und Finanzplan bei der IRTA melden. Aus den eingegangenen Nennungen wird das Selektionskomitee, das aus Deligierten von FIM, Dorna und IRTA bestehen wird, ein Team aussuchen.

enthusiastische Intact Racing Team das derzeit stärkste in der Moto2 ist. Teamchef Jürgen Lingg wirkte beim WM-Auftakt auch sichtlich ausgelaugt. «Wir haben im Winter einen riesigen Aufwand betrieben, um mit dem Zweimann-Team bestmöglich dazustehen», so der ehemalige Rennfahrer. «Wir mussten die ganze Infrastruktur ändern, die Transportkisten, die wir selber fertigen, und die Boxeneinrichtung aufbauen. Dazu hatten wir noch eine Menge Ideen, was wir an Bikes noch verbessern können – und diese Details benötigen einfach Zeit.» ♦ IP

KOMPAKT

»»» **MotoGP** Danilo Petrucci, bei dem ein Mittelhandknochen beim Comeback-Versuch in Katar wieder entzweigend wird, bis auf weiteres, von Ducati-Testpilot Michele Pirro ersetzt.

»»» **MotoGP** Nach dem GP von Katar blieb das Ducati-Testteam im Wüstenstaat, und Casey Stoner fuhr erstmals die Desmosedici GP16. ♦ IP

Viel Aufwand durch Erfolg gerechtfertigt

Moto2 Wenn es die Ergebnisse des Rennens auch nicht widerspiegelt, hat sich in Katar doch gezeigt, dass das

Moto2

«Es herrscht Krieg»

Der Schweizer Dominique Aegerter erzielte mit Rang 5 in Katar ein nicht erwartetes Topresultat.

Der Start selbst läuft wie meistens bei mir gut, aber in den ersten zwei, drei Runden muss ich mich wieder konsequenter durchsetzen. Denn in dieser Phase herrscht in der Moto2 Krieg. Da wird gnadenlos reingestochen – ohne Rücksicht auf Verluste. Ich brauche noch ein, zwei GP, um meine alte Aggressivität zurückzubekommen.»

Der fünfte Rang für Dominique Aegerter beim Moto2-Auftakt in Katar war ein toller Einstand für den Schweizer nach der langen Verletzungspause. «Natürlich habe ich wegen der Frühstartstrafen einige Plätze geerbt; nach dem 15. Startplatz hätte ich nicht gedacht, dass es gleich so weit nach vorn gehen würde», erklärte der 25-jährige. «Doch nach dem schwierigen Beginn der Tests in Katar geht es langsam aber sicher nach oben. Mir fehlt noch etwas die Aggressivität in der Startphase.

Argentinien sagt Aegerter eher zu als Katar: «Die Strecke ist zwar schnell, aber es gibt auch einige sehr harte Bremspunkte, wo ich meine Stärken habe. Ich hoffe, dass wir es im Qualifying unter die Top 15 oder noch besser unter die Top 10 schaffen, dann ist wieder eine Topklassierung möglich.» ♦ ML



Dominique Aegerter: In Argentinien erneut weit vorne?

Superbike-WM

Reiterberger rüstet weiter auf

Von IMRE PAULOVITS

Der deutsche Superbike-WM-Pilot Markus Reiterberger will seinen fünften Platz von Buriram keinen Zufallstreffer sein lassen. Er hat beim Trainingsgerät aufgerüstet und wird nach Aragón zwei Tage in Jerez neue Teile testen.

Markus Reiterberger war seit seiner Rückkehr von den beiden ersten Übersee-Rennen ein vielbeschäftigter Mann. Er konnte deshalb zwar nicht zum Sitz des Althea-Teams nach Rom reisen, doch auch so stand er mit seinem Data-Recording-Spezialisten Francesco Muraro telefonisch ständig in Kontakt. «Er hat seitdem noch mal die Daten von Australien und Thailand genau analysiert, und es werden bereits neue Teile gefertigt», verrät Reiterberger. «Dabei arbeitet er sehr eng mit unserem Technikchef, dem ehemaligen Aprilia-Konstrukteur Jan Wittweeen zusammen. Wir haben einen sehr guten italienischen Fräser in der Nähe des Teamsitzes, der kann die Teile sehr schnell fertigen. Andere Sachen werden bei bewährten Zulieferern des Teams in Auftrag gegeben.»

Es bleibt aber nicht bei der Teilefertigung. Gleich nach



Schnell, aber noch nicht zufrieden: Reiterberger arbeitet hart daran, zur WM-Spitze aufzuschließen

dem Rennwochenende in Aragón fährt das Team weiter nach Jerez, wo es am Dienstag und Mittwoch nächster Woche testen wird. «Was wir genau an neuen Sachen dabei haben werden, weiß ich nicht. Aber ich hoffe, dass wir ein paar Dinge finden, durch die wir schneller werden», hofft Reiterberger. Das Team versucht auch herauszufinden, wie die Schwäche in den ersten Runden behoben werden kann. «Wir legen beim Test besonderes Augenmerk darauf, dass wir die Starts ver-

bessern und zu Rennbeginn schneller werden», so der 22-Jährige. «Dann arbeiten wir noch weiter am Set-up, denn das ist schon sehr gut, aber noch nicht perfekt.»

Motocross, Enduro und Fahrrad

Reiterberger war in der letzten Woche am Lausitzring, wo er bei der Pressekonferenz zur Superbike-WM Rede und Antwort stand. «Ich hatte aber mein Cross-Motorrad dabei und danach deren Motocross-Strecke den ganzen Tag für

mich alleine zur Verfügung», verrät er. «Dazu habe ich von meinem früheren Arbeitgeber Hungerhuber ein Rennrad geschenkt bekommen, mit dem ich seither ebenfalls fleißig trainiert habe.»

Reiterberger nutzte selbst das Osterwochenende, um weiter an seinem Training zu arbeiten: «Neben den Verwandtenbesuchen habe ich die meiste Zeit in der Werkstatt verbracht, weil ich mir zum Trainieren auch eine Enduro zugelegt habe. Die wurde noch mal optimiert.» ♦

IDM Superstock 1000

Comeback von Glöckner



Lady Nr. 1: Lucy Glöckner legt sich weiterhin mit den Herren an

Eigentlich hätte Lucy Glöckner für 2016 noch einen Vertrag bei Wilbers-BMW gehabt. Doch schon zur Saisonmitte 2015 gaben beide Parteien die vorzeitige Trennung bekannt. Allerdings plant die 25-Jährige drei IDM-Gastspiele.

Team weg. Job weg. Nach der Trennung vom Wilbers-BMW-Team orientierte sich Glöckner neu. Sie riss die Zelte in Norddeutschland ab und ging zurück in ihre sächsische Heimat. Und

sie jobbt als Instruktorin bei den Trainings, die Ex-Rennfahrer Philipp Hafenegger anbietet. Dass sie drei Auftritte in der IDM Superstock 1000 absolvieren kann, hat sie Motorradhändler Stefan Schmidt aus Altdiez zu verdanken, der ihr eine BMW S 1000 RR aufbaut. Mehr Rennen sind momentan nicht drin. Für eine komplette Saison fehlt die Zeit, um die dafür benötigte Teamstruktur auf die Beine zu stellen. Lucy startet in Schleiz, auf dem Nürburgring und in Hockenheim. ♦ AWI

ADAC Northern Europe Cup

Eine ungewöhnliche Karriere

Von ANKE WIECZOREK

Das Team Freudenberg rüstet auf. Zu Tim Georgi stößt Manou Antweiler, der ebenso bei ausgewählten Rennen zur CEV Junior WM wie zum ADAC Northern Europe Cup antreten wird.

Größte Hürde: der 20-jährige Yamaha R6-Dunlop-Cup-Gewinner Manou Antweiler muss komplett umdenken. Statt der 120 PS starken 600er von 2015 hat er nun eine Moto3 mit 45 PS unter dem Hintern. Doch ein Test in Almeria zerstreute laut Teamchef Carsten Freudenberg die letzten Zweifel an der Unternehmung: «Manou hat uns mit einer ungeheuren Willensstärke beeindruckt. Er hat zehn Kilo abgenommen und man erkennt ihn kaum wieder. Wenn es auch ein ungewöhnlicher Weg ist, den Manou jetzt einschlägt: Wir werden ihn aus Passion begleiten.» Die Freudenberg-Mannschaft hat in den letzten Jahren schon mehreren

Nachwuchsfahrern das Sprungbrett in internationale Serien gestellt. «Ich will auch weiter nach oben», sagt Antweiler. «Ich muss meinen Fahrstil zwar noch an die viel kompaktere Honda anpassen, aber ansonsten verläuft die Vorbereitung Spitze.» Antweiler glaubt, schon 2016 um Podiumsplätze mitfahren zu können.

Los geht es für den Bienenbüteler und seinen Teamkollegen Tim Georgi vom 8. bis 10. April beim Northern Europe Cup, dessen Auftakt im Rahmen der Britischen Superbike Meisterschaft (BSB) in Silverstone ausgetragen wird. ♦



Mutig: Manou Antweiler

NACHRICHTEN

Wilbers: Metcher raus, Mackels rein

IDM Superbike Nach der Testrunde in Spanien in Albacete, Almeria und Valencia gibt es schon die erste Trennung in der IDM Superbike. Zwischen BMW-Wilbers und dem australischen Fahrer Jed Metcher geht nichts mehr. Teamchef Benny Wilbers gibt mangelnde Fähigkeiten für die erforderliche Weiterentwicklung der BMW S 1000 RR als Grund an. Grund zur Freude hat dagegen Bastien Mackels. Der Gesamt-Zehnte von 2015 wird das Motorrad am 21./22. April auf dem Nürburgring zum ersten Mal testen. Der 30-jährige Belgier, der zuletzt bei Van Zon-Remeha-BMW angestellt war, hatte zunächst keinen Vertrag mehr in der IDM Superbike bekommen und für Einsätze in der Langstrecken-WM unterschrieben.

NEC: Zusammen mit britischer Klasse

ADAC Northern Europe Cup Die etwa 25 Teilnehmer bleiben beim Saisonauftakt vom 8. bis 10. April in Silverstone nicht unter sich. Sie werden im gleichen Rennen wie die britische Moto3 GP-Klasse antreten, bei getrennter Wertung. ♦ AWI

KOMPAKT

IDM Superbike Sie haben es wieder getan: Das Altherren-Trio Michael Galinski (Teamchef Yamaha MGM), Jörg Teuchert (Ex-Weltmeister, Deutscher Meister) sowie Toni Heiler (Ex-Pro Superbike-Pilot) bestreift am Karsamstag die 1000 Kilometer von Hockenheim und wurde Vierter. Den Sieg trugen Stefan Schmidt, Patrick Schnitzer und Lucy Glöckner davon.

IDM Superstock 1000 Björn Stuppi meldet sich zurück. Der 30-Jährige war schon in allerlei Klassen unterwegs und hat sich nun als Fahrer des Team Bergau in der Superstock 1000-Klasse angemeldet.

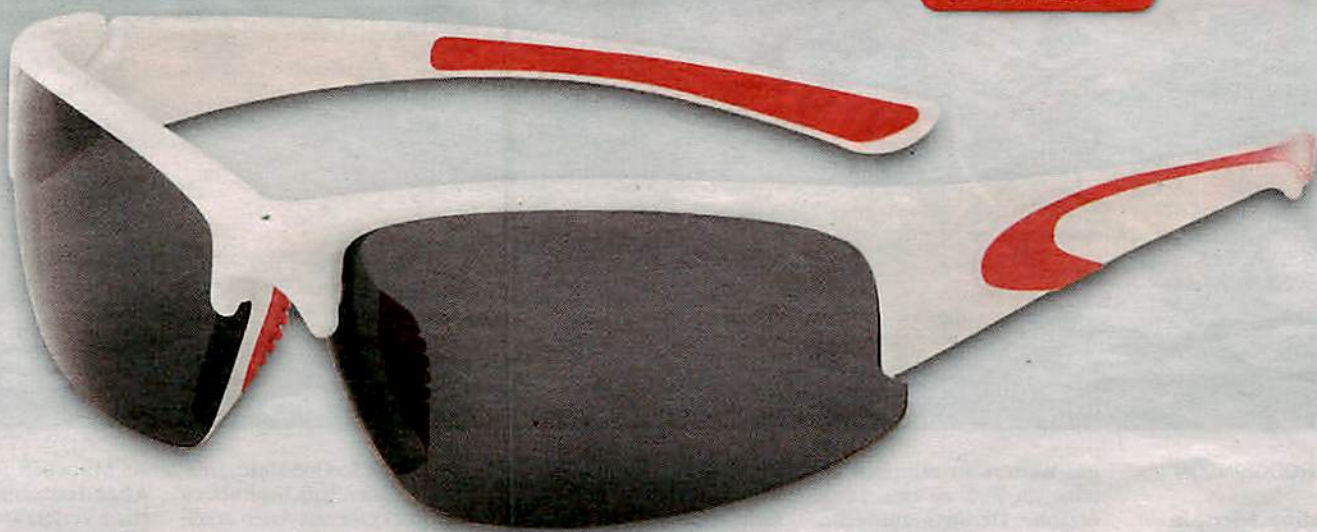
ADAC Junior Cup Die 15 Rookies und sechs erfahrenen Piloten wurden in einem viertägigen Einführungslehrgang im italienischen Magione fit gemacht. Als Instruktor fungierten Luca Grünwald und Dario Giuseppetti. ♦ AWI

**MOTOR
SPORT
aktuell**

SPORTLICHER AUFTRITT

10 Hefte **MOTORSPORT aktuell** zum Sparpreis
plus **EUROPT-Sonnenbrille GRATIS** dazu!

**30%
ERSPARNIS!**



GRATIS EUROPT-Sport-Sonnenbrille

- 2 Paar Wechselgläser (Cat 2 oder 3, UV 400)
- Fassung aus Polycarbonat (weiß/rot)
- inkl. Etui

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registereintrich Stuttgart HRB 9102, Geschäftsführer: Dr. Volker Bräse, Robert Lehmann, Vertrieb: Beifahrer, Betreuung und Kassas erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oderschops (Voritz), Heino Dürkops, Dr. Michael Bläse, Dosternstraße 1, 20355 Hamburg, als Inhabhaber/Unternehmer, AD Hamburg, HRB 96752

Ihre Vorteile im Abo: ▪ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende ▪ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
▪ Alle Ausgaben pünktlich frei Haus ▪ Tolles Extra dazu ▪ Online-Kundenservice ▪ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1403105

Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, die EUROPT-Sport-Sonnenbrille**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle bequem per Bankeinzug:

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004965, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Motocross-GP Valkenswaard

Jubiläum in der Heimat



MX2-Start: Jeffrey Herlings (#84) stürmt zum Holeshot und Doppelsieg auf und davon

Von ALEX HODGKINSON

Jeffrey Herlings feierte in seiner niederländischen Heimat den 50. MX2-GP-Sieg. Weltmeister Romain Febvre erstaunte mit dem MXGP-Triumph im Sand. Max Nagl und Jeremy Seewer schafften es auf das MXGP- und MX2-Podest.

Eigentlich zweifelte im Vorfeld des GP Valkenswaard niemand an Jeffrey Herlings 50. GP-Triumph. Der KTM-Star aus dem nur 50 Kilometer entfernten Elsendorf holte schon als 15-Jähriger beim zweiten GP seiner Karriere auf dem Eurocircuit einen Doppelsieg. Das diesjährige 50-Punkte-Maximum war das siebte in Folge auf der permanenten Anlage an der niederländisch-belgischen Grenze.

«Es ist natürlich toll, diesen Meilenstein vor den eigenen Fans, die trotz des nicht optima-

len Wetters so zahlreich erschienen sind, zu erreichen», erzählte Herlings zufrieden. «Eigentlich war es einer meiner einfachsten Siege; ich konnte meinen Teamkollegen Pauls Jonass im ersten Lauf rasch einholen, und nach dem Holeshot im zweiten Lauf führte ich schon nach einer Runde mit vier Sekunden Vorsprung.»

Herlings 2016 noch unbesiegt

Der 21-Jährige bleibt in diesem Jahr ungeschlagen und hat nach drei GP bereits 38 Punkte Vorsprung auf Jonass und den Schweizer Jeremy Seewer. Damit ist Herlings nach zwei frustrierenden Jahren mit diversen Verletzungen auf direktem Weg zu seinem dritten WM-Titel. Diese Krone könnte er sich ebenfalls in seiner Heimat beim drittletzten GP des Jahres in Assen sichern: «Assen ist erst in fünf Monaten, deshalb möchte ich noch nicht an so etwas den-

ken. Die Enttäuschungen der letzten beiden Jahre habe ich nicht vergessen und bleibe lieber zurückhaltend.»

Seewer wird immer stärker

Der Überraschungsmann in der MX2-Klasse war erneut Jeremy Seewer, der zwei solide Rennen mit den Plätzen 4 und 3 zeigte. «Ich freue mich über den Podestplatz im Sand noch mehr als über die bisherigen Erfolge», verriet der Suzuki-Pilot. «Es war kein einfaches Wochenende, denn ich bin in der Qualifikation am Samstag zweimal in der Startrunde mit anderen Fahrern kollidiert.»

Henry Jacobi hat sich zwar von seinen Verletzungen von den Asien-GP erholt, aber nach zwei Kupplungsschäden reichte es nur zu einem 30. Platz. Max Nagl reiste als WM-9. zum ersten Europa-GP des Jahres an. Seine beiden Holeshots in drei Rennen waren eine Erleichte-

rung für die IceOne-Husqvarna-Team-Mannschaft. Nagl: «Nach der Rückkehr aus Asien arbeiteten wir am Set-up für die Starts. Doch erst wenn man mit der MXGP-Elite losfährt, weiß man, ob man die optimale Lösung gefunden hat.»

Febvre: Sieg trotz Verletzung

Im ersten Lauf musste der Deutsche die Führung rasch an Gajser und Romain Febvre abgeben. Aber Nagl blieb kühl und konnte in der Schlussphase des Rennens zulegen. Gajser blieb zwar außer Reichweite, aber Febvre musste für seine aggressive Fahrweise in den ersten Runden Tribut zollen. Febvre: «Nach 20 Minuten bekam ich steife Vorderarme. Ich musste Tempo rausnehmen, sonst wäre ich gestürzt.»

Was der Weltmeister nicht verriet: Sein Start in Valkenswaard war nach einem Sturz

am Mittwoch auf einer belgischen Trainingsstrecke wegen einer Verletzung am Zeigefinger gefährdet. Febvre: «Die Bänder sind nicht gerissen, aber ich konnte die Kupplung nur mit dem Mittelfinger betätigen!»

Dieses Handicap war im zweiten Lauf kaum zu bemerken, denn in der letzten Runde verdrängte er seinen Yamaha-Teamkollegen Jeremy van Horebeek und Altmeister Toni Cairoli von der Spitze. Febvre freute sich: «Ich werde im Sand immer stärker.»

Nagl hätte gewinnen können

Max Nagl verpatzte den Start zum zweiten Lauf: «Wir müssen das analysieren. Ich hatte genau dasselbe Gate und habe meines Wissens nichts falsch gemacht.» Bis ins Ziel fuhr Nagl auf Rang 4 vor: «Ohne den verpatzten Start hätte ich diesen GP gewinnen können.» ♦



Duell des Tages: Weltmeister Febvre (#461) fängt Toni Cairoli in der letzten Runde ab



Kämpferisch wie gewohnt: Max Nagl in Lauf 1 Zweiter

MOTOCROSS-GP EUROPA / Resultate MXGP

Valkenswaard/NL: 28. März 2016, 3. WM-Lauf, Wetter: Regenschauer, 12 Grad

1. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 15 Runden à 1,550 km = 23,250 km
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 15 Runden in 34:41,033 min (= 40,220 km/h)
 2. Max Nagl (D/Husqvarna), 5,431 sec zurück
 3. Romain Febvre (F/Yamaha), 33,443 sec zurück
 4. Evgeny Bobryshv (RUS/Honda); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 7. Antonio Cairoli (I/KTM); 8. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 9. Clément Desalle (B/Kawasaki); 10. Shaun Simpson (GB/KTM); 11. Tanel Leok (EE/Husqvarna); 12. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 13. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 14. Ben Townley (NZL)/Suzuki;
 1 Runde zurück: 15. Jeffrey Dewulf (B/KTM); 16. Alessandro Lupino (I/Honda); 17. Harri Kullas (EE/KTM); 18. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 19. Arminas Jasikonis (LV/Kawasaki); 20. Angus Heidecke (D/KTM); - Ferner: 28. Dennis Ullrich (D/KTM)
Schnellste Runde: Febvre, Yamaha, in 2:07,959 min (= 43,608 km/h)

2. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 16 Runden à 1,550 km = 24,800 km
 1. Romain Febvre (F/Yamaha), 16 Runden in 34:55,696 min (= 44,120 km/h)
 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 5,156 sec zurück
 3. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha), 12,437 sec zurück
 4. Max Nagl (D/Husqvarna); 5. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 6. Evgeny Bobryshv (RUS/Honda); 7. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 8. Tim Gajser (SLO/Honda); 9. Shaun Simpson (GB/KTM); 10. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 11. Harri Kullas (EE/KTM); 12. Tanel Leok (EE/Husqvarna); 13. Gert Krestinov (EE/Honda); 14. David Philippaerts (I/Yamaha); 15. Steven Lenoir (F/Honda); 16. Arminas Jasikonis (LV/Kawasaki); 17. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 18. José Butron (E/KTM); 19. Clément Desalle (B/Kawasaki); 1 Runde zurück: 20. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 20. 21. Milko Potisek (F/Yamaha); 22. Valtteri Malin (FIN/KTM); - Ferner: 23. Angus Heidecke (D/KTM); 27. Dennis Ullrich (D/KTM)
Schnellste Runde: Gajser, Honda, in 2:02,132 min (= 45,953 km/h)
Nächstes Rennen: 10. April 2016, Neuquén/ARG
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP	
1. Febvre	137
2. Gajser	124
3. Bobryshv	107
4. Van Horebeek	104
5. Cairoli	100
6. Nagl (D)	84
7. Simpson	80
8. Strijbos	79
11. Guillod (CH)	51
29. Heidecke (D)	1

WM-Stand Hersteller MXGP	
1. Yamaha	137
2. Honda	126
3. KTM	107
4. Husqvarna	95
5. Suzuki	91
6. Kawasaki	63

MOTOCROSS-GP EUROPA / Resultate MX2

Valkenswaard/NL: 28. März 2016, 3. WM-Lauf, Wetter: Regenschauer, 12 Grad

1. Lauf: 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet; 15 Runden à 1,550 km = 23,250 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 15 Runden in 35:12,127 min (= 39,628 km/h)
 2. Pauls Jonass (LV/KTM), 50,896 sec zurück
 3. Petar Petrov (BG/Kawasaki), 1:07,168 min zurück
 4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Brent van Doninck (B/Yamaha); 6. Davy Pootjes (NL/KTM); 7. Benoît Paturel (F/Yamaha); 8. Ben Watson (GB/Husqvarna); 9. Alvin Östlund (S/Yamaha); 1 Runde zurück: 10. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 11. Freek van der Vlist (NL/Kawasaki); 12. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 13. David Herbreteau (F/Honda); 14. Michele Cervellini (I/Honda); 15. Roberts Justs (LV/KTM); 16. Jorge Zaragoza (E/Honda); 17. Iker Larranaga Olano (E/KTM); 18. Simone Zecchina (I/Yamaha); 19. Max Anstie (GB/Husqvarna); 20. Lars van Berkel (NL/Husqvarna); - Ferner: 30. Christopher Valente (CH/KTM); 36. Henry Jacobi (D/Honda)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 2:11,180 min (= 42,537 km/h)

2. Lauf: 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet; 16 Runden à 1,550 km = 24,800 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 16 Runden in 35:17,872 min (= 42,782 km/h)
 2. Pauls Jonass (LV/KTM), 1:19,911 min zurück
 3. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 1:25,404 min zurück
 4. Brent van Doninck (B/Yamaha); 5. Calvin Vlaanderen (NL/KTM); 6. Benoît Paturel (F/Yamaha); 7. Michele Cervellini (I/Honda); 8. Samuele Bernardini (I/ITM); 9. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 10. Alvin Östlund (S/Yamaha); 1 Runde zurück: 11. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 12. Roberts Justs (LV/KTM); 13. Jens Getteman (B/KTM); 14. David Herbreteau (F/Honda); 15. Davy Pootjes (NL/KTM); 16. Ben Watson (GB/Husqvarna); 17. Damon Graulus (B/Honda); 18. Freek van der Vlist (NL/Kawasaki); 19. Lars van Berkel (NL/Husqvarna); 20. Hardi Roosjorg (EE/KTM); - Ferner: 28. Christopher Valente (CH/KTM); 30. Henry Jacobi (D/Honda)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 2:03,114 min (= 44,573 km/h)
Nächstes Rennen: 10. April 2016, Neuquén/ARG
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2	
1. Herlings	150
2. Jonass	112
3. Seewer (CH)	112
4. Tonkov	91
5. Van Doninck	78
6. Petrov	76
7. Paturel	75
8. Bernardini	60
9. Östlund	60
27. Jacobi (D)	9

WM-Stand Hersteller MX2	
1. KTM	150
2. Suzuki	112
3. Yamaha	108
4. Kawasaki	103
5. Husqvarna	74
6. TM	60
7. Honda	57

NACHRICHTEN

Brian Hsu Debüt in Lettland geplant

MX2-WM Brian Hsu hofft auf sein Debüt in der MX2-WM 2016 am 1. Mai im lettischen Kegums. Luc Piccart von Suzuki-World-MX2: «Wir hoffen, dass Brian schon beim ADAC-Masters in Fürstlich Drehna fahren kann, aber beide Termine sind nicht in Stein gemeißelt. Brian ist ein Riesentalent und soll erst Rennen fahren, wenn er keinen Rückschlag zu befürchten hat. Wir erwarten dieses Jahr nur gute Einzelergebnisse.»

Weltmeister Gajser kann selbst wählen

MXGP Tim Gajzers Einsatzgebiet für 2017 ist noch nicht entschieden. HRC-Generalmanger Roger Harvey: «Als wir Tim bis 2020 unter Vertrag genommen haben, war uns klar, dass er ein großes Potenzial hat, und er sollte sich wohlfühlen. Es ist durchaus möglich, dass er nächstes Jahr weiterhin für das Team Gariboldi fährt. Er genießt die Atmosphäre da ohne Druck, und er bekommt die gleiche technische Unterstützung wie die Fahrer im HRC-Team. Er könnte sogar nach Amerika gehen,

X-Trial-WM Marseille

Fehlerfrei zum «Zehnten»

Toni Bou pulverisiert weiterhin alle Rekorde: In Marseille sicherte sich der Montesa-Honda-Pilot ohne Fehlerpunkte seinen 10. Indoor-Titel in Folge.

In der Qualifikation zeigte der überragende Trialfahrer der Gegenwart noch etwas Nerven, doch aus dem Finale in der französischen Hafenstadt ging er ohne einen einzigen Strafpunkt als Sieger hervor. Da Adam Raga den ersten der vier X-Trial-WM-Wettbewerbe gewonnen hatte, wurde der Titelkampf trotz Bous Überlegenheit fast immer und überall erst in der letzten Sektion in Marseille entschieden.

Diesmal war es jedoch Sherco-Pilot Albert Cabestany, der den ganzen Abend Druck auf Bou machte und verdienter Zweiter wurde. Raga wurde im spanischen Trio diesmal nur die «Nummer 3».

Dem Japaner Takahisha Fujinami gelang es zum ersten Mal in dieser Saison, das Finale zu erreichen und damit als Vierter

in die iberische Phalanx einzugreifen.

Im Finale war der japanische Montesa-Fahrer allerdings gleich im ersten Duell draußen. Bou, Cabestany sowie Raga machten das spanische Podium unter sich aus, wobei Raga seinen zweiten WM-Rang gegen Cabestany behaupten konnte. Jedoch waren die Abstände im Finaldurchgang, der in umgekehrter Richtung gefahren wurde, mit 0-4-5 Punkten äußerst gering.

Bou, der damit seit 2007 im X-Trial ungeschlagen ist: «Ich bin so glücklich, diesen zehnten Titel gewonnen zu haben. Es ist kaum zu glauben. Ich habe so viel Druck heute Abend gespürt, vielleicht mehr als bei meinem ersten Titelgewinn. Und das konnte man an den Fehlern, die ich in der Qualifikation machte, sehen. Glücklicherweise kam ich dann mit besserem Fahren im Finale rechtzeitig zurück.»

Franz Kadlec war beim Indoor-Finale in Frankreich nicht mehr am Start. ♦ TS



Mrster Maximum: Zehnter WM-Titel für Toni Bou

X-TRIAL-WM / Resultate

Marseille/F: 25. März 2016, 5 Sektionen, 1 Parallelrennen
 Finale: 1. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 0 Strafpunkte; 2. Albert Cabestany (E/Sherco), 4; 3. Adam Raga (E/TRS), 5; 4. Takahisha Fujinami (J/Montesa), 18
 Qualifying: 5. Jeroni Fajardo (E/Vertigo), 15; 6. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 17; 7. Eddie Karlsson (S/Montesa-Honda), 22; 8. Jaime Busto (E/Honda), 23
WM-Endstand (nach 4 Wettbewerben): 1. Bou, 75 Punkte; 2. Raga, 59; 3. Cabestany 54; 4. Fajardo 33; 5. Fujinami 27; 6. Ferrer 13; 7. Karlsson 9; 8. Kadlec 2; 9. James Dabill (GB/Vertigo), 2; 10. Busto 2

Internet: www.fim-live.com



Zukunft offen: Tim Gajser

wenn er das wünscht. Mit 19 Jahren ist er noch jung genug, um diesen Wechsel wahrzunehmen.»

Gäste räumten ab in der MX-Open-ÖM

Motocross In Paldau ging es um die ersten Open-Meisterschaftspunkte. Die starke internationale Präsenz duldet nur drei Österreicher in den Top 10. Mit je einem Laufsieg und einem zweiten Platz teilten sich Lukas Neurauder und der Tscheche Petr Smitka den Tagessieg. Manuel Obermair setzte seine Husqvarna auf den dritten Rang. Michael Stauer, der dritte Einheimische, fuhr auf Platz 4, vor Szvoboda (H), Hügycz (H), Kovar (CZ) und Molnar (SLO). ♦ AH/AD

Enduro-EM Brioude

Gesamtsieg für Gaststarter

Von ROBERT PAIRAN

In den Tageswertungen waren die zahlreichen französischen Gaststarter in ihrer Heimat erfolgreich. Doch in der Meisterschaftswertung stehen andere Nationen vorn.

Am ersten Tag konnte der Brite Brad Freeman sich noch der französischen Übermacht entgegenstemmen und die Gesamtwertung gewinnen. Doch am Sonntag scheiterte der britische Junior an der letzten Prüfung: «Ich bin mit der Schulter an einem Baum hängen geblieben, verriss den Lenker und überschlug mich», entschuldigte sich der KTM-Fahrer, der trotzdem die Führung in der Overall-Meisterschaft behält und die Tageswertung in der Junioren-Klasse gewinnen konnte. Sieger wurde an diesem Tag WM-Fahrer Antoine Basset, der am ersten Tag bereits auf Platz 2 gelegen hatte. Freemans schärfster Meisterschaftsrival kommt auch aus der Junioren-Klasse: Der Italiener Nicolas Pellegrinelli kam allerdings mit dem Untergrund am ersten Tag nicht gut zurecht

und blieb diesmal weit hinter Freeman.

Neubert bester Deutscher

Overall-Meister Tom Sagar aus England gibt sich gelassen: «Ich habe nicht ernsthaft damit gerechnet, um den Gesamtsieg mitzufahren. Der Wechsel auf die Sherco war relativ kurzfristig, und wir haben immer noch eine Menge Arbeit.»

In der E2-Klasse führt Sagar aber vor dem Franzosen Romain Dumontier, vor dem er an beiden Tagen lag. Bester Deutscher an beiden Tagen wurde Marco Neubert, der in der Klasse E2 jeweils Vierter vor Davide von Zitzewitz wurde: «Am ersten Tag hatte ich mir den kleinen Finger umgedreht und von da an besonders viel Abstand zu allen Pfosten und Bäumen gehalten», meinte Neubert, der am zweiten Tag sogar im Overall in den Punkterängen (10.) landete.

Von Zitzewitz kommt in seinem ersten internationalen Jahr zusehends besser zurecht: «Ich muss mich noch an das Format mit dem Extremtest gewöhnen.»

Dritter Deutscher war Mark Risse, der in der E3-Klasse an beiden Tagen auf Platz 6 gewertet wurde. ♦



An einem Baum hängen geblieben: Overall-Leader Brad Freeman

ENDURO-EM / Resultate

Brioude (F): 26./27. März 2016, Wetter/Piste: sonnig/bedeckt, 18/8 Grad, staubig.
Overall, Samstag: 1. Brad Freeman (GB/KTM), in 52:40,106 min.; 2. Antoine Basset (F/KTM), 10,616 sec. zurück; 3. Anthony Geslin (F/Yamaha), +30,427 sec.; 4. Quentin Delhaye (F/TM); 5. David Abgrall (F/Yamaha); 6. Tom Sagar (GB/Sherco); 7. Romain Dumontier (F/Yamaha); 8. Theo Bolley (F/TM); 9. Jaromir Romancik (CZ/KTM); 10. Maurizio Micheluz (I/Husqvarna); 11. Pierre Vissac (F/Beta); 12. Romain Boucardy (F/Yamaha); 13. Nicolò Mori (I/TM); – ferner: 16. Marco Neubert (D/KTM); 18. Jonathan Rosse (CH/Yamaha); 23. Davide von Zitzewitz (D/KTM); 42. Mark Risse (D/Beta)
Overall, Sonntag: 1. Basset, in 46:38,681 min.; 2. Freeman, +2,432 sec.; 3. Romancik, +32,819 sec.; 4. Sagar; 5. Dumontier; 6. Nicolas Pellegrinelli (I/KTM); 7. Micheluz; 8. Delhaye; 9. Nicolò Mori (I/TM); 10. Neubert; 11. Geslin; 12. Jesper Börjesson (S/Husqvarna); – ferner: 16. Von Zitzewitz; 23. Rosse; 34. Risse; 40. Paul Rossbach (D/KTM)
Stand nach 2 von 4 Läufen: 1. Freeman, 74 Punkte; 2. Pellegrinelli 49; 3. Sagar 48; 4. Micheluz 43; 5. Dumontier 42; 6. Basset 37; 7. Romancik 29; 8. Neubert 26; 9. Mori 23; 10. Delhaye 21; 11. Geslin 20; 12. Jamie Lewis (GB/Yamaha), 16; 13. Abgrall 13

Nächster Lauf: 31. Juli, Ogře/LV
 Internet: <http://enduro-europa.com>

NACHRICHTEN

Courtney Duncan bleibt Spitzenreiterin

Motocross-WM Courtney Duncan ist jetzt offizielle Yamaha-Werksfahrerin. Sie wird während der WM-Saison in Belgien bleiben und fährt jetzt für das Altherm-JCR-Team. Ihr Berater ist Josh Coppins. Die 20-Jährige, die beim WMX-Auftakt in Katar Doppelsiegerin wurde, stürzte im ersten Lauf in Valkenswaard führend, bleibt aber WM-Erste. Tagessiegerin wurde die einheimische Nancy van de Ven.

Harald Simon noch unentschieden

Eisspeedway Harald Simon, der dieses Jahr die GP-Qualifikation verpasste und die Saison mit einer schweren Verletzung in Ufa beenden musste, ist noch unentschieden, ob er auch 2017 fährt:



Fragezeichen: Harald Simon

«Es braucht noch einen sehr guten Sponsor. Und wenn das System so bleibt, dass die FIM sechs Wildcards für den GP verteilt, dann ist das uninteressant.» Schweden und Deutschland hatten für 2016 je zwei Wildcards erhalten; Österreich – und damit Simon – keine. ♦ AH/TS

KOMPAKT

»»» **Enduro** Die FIM hat Pläne, die EM-Läufe im Rahmen der WM durchzuführen. Aufgrund des kleinen WM-Starterfeldes wird es immer schwieriger, Veranstalter zu finden. Daher muss der Veranstalter dem Promotor jetzt nur noch 5.000 Euro zahlen, dieser behält im Gegenzug aber die Nennelder ein. Zschopau und Woltersdorf haben sich aber für 2017 um WM-Läufe beworben.

»»» **Speedway** Kai Huckenbeck erzielte am Karfreitag Mittag in Lakeside für King's Lynn drei Punkte, beim Rückkampf abends 7+2. Zähler für seinen britischen Elite League Club. ♦ RP/TS

Speedway Güstrow

Russe gewinnt Osterpokal

Von WOLFGANG RADSZUWEIT und THOMAS SCHIFFNER

Renat Gafurov gewann am Ostersonntag in Güstrow. Zur Revanche in Neuenknick kam es nicht mehr. Ein Wetterumsturz verhinderte eine Neuauflage. Das Rennen musste um die Mitzeit abgesagt werden.

Der Russe Renat Gafurov gewann am Samstag den Osterpokal mit 14 Punkten. Diese Entscheidung sahen die gut 3500 Zuschauer und Zuschauerinnen aber erst im 20. Heat, als Gafurov gegen Kevin Wölbert, der bis dahin zehn Punkte hatte, und vor allem Kai Huckenbeck (bis dahin elf Punkte) gewann. Damit war der Russe in Landshuts Diensten der Sieger.

Um die Plätze 2 bis 4 gab es dann noch ein spannendes Stechen zwischen Huckenbeck, Robert Lambert und Kjasts Puodžuks, die alle 13 Punkte

hatten. Kai Huckenbeck konnte dieses Stechen knapp vor Lambert gewinnen, während Puodžuks ausfiel. Der Letzte war der Einzige, der Gafurov schlagen konnte. Erst auf dem fünften Platz landete Kevin Wölbert vor Michael Härtel.

Regenabsage in Neuenknick

Vorjahressieger Zdenek Holub konnte sich immerhin noch vor Tobi Kroner, Christian Hefenbrock und Tobi Busch halten. Kai Huckenbeck hatte am Vortag (Karfreitag) noch zwei Rennen für seinen neuen britischen Club King's Lynn in England gefahren.

Das am Ostersonntag geplante Sechser-Speedway in Neuenknick wurde ein Opfer des kippenden Osterwetters. Waren die Bedingungen in Güstrow noch richtiggehend sommerlich, begann es am Ostersonntag in Neuenknick um 10 Uhr zu regnen, sodass das Rennen gegen Mittag gecancelt werden musste. ♦



Gafurov (rechts) konnte sich auch gegen Lambert durchsetzen

SPEEDWAY / Resultate

Güstrow (D): 26. März 2016, Bahnlänge: 298 m, Wetter: sonnig, 16 Grad.
 1. Renat Gafurov (RUS), 14 Punkte; 2. Kai Huckenbeck (D), 13+3; 3. Robert Lambert (GB), 13+2; 4. Kjasts Puodžuks (LV), 13+1; 5. Kevin Wölbert (D), 11; 6. Michael Härtel (D), 9; 7. Tomasz Chrzanowski (PL), 9; 8. Zdenek Holub (CZ), 8; 9. Tobias Kroner (D), 8; 10. Christian Hefenbrock (D), 6; 11. Daniel Spiller (D), 5; 12. Tobias Busch (D), 5; 13. Hannes Gast (D), 2; 14. Martin Steen Hansen (DK), 2; 15. Xavier Muratet (F), 1; 16. Dominik Moser (D), 1

Internet: www.speedway.org

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

**KAUFE
JEDEN
WAGEN**

KAUFE JEDEN WAGEN - AUCH DEFECT!!! Bundesweit, garantierte seriöse Abwicklung. 0211/24845286 oder 0151/46416634 (Hr. Fischer) www.Sportwagen-Ankauf-24.de H

www.pkw-onlineankauf.de H

www.mariani.de



30 Jahre mariani - Jubi-Angebote! Auspuffanlagen, Fahrwerke, Felgen etc. Tel. +49 (0) 5264/8601 Youtube: mariani car styling H

Bentley

www.pkw-onlineankauf.de H



Continental GT Speed + Keramikbremse, 50 km, 467 kW (635 PS), grau, Leder, Navi, Xenon, SHZ, Kraftstoffverbr. 14,6 l/100 km (kombi); 21,8 l/100 km (innerorts); 10,3 l/100 km (außerorts); CO2-Ausst. 338 g/km, 245.579,- € MwSt. awb. AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31960



Mulsanne Speed + Entertainment + ACC + Kühlfach, EZ 07/2015, 7000 km, 395 kW (537 PS), weiß, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., 289.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31973



Continental GT V8 S + Mulliner + Premier, EZ 09/2015, 2500 km, 389 kW (529 PS), weiß-met., Sportauspuff, Leder braun, Navi, Klimaautomatik, Xenon, SHZ, ASR, Sportsitze, Sportfahrwerk, Standheizung, 169.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31966



Flying Spur V8 Mulliner, EZ 10/2015, 4600 km, 373 kW (507 PS), NAIM + TV, weiß, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., 169.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31970

BMW

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

www.pkw-onlineankauf.de H

1er M Coupé gesucht. 0171/4167106 H



M3 G-Power 500 PS Akrapovic DKG, 02/2011, 105000 km, Ersthand v. Werk, Tuning SKI, Einbau G-Power 05/2014 b. 68000 km durch BMW. 320 km/h, Carbondach, scheckh.gepfl. inkl. Tunervorg., Foto, Winterräder 18", Sommerräder orig. M3 19", AHK, Carbondach, 42.000,- €, Privatverkauf. Tel. 0171-7556124

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Wiesmann



Wiesmann MF3 !! Bestzustand !! EZ 4/2008, 36500 km, weiß, Alcantara, Klima, viele Extras, 119.500,- €, v. Privat. Tel. 0049-1748379597

Cobra

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

YAMAHA



Kawasaki



aprilia



Keller Motos



PROBEFAHRTS TAGE
Freitag und Samstag
2. und 3. April, 8 - 16 Uhr

ALLE MOTORRÄDER & ROLLER
ab Lager lieferbar

PLATIN MODELLE (SPEZIALUMBAUTEN)
von Yamaha und Kawasaki
nur bei uns erhältlich

GRÖSSTE MIETFAHRZEUGFLOTTE
50 - 1900 ccm

Über **150 OCCASIONEN** mit Garantie

BEKLEIDUNG

HELME

ZUBEHÖR

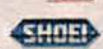
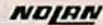
LADY- + KIDS-CORNER

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Werner Keller & Team

CH-5301 Siggenthal-Station
Tel. +41 56 281 13 13

www.keller-motos.ch



„mehr im Web: Nr. XXXXXX“ unter www.automarkt.auto-motor-und-sport.de

Corvette



Z06 Coupé Schalter MY16, wer bietet mehr? 7.21V8 Kompressor 484 kW (658 PS), Racing Yellow, 126.682,- € (MwSt. awb.) Kraftstoffverbr. 12 l/100 km (kombt); 19,1 l/100 km (innerorts); 7,8 l/100 km (außerorts); CO₂-Ausst. 279 g/km, Effizienzkl. G. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Straße 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32042

Ferrari

Suche Ferrari 488 GTB & 488 GTS (Coupé und Spider) für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380

KAUFE JEDEN FERRARI

KAUFE JEDEN FERRARI - AUCH DEFEKT !!! Bundesweit, garantiere seriöse Abwicklung. 0211/24845286 oder 0151/46416634 (Hr. Fischer) www.Sportwagen-Ankauf-24.de H

www.pkw-onlineankauf.de H

Ford

Mustang EcoBoost, EZ 3/2016, 01 km, 231 kW (314 PS), rot, Leder, 48.000,- €. 08442/962164, info@karger-hausvertrieb.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32073

Jaguar

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Lamborghini

KAUFE JEDEN LAMBORGHINI

KAUFE JEDEN LAMBORGHINI - AUCH DEFEKT! Bundesweit, garantiere seriöse Abwicklung. 0211/24845286 oder 0151/46416634 (Hr. Fischer) www.Sportwagen-Ankauf-24.de H

Land Rover



30 Jahre mariani - Jubi-Angebote! Sound + Optik zum Aktionspreis! Tel. +49 (0) 5264/8601 Youtube: mariani car styling H



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2015, 110 ccm, 5 kW (7 PS), rot, 2800,- €. Tel. +49(0)176/63373466

Lexus



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

Mercedes

www.pkw-onlineankauf.de H

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



30 Jahre mariani - Jubi-Angebote! Auspuffanlagen in verschiedenen Soundstufen! Tel. +49 (0) 5264/8601 Youtube: mariani car styling H

Porsche

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



Boxster S, Sport Chrono, schw./schw., 6-Gang, 71000 km, 217 kW (295 PS), PLZ 56410, priv., 25.900,- €. Tel. 0176-84873123

911 R gesucht, mit frei wählbarer Ausstattung. Chiffre 1120009

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



GT3 RS Neu 2016, Vollausst., Ceramic, Lifting, Chrono, 279.900,- € MwSt. awb. Verbr. l/100 km: in.orts 19,2; auß.orts 8,9; komb. 12,7; CO₂ komb. 296 g/km, CO₂-Effizienz: G. T. 08151-28808 AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32001

www.pkw-onlineankauf.de H

KAUFE JEDEN PORSCHE

KAUFE JEDEN PORSCHE - AUCH DEFEKT !!! Bundesweit, garantiere seriöse Abwicklung. 0211/24845286 oder 0151/46416634 (Hr. Fischer) www.Sportwagen-Ankauf-24.de H

Renn/Rallye

FERODO®

Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service · Verkauf · Beratung

BSA-Motorsport.com
Vierneim

e-mail: info@bsa-motorsport.com

www.Rennsportshop.com

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

ISA RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
BOXENZUBEHÖR
longacre
Beratung · Verkauf · Service
ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 · www.isa-racing.de

Search for a new F1 Project and a new IPWC 1 Sportscar Prototype world championship, Sponsors, Investors, interested teams usw. Info: g.jary17@gmail.com

SCHARE und SCHNELL
www.CATCAM.S.BE
TEL: +32 (0)3 220 25 60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

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

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

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

VW

www.pkw-onlineankauf.de H

memminger
www.feine-cabrios.de

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

Serie - 13. Folge: Snowcross

Fliegen wie



Heidenspektakel: Bei den Winter-X-Games sind die Motorschlitten eine der größten Attraktionen überhaupt. Hier fliegt Rekord-Sieger Tucker Hibbert vor dem Feld her

Von IMRE PAULOVITS

Motorschlitten-Rennen haben sich in den letzten Jahren zu einem Riesenspektakel gemauert. Sprünge, so weit wie beim Supercross, und knallharte Kämpfe im weichen, weißen Element locken Aktive und Zuschauer gleichermaßen an.

Die Schneekristalle glitzern in der Sonne, ohrenbetäubender Lärm durchsetzt die Winterlandschaft. Dann fetzt die Horde wild gewordener Motorschlitten vorbei, die Luft ist durchsetzt von Schnee und vom Geruch des Rennöls. Als sich alles wieder gesetzt hat, bleibt die zerfurchte Piste und die Erkenntnis, dass auch die Menschen in polaren Regionen sehr viel Spaß haben können.

Ganz harmlos angefangen

Es hat eine ganze Weile gedauert, bis sich die motorisierte Individualfortbewegung bis in die Polarregionen verbreiten konnte. Es gab zwar schon sehr früh große Raupenfahrzeuge,

doch der Versuch, etwas Kleines und Wendiges zu bauen, das irgendwo zwischen Kleinwagen und Motorrad liegt, scheiterte an der Leistungsfähigkeit der Motoren. Hatten sie genügend PS, waren sie zu schwer. Waren sie leicht, fehlte ihnen einfach die Leistung, den Widerstand einer ausreichend großen Antriebsraupe im Pulverschnee zu überwinden. Dann fand der Kanadier Joseph-Armand Bombardier Ende der 1950er-Jahre bei ILO einen geeigneten Zweitaktmotor, der den Erfordernissen entsprach. Bombardier hatte schon in den 1930er-Jahren Motorschlitten für sieben bis zwölf Personen gebaut, nun konnte er seinen Traum vom individuellen Transportmittel erfüllen. 1959 stellte er den Ski-dog vor, der aber wegen eines Tippfehlers in der Werbebroschüre als Ski-doo angepriesen wurde.

Der Name stach, und Bombardier konnte sich vor Nachfragen kaum retten. Ab 1962 verbaute er noch leistungsstärkere Motoren des österreichischen Motorenbauers Rotax, und die Nachfrage wurde so groß, das Bom-

bardier Rotax gleich mit aufkaufte. Der Ski-doo schwappte als Modewelle über die Schneelandschaften Amerikas und fand auch in Europa schnell Verbreitung.

Andere Hersteller sprangen mit auf den Zug auf, und wie die Motoren der Schlitten immer leistungsstärker wurden, konnte es nicht ausbleiben, dass auch Rennen mit ihnen gefahren wurden. Vor allem in Bombardiers Heimat Kanada bildete sich schnell eine Szene, und die Rennen wurden auch wegen des großen Hintergrundmarktes immer professioneller. Dabei beteiligte sich in den 1970er-Jahren kein Geringerer als der beste damalige kanadische Motorraddrennfahrer, der furchtlose Yvon Duhamel, an ihnen und war einer der ersten Stars der Szene.

Bald begannen sich Spezialdisziplinen herauszukristallisieren: von Schnee-Dragssterren über Hillclimbs bis zu Schlittenrallies und sogar Freestyle-Wettbewerben, doch als beliebteste Sportart mit Motorschlitten setzte sich Snowcross

durch. Es blieb auch nicht lange auf der Westseite des Atlantiks, sondern machte sich auch in Skandinavien breit.

Bis hin zum WM-Titel

Heute gibt es die wichtigsten Meisterschaften in Kanada, den USA, und die Rennen in Skandinavien wurden dank der FIM und Promoter YouthStream, die auch die Motocross-WM promoten, zur Weltmeisterschaft. Dazu haben die spektakulären Schneemobil-Rennen seit 1998 auch den Weg zu den X-Games gefunden.

In ihrem Geburtsland Kanada wird Snowcross seit 1994 vom Dachverband CSRA (Canadian Snowcross Racing Association) organisiert. Die Meisterschaft findet von Oktober bis April, hauptsächlich in den Bundesstaaten Ontario und Quebec statt und beinhaltet zehn bis zwölf Rennen. Dabei gibt es zahlreiche Klassen – je nach Tuningstufe, Hubraum und dem Leistungsstand der Fahrer. Die stärksten Renner haben über 200 PS und sind knapp 200 km/h schnell.

Der CSRA kümmert sich aber auch um den Nachwuchs, es gibt Klassen ab vier Jahren, dazu gibt es auch Klassen für Veteranen, sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei den Fahrern. Auch Frauenklassen dürfen nicht fehlen. Nicht umsonst gehen bei jedem Lauf mehrere Hundert Fahrer an den Start.

In den USA heißt die Meisterschaft AMSOIL Championship Snocross (ohne w) und lief im letzten Winter über acht Veranstaltungen in den Bundesstaaten Maine, New York, Minnesota, North Dakota, South Dakota und Illinois. Auch in den USA gibt es zahlreiche Klassen, die höchste ist die Pro Open für 600er-Zweitakter und 1050-ccm-Viertakter. In den USA gehen die Nachwuchsklassen ab sechs Jahren los, dort wird mit 120-ccm-Schlitten gefahren. Weil immer mehr Mädchen gefallen an dieser Art von Rennen finden, hat man ihnen beim Nachwuchs ab neun Jahren gar eine eigene Klasse in der Meisterschaft eingerichtet.

Als die FIM begann, sich um Snowmobil-Rennen zu küm-

der Nikolaus



Bis die Flocken fliegen: Snowcross-Zweikämpfe sind spektakulär



Obwohl dreispurig, fliegen Snowmobiles in Schräglage



Ganz harmlos: Rennen um 1970



Weltmeister Ogemar Hellgren



Volkstanz: Wenn so viele Schlitten fliegen, fühlt man sich wie zu Weihnachten – nur mit mehr Power

Snowbike

In einer Spur

Wenn Motorschlitten auch die sinnvollste und verbreitetste Form der Fortbewegung in abgelegenen verschneiten Gegenden darstellen und Rennen mit ihnen sich zu spektakulärem und wohlorganisiertem Motorsport entwickelt haben, konnte es nicht ausbleiben, dass vor allem die immer nach neuen Kicks suchenden amerikanischen Crosser sich etwas noch Spektakulärereres ausdenken. Es ist ja hinlänglich bekannt, dass sich bereits mit einem Motocross-Motorrad richtig gut im Schnee fahren lässt. Und denkt man drüber nach, wie sich Skifahrer und Snowboarder in dem weißen Element bewegen und wie ein Crosser an ein Schnellmobil angeglichen werden kann, lag es fast auf der Hand, wie ein Umbausatz aussehen müsste.

Mittlerweile bieten auch mehrere Hersteller Umbausätze für alle gängigen Crosser an: eine Kufe statt des Vorderrads und ein Raupenantrieb statt des Hinterrads. Dabei gibt es kürzere Tracks für Anfänger und längere für Fortgeschrittene – und was talentierte Crosser mit so einem Gerät anstellen können, lässt sich auf zahlreichen Videos auf Youtube ansehen.

Großer Name dabei

Offizielle Meisterschaften gibt es noch nicht. Da der bekannte Freestyler und X-Games-Goldmedaillist Ronnie Renner sich aber in letzter Zeit völlig diesem Wintersport hingeeben hat, es nicht ausbleiben kann, dass er mit seinen Freunden um die Wette fährt und zahlreiche Nachahmer findet, dürfte es nur eine Frage der Zeit sein, bis ein offizielles Format hierfür erarbeitet wird. Dabei sind die Geräte derzeit preislich noch erschwinglich. Der Umbausatz für ein Motocross-Motorrad liegt je nach Ausführung und Hersteller zwischen 5000 und 7000 Dollar. Wir könnten also bald die Geburt einer weiteren populären Motorsportart im Schnee erleben. ♦ IP



Snowbike: Zukunftsspektakel?

mern, ordnete sie diese Sportart dem Motocross zu. 2003 gab es zunächst einen Snowcross Weltcup, seit 2004 gibt es eine offizielle Weltmeisterschaft. YouthStream, die italienische Vermarktungsagentur von Giuseppe Luongo, die auch die Motocross-WM und die Supermoto-WM vermarktet, bekam die Austragungsrechte für die Snowcross-Weltmeisterschaft. Sie trägt diese vorwiegend in den skandinavischen Ländern aus, entsprechend wird die WM auch von den skandinavischen Fahrern dominiert. Doch wegen des umkämpften Snowmobil-Marktes fahren auch die Kanadier und die Amerikaner in der WM mit, und mit Tucker Hibbert gewann auch ein Amerikaner 2010 und 2012 den WM-Titel. Ansonsten ging der Titel immer an Schweden oder Finnen.

Motorsport und Lifestyle

Ist die WM außerhalb von Skandinavien recht wenig bekannt, hat sich die Szene in Amerika und Kanada umso mehr etabliert. Mit dem Einzug

bei den X-Games ist sie zu einer der Modesportarten geworden, und so sind dort auch große Sponsoren eingestiegen. Energy-Drinks und Modemarken sind zu der eigentlichen Snowmobil-Industrie hinzugestoßen, und mit ihnen verdienen die Profis auch entsprechend Geld.

Sie zeigen auch atemberaubende Sachen, und wenn etwas mit dem Motocross-Bike geht, dauert es meist nicht lange, bis es die Besten auch mit dem Snowmobil können. Beim Freestyle gehört der Backflip mittlerweile auch mit dem Snowmobil zum Standardrepertoire, und der Weitsprung-Weltrekord mit dem Motorschlitten ist mit 126 Metern, aufgestellt von Levi LaVallee, sogar weiter als die aktuelle Motorradmarke von Robbie Madison (107 m).

Wenn es bei uns außer in den Alpen auch wenige Snowmobil-Rennen gibt: Ihre Welt ist faszinierend und ansteckend. ♦

ZUM THEMA

Snowcross

Weltmeisterschaft Den ersten WM-Titel gewann 2004 der Finne Janne Tapio auf Lynx. Er konnte seinen Titel 2005 verteidigen, dann gewann sein Markenkollege, der Schwede Peter Ericson 2006, 2007 und 2009 den Titel. Der schwedische Lynx-Pilot Emil Öhman gewann den Titel 2008 und 2011, 2010 und 2012 ging er an den Amerikaner Tucker Hibbert (Arctic Cat). 2013 und 2014 wurde der Schwede Adam Renheim (Ski-doo) Weltmeister, im Vorjahr ging der Titel an seinen Landsmann Marcus Ogemar Hellgren (Lynx). Die WM 2016 führt derzeit Renheim vor dem Finnen Aki Pihlaja an, das Finale findet am 9. April im norwegischen Alta statt.

Kanadische Meisterschaft Vor dem Finale in Barrie/

Ontario führt in der Pro-Open-Klasse Iain Hayden mit 870 Punkten, ganze zwei Punkte vor Colby Crapo (868).

US-Meisterschaft Auch dieses Jahr ging der Titel mit 757 Punkten an Tucker Hibbert vor Tim Tremblay (646). Für den 31-jährigen Hibbert aus Driggs/Idaho war es sein achter US-Titel, und er ist der erfolgreichste Fahrer der US-Meisterschaft.

X-Games Auch bei diesem Winterspektakel ist Hibbert der erfolgreichste Pilot. Er gewann die X-Games zehn Mal, davon neunmal in Folge von 2007 bis 2016.

Infos Snowcross-WM: www.worldsnowcross.com/; **US-Meisterschaft:** <https://snocross.com/>; **Kanadische Meisterschaft:** <http://snowcross.com/>. ♦ IP

ENDE DER SERIE

Tracktest Toyota GT86 CS-R3

Der Queraufsteiger



Heck lass nach: Dank niedrigem Schwerpunkt und guter Balance lässt sich der Toyota GT86 CS-R3 mit einem sensiblen Gasfuß prima dirigieren

Von REINER KUHN

Zu Saisonbeginn homologierte Toyota eine R3-Version des GT86. Um die Leistungsfähigkeit des heckgetriebenen Sportcoupés zu erfahren, rückten wir nicht einfach zu einem Tracktest aus, sondern stellten uns dem Wettbewerb. Quer daher bei der Rallye Südliche Weinstraße.

Langsam wird es ernst. Die Sitzprobe ist Geschichte, die Pedalbox rückte noch ein paar Millimeter nach vorne. «Mehr geht nicht, der Raum ist beschränkt», sagt Projektleiter Fredy Nowak. Der 57-Jährige ist bei der Toyota Motorsport GmbH für das neueste und wohl ungewöhnlichste Kundensportgerät verantwortlich: den Toyota GT86 CS-R3. «So ein Sportcoupé hat einige Vorteile», lacht er, «zu viel Platz für den Fahrer zählt weniger dazu.» Aktuell mein kleinstes Problem. Vorhin habe ich versucht, mich an die artgerechte Handhabung des Rallyewagens heranzutasten – mit vorerst bescheidenem Erfolg. Von fünf Handbremswenden klappte ge-

rade mal eine. Ansonsten drehte ich mich ein – oder schlimmer, ich würgte gleich den Motor ab. Das würde bei den engen Abzweigen in den Weinbergen jedes Mal fünf bis zehn Sekunden kosten. Deutlich besser funktioniert das Bremsen – trotz straßenzugelassener Serienreifen (siehe Spalte rechts «Rallye 35»). Auch das Handling in mittelschnellen Kurven scheint, sofern man das bei einer kurzen Probefahrt ausmachen kann, zu passen. Lassen wir uns überraschen, morgen gilt's.

Eine konzentrierte Streckenbesichtigung ist die halbe Miete, auch und gerade bei der Rallye Südliche Weinstraße. Die tradi-

tionsreiche Tagesveranstaltung rund um den pfälzischen Weinort Edenkoben ist für jene anspruchsvollen Strecken bekannt, die bei der früheren Rallye Vorderpfalz schon Topstars wie Walter Röhrl forderten. Nur gut, dass auch ich auf WM-Erfahrung bauen kann. Bei der Rallye Schweden hat Ilka Minor noch Henning Solberg auf Gesamtrang 7 dirigiert, nun weist die erfahrene Österreicherin mir den Weg. Sie protokolliert nicht nur meine Ansagen zu Entfernungen, Kurvenradien und Besonderheiten, sondern vermerkt in den Waldpassagen auch gefrorene oder feuchte Stellen und notiert akribisch jede Passage

die nach einigen Teilnehmern stärker verschmutzt und dadurch weniger Grip bieten könnte. Ein echtes Plus, wie sich später herausstellen sollte.

Wie ein Steptänzer

Nach drei Prüfungen lassen wir die erste Schleife Revue passieren. Der Start zählt zu den kniffligsten Aufgaben im Toyota. Ein auf knapp 60 km/h übersetzter erster Gang sorgt in Verbindung mit dem hochdrehenden Zweiliter-Saugmotor nämlich dafür, dass man wie ein Steptänzer auf der Kupplung tanzt, um ordentlich wegzukommen. Der Gangwechsel des sequenziellen Getriebes flutscht. Auf trock-

ner Piste wird unter Vollast – also ohne zu kuppeln – geschaltet. Auf schmierigem oder losem Untergrund besser mit. Leistungstechnisch scheint der 232 PS starke Boxermotor konzeptbedingt nicht ganz auf dem Niveau der französischen R3-Platzhirsche von Citroën (DS3) und Renault (Clio). Was Ilka und ich auf den Bergaufpassagen gegen die turbobefeuerten und mit einer Launch-Control ausgestatteten DS3 verlieren, machen wir bergab wett. Das liegt weniger am präzisen Aufschrieb noch am Talent oder Mut des Steuer-manns, sondern an der Auslegung des flachen Sportcoupés. Alles was bei der gestrigen Erstausfahrt noch für Kopfzerbrechen sorgte, trieb mir heute die Freudentränen in die Augen. Selten fühlte ich mich in einem Rallyeauto bei solch kniffligen Bedingungen – die Asphalttemperaturen lagen unter fünf Grad – nach so kurzer Eingewöhnung so wohl. Ob Wald oder Flur, der Flachmann gibt sich übersichtlich und lässt sich dank niedrigem Schwerpunkt und gelungener Gewichtsverteilung zielgenau durch jedwede Kurvenkombination dirigieren.



WM-Erfahrung an Bord: MSA-Kuhn mit Minor



Talk mit dem Vater des GT86 R3: Kuhn mit Nowak



Das Cockpit des R3-Toyota: Nur beschränkt Platz für den Fahrer



Tieflieger: Der Vierzylinder-Boxermotor mit 232 PS



Bevorzugtes Terrain: Saubere Landstraßen sind das Revier des R3

Auch auf der Bremse ist der Japaner ein Gedicht. Selbst mit den mitunter überforderten Serienpneus lassen sich erstaunlich späte Bremspunkte setzen. Überhaupt fühlt sich die Kölner Rothaut an wie ein moderner Escort. Und ebenso wie der Inbegriff des wilden Hecktrieblers schiebt auch der GT86 in zu schnell angegangenen Ecken etwas über die Vorderräder. Schade, dass es dem Triebwerk an jenem Punch fehlt, um heikle Situationen mit einem Powerdrift und zwei schwarzen Streifen an der Hinterhand zu klären. Zwar sind wir mir der auf 182 km/h Topspeed ausgelegten längeren Endübersetzung unterwegs, die kürzere (168 km/h) dürfte daran kaum etwas ändern. Der Einsatz der hydraulischen Handbremse ist nur an Spitzkehren zu empfehlen. Ob flotte Kurven oder enge Ecken, gelenkt wird immer auch mit dem Gasfuß. Waren unsere beiden Klassenkameraden mit ihren frontgetriebenen DS 3 R3 auf der ersten WP noch zwei respektive drei Sekunden schneller, markierten wir beim zweiten Durchgang (WP 4) die Klassenbestzeit. Noch erfolgreicher war unser Auftritt auf dem

6,40 Kilometer langen WP-Klassiker Kalmitt. Im ersten Durchgang (WP 2) konnten wir den Fronttrieblern über zehn Sekunden «einschenken», im zweiten Durchgang (WP 5) waren wir nochmals zwei Sekunden schneller und führten vor der finalen WP knapp die Klasse an.

25 Euro pro WP-Kilometer

Doch in der 8,42 Kilometer langen Königsprüfung durch die Weinberge bei Großfischlingen offenbarte sich der konzeptbedingte Nachteil des Driftmobils. Trotz sauberster Fahrweise verliert man auf schmierigem Gelände im Hecktriebler Zeit. Im Ziel fehlten uns dann doch 18 Sekunden zum Klassensieg. Und seit WP 3 der Beifahrerspiegel. Womöglich kann man der etablierten Konkurrenz aber nicht nur auf selektiven Landstraßen Paroli bieten, sondern auch auf Schotterpisten. Beim Fahrspaß ist man sowieso obenauf. Seinen Wettbewerbern steht der Toyota auch bei den Kosten in nichts nach. Für den Bausatz des GT86 CS-R3 will TMG 84000 Euro (netto!). Die Einsatzkosten betragen pro WP-Kilometer knapp 25 Euro. ♦

Toyota GT86 CS-R3 – Technische Daten

MOTOR

Bauart: Vierzylinder-Boxermotor; System: direkteinspritzender Saugmotor mit zwei variabel gesteuerten Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder; Hubraum: 1998 ccm; Leistung: 232 PS bei 7000 U/min; Drehmoment: 235 Nm bei 6800 U/min; Motormanagement: Motec

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Heckantrieb; Kupplung: Einscheiben Sintermetall; Differenzial: mechanisch mit verstellbarer Lamellen Sperre; Getriebe: sequenzielles Drenth-Sechsganggetriebe

FAHRWERK/LENKUNG/BREMSE

Aufhängung vorne: McPherson-Federbeine
Aufhängung hinten: Multi-Link-Hinterachse
Räder/Reifen: Asphalt 7 x 17/205-45 x 17 Schotter 6 x 15/195-70 x 15
Lenkung: elektrisch, servounterstützt mit direkter Übersetzung
Bremsen: hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit einstellbarer Bremsdruckverteilung; vorne Scheiben Ø 330 mm (Schotter Ø 300 mm) mit Vierkolben-Bremssätteln; hinten Scheiben Ø 295 mm (Schotter Ø 280 mm) mit Zweikolben-Bremssätteln, hydraulische Handbremse

CHASSIS/KAROSSERIE

Aufbau: verstärkte Rohkarosserie mit eingeschweißter Stahlsicherheitszelle; Maße: Länge 4240 mm, Breite 1775 mm, Radstand 2570 mm; Tank: FT3-Sicherheitstank 70 Liter Inhalt
Mindestgewicht: 1080 kg

FAHRLEISTUNGEN

0-100 km/h: ca. 6,4 sec (je nach Übersetzung)
Höchstgeschwindigkeit: ca. 182 km/h (je nach Übersetzung)

NACHGEHAKT BEI Fredy Nowak

(57/D) Der Technische Projektleiter über die Idee und Schwierigkeiten bei der Entwicklung des heckgetriebenen R3-Toyota sowie die nächsten Schritte.



Von REINER KUHN

? Sie gelten als Vater des GT86 R3. Wie kam es zu dem ungewöhnlichen Rallyeauto?

Als ich den GT86 2012 erstmals sah, war ich gleich begeistert. Ein Sportcoupé, das an die frühere Celica erinnert, war zu diesem Zeitpunkt ein für Toyota eher untypisches Konzept. Zeitgleich gab es bei TMG (Toyota Motorsport GmbH) erste Überlegungen, daraus ein VLN-Auto zu bauen. Nachdem einige Autos auf der Nordschleife liefen, bekam die Idee eines Rallyeablegers immer mehr Unterstützung – vor allem wegen des Alleinstellungsmerkmals Heckantrieb.

? Worin bestand die größte Hürde bei der Umsetzung?

Das fing beim FIA-Regelwerk an. Das R3-Reglement ist faktisch nur für Fronttriebler geschrieben, Fahrzeuge die neben zwei Antriebswellen noch eine Kardanwelle besitzen, kamen gar nicht drin vor. Auch bei der Beschreibung der Hinterachse fehlten typische Hecktriebler-Konstruktionen mit Hilfsrahmen sowie unteren, oberen und Querlenkern. Auch die Lenkung ist beim Hecktriebler komplexer

als beim Fronttriebler, schon weil man mehr Lenkwinkel braucht.

? Ungewöhnlich auch der Boxermotor. Allerdings. Laut R3-Reglement darf ein Sauger maximal 12,0:1 verdichtet sein. Während die etwas darunter liegenden Wettbewerber über eine höhere Verdichtung noch Leistung erzielen, mussten wir das beim Boxer konzeptbedingte serienmäßige Verdichtungsverhältnis von 12,5:1 gar zurücknehmen. Schade, dass die FIA da keine Ausnahme macht. Nur gut, dass der flach bauende Boxermotor perfekt in das Gesamtkonzept passt. Der GT86 lebt vom niedrigen Schwerpunkt. So ist das Innenmaß vom Bodenblech zum Dach satte 20 Zentimeter niedriger als beim Yaris.

? Noch fehlt eine Launch-Control? Auch die kommt noch. Wir haben jetzt sechs Autos ausgeliefert und entwickeln parallel weiter. Im April homologieren wir neue Stabis und Spurstangen. Aktuell konzentrieren wir uns auf die fahrdynamischen Elemente, Dinge wie die elektronische Startautomatik werden aber folgen.

Rallye 35

Hauptsache Serienreifen

Der Breitensport lebt. Tagesveranstaltungen wie die Rallye Südliche Weinstraße glänzen mit vollen Starterfeldern und spannendem Wettbewerb.

Die Basis ist definiert. Maximal 35 Wertungskilometer, verteilt auf sechs Prüfungen, sind laut DMSB die Eckdaten für eine sogenannte Rallye 35. Diese bildet zusammen mit der doppelt so langen, ergo über 70 WP-Kilometer führenden Rallye 70 die unterste Plattform im deutschen Rallyesport. Werden die Sicherheitskriterien bei Fahrzeug (Käfig, Sitze, Sechspunktgurte, Feuerlöscher) und Bekleidung (feuerfeste Unterwäsche, Overall, Helm mit HANS) erfüllt, kann nahezu jeder teilnehmen – auch mit einer vor Ort zu lösenden Einsteigerlizenz.

Der Start erfolgt meist zur Mittagszeit. Wer am Vorabend schon zur Papier- und technische Abnahme anreist, hat morgens mehr Zeit, die Rallyestrecken – maximal zweimal – zu besichtigen, um einen individuellen Aufschrieb zu erstellen. Am Start werden die Reifen markiert, erlaubt sind nur Serienreifen mit E-Kennzeichnung und maximal zwei Ersatzräder. Rennreifen sind ebenso tabu wie Service! Rallye pur, überraschende Wetterumschwünge inklusive. Getankt darf nur an vom Veranstalter im Roadbuch gekennzeichneten Tankstellen.

Bei der Rallye Südliche Weinstraße betrug das Nenngeld faire 130 Euro. Verständlich, dass auch die 34. Ausgabe mit 170 Teams früh ausgebucht war. Im bunten Feld von Serienwagen über altbewährte Rallyeboliden bis hin zu modernen Turbo-Allradlern tummelten sich auch über die Szene hinaus bekannte Namen. Neben dem Deutschen Rallyemeister von 2013, Georg Berlandy, in einem neu aufgebauten Opel Kadett GT/E war auch Langstrecken-Weltmeister Timo Bernhard im Opel Adam R2 am Start. ♦ RK



Tolles Format: Rallye 35

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?



1994

JEAN-DENIS
DELÉTRAZ

2015

Jean-Denis Delétraz erlebt die Formel 1 soeben zum zweiten Mal. An der Seite seines Sohnes Louis (18), der auf diese Saison zum Renault-Junior aufgestiegen ist und Simulator-Arbeit für die Franzosen erledigen soll. Noch hat der Sohn ein paar Hürden zu nehmen, ehe er vielleicht selbst mal an einem GP teilnehmen darf. Doch Louis hat gute Chancen. Renault hat schon viele seiner Schützlinge an die Formel 1 herangeführt. Und am Talent mangelt es auch nicht. Louis ist der geborene Formelpilot. Was man von seinem Vater nicht unbedingt behaupten konnte.

Delétraz sr. absolvierte Ende 1994 seine GP-Taufe in Adelaide. Im Team von Gérard Larrousse, dem das Wasser bis zum Hals stand. Und der deshalb nach jedem Rettungsanker griff. Auch für Delétraz war es ein Sprung ins kalte Wasser. Seinen letzten Formeleinsatz hatte JDD drei Jahre zuvor in der Formel 3000. Dort war er dreieinhalb Jahre am Start – mit bescheidenem Erfolg. Immerhin: In seinem Debütjahr 1988 stand er zweimal als Dritter auf dem Podest.

In den zwei Jahren vor seinem FI-Debüt fuhr der Genfer in der französischen Tourenwagenmeisterschaft. Nicht unbedingt das ideale Sprungbrett für eine erfolgreiche GP-Karriere. Und deshalb hatte Jean-Denis in Australien auch nichts zu bestellen. Als er in Runde 57 mit einem Getriebeschaden ausfiel, hatten ihn die Spitzenfahrer schon zehnmals überflügelt. 1995 bot sich dasselbe ernüchternde Bild. Diesmal bei Pacific. Delé-

traz' Auftritte in Estoril und am Nürburgring waren so desolat, dass die FIA für 1996 den Beschluss fasste, nur noch Fahrer zu den Rennen zuzulassen, die im Qualifying innerhalb der 107-Prozent-Marke liegen.

So war für Delétraz nach drei Grands Prix Schluss. Gute Erinnerungen hat er dennoch. «Die Formel 1 war damals eine große Familie. Ich weiß noch, wie ich für Adelaide zehn Paddock-Pässe gekriegt habe. Und Familie und Freunde mitnehmen konnte. Bei der Fahrerbesprechung saß ich neben Nigel Mansell. Der fing sofort an, mit mir zu plaudern. Das hat mich mächtig stolz gemacht.»

Heute sieht Delétraz die Formel 1 mit gemischten Gefühlen. Er findet sie zu steril. Und als Fan fühlt er sich ausgeschlossen. «Da lobe ich mir den Grand Prix Historique in Monaco», sagt der 52-Jährige, der auch dieses Jahr wieder am Rennen mit historischen FI-Autos im Fürstentum teilnehmen wird. «Beim letzten Mal bin ich den Surtees von 1976 gefahren. Der gehört einem Franzosen, der in Dubai lebt und rund zehn Formel-1-Autos besitzt, die er gerne bewegen lässt.»

Langeweile kennt der Mann, der nach seiner schwachen FI-Karriere zwei Klassensiege in Le Mans feierte (2001 und 2002), auch sonst nicht. Sein Geld verdient er mit Immobilien. Außerdem ist er Teilhaber der edlen Uhrenfirma Snypser. «Dazu kommen die Rennen meines Sohnes», erzählt Jean-Denis, «Ich glaube, ich bin ausgelastet.»

CHRISTIAN EICHENBERGER

Namen & Nachrichten

Striezels Rennautos vereint

»» **André de Cortanze** Der französische Ex-Ingenieur feierte gestern Dienstag (29.3.) seinen 75. Geburtstag. De Cortanze startete seine Motorsport-Karriere bei Renault/Alpine, wo er bis 1983 arbeitete. Von 1984 bis 1992 war er technischer Direktor bei Peugeot, ehe er Ende 1993 in derselben Position zu Sauber wechselte. Seine weiteren Stationen nach 1995: Ligier, Toyota und Pescarolo (als Berater).

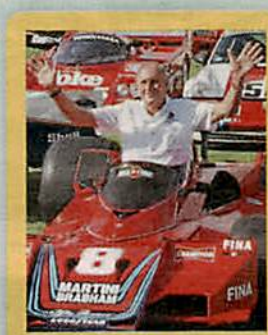
»» **Kevin Cogan** Berühmt wurde Kevin Cogan durch den von ihm ausgelösten Startcrash beim Indy 500 1982. Der US-Amerikaner, der zuvor zwei erfolglose Versuche unternommen hatte, sich für einen Grand Prix zu qualifizieren (RAM/Tyrrell), räumte beim berühmtesten Autorennen der Welt ausgerechnet die Publikumsliebhaber Mario Andretti und A. J. Foyt ab.

Und wurde danach von Fans und Presse richtiggehend auseinandergenommen. 1986 «rehabilitierte» er sich mit seinem einzigen IndyCar-Sieg in Phoenix und P2 beim Indy 500. Heute Mittwoch (30.3.) feiert der «Bad Boy» seinen 60. Geburtstag.

»» **Hans-Joachim Stuck** Unter dem Titel «The Cars of Hans-Joachim Stuck» wurden beim Amelia Island Concours d'Elegance mehr als ein Dutzend Rennfahrzeuge ausgestellt, mit denen der 65-Jährige viele spektakuläre Erfolge (u.a. ein WM-Titel, zwei 24h-Siege in Le Mans und drei Erfolge beim 12h-Rennen in Sebring) erzielt hat. Vertreten waren u.a. ein BMW 3.5 CSL, vier(!) Porsche 962 und ein Audi 200 quattro Trans-Am. Bill Warner, Gründer und Vorsitzender des Events, war für die Umsetzung dieser Idee verantwortlich. ♦ CE/AW



Wird 60: Kevin Cogan



Stuck im FI-Brabham

LESERBRIEFE

Wie vor 25 Jahren
Zur Quali-Diskussion in der
laufenden Formel-1-WM

Okay, gut, macht es doch wieder so, wie ich es vor 25 Jahren schon toll fand: Alle fahren das Quali eine Stunde – fertig. Damit sich kein Fahrer drückt und die Strecke nicht 50 Minuten lang leer bleibt, geben wir folgende Bedingung mit auf den Weg: Pro Viertelstunde muss jeder mindestens zwei gezeitete Runden fahren. Mit In- und Outlap ergibt das also mindestens vier Runden pro 15 Minuten. Bei 22 Fahrern, die alle in diesem Quali mindestens 16 Runden absolvieren, sind wir also 352-mal einen FI an uns vorbeifahren sehen. Ich denke, dem Fan wird es gefallen. Und die Spannung bleibt von Anfang bis Schluss. Reifensätze müssen nicht angepasst werden. Muss jeder selber wissen, wie viel er fahren will – außer die vorgeschriebenen Runden. Gestartet wird am Sonntag mit dem Reifen, mit dem die schnellste Zeit gefahren wurde. Logo. Ab Startplatz 10 wieder freie Reifenwahl. Strafen? Ja klar! Wer die Mindeststreckenanzahl pro Viertelstunde nicht absolviert, sich also drückt, wird zehn Plätze nach hinten versetzt. Wer im Laufe des Quali einen Unfall hat, bleibt von der Strafe verschont. Wäre ja nicht zu übersehen. Ein abgenickter

Frontflügel ist nicht als Unfall zu sehen, bzw. alles, was die Teams bei einem Boxenstopp im Rennen auch innert Sekunden ersetzten würden. Wer ein technisches Problem hat, bekommt auch keine Strafe. Ein Software-Reset oder ein Lenkradtausch – auch wieder Dinge, die man im Rennen bei einem Boxenstopp ersetzen würde – sind ebenfalls keine «technischen Probleme». Das wird von den FIA-Jungs natürlich kontrolliert. Hat ja genug Aufpasser in jeder Box. In der Regel wird ein Nichtmehrfahren-Können sowieso mit einer hinteren Startposition bestraft. Die Strecken werden ja normalerweise gegen Ende immer schneller. Die Teams werden sich also kaum rar machen können – so von wegen Taktik. Habe ich etwas vergessen? Freue mich natürlich auf Antwort-Leserbriefe. **Arno Samimi, D-56754 Binningen**

Erschreckend
Zum Sponsoring des
FI-Teams von Mercedes

Es hat mich doch sehr erschreckt, wie gleichgültig Mercedes über die Berichte zu seinem Sponsoren Petronas hinweggeht. Im Fernsehen war zu sehen, wie Unternehmen von Petronas das wichtige Trinkwasser in Afrika vergiften.

Wo ist die Reaktion von Mercedes? Im Fernsehen gab es keine. Wie kann ein Unternehmen wie Mercedes so etwas einfach hinnehmen? Ihr baut tolle Autos, aber sorry, so weit muss man wegen der Kohle nicht gehen. Dann lieber ohne Sponsor auf den Autos. Das gibt Punkte bei den Fans, oder sind euch die auch egal wie die Menschen in Afrika? **H.-Peter Dietz, D-88279 Amtzell**

Wo die Fans sind
Zur Zukunft der Monza-
Strecke im FI-Kalender

Ja, klar, streicht doch den traditionellen Monza-Termin auch noch aus dem FI-Kalender. Schickt die Fans dafür doch zu einem GP nach Baku oder so. Wie wäre es, wenn man wieder etwas weniger Rennen fahren würde, dafür die klassischen Strecken beibehalten und «schützen» täte? Dort pilgern die richtig treuen, langjährigen Fans hin. **Kurt Thöhlisberger, CH-3000 Bern**

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)



Jean-Denis Delétraz bei seinem GP-Debüt in Adelaide 1994

Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70714 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motor-sport-aktuell.com
 E-Mail: motor-sport-aktuell@dv.de
 Telefon: 07 11 182 25 20
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck für den Verkauf ist ohne Genehmigung des Verlags
 und Quotenabgabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1471-8488

Redaktion: Michael Bräutigam (Redaktion),
 Christian Eichberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten:
 Ermar Brümmer, Werner J. Häber, Reiner Kühn,
 Markus Lehner, Inge Paulovits, Thomas Schiffer
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,
 Gerhard Böbes, Martin Gruber,
 Michael Heimann, Sven Kopf, Annette Laque,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Moser,
 Robert Paron, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szepka, Julius Tarnert, Arno Westph,
 Anne Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shingo Kubo
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preisler, Heinz Prüller,
 Niederlande: Peter Preisler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Vasyly
 Schweiz: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pexico
 Tschechien: Martin Štejska
Fotografen: Bernd Bartsch, Sybilie Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dornbacher,
 dpa/picture alliance, Daniel Fesl, Jean-Pierre
 Frodenau, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPG, LAJ, sutton-images.com,
 Friedr. Wessle,
 Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller
Graphik und Produktion:
 Michael Heintz (Art Director), Daniel Günter
Schussredaktion:
 Schussredaktion
Verlag:
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70714 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Käleman
 Stellvertreter: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Timm Kamms, Kai Fevabend (SV)
Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
 Stefan Grunzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Webverkauf Online:
 Zeno Berden
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Fring
 Telefon: +49 (0)711 182 1635
Campan Britx
 dtrk@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Köhler (verantwortlich)
Spezialton/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1579 / 2579

Druck:
 D20 Druckzentrum Obernkirchen GmbH & Co. KG,
 Guldenerstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPA Deutscher Pressedienst
 Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erstveröffentlichung:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelnetto:
 2,00 € (D), 2,10 € (A), 2,50 € (CH)
Jahresabonnent:
 € 85,00 (inkl. MwSt.), 50 Ausgaben frei Haus
 (D-A), CHF 149,00 (CH); Festabo 10 Ausgaben: €
 15,90 (D-A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage. Studenten erhalten gegen Vorlage ill-
 reter Inmateilskontoausweisung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskalt von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
 Deutschland: MOTORSPORT aktuell,
 70718 Stuttgart, Telefon: 07 11 82 06 88 80,
 Telefax: 07 11 82 25 20
 E-Mail: motor-sport-aktuell@dv.de
 Österreich: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,
 Leuschnerstraße 1, D-70714 Stuttgart

DEUTSCHER SPORTFÄHRER KREIS AKTUELL
 Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer
 Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter
 Partner, Katergeber und Interessensvertreter.
 Die nächsten Einsätze: 2. April, VLN ADAC
 Westfalenfahrt, 7. April, Techno Classica Essen.
 23. April, ADAC Bergpreis Schottentring.
 Weitere Infos im Internet: www.dsksv.de

MOTORSPORT IM TV

Wochentag	Uhrzeit	Wettbewerb	Sender
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2
Freitag, 14.	12:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 1. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Freitag, 14.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 2. Freies Training (live)	SKY SPORT 1, ORF 1
Samstag, 24.	13:55	Formel 1, Sakhir (BRN), 3. Freies Training (live)	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:50	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	SKY SPORT 1
Samstag, 24.	16:55	Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation	ORF 1, SRF 2
Sonntag, 30.3.	23:30	Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonabschluss 2016	EUROSPORT 2

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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. 1395485

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk**, die **MANNESMANN-Werkzeugbox**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt am dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell** 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