

MOTORSPORT aktuell

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



Audi
Besuch in der neuen Super-Rennfabrik S. 16



MotoGP-Star: Márquez

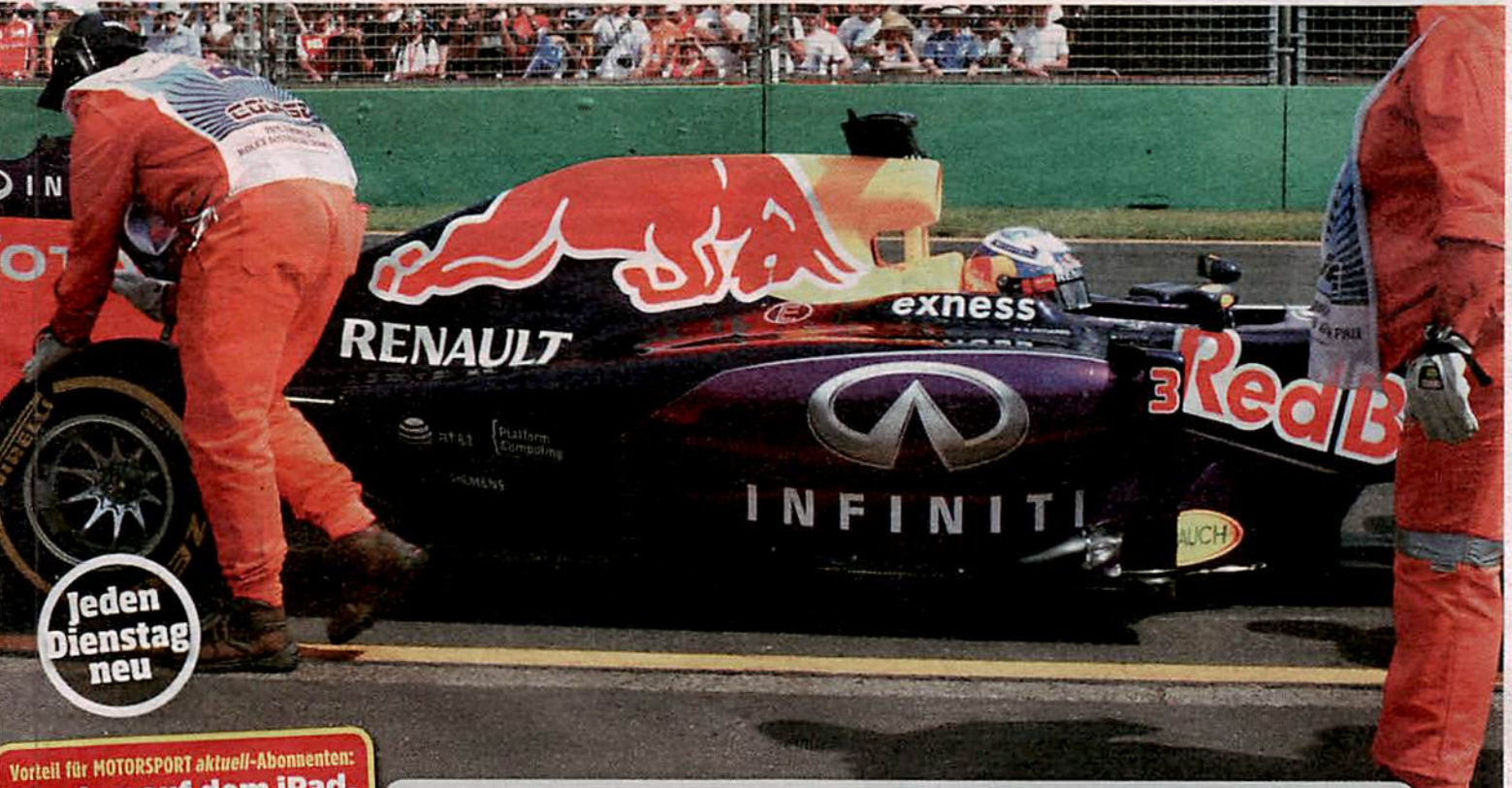


MotoGP-Star: Rossi

Motorrad-WM
Alles Wissenswerte zum Saisonstart ab S. 30

FORMEL 1 / Der Konflikt zwischen Renault und Red Bull wird immer größer

KAPUTTE EHE



Jeden Dienstag neu

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

Sie wurden viermal hintereinander Weltmeister. Doch seit 2014 die Hybrid-Formel-1 gilt, sind Renault und Red Bull tech-

nisch unterlegen und können nicht mehr gewinnen. Beim Saisonstart 2015 in Australien ist der Streit zwischen den An-

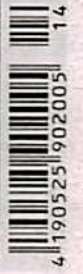
triebs- und Chassis-Partnern eskaliert. Warum eine Scheidung schwierig ist. Welche Ziele jeder für sich verfolgt. **Ab S. 6**

Formel 1
GP Deutschland fällt 2015 aus S. 5

MotoGP
Hält der Frieden der Hersteller? S. 28

12h Sebring
Dreifach-Erfolg für Corvettes S. 20

Superbike-WM
Klare Rea-Siege in Thailand S. 36



Bietet Wind die

Der neue Audi TTS Roadster mit 2.0 TFSI®-Motor und 228 kW (310 PS) beschleunigt in 4,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h.
Fordert heraus. Mehr erfahren unter www.audi.de/tts-roadster



Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 7,5-6,9; CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 174-159. Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

Stirn.



Audi
Vorsprung durch Technik



LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Traurig, aber wahr – und am Ende nicht unerwartet: 2015 fährt die Formel 1 zum ersten Mal seit 55

Jahren nicht in Deutschland.

Den endlosen und endlos peinlichen Poker zwischen FI-Chef-promotor Bernie Ecclestone und vor allem dem turnusgemäß drangewesenen Veranstalter Nürburgring habe ich an dieser Stelle genug kritisiert. Deshalb schaue ich heute bewusst positiv auf den Grand Prix von Deutschland 2015, der weiterhin stattfindet – auf den für Motorräder.

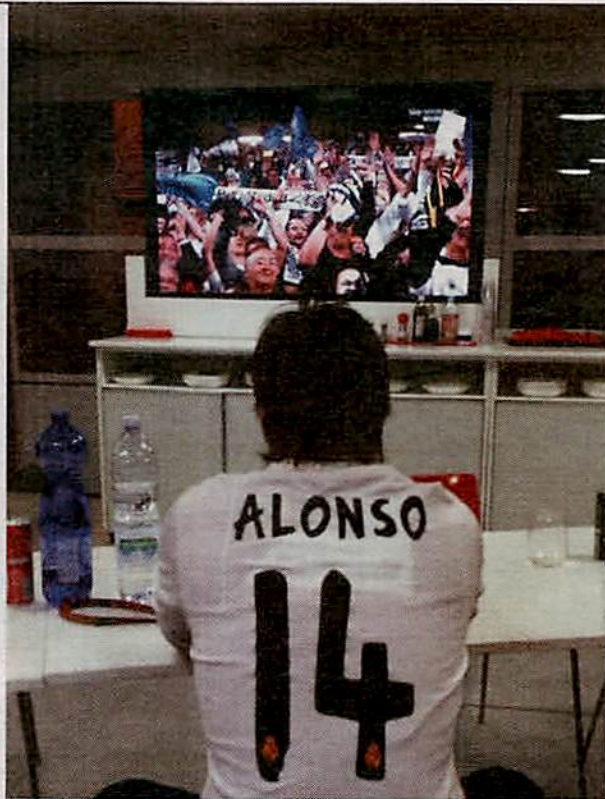
Auch der hat seine Auf's und Abs erlebt in seiner 67-jährigen Geschichte als WM-Lauf. Doch seit er 1998 auf dem Sachsenring endlich eine stabile Heimat fand, ist er längst zur Paradeveranstaltung des deutschen Motorsports gewachsen.

Der Schlüssel dazu ist vor allem die große Liebe der Region Hohenstein-Ernstthal zu ihrem Grand Prix. Die ist offenbar viel wichtiger als die teils mehr als großspurigen Auswüchse, die seit Beginn dieses Jahrtausends am Nürburgring und am Hockenheimring verbrochen worden sind und dort den regionalen Rückhalt untergraben haben.

Wer nicht auf Motorräder abfährt, kann sich im August unweit des Nürburgrings ein anderes tolles Autorennen mit Weltmeisterschaftsstatus live anschauen: den deutschen Lauf der Rallye-WM. Oder er reist schon Ende April nach Hockenheim zur deutschen Rallycross-WM-Premiere.

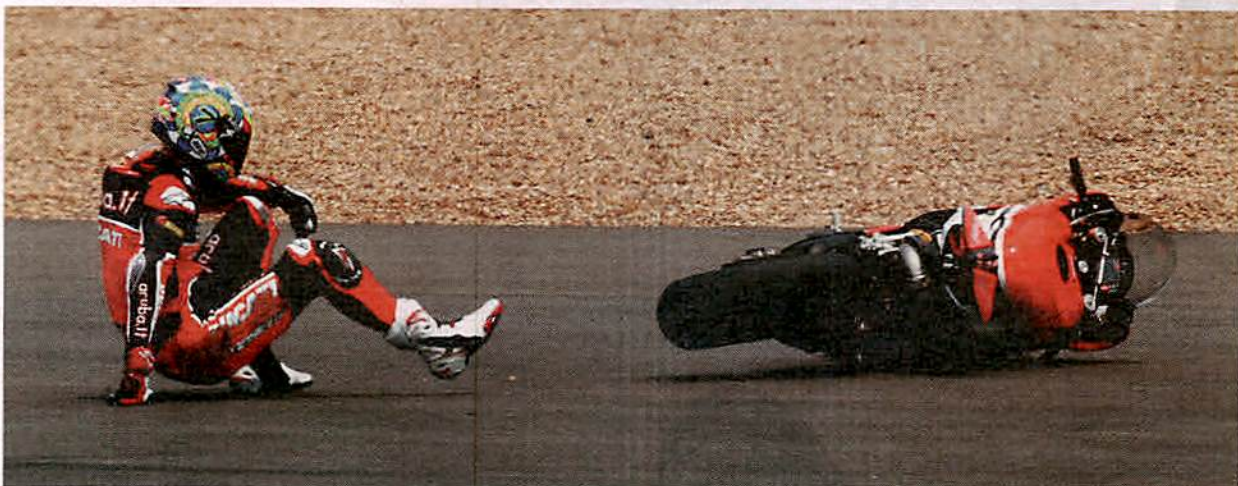
Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



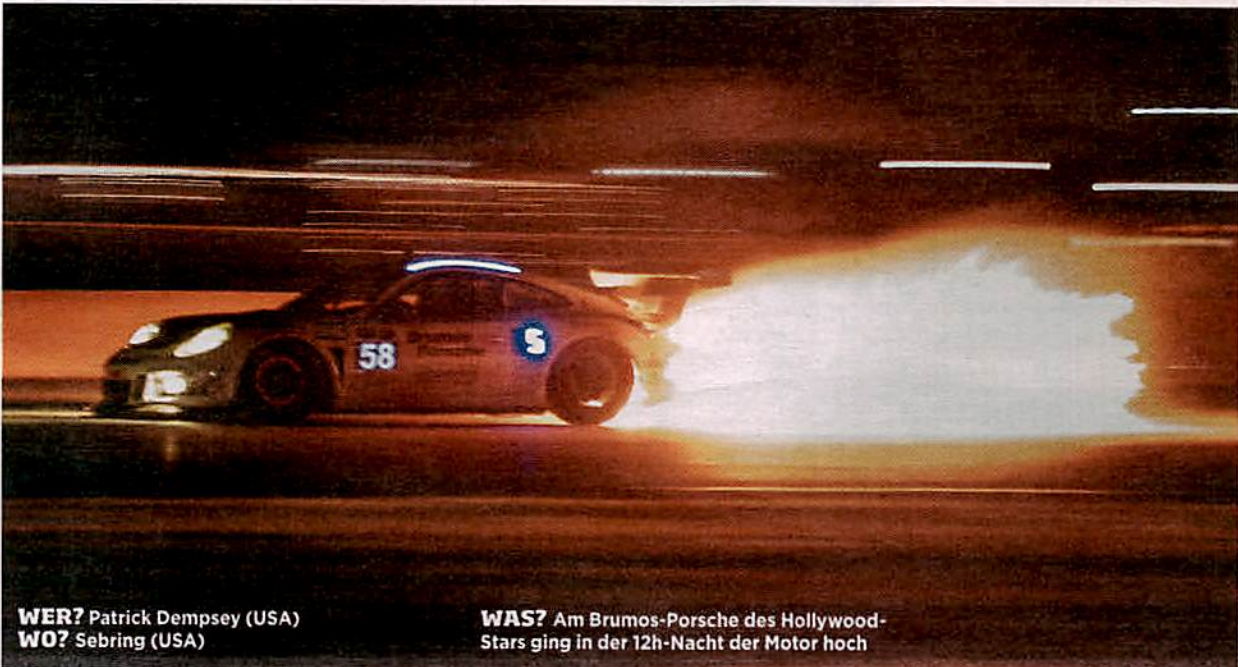
WER? Fernando Alonso (E)
WO? Ort unbekannt

WAS? Wieder fit dank «El Clásico» Barça vs. Real Madrid



WER? Chaz Davies (GB)
WO? Chang Thai (T)

WAS? Der Ducati-Pilot legte sich bei der SBK-Premiere in Thailand hin – ohne sich allerdings ernsthaft zu verletzen



WER? Patrick Dempsey (USA)
WO? Sebring (USA)

WAS? Am Brumos-Porsche des Hollywood-Stars ging in der 12h-Nacht der Motor hoch

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

Formel 1: DMSB-Präsident
Stuck zur Absage des
Deutschland-GP 2015 \$ 5

FORMEL 1 Riesenkrise bei
Red Bull und Renault \$ 6

FORMEL 1 Bei Mercedes
glänzt nicht alles \$ 8

FORMEL 1 Kranker Friede
bei Sauber \$ 9

FORMEL 1 Felipe Nasr, der
neue Shooting-Star \$ 10

INDYCAR Alles Wichtige
zum Saisonstart 2015 \$ 12

SPORTWAGEN MSA im
neuen Audi-Mekka \$ 16

USCC In Sebring Podest
für Rockenfeller \$ 20

DTM Neue Töne beim
Mercedes-Werksteam \$ 22

RALLYE-WM VW-Renn-
chef Capito interviewt \$ 26

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

MotoGP: Hält der Frieden?
Moto2/3: Das Wetter-Leid;
SBK-WM: Neue Klasse \$ 28

MOTOGP Großer Team-
check zum WM-Start \$ 30

MOTOGP Wie Bradl seine
Probleme erklärt \$ 32

MOTO2/3 So liefen letzte
Tests in Jerez \$ 33

MOTORRAD-WM Fahrer
und Termine 2015 \$ 34

SUPERBIKE-WM Rea in
Thailand Doppelsieger \$ 36

IDM SUPERBIKE Warum
Wilbers-BMW zögert \$ 39

ENDURO-DM Schröter ist
schon auf Titeltkurs \$ 40

PANORAMA

TOP-FAHRER Ex-F1-Pilot
Gregor Foitek wird 50 \$ 44

BOXENGEFLÜSTER
Namen & Nachrichten \$ 46

IMPRESSUM \$ 46

LESERBRIEFE \$ 47

SERVICE Vorschau, Termi-
ne, TV-Programm \$ 47

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1 und Motorsport in Deutschland

Stuck: «Ecclestone-Frust»

Von ARNO WESTER

2015 kein FI-Rennen in Deutschland. Fragen dazu und mehr zur Lage der großen Autonation an den großen Ex-Rennfahrer und heutigen Präsidenten des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB).

Herr Stuck, was sagen Sie zur Absage des Deutschland-GP der Formel 1?

HANS-JOACHIM STUCK: Eine Formel-1-Saison ohne ein Rennen in Deutschland ist so, als wenn die Vierschanzen-Tournee ohne das Neujahrs-Ski-Springen in Garmisch-Partenkirchen stattfinden würde. Andererseits kann ich die Veranstalter verstehen, die jetzt sagen, es sei jetzt zu spät, einen GP zu organisieren. Der Vorverkauf hätte ja schon längst angekurbelt werden müssen. Bekanntermaßen ist ja schon das lukrative Weihnachtsgeschäft ausgefallen.

Hat Formel-1-Geschäftsführer Bernie Ecclestone Fehler gemacht?

Auf der einen Seite kann ich ihn verstehen, auf der anderen wieder nicht. Vor allem hätte er sich die Aussage sparen können, die deutschen Fans seien lausig. Deswegen herrscht jetzt in Deutschland Ecclestone-Frust.

Sie haben sich am vorletzten Samstag in Miami erstmals ein Formel-



Besuch in Sebring: DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck (64) mit einem seiner alten BMW-Renner

E-Rennen live angeschaut. Was ist Ihnen dabei positiv, was negativ aufgefallen?

Positiv war der Event an sich, eine Ein-Tages-Veranstaltung mit einem gut organisierten Ablauf, einem spannenden Rennen mit tollen Zweikämpfen und fast vollbesetzten Tribünen. Ich finde es eine gute und richtige Idee, in Metropolen zu fahren, denn damit lockt man auch Zuschauer an, die sich bisher nicht für Motorsport interessiert haben. Mit dem Fan-Boost spricht man Interessierte sogar direkt an. Für überflüssig halte ich den Fahrzeugwechsel und auch das

Energiesparen kann man einem Renn-Fan nur schwer vermitteln.

Ist Berlin die richtige Wahl für die Deutschland-Premiere der Formel E am 23. Mai?

Ja, absolut. Berlin ist ebenfalls eine Millionen-Metropole und zudem die deutsche Bundeshauptstadt.

In den vergangenen Monaten hat das Thema „Nordschleifen-Lizenz“ für die VLN und das 24h-Rennen Nürburgring hohe Wellen geschlagen. Die Einführung der beiden neuen Lizenzstufen haben viele Fahrer nicht verstanden.

Die VLN hat sich zu einer hochkarätigen Meisterschaft

entwickelt. Bei der Mischung aus Hobby-Piloten und Profis ist die Schere inzwischen sehr weit, vielleicht sogar zu weit auseinandergegangen. Die Fahrer, die sich in einem derart starken und zahlenmäßig großen Teilnehmerfeld bewegen, müssen darauf vorbereitet werden. Und das kostet Geld, nämlich 79 Euro für die Stufe A und 49 Euro für die Stufe B pro Jahr. Um das einmal klarzustellen: Wir wollen den Rennsport keinesfalls neu erfinden. Den Verantwortlichen geht es nicht darum, Geld zu generieren, sondern vor allem um die Sicherheit durch spezielle Schu-

lungen. Aber: Die Organisation, der Personalaufwand und auch die Versicherungsleistung verursachen natürlich Kosten. Dabei darf durchaus einmal erwähnt werden, dass sich beispielsweise bei einem Invaliditätsfall die Versicherungsleistung um 32000 Euro erhöht. Und: Es gibt bereits Maßnahmen an der Nordschleife (wie die Blinkleuchten, d. Red.), die der DMSB umgesetzt und auch bezahlt hat. Zudem finde ich, dass die „DMSB Permit Nordschleife“ für jeden Piloten eine Auszeichnung ist. **Es gibt offenbar Härtefälle, wo einzelne Fahrer in den beiden vergangenen Jahren nicht die geforderten Resultate vorlegen können, aber nachweislich schon viele hundert Runden auf der Nordschleife gefahren sind. Was können die Betroffenen tun?**

Der DMSB prüft das im Einzelnen. Daher wird es für Ausnahmefälle auch Regelungen geben. Es wird keiner in Statuten und Gesetzen hängen bleiben. **Wer führt die Nordschleifen-Lehrgänge wann durch?**

Die Nürburgring Driving Akademie (www.nuerburgring.de) und die Motorsport Akademie Nürburgring (www.motorsport-akademie.de) sind zwei private Unternehmen, die berechtigt sind, die geforderten Lehrgänge an bestimmten Terminen (siehe Website) durchzuführen. Weitere werden in Kürze hinzukommen. ♦

Formel 1 / GP Deutschland 2015

Absage mit abschreckenden Folgen

Von MICHAEL SCHMIDT

Ein schlechtes Signal in schlechten Zeiten: Zum ersten Mal seit 1960 gibt es keinen Grand Prix der F1 auf deutschem Boden.

Dem Hockenheimring und dem Nürburgring war die Austragung eines Formel-1-Rennens diesmal zu riskant. Der von Bernie Ecclestone aufgerufene Preis wäre da wie dort nicht refinanzierbar gewesen. Die letzten Jahre waren an beiden Austragungsorten starke Zuschauer rückgänge verzeichnet worden. Zudem wurde viel zu lange verhandelt. Im März verkauft man nicht mehr die 60000 Tickets, die nötig gewesen wären, um den Renntermin Mitte Juli

wenigstens mit einer schwarzen Null zu überleben.

Fatale Signalwirkung

Die Absage des Rennens reiht sich nahtlos in die Serie schlechter Botschaften ein, die die Formel 1 in letzter Zeit ausstrahlt. Bernie Ecclestone kennt in diesem Punkt keine Sentimentalitäten. Seine Maxime lautete immer: «Wer sich an einen Pokertisch setzt, sollte genügend Geld in der Tasche haben.» Doch so einfach kann es sich der Formel-1-Zampano in diesem Fall nicht machen. Deutschland ist nach Frankreich das zweite Motorsport-Kernland, das aus dem Kalender fliegt. Das Interesse mag schwinden, aber es ist immer noch größer als in Malaysia,

Bahrain, Abu Dhabi, China, Russland oder in Aserbaidschan, wo die Formel 1 im nächsten Jahr ihre Zelte aufschlägt.

Die Formel 1 sollte zunächst dort fahren, wo ihr Publikum sitzt. Seine Fans zu halten, ist immer noch eine einfachere Aufgabe als neue dazu zu gewinnen. Vor allem, wenn man keine Ideen hat, wie man neue Anhänger erreicht. Die Formel 1 kann es sich in ihrer momentanen Verfassung nicht leisten, sich aus ihren Kernmärkten zu verabschieden, weil sie dadurch das Abwandern der Zuschauer noch beschleunigt. Deutschland ist eine Autonation. Die Signalwirkung der Absage des 2015er Grand Prix ist fatal.

Wenn Malaysia vom Formel-1-Globus verschwindet, kümmert das keinen Hund. Das Aus für den GP Deutschland wurde weltweit registriert. Bei Investoren verstärkt sich dadurch der Eindruck, dass es sich bei der Formel 1 um ein Geschäft auf Talfahrt handelt. Die Nachricht lockt Sponsoren nicht an. Es schreckt sie ab.

Die Rechteinhaber machen kurzfristig mehr Geld, wenn sie ein Rennen in Europa durch eines in motorsportlichen Niemandsländern ersetzen. Doch hier zeigt sich, dass die CVC nur kurzfristig denkt. Es geht um schnelle Refinanzierung, nicht um den Erhalt und Ausbau des Sports. Der Schaden, der so angerichtet wird, zeigt sich erst in ein paar Jahren. ♦



Bernie Ecclestone

SUTTON-IMAGES.COM

Renault / Red Bull

Scheidern ist schwer



Von ELMAR BRÜMMER

Seit Red Bulls harscher Kritik an Renault beim Saisonauftakt in Australien ist es endgültig klar: Diese Chassis- und Antriebspartner wollen nicht mehr miteinander fahren. Doch die Trennung wird nicht leicht.

Wäre die Formel 1 eine Sandkiste, dann wäre das Verhaltensmuster in Ordnung: Wem etwas nicht passt, der wirft mit Dreck. Christian Horner und Helmut Marko scheinen etwas zu alt dafür – aber sie scheuen sich nach dem Debakel von Melbourne nicht, dem Partner Renault die Schuld in die Schuhe zu schieben. Und weil die Führung von Red Bull Racing genau weiß, dass sich das Power-Defizit weder verbal noch über Nacht beheben lässt, schiebt sie noch gleich die Ausstiegsdrohung nach. Gezielte Drohungen, die in die Frage münden: Was will das ehemalige Champion-Team?

Erfolg, das ist schon klar. Und Macht, natür-

«Ein Auto misst sich am Paket aus Chassis und Antrieb»

ALAIN PROST

lich. Markos Satz, dass man in Fuschal am See unzufrieden damit sei, wie die Formel 1 regiert und geführt werde, ist einmal mehr der Anspruch auf die Übernahme der Rennserie. Da passt das deutliche Hinterherhinken von Renault prima zur Forderung nach weniger Technik und mehr Unterhaltung: Red Bull nicht mehr als Rennstall, sondern als Regent. Das könnte aber nur gehen, wenn die beiden hauseigenen Teams verkauft werden. Doch so einfach aussteigen kann man aus dem Concorde Agreement nicht, bis 2020 ist man bei Bernie Ecclestone vertraglich in der (Teilnahme-)Pflicht.

Welches Team aufkaufen?

Hier kommt wieder Renault ins Spiel – die auf der Suche nach einer Rennstallbasis sind, um möglichst schnell wieder ein Werksteam ins Rennen zu schicken. Auf eigenen Namen und eigene Rechnung, weil man es in Paris satt hat, sich nach vier Weltmeistertiteln in Serie mit Red Bull beim ersten Durchhänger öffentlich anprangern zu lassen. Toro Rosso galt, bevor die Dinge zuletzt in Australien eskalierten, als ein Übernahmekandidat, es gab schon Besuche in Faenza. Doch nach den jüngsten atmosphärischen

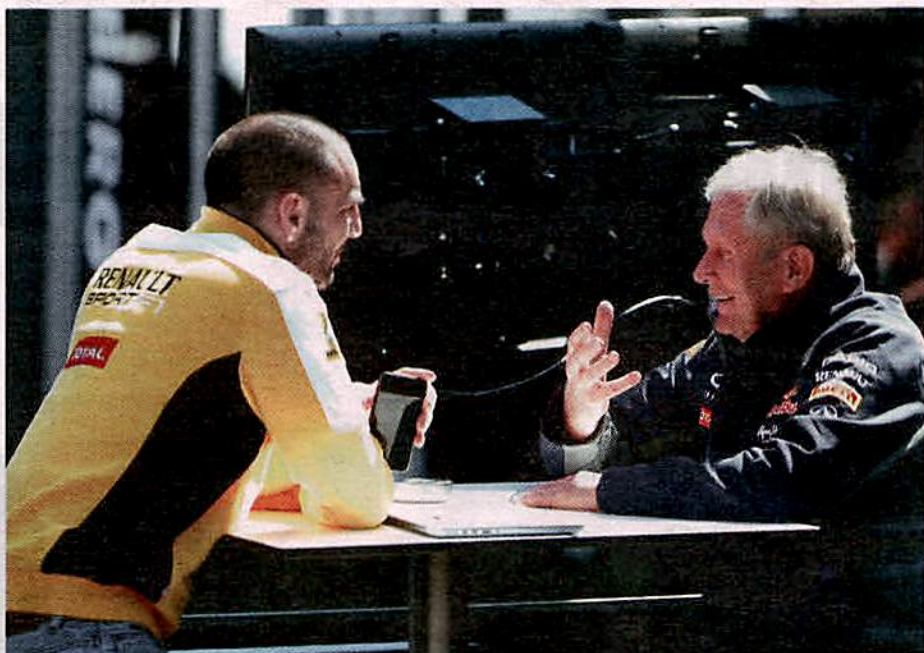
Störungen scheint das nicht mehr die favorisierte Lösung zu sein. Auf dem Genfer Automobilsalon wurden Anfang März Gespräche auch mit Sauber geführt. Allerdings erhofft sich das Schweizer Team immer noch eine Verbindung mit Volkswagen. Ex-Ferrari-Teamchef Stefano Domenicali hat für Audi eine Machbarkeitsstudie Formel 1 verfasst, aber von der Konzernspitze gab es noch kein Okay dafür. Und: Auf eine Audi-Offerte wartet auch Red Bull.

Renault will und kann nicht zu lange taktieren. Deshalb gab es auch Verhandlungen mit Lotus. Man würde mit dem Team aus Enstone im Prinzip allerdings jene Basis teuer zurückkaufen, die man Ende 2009 an den Investor und heutigen Lotus-Besitzer Gerard Lopez abgestoßen hat. Einen Ausstieg Renaults aus der Formel 1 schließt dessen momentaner Statthalter Cyril Abiteboul aus, auch wenn der Konzern einige Entwicklungen im Top-Motorsport sehr kritisch sieht.

Eine der treibenden Kräfte für eine aktivere Rolle von Renault ist deren Motorsport-Botschafter Alain Prost. Der vierfache F1-Weltmeister reiht sich nicht in die Kritiker der Mercedes-Überlegenheit ein, sondern bescheinigt den Stuttgartern, über drei, vier Vorbereitungsjahre hinweg einen guten Job gemacht zu haben: „Das ist eben Wettbewerb.“ Der Franzose erinnert dabei an die Dominanz von McLaren zu seiner eigenen aktiven Zeit. Was aber auch ihn stört, ist die extreme öffentliche Kritik von Red Bull: „Ein Auto misst sich am Paket aus Chassis und Antrieb, das lässt sich nicht so einfach trennen. Davon, sich öffentlich übereinander zu beklagen, hat niemand etwas.“

Renault muss die Kritik von Red Bull („Uns fehlen 100 PS.“) trotzdem kontern, auch den nicht wegzudiskutierenden Fakt von zwei Motorschäden an einem Wochenende und dem reduzierten Motoren-Mapping. Gut möglich aber, dass die Beziehung zu Red Bull doch länger halten muss als momentan gedacht. Denn eine andere Motorenalternative, die schneller Erfolg verspricht, hat man in Milton Keynes nicht – es sei denn, man baut die Prüfstandsversuche in der Steiermark tatsächlich zu einer eigenen Red-Bull-Motorenschmiede aus. Bei Mercedes und Ferrari kann man schlecht wegen Leihmotoren nachfragen, auch Honda erscheint keine Alternative.

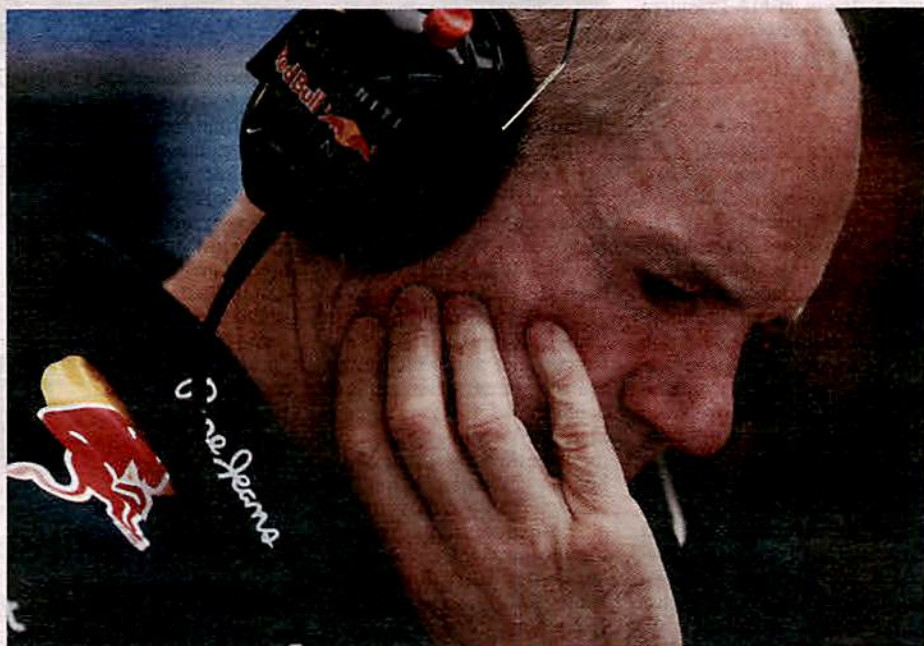
Indirekt gibt Renault dem Team erstmals seit dem Absturz 2014 eine Mitschuld. Man sei durch das sehr aggressive Programm Red Bulls zu verkürzten Entwicklungsschritten und damit größeren Risiken gezwungen gewesen. ♦



Verhärtete Fronten: Renault-Rennleiter Abiteboul, Red-Bull-Chefberater Marko (rechts)



Wieder mal liegen geblieben: Red-Bull-Renaults neues Modell RB11 beim Training in Melbourne



Was stimmt an seinem Auto nicht? Red-Bull-Cheftechniker Adrian Newey in Nöten

Mercedes

Silberduell längst in Fahrt

Von ELMAR BRÜMMER

Das Weltmeisterteam steht nach seinem überlegenen Doppelsieg in Melbourne souverän da. Intern brodeln es aber vor dem zweiten Saisonrennen in Malaysia.

Es war neben Arnold Schwarzeneggers Duett mit Melbourne-Sieger Lewis Hamilton („I'll be back“) das markante Zitat des Saisonauftakts 2015. Also sprach Mercedes-Teamchef Toto Wolff: „In Jerusalem gibt es diese Mauer, an die man sich stellen und beklagen kann...“ Der andere Teil der Botschaft an die geschlagene und jammernde Konkurrenz war vielleicht sogar der entscheidendere: „Ich denke, man sollte verdammt noch mal den Kopf einziehen, hart arbeiten und seine Probleme lösen.“

Reglements-Bremse fraglich

Doch Wolffs Rivale Christian Horner von Red Bull will lieber auf den politischen Turbosetzen. Das man zwischen 2010 und 2013 selbst überaus dominant war, hält der Brite nicht für vergleichbar. Immer wieder sei man vom Reglement eingebremst worden. Was man durchaus so interpretieren kann. Wenn man dabei aber bitte nicht vergisst, dass sich die Konstruktionen von Adrian Newey stets im Grenzbereich bewegt hatten. Aber es ist keinerlei Grundlage, bereits nach dem ersten Rennen nach einem Gleichstellungsparagrafen zu rufen, den einst FIA-Präsident Max Mosley eingeführt hatte.

Selbst wenn es möglich erscheint, dass der McLaren-Rekord von 1988 (15 Siege in 16 Rennen) 2015 durch die Siegerpeile fallen könnte. Ob die Reglements-Bremse gelingt, scheint fraglich – auch anhand der drei Kundenteams Williams, Lotus und Force India, die kein Interesse daran haben dürften, den eigenen Power-Vorteil zu verlieren. Ein möglicher Kompromiss, sollte sich die Mercedes-Dominanz wie befürchtet fortsetzen, wäre eine Lockerung der eingefrorenen Entwicklung auf absehbare Zeit. Dazu müsste der Konzern mit dem Stern aber zustimmen.

Dass sich Bernie Ecclestone als Hüter der bestmöglichen Show dafür stark macht, Mercedes einzubremsen, mag wenig überraschen. Die sachlichste Interpretation kommt noch von Maurizio Arrivabene, dem neuen Ferrari-Teamchef, dessen



Hamilton: Hat das Ruder wie hier vor Sydneys Harbour Bridge auch teamintern fest in der Hand



Rosberg: Steht nach seiner Melbourne-Niederlage in Sepang schon unter erhöhtem Zugzwang

Technikermanschaft über den Winter einen großen Schritt in der Aufholjagd gemacht hat: „Natürlich gefällt uns die aktuelle Dominanz von Mercedes nicht. Aber es liegt doch an uns, die aktuelle Situation zu verändern. Deswegen darf man nicht gleich die Regeln verändern.“

Mercedes unter Druck – das ist nun mal das Schicksal als Spitzenreiter. Bislang geht man damit ähnlich souverän um, wie man die Voraussetzungen für die Überlegenheit von Melbourne geschaffen hatte. Das Gastspiel in Malaysia, von jeher ein besonders strapazierendes für die Motoren, wird etwas konkreter Aufschluss geben können, wie groß es um die Abstände zur Konkurrenz wirklich bestellt ist. Über die technische Seite hinaus wird es aber auch

zum Richtungsweiser, wie sich die Beziehung zwischen Lewis Hamilton und Nico Rosberg entwickeln wird.

Rosberg ist nach dem tadellosen Rennwochenende des Briten schon wieder unter Zugzwang. Sein eigener Auftritt in Australien lief nach Plan – bis zum Qualifying und dem Rennen. Der erhoffte mentale Vorteil,

«Das Menschliche zwischen uns ... ist sauiinteressant»

NICO ROSBERG



auf den der Deutsche gesetzt hatte („Der Kopf ist halt wichtig im Sport, da muss ich meine Stärken ausspielen“), stellte sich nicht ein. Am Ende des Rennsontags war es wie am Ende der letzten Saison: Hamilton war jenes Quäntchen besser, das Rosberg durch seine akribische Vorbereitung eigentlich als egalisiert angesehen hatte. „Eins null für Lewis“ konstatierte der Zweitplatzierte – nicht ohne den deutlichen Hinweis, das Hamilton nach dem ersten Trainingstag das Setup seines Autos übernommen hätte. Aber Rosberg gestand auch: „Lewis ist die ganze Zeit wie ein Weltmeister gefahren.“ Ähnlich spritsparend wie er, sodass es am Ende nicht zu seiner ge-

planten Attacke kommen konnte.

Weiterschwelender Konflikt

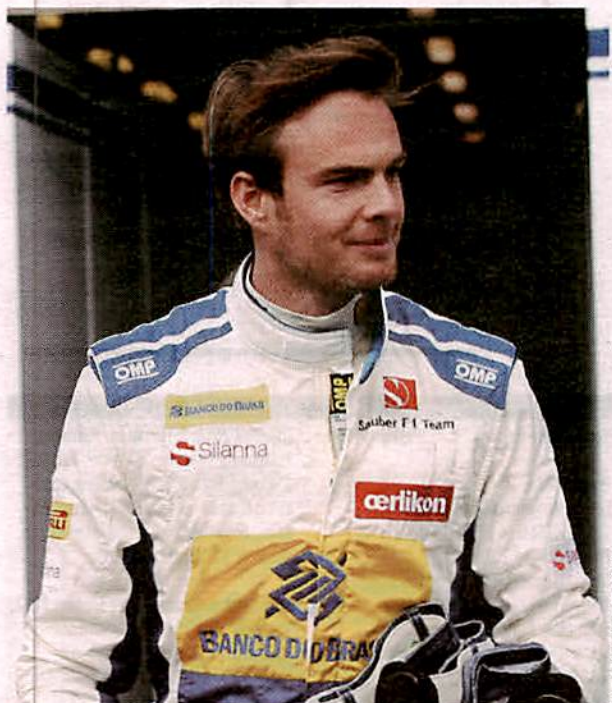
Hamilton wirkte auf dem Podium daher auch wie euphorisiert, entpuppte sich als Springteufel, während Rosberg gefasst die Niederlage im direkten Duell hinnehmen musste. Damit sind die Grundlagen dafür geschaffen, dass der schwelende Konflikt aus dem Vorjahr sich tatsächlich so fortsetzt. Rosberg gesteht: „Das Menschliche zwischen uns und dem Team ist sauiinteressant. Aber das Team ist sehr gut darin, die Neutralität zu wahren. Das ist auch das Wichtigste, dass man in schwierigen Situationen nicht in die eine oder die andere Richtung schwenkt.“ Unmittelbar vor dem Saisonauftakt wurden die Verhaltensmaßregeln für das interne Duell, die nach dem Crashkurs von Spa im Vorjahr verschärft worden waren, noch einmal angepasst. Strafen seien nicht besprochen worden, sagt Nico Rosberg, „so weit sollte es nicht kommen.“ Auch wenn Hamilton, der weiterhin um einen deutlich höher dotierten Vertrag kämpft, mit dem Begriff „Stallkrieg“ keinerlei Probleme zu besitzen scheint.

Vorbereitend auf den Großen Preis von Malaysia (29.3.) nahm das Psychoduell wie für gewöhnlich über die sozialen Medien Fahrt auf. Nico Rosberg, dessen Facebook-Seite unter dem Motto „Mein zehntes Formel-1-Jahr – Zeit für die Revanche“ steht, gab sich entspannt und lud dort den Konkurrenten Sebastian Vettel mit dem Hinweis, er möge seinen Notizblock nicht vergessen, für den kommenden Freitag zum Briefing bei Mercedes ein. Der Return für das Rededuell in der lustigen Talkrunde nach der Siegerehrung von Melbourne.

Auch Lewis Hamilton vermeidet eine Beschäftigung mit dem direkten Gegner, huldigt lieber mit dem Foto einer Champagnerdusche seinem Idol Ayrton Senna, der am vergangenen Samstag 55 Jahre alt geworden wäre: „Ein Idol, und immer noch eine Inspiration für uns alle.“ Das Senna-Gelb auf Hamiltons Helm ist in dieser Saison zwar einem mehr an Weiß und zwei roten Sternen mit Schweiß gewichen, aber der Brasilianer bleibt für den Titelverteidiger Inspiration und Motivation: „Ich wollte immer das Erreichen, was Ayrton geschafft hat.“ Einen dritten WM-Titel zum Beispiel. ♦

Van der Garde / Sauber

Der kranke Frieden



Mit sehr viel Geld abgefunden: Giedo van der Garde



Fahrerpolitik durchgesetzt: Sauber-Teamchefin Kaltenborn

Von MICHAEL SCHMIDT

Giedo van der Garde fährt 2015 doch nicht mehr bei Sauber. Dank einer überraschend zustande gekommenen Entschädigungszahlung des Schweizer Teams an den Niederländer wurde der Rechtsstreit beider Parteien Mitte letzter Woche kurzfristig beigelegt. Dieser schnelle Frieden ist aber kein gesunder.

Es liest sich wie eine Abschiedsrede. Giedo van der Garde rechnet auf seiner Facebook-Seite mit Sauber ab. Was als Gerichtsstreit begann, endete Mitte letzter Woche mit einem Vergleich. Der Kläger hatte unbedingt fahren wollen, war aber von dritter Seite darauf hingewiesen worden, dass es nicht sonderlich klug ist, beim Saisonstart zwei Autos konfiszieren zu lassen, bei einem Formel-1-Feld, das ohnehin schon an Auszehrung leidet.

Also bot van der Gardes Partei Sauber in Melbourne die Zahlung einer Entschädigung an. Sie riefen eine Summe auf, von der sie glaubten, dass sie die Gegenseite nicht bezahlen könne. Womöglich in der Hoffnung, den am Boden liegenden Schweizer Rennstall dann selbst zu übernehmen. Was vielleicht von Anfang an auf der Agenda der Geldgeber des Holländers stand. Sei's drum.

Sauber konnte offenbar zahlen, woher auch immer das Geld kam. Für van der Garde ist das gleichbedeutend damit, dass seine Formel-1-Karriere beendet ist. Der Holländer beruft sich auf einen Vertrag als Stammpilot für 2015, den er in gutem Glauben unterschrieben hat. Wie sich herausstellte, hatte Sauber für dieses Jahr drei Fahrer unter Vertrag: Felipe Nasr, Marcus Ericsson und eben Giedo van der Garde. Die genauen Hintergründe sind bis jetzt unklar. Nach außen hat es nun den Anschein, dass derjenige über die Klinge gesprungen ist, der das wenigste Geld brachte.

Schwer heilbares System

In seinem Statement erklärt van der Garde, dass er ein Exempel statuieren wolle, auch für seine Kollegen. Er sei nicht der einzige Fahrer, dem das Geschäftsgebaren einiger Teams die Karriere kaputt gemacht hätte. Sei es, weil die Zahlungsmoral immer schlechter wird, oder weil

die Höhe der Mitgift über ein Cockpit entscheidet. Van der Garde hofft, dass sein Fall die Rechte der Fahrer in Zukunft stärken wird. Doch da hofft er umsonst. Es wird sich so lange nichts ändern, bis sich der ganze Sport nicht neu erfindet. Was van der Garde passiert ist, ist das Resultat eines kranken Systems.

Ich will hier Sauber oder andere Teams nicht rechtfertigen. Wenn diverse Gerichte festgestellt haben, dass Van der Garde einen rechtsgültigen Vertrag mit Sauber hatte, dann muss man davon ausgehen, dass es so ist. Auf die Frage, warum der Schweizer Rennstall drei Fahrer angestellt hat, haben die Engländer eine schöne Lebensweisheit zur Antwort: «Desperate people do desperate things.» (Verzweifelte tun Verzweifeltes.) Van der Garde sagt selbst, dass er Sauber Anfang 2014 mit seinem Sponsorgeld am Leben gehalten habe. Als Felipe Nasr beim letztjährigen GP Brasilien überraschend als zweiter Fahrer

neben Marcus Ericsson für 2015 nominiert wurde, hat ein anderer Fahrer Sauber das Leben gerettet. Das ist die bittere Wahrheit.

Riesige Kostensteigerung

Das Problem liegt darin, dass sich die Hälfte der Teams nur durch solche Klimmzüge am Leben erhalten kann. Die großen Teams machen es sich einfach und sagen: Wenn Sauber das Geld nicht hat, sollen sie zusperrern. Dann gäbe es heute aber auch Lotus, Force India und Manor nicht mehr. Und der nächste, den es erwischt, wäre Williams.

Sauber kehrte 2010 mit der Hinterlassenschaft von BMW auf privater Basis in die Formel 1 zurück. Damals reichten rund 100 Millionen Dollar pro Jahr aus, um um die Plätze 6 bis 9 in der Konstrukteurs-Wertung zu kämpfen und zwischen einer und zwei Sekunden auf die Spitze zu verlieren. Heute braucht man dafür 300 Millionen Dollar mehr. Nur weil vorne Mercedes, Red Bull, Ferrari und McLaren-Honda immer mehr Geld verpulvern, um ihren eigenen Wettkampf auszutragen. Ein Einsatz, der den Formel-1-Sport um keinen Deut besser macht. Weil der Fan nichts von dem Aufwand mitkriegt. Für ihn ist das Resultat immer nur ein Rennauto. Das für 300 Millionen Dollar sieht nicht viel anders aus als das für 100 Millionen. ♦



Ericsson: Zahlten seine Mäzene die Abfindung für Van der Garde?

NACHRICHTEN

Alonso in Malaysia wieder am Start

McLaren Fernando Alonso wird am Wochenende beim Großen Preis von Malaysia wieder am Start stehen. Davon ist sein Manager Luis Garcia Abad fest überzeugt. «Er wird wieder fahren», meinte Abad gegenüber spanischen Medien. «Er muss sich zwar noch einer Untersuchung durch die FIA unterziehen, aber das ist mehr oder weniger eine Formalität.» Alonso hat vergangene Woche bereits wieder im McLaren-Simulator getestet. Der Spanier war am 22. Februar bei Testfahrten in Barcelona mit seinem Auto von der Strecke abgekommen und in eine Mauer geprallt. Beim Aufprall hatte sich Alonso eine Gehirnerschütterung zugezogen. Über die genaue Unfallursache wird weiter gerätselt.

Auch Bottas nach Verletzung zurück?

Williams Valtteri Bottas musste in Melbourne auf den Start verzichten. Er hatte am Samstag einen Schlag in den Rücken erlitten und musste deshalb in ärztliche Behandlung. Seither macht er Fortschritte. Über Twitter meldete sich der Finne vergangene Woche beim Training im Swimming-Pool: «Es geht jeden Tag einen Schritt voran. Das ist gutes Zeichen. Ich kann Malaysia kaum noch erwarten.» ♦ MSA

KOMPAKT

Manor Der Rennstall, der vor der Insolvenz gerettet wurde, in Australien aber keine Runde absolvierte, will nun beim Großen Preis von Malaysia sein Comeback geben. Wer für Manor fährt, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Der Brit Will Stevens scheint gesetzt. Über Roberto Merhi schwebt ein Fragezeichen. Eine Rückkehr von Kamui Kobayashi schließt dessen Manager aus.

Ferrari Der sonst eher wortkarge Kimi Räikkönen hat sich nach dem Australien-GP zu Wort gemeldet. Der Finne meinte: «Der Abstand zu Mercedes ist immer noch da. Vor allem im Qualifying. Im Renntrimm ist der Rückstand sehr viel kleiner. Das stimmt mich zuversichtlich.» ♦ MSA

MOTORSPORT
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, Kleinteilesortiment, 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. 1108085
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,- € inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004895, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

IndyCar Vorschau

Alle machen Jagd auf Penske

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Am kommenden Wochenende steigt in St. Petersburg der Saisonauftakt der IndyCar-Serie. Mit dabei ist auch Simona de Silvestro. Allerdings geht die Schweizerin erst diese Woche beim abschließenden Test in Sebring auf Tuchfühlung mit ihrem Andretti-Boliden.

21 Fahrer befanden sich am zweiten Tag bei den Testfahrten im Barber Motorsports Park innerhalb einer Sekunde. Das lässt auf einen spannenden Saisonauftakt hoffen. Und zeigt: Die Teams liegen trotz der neuen Aero-Kits nah beisammen.

Schnellster beim Test in Alabama, der Dienstag/Mittwoch über die Bühne ging, war Vorjahresmeister Will Power. Der Australier gilt auch in diesem Jahr als Top-Favorit. Allerdings wird er es in dieser Saison noch schwerer haben. Der Druck aus dem eigenen Team ist gewachsen. Gleich drei Stallgefährten gilt es zu schlagen. Allen voran Hélio Castroneves, der nach zwei zweiten Plätzen 2013 und 2014 endlich seinen ersten IndyCar-Titel einfahren will. «Ich bin heiß auf die neue Saison», meint der Brasilianer, der in seine 17. (!) Saison für Penske (seine 19. insgesamt) geht. «Es ist an der Zeit, dass ich gewinne.»

Castroneves ist nicht der einzige harte Hund im eigenen Team. Auch Juan-Pablo Montoya ist nach seiner Comeback-Saison ein ernst zu nehmender Gegner. Der ehemalige Formel-1-Pilot hat sich im Laufe der vergangenen Saison gesteigert. Einzig im Qualifying war er



Der Meister gab auch beim letzten Test den Ton an: Will Power (Penske-Chevrolet) startet als Favorit in die neue IndyCar-Saison

noch nicht ganz auf der Höhe seiner Teamkollegen. «Aber das soll sich dieses Jahr nicht mehr wiederholen», warnt JPM.

Der Vierte im Penske-Verbund ist Neuzugang Simon Pagenaud. Der Franzose ist so etwas wie das «Dark Horse» im Penske-Stall. Nach drei Jahren bei Schmidt Motorsport war es an der Zeit für einen Wechsel in ein Top-Team. Pagenaud gilt als exzellenter Techniker. Das könnte ein Vorteil sein. Vor allem in diesem Jahr, wenn es darum geht, das Maximum aus den neuen Aero-Kits von Chevrolet resp. Honda herauszuholen. Außerdem hat der im Vorjahr Gesamtfünfte Pagenaud ei-

nen entscheidenden Vorteil: Der Druck bei Penske liegt nicht auf ihm. Power will seinen Titel unbedingt verteidigen, Castroneves muss endlich einen gewinnen und Montoya ist auch nicht nur spaßeshalber in die IndyCar-Serie zurückgekehrt. Nach seinen eher enttäuschenden NASCAR-Jahren will er aller Welt nochmals beweisen, dass er zur absoluten Spitze im Formelsport gehört.

Rahal schnellster Honda-Pilot

Außerhalb der eigenen vier Wände muss sich Penske vor allem vor Ganassi in Acht nehmen. Der Rennstall hat den Wechsel von Honda- zu Chev-

rolet-Motoren im Vorjahr bestens verarbeitet. Das hat man auch beim letzten Test gesehen, wo Scott Dixon nur acht Hundertstelsekunden an der Bestzeit von Power vorbeischrämte. Ob Ganassi in St. Petersburg auch mit vier Autos am Start steht, ist noch offen. Der für den Saisonauftakt eingeplante vierte Fahrer Sage Karam aus Pennsylvania hat sich bei den Tests das Handgelenk gebrochen.

Das beste Honda-Team war in Alabama Rahal Lanigan Letterman, das mit Graham Rahal nur ein Auto an den Start bringt. Im Gegensatz dazu setzt Andretti Autosport ebenfalls auf vier Fahrer. Neben Ryan-Hunter

Reay («immer ein Titelkandidat»), so Teamchef Michael Andretti, setzt der Rennstall auf Marco Andretti und Carlos Muñoz. Das vierte Auto wird in St. Petersburg von Rückkehrerin Simona de Silvestro pilotiert. Die «Swiss Miss» war in Alabama beim Test nur als Zuschauerin dabei. Sie kommt erst diese Woche in Sebring zum Einsatz. Mehr als dieses eine Rennen ist im Moment nicht bestätigt.

Einen starken Eindruck hinterließ bei den Tests auch Neuling Stefano Coletti. Der Ex-GP2-Pilot fährt an der Seite von Sébastien Bourdais bei KV und überraschte in Alabama mit der drittschnellsten Rundenzeit. ♦



Schnellster Honda-Pilot: Graham Rahal im Auto seines Vaters



Starke Leistung: Stefano Coletti



Noch ohne Test: De Silvestro



Keine Ovalrennen: Luca Filippi teilt sich das Auto mit Ed Carpenter

STARTERLISTE / 2015

Team	Startnummer und Fahrer
Team Penske (Chevrolet)	1 Will Power (AUS) 2 Juan Montoya (CO)
	3 Hélio Castroneves (BR) 22 Simon Pagenaud (F)
Andretti Autosport (Honda)	26 Carlos Muñoz (COL) 27 Marco Andretti (USA)
	28 Ryan Hunter-Reay (USA) 29 Simona de Silvestro (CH*)
Chip Ganassi Racing (C)	8 Sage Karam (USA)* 9 Scott Dixon (NZ)
	10 Tony Kanaan (BR) 83 Charlie Kimball (USA)
A. J. Foyt Enterprises (H)	14 Takuma Sato (J) 41 Jack Hawksworth (GB)
Bryan Herta Autosport (H)	97 Jay Howard (GB)**** 98 Gabby Chaves (CO)
CFH Racing (C)	20 Ed Carpenter (USA)** 20 Luca Filippi (I)***
	67 Josef Newgarden (USA)
Schmidt Peterson (H)	7 James Jakes (GB) 77 James Hinchcliffe (CAN)
KV Racing Technology (C)	4 Stefano Coletti (MC) 11 Sébastien Bourdais (F)
Dale Coyne Racing (H)	18 Carlos Huertas (CO) 19 Francesco Dracone (I)
Rahal Letterman Lanigan (H)	15 Graham Rahal (USA)
Lazier Partner's Racing (C)	91 Buddy Lazier (USA)****
Jonathan Byrd's Racing (C)	82 Bryan Clauson (USA)****

* nur für St. Petersburg bestätigt ** nur Ovale; *** nur Road- und Straßenkurse; **** nur Indy 500

Formel-3-EM

Deutscher Nachwuchs ist bereit

Von ANNETTE LAQUA

Der erste offizielle Test der F3-EM im kalten Valencia lässt noch keine großen Rückschlüsse zu. Trotzdem herrschte im deutschen Lager Zufriedenheit.

Die Formel-3-Europameisterschaft, die in diesem Jahr mit einem Rekordstarterfeld von 36 Autos glänzt, absolvierte in der vergangenen Woche ihre ersten offiziellen Testfahrten. In Valencia trafen sich fast alle eingeschriebenen Starter – einzig der Deutsche Marvin Kirchhöfer blieb dem Treiben fern. Sein Fehlen war allerdings planmäßig, denn zeitgleich fanden in Portugal Tests der GP3 statt, die für Marvin in diesem Jahr Priorität besitzt (s. auch unten).

Aber auch ohne den Champion des Formel-3-Cup 2013 präsentierten sich die deutschen Nachwuchspiloten auf dem Circuit Ricardo Tormo in guter Frühform. Maxi Günther

glänzte vor allem am trockenen ersten Tag, als er die viert-schnellste Zeit fuhr. Der Rookie vom Team Mücke wollte diese Leistung aber nicht überbewerten: «Wir haben uns vor allem auf uns und unsere Arbeit konzentriert. Natürlich ist es schön, wenn man am Ende des Tages vorne dabei ist, aber das war nicht unsere Priorität», meinte der Vize-Champion des ADAC Formel Masters 2013 und 2014.

Aus derselben Serie kommt auch Fabian Schiller. Der Troisdorfer dockte über den Winter bei West-Tec an und wird dort vorerst der einzige Fahrer sein. Dennoch bewies er vor allem am nassen zweiten Tag sein Talent, als er vormittags die drittbeste Zeit in den Asphalt stanzte. Dass er es auch mit Slicks auf abtrocknender Fahrbahn kann, zeigte er am Nachmittag, den er als Zehnter abschloss. «Ich wollte hier vor allem Erfahrung sammeln – und so schlecht lief es bei meiner ersten Ausfahrt mit diesem Auto ja gar nicht»,



Einer der Neuen: Fabian Schiller im Dallara F312 von West-Tec

gab Fabian zu Protokoll. «Nur bei ganz trockener Piste müssen wir noch nachlegen.»

Schiller und Günther sind nur zwei Mitglieder des starken Rookie-Jahrgangs. Aus der Riege der F3-Neulinge konnten in Spanien außerdem Carlin-Youngster George Russell und Charles Leclerc von Van Amersfoort glänzen, die an beiden Tagen die Top 3 erreichten.

Kein Neuling in der Formel 3, aber neu in der EM ist Markus

Pommer. Der F3-Cup-Champion blickte nicht unzufrieden auf seine Arbeitstage im kalten Valencia. «Wir haben viele Daten gesammelt. Der Speed im Regen war ganz gut.» Für den Saisonauftakt gibt er als Ziel die Top 10 aus. «Vielleicht kann ich im Feld der vielen Rookies meine Erfahrung auspielen.»

Nicht so viel Erfahrung wie Pommer hat Nicolas Pohler, der fünfte Deutsche im Feld. «Am ersten Tag mussten wir noch

ein paar Probleme aussortieren, aber wir haben insgesamt gute Fortschritte gemacht. In der EM kommt es auf Kleinigkeiten an – wenn man vorne mitspielen will, muss alles passen.»

Prema hielt sich noch zurück

Während Carlin fast mit der gesamten Mannschaft von sieben Piloten, die auf zwei Teams verteilt sind, Spitzenresultate einfahren konnte und sich auch die beiden anderen 2014er-Front-runner-Teams Mücke und Van Amersfoort ganz vorne wiederfanden, ließ Prema es eher langsam angehen. «Wir wollten den Motor für den nächsten Test in Silverstone schonen», erklärte Jake Dennis, der wie Teampartner Felix Rosenqvist am abtrocknenden zweiten Nachmittag nur 13 Runden fuhr. «In Valencia werden wir keine Rennen fahren. In Silverstone hingegen findet der Auftakt statt, und dort macht es aus unserer Sicht deshalb auch mehr Sinn, intensiver zu testen.» ♦

NACHRICHTEN

Wird die GP2 zur neuen Formel 2?

Formel 2 Die FIA hat im Rahmen der Welttratsitzung in Genf die Pläne für eine Einführung einer Formel 2 bestätigt. Ein detailliertes Projekt soll dem Welttrat im Juli zur Absegnung vorgelegt werden. Genaueres ist zurzeit nicht bekannt. Ein mögliches Szenario sieht vor, dass 2016 die GP2 mit den bestehenden Teams und Autos als «FIA Formel 2» antritt. Und dass dann erst für 2017 in einem zweiten Schritt neue Autos gebaut werden. «Ziel ist es», so Ex-Ferrari-Teamchef Stefano Domenicali, der für das F2-Projekt verantwortlich ist, «dass der Nachwuchs wieder eine klare Struktur vor Augen hat: Formel 4 – Formel 3 – Formel 2 – Formel 1.»

F3-EM weiterhin live bei n-tv

Formel 3 n-tv wird auch in diesem Jahr ausführlich über jedes der elf Rennwochenenden der Formel-3-EM berichten. Das erste Rennen am Samstagvormittag sowie der dritte Lauf am Sonntagmorgen werden live ausgestrahlt. Lauf 2 wird am Sonntagvormittag als Zusammenfassung gezeigt. ♦ CE



Hat Formel-3-Erfahrung; nicht aber in der EM: Markus Pommer

GP3

Schweizer Rookie mit Bestzeit

Das Team Jenzer Motorsport scheint für die kommende GP3-Saison gut gerüstet zu sein. Schon beim letzten Test 2014 in Abu Dhabi hat die Schweizer Mannschaft eine Duftmarke gesetzt. In Estoril stand erneut ein Jenzer-Fahrer (im neuen hellblauen Look!) ganz oben auf der Zeitenliste. Doch es waren nicht die GP3-erfahrenen Mathéo Tuscher oder Pal Varhaug, die den Ton angaben, sondern Rookie Ralph Boschung. Der Fribourger fuhr seine Bestzeit am Morgen des zweiten Tages. Und er war dabei zwei Zehntel

schneller als Marvin Kirchhöfer, der neben Esteban Ocon als Favorit auf den Titel gilt. «Diese Bestzeit kam etwas unerwartet, wenn ich sehe, wer da alles mitfährt», meinte Boschung, der zusammen mit Kirchhöfer

der Einzige war, der die 1:28er-Marke knackte.

Tuscher und Varhaug runden das gute Teamergebnis am Nachmittag mit den Rängen 2 und 5 ab. Teamchef Andi Jenzer: «Die Erkenntnisse, die wir aus

Abu Dhabi hatten, stimmten uns zuversichtlich. Dass es aber gleich so gut lief, damit hatten wir nicht gerechnet.» Im Detail will Jenzer nicht verraten, was das Team an den Autos verändert hat. Man habe aber intensiv mit den Reifen und dem Setup gearbeitet. Apropos Reifen: Die Mischungen sind in diesem Jahr eine halbe Stufe weicher. In Estoril wurde mit «medium» geprobt. Das gilt auch für den nächsten Test in Valencia (9./10. 4.). Beim Test in Barcelona (22./23. 4.) kommen dann die harten Pneus zum Einsatz. ♦ CE



Schneller als Kirchhöfer: Ralph Boschung im neuen Jenzer-Look

FORMEL-3-EM / Testzeiten

- Valencia/E, 4,005 km, 12 Teams (34 Fahrer); Wetter/Piste: unbeständig/trocken und nass
1. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin), 1:24,755; 2. George Russell (GB/Carlin), 1:25,005; 3. Charles Leclerc (MC/Amersfoort), 1:25,141; 4. Maximilian Günther (D/Mücke), 1:25,236; 5. Alexander Albon (T/Signature), 1:25,245; 6. Felix Rosenqvist (S/Prema), 1:25,267; 7. Callum Hott (GB/Carlin), 1:25,295; 8. Arjun Maini (IND/Amersfoort), 1:25,296; 9. Mikkel Jensen (DK/Mücke), 1:25,301; 10. Sergio Sette Camara (BR/Motopark), 1:25,474; 11. Gustavo Menezes (USA/Jagonya Ayam with Carlin), 1:25,480; 12. Ryan Tveter (USA/Jagonya Ayam with Carlin), 1:25,485; 13. Dorian Boccia (F/Signature), 1:25,490; 14. Jake Dennis (GB/Prema), 1:25,522; 15. Brandon Maisano (F/Prema), 1:25,540; 16. Santino Ferrucci (USA/Mücke), 1:25,617; 17. Michele Beretta (I/Mücke), 1:25,628; 18. Pietro Fittipaldi (BR/Force), 1:25,674; 19. Alessio Lorandi (I/Amersfoort), 1:25,709; 20. Tatiana Calderon (CO/Carlin), 1:25,729; 21. Lance Stroll (CAN/Prema), 1:25,844; 22. Markus Pommer (D/Motopark), 1:25,857; 23. Kang Ling (RC/Mücke), 1:26,013; 24. Sean Gelael (RI/Jagonya Ayam with Carlin), 1:26,048; 25. Julio Moreno (EC/ThreeBond), 1:26,071; 26. Nicolas Beer (DK/Eurointernational), 1:26,159; 27. Nicolas Pohler (D/Double R), 1:26,230; 28. Matthew Rao (GB/Force), 1:26,273; 29. Nabil Jeffri (MAL/Motopark), 1:26,366; 30. Fabian Schiller (D/West-Tec), 1:26,533; 31. Hongwei Cao (RC/Force), 1:26,546; 32. Matt Solomon (HK/Double R), 1:26,560; 33. Mahaveer Raghunathan (IND/Motopark), 1:26,843; 34. Sam Macleod (GB/Motopark), 1:31,894.



KOMBI ODER SPORTWAGEN?

Der neue SEAT Leon ST CUPRA. Entscheiden Sie selbst.

Kombi mit 1.470 l Gepäckraumvolumen

Sportwagen mit 280 PS



SO VARIABEL KANN SPORTLICHKEIT SEIN.

Der erste Sportkombi der SEAT CUPRA Familie beschleunigt 1.470 Liter Gepäckraumvolumen in 6 Sekunden auf 100 km/h.¹ Dadurch haben Sie nicht nur Platz für die ganze Familie und ihr Gepäck, sondern bewegen sich mit bis zu 206 kW (280 PS) auch noch besonders sportlich. Mit dem serienmäßigen CUPRA Design-Profile steigern Sie die Dynamik auf Knopfdruck zusätzlich und holen so die maximale Leistung aus Ihrem SEAT Leon ST CUPRA. Dabei sind Sie durch serienmäßige Assistenzsysteme stets mit erhöhter Sicherheit und größtem Komfort unterwegs. Ab sofort schon ab 32.560 €² bei Ihrem SEAT Partner.



TECHNOLOGY TO ENJOY

SEAT Leon ST CUPRA 280 2.0 TSI Start&Stop DSG, 206 kW (280 PS) Kraftstoffverbrauch: innerorts 8,4, außerorts 5,7, kombiniert 6,6 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 154 g/km. SEAT Leon ST CUPRA Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,7–6,6 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 157–154 g/km.

¹Für den SEAT Leon ST CUPRA 280 2.0 TSI Start&Stop DSG, 206 kW (280 PS). ²Unverbindliche Preisempfehlung für den SEAT Leon ST CUPRA 265 der SEAT Deutschland GmbH, Max-Planck-Straße 3–5, 64331 Weiterstadt, zzgl. Überführungszulassungskosten. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

AUCH ÜBER:  

SEAT.DE

Audi Motorsport-Kompetenzzentrum Neuburg

Hier werden neue Siege



Die neue Motorsportbasis von Audi: Links Dynamikfläche und Driving Experience, rechts an der Teststrecke Seriensportwagen, Kundensport und Kompetenzzentrum

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit seinem neuen Motorsport-Kompetenzzentrum in Neuburg an der Donau hat Audi die Grundlagen für weitere Le-Mans-Siege und andere Motorsport-Erfolge gelegt. MSA durfte sich in den heiligen Hallen ausgiebig umsehen.

Der Empfang im Gebäude der Audi Driving Experience, die bereits seit Mai 2014 in Neuburg beheimatet ist, vermittelt einen Vorgeschmack auf das, was uns erwartet: Riesige Dimensionen, neuester Stand der Technik und zahlreiche Erinnerungen an die erfolgreiche Rennhistorie der Ingolstädter Marke. Alles blitzt und blinkt wie frisch eröffnet. Selbst wenn man wollte, würde man hier kaum ein Staubkorn aufreiben können.

Rückblende: Neuburg, 30. August 2014. Mit großem Stolz wird nach zwei Jahren Bauzeit Audis neues Hightech-Motorsportareal in Betrieb genommen. Die hohe Prominenz des Unternehmens ist gekommen, um dem historischen Event beizuwohnen. Vor 250 Ehrengästen – unter anderem Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer und der Oberbürgermeister von Neuburg an der Donau, Bernhard Gmehling – versammeln sich Audi-Chef Rupert Stadler, Entwicklungsvorstand Ulrich Hackenberg und Peter Mosch, Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Audi AG, für die Eröffnungszeremonie.

Supermodern statt Supermarkt

Ein klares Bekenntnis zur Region und natürlich zum Motorsport wird propagiert. Und die «Ideenschmiede», das Stamm-

werk in Ingolstadt, werde weiter gestärkt, so heißt es.

Es war ja auch an der Zeit für etwas Neues: 34 Jahre lang war das Gelände eines alten Supermarktes nahe der Firmenzentrale in Ingolstadt die Basis von Audi Sport. Und egal, ob Rallye, Touren- oder Sportwagen – Erfolge feierte man auch von dort aus massenhaft. Doch mit zu wenig Platz und vor allem zu weiten Wegen war der Umzug in einen neuen Standort, der den Ansprüchen und der Rennhistorie der Marke mit den vier Touren gerecht wird, überfällig.

Dieser neue Standort musste erst einmal geschaffen werden. Einen hohen zweistelligen Millionenbetrag ließ sich Audi das kosten. Und glaubt man den Lobeshymnen vom vergangenen August, hat sich die Investition wohl gelohnt. Entsprechend groß, das bestätigt auch

Audi-Sport-Chef Wolfgang Ullrich, ist der Erfolgsdruck, der nach dem Umzug vom Supermarkt in den Hightech-Neubau auf den Audianern lastet.

Ein gutes halbes Jahr nach dessen Eröffnung also sind wir dran, uns einen Eindruck vom neuen Motorsport-Kompetenzzentrum zu machen. Ullrich als einer der Hausherrn begrüßt uns in seinem neuen Hauptquartier in einer stressigen Phase. Nächste Woche stehe der WEC-Testtag in Le Castellet an, dazu DTM-Testfahrten in Estoril. «Der Roll-out-Betrieb ist also real», so Ullrich mit Blick zur hauseigenen, 3,4 Kilometer langen Teststrecke. Dort absolviert einer der neuen Audi R18 e-tron quattro gerade seine ersten Meter, bevor er die Reise nach Südfrankreich antritt.

«Am neuen Standort ist alles vorhanden, damit man erfolg-

reich Motorsport betreiben kann. Und wir haben zeitgemäße, tolle Arbeitsbedingungen», so Ullrich.

«Alles vorhanden, damit man erfolgreich sein kann.»

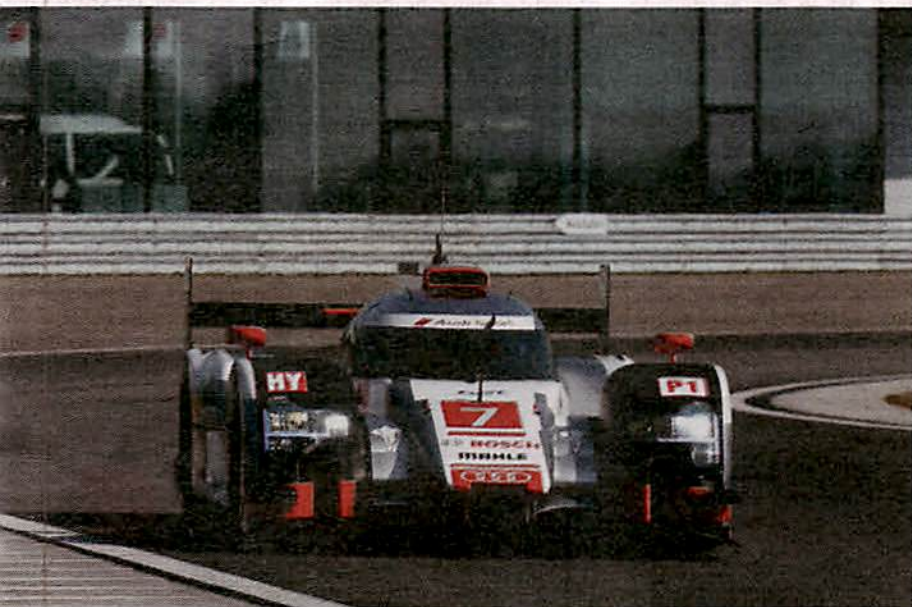
WOLFGANG ULLRICH

«Denkfabrik» und «Ideenbeschleuniger» fallen als weitere Schlagworte.

Das direkt an der Heinrichsheimstraße gelegene Gebäude der Audi Driving Experience ist für die Öffentlichkeit zugänglich, ebenso das darin befindli-



und neue Titel gebaut



Roll-out: Der neue R18 e-tron quattro beim Funktionscheck auf der Teststrecke in Neuburg



Historie: Rennbilder im Aufgang des Kompetenzzentrums



Die «Schaltzentrale»: Hauptgebäude des Kompetenzzentrums



Vier Renner in Neuburg (v.l.): Audi TT Cup, neuer R8 LMS, RS 5 DTM und R18 e-tron quattro

Restaurant. Auf der Rückseite befindet sich die Kantine für die rund 460 Mitarbeiter des neuen Standortes. Dazu gibt es Tagungsräume und einen «Balkon», von dem aus man die Teststrecke, die 30 000 Quadratmeter große Dynamikfläche, den Handlingparcours, eine Offroad-Strecke und die weiteren Gebäude von Audi Neuburg sehen kann.

Und genau diese stehen nun endlich zur Besichtigung an. Zunächst geht es an den zwei schwarzen Gebäuden vorbei, wo die S- und RS-Modelle für die Straße entwickelt werden. Daneben steht das Gebäude der Kundensportabteilung, von wo aus die Entwicklung und Vermarktung des Audi R8 LMS erfolgt. Außerdem werden von hier aus auch die zahlreichen GT3-Renneinsätze mit dem alten und neuen Kundensport-

renner betreut. Noch ist hier aber kein Betrieb. Erst im Frühjahr wird die Kundensportabteilung «Audi Sport Customer Racing» von Ingolstadt nach Neuburg übersiedeln und so direkt an die beiden Werksprogramme LMP1 und DTM angeschlossen sein.

Areal wie 66 Fußballfelder

In Richtung des eigentlichen Kompetenz-Centers geht es vorbei an 12 der 13 originalen Audi-Le-Mans-Siegerautos (Nr. 13 wartet später auf uns), die, in Reih und Glied aufgestellt, extra für den Besichtigungstermin vom Audi-Museum aus dem 20 Kilometer entfernten Ingolstadt herangeschafft wurden. Klare Botschaft auch an die anwesenden Journalisten: Genau jenes Erbe der bislang 13 Le-Mans-Siege bei 16 Starts soll fortgeführt werden.

Die Erinnerung an die großen Namen, Autos, Orte und natürlich Erfolge der Audi-Historie wird im Hauptgebäude nahtlos fortgesetzt. Der Aufgang zur «Empfangshalle» ist gespickt mit Fotos aus Rallye-WM, Pikes Peak, IMSA-GTO-Zeiten, Supertourenwagen oder eben Le Mans. Oben angekommen, wartet wie zum Beweis für die glorreichen Tage ein bis zu neunstöckiges Regal mit Siegpokalen aus über drei Jahrzehnten erfolgreichem Rennsport. Mit dabei natürlich auch Trophäen vom 24h-Langstreckenrennen an der Sarthe.

Vom angrenzenden Balkon, der sich über der «Boxengasse» der Teststrecke befindet, kann man das ganze Ausmaß des Areals begutachten. Ganze 47 Hektar, umgerechnet fast 66 Fußballfelder, umfasst die gesamte Anlage, die – eingebet-

tet zwischen drei umliegende Gemeinden – übrigens zeitweise in der Kritik stand.

Speziell die Lärmentwicklung, die die Anlage mit sich bringt, sei laut Aussage von Anwohnern schon vor der Inbetriebnahme des Motorsportzentrums nicht auszuhalten. Unzumutbar seien die Zustände, sogar von Psychotherapeuten, was wir wollen, dabei war damals nur die Audi Driving Experience aktiv, also mehr oder weniger Fahrtrainings.

Der Kompromiss: «Wir haben ein Lärmkontingent, das wir nicht überschreiten dürfen. Wir dürfen also nicht einfach das fahren, was wir wollen, sondern haben festgelegte Nutzungsumfänge», erklärt Christian Weck, Leiter von Audi Neuburg, der die Eröffnung des neuen Standortes übrigens wie «mehrfach Weihnachten» emp-

funden hat. Die Dynamikfläche für die Driving Experience wird bewässert, um das Quietschen der Reifen in geringem Rahmen zu halten. Rund um die Auflage fangen sechs Meter hohe, bepflanzte Wälle die meisten Schallwellen ab. Der DTM-Bolid bekommt beim Roll-out auf den seitlichen Auspuff einen wenig ästhetischen Schalldämpfer aufgesetzt. Der GT3-R8 ist somit das lauteste Auto in Neuburg.

Nun aber wieder rein. «Ab jetzt keine Fotos mehr», bittet Weck um Verständnis, als es ins Allerheiligste geht. Wäre das Kompetenzzentrum ein Mensch, würden wir jetzt Gehirn und Hände zu Gesicht bekommen. In Ingenieurbüros und Werkstätten ist ein Großteil der insgesamt 460 Mitarbei-

FORTSETZUNG AUF S.18

FORTSETZUNG VON S.17

ter, davon rund 350 von Audi selbst und etwa 110 Externe, versammelt und arbeiten jetzt schon und künftig daran, dass weitere große Siege gefeiert werden können.

Der erste Weg ist der durch die breiten Gänge in Richtung der riesigen Lagerhalle, wo sämtliche (Ersatz-)Teile vorrätig sind. Die Gänge sind sogar so breit, dass notfalls auch mal ein komplettes Rennauto zu den Teilen geschoben werden kann. «Wir sollten alles aufschreiben, was wir brauchen», erläutert Weck, wie es dazu kam, dass ihm und seinen Leuten allein nun 2500 Quadratmeter Lagerfläche zur Verfügung stehen. Davon konnte man in Ingolstadt nur träumen.

Im Erdgeschoss finden die Anlieferung und Qualitätssi-

cherung statt, dann wird jedes Teil in einem Computer registriert, der den Überblick über das riesige Teilelager hat. «Vor einigen Jahren gab es noch Spezialisten, die wussten genau, wo sie welche Teile abgelegt hatten – und kannten meist sogar die Teilenummer», erinnert sich Weck. Doch diese Zeiten sind vorbei, die schiere Menge an gelagerten Teilen wohl auch zu groß für eine solche Art von «System». Auch hier, wo alles fein säuberlich abgelegt ist und auf den Einsatz wartet, spürt man dabei den Motorsportgeist: Die einzelnen Gänge zum Beispiel sind nach Streckenabschnitten der Nürburgring-Nordschleife benannt.

Aufbauen und «Abstarten»

Weiter geht es zu den Werkstätten, wo gerade die DTM-Teams eigenhändig ihre Boli-

den für die bevorstehende Saison aufbauen und so bereits in dieser Phase das Auto besonders gut kennenlernen können. Als Anschauungsobjekt steht ein Schnittmodell des fertigen DTM-Renners auf dem Gang.

In der Halle nebenan bastelt auch das Team Joest gerade – am Aufbau des zweiten Audi R18 e-tron quattro. Hier steht auch der in der Ausstellung noch fehlende, 13. Le-Mans-Siegerwagen. Während die Nummer 7 am Vormittag eine Etage tiefer das Roll-out hinter sich gebracht hat, soll die im Aufbau befindliche Nummer 8 tags darauf die Feuerprobe bestehen, ehe auch sie für den WEC-Prolog nach Frankreich geht.

Diesen Luxus – das Auto zusammenzubauen, es mit dem Aufzug eine Etage tiefer in die Box («Abstart-Raum») zu rollen und dann, ohne einen Fuß

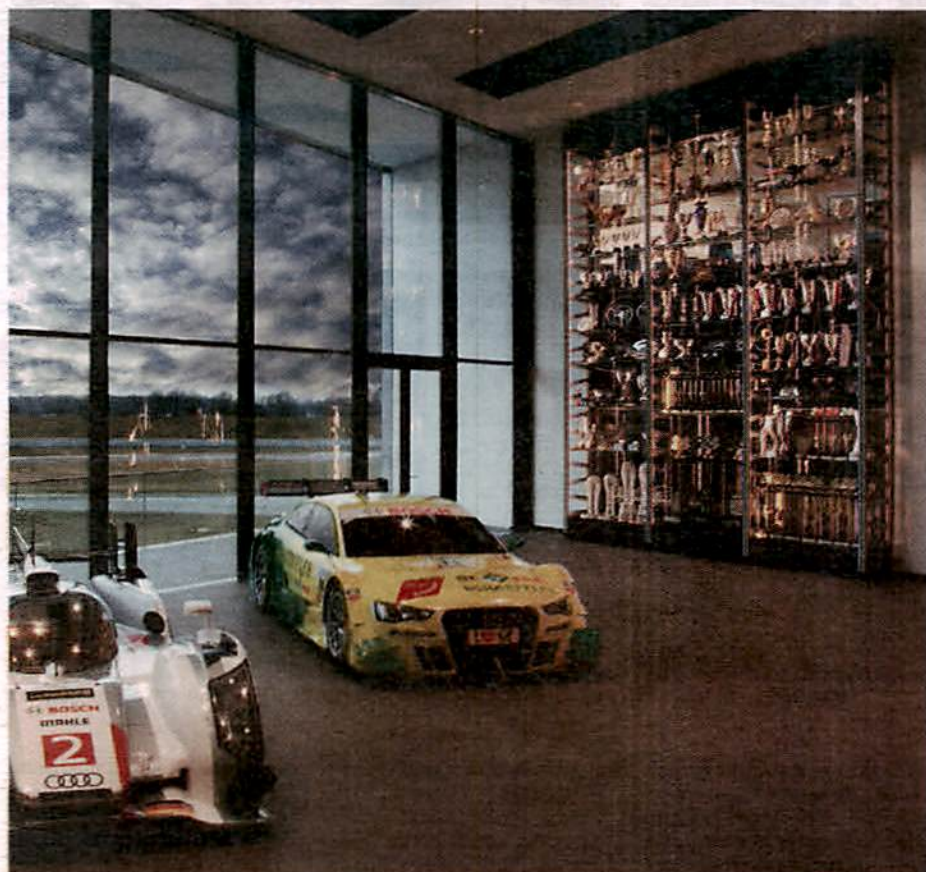
ins Freie setzen zu müssen, den Shakedown absolvieren zu können – weiß man sehr zu schätzen. Vor Neuburg-Zeiten musste man fast für alles einen ganzen Truck packen und selbst für einen simplen Technikcheck einen entlegenen Flugplatz oder ähnliches besuchen. Stattdessen wird jetzt vor Ort kurz geschaut, ob alles sitzt und dicht ist, und das Auto kann direkt für Test- oder Renneinsätze eingeklappt werden – egal ob nun wie in diesem Fall der LMP1 oder ein anderer Bolide.

Die letzte Etappe des Rundgangs führt vorbei an der Abteilung für Elektrotechnik ins Gebäude S7, wo die Prüfstände für den Antriebsstrang untergebracht sind. Wie für die Kundensportabteilung gilt auch hier, dass noch relative Ruhe herrscht. Im Raum, in den erst nach den diesjährigen 24h von

Le Mans mit dem Umzug der Motorenentwicklung richtig Leben kommt, stehen nur einige Motorexponate, welche die bisherige Entwicklung zeigen. So etwa der riesige Sprung vom ersten V12-Biturbo-Dieselmotor für Le Mans 2006 und dem 3,7-Liter-V6-Monoturbo-«Motörchen» von 2013. Daneben sind auch der Benziner aus dem R8 und zwei DTM-V8-Saugmotoren ausgestellt.

Noch Raum für Erweiterungen

Reger Betrieb herrscht in der Ecke weiter, wo sich die insgesamt sechs Motorprüfstände befinden, von denen vier belegt sind. Hier werden teilweise ganze Le-Mans-Rennstrecken abgespult. Da dies in Echtzeit geschieht, bedeutet das auch für die «Prüfer», dass sie sich wie die Fahrer beim echten 24h-Marathon abwechseln müssen



Beeindruckend: Die Pokalvitrine stellt von Rallye-Zeiten bis Le Mans die Rennerfolge Audis dar



Schnittmodell des Audi RS 5 DTM in der Werkstatt



Nach erfolgreichem Aufbau: Roll-out für den DTM-Boliden



Fleißig: Rund 150 Ingenieure sitzen in den Großraumbüros



Der «Abstart-Raum»: Aus dem Erdgeschoss können die Rennwagen direkt auf die Strecke fahren

Den Abschluss des Tages bilden – wie als Symbol für die vier Ringe der Marke – Installationsrunden der vier aktuellen Rennwagen für 2015 aus Ingolstadt respektive Neuburg: Nacheinander rollen R18 e-tron quattro, RS 5 DTM, der neue R8 LMS und das TT-Cup-Fahrzeug aus der Box, um sich dann für ein Gruppenfoto zu positionieren. Es ist das Sinnbild der Möglichkeiten in Neuburg: Kurze Wege und viele Konzepte unter einem Dach vereint.

Bleibt die Frage: Ist wirklich alles da, was man als moderne Hightech-Rennfirma braucht? Jein – natürlich ist alles auf dem Stand der Technik. Doch einen eigenen Windkanal oder einen Simulator, wie sie bei Formel-1-Teams üblich sind, sucht man vergebens. «Wir nutzen den Windkanal der technischen Entwicklung bei den Serien-

fahrzeugen. Dazu kommen zwei externe Firmen» verrät Audi-Sport-Kommunikationschef Jürgen Pippig. Was einen möglichen Simulator angeht, gibt es derzeit nichts Konkretes zu berichten. «Die Anlage bietet noch Raum für Erweiterungen. Aber jetzt sind wir erstmal froh über das, was wir schon haben», so Pippig.

Und das kann man in Neuburg mit Fug und Recht sein. Ein halbes Jahr nach der Inbetriebnahme scheinen die bereits übersiedelten Mitarbeiter längst angekommen und motiviert wie nie zu sein. Das Statement ist klar: Mit dem Neubau der Anlage bekennt man sich langfristig zum Motorsport. Schließlich ist sie auch Teil der globalen Investitionsstrategie von Audi, ist somit also kein Kraftakt von Audi Sport allein gewesen.

Mit den kurzen Wegen kann man viele Prozesse viel effizienter gestalten und so auch das Entwicklungstempo entsprechend anziehen. Schon der neue Audi R8 LMS und der LMPI-Bolide (die DTM-Autos sind ja aktuell eingefroren) wurden zum Teil in Neuburg entwickelt, mit beiden sieht sich die Marke mit den vier Ringen gut aufgestellt. «Wir haben uns für dieses Jahr viel vorgenommen», bestätigt Hausherr Ullrich. DTM-Herstelltitel verteidigen und -Fahrtitel zurückholen, Le-Mans-Sieg Nummer 14 feiern, mit dem neuen GT3-Renner im «Testjahr» schon für Furore sorgen – das alles schwirrt sicher in den Köpfen der Audianer herum. Und wenn es nicht klappt, dann hat man ja jetzt die besten Voraussetzungen, spätestens 2016 zurückzuschlagen. ♦

WEC

Nissan rennt die Zeit davon



Überhaupt nicht auf Kurs: Nissan mit dem GT-R LM Nismo

Kontrastprogramm im Vorfeld des Prologs der WEC am kommenden Wochenende: Während Audi Sport der Presse in Neuburg/Donau die 2015er Version des R18 e-tron quattro vorstellte, musste Nissan die Teilnahme am Prolog sowie an den Rennen in Silverstone (12.4.) und Spa (2.5.) absagen.

Die von Toyota entthronten Weltmeister von Audi hatten früh auf Entwicklungsprogramm umgeschaltet. Rund um das bisherige Monocoque begann schon 2014 die Runderneuerung mit den Schwerpunkten Aerodynamik, Gewichtsersparung und Hybridantrieb, mit dem Audi nun in die 4-MJ-Klasse aufsteigt. Auch zahlreiche andere Komponenten wurden verbessert und teilweise bereits im Rennbetrieb erprobt, sodass Audi hofft, auf Augenhöhe mit Toyota und Porsche in die Saison zu gehen. Noch steht allerdings nicht fest, ob die Konkurrenten vielleicht den Aufstieg in die 8-Megajoule-Klasse geschafft haben.

Auch zweiter Crashtest floppte

Im Gegensatz dazu brennt bei Newcomer Nissan der Hut. MSA hatte es bereits nach dem peinlichen Test Anfang März in Sebring angedeutet; nun ist das Debakel für Nissan, den viertgrößten Automobil-Hersteller der Welt, fast perfekt! Die Multikulti-Truppe aus Japan und Europa mit Sitz in Indianapolis/USA, wird nicht vor dem Testtag in Le Mans (30.5.) bei einem offiziellen WEC-Termin auftauchen. Grund ist ein nicht bestandener Crashtest.

Aber auch dieser chreigige Plan ist nach MSA-Informationen noch keinesfalls gesichert.

Das Problem ist, dass den Verantwortlichen schlicht und ergreifend die Zeit davonläuft. Und: Wie MSA am Rande des 12h-Rennens in Sebring erfahren hat, wurde auch der zweite Crashtest nicht bestanden! Ohne Überwindung dieser Hürde kann aber keine Homologation erfolgen.

Das vollmundig angekündigte Projekt, in das Nismo-Motorsportchef Darren Cox eine zweistellige Millionensumme für Marketing-Maßnahmen gesteckt hat, statt es in die sicher innovative Technik zu investieren, ist bis jetzt ein großer Flop. An allen Ecken und Enden hakt es so sehr, dass einem die Fahrer jetzt schon leid tun können.

Beim eigentlich richtungsweisenden Test in Sebring hat Nissan, wie MSA weiß, nicht einmal 30 Runden absolviert. Zum Vergleich: Audi ist dort mit einem Testträger zeitgleich über 1000 (!) Runden gefahren und hat dabei mehr als 6000 km abgespult. Ein Zeitvergleich macht das Dilemma noch deutlicher: Nissan fehlten weit mehr als zehn Sekunden auf die Bestzeit von Audi, die im tiefen 1:42er-Bereich lag. Will heißen: Man bewege sich allenfalls auf LMP2-Niveau!

So dürfte die immer noch mögliche Teilnahme in Le Mans einer Herkulesaufgabe gleichen. Hinter vorgehaltener Hand sprechen nicht nur Insider davon, dass Darren Cox mit dem im Gegensatz zu Audi, Porsche und Toyota viel zu radikalen Konzept grandios gescheitert ist und dafür auch die Konsequenzen ziehen muss – am besten noch vor Le Mans. Ansonsten könnte der Vorstand noch vor dem ersten Rennen die Reißleine ziehen, um die Blamage gerade noch rechtzeitig zu verhindern. ♦ GB/AW



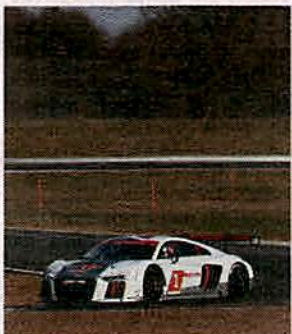
Darren Cox



Alles vorhanden: Auf 2500 Quadratmeter Lagerfläche mangelt es nicht an (Ersatz-)Teilen



Noch nur Ausstellungsfläche: Räume der Motorenentwicklung



Lautester in Neuburg: R8 LMS

12h Sebring

Favoriten-Sieg und Podium für «Rocky»



Da war die Welt der LMP2-Teams noch in Ordnung: ESM und Krohn führen das Feld nach dem Start in Kurve eins

Von ARNO WESTER

Bei der 63. Auflage des 12h-Rennens in Sebring fuhr Mike Rockenfeller zum ersten Mal als Dritter auf das Podium. Der Sieg ging an die Corvette-Markenkollegen von Action Express Racing.

Wir erinnern uns noch gut an das vergangene Jahr, als fast die Hälfte der Distanz neutralisiert wurde! Diesmal fuhr das Safety Car nur sechs Mal für insgesamt 1:57:27 Stunden auf die Strecke. Und: Im Gegensatz zum letzten Jahr, als die taktisch klug operierende Truppe von Chip Ganassi die letzte Unter-

brechung zum Sieg nutzte, war diesmal bereits vor der letzten Gelbphase eine Vorentscheidung gefallen.

Die fiel exakt nach 8:38 Stunden in Runde 246, als Sébastien Bourdais in seiner Corvette den zweitplatzierten Ganassi-Ford-Riley von Scott Pruett überholte und damit alleine in der Führungsrunde war. Der letztjährige Sieger Pruett musste sich nun mehr nach hinten als nach vorne orientieren, denn Rockenfeller kam von hinten stark auf. Der ehemalige DTM-Champion lieferte sich später bei hereinbrechender Dunkelheit mit Pruett-Teamkollege Joey Hand einen rundenlangen und begeisternden Zweikampf,

von dem auch die direkt dahinter in Lauerstellung liegenden Taylor-Brüder Jordan und Ricky profitierten. Weil dann bei den beiden letzten Boxenstopps ein hydraulischer Wagenheber an Rockenfellers Corvette streikte, was mehr als 30 Sekunden kostete, lag Schlussfahrer Richard Westbrook plötzlich nur noch auf Rang vier. Der Brite konnte am Ende zumindest noch Platz 3 retten.

Damit war Rockenfeller aber trotzdem nicht zufrieden. «Es gab heute nur ein Auto, das nicht zu schlagen war», meinte «Rocky», der zwischenzeitlich sogar in Führung lag, aber gegen Bourdais' Teamkollegen João Barbosa und Christian Fit-

tipaldi keine Chance hatte: «Diese Corvette ist einfach überall ein bisschen besser.»

Kooperation bis 2020

Erwähnenswert war ansonsten noch, dass die offenen Prototypen, die im Qualifying geblüht hatten, über die Distanz wie in Daytona chancenlos waren.

Am Rande des ältesten US-Langstreckenrennens stellte ALMS-Gründer Donald Panoz ein neues Konzept für ein GT-Auto vor, das auf dem DeltaWing basieren soll. «Ziel ist, mit dem ersten Prototyp noch in diesem Jahr zu fahren», sagte der 80-Jährige, der mit diesem Projekt offenbar vor allem ein Ziel verfolgt: in Le Mans anzu-

treten. «Ich war schon immer ein Fan von diesem Rennen, und die Verantwortlichen (gemeint ist der ACO, d. Red.) ermutigen ja immer wieder zu neuen Technologien.»

Noch steht allerdings nicht fest, in welcher Klasse (GTE oder GT3) der DeltaWing GT, der um ein Aluminium-Chassis gebaut und von einem Vierzylinder-Turbomotor angetrieben wird, fahren kann. Für die Entwicklung des Sportwagens hat die DeltaWing Technology Group den früheren Panoz-Designer Brian Willis verpflichtet.

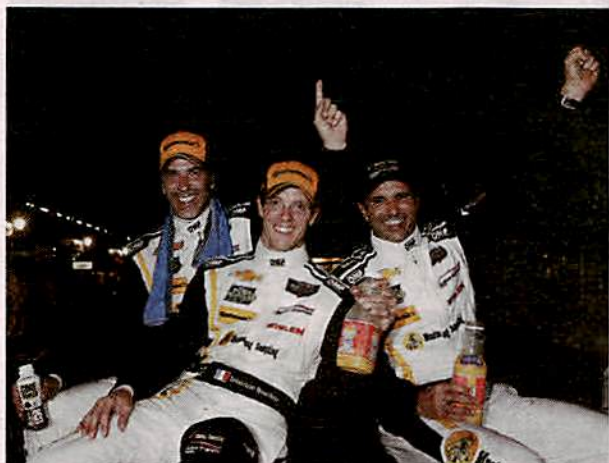
«Don» Panoz selbst dürfte am vergangenen Freitagabend bei einer Gala erfreut zur Kenntnis genommen haben, dass IMSA



Lag im letzten Rennviertel schon unangefochten vorn: die siegreiche AER-Corvette



Gute Dritte: Visit-Florida-Team



Sieg-Fahrer (v.l.): J. Barbosa, S. Bourdais, C. Fittipaldi



Endlich Podium: «Rocky»



PC-Sieger: PR1-Oreca



Einzigartige Atmosphäre: Abenddämmerung in Sebring

UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Sebring/USA: 6,019 km; 12h-Rennen; 46 Autos gestartet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.
 1. Barbosa/Fittipaldi/Bourdais (Corvette DP) 340 Runden; 2. R. Taylor/J. Taylor/Angelelli (Corvette DP) +1 Rdn.; 3. Westbrook/Valiante/Rockenfeller (Corvette DP) +1 Rdn.; 4. Hand/Prutti/Dixon (Riley-Ford) +1 Rdn.; 5. Curran/Cameron/Papis (Corvette DP) +2 Rdn.; 6. Guasch/Palmer/Kimber-Smith (Oreca FLM09) +6 Rdn. (1. PC); 7. Bennett/Braun/Gue (Oreca FLM09) +6 Rdn. (2. PC); 8. Krohn/Jönsson/Pia (Ligier JS P2 - Judd) +6 Rdn. (6. P); 9. Mee/French/Daly (Oreca FLM09) +7 Rdn. (3. PC); 10. Magnussen/Garcia/Briscoe (Chevrolet Corvette C7.R) +19 Rdn. (1. GTLM); 11. Kaffer/Fischella/Bertolini (Ferrari F458 Italia) +10 Rdn. (2. GTLM); 12. Sellers/Henzler/Long (Porsche 911 RSR) +11 Rdn. (3. GTLM); 13. Edwards/Luhr/Klingmann (BMW Z4 GTE) +11 Rdn. (4. GTLM); 14. Tandy/Pilet/Lietz/Bamber (Porsche 911 RSR) +12 Rdn. (5. GTLM); 15. James/M. Farnbacher/Riberas (Porsche 911 GT America) +22 Rdn. (1. GTD); 16. Nielsen/Davison/Davis (Aston Martin V12 Vantage) +22 Rdn. (2. GTD); 17. Dalla Lana/Lamy/Turner/Lauda (Aston Martin Vantage V8) +22 Rdn. (6. GTLM); 18. Sweedler/Bell/Lazzaro (Ferrari 458 Italia) +22 Rdn. (3. GTD); 19. Carter/Goossens/Keating/Lawrence (Dodge Viper SRT) +23 Rdn. (4. GTD); 20. Haase/Miller/von Moltke (Audi R8 LMS) +23 Rdn. (5. GTD)
 Nächstes Rennen: 18. April, Long Beach, Kalifornien/USA
 Internet: www.imsa.com

GTD-Klasse Sebring

Farnbacher im Glück

Der verdiente Sieg, der Porsche in der GTLM-Klasse (siehe unten) verwehrt blieb, gelang in einem dramatischen Finale in der GTD-Klasse. Unter dem Druck von Jeroen Bleekemolen (SRT-Dodge Viper) geriet Mario Farnbacher mit seinem Porsche 911 GT America neun Minuten vor Schluss nach einem Verbrenner neben die Strecke und büßte dabei mehr als zehn Sekunden ein.

passiert ist, ist einfach nur krass») noch seine Teamkollegen Ian James und Alex Riberas sowie Davis/Davison/Nielsen (Aston Martin) und Bell/Lazzaro/Sweedler (Ferrari) über ihre Podestplätze. ♦ AW



Porsche von Farnbacher & Co

Drei Marken auf Podest

Der so nahe Sieg schien verspielt, als das Unfassbare geschah: Bleekemolen kam plötzlich an die Box, weil die Motortemperatur im roten Bereich war – das Aus! So freuten sich neben Farnbacher («Was hier

GTLM-Klasse Sebring

Defekte statt Siegerjubiläum

BMW und Vorjahressieger Porsche waren mit großen Hoffnungen nach Sebring gereist, aber das nötige Rennglück war nicht auf ihrer Seite. Bei BMW wollte man exakt auf den Tag genau 40 Jahre nach dem ersten Triumph am 21. März 1975 erneut in Sebring gewinnen, wenn diesmal auch «nur» die GTLM-Klasse. Aber die berühmte Startnummer 25 am weißen Z4 mit blau-roten Streifen, brachte dem RLL-Team kein Glück.

Lucas Luhr nicht zufrieden. Wegen Problemen mit der Servolenkung kämpfte Lucas Luhr am Ende mit stumpfen Waffen.

Obwohl die beiden Werks-Porsche aus der ersten Reihe gestartet waren und die meisten Führungsrunden absolvierten, wurde die starke Vorstellung nicht belohnt. An der Startnummer 911 beklagten Richard Lietz, Patrick Pilet und Nick Tandy Schaltprobleme, und bei der 912 ließ sich das linke Hinterrad nicht lösen. Die Positionen 5 und 7 waren deshalb nur ein schwacher Trost. Nutznießer waren die



W. Henzler

Corvette staubte ab

Wegen eines gebrochenen Vorderachsträgers fielen Bill Auberlen, der die schnellste GT-Runde fuhr, Augusto Farfus und Dirk Werner weit zurück und belegten schließlich Rang 8. Obwohl vier Plätze besser, waren auch John Edwards, Jens Klingmann und

USCC-Rekordgewinner Antonio Garcia und Jan Magnussen sowie Ryan Briscoe, gegen die in Sebring der Risi-Ferrari (mit u. a. Pierre Kaffer) und Wolf Henzler im Falken-Porsche das Nachsehen hatten. ♦ AW



Sieg abgestaubt: Corvette von Garcia/Magnussen/Briscoe

und der ACO ihre 2013 in Sebring vereinbarte Zusammenarbeit um sechs weitere Jahre bis 2020 verlängert haben. «Diese Partnerschaft macht es für unsere Topteams einfacher, in Le Mans konkurrenzfähig zu sein», meinte IMSA-Präsident Jim France. Sein Pendant beim ACO, Pierre Fillon, sagte artig: «Wir teilen mit Jim France die gleichen Werte und verfolgen die gleichen Ziele.» So wird es bereits 2016 neue Regularien für die GTD-Kategorien geben. In der GTD-Klasse wird dann bis einschließlich 2019 mit GT3-Sportwagen nach FLA-Reglement gefahren. Für 2017 ist dann ein neues Prototypen-Reglement vorgesehen. ♦

NACHRICHTEN

DRS jetzt drei- statt einmal pro Runde

DTM Neben dem neuen Rennformat ändern sich auch die Regeln für die Überholhilfe DRS. Statt einmal darf der Klappflügel nun dreimal pro Runde flachgestellt werden. Dafür muss man nun aber bis auf eine Sekunde am Vordermann dran sein – bisher waren es deren zwei. Das soll vor allem im Samstagsrennen ohne Stopp für zusätzliche Spannung sorgen.

Zum ersten Mal neue Reifen getestet

ADAC GT Masters Nachdem die für drei Saisons (2012 bis 2014) geschlossene Reifenpartnerschaft mit Yokohama plangemäß endete, steht bekanntlich Pirelli als neuer Reifenlieferant in den Startlöchern. Vergangene Woche hatten die Teams erstmals Gelegenheit, mit den italienischen Pneu zu testen. Vor Ort waren Fahrzeuge von allen in der Serie vertretenen Herstellern. Die nächste Testmöglichkeit gibt es am 8./9. April an gleicher Stelle, dann findet in der Magdeburger Börde nämlich der offizielle Testtag statt.

Auftakt mit Stars, aber ohne Sieger

RCN Wegen starken Regens, Hagel und teilweise Schnee musste der Saisonauftakt auf der Nürburgring-Nordschleife vorzeitig abgebrochen werden. Einen Gesamtsieger gab es deshalb nicht, nur drei punktgleiche erste Tabellenführer, die jeweils gleich viele Klassengegner schlagen konnten. Unter den Teilnehmern waren auch Gabriele Tarquini, Tiago Monteiro und Stefano d'Aste, die sich mit solchen Starts auf das WTCC-Rennwochenende auf der Nordschleife im Rahmen des 24h-Rennens vorbereiten.

Dauer-Meister beim 1. Lauf geschlagen

GLP Nachdem Holger Träger/Alexander Keller (VW Golf) im letzten Jahr alle Läufe und so auch die Meisterschaft gewinnen konnten, lief der Saisonstart 2015 für die Bochumer nicht ganz nach Plan: Sieger wurden – mit 0,6 Punkten Vorsprung (umgerechnet 0,06 Sekunden) auf die Champions – Stefan Kunze und Christian Vidal (BMW M3), die damit auch erste Tabellenführer sind. ♦ MBR

DTM

Die neue Offenheit



Mercedes: Für den Angriff auf der Strecke hat man im Hintergrund des HWA-Teams viel umgestellt

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Mehr Kommunikation und Offenheit sollen den Auftritt der Mercedes-Werksmannschaft von HWA unter dem neuen Teamchef Ulrich Fritz prägen. Diese Woche erste ITR-Testfahrten in Estoril. Nürburgring-Rennen schon im Juli?

So offen hat man die Schwaben aus Affalterbach tatsächlich selten erlebt. Bereitwillig lässt und lädt man Journalisten ein, sich einmal die Räumlichkeiten und Gegebenheiten der mehrfachen DTM-Meisterrichter anzuschauen. CFK-Werkstatt, Werkshalle, Motorenentwicklung samt -prüfstand, Boxenstopptraining – diese neue Offenheit gefällt. Und soll auch sportlich wieder einen Umbruch einläuten.

Zuletzt wurden die «Sternkrieger» in der DTM unter Wert geschlagen. So sehr, dass man beim Saisonauftakt 2014 um rund eine Sekunde der Konkurrenz hinterherfuhr. Eine der Konsequenzen damals: Gerhard Ungar musste nach 26 Jahren HWA verlassen. Kommissarisch übernahm Ulrich Fritz seine Aufgaben, welcher mittlerweile zum festen Teamchef aufgestiegen ist.

«BMW hat ein neues Umfeld geschaffen», nennt Fritz einen der Gründe, wieso der Stern ins

Hintertreffen geraten ist. Nachdem man im BMW-Einstiegsjahr 2012 noch mithalten konnte, ist man 2013 und vor allem 2014 immer mehr gegen die Gegner aus München und Ingolstadt abgefallen.

Unterstützung vom FI-Team

Mit «einigen Änderungsprozessen» soll es nun wieder zurück zu alter Stärke gehen. Nicht nur am Auto, auch am Team wurde deshalb über den Winter gearbeitet. «Motorsport ist Teamarbeit», so Fritz, der zudem viel mit den Fahrern gearbeitet hat. Die «dürfen» sich darüber hinaus wieder stärker profilieren, müssen sich nicht mehr so stark in das enge Korsett des Marketings pressen lassen. Die neue Offenheit ist also auch eine gewisse neue Lockerheit. Und die kann ja bekanntlich manchmal Berge versetzen.

«Das Ziel ist natürlich immer, um die Meisterschaft zu fahren», sagt Fritz, «aber man muss auch sehen, wo wir herkommen. Wir wollen um Siege fahren und das Auto konstant am arbeiten halten», so die ausgegebene Zielsetzung.

Unterstützung gibt es dabei auch aus Brackley, wo die Formel-1-Basis von Mercedes beheimatet ist. Dass das stärkere FI-Engagement den Stern in der DTM geschwächt habe, wie von einigen behauptet oder vermutet, widerspricht Fritz. «Die Formel 1 ist mehr Chance als

Belastung. Wir haben einen engen Austausch mit Brackley.» Auch Toto Wolff als Motorsport-Oberhaupt der Stuttgarter habe sich stark eingebracht. «Wir stehen fast täglich per Telefon oder E-Mail im Kontakt», bestätigt der HWA-DMT-Chef.

Mercedes muss in Sachen DTM übrigens einen kleinen Kraftakt vollbringen. Trotz «eingefrorener» Autos muss der Stern innerhalb drei Jahren drei neue DTM-Boliden bauen. Nach ersten Einsätzen zum Saisonende 2014 steht der neue C63 vor seinem ersten vollen Jahr in der DTM, wobei man das Auto noch nicht so gut kennt wie die Konkurrenz ihre Boliden. Zur Saison 2016 kommt der Nachfolger des aktuellen C63, während BMW und Audi weiterhin mit dem M4 und dem RS 5 DTM antreten. Und für 2017 wird mit dem neuen Motorenreglement erneut ein komplett neues Auto fällig.

Während in dieser Woche von Mittwoch bis Freitag die drei in der DTM engagierten Hersteller zum ersten offiziellen ITR-Test ins portugiesische Estoril ausrücken, wird hinter den Kulissen über eine mögliche Änderung im Rennkalender diskutiert. Denn durch den Wegfall des Formel-1-Rennens am Nürburgring, das für den 19. Juli angesetzt war, könnte das DTM-Rennen nun früher stattfinden. Die Verantwortlichen am Ring wollen das eigentlich



HWA-DMT-Chef Ulrich Fritz



Nürburg: Rennen im Juli?

für die Formel 1 vorgesehene Zeitfenster «für andere Veranstaltungen öffnen».

Der Wunsch vieler DTM-Fans: Statt des wegen Regengefahr ungeliebten September-Termins sollen die Läufe am Nürburgring am Wochenende des ursprünglich geplanten FI-Laufs stattfinden (19.7.). BMW-Motorsportdirektor Marquardt wollte am Rande des 12h-Rennens in Sebring eine Verschiebung auf MSA-Nachfrage zwar nicht kategorisch ausschließen, sieht aber derzeit keinen akuten Handlungsbedarf.

Auch ARD muss zustimmen

Bis es so weit sein könnte, müssen nämlich von der DTM-Dachorganisation ITR noch einige Hürden übersprungen werden. So bedarf es beispielsweise auch der Zustimmung des DTM-TV-Partners ARD.

Sollten sich alle Parteien auf den 19. Juli verständigen, würde die DTM am bisherigen Termin (27. September) auch dem Formel-1-Rennen in Japan aus dem Wege gehen. Allerdings hätte die Terminrochade auch Nachteile: Die DTM gastiert nur eine Woche vor dem möglichen neuen Renntermin in Zandvoort (10.-12. Juli), und die Rennpause zwischen der vorletzten Veranstaltung in Oschersleben (11.-13. September) und dem traditionellen Saisonfinale in Hockenheim (16.-18.10.) würde dann fünf Wochen betragen. ♦

Macau-Grand-Prix 2015

Das GT-Weltfinale steht

Viel wurde darüber spekuliert und geredet. Seit der FIA-Weltratssitzung letzten Freitag in Genf ist es offiziell: Das GT-Weltfinale kommt, es heißt «GT3 World Cup» und findet 2015 im Rahmen des Macau-Grand-Prix statt.

In den vergangenen Jahren wurde das 2008 erstmals ausgetragene GT-Rennen im Rahmen des Macau-Grand-Prix (Macau GT Cup) immer mehr zu einem Who's who der Sportwagenspezialisten. Unvergessen so zum Beispiel die drei Siege in Folge zwischen 2011 und 2013 von Audi-Pilot Edoardo Mortara oder auch der Triumph von Maro Engel, der mit seinem Mercedes SLS 2014 die Siegesserie von «Edo» stoppte.

Ein Wunsch geht in Erfüllung

Aus dem Macau GT Cup wird in diesem Jahr der GT World Cup. Dieses «Weltfinale» für GT3-Rennfahrzeuge wurde vergangenen Freitag auf der FIA-Weltratssitzung in Genf ab-



Starkes Feld (Foto: 2014) beim Start zum Macau GT Cup



Schon drei Gesamtsiege: Edoardo Mortara als Macaus GT-König

gesegnet. Damit wird nicht nur aus Sicht der vielen Aktiven in den entsprechenden Klassen weltweit ein Traum wahr. Wie DMSB-Generalsekretär Christian Schacht im Gespräch mit MSA verriet, ist nun auch ein ausdrücklicher Wunsch von ihm, auf den er zwei Jahre hingearbeitet habe, in Erfüllung gegangen.

Mit dem Spezialevent ist die Lücke ausgefüllt, welche die Tourenwagen-WM (WTCC) mit ihrem Weggang aus der

Spielermetropole hinterlassen hatte. Vielleicht, so glauben zumindest einige Insider, kann das GT-Rennen sogar das berühmte Formel-3-Weltfinale in den Schatten stellen.

Noch nicht klar ist, welche Rolle die TCR International Series beim diesjährigen Macau-Grand-Prix spielen wird. Die neue Serie von Promoter Marcello Lotti hat für das entsprechende Wochenende rund um den 21./22. November noch einen offenen Termin im Renn-

kalender. Auch deshalb halten sich zähe Gerüchte, dass die TCR die WTCC als Tourenwagenserie in Macau ersetzt. Abzuwarten bleibt nun nur noch, ob das jetzt angesetzte GT-Weltfinale Auswirkungen auf derartige Planungen hat.

Kritik zum GT3 World Cup kommt ausgerechnet aus den Reihen vieler Fans. Nicht der Umstand, dass es einen solchen Cup gäbe, sei das Problem. Ganz im Gegenteil. Was die Kritiker, möglicherweise zu Recht,

monieren, ist der doch sehr spezielle Stadtkurs. Viele befürchten, dass nach dem Qualifying aufgrund weniger Überholmöglichkeiten auch das Rennergebnis weitgehend feststeht. Oder, noch schlimmer, dass es ein Rennen hinter dem Safety Car geben wird.

Wie die Erfahrungen aus dem Macau GT Cup zeigen, sind solche Befürchtungen aber kaum fundiert. Zumal, wenn sich die gesamte GT3-Weltelite ein Stelldichein gibt. ♦ MBR/AW

MOTORSPORT aktuell ZEIT ZUM SPAREN!

10-für-7-Angebot: Jetzt 10 Ausgaben zum Preis von 7 lesen – plus Armbanduhr als Geschenk!

1. PROS Sport-Chrono „HI-POWER“

Multitalent in Form und Funktion: vielseitiger Sport-Chronograph mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion mit Rundenzeitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, blauer Zifferblattbeleuchtung und Edelstahlboden. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm.



GRATIS
für Sie zur Wahl

2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr

Ein absoluter Hingucker im sportlichen Design: poliertes und teilweise gebürstetes Gehäuse, drehbare Lunette, Mineralglas, Datumlupe, schwarzes Zifferblatt, nachleuchtende Stab-Zeiger und schwarz-rotes Textilarmband. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.



3. Avialic Armbanduhr „Canova“

Elegante, schwarze Armbanduhr mit solidem Metallgehäuse, Edelstahlboden, Mineralglas, klassischem Zifferblatt mit aufgesetzten silbernen Indizes und Datumsanzeige. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.



Onlinebestellung: www.motorsport-aktuell.com/probeabo

Telefonische Bestellung: ☎ +49 (0)711 3206-8888 Bitte Uhr Ihrer Wahl und Bestellnummer 1213326 angeben. Dieses Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

Ihre Vorteile: ■ Über 30 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf ■ Uhr gratis ■ alle Ausgaben pünktlich frei Haus ■ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberaschel (Vorsitz), Helmut Dührkop, Dr. Michael Ratjke, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

VLN

180 Starter dabei



Beim VLN-Saisonauftakt zahlreich im Einsatz: GT3-Rennwagen wie von Porsche und Audi

Am Samstag (28. März) startet die VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring in ihre 39. Saison. Erstmals ist für die Teilnahme bei der VLN, beim 24h-Rennen und beim 24h-Qualifikationsrennen eine Zulassung, die «DMSB-Permit Nordschleife», zwingend erforderlich.

Mit 247 fest eingeschriebenen Autos respektive Fahrern ist die Serie für dieses Jahr sehr gut aufgestellt – auch bedingt durch die internationale Ausrichtung der Serie, sind nun erstmals auch Inhaber von Nicht-DMSB-Lizenzen punktberechtigt.

Hoch im Kurs stehen weiterhin die drei kostengünstigen

und mit ordentlichem Preisgeld ausgestatteten Cups von Opel (15 Starter), BMW (17) und Toyota (8), wobei jedoch noch nicht alle Autos voll besetzt sind. Da bis zum 24h-Rennen im Mai nicht einmal mehr sechs Wochen verbleiben, ist der Anhang an «Knallerautos» beim Saisonauftakt gewaltig.

Premiere für den SCG003

Neben zahlreichen Audi, BMW, Mercedes und Porsche werden ein Nissan, ein Aston Martin und zwei Bentley die GT3-Szene bereichern. Das absolute Glanzlicht dürften jedoch die beiden SCG003 des Milliardärs James Glickenhaus sein, die auf der Nordschleife ihr Renndebüt erleben sollen. Bereits 2011 und

2012 hatte der reiche Ami mit seinem Projekt P4/5 Competition (basierend auf einem Ferrari 430 GT2) für viel Furore gesorgt. Statt Ferrari-PS ist nun Japan-Power angesagt: Die neuen, in Italien gebauten Prototypen werden jetzt von einem 3,5-Liter-Honda-Biturbo mit gut 530 PS angetrieben.

Bei der Fülle von echten «Schmankern» wäre es den über 180 Teams sowie den zahlreichen Fans an der Strecke zu wünschen, dass der VLN-Saisonauftakt bei deutlich besserem Wetter abliefe als das Pendant der RCN am letzten Samstag, wo von Regen über Graupel bis hin zu Schneefall das gesamte Niederschlagsspektrum geboten wurde. ♦ MB

TCR International Series

Engstler startet im Audi

Mit viel Spannung wird erwartet, was später als Startpunkt einer großen Sache bezeichnet werden dürfte: Das erste Rennen der neu geschaffenen TCR-Kategorie debütiert am Wochenende in Malaysia.

Mit anfangs 17 Startern ist das Feld der Tourenwagenserie quantitativ ähnlich aufgestellt wie das der Formel 1. Sonst verbindet die TCR aber nichts mit der Serie, in deren Rahmen sie beim Auftakt antritt.

Münnich dabei, Engstler im TT

Praktisch in letzter Sekunde gab es noch ein paar News: Zum einen sind die ersten TV-Deals besiegelt, wobei in Deutschland zum aktuellen Zeitpunkt nur jene Rennfans die Action live verfolgen können, welche Motors TV empfangen können.

Aus deutschsprachiger Sicht gibt es mit René Münnich, wel-

cher an der Seite seines letztjährigen WTCC-Teamkollegen Gianni Morbidelli einen weiteren der West-Coast-Honda pilotiert, einen Neuzugang.

Münnich ist damit der zweite Deutsche neben Urgestein Franz Engstler. Der Allgäuer und mit Mikhail Grachev auch einer seiner Teamkollegen schwenken dabei zum Saisonstart noch einmal in Sachen Fahrzeug um. Statt des Leon Cup Racers fährt man einen der neuen Audi TT in Cup-Version.

Weil die Marketing-Strategie des Engstler-Rennstalls mit Hauptsponsor Liqui Moly den Einsatz von Fahrzeugen eines deutschen Herstellers vorsieht, ein möglicher Kunden-Golf aber seitens VW noch immer in der Erprobungsphase steckt, kam es dank Ausnahmegenehmigung zum Wechsel. Eigentlich passt der TT dank seiner Karosserieform nämlich nicht ins TCR-Reglement. ♦ MBR



Hält zu Saisonbeginn als Engstler-Auto her: Audi-TT-Cup-Version

NASCAR Fontana

Keselowskis Überraschungs-Coup

Die Fahrer von Stewart-Haas-Racing und aus dem Gibbs-Rennstall bestimmen den fünften Saisonlauf. Der Sieger kam am Ende mit Brad Keselowski aber überraschend aus der Penske-Mannschaft.

Es hätte das Rennen von Kurt Busch werden können – ja vielleicht sogar müssen. Der Rückkehrer holte sich am Freitag die Pole Position und am Rennsonntag die meisten Führungsrunden (65). Auch in die letzte Runde ging der Stewart-Haas-Fahrer als Leader, doch dann wurde er von Spätstarter Brad Keselowski überrumpelt. Der hatte sich für den zweiten Versuch eines Green-White-Checkered-Fi-



Brad Keselowski

nish Busch und Teamkollege Kevin Harvick zurechtgelegt und schnappte sich beide auf der Innenlinie.

Gibbs-Piloten mit Riesenpech

Bitter für Busch: Nach einem Mauerkuss fiel er sogar noch hinter Harvick auf P3 zurück, wobei der Champion damit seine Serie der Top-2-Resultate auf deren acht ausbaut. Einzig «King» Richard Petty schaffte mit elf (1975), zweimal zehn (1967/1971) und einmal neun (1964) Rennen unter den Top 2 in Folge noch bessere Serien.

Einen äußerst gemischten Abend erlebte der Toyota-Rennstall von Joe Gibbs Racing. Denny Hamlin hatte mit seinen 56 Führungsrunden lange die

Führung auch in dieser Kategorie inne, kurz vor Schluss aber patzte seine Boxencrew bei einem Gelb-Stopp, ließ einen Reifen arglos rumrollen und bescherte seinem Piloten damit eine Strafe. Von P3 ging es bis auf zeitweise P30 (am Ende P28) zurück.

Teamkollege Matt Kenseth hatte bis 13 Runden vor dem geplanten Rennende über 40 Führungsrunden gesammelt und führte auch bis zur in dieser Runde ausgerufenen Debris-Caution. Beim Boxenstopp aber riss eine Antriebswelle ab. Auch Carl Edwards sammelte eine Lead Lap und wurde noch 13. Kyle Buschs Ersatzmann im vierten Gibbs-Toyota, David Ragan, war trotz eines Drehers mit P18 der einzige weitere Toyota in den Top 20.

Beide Penske-Piloten im Chase

Im Penske-Team herrscht dagegen absolute Jubelstimmung.

«Nach fünf Rennen beide Autos im Chase zu haben, ist super», freute sich Sieger Keselowski. Tatsächlich ist die Ford-Mannschaft rund um Daytona-Sieger Joey Logano (P7) und Keselowski das einzige Team, das beide

Fahrer in trockenen Chase-Tüchern hat – vorausgesetzt, wie immer, es gibt nicht mehr als 16 verschiedene Sieger in der Regular Season, beide Fahrer treten immer an und sie liegen in den Top 30 der Tabelle. ♦ MBR

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Fontana/Kalifornien (USA): 209 Rdn. à 3,218 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Brad Keselowski (Ford); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Kurt Busch (Chevrolet); 4. Paul Menard (Chevrolet); 5. Ryan Newman (Chevrolet); 6. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 7. Joey Logano (Ford); 8. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 9. Jimmie Johnson (Chevrolet); 10. Jeff Gordon (Chevrolet); 11. Aric Almirola (Ford); 12. Justin Allgaier (Chevrolet); 13. Carl Edwards (Toyota); 14. Tony Stewart (Chevrolet); 15. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 16. Austin Dillon (Chevrolet); 17. Kasey Kahne (Chevrolet); 18. David Ragan (Toyota); 19. Danica Patrick (Chevrolet); 20. Chris Buescher (Ford); 21. Jamie McMurray (Chevrolet); 22. Brett Moffitt (Toyota); 23. Casey Mears (Chevrolet); 24. Cole Whitt (Ford); 25. Landon Cassill (Chevrolet); 26. Kyle Larson (Chevrolet); 27. Brian Scott (Chevrolet); 28. Denny Hamlin (Toyota); 29. Trevor Bayne (Ford); 30. Clint Bowyer (Toyota); 31. Matt Kenseth (Toyota); 32. Greg Biffle (Ford); 33. Alex Bowman (Chevrolet).
Stand nach 5 von 36 Rennen: 1. Harvick 225 Punkte; 2. Logano 197; 3. Truex Jr. 192; 4. Earnhardt Jr. 164; 5. Keselowski 163; 6. Newman 162; 7. Johnson 159; 8. Kahne 159; 9. Menard 152; 10. Almirola 138; 11. Allmendinger 137; 12. Mears 132; 13. Kenseth 127.
Nächstes Rennen: 29. März, Martinsville/Virginia (USA)
Internet: www.nascar.com

DAS IST MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift macht den Unterschied: Noch mehr Tests und Experten-Tipps, die aktuellsten Neuheiten und die schönsten Reiseziele. Das ist MOTORRAD. Gedruckt, online und als App.

MIT STARKEM EXTRA:
TERMINE 2015.
JETZT IM HANDEL.



» MOTORRADONLINE.DE

Schaut trotz Überlegenheit seines Teams noch skeptisch: VW-Motorsportdirektor Jost Capito

Von REINER KUHN

Nach nur drei von 13 WM-Läufen sind Weltmeister Sébastien Ogier und das Team Volkswagen Motorsport 1 der Konkurrenz um Längen voraus. Volkswagen-Motorsportdirektor Jost Capito über die erdrückende Dominanz, aber auch über das wieder einmal schwächelnde Dauertalent Jari-Matti Latvala.

Drei Rallyes, drei Siege. Die Weltmeister von Volkswagen scheinen da weiterzumachen, wo sie im Vorjahr aufgehört haben.

JOST CAPITO: Ja, so kann man das sehen. Und darüber freuen wir uns. Denn einerseits sind wir prima in die Saison gestartet, andererseits ist der Abstand weiterhin gering.

Mit 34 Punkten Vorsprung führt Ogier die WM-Tabelle vor Teamkollege Andreas Mikkelsen an. Ist die WM nach nur drei Läufen gelaufen?

Schön wär's. In Monte Carlo hat der Séb (Ogier) erst dominiert, als Sébastien Loeb weg war und alle anderen irgendwelche Fehler gemacht haben. In Schweden lagen vor der allerletzten Prüfung drei Fahrer innerhalb von fünf Sekunden. Und auch in Mexiko war Jari-Matti bis zu seinem Patzer dicht dran. Da kann man kaum von einer Dominanz sprechen. Im Gegenteil, es waren drei spannende Rallyes und Weltmeister Ogier hat den besten Job gemacht.

Also keine Parallele zur Überlegenheit und Dominanz von Mercedes in der Formel 1? Auch dort riecht es nach Langeweile.

Es gab und wird immer Teams oder Fahrer geben, die dominieren, ob in der Formel 1 oder der Rallye-WM. Und ehrlich gesagt, ist es mir lieber, wenn wir es sind. Aber von Langeweile sind wir weit entfernt.

Die Konkurrenz scheint aktuell aber kaum in der Lage, mithalten zu können.

Das ist nicht mein Problem. Das Reglement ist klar und für alle gleich. Wie eingangs gesagt, hat Loeb bei der Monte, aber auch Thierry Neuville in Schweden und zu Beginn in Mexiko gezeigt, dass auch unsere Wettbewerber wissen, wie es geht. Der Unterschied ist geringer, als es derzeit aussieht.

Aber nur Volkswagen ist mit einem komplett neuen World Rally Car in die Saison gestartet. Stillstand bedeutet im Motorsport Rückschritt. Das Technische Reglement der Rallye-WM ist aber so eng, dass man gar keine großen Sprünge machen kann. Zudem war der Vorjahres-Polo R WRC schon richtig gut, wie Andreas (Mikkelsen) beweist, da er ja erst beim fünften Lauf in Portugal auf das aktuelle Auto umsteigen wird. Macht also eher das Gesamtpaket den Unterschied?

VW-Motorsportdirektor Jost Capito

«Von Langeweile sind wir weit entfernt»

Zur Person

Jost Capito

Geburtstag 29. September 1958

Geburtsort Neunkirchen (D)

Herkunftsland Deutschland

WERDEGANG

1985-1989 BMW, Motorenentwicklung
1989-1996 Leitung Markenpokale und (ab 1993) Organisation bei Porsche
1996-2001 Mitglied Geschäftsleitung im Formel-1-Team von Sauber
2001-2007 Direktor Special Vehicle Engineering bei Ford Europa und (ab 2003) Motorsport und Performance
2008 Vehicle Line Direktor Ford Europa
2009-2012 Direktor Global Performance bei Ford Motor Company
ab Mai 2012 Motorsportdirektor VW

Hobbys: Familie (3 Kinder), Motorrad- und Skifahren

Schon eher. Es ist aber schwer zu sagen, wie viel am Auto liegt, wie viel an der Reifenwahl oder an der Startposition. Hätten sich in Mexiko am Freitag nicht so viele rausgehauen und am Samstag vor Séb auf die Bahn gemusst, er hätte kaum gewonnen. Klar ist aber auch: Ich bin mit dem Auto, dem Team und den Fahrern zufrieden. Langweilig wird es schon deshalb nicht, weil es bei uns keine Teamor-

«Jeder der drei VW-Fahrer hat die gleichen Chancen.»

JOST CAPITO

der gibt, und alle drei Fahrer auf fast gleichem Niveau fahren.

Soll heißen, auch Mikkelsen könnte um den Titel fahren?

Von mir aus gerne. Alle drei VW-Fahrer bekommen das gleiche Material und wissen, was der andere macht. Alle Daten liegen offen auf dem Tisch. Jeder hat die gleichen Chancen. Andreas hat gelernt, konstant schnell zu fahren. Bei den drei vergangenen Rallyes stand er immer auf dem Podium. Wer zuverlässig Punkte holt, kann am Ende ganz oben stehen. In Mexiko hat er gezeigt, wie clever man agieren kann.

Anders als Jari-Matti Latvala. Was sagen Sie zu seinen Nullrunden in Schweden und Mexiko?

Klar ist das nicht das, was wir oder er sich erhofft haben. Aber im Grunde zeigt es, wie dünn die Luft an der Spitze ist.

Keine Kritik?

Warum? Platz 2 in Monte Carlo war super, nie war Jari-Matti dort besser. In Schweden machte jeder einen Fehler, auch Séb. Und Andreas machte übrigens zwei. Nur hing Jari-Matti nach seinem Patzer knapp acht Minuten in der Schneewand, die anderen haben nur 45 Sekunden verloren. Jari-Matti hat also nicht mehr Fehler gemacht als die anderen, nur hatte seiner eine größere Bedeutung. In Mexiko eckte er an, als er Druck auf den Führenden machte. Auch das kann passieren.

Milde Worte für einen Fahrer, der immer wieder mal patzt.

Jetzt mal im Ernst: Jari-Matti ist Vizeweltmeister und hatte bis zum zweitletzten Saisonlauf Titelchancen. Auch Ogier hatte im Sommer 2014 eine schlechte Phase. Beide hatten 2014 einen Nuller. Nur weil Jari-Matti jetzt zweimal Pech hatte, sehe ich keinen Handlungsbedarf. Sauer war ich, dass er in Mexiko nach seinem Patzer mit dem beschädigten Auto weiterfuhr statt anzuhalten. Unsere neusten Fahrwerksteile, die er im Gelände

verteilte, sind verschwunden. Da gab es eine klare Ansage, und die hat er auch verstanden. **Latvala bleibt also Teamkollege von Ogier? Oder könnte Mikkelsen aufrücken?**

Ein solcher Wechsel wäre zwar möglich, steht aktuell aber nicht zur Diskussion. Jari-Matti ist bei jeder Rallye siegfähig, das sind nicht viele Piloten.

Volkswagen hat mit dem Weltmeister, dem Vize und dem WM-Dritten die drei besten Piloten im Team. Probleme löst man, wenn sie auftauchen. Aber was sollen wir uns Gedanken über Probleme machen, die wir nicht haben.

2014 gewann VW zwölf von 13 WM-Läufen. Nur den Heimspiel bei der Rallye Deutschland verfehlte man wie schon 2013. Warum klappt das diesmal?

Weil wir 2014 so dicht dran waren, dass wir es eigentlich gar nicht mehr hätten verlieren dürfen. Zudem haben unsere Fahrer und das Auto gezeigt, dass sie das Potenzial dazu haben.

Rechnen Sie mit 13 von 13 möglichen WM-Siegen?

Nein. Ich denke, die Chance dazu war 2014 größer. Citroën Racing bringt noch einige neue Dinge für den DS 3 WRC, M-Sport kommt ab Portugal mit dem neuen Fiesta WRC und Hyundai wird ab Sommer mit einem neu entwickelten i20 WRC angreifen. Leichter wird es kaum.

2014 soll es Pläne für ein VW-Junior-Team in der WRC2 mit zwei VW Polo R RRC gegeben

«2014 war die Chance größer, alle Läufe zu gewinnen.»

JOST CAPITO

haben. Was wurde daraus?

Ja, es gab diese Idee. Es wurde aber beschlossen, diese 2015 nicht zu realisieren. Unsere Infrastruktur ist auf drei Werksautos ausgelegt. Aber man soll niemals nie sagen.

Mit Fabian Kreim hat Skoda Deutschland einen Youngster verpflichtet, der gleich beim ersten DRM-Einsatz siegte. Könnte Kreim 2016 eine Chance im Polo R WRC bekommen?

Im Prinzip hat jeder eine Chance, der das Potenzial hat, Weltmeister zu werden. Aber 2016 ist für einen solchen Fahrer sicher zu früh. Im nächsten Schritt sollte er internationale Erfahrung sammeln – und dann sieht man weiter.

2017 kehrt Weltmarktführer Toyota in die Rallye-WM zurück. Müssen Sie befürchten, dass man Ihre Fahrer abwirbt?

Nein. Ich denke, dass unsere drei Fahrer auch künftig im besten Auto sitzen wollen.

Und wie steht es um Teammitglieder wie Ingenieure?

Wer in der Champions League spielen will, sucht kaum Spieler aus der zweiten Liga. Deshalb bin ich mir sicher, dass man versucht, Personal vom Weltmeister abzuwerben. Ob und wie einfach das geht, liegt auch am Teamegeist oder wie eine Mannschaft funktioniert und harmonisiert. Bis jetzt ist weder auf den Schlüsselpositionen noch beim WM-Einsatzteam ein Mitarbeiter gegangen.

Wie muss man sich den Arbeitsalltag des VW-Motorsportdirektors zwischen den WM-Läufen vorstellen?

Als Geschäftsführer macht man nicht nur Motorsport. Man hat eine Firma mit 200 Mitarbeitern in den unterschiedlichsten Bereichen zu führen. Man muss Jahresabschlüsse machen, hat die Gewerbeaufsicht oder die Steuerprüfung im Haus.

Was reizt Sie am meisten?

Der Wettbewerb, das sich mit anderen messen und sehen, ob man besser oder schlechter ist. So gesehen ist der Kick an den Rallye-Wochenenden natürlich am größten.

Und wie entspannen Sie zwischen Rallye-Läufen?

Das brauche ich nicht, ich bin recht ausgeglichen. Ein Wochenende mit der Familie wirkt da Wunder. Meine Frau und die Kinder leben noch in Amerika, also nutze ich die Anreise nach Mexiko und nun nach Argentinien, um zu vor ein paar Tage bei ihnen zu sein.

Verfolgen Sie als ehemaliges Führungsglied vom Team Sauber die Formel 1?

Die Ergebnisse schaue ich mir an. Aber im TV ein Rennen schauen schaffe ich kaum noch. Das ist mir aber auch nicht so wichtig, dass ich deswegen frühmorgens aufstehen würde, um ein Rennen zu sehen.

Wie sehen Sie den Konflikt zwischen Giedo van der Garde und dem Sauber-Team?

Davon habe ich gelesen, kenne aber keine Details und beschäufte mich nicht damit. Wenn man keine Konditionen kennt, sollte man sich raushalten.

Gibt es beim Volkswagen noch andere Betätigungsfelder neben der Rallye-WM?

Wir haben den auf einem Serienaggregat basierenden Formel-4-Motor und das Formel-3-Triebwerk, welches wie der WRC-Motor vom Weltmotor abgeleitet wurde. Ansonsten ist aktuell weder ein neues Projekt für das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring geplant noch ein Einsteigermodell im Rallyesport. R-Modelle unterhalb der WRC sind Sache von Skoda, so wie der neue Fabia R5. Im Konzern haben wir da eine klare Absprache. ♦

Rallye-WM

Hyundai fehlt Power

Thierry Neuville wird ungeduldig. Bis zum Sommer muss der derzeit Dritte der Rallye-WM-Gesamtwertung noch warten, ehe sein Arbeitgeber Hyundai das neue World Rally Car auf Basis des i20 Coupé erstmals einsetzt. Bis dahin fließen in das aktuelle Auto ein paar Verbesserungen ein.

Doch diese reichen aus Sicht des Belgiers nicht aus, um den Rückstand auf Weltmeister Volkswagen in der laufenden Saison wettzumachen. So soll die verbesserte Einspritzung nur ein bis zwei PS gebracht haben. «Uns fehlen aber immer noch 15», vergleicht der 26-jährige Neuville seinen Dienstwagen mit dem VW Polo R WRC.

Für den WM-Lauf in Argentinien (24.–26. April) kündigte Hyundai nun den ersten Einsatz der Wippenschaltung an. Es ist erneut ein kleiner Schritt nach vorn. Allerdings ist Thierry Neuville weiterhin davon überzeugt, dass er aus eigener Kraft nicht um Siege kämpfen kann. «Mehr als Podiumsplätze wird schwierig», sagt die Hyundai-Speerspitze. ♦ RK



Hyundai: Noch am Aufrüsten

Rallye-WM

Kubica lernt noch

Der Ford-Privatier Robert Kubica markierte in den bisherigen Saisonläufen der Rallye-WM fünf WP-Bestzeiten, aber einen WM-Zähler konnte der ehemalige Formel-1-Pilot nicht einfahren. «Ich habe gelernt, wie ich mit einigen Situationen umzugehen habe», blickt der Pole auf den Beginn seiner dritten WM-Saison zurück und pocht weiter auf seine Unerfahrenheit und den notwendigen Lerneffekt.

2015 kommt für Kubica erschwerend der Reifenwechsel von Michelin auf Pirelli hinzu. «Die Reifen haben eine komplett andere Charakteristik und arbeiten völlig anders. In

Mexiko haben wir die Balance und das Verhalten des Autos verbessert. In Argentinien werden wir sehen, wie wir vorangekommen sind.» Dort erreichte er 2014 mit Rang 6 sein bisher bestes WM-Resultat, das dürfte Mut machen. ♦ RK



Kubica: 2015 punktelos

NACHRICHTEN

Weltrat bestätigt Rallye-Rochade

Rallye-WM Jetzt hat es auch der FIA-Weltrat bestätigt: Die Rallye Korsika (1.–4.10.) ist wieder Teil der Rallye-Weltmeisterschaft und ersetzt das Elsass als Austragungsort. Wie ebenfalls schon vorab zu erfahren war, findet das Finale der Europameisterschaft dafür mit der Rallye du Valais (30./31.10.) in der französischen Schweiz statt.

Irischer Doppelstart für Adam-R2-Trio

Opel Junior Team Um sich optimal auf den nächsten EM-Einsatz bei der Rallye Irland (2.–4.4.) vorzubereiten, starten die beiden Opel-Juni-

oren Marijan Griebel und Emil Bergkvist sowie Cup-Leader Julius Tannert am Wochenende bei der Midland Moto Stages Rallye. Auf das bunt gemischte Starterfeld warten 102 WP-Kilometer, verteilt auf neun Asphaltprüfungen rund um die irische Stadt Roscommon.

Comeback für alte World Rally Cars

International In Tschechien und der Slowakei erleben die World Rally Cars der ersten Generation einen zweiten Frühling. Um die Attraktivität ihrer Meisterschaften zu erhöhen, erlauben die jeweiligen Verbände wieder den Einsatz der vor 2011 homologierten 2l-Turbo-Allradler, die sich nun der modernen R5-Konkurrenz stellen müssen. ♦ RK/MH

MotoGP

Riskanter neuer Sprengstoff

Von IMRE PAULOVITS

Die Dorna bemüht sich seit Jahren, die Kräfteverhältnisse in der höchsten Motorradsport-Klasse möglichst ausgeglichen zu halten und Neueinsteigern eine attraktive Basis zu gewähren. Doch lassen sich das alle beteiligten Hersteller gefallen?

Es ist schon erstaunlich, was die Dorna in den letzten sechs Jahren alles bei den Herstellern durchsetzen konnte. Kostensenkung, Vereinheitlichung der Elektronik, Deckelungen bei der Technik, die zuvor für die unabdingbare Spielweise der großen Hersteller gehalten wurde. Neben all dem hat die Dorna für die kleinen Teams Vorteile eingebracht, bei denen früher jeder Hersteller laut protestierend ausgestiegen wäre. Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta hat einen historischen Hochseilakt vollführt. Er hat wieder mehr Hersteller in der MotoGP-WM als vor der Krise, und die Rennen wurden um ein Vielfaches attraktiver.

«Wir haben uns viele Gedanken gemacht, und eine Idee hat die andere mit sich gebracht», verrät Ezpeletas rechte Hand Javier Alonso. «Es ist immer das Gleiche, wenn wir etwas ändern wollen: Die, die gerade vorne fahren, sagen zwar immer, dass sich etwas ändern muss, und sind froh, wenn es billiger wird, sie wollen aber nichts von dem Vorteil abgeben, den sie gerade haben. Wenn wir die Ideen dann weiter ausarbeiten, dann finden sie



Andrea Dovizioso als Sieger in Katar? Dieses Szenario könnte einiges in Bewegung setzen

auch bei denen Gefallen, die sich zunächst benachteiligt fühlen. Es geht ja schließlich um die Zukunft des Sports, und wenn diese auf lange Sicht attraktiver wird, ist das für jeden Hersteller mehr wert als eine kurzzeitige Erfolgswelle. Und später spricht eh keiner mehr drüber.»

Riskante Vorteilspolitik

Doch ein Szenario hat noch keiner der Beteiligten erlebt: Wenn jemand, für den eine Be-

vorteilung erdacht wurde, plötzlich über die dominiert, die diese Bevorteilung gutheißen haben. Als Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna im Vorjahr durchgesetzt hat, dass Ducati so lange mit vorteilhaften Regeln fahren kann, bis sie wieder gewinnen, da hat – zwar etwas zögernd – jeder zugestimmt. Es war ja im Interesse aller, dass das Vorderfeld etwas bunter wird.

Doch wenn sich Ducati mit diesen Vorteilen plötzlich an

die Spitze schwingt – und das kann bei der bisher gezeigten Performance der GP15 ohne Weiteres passieren –, dann könnte das für neues böses Blut sorgen. Man kann nach dem damals formulierten Reglement Ducati bis Jahresende nicht alle Vorteile wegnehmen. Und es ist nicht auszumalen, wie die japanischen Manager, die letztes Jahr zugestimmt haben, vor ihren Vorgesetzten dastehen, falls Ducati 2015 Weltmeister wird.

Zwei Liter mehr Sprit und sieben Motoren mehr, die dazu noch weiterentwickelt werden dürfen, sind in einem Bereich, wo Kleinigkeiten zählen, wie ein Overkill. Ein solches Szenario könnte im Moment, wo das Reglement für 2016 noch nicht endgültig besiegelt ist, die Verhandlungen erschweren. Jetzt, wo es gerade um solche Dinge geht wie die Anzahl der Motoren oder die Vorteile, die Neueinsteiger zukünftig haben sollen. Doch noch ist nicht aller Tage Abend. Erst einmal muss es wirklich eintreffen, dass die Ducati zur überlegenen Siegermaschine wird.

Hoffen auf die Vernunft

Und selbst dann sollte die Vernunft siegen. Auch einem Gigi Dall'Igna wird es auf Dauer wenig nützen, wenn er jetzt sein Gewinner-Bike bekommt, für die Zukunft aber jeden Goodwill verspielt hat. So wird er sich wohl auch bei den zukünftigen Verhandlungen mit den anderen Herstellern moderat verhalten.

Man hat auch bei den extremen Vorstößen von Dorna-Chef Ezpeleta immer wieder geglaubt, dass sie das Ende des Bündnisses zwischen dem Weltverband, dem Veranstalter und den Herstellern bedeuten. Und am Schluss haben sich doch alle drauf geeinigt.

So sollte auch dieses Kapitel im Guten gelöst werden. Und wenn Ducati bis dahin ein paar Rennen gewonnen hat, dann wird dies als Farbtupfer in die Motorsport-Geschichte eingehen und vielleicht sogar für neue Ideen sorgen. ♦

Moto2/Moto3

Lieber doch in den Tropen testen?

Die verregnete Testssaison hat das Thema wieder auf den Tisch gebracht: Wäre es nicht sinnvoller, auch die kleinen Klassen mit der MotoGP testen zu lassen?

Es ist der Graus jedes Teambesitzers und jedes Teammanagers, der mit dem Budget haushalten muss: Die ganze Truppe ist mit Transporter und Ausrüstung in den Süden zum Testen gefahren, dann ist es bitterkalt und verregnet und alle fahren unverrichteter Dinge wieder heim. Die Flug- und Benzinkosten, Hotelkosten – alles ist be-

zahlt, aber die dringend benötigten Testkilometer sind nicht abgepult.

In diesem Winter war es besonders schlimm. Von den neun offiziellen Testtagen konnten nicht einmal zwei voll genutzt werden. Bei den privat von den Teams organisierten Tests sah es nicht viel besser aus.

Sieht man sich dagegen an, wie viel effizienter in der MotoGP gearbeitet werden konnte – wenn es ironischerweise auch dort, und zwar gerade in Katar, wegen Regens einen Tag Ausfall gegeben hat –, stellt sich die berechnete Frage, ob es nicht

günstiger wäre, die Teams der kleinen Klassen wie bei den Übersee-Rennen mitreisen zu lassen und für alle die günstigeren Testbedingungen in Malaysia oder einem sonstigen tropischen Land zu nutzen.

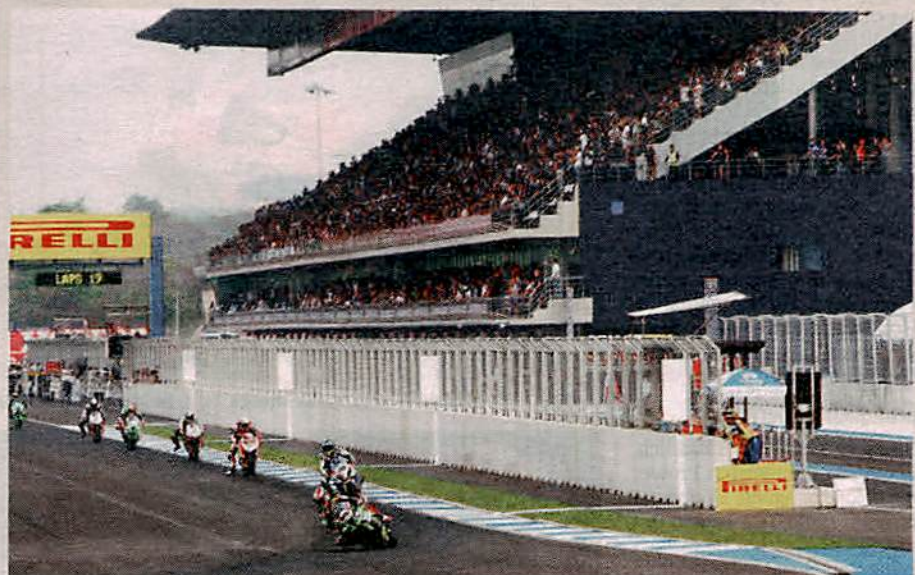
Bei der Logistik, die hinter dem Grand-Prix-Zirkus steckt, wäre dies relativ einfach zu organisieren, und da das Zuschauerinteresse in den Ländern Südostasiens mittlerweile sehr groß ist, könnten diese Test-Events sogar über Eintrittspreise mitfinanziert werden. Es müsste nur ein Anfang gemacht werden. ♦ IP



Regen in Jerez: Kann spaßig sein, ist aber teuer und ineffizient

Superbike-WM

Asien-Expansion in vollem Gange



Superbike-WM vor vollen Tribünen in Thailand: demnächst kleine Klasse als Zugeständnis

Von IMRE PAULOVITS

Die Superbike-WM feierte nicht nur ein beeindruckendes WM-Debüt in Thailand, hinter den Kulissen wurden dort auch die Weichen gestellt für eine noch weitere Ausbreitung des Motorradsports in der asiatischen Region.

Der Chang International Circuit ist ein imposantes Bauwerk. Natürlich stammt es, wie fast alle neuen Rennstreckenprojekte von WM-Ausmaß, aus der Feder von Rennstrecken-Guru Hermann Tilke. Doch seine Initiatoren sind eine ganz neue Generation. Eine Generation aus Asien, die wir in Zukunft im Motorsport wohl vermehrt treffen werden.

Newin Chidchob, ein Unternehmer aus Thailand mit klaren Visionen, hatte vor einigen Jahren seine Heimatstadt Buriram bereits in anderer Hinsicht sportlich auf den Globus gebracht. Er baute ein gigantisches Fußballstadion, verbündete sich mit hochkarätigen Sportmanagern aus England und hat dafür gesorgt, dass die Mannschaft nicht nur mehrfacher Thailändischer Meister wurde, sondern die Spieler auch international vermarktet wurden. Er hat damit in der Region für einen Hype gesorgt, dass das Stadion an jedem Wochenende ausverkauft ist. Das gleiche Geschäftsmodell ver-

folgt er nun auch bei seiner Rennstrecke. Und schon jetzt scheint seine Rechnung aufzugehen. Beim Einweihungsrennen, einem Lauf der japanischen Tourenwagen im letzten Herbst, waren die Tribünen bis auf den letzten Platz ausverkauft, und bei dem Debüt der Superbike-WM in Thailand hatte er ebenfalls eine Zuschauerkulisse, von der die Superbike-WM meistens nur träumt.

Richtig gemacht

Dass Chidchob gleich nach dem Bau der Anlage einen WM-Lauf an Land ziehen konnte, hatte aber auch einen anderen Grund. Die japanischen Hersteller bemühen sich bei FIM und Dorna schon lange darum, neben Malaysia auch in anderen Ländern Südostasiens ihre Spitzentechnik vor die Zuschauer zu bringen. Kein Wunder, wenn man sich ihre Verkaufszahlen im Vergleich zu denen in Europa ansieht. Und da war Thailand ganz vorn auf ihrer Wunschliste. Denn in keinem anderen Land Südostasiens werden so viele Motorräder über 150 ccm verkauft, wie dort. Die Motorsportaffinität ist dazu wie in allen anderen Ländern der Region stark zunehmend, und darauf bauen sowohl die Hersteller als auch die Vermarkter in ihrer Zukunftsplanung.

In Chidchob und dem Chang International Circuit (Namens-

geber ist eine thailändische Bierbrauerei) haben FIM und Dorna nun einen verlässlichen Partner gefunden, und wie Dorna-Vize Javier Alonso zugeht, könnte der Superbike-WM-Lauf eine Generalprobe für einen Grand Prix gewesen sein.

Neue Klasse in Aussicht

Doch in Thailand gab es noch etwas hinter den Kulissen, das ebenfalls Südostasien und eventuell Südamerika noch mehr in den internationalen Motorsport einbinden wird. Am Freitag gab es eine Sitzung der Herstellervereinigung MSMA, und wie durchgesickert ist, hatte man sich weniger um zukünftige Superbike-WM-Regeln gekümmert – die aktuellen sollen mindestens fünf Jahre Bestand haben –, sondern es wurde darüber gesprochen, welche Nachwuchs-klassen im Rahmen der Superbike-WM neu eingeführt werden soll, um internationalen Nachwuchs im seriennahen Motorsport aufzubauen. Und man soll sich mittlerweile auf eine Klasse bis 300 ccm geeinigt haben.

Dem Europäer sagt dies wenig, doch in den Ländern Südostasiens und Südamerikas erfreuen sich Motorräder wie die Kawasaki Ninja 300 oder die Yamaha R3 einer stark wachsenden Beliebtheit. Da werden wir Europäer uns noch dran gewöhnen müssen. ♦



LAGE, LAGE, LAGE.

#MotoGPrules Ab 26. März LIVE bei Eurosport und Eurosport 2. Mehr MotoGP als jemals zuvor.



Jetzt MotoGP
Pre-Season-Pass
sichern:
eurosportplayer.de

MotoGP

Dieses Jahr dürfte es

HONDA: DER WELTMEISTER AUCH MIT PROBLEMEN NOCH SCHNELL

Wenn sich bei den Tests in Valencia und Sepang zunächst auch herausstellte, dass der größte Motorradhersteller der Welt einige Denkfehler bei der Weiterentwicklung der in den beiden letzten Jahren alles beherrschenden RC 213 V gemacht hatte, schafften es die Ingenieure des Titelverteidigers über den Winter, diese wieder zu korrigieren.

Die Mannen um HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto hatten schon zu Beginn des letzten Jahres vermutet, dass Ducati die Fahrwerksprobleme ihres MotoGP-Renners bei der völlig überarbeiteten Variante für 2015 in den Griff bekommen würde, so lag das Augenmerk bei der Entwicklung der 2015er-RC 213 V bei der Suche nach Mehrleistung. Schon beim ersten Prototyp fielen dicke Krümmerrohre auf. Dazu wollte Honda das ganze Motorrad schlanker gestalten. Doch bei der Kombination dieser beiden Vorhaben muss ein Fehler bei der Berechnung unterlaufen sein.

Dass der stärkere Motor giftiger und schwerer fahrbar wur-

de, liegt nur in der Natur der Dinge. Marc Márquez und die Honda-Techniker zeigten sich deswegen auch nicht weiter besorgt, sie waren sich sicher, dies mit der Elektronik wieder in den Griff zu bekommen.

Das sensible Gleichgewicht

Zur Unterbringung der dicken Krümmer beim gleichzeitig abgeschlankten Sitz kam aber bei der Formgebung des Tanks, der das Benzin nur zum kleinen Teil unter der Tankattrappe vor dem Fahrer und zum wesentlich größeren Teil unter der Sitzbank bunkert, etwas Unerwartetes: Das sensible Gleichgewicht für die dynamische Radlastverteilung, die beim Bremsen, während der Kurvenfahrt und beim Beschleunigen dafür sorgt, dass die Bridgestone-Reifen immer so viel Druck bekommen, dass sie unter allen Bedingungen so optimal wie möglich haften, war offensichtlich gestört.

Die Ingenieure variierten, schnitten kurzerhand die Halterungen für das ursprünglich erdachte Rahmenheck vom lie-

bevoll gemachten Hauptrahmen ab und schweißten solche dran, dass die letztjährige Sitzbank passte. Auch so bedurfte es einiger Abstimmungsarbeiten, aber schließlich hatte Marc Márquez das Gleichgewicht an seinem Motorrad so weit hergestellt, dass Valentino Rossi nach dem Sepang-Test konstatierte: «Wir müssen uns nichts vormachen: Die Kombination Honda und Marc Márquez ist um genau so viel vorn geblieben, wie sie es letztes Jahr war.»

Gründlich vorbereitet

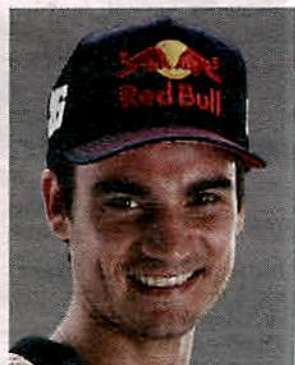
Márquez selbst war glücklich, in Sepang die meisten Probleme gelöst zu haben. Und wenn er beim Katar-Test wegen des verregneten letzten Tages auch keine Zeitenjagd mehr machen konnte und so auf dem zweiten Platz der Zeitenliste hinter Andrea Dovizioso sitzen blieb, macht er sich keine Sorgen. «Ich hoffe, dass wir das im Winter erarbeitete auf allen Strecken anwenden können», so der Weltmeister. «Ich freue mich schon auf den WM-Auftakt in Katar.» ♦



Honda RC 213 V: Für dieses Jahr mehr Motorleistung



Marc Márquez



Dani Pedrosa

YAMAHA: POLITIK DER KLEINEN, EFFEKTIVEN SCHRITTE

Es sah alles wenig spektakulär aus, was Yamaha diesen Winter für Valentino Rossi und Jorge Lorenzo brachte. Doch bei ziemlich jedem neuen Teil sah man sofort zufriedene Gesichter bei beiden Werkspiloten. Die überarbeiteten Chassis brachten mehr Bremsstabilität, und die Yamaha-Ingenieure schafften den Spagat, dass dabei auch ihr großes Plus, der höhere Kurvenspeed in schnellen Kurven gegenüber der Honda, erhalten blieb. Dabei achteten sie darauf, dass die Vorlieben beider Piloten beachtet wurden. Bei einer neuen Schwingenvariante war es Jorge Lorenzo, der besser zurecht kam und ihn beibehielt. Er freute sich, dass er damit seinen im Vorjahr durch die geänderten Bridgestone-Reifen abhandengekommenen Edgegrip wiedergefunden hatte.

Schon letzten Herbst schafften es die Yamaha-Techniker, eine Motor-Variante zusammenzustellen, bei der das Anspracheverhalten wieder so gut war wie zu Zeiten, als noch ein Liter mehr Benzin verbraucht

werden durfte, der die Fahrer aber gleichzeitig auch leistungsmäßig glücklich machte. Mit der weiterentwickelten Elektronik befriedigten sie ihre beiden Starpiloten auch in Sachen Traktion.

Beim ersten Sepang-Test sah man einen durchweg zufriedenen Jorge Lorenzo, der gestand, sich auf der M1 besser als je zuvor zu fühlen.

Überganglos rauf und runter

Zwei Wochen später machte Yamaha dann den entscheidenden letzten Schritt: ihr lange angekündigtes neues Getriebe, das sich sowohl rauf als auch runter überganglos schalten lässt und für das Yamaha auch ein neues Motorgehäuse bauen musste. Honda und Ducati haben ein solches Getriebe schon länger, und wie viel dieses neue Teil in Verbindung mit dem zuvor bewährten Fahrwerk brachte, zeigte Valentino Rossis Tagesbestzeit gleich bei der ersten Ausfahrt. Wenn Jorge Lorenzo auch etwas länger brauchte, bis er sich mit dem neuen Getriebe und dessen Abstimmung ange-

freundet hatte. Doch dann gab der Spanier zu: «Jetzt haben wir den größten Schritt nach vorn gemacht, wir können jetzt endlich später und weiter in die Kurven hineinbremsen. Das war bislang nicht möglich und unser größter Nachteil gegenüber Honda.»

Weiterhin der große Gegner

Wenn nach den Katar-Tests auch jeder von Ducati sprach, sieht Weltmeister Marc Márquez die Kräfteverhältnisse weiter wie bisher: «Jorge und Valentino sind beide sehr schnell, Yamaha hat gut gearbeitet. Ich denke, sie werden auch weiter unsere größten Gegner sein.»

Da der entscheidende letzte Testtag in Katar vom Regen weggewaschen wurde, werden wir die wahren Kräfteverhältnisse erst beim ersten Rennen sehen. Aber die Tatsache, dass Yamaha mit dem Motorrad beide Fahrer in Sepang – einer Strecke, wo sie bislang Probleme hatten – zufriedenstellte, zeugt davon, dass sie auf Strecken, wo sie bislang stark waren, sicher auftrumpfen werden. ♦



Yamaha YZR-M1: 2015 überganglos rauf- und runterschalten



Valentino Rossi



Jorge Lorenzo

eng werden

DUCATI: GEHEIMFAVORIT DANK NEUEM BIKE UND REGLEMENTSVORTEIL?

Vier lange Jahre galten sie als die Sorgenkinder der Motorrad-WM. Seit Casey Stoner Ende 2010 von Ducati weggegangen ist, fehlte einfach die dritte Kraft, die Abwechslung in den Kampf der japanischen Giganten brachte. Weder Superstar Valentino Rossi noch die neuen Techniker, die sich beim völligen Neuanfang nach dem Weggang von Rossi und Konstrukteur Filippo Preziosi an den Schwachstellen der Desmosedici heranmachten, konnten ein Grundsatzproblem lösen: das hartnäckige Untersteuern der kapriziösen roten Diva. Die Kluft zu den japanischen Werksmotorrädern wurde immer größer. Sowohl die Konkurrenz als auch die Dorna wünschten sich für das Niveau der MotoGP so sehr, dass Ducati wieder schlagkräftig wird, dass sie sich auf den Deal mit dem neuen Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna einließen, der die Werksrenner zur Saison 2014 nach den Regeln der Open Class – erdacht für die weniger finanzstarken Privatteams – anmelden wollte.

Da Ducati damals bereits seit drei Jahren sieglos war, erlaubte man ihnen, wie auch den neuen in die MotoGP einsteigenden Werken, unter den gleichen Bedingungen zu fahren wie die Open-Teams: mit 24 statt 20 Litern Benzin, mit den weicheren Hinterreifen und zwölf statt fünf Motoren je Fahrer pro Saison, die dazu noch frei weiterentwickelt werden dürfen. Um die Vorteile auf Dauer nicht ausufern zu lassen, sollten bei einem Sieg oder drei Podestplätzen wieder zwei Liter von dem Benzinvorteil weggenommen werden, nach drei Siegen auch der weichere Hinterreifen.

Genialer Wurf

Das Reglement half Ducati im Vorjahr, halbwegs konkurrenzfähig ihr Material weiterzuentwickeln, vor allem gab es Konstrukteur Gigi Dall'Igna die Möglichkeit, dank mehr Motoren mehr an der Gewichtsverteilung der Maschine herumexperimentieren zu können. Der ehemalige Aprilia-Rennleiter brachte dann nach einer Reihe von Entwicklungsschritten sei-

ne komplett umkonstruierte Version der MotoGP-Ducati, die GP15. Und diese erwies sich von ihrer ersten Ausfahrt beim zweiten Sepang-Test an als gelungener Wurf. Andrea Iannone und Andrea Dovizioso waren mit dem dem neuen Motorrad von Beginn an bei den Spitzenzeiten dabei, vor allem war aber das Untersteuern mit einem Schlag wie weggewischt.

Der Schock für die Konkurrenz kam aber zwei Wochen später, als die Ducati-Werkspiloten der Konkurrenz beim Katar-Test davonfuhren. Ob sie auch nach der Zeitattacke aller vier Werkspiloten der japanischen Werke an der Spitze geblieben wären, werden wir wegen des Regens am letzten Testtag nie erfahren.

Aber eines ist sicher: Das angestrebte Ziel von Dall'Igna, in diesem Jahr mindestens einen Sieg zu erringen, wird sich eher früher als später verwirklichen lassen. Mittlerweile darf Ducati nur noch mit 22 Litern fahren, doch das neue Bike und die Reglementsvorteile machen sie auch so zu ganz heißen Favoriten. ♦

Von IMRE PAULOVITS

So dominant, wie Marc Márquez im Vorjahr Weltmeister wurde, soll der Honda-Werkspilot in diesem Jahr nicht mehr agieren können. Dem Titelverteidiger weht ein rauher Wind entgegen: Yamaha hat die M1 sehr sorgsam weiterentwickelt, und die neue Ducati GP15 scheint nach den Testergebnissen der Vorsaison ein Volltreffer zu werden. Dazu ist auch die neue Suzuki gut bei der Pace dabei, und auch die Satelliten-Teams und die schnellsten Open-Piloten sind näher zur Spitze aufgerückt.



Ducati D16 GP15: Großer Wurf aus der Feder von Gigi Dall'Igna



Andrea Dovizioso



Andrea Iannone

Suzuki

Starker Rückkehrer



Aleix Espargaró auf der Suzuki GSX-RR

Nach einem eher bescheidenen Wildcard-Einsatz beim WM-Finale 2014 hat sich MotoGP-Rückkehrer Suzuki über den Winter stark gesteigert.

Geplatze Motoren, zu wenig Topspeed und technischer Ausfall im Rennen: Das MotoGP-Projekt, mit dem Suzuki dieses Jahr in die höchste Klasse des Motorradsports zurückkehren wird, hatte mit Testpilot Randy de Puniet eine denkbar schlechte Generalprobe erlebt.

Doch schon damals war zu sehen, dass das Fahrwerk über alle Zweifel erhaben war. Als nur einen Tag später, beim ersten Test der Wintersaison, die weiterentwickelten Maschinen für die beiden jungen und hungri- gen neuen Werkspiloten Aleix Espargaró und Maverick Viñales aus dem Transporter gerollt wurden, zeigte sich schnell, dass die Entwicklung mit Riesenschritten weitergeht.

Wenn die Motorleistung und damit der Topspeed der Suzuki auch weiterhin weit hinter der



Maverick Viñales

Konkurrenz herhinken, konnten die Motoren zumindest standfest gemacht werden – einfach durch mehr Erfahrungswerte für die Abstimmung des Motor-Mappings.

Suzuki machte aber noch mehr dadurch von sich reden, dass vor allem Aleix Espargaró dank tollem Fahrwerk trotz Topspeed-Defizit immer wieder bis auf eine Sekunde an die Bestzeit herankam und trotz näher zusammengerückter Zeiten an der Spitze ständig in den Top 10 zu finden war. ♦ IP

Aprilia

Mut zum Comeback

Wenn die Aprilia-Werkspiloten Álvaro Bautista und Marco Melandri bei den Wintertests auch fast immer mit Problemen zu kämpfen hatten und vor allem der Italiener ständig das Schlusslicht in der Zeitentabelle bildete, gebührt der bloßen Tatsache, dass die Italiener diesen Winter als Testprogramm durchgezogen haben und sich beim WM-Auftakt in Katar der Konkurrenz stellen werden, an sich schon große Anerkennung.

Denn eigentlich wollten die Piaggio-Oberen das italienische Werk erst 2016 in die MotoGP-Klasse zurückkehren lassen. Die Rennabteilung um Romano Albesiano entschloss sich aber, die Tests hierfür im Rennbetrieb durchzuführen und so den Werkseinsatz mit dem Team von Fausto Gresini auf 2015 vorzuziehen.

Bis sie aber mit der etablierten Konkurrenz mithalten können, wird wohl noch einige Zeit vergehen müssen. ♦ IP



Álvaro Bautista



Marco Melandri

Angeschlagen, aber weiter motiviert: Bradl lässt sich von den Problemen bei den Vorsaison-Tests nicht verunsichern



Stefan Bradl

«Nicht einfach»



Stefan Bradl in Katar: «Noch Zeit, beim Grand-Prix-Wochenende Veränderungen vorzunehmen»

Von IMRE PAULOVITS

Stefan Bradl wurde Ende der letzten Saison als Favorit um den Titel des besten Open-Piloten in der MotoGP-WM gehandelt. Doch nach Fahrwerksproblemen beim zweiten Sepang-Test und einem völlig desaströsen Katar-Test ist der Deutsche schwer ins Hintertreffen geraten. Im MSA-Interview erzählt Bradl, warum er trotzdem guter Dinge für den WM-Auftakt ist.

Wie weit bist du bei all den Schwierigkeiten in Sepang und in Katar mit deinem Testprogramm gekommen?

STEFAN BRADL: Es war relativ schwierig. Ich hatte zuletzt in Katar starke Probleme. Am ersten Tag war ich gesundheitlich angeschlagen. Am zweiten bin ich gestürzt, dabei heftig ein-

stimmung losgefahren, wie wir den ersten Test beendet haben, und sind auf Riesenprobleme gestoßen. Wir haben lange gebraucht, aber zum Schluss doch etwas Grip finden können. Wir haben uns dort bis zum Schluss steigern können, aber zu dem Zeitpunkt, wo alle ihre Rundenzeiten gefahren sind, habe ich keine optimale Runde zusammengebracht, und so war ich auch in der Zeitentabelle nicht dort, wo ich sein wollte.

Bist du durch die Situation nun verunsichert, oder kannst du auf den Erfahrungen aus den Sepang-Tests aufbauen?

Nein, ich bin nicht verunsichert. Ich bin gespannt, was nun auf mich zukommt. Es wird sicher nicht einfach, aber die Situation ist immer spannend beim ersten Rennen der Saison.

Da kann sich noch viel bewegen, noch viel tun. Wir haben noch etwas Zeit, beim Grand-Prix-Wochenende Veränderungen vorzunehmen. So gehe ich doch mit Vorfreude auf das erste Rennen.

Wie siehst du jetzt die Kräfteverhältnisse in der Open-Class?

Das wird jetzt sicher interessant, wenn beim ersten Grand Prix alle all ihre Ressourcen auspacken und es nun drauf ankommt. Ich werde die Jungs sicher nicht unterschätzen dürfen, wie die Ducati von Hernandez, Petrucci und Barberá. Es wird sicher nicht einfach, aber wir werden sehen. Die Saison ist lang, man darf nicht unruhig werden, auch wenn es am Anfang vielleicht nicht so klappt. Wir sind schließlich auch schlagkräftig. **Wie weit hast du dich fahrerisch auf die Yamaha umstellen können?**

Ich bin eigentlich schon ganz gut drauf eingeschossen. Wenn wir jetzt das richtige Set-up finden und zügig auf Rundenzeiten kommen, dann am Renn-Set-up arbeiten und die Reifen auswählen können, dann wird das schon ein gutes Zeichen sein. Jetzt werden wir sehen, wie lange wir dafür brauchen, wie wir vorbereitet sind und was sich bei den Rennverhältnissen wieder tut. Das Grip-Niveau war jetzt beim Test nicht so hervorragend, das wird aber besser werden, wenn auch die anderen Klassen die Strecke benutzen.

Hast du dich nach dem Magen-Darm-Infekt fitnessmäßig wieder auf den Stand bringen können, auf dem du zu Saisonbeginn sein wolltest?

Ja. Ich fühle mich jetzt wieder normal und habe in den letzten Tagen, seit ich aus Katar zurück bin, auch wieder trainieren können. Ich werde auch noch einmal vor der Abreise zum GP etwas tun. Ich bin da auch ganz optimistisch, dass ich da wieder fit bin. ♦

«Bin gespannt, was nun in Katar auf mich zukommt.»

STEFAN BRADL

Zur Person Stefan Bradl

Geburtsort Augsburg (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

- 2003 7. Red Bull Rookies Cup (Honda)
- 2004 5. IDM 125 ccm (KTM)
- 2005 Deutscher Meister IDM 125, WM-35, 125GP (KTM)
- 2006 WM-26, 125GP (KTM)
- 2007 Spanischer Meister 125GP, WM-18, 125GP (Aprilia)
- 2008 WM-4, 125GP, 2 Siege (Aprilia)
- 2009 WM-10, 125GP (Aprilia)
- 2010 WM-9, Moto2, 1 Sieg (Suter)
- 2011 Weltmeister Moto2, 4 Siege (Kalex)
- 2012 WM-8, MotoGP (Honda)
- 2013 WM-7, MotoGP (Honda)
- 2014 WM-9, MotoGP (Honda)
- 2015 MotoGP-WM auf Forward-Yamaha

geschlagen und konnte auch diesen Testtag nicht beenden. Und am dritten Testtag hat es dann geregnet. Dieser Test ist für mich komplett in die Hose gegangen, die Generalprobe in Katar völlig misslungen. Ich konnte vielleicht ein bisschen am Set-up arbeiten, ein paar Grundabstimmungen herausfinden, mehr aber auch nicht. Es ist wirklich nicht gut gelaufen für mich.

Was war gesundheitlich?

Ich hatte mir zu Hause einen Magen-Darm-Virus eingefangen. Ich weiß nicht genau, wo es hergekommen ist, es hat mich aber ganz schön außer Gefecht gesetzt und mich auch beim Test ziemlich behindert.

Was passierte dir beim Sturz?

Ich bin auf den Kopf gefallen und war kurzzeitig nicht ansprechend. Es ist zwar nichts Schlimmeres gewesen, bin auch komplett durchgecheckt worden. Aus Sicherheitsgründen konnte ich aber auf diesen Testtag nicht mehr zurückgreifen.

Wie erklärst du dir, dass es beim ersten Sepang-Test so gut lief und beim zweiten gar nicht?

Die Gripverhältnisse waren sicher anders als beim ersten Test, und da haben sich plötzlich Probleme aufgetan, die wir beim ersten Test nicht hatten. Wir sind mit der gleichen Ab-

Moto2

«Ein Desaster für alle»



Jonas Folger: Zweiter in Jerez hinter Sam Lowes

Regen, Wind und niedrige Temperaturen kennzeichneten den dreitägigen letzten IRTA-Test in Jerez vor dem WM-Start am kommenden Wochenende in Katar. Lediglich am zweiten Tag in der ersten Testsession war die Ideallinie einigermaßen trocken. Sämtliche Topzeiten stammen aus diesem schmalen Zeitfenster, alle Fahrer waren rund zwei Sekunden langsamer als bei den Tests auf der gleichen Strecke drei Wochen zuvor, Zeiten und Reihenfolge sind also wenig aussagekräftig.

Sam Lowes als Titelanwärter?

Immerhin: Sam Lowes, der als einer der ganz wenigen Fahrer nicht mit einer Kalex antritt, war wie bereits bei allen Test-

fahrten diesen Winter mit seiner Speed-Up ganz vorne dabei. «Das Bike ist im Vergleich zum Vorjahr viel besser geworden», freut sich der Brit und Supersport-Weltmeister von 2013. «Dazu kenne ich jetzt in meinem zweiten Moto2-Jahr alle Strecken, bin superfit und überzeugt, dass ich um den Titel mitfahren kann!»

Der Deutsche Jonas Folger glänzte mit Rang 2: «Schön, aber das sagt wenig aus. Wir hatten nur zehn Runden mit Slicks, da kannst du nichts wirklich testen. Diese drei Tage waren ein Desaster für alle.» Die WM-Topfavoriten Johann Zarco und Titelverteidiger Esteve Rabat stürzten je einmal heftig, blieben aber unverletzt. ◆ ML

Moto3

Rookies als Favoriten

Erstmals seit seinem WM-Aufstieg stand der Name des Honda-Piloten Fabio Quartararo nach Testende nicht zuoberst auf der Zeitenliste, sondern «nur» auf P3. «Kein Problem», winkte der 15 Jahre junge Franzose ab, «es gab nur sehr wenige trockene Abschnitte, ich bin an den drei Tagen nur 27 Runden gefahren. Wichtig ist, dass wir alle offiziellen Tests in den Top 3 beendet haben, dass wir perfekt vorbereitet sind und voller Selbstvertrauen nach Katar fliegen.»

Estrella-Galicia-0,0-Teamkollege Jorge Navarro (wie Quartararo ein Moto3-Rookie) war einmal schneller. Der 16-jährige Honda-Pilot war zufrieden: «Natürlich sagt die Bestzeit nicht viel aus. Aber es ist ein gutes Gefühl, mal ganz oben zu stehen. Insgesamt denke ich, dass wir Fahrer und das Team im Hinblick auf den Saisonstart gute Arbeit geleistet haben.»

Philipp Oettl: Erster Lichtblick

Philipp Oettl (18), der als einziger Deutschsprachiger in der Moto3-Klasse nach einem be-

scheidenen 24. Endrang 2014 unter hohem Erfolgsdruck steht, landete in Jerez mit der Werks-KTM auf dem vielversprechenden Rang 14. «Wir waren wie zuvor in Valencia und Jerez im Nassen gut dabei», erzählte Oettl. «Leider gab es nur an den ersten beiden Tagen kurze mehr oder weniger trockene Abschnitte. Dank einiger Anpassungen am Setup und an meinem Fahrstil konnte ich dabei den Rückstand zu den Top-Leuten verkürzen.» ◆ ML



Philipp Oettl: P14 in Jerez

IRTA-TESTZEITEN MOTO2 / Jerez de la Frontera/E

Fahrer	Team	Motorrad	Bestzeit
1. Sam Lowes (GB)	Speed Up Racing	Speed-Up	1:44,129
2. Jonas Folger (D)	Argiñano & Gines Racing	Kalex	1:45,207
3. Thomas Lüthi (CH)	Derendinger Interwetten	Kalex	1:45,244
4. Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Asia	Kalex	1:45,651
5. Randy Krummenacher (CH)	JIR Moto2	Kalex	1:45,709
6. Azlan Shah (MAL)	Idemitsu Honda Asia	Kalex	1:45,729
7. Esteve Rabat (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	1:45,868
8. Dominique Aegerter (CH)	Technomag Interwetten	Kalex	1:45,977
9. Julian Simón (E)	QMMF Racing	Speed-Up	1:46,020
10. Mika Kallio (FIN)	Italtrans Racing	Kalex	1:46,188
11. Franco Morbidelli (I)	Italtrans Racing	Kalex	1:46,384
12. Axel Pons (E)	Argiñano & Gines Racing	Kalex	1:46,454
13. Hafiz Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia	Kalex	1:46,523
14. Anthony West (AUS)	QMMF Racing	Speed-Up	1:46,573
15. Xavier Simeón (B)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	1:46,790
16. Johann Zarco (F)	Ajo Motorsport	Kalex	1:47,061
17. Florian Alt (D)	Octo Ioda Racing Team	Suter	1:47,451
18. Lorenzo Baldassarri (I)	Forward Racing Team	Kalex	1:47,552
19. Alex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	1:47,805
20. Jesko Raffin (CH)	Sport-Millions-Emwe SAG	Kalex	1:48,107
21. Louis Rossi (F)	Tasca Racing Suderia Moto2	Tech3	1:49,010
22. Zaqhwan Zaidi (MAL)	JPM Malaysia	Suter	1:49,255
23. Robin Mulhauser (CH)	Technomag Interwetten	Kalex	1:49,404
24. Marcel Schrötter (D)	Tech3 Moto2	Tech3	1:55,243
25. Ricky Cardus (E)	Tech3 Moto2	Tech3	1:55,721
26. Simone Corsi (I)	Forward Racing Team	Kalex	2:00,822
27. Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	2:02,511

IRTA-TESTZEITEN MOTO3 / Jerez de la Frontera/E

Fahrer	Team	Motorrad	Bestzeit
1. Jorge Navarro (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	1:48,189
2. Danny Kent (GB)	Leopard Racing	Honda	1:48,930
3. Fabio Quartararo (F)	Estrella Galicia 0,0	Honda	1:49,033
4. Niccolò Antonelli (I)	Ongetta Rivacold	Honda	1:49,055
5. Jorge Martín (E)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra	1:49,265
6. Enea Bastianini (I)	Junior Team Gresini Moto3	Honda	1:49,277
7. Isaac Viñales (E)	Husqvarna Laglisse	Husqvarna	1:49,301
8. Livio Loi (B)	RW Racing GP	KTM	1:49,401
9. Romano Fenati (I)	Sky Racing by VR46	KTM	1:49,433
10. Brad Binder (RSA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	1:49,461
11. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	1:49,508
12. John McPhee (GB)	Saxoprint-RTG	Honda	1:49,714
13. Hiroki Ono (J)	Leopard Racing	Honda	1:49,820
14. Philipp Oettl (D)	Schedl GP Racing	KTM	1:49,954
15. Andrea Locatelli (I)	Junior Team Gresini Moto3	Honda	1:50,048
16. Karel Hanika (CZ)	Red Bull KTM Ajo	KTM	1:50,135
17. Alexis Masbou (F)	Saxoprint-RTG	Honda	1:50,445
18. Matteo Ferrari (I)	San Carlo Team Italia	Mahindra	1:50,523
19. Maria Herrera (E)	Husqvarna Laglisse	Husqvarna	1:50,528
20. Stefano Manzi (I)	San Carlo Team Italia	Mahindra	1:50,578
21. Daryn Binder (RSA)	Outox Reset Drink Team	Mahindra	1:50,599
22. Jakub Kornfeil (CZ)	Drive M7 SIC Moto3	KTM	1:50,628
23. Alessandro Tonucci (I)	Outox Reset Drink Team	Mahindra	1:50,766
24. Jules Danilo (F)	Ongetta Rivacold	Honda	1:50,811
25. Francesco Bagnaia (I)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra	1:51,130
26. Evren Vázquez (E)	Leopard Racing	Honda	1:51,159
27. Niklas Ajo (FIN)	RBA Racing Tam	KTM	1:51,405
28. Gabriel Rodrigo (ARG)	RBA Racing Tam	KTM	1:51,881
29. Juanfran Guevara (E)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra	1:51,913
30. Tatsuki Suzuki (J)	CIP Moto3	Mahindra	1:52,226
31. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Drive M7 SIC Moto3	KTM	1:52,332
32. Ana Carrasco (E)	RBA Racing Tam	KTM	1:52,360
33. Andrea Migno (I)	Sky Racing by VR46	KTM	1:52,863
34. Remy Gardner (AUS)	CIP Moto3	Mahindra	1:54,007

NACHRICHTEN

Lüthi trotz fehlender Testkilometer schnell

Moto2 Nur vier der total 16 Testtage konnte das neue Schweizer Dream-Team mit Tom Lüthi und Dominique Aegerter auf trockener Strecke absolvieren. Dennoch klassierte sich Lüthi auf der für ihn neuen Kalex immer weit vorne, in Jerez landete er auf dem 3. Rang: «Ich fühle mich auf der Kalex und im neuen Team sehr wohl. Aber es fehlen uns Testkilometer, um die exakten Limits auszuloten. In meiner ganzen Karriere habe ich noch nie so schlechte Testbedingungen wegen des Wetters gehabt.» Auch Teamkollege Aegerter (8.) blieb realistisch: «Wir dürfen uns nichts vormachen. Von einem perfekten Setup sind wir weit entfernt. Wir haben zwar eine brauchbare Basis, aber wir haben nicht die leiseste Idee, wie sie sich in Katar bewähren wird.»

Marcel Schrötter mit Bestzeit im Regen

Moto2 Tech3-Pilot Marcel Schrötter war am zweiten Tag in Jerez auf nasser Strecke der Schnellste. «Ich habe auch bei widrigen Bedingungen viel Vertrauen in die neue Mistral 610. Im Nassen haben wir sehr viel Potenzial, bei lediglich feuchter Strecke fehlt es uns noch etwas an Konstanz. Als es am Mittwoch kurz fast trocken war, sind wir kein Risiko eingegangen und in der Box geblieben.» ◆ ML

KOMPAKT

Moto2 JIR-Pilot Randy Krummenacher tankte mit P5 in Jerez viel Selbstvertrauen. «Mein Gefühl für die Kalex wird immer besser. Die privaten Tests eine Woche zuvor in Almeria haben mir viel gebracht.»

»»» **Moto2** Luis Salom und Rookie Alex Rins (Paginas Amarillas HP-40-Kalex) fuhr in Jerez keine einzige Runde. «Wir sind schon sehr viel im Regen gefahren und haben ein passendes Setup. Da wollten wir kein Risiko eingehen», erklärte Salom.

»»» **Moto2** Sandro Cortese saß nur am 3. Tag für 16 Runden auf der Kalex. «Viele sind gestürzt, wir wollten keine Risiken eingehen und haben nur Einstellungen am Schaltautomaten getestet», erzählte der Moto3-Weltmeister von 2012. ◆ ML/IP

TERMINE 2015

Beginnzeiten des jeweils ersten Rennens

29. März	GP Doha/Katar	16. August	GP Tschechien
	Doha/Losail, 17 Uhr MEZ		Brünn, 11 Uhr MESZ
12. April	GP of the Americas	30. August	GP Großbritannien
	Austin/Texas, 18 Uhr MEZ		Silverstone, 12.20 Uhr MESZ
19. April	GP Argentinien	13. September	GP San Marino
	Rio Hondo, 18 Uhr MESZ		Misano, 11 Uhr MESZ
3. Mai	GP Spanien	27. September	GP Aragón
	Jerez, 11 Uhr MESZ		Aragón, 11 Uhr MESZ
17. Mai	GP Frankreich	11. Oktober	GP Japan
	Le Mans, 11 Uhr MESZ		Motegi, 4 Uhr MEZ
31. Mai	GP Italien	18. Oktober	GP Australien
	Mugello, 11 Uhr MESZ		Phillip Island, 4 Uhr MEZ
14. Juni	GP Catalunya	25. Oktober	GP Malaysia
	Barcelona, 11 Uhr MESZ		Sepang, 5 Uhr MESZ
27. Juni	GP Niederlande	8. November	GP Valencia
	Assen, 11 Uhr MESZ		Valencia, 11 Uhr MEZ
12. Juli	GP Deutschland		
	Sachsenring, 11 Uhr MESZ		
9. August	GP Indianapolis		
	Indianapolis, 17 Uhr MESZ		

Weitere Infos siehe jeweils TV-Programm

Zeitplan und Statistik GP Doha/Katar

Donnerstag, 26. März 2015

16.00-16.40	Moto3	1. freies Training
16.55-17.40	Moto2	1. freies Training
17.55-18.40	MotoGP	1. freies Training
18.55-19.35	Moto3	2. freies Training
19.50-20.35	Moto2	2. freies Training

Freitag, 27. März

16.00-16.45	MotoGP	2. freies Training
17.00-17.40	Moto3	3. freies Training
17.55-18.40	Moto2	3. freies Training
18.55-19.40	MotoGP	3. freies Training

Samstag, 28. März

16.00-16.40	Moto3	Qualifying
16.55-17.40	Moto2	Qualifying
17.55-18.25	MotoGP	4. freies Training
18.35-18.50	MotoGP	1. Qualifying
19.00-19.15	MotoGP	2. Qualifying

Sonntag, 29. März

14.50-15.10	Moto3	Warm-up
15.25-15.45	Moto2	Warm-up
16.00-16.20	MotoGP	Warm-up
17.00	Rennen Moto3	18 Rdn. 96,8 km
18.20	Rennen Moto2	20 Rdn. 107,6 km

20.00 Rennen MotoGP 22 Rdn. 118,4 km

Sieger 2014:

Moto3: Jack Miller (AUS), KTM
Moto2: Esteve Rabat (E), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2014:

Moto3: Alex Rins (E), Honda, 2:05,973
Moto2: Esteve Rabat (E), Kalex, 2:00,081
MotoGP: Marc Márquez (E), 1:54,507

Schnellste Runde 2014:

Moto3: Alexis Masbou (F), Honda, 2:05,862 (=153,8 km/h), Rekord
Moto2: Maverick Viñales (E), Kalex, 2:00,168 (=161,1 km/h)
MotoGP: Alvaro Bautista (E), Honda, 1:55,575 (=167,5 km/h)

Rundenrekorde:

Moto3: Alexis Masbou (F), Honda 2:05,862 (=153,8 km/h), 2014
Moto2: Marc Márquez (E), Suter, 2:00,645 (=160,5 km/h), 2012
MotoGP: Casey Stoner (AUS), Ducati, 1:55,153 (=168,2 km/h), 2008

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2015

Nr. Fahrer	Team	Motorrad
MotoGP		
4 Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP15
6 Stefan Bradl (D)	Forward Racing	Forward-Yamaha*
8 Héctor Barberá (E)	Avintia Racing	Ducati D16 GP14*
9 Danilo Petrucci (I)	Pramac Racing	Ducati D16 GP15
15 Alex De Angelis (RSM)	Octo Ioda Racing Team	ART**
17 Karel Abraham (CZ)	AB Motoracing	Honda RC 213 V-RS*
19 Alvaro Bautista (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia
25 Maverick Viñales (E)	Suzuki MotoGP	Suzuki GSX-RR
26 Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Racing	Honda RC 213 V
29 Andrea Iannone (I)	Pramac Racing	Ducati D16 GP15
33 Marco Melandri (I)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia
35 Cal Crutchlow (GB)	CWM LCR-Honda	Honda RC 213 V
38 Bradley Smith (GB)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
41 Alex Espargaró (E)	Suzuki MotoGP	Suzuki GSX-RR
43 Jack Miller (AUS)	CWM LCR-Honda	Honda RC 213 V-RS*
44 Pol Espargaró (E)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
45 Scott Redding (GB)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda RC 213 V
46 Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
50 Eugene Laverty (GB)	Drive M7 Aspar	Honda RC 213 V-RS*
63 Mike di Meglio (F)	Avintia Racing	Ducati D16 GP14*
68 Yonny Hernández (COL)	Pramac Racing	Ducati D16 GP15
69 Nicky Hayden (USA)	Drive M7 Aspar	Honda RC 213 V-RS*
76 Loris Baz (F)	Forward Racing	Forward-Yamaha*
93 Marc Márquez (E)	Repsol Honda Racing	Honda RC 213 V
99 Jorge Lorenzo (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1

*Open Class ** CRT-Motorrad

Moto2

1 Esteve Rabat (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
2 Jesko Raffin (CH)	EMWE SAG Team	Kalex
3 Simone Corsi (I)	Forward Racing	Kalex
4 Randy Krummenacher (CH)	JiR Moto2	Kalex
5 Johann Zarco (F)	Ajo Motorsport	Kalex
7 Lorenzo Baldassari (I)	Forward Racing	Kalex
10 Thitipong Warokorn (THA)	APH PTT The Pizza SAG	Kalex
11 Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex
12 Thomas Lüthi (CH)	Derendinger Interwetten	Kalex
19 Xavier Simeon (B)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
21 Franco Morbidelli (I)	Italtrans Racing	Kalex
22 Sam Lowes (GB)	Speed-Up	Speed-Up
23 Marcel Schrötter (D)	Tech3 Moto2	Tech3
25 Azlan Shah (MAL)	Idemitsu Team Asia	Kalex
30 Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Team Asia	Kalex
36 Mika Kallio (FIN)	Italtrans Racing	Kalex
39 Luis Salom (E)	Paginas Amarillas Pons HP40	Kalex
40 Alex Rins (E)	Paginas Amarillas Pons HP40	Kalex
49 Axel Pons (E)	Argüeso & Gines Racing	Kalex
51 Zaqwan Zaidi (MAL)	JP Moto Malaysia	Suter
55 Hafizn Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia	Kalex
60 Julián Simón (E)	QMMF Racing Team	Speed-Up
66 Florian Alt (D)	Octo Ioda Racing Team	Suter
70 Robin Mulhauser (CH)	Technomag-Interwetten	Kalex
73 Alex Márquez (E)	Estrella-Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
77 Dominique Aegerter (CH)	Technomag-Interwetten	Kalex
88 Ricky Cardus (E)	Tech3 Moto2	Tech3
94 Jonas Folger (D)	Argüeso & Gines Racing	Kalex
95 Anthony West (AUS)	QMMF Racing Team	SpeedUp
96 Louis Rossi (F)	Tasca Racing Scuderia Moto2	Tech3

Moto3

2 Remy Gardner (AUS)	CIP Moto3	Mahindra
5 Romano Fenati (I)	Sky Racing Team by VR46	KTM
6 Maria Herrera (E)	Husqvarna Factory Laglisse	Husqvarna
7 Efrén Vázquez (E)	Leopard Racing	Honda
8 Jorge Navarro (E)	Estrella-Galicia 0,0 Marc VDS	Honda
9 Scott Deroue (NL)	RW Racing GP	Kalex-KTM
10 Alexis Masbou (F)	Saxoprint-Racing Team Germany	Honda
11 Livio Loi (D)	RW Racing GP	Honda
12 Matteo Ferrari (I)	San Carlo Team Italia	Mahindra
16 Andrea Migno (I)	Sky Racing Team by VR46	KTM
17 John McPhee (GB)	Saxoprint-Racing Team Germany	Honda
19 Alessandro Iannucci (I)	Outox Reset Drink Team	Mahindra
20 Fabio Quartararo (F)	Estrella-Galicia 0,0 Marc VDS	Honda
21 Francesco Bagnaia (I)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra
22 Ana Carrasco (E)	RBA Racing	KTM
23 Niccolò Antonelli (I)	Ongetta-Rivacold	Honda
24 Tatsuki Suzuki (J)	CIP Moto3	Mahindra
29 Stefano Manzi (I)	San Carlo Team Italia	Mahindra
31 Niklas Ajo (FIN)	Sepang International Circuit	KTM
32 Isaac Viñales (E)	Husqvarna Factory Laglisse	Husqvarna
33 Enea Bastianini (I)	Junior Team Gresini Moto3	Honda
40 Daryn Binder (SA)	Outox Reset Drink Team	Mahindra
41 Brad Binder (SA)	Red Bull KTM Ajo	KTM
44 Miquel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM
52 Danny Kent (GB)	Leopard Racing	Honda
55 Andrea Locatelli (I)	Junior Team Gresini Moto3	Honda
58 Juanfran Guevara (E)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra
63 Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Sepang International Circuit	KTM
65 Philipp Öttl (D)	Schedi GP Racing	KTM
76 Hiroki Ono (J)	Leopard Racing	Honda
84 Jakub Kornfeil (CZ)	Sepang International Circuit	KTM
88 Jorge Martín (E)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra
91 Gabriel Rodrigo (ARG)	RBA Racing	KTM
95 Jules Danilo (F)	Ongetta-Rivacold	Honda
98 Karel Hanika (CZ)	Red Bull KTM Ajo	KTM

ZUM THEMA

Stefan Bradl (25) Der einzige Deutschsprachige in der Königsklasse hat nach drei Jahren bei LCR-Honda und den Rängen 8, 7 und 9 zu Forward-Yamaha und in die Open-Kategorie gewechselt.

Thomas Lüthi (28) Der 125er-Weltmeister von 2005 ist nach vier Moto2-Jahren bei Suter (Endränge 5, 4, 6, 4) zu Kalex gewechselt und macht im Schweizer Dream Team zusammen mit Dominique Aegerter Jagd auf den Titel.

Dominique Aegerter (24) Nach fünf Moto2-Jahren bei Suter (Endränge 15, 8, 5, 5) und dem ersten GP-Sieg (Sachsenring 2014) will der Schweizer in die Top-3 und dann in die MotoGP-Klasse.

Jonas Folger (21) Bereits in seiner ersten Moto2-Saison 2014 holte er sich zwei Podestplätze und den 15. WM-Endrang. 2015 bleibt beim Team und Material alles beim Alten, nur die Ziele sind deutlich höher gesteckt.

Marcel Schrötter (22) Mit einer französischen Tech3 hat er 2014 mit Endrang 10 starke Leistungen gezeigt. 2015 will er mit der Tech3 um Podestplätze kämpfen.

Sandro Cortese (25) Der Moto3-Weltmeister von 2012 will in seiner dritten Moto2-Saison (2014 wurde er WM-9.) ganz nach vorne.

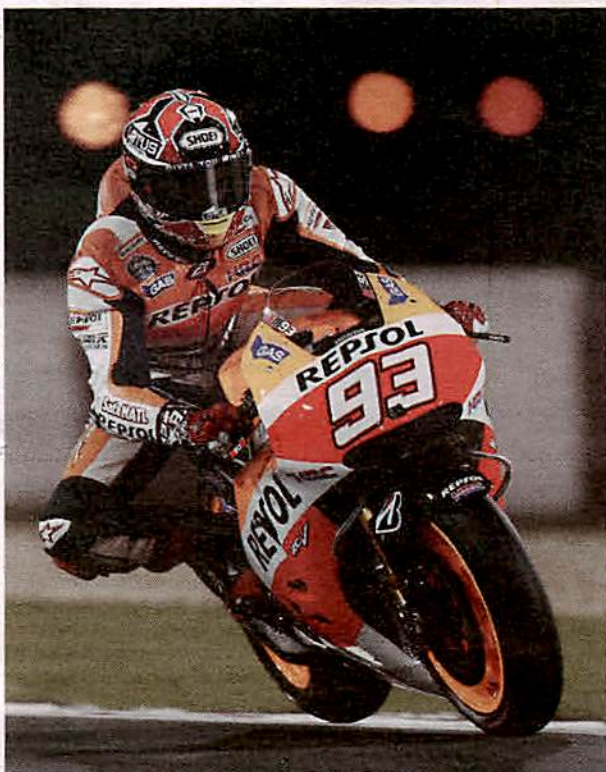
Randy Krummenacher (25) Nach Verletzungen, Formschwankungen und vielen Teamwechseln (2014 nur Endrang 24) will der Schweizer 2015 in seiner bereits 5. Moto2-Saison an alte Erfolge anknüpfen.

Florian Alt (18) Der Zweite der Spanischen Meisterschaft bestreitet sein Moto2-WM-Lehrjahr im italienischen Ioda-Team auf einem von insgesamt nur 2 Suter-Bikes.

Robin Mulhauser (23) Der französischsprachige Schweizer gehört zum Lüthi-Aegerter-Dream-Team. Nach dem Lehrjahr 2014 will er nun erstmals Punkte holen.

Jesko Raffin (18) Der junge Moto2-CEV-Meister von 2014 will mit der SAG-Kalex in seinem Rookie-Jahr «zurindest in die Nähe der WM-Punkte» fahren.

Philipp Öttl (18) Der einzige Deutschsprachige in der Moto3-WM muss nach einer katastrophalen Saison 2014 (24. Rang) dieses Jahr den Durchbruch schaffen. ♦ ML



Marc Márquez wird auch 2015 das Maß aller MotoGP-Dinge sein

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl

1. Amazon.de Geschenkkarte



Tankgutschein
30 €

JET
SCHLAUER IST DAS.

2. JET Tankgutschein

€ 30

3. Media Markt Gutschein

Media Markt®

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9322, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Herbert Lehmann, Vertrieb: Bielefeld, Betreuung und Absatz erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Noll, Oberschleip (Vertrieb), Heiko Dörner, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als bestmöglicher Unternehmer, AG Hamburg, HRB 80752.

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

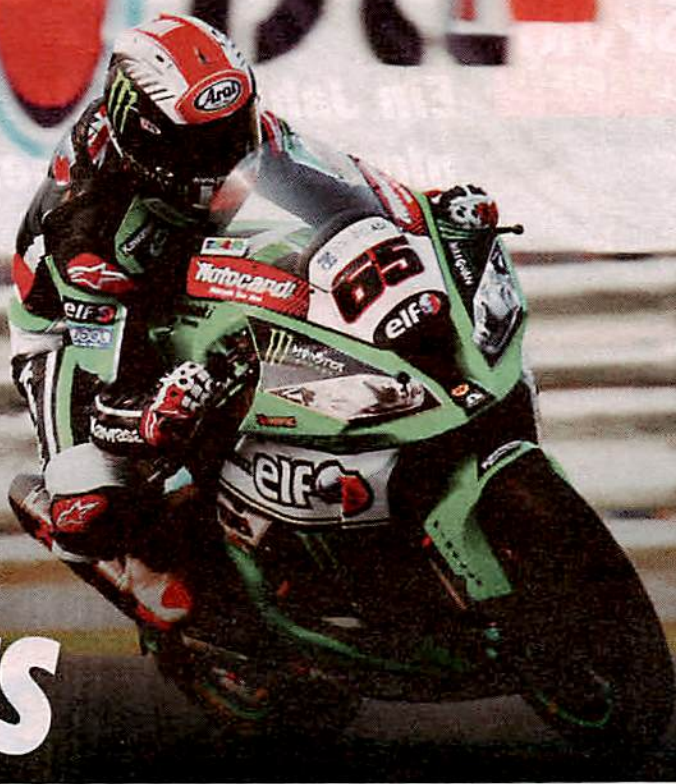
Direktbestellung: ☎ +49 (0)711 3206-8888 ☎ +49 (0)711 182-2550 ✉ motorsportaktuell@dvp.de 🌐 www.motorsport-aktuell.com/abo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

In der Hitze von Thailand unantastbar:
Johnny Rea war eine Klasse für sich

Buriram

Doppelsieg des Schoners



Von IMRE PAULOVITS

Eigentlich waren die Hauptakteure auf dem neuen Chang Circuit nahe Buriram in Thailand die gleichen wie beim WM-Auftakt auf Phillip Island. Doch Johnny Rea und die Kawasaki konnten die Reifen besser schonen als die anderen, und so dominierten sie beide Läufe.

Die Luft war heiß und schwül, aber Jonathan Reas Gesicht strahlte, während seine Landsleute auf dem Siegerpodest nur anerkennend auf ihn heraufschauen konnten. Er hatte an diesem Wochenende keine Gegner, und der Mann, der bei Honda so lange vergeblich versucht hat, die WM zu gewinnen, ist nun in einem Lauf, der ihn endlich zu seinem lang ersehnten Traum führen könnte.

Ansonsten ähnelte vieles dem WM-Auftakt vor vier Wochen: Die Briten dominieren in diesem Jahr die Superbike-WM in einer Art und Weise, wie es noch nie dagewesen ist. Bislang haben bei allen vier Rennen nur Fahrer aus dem Reich der Queen auf dem Podest gestanden, das gab es in dieser Weise noch nie. Doch die zwei, die auch unter ihnen hervorstechen, sind eben Jonathan Rea auf der Kawasaki und Leon Haslam auf der Aprilia.

Leon Haslam musste diesmal aber eingestehen: «Die Kombination von Jonathan und der Kawasaki wird bei solchen Bedingungen nur schwer zu schlagen sein. Er fährt so unglaublich weich, uns war allen klar, dass er sich damit wunderbar mit

der Kawasaki ergänzt. Wie er dieses Tempo aber bis zum Schluss durchhalten konnte, war trotzdem beeindruckend.»

Doch Rea fühlt sich noch lange nicht sicher vor seinem langjährigen Freund. «Wir hatten vor dem Rennen zwei Szenarien zurechtgelegt», verriet er. «Die Aprilia ist auf den Geraden klar überlegen, deshalb hatten wir die letzte Sektion besonders gründlich abgestimmt. Dort habe ich eine Chance gegen Leon gesehen. Und die andere war eben, beim Start davonzufahren. Hier ist dies aufgegangen, ich rechne aber nicht damit, dass es überall klappen wird.»

Haslam hofft auch auf die weitere Entwicklung bei Aprilia. «Max Biaggi und die Testtruppe arbeiten unentwegt, ich denke, damit werden wir im Lauf der Saison immer stärker werden.»

Suzuki und Lowes stark

Chaz Davies, der auf Phillip Island zweimal auf dem Podium stand, mischte mit seiner Ducati zu Beginn beider Rennen ebenfalls vorne mit, doch es wurde ein rabenschwarzes Wochen-

ende für den 28-jährigen Briten. Er stürzte in beiden Läufen, und es war das reinste Wunder, dass er beide Male weiterfahren konnte. «Ich musste die ganze Zeit hart pushen, um mithalten zu können», gestand Davies. «Auf den drei Geraden wurde ich abgehängt. Wir hatten zwar für Rennen noch etwas mit der Abstimmung versucht, aber das Ergebnis war wieder das gleiche. Wenn ich alleine fahre, sind meine Rundenzeiten gleich, aber bei der initialen Beschleunigung hängen mich die anderen ab.»

Zwar hatte auch Alex Lowes mit der Suzuki im ersten Rennen einen Ausrutscher, bei dem er weiterfahren konnte, dafür zeigte er sich im zweiten Lauf stark und aggressiv und fuhr aufs Podium. «Ich bin wirklich sehr glücklich, wieder auf dem Podest zu stehen», freute sich Lowes. «Es hätten auch zwei Podestplätze werden können, ich war im ersten Lauf einfach zu verbissen, um Leon Haslam wiederinzuholen und Zweiter zu werden. Wir haben hart gearbeitet, ich hoffe, dass es mit uns in Aragón so weitergehen wird. ♦

NACHGEHAKT BEI Jonathan Rea

(28/GB) Der WM-Leader über seine zwei klaren Siege in Thailand, und warum seine Reifen besser hielten



Von IMRE PAULOVITS

? Du musst nach diesem Wochenende sehr zufrieden sein.

Ja, es war wirklich ein perfektes Wochenende. Zwei Siege, Pole Position – und ich glaube auch Rundenrekord. Mir fehlen die Worte, ich kann es kaum glauben, um ganz ehrlich zu sein. Solche Wochenenden sind mir noch nicht oft gelungen, ich hatte bisher zwei Doppelsiege. Damit habe ich auch einen sehr guten WM-Start gehabt, jetzt muss ich auf diese Weise weitermachen.

? Nimmst dir die klare WM-Führung jetzt auch etwas den Druck?

Die Weltmeisterschaft ist noch sehr lang, es sind noch elf Wochenenden zu fahren. Ich werde weiter versuchen,

bei jedem Rennen so viele Punkte wie möglich mitzunehmen, an die WM denke ich später.

? Wie hast du es geschafft, die Reifen so viel besser zu schonen als die anderen? Mein Fahrstil war schon immer sehr weich, und ich belaste die Reifen nicht sehr. Ich habe hier zum Ende der Rennen auch das Mapping verändert, um ein noch weiches Ansprechverhalten zu haben. So konnte ich die Reifen bis zum Schluss erhalten. Ich habe schon immer gut mit den Reifen haushalten können, und die Kawasaki geht ohnehin sehr gut mit den Reifen um. Ich denke, das Reifenschonnen ist das Resultat aus meinem Stil und dem des Motorrads.



Streit: Van der Mark überholte Guintoli auch neben der Piste



Chaz Davies: Zweimal gestürzt, aber zweimal im Ziel

Supersport-WM

Seliger Lokalmatador

Von IMRE PAULOVITS

Vor zwei Jahren wollte Ratthapark Wilairot mit dem Motorsport aufhören und sich ganz dem Buddhismus widmen. Nun gewann er den WM-Lauf vor seinem Heimpublikum.

Für einige Minuten war es totenstill auf den Tribünen. Ratthapark Wilairot führte den WM-Lauf an, nachdem Jules Cluzel dreieinhalb Runden vor Schluss von seiner MV Agusta mit stotterndem Motor im Stich gelassen wurde. Doch jetzt hieß es Nerven bewahren und die beiden Kawasaki von Patrick Jacobsen und Kenan Sofuoglu von der Spitze aus zu kontrollieren. Als Wilairot nach den unendlich langen letzten drei Runden mit einem Freudenwhee über die Ziellinie fuhr,

tobte die Menge umso mehr los. Und selbst als der 26-jährige Honda-Pilot bereits im Freudentaumel von der höchsten Stufe des Podests wieder herunterkam, hörten die Thailand-Thailand-Rufe für Minuten nicht auf.

«Ich kann es kaum fassen», erklärte Wilairot. «Das Team ist vor der Saison neu gegründet worden, wir haben uns aber so gut aufeinander eingespielt, dass sie mein Motorrad für das Rennen optimal abstimmen und mir so diesen Sieg ermöglichen konnten. Es ist ein unglaubliches Gefühl, meinen ersten WM-Sieg daheim errungen zu haben.»

Doch es war nicht nur ein Wilairot, der Grund zur Freude hatte: Auch der 22-jährige Ratthapong brillierte bei seinem ersten WM-Wildcard-Einsatz und wurde Fünfter. ♦



Glücklich samt Familie: Supersport-Sieger Ratthapark Wilairot

Supersport-WM

Getriebe zerstört

Nach dem Training zeigte sich der Schweizer Dominic Schmitter richtig kämpferisch: «Wenn wir noch die Probleme mit der Dämpfung in den Griff bekommen, dann fahre ich in die Top 5», frohlockte er nach Trainingsplatz zehn.

Doch aus diesem hochgestochenen Plan wurde nichts. Zuerst wollte der Motor seiner Kawasaki nicht anspringen, Schmitter musste sich ganz hinten in der Startaufstellung anstellen. Dann hatte sich der 20-Jährige bis auf Platz 13 vorgekämpft, aber trotz der Ausfälle ganz vorn war zum Schluss nicht mehr drin als Rang 15 und ein einsamer Punkt.

«Ich hatte schon das ganze Wochenende Probleme mit

meinem Getriebe», knurrte Schmitter. «Im Rennen wurde es immer schlimmer, dann hakete es nur noch. Jetzt ist es wohl ganz zerstört. Vielleicht liegt es aber auch nur an der Elektronik. Wirklich schade, hier wäre eine Top-Platzierung möglich gewesen. Ich war ja viel schneller als Ratthapong Wilairot, der Fünfter wurde.» ♦ IP



Schmitter: «Mehr möglich»

Supersport-WM

Gut in die Punkte

«Ja, mit diesem Ergebnis kann ich leben, ich denke, mit diesem 12. Platz haben wir das Beste aus den Möglichkeiten herausgeholt», freute sich Kevin Wahr nach dem Supersport-WM-Rennen in Thailand. «Die Gruppe, in der ich war, konnte ich komplett hinter mir halten, von daher kann ich wirklich glücklich sein. Das Ergebnis gibt mir auch viel Kampfkraft für das nächste Rennen.»

Dabei sah die Welt für den 26-Jährigen aus Nagold noch vor dem Rennen gar nicht so rosig aus. «Wir haben ganz große Probleme mit dem Fahrwerk», zeigte er sich nach dem 21. Trainingsplatz enttäuscht. «Es sind zu viele Ecken da, wo das Motorrad nicht das macht, was ich

will. Es ist sehr unruhig, vor allem am Vorderrad.»

Trotz Happy Ends in Thailand macht sich Wahr nichts vor: «Die Probleme sind noch nicht behoben, wir müssen einiges an dem Motorrad machen. Leider können wir vor dem nächsten Lauf in Aragón nicht mehr testen, weil das Material erst kurz vorher zurückkommt.» ♦ IP



Wahr: Weiter am Bike arbeiten

Superbike-WM

Bayliss: Endgültiger Rücktritt

Wenn Ex-Weltmeister Troy Bayliss in Thailand auch wieder beherzt gegen die jüngere Generation kämpfte und auf dem Chang-Circuit die Plätze 8 und 11 herausfuhr, war dies für den 46-jährigen Australier nicht genug. Kurz nach dem Rennen gab er seinen endgültigen Rücktritt bekannt.

«Es war eine großartige Zeit, und es hat sehr viel Spaß ge-

macht», fasste Bayliss die vier Rennen zusammen, die er sechs Jahre nach seinem eigentlichen Rücktritt als Ersatzfahrer für den verletzten Davide Giugliano im Sattel der Werks-Panigale bestritten hat.

«Ich bin wegen besonderer Umstände wieder zurückgekehrt, und ich wollte nach Phillip Island noch einmal schauen, wie es auf einer anderen Strecke

geht», fuhr der dreifache Weltmeister fort. «Ich liebe das Rennfahren, Ducati und die Leute, die dort arbeiten. Es war wirklich großartig, mit der Panigale R Rennen zu fahren.»

Doch dann wurde er ernst. «Ich konnte mich früher glücklich schätzen, meine Karriere fit und gesund zu beenden, und ich habe auch jetzt gesehen, dass

ich noch immer schnell sein kann. Aber jetzt will ich wieder nach Australien zurückkehren und das Leben mit meiner Familie genießen. Ich möchte mich noch einmal bei allen für die Unterstützung bedanken, aber jetzt überlasse ich das Feld endgültig den jungen Talenten.»

Wer Giugliano bei den nächsten beiden Rennen auf der Werks-Panigale ersetzt, ist noch nicht entschieden. ♦ IP



Troy Bayliss

NACHRICHTEN

Wilairot: Keine Moto2-WM

Supersport-WM Eigentlich hatte sich Ratthapark Wilairot auch für die Moto2-WM angemeldet, mittlerweile hat er diese Pläne begraben. «Ich bin hier in der Supersport-WM mit meinem Team voll konkurrenzfähig», erklärte der Thailänder, der mit seinem Sieg auch die WM-Führung übernommen hat. «Und nachdem wir mit diesem jungen Team hier bereits gewinnen konnten, sehe ich beste Chancen auch auf den WM-Titel. So will ich mich voll auf die Supersport-WM konzentrieren und auch um den Titel kämpfen.» Dies sieht nicht nur Wilairot so, auch die Dorna und Pirelli möchten ihn lieber auf der Supersport-Honda sehen.

Noch zwei Siege für die Thailänder

Asia Talent Cup Der Auftakt zu dem auf identischen Honda NSF 250 R gefahrenen Nachwuchspokal fand diesmal nicht im Rahmen der MotoGP, sondern bei der Superbike-WM-Runde auf dem Chang-Circuit statt. Der 16-jährige Lokalmatador Somkiat Chantrya nutzte seinen Heimvorteil und gewann den ersten Lauf vor dem 14-jährigen Japaner Ayumu Sasaki und dem 17-jährigen Indonesier Gerry Salim. Im zweiten Lauf stürzte Chantrya allerdings drei Runden vor Schluss. Dies machte den Weg frei für seinen 19-jährigen Landsmann Nakarin Atiratphuvapat, der vor den beiden Japanern Sasaki und Kazuki Masaki gewann. In der Gesamtwertung führt Sasaki mit 40 Punkten vor Atiratphuvapat (36) und Masaki (29). ♦ IP

KOMPAKT

»» **Supersport-WM** Wie sehr sich Thailand bemüht, seine Fahrer international weiterzubringen, zeigte das Rennen im Rahmenprogramm mit 600er Supersport-Maschinen aus der heimischen Meisterschaft. Dort fährt unter anderem Ex-MotoGP-Pilot Yuki Takahashi für Honda Thailand, der das Rennen auch gewann. Auch Yamaha Thailand hat sein Team gleich mit drei Japanern verstärkt. ♦ IP

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf:

Start: Pole-Sitter Rea erwischt den besten Start vor Sykes und Lowes.

1. Runde: Rea fährt die erste Runde eine Sekunde schneller als alle anderen, dahinter Sykes, Lowes und Davies.

3. Runde: Haslam verdrängt Sykes von P2, Lowes kämpft mit Davies.

5. Runde: Rea führt 2,3 sec vor Haslam, dahinter Pulk mit Sykes, Lowes, Davies und Torres.

7. Runde: Lowes sticht bei Sykes in der Haarnadel innen rein und berührt ihn, ist aber vorbei, Van der Mark mit Defekt raus.

8. Runde: Rea 2,0 Sekunden vor Haslam.

9. Runde: Sykes stürzt, kann aber weiterfahren.

11. Runde: Rea nur noch 1,6 Sekunden vor Haslam.

12. Runde: Lowes stürzt, kann aber weiterfahren.

14. Runde: Haslam bereits wieder 3,6 sec. zurück.

17. Runde: Sykes kommt Haslam von hinten näher.

20. Runde: Rea gewinnt vor Haslam und Sykes, Salom verdrängt Bayliss auf P9.

2. Lauf:

Start: Guintoli wegen Kupplungsschaden aus der Boxengasse in die Warm-up-Runde, kann seinen Startplatz aber einnehmen. Rea erwischt den besten Start vor Lowes und Haslam.

1. Runde: Haslam überholt Lowes, dann drückt der sich innen rein, Haslam muss aufmachen und auch Davies schlüpft durch.

3. Runde: Haslam und Davies überholen sich dreimal hin und zurück.

5. Runde: Davies stürzt auch in diesem Rennen, kann aber erneut wieder weiterfahren. Rea um 1,8 sec. vorn, Haslam hat Lowes eingeholt.

7. Runde: De Puniet fährt ohne Bremswirkung in den Notausgang und gibt auf.

8. Runde: Lowes kann dem Druck von Haslam nicht standhalten, wird zu weit herausgetragen, Haslam vorbei auf P2. Rea um 2,2 Sekunden voraus.

14. Runde: Schrecksekunde für Rea beim Überrollen von Lokalmatador Chumjai.

19. Runde: Torres verdrängt Sykes von P4.

20. Runde: Rea gewinnt erneut vor Haslam. Van der Mark überholt Guintoli neben der Strecke in der Zielkurve, wird dafür vom Rennleiter aber um einen Platz zurückversetzt. ♦ IP

SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate

Chang Thai/T: 22. März 2015; 1. Lauf; 91,080 km über 20 Rdn. à 4,554 km; 26 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 33 Grad; Asphalt: 50 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	31:33,852	1:33,969	25
2. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	20	+6,329	1:34,251	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+8,183	1:34,429	16
4. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	20	+8,513	1:34,534	13
5. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+20,502	1:35,114	11
6. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panig. 1199R	20	+26,118	1:35,375	10
7. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	20	+26,149	1:36,346	9
8. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+27,925	1:35,376	8
9. Troy Bayliss (AUS)	Ducati Panig. 1199R	20	+28,174	1:35,259	7
10. Luis Mercado (ARG)	Ducati Panig. 1199R	20	+32,610	1:35,391	6
11. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	20	+37,330	1:34,325	5
12. Nico Terol (E)	Ducati Panig. 1199R	20	+37,902	1:35,954	4
13. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	20	+41,722	1:35,199	3
14. Sylvain Barrier (F)	BMW S 1000 RR	20	+50,099	1:36,292	2
15. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+59,457	1:36,453	1
16. Greg Gildenhuis (ZA)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:20,519	1:37,350	-
17. Santiago Barragan (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:20,931	1:37,397	-
18. Imre Tóth (I)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde.	1:39,077	-
19. Ireneusz Sikora (PL)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde.	1:39,006	-
Nicht klassiert:					
- Larry Pegram (USA)	EBR 1190 RX	16	+4 Rdn.	1:38,125	-
- A. Nakcharoensri (T)	Honda CBR 1000 RR	13	+7 Rdn.	1:39,274	-
- Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 6	6	+14 Rdn.	1:35,029	-
- Christophe Ponsson (L)	Kawasaki ZX-10R	4	+16 Rdn.	1:37,361	-
- Nicolò Canepa (I)	EBR 1190 RX	3	+17 Rdn.	1:37,403	-
- Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	1	+19 Rdn.	-	-
- Chanon Chumjai (T)	BMW S 1000 RR	-	+20 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 173,133 km/h;

Schnellste Runde: J. Rea, 2. Runde, in 1:33,966 min (=174,466 km/h), Rekord

Chang Thai/T: 22. März 2015; 2. Lauf; 91,080 km über 20 Rdn. à 4,554 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 32 Grad; Asphalt: 48 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	31:31,173	1:33,817	25
2. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	20	+4,946	1:33,980	20
3. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	20	+8,701	1:34,031	16
4. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	20	+10,628	1:34,648	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+14,326	1:34,556	11
6. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+21,060	1:34,676	10
7. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+21,246	1:34,794	9
8. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panig. 1199R	20	+23,868	1:34,941	8
9. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+25,744	1:34,833	7
10. Luis Mercado (ARG)	Ducati Panig. 1199R	20	+29,692	1:35,108	6
11. Troy Bayliss (AUS)	Ducati Panig. 1199R	20	+34,533	1:35,518	5
12. Nico Terol (E)	Ducati Panig. 1199R	20	+38,323	1:35,545	4
13. Sylvain Barrier (F)	BMW S 1000 RR	20	+45,834	1:36,097	3
14. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+45,955	1:35,930	2
15. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	20	+1:00,898	1:34,320	1
16. Greg Gildenhuis (ZA)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:23,943	1:37,663	-
17. A. Nakcharoensri (T)	Honda CBR 1000 RR	20	+1:38,125	1:38,623	-
18. Imre Tóth (I)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde.	1:39,078	-
19. Ireneusz Sikora (PL)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde.	1:39,220	-
20. Chanon Chumjai (T)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde.	1:40,455	-
Nicht klassiert:					
- Santiago Barragan (E)	Kawasaki ZX-10R	13	+7 Rdn.	1:37,152	-
- Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	10	+10 Rdn.	1:36,147	-
- Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	5	+15 Rdn.	1:36,469	-
- Christophe Ponsson (L)	Kawasaki ZX-10R	-	+20 Rdn.	-	-

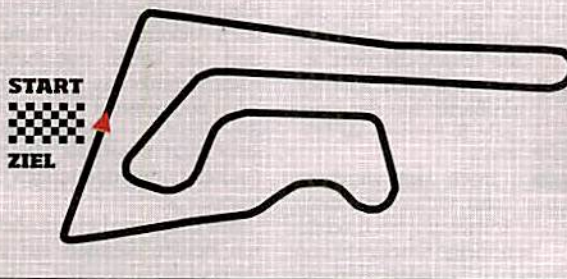
Durchschnittstempo des Siegers: 173,378 km/h;

Schnellste Runde: J. Rea, 2. Runde, in 1:33,817 min (=174,749 km/h), Rekord

Nächstes Rennen: 22. März, Aragón/E Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Chang International Circuit



Freie Trainings (3 Läufe) min

1. Lowes	1:34,685
2. Rea	1:34,751
3. Davies	1:35,288
4. Haslam	1:35,288
5. Sykes	1:35,457
6. Guintoli	1:35,570
7. Bayliss	1:35,690
8. Baiocco	1:35,913
9. Torres	1:35,943
10. D. Salom	1:36,055
11. Mercado	1:36,105
12. Van der Mark	1:36,218
13. De Puniet	1:36,263
14. Barrier	1:36,308
15. Terol	1:36,391
16. Camier	1:36,940
17. Ramos	1:37,632
18. Canepa	1:37,692
19. Ponsson	1:37,824
20. Barragan	1:37,964
21. Nakchorensri	1:38,174
22. Gildenhuis	1:38,767
23. Pegram	1:38,772
24. Toth	1:39,256
25. Sikora	1:40,719
26. Chumjai	1:40,810

Plätze 1-10: zugelassen für Q2

Plätze 11-20: In Q1 um 2 Plätze für Q2

Superpole (2 Läufe) min

1. Rea	1:33,382
2. Haslam	1:33,393
3. Lowes	1:33,738
4. Sykes	1:33,841
5. Torres	1:34,080
6. Davies	1:34,084
7. Bayliss	1:34,334
8. Van der Mark	1:34,514
9. Guintoli	1:34,562
10. Mercado	1:34,674
11. D. Salom	1:34,961
12. Baiocco	1:35,024
13. Barrier	1:35,115
14. Terol	1:35,255
15. Camier	1:35,267
16. De Puniet	1:35,578
17. Ramos	1:36,226
18. Canepa	1:36,466
19. Ponsson	1:36,788
20. Barragan	1:37,536

WM-Stand Fahrer

1. Rea	95
2. Haslam	85
3. Sykes	50
4. Guintoli	41
5. Torres	39
6. Davies	38
7. Lowes	32
8. Baiocco	30
9. Terol	26
10. Mercado	21

WM-Stand Hersteller

1. Kawasaki	95
2. Aprilia	85
3. Ducati	50
4. Honda	43
5. Suzuki	41
6. MV Agusta	14
7. BMW	10
8. EBR	2



Lokalmatador Anucha Nakcharoensri fuhr hinterher

SUPERSPORT-WM / Resultate

Chang Thai (T): 2. WM-Lauf; 17 Runden à 4,554 km = 77,418 km

23 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt 33/50 Grad
1. Rattthapark Wilairot (THA/Honda) in 27:57,523 min (= 166,141 km/h); 2. Kenan Sofuoglu (TUR/Kawasaki) +1,828 sec zurück; 3. Patrick Jacobson (USA/Kawasaki) +1,860; 4. Lucas Mahias (F/Kawasaki) +8,664; 5. Rattthapong Wilairot (THA/Honda) +12,110; 6. Roberto Rolfo (I/Honda) +13,599; 7. Marco Faccani (I/Kawasaki) +14,025; 8. Martin Cardenas (COL/Honda) +14,857; 9. Alex Baldolini (I/MV Agusta) +21,690; 10. Gino Rea (GB/Honda) +30,320; 11. Decha Kraisart (THA/Yamaha) +30,639; 12. Kevin Wahr (D/Honda) +36,167; 13. Christian Gamarino (I/Kawasaki) +36,337; 14. Glenn Scott (AUS/Honda) +36,670. 15. Dominique Schmitter (CH/Kawasaki) +37,517.
Schnellste Runde: Cluzel (F), MV Agusta, in 1:37,887 min (= 167,483 km/h), Rekord Stand (nach 2 von 12 Läufen): 1. Wilairot 36; 2. Sofuoglu 30; 3. Cluzel 25; 4. Jacobsen 22; 5. Rea 22; 6. Zanetti 20; 7. Rolfo 18; - 14. Schmitter 8; 17. Wahr 4
Nächstes Rennen: 13. April, Aragón (E) Internet: www.worldsbk.com

IDM Superbike

Völliges Neuland

Von ANKE WIECZOREK

Beim ersten Abchecken der Teams im Jahr 2015 beim Pirelli-Reifentest in Almeria rückte das Wilbers-BMW-Team in der vergangenen Woche mit konventionellem Fahrwerk an der neuen S 1000 RR aus. Das erzeugte Fragezeichen. Der Umstieg auf die vollelektronische Variante wird wohl erst im Sommer erfolgen.

«Ja, wir fahren im Moment ohne», bestätigt Teamchef Benny Wilbers. «Wir haben von BMW noch keine ECU-Box bekommen, weil es diese für die IDM noch nicht gibt. In der Superbike-WM ist wesentlich mehr erlaubt, und solche Aktivitäten gehen jetzt vor. Also werden wir jetzt konventionell beginnen und parallel ein zweites Motorrad aufbauen.» Wilbers Idee, die HP4-Elektronik aus dem vergangenen Jahr in das neue Motorrad zu packen, funktionierte leider nicht.

Wilbers-Fahrer Matej Smrz fuhr in Almeria erstmals in sei-



Matej Smrz: neues Fahrgefühl beim Bremsen mit Kurven-ABS

ner Karriere mit ABS und stellte zudem als Pirelli-Neuling im Regen fest: «Ich konnte selbst in den Kurven wie im Trockenen bremsen.» Einen Tag lang war die Strecke trocken, die Asphalttemperatur lag bei 28° Celsius. Smrz drehte die drittschnellste Runde während der Testtage und blieb eine knappe Sekunde hinter der von Markus Reiterberger aufgestellten Bestzeit von 1:35,5 min und noch vor

den beiden Konkurrenten seines Ex-Arbeitgebers Yamaha, Max Neukirchner und Damian Cudlin. Wilbers schwelgte im Glück. Erst zum Jahresbeginn hatte er sich nach einem Test auf dem Lausitzring zu einem Reifenwechsel entschlossen. «Normalerweise bin ich einem Partner treu, aber im Datarecording waren Unterschiede erkennbar, die pro Runde eine Sekunde ausgemacht haben.» ♦

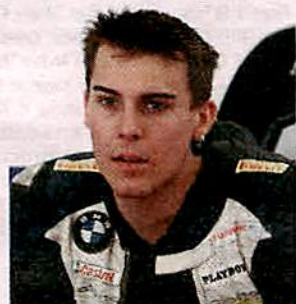
IDM Superbike

Stark wie nie

Markus Reiterberger ist die große deutsche Nachwuchshoffnung. Für den IDM-Dritten von 2014 muss es jetzt in Richtung Superbike-WM gehen. Der 21-Jährige glaubt, dass er mit der neuen BMW noch stärker ist als im Vorjahr.

Anders als bei Wilbers-BMW wird im VanZon-Remeha-Team von Haus aus auf das konventionelle Fahrwerk der S 1000 RR gesetzt. «Ich bin positiv überrascht und wusste nicht, was mich erwartet», erzählt Reiterberger, «denn mein letztjähriges Motorrad war das Beste, was ich je hatte. Aber nach dem Reifentest denke ich, dass wir mit dem neuen auf gleichem Niveau, wenn nicht noch darüber liegen. Rahmen und Geometrie kommen mir sehr entgegen. Schon die Standardversion hat mehr Leistung als die Vorgängerin. Aus den Kurven hat das Ding oben heraus richtig Bums.» Reiterberger war im Februar beim BMW-Test-Camp mit einer Standard-BMW ausgerückt, «nur mit eingeklapperten Spiegeln». In Almeria konzentrierte sich das Team auf die Abstimmung des Rennmotor-

rads und das Aussortieren der Reifen. Zehn verschiedene Mischungen wurden ausprobiert. «Bis zu den ganz weichen Reifen sind wir nicht mehr gekommen, denn der Himmel hat sich zugezogen. Auch im Regen haben wir nicht alles probiert», berichtet Teamchef Werner Dämen. Den verregneten Donnerstag nutzten Reiterberger und sein Teamkollege Bastien Mackels, der sich im Vergleich zum Vorjahr um eine Sekunde steigerte, lediglich als Roll-out. Die beste Rundenzeit von den angereisten IDM-Superbike-Fahrern legte während der kompletten Testtage Reiterberger mit 1:35,5 min vor, gefolgt von Mackels und Smrz. ♦ AWI



Am schnellsten: Reiterberger

IDM Superstock

Symbiose erwünscht

Der in die IDM Superstock 1000 aufgestiegene Supersport-Vize Roman Stamm gönnte sich Spanien in doppelter Packung. Zuerst testete er mit seinem finnischen Kawasaki-Schnock-Teamkollegen Ville Valtonen drei Tage in Valencia: «Es war mein erster Roll-out mit dem neuen IDM-Motorrad, das ich aber in der Basis von meinen Einsätzen in der Langstrecken-WM genau kenne. Dort ist die Abstimmung der ZX-10R allerdings ein Kompromiss für drei Fahrer. Das IDM-Motorrad soll dagegen mein ganz eigenes werden. Das Roll-out verlief sehr gut, obwohl ich noch nicht mit der Maschine verwachsen bin. Ich war sechs Zehntel hinter der Superbike-Truppe von Yamaha Deutschland, die auch in Valencia war.» Beim Pirelli-Reifentest in Almeria rückte der Schweizer erst mit alten, bekannten Reifen los: «Danach habe ich etwa 20 neue Reifen getestet, zum Schluss nur noch Hinterräder.» Das Resultat: schnellster Stocksportler. «Und jetzt bin ich nach 25 Stunden Rückfahrt mit dem Lkw erst mal richtig platt.» ♦ AWI

NACHRICHTEN

Pirelli: vier Lkws für deutsche Reifen

IDM Der Pirelli-Test von Almeria in Zahlen (auf Nachfrage bei Thomas Thierolf, Koordinator Rennaktivitäten Moto): vier Lkws mit insgesamt 2600 Reifen an Bord, vorwiegend Slicks, neue Profile für 600er-Fahrer, neue Regenreifen für Hinterräder. Dazu 17 Fahrer aus der IDM und weitere 23 aus Frankreich, Italien, Spanien und England.

Nationale Moto3: beim deutschen GP

IDM Moto 3 Standard/GP Die neue Moto3 Standard/Moto3 GP-Klasse gastiert vom 10. bis 12. Juli im Rahmen des Motorrad-Grand-Prix Deutschland am Sachsenring. Darauf verständigte sich der ADAC mit dem MotoGP-Promoter Dorna. Dieser engagiert sich für die Nachwuchsklassen von Ländern, aus denen sie junge Talente in die WM voranbringen will. Besonders der deutsche und der nordeuropäische Raum rücken vermehrt in den Fokus. ♦ AWI

KOMPAKT

»» IDM Superstock 1000 Klassen-Aufsteiger Marvin Fritz ist optimistisch. «Alles läuft sehr gut. Die YZF-RIM fühlt sich an wie meine letztjährige R6, nur mit mehr Leistung», sagt der amtierende Supersportmeister. Letzte Woche wurde das Biturbo-Fahrwerk geliefert, bis zum Saisonstart soll das Motorrad noch 7-8 Kilogramm leichter werden. Auch die Rennverkleidung fehlt noch.

»» IDM Superstock 1000 Der letztjährige Supersport-600-Dritte Stefan Kerschbaumer fuhr bei den Pirelli-Tests vorwiegend mit Standardmaterial von Yamaha: «Wir müssen erst einmal alle Teile fürs Motorrad haben, um uns auf anderes zu konzentrieren.»

»» IDM Superstock 1000 Das Kawasaki Schnock Team ist personell das größte innerhalb der IDM. In Almeria waren alle fünf Fahrer am Werk: Roman Stamm, Ville Valtonen, Chris Burri und die Supersportler Jasha Huber und Christian von Gunten ♦ AWI

IDM Superbike

«Atem bleibt weg»

In Almeria wurde vielerorts frohlockt, schneller als das Yamaha-Team mit Max Neukirchner und Damian Cudlin gewesen zu sein. Doch das Duo ging erst ab Dienstag auf die Strecke, um seine Runden zu drehen. Bei Neukirchner waren es genau deren acht, bis die YZF-RIM streikte. Und dann kam der Regen. Zuvor hatte der Sachse noch seine Langstrecken-WM-Yamaha um den Kurs gejagt.

«Richtig zum Testen sind wir gar nicht gekommen. Zum Glück haben wir Ende April noch das IDM-Training auf dem Lausitzring. Da wird bei

unserer Performance aber noch manchem der Atem wegbleiben», blickte Neukirchner voraus.

Im Team ist extra ein Elektrotechnikfachmann beschäftigt. In Almeria tauchte zusätzlich Koryphäe Markus Eschenbacher auf. Neukirchner: «Die Yamaha hat von der Basis her schon viel Leistung, und wir haben selbst in wenigen Testtagen große Fortschritte gemacht. Leider bin ich das alte Modell nie gefahren, aber Teamchef Michael Galinski ist mein neues zur Probe gefahren. Er sagt, es wäre eine andere Welt.» ♦ AWI



Vom Yamaha-Erfolg und dem Team überzeugt: Neukirchner

Enduro-DM Dahlen

Alles Schröter oder was?

Von ROBERT PAIRAN

Der amtierende Champion und Führende in der Meisterschaft, Dennis Schröter, holte sich beim dritten Lauf in Dahlen den nächsten Gesamtsieg auf dem Weg zur Titelverteidigung.

Dabei gewann Schröter jede einzelne Prüfung des Fahrtages – mit Ausnahme des Prologs am Vorabend, bei dem man mehr verlieren als gewinnen kann, wenn man zu viel riskiert, und der letzten Enduroprüfung: «Plötzlich lagen im Steinfeld große Brocken, die vorher da nicht gewesen waren. Da habe ich mir den Auspuff plattgefahren», gab der Husqvarna-Fahrer zu Protokoll.

Schröter immer am Limit

Elf Sonderprüfungen und der Prolog addierten sich zu knapp einer Stunde Gesamtfahrzeit.

«Ich bin jetzt ziemlich platt», gestand Schröter. «Ich habe den ganzen Tag über in jeder Prüfung versucht, ans Limit zu gehen.»

Damit kam er auf 49 Sekunden Vorsprung auf Davide von Zitzewitz, der ohne Probleme über die Distanz kam: «Ein Beinah-Sturz, aber das zählt ja nicht», war der KTM-Fahrer zufrieden, obwohl er sich in der Crossprüfung an einem Baum die linke Hand aufschlug.



D. Schröter

Marco Neubert: Defekt

Hinter E2-Sieger von Zitzewitz wurde Eddi Hübner auf der 250er-Viertakt-KTM Dritter in der übergreifenden Championatswertung:

«Ich bin am Morgen nicht so recht in die Gänge gekommen.» Er lag zunächst auch hinter Marco Neubert, der aber im letzten Endurotest mit technischem Defekt vorzeitig die Segel streichen musste. ♦

ENDURO-DM / Resultate

Dahlen: 22. März 2015, 3,5 Runden à 75 km; Wetter/Piste: kalt/trocken
Klasse Enduro I (9 Fahrer gestartet, 8 gewertet): 1. Edward Hübner (KTM), in 58:15,35 min; 2. Derrick Görner (Husqvarna), +25,36 sec; 3. Jonathan Rosse (Yamaha), +33,69 sec; 4. Daniel Hänel (Kawasaki); 5. Patrick Strelow (Yamaha); 6. Sascha Eckert (TM); 7. Martin Kradorf (KTM); 8. Maik Schubert (KTM)

Stand (nach 2 Wettbewerben): 1. Hübner, 75 Punkte; 2. Görner 66; 3. Rosse 60; 4. Hänel 54; 5. Eckert 47; 6. Kradorf 46; 7. Schubert 41; 8. Christian Täufer (GasGas), 26

Klasse Enduro II (20 Fahrer gestartet, 19 gewertet): 1. Davide von Zitzewitz (KTM), in 57:57,24 min; 2. Andreas Beier (Husqvarna), +1:54,73 min; 3. Nick Emmrich (Husqvarna), +2:08,68 min; 4. Sascha Meyhoff (Beta); 5. Bruno Wächtler (KTM); 6. Mark Risse (Beta); 7. Steffen Haag (KTM); 8. Kai-Arne Petruck (Husqvarna); 9. Markus Ludwig (GasGas); 10. Eddie Findling (Sherco)

Stand (nach 2 Wettbewerben): 1. von Zitzewitz, 75 Punkte; 2. Beier 64; 3. Meyhoff 56; 4. Emmrich 48; 5. Wächtler 46; 6. Marco Neubert (Honda), 40; 7. Risse 39; 8. Ludwig 34.
Klasse Enduro III (18 Fahrer gestartet, 18 gewertet): 1. Dennis Schröter (Husqvarna), in 57:07,83 min; 2. Christian Weiss (KTM), +2:27,51 min; 3. Björn Feldt (KTM), +2:51,44 min; 4. Paul Rossbach (KTM); 5. Kevin Lindner (Honda); 6. Leonhard Blaack (Beta); 7. Pascal Springmann (Beta); 8. Marc Neumann (TM); 9. Sirko Bühnemann (GasGas); 10. André Engelmann (Husqvarna)

Stand (nach 2 Wettbewerben): 1. Schröter, 75 Punkte; 2. Feldt 64; 3. Weiss 62; 4. Rossbach 54; 5. Lindner 48; 6. Blaack 45; 7. Neumann 39; 8. Bühnemann 37; 9. Springmann 35
Enduro-Championat: 1. Schröter, in 57:07,83 min; 2. von Zitzewitz, +49,41 sec; 3. Hübner, +1:07,52 min; 4. Görner; 5. Rosse; 6. Weiss; 7. Beier; 8. Feldt; 9. Emmrich; 10. Meyhoff
Stand (nach 2 Wettbewerben): 1. Schröter, 247 Punkte; 2. von Zitzewitz 235; 3. Hübner 226; 4. Beier 204; 5. Feldt 203; 6. Weiss 198; 7. Görner 197; 8. Meyhoff 186; 9. Wächtler 170

Nächster Lauf: 22./23. August 2015, Burg

Internet: www.enduro-dm.de

NACHRICHTEN

Mel Pocock zehn Stunden operiert

MX2-WM Mel Pocock, Sechster beim MX2-GP in Thailand, verletzte sich beim britischen Meisterschaftslauf vor einer Woche schwer. Der 22-Jährige verlor einen Daumen, als sein Arm in die Kettenführung eines gegnerischen Motorrads geklemmt wurde. Pocock wurde zehn Stunden lang operiert, um seine Hand zu retten. Bei dem Rennen war kein Arzt an der Strecke!

Weltmeister Bou zuhause geschlagen

X-Trial-WM Eine Woche nach seinem X-Trial-WM-Titel musste der Spanier Toni Bou vor Heimpublikum in Oviedo eine Niederlage einstecken. Im Finale siegte Landsmann Albert Cabestany vor Adam Raga, Bou und Jeroni Fajardo. Die WM gewann Bou (107 Punkte) zum 9. Mal mit 18 Punkten Vorsprung auf Raga (89). Dritter wurde Cabestany (77). ♦ AH/TS

FMX-WM Krakau

Ohne Training vorne

Der Spanier Maikel Melero setzte auch in Krakau seinen Siegeszug fort und führt die WM. Doch Samstagssieger David Rinaldo saß am ersten Tag fest.

Der Pilotenstreik setzte Rinaldo am Freitag in Paris fest, und der Franzose erfuhr aus dem Internet von Maikel Meleros Tagessieg vor dem Aussie Rob Adelberg und dessen Landsmann Remi Bizouard in Krakau. Libor Podmol stürzte bei einem Varial und fiel dadurch im Finale auf Platz 6 zurück. Für Melero war es nach Berlin der dritte Sieg im dritten Contest.

Am Samstag traf Rinaldo kurz vor Qualifikationsbeginn in der Arena ein. Ohne Training zog er

alle seine Tricks durch und flog als Vierter ins Finale, was ein Novum in der jungen Geschichte der Freestyle-WM darstellt. Im Finale packte der Franzose California Roll, Double Heart Attack Flip und eine «Volt» im Double-up aus und schockierte die gesamte Konkurrenz als «Kaltstartssieger».

Weltmeister Melero wurde hinter dem wieder erholten Podmol, Rob Adelberg und Remi Bizouard nur Fünfter.

Vor 13000 Zuschauern konnte der in Berlin noch grippekranke Hannes Ackermann wieder mitspringen, kam am ersten Abend ins Finale und wurde Fünfter! Am Samstag scheiterte er knapp als Siebter. Bruder Luc belegte die Plätze 7 und 10. ♦ TS



Konnte am Samstag Melero entzaubern: David Rinaldo

Supercross-WM Detroit

Tomacs zweiter Sieg

Ryan Dungey ist seinem Ziel, erstmals Supercross-Weltmeister zu werden, in Detroit wieder ein Stück nähergekommen. Während Ken Roczen noch bis nach Ostern pausieren muss, schaffte Honda-Pilot Eli Tomac in Michigan überlegen seinen zweiten Saisonsieg. Roczen's ehemaliger Hauptkonkurrent überholte KTM-Speerspitze Ryan Dungey im Finale mit einem Blockpass und baute seinen Vorsprung aus. Doch Dungey konnte mit Platz 2 gut leben. Im 1. Semifinale war es zu einer folgenschweren Kollision zwischen dem Tabellenzweiten Trey Canard und Jake Weimer gekommen. Der Honda-Pilot sprang Weimer in einer Whoops-Sektion in den Rücken. Das Rennen musste abgebrochen werden. Canard verletzte sich am Arm; beide mussten das Rennen beenden.

Dadurch hat Dungey gegenüber dem Tabellenzweiten Canard nun 67 Punkte Vorsprung und kann sich theoretisch schon beim 14. von 17 Läufen am 11. April in Houston den Titel sichern.

In der Ostküstenmeisterschaft der 250-ccm-Klasse gewann Justin Bogle sein erstes Rennen und rückte bis auf 13 Punkte an Spitzenreiter Marvin Musquin (KTM) heran. ♦ TS



In der WM noch Dritter, in Detroit Sieger: Eli Tomac

SUPERCROSS-WM / Resultate

Detroit/USA: 21. März, 12. WM-Lauf

Finale: 1. Eli Tomac, Honda; 2. Ryan Dungey, KTM; 3. Cole Seely, Honda (alle USA); 4. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 5. Davi Millsaps, Kawasaki; 6. Joshua Grant, Kawasaki; 7. Broc Tickle, Suzuki; 8. Blake Baggett, Suzuki; 9. Andrew Short, KTM; 10. Justin Brayton, KTM; 11. Kyle Chisholm, Kawasaki; 12. Nick Wey, Kawasaki; 13. Kyle Partridge, Honda; 14. Ben Lamay, Husqvarna; 15. Phillip Nicoletti, Yamaha; 16. Kilian Rusk, Yamaha; 17. Ronnie Stewart, Suzuki; 18. Nicholas Schmidt, Suzuki; 19. Alex Ray, Honda; 20. Heath Harrison, Kawasaki; 21. Jason Anderson, Husqvarna; 22. Weston Peick, Yamaha (alle USA)

Stand nach 12 Läufen: 1. Dungey, 271 Punkte; 2. Canard 204; 3. Tomac 194; 4. Seely 180; 5. Reed 170; 6. Ken Roczen (D), Suzuki 156; 7. Baggett 154; 8. Anderson 145; 9. Short 136; 10. Tickle 134; 11. Millsaps 119; 12. Grant 95; 13. Peick 92; 14. Weimer 74; 15. Justin Barcia (USA), Yamaha, 71

Nächstes Rennen: 28. März, St. Louis/USA

Internet: www.amasupercross.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420



R8 5.2 FSI V10 quattro R-Tronic / 386 kW (525 PS) - 316 km/h, 6/2012, AUDI-GARANTIE 6/2017, ERST 20.200 KM!!! neuw.I., *ABSOLUTE SUPER-AUSSTG. incl. LED-SW. + 3 x CARBON*, 87.950,- (UPE. d. Herst. 168.700,-) Automobile Andrea Arens, Stettiner Strasse 21, 58515 Lüdenscheid, T. 02351/12893 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25854

BMW



BMW X3 3,0d, Bj. 2006, 218 PS, Autom., titansilber-met., 168000 km, sehr gepflegt, Garagenfzg., KD, viel Zubehör, von priv., 13.500,- €. Tel. 0160/97202019

BMW Z3, 4 WR 205/60R15 95H 5 Loch Alu, 7 mm, 175,- €. Tel. 02028/7479079 oder 0171/9916643



BMW 320is M3 Italo, top aufgebauter 320is Rennwagen, über 60.000,- € investiert, ohne SD, rostfrei, unfallfrei, alles TÜV. Mehr in mobile.de, VB 24.000,- €. Telefon 0172/4353601



BMW 3.0 CSL Sammlerfahrzeug, EZ 6/1973, 65000 km, 147 kW (200 PS), silb. FUCHS Motorrad, Wolfgang Fuchs, Meller Str. 283, 49084 Osnabrück, Tel. 0541/404390, www.motorrad-fuchs.com H

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



335iA Touring xDrive M-Sportpaket HUD TV, EZ 10/2014, 7500 km, 225 kW (306 PS), weiss/alpinweiss III, Leder, Navi, Harman Kardon Surround Sound System, Klima, Xenon, SD, Sitzheizung, Panorama Dach, PDC, 57.890,- € (MwSt. abw.) Riller & Schnauck GmbH, Hindenburgdamm 68, 12203 Berlin, Tel. 030/790095-0, www.riller-schnauck.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25877

Traumcabrio! BMW 320 Ci, 6-Zyl., 125 kW, Automatik, Vollausstattung, el. Verdeck + Hardtop, dunkelblau, hellgraues Leder, Bj. 2001, 30000 km, scheckheftgepf., wie neu, TÜV 2016, Garagenwg., NP 91.200,- DM, Standort Essen, von privat, 17.500,- €. Tel. 0171/1267240



X6 M50da HUD 4x SHZ LED SD H/K DRIV ASS. EZ 01/2015, 4690 km, 280 kW (381 PS), schwarz/carbonschwarz, Leder, Navi, Harman Kardon Surround Sound System, Klima, Xenon, SD, Sitzheizung, Glasdach - elektrisch, 106.460,- € (MwSt. abw.) Riller & Schnauck GmbH, Hindenburgdamm 68, 12203 Berlin, Tel. 030/790095-0, www.riller-schnauck.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25879



123d Cabrio, 49650 km, 204 PS, EZ 08/09, saphir, M-Sportpaket, Navi Prof., Xenon, Leder, VB 24.800,- €. 08751/3875

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25934

BMW Alpina



B3, EZ 7/2014, 8900 km, 301 kW (409 PS), grün, Leder, Klima, neuwertiger Alpina B3, Listenneupreis ca. 82.000,- €. 60.000,- €.

Tel. 02832/80309, verhaelen2@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25931

Ankauf aller BMW
Tel./Fax 0208/32420

Citroen



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

Ferrari

575 Maranello F1, rot-beige, 5/04, super Zust., viel Zubehör, 42000 km, 68.000,- €. Tel. 07621/43311

Privat sucht 550/575 M, 512 M oder TR oder Testarossa, seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577

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

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

Ferrari 612 Scaglietti, neuwertiger Zustand, anthrazit-met., Sitze schwarz - weiße Nähte, EZ 2008, km ca. 34000, Festpr. € 89.900,-, von privat. Tel. 0451/796481

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420

Jaguar

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

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!

Neu und gebraucht, alle Typen.
www.jaguar-teile.de, 04332/1419



XF R-S Sportbrake 5.0 V8 Kompressor, EZ 5/2014, 16700 km, 405 kW (550 PS), Ultra Blue, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, Klimatisierte Sitze, Rote Bremssättel, Karbonmotorabdeckung, 20" LMF, 78.900,- € (MwSt. abw.). Stopka Münster GmbH & Co. KG, Zum Kaiserbusch 15, 48165 Münster, Tel. 0251/60933040, info@stopka-muenster.de

F-Type V8 Coupé, von privat gesucht, unfrei, weiß od. schwarz, zum realist. Preis. Tel. 0160/4728899

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420

Land Rover



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

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

Maserati

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

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H



Mercedes-Benz 300 SL Roadster, Bj. 1960, matching numbers, wunderschönes Fahrzeug. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Straße 3-9, 33813 Oerlinghausen. Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Privat sucht Mercedes SLS, bitte alles anbieten. Tel. 0177/3371001

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



E 500 4-Matic, EZ 5/2010, 60000 km, 285 kW (387 PS), Klima, absolute Vollausst. mit Distronic u. Nachtsicht, 29.950,- €. KFZ-Unternehmensberatung Hans Käfer, Am Flurgraben 1, 64832 Babenhausen, Tel. 06073/5673, www.kaefer-automobile.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25852

19" AMG Schmiederäder für E63AMG W212, MB-Code 793, 2x9Jx19 H2 ET 37 (VA) und 2x9,5Jx19 H2 ET 52 (HA) pseudofischer@gmx.de



Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, Bj. 1955, matching numbers, wunderschönes Fahrzeug. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Straße 3-9, 33813 Oerlinghausen. Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

CLK 63, 07/07, 49000 km, silber-met., Command, ESSD, 33.500,- €. T. 07304/2020

Porsche

Verkaufe GT3 RS 4.0, 1. Hand, 13000 km, weiß. Chiffre MK07/1114199

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

911 Carrera 4 GTS Cabrio, EZ 03/12, 13000 km, sw., neuw., PDK, Navi, usw. Tel. 0162/8077547

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420 H

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

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

Original PORSCHE Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

jetzt nachrüsten! Für alle 991, Cayenne, Panamera, Macan - mit PCM3.1 - auf Wunsch in Ihrem PZ. Tel. 0700/22022011 H

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

Suche von Privat gepflegten 964 oder 993 C2, S, 4S, deutsch, Schalter, unfallfrei, Coupe. Tel. 0151/16533035, tden@web.de

Autohaus sucht 964 + 993. 07231/17070 H

991 4S Cabrio, EZ 5/13, schw./beige, 7000 km, 1. Hd., unfrei, NP 152.000,-, privat, 111.000,- €. Tel. 0172/6874074

Renn/Rallye

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

www.indysport.de H

brembo.
Motorsport- und
High Performance
Bremsanlagen

Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung

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



John Cooper Works, EZ 1/2008, 10000 km, 155 kW (211 PS), 29.850,- €. Assenheimer + Mulfinger GmbH & Co. KG, Neckargartacher Straße 73-75, 74172 Neckarsulm-Oberreisesheim, Tel. 07132/9758-799, www.autoarena.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25923



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

www.luetticke-motorsport.de H

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

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

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renntransporter



mehrere TRAILER
sofort VERFÜGBAR!
www.trailertech.eu

Versicherungen

RENNKASKO.DE
2015
Starten Sie mit uns!
BAUER AG - 79312 Emmendingen (D) - TEL. +49(0)7641.93307-0

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



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



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

www.Rennsportshop.com

Foitek Automobile AG

Auch er ist grauer geworden:
Geburtsstagskind Gregor Foitek

50. Geburtstag Gregor Foitek

«Es ging zu schnell»

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Nicht jeder kann Weltmeister werden. Und manche Karrieren verlaufen anders als geplant. Diese Erfahrung hat auch Gregor Foitek gemacht. An diesem Freitag (27.3.) wird der ehemalige Schweizer Formel-1-Pilot 50. Wir haben ihn an seinem Firmensitz in Altdorf/Schwyz getroffen – zufrieden und mit sich und seiner Welt im Reinen.

Talent ist das A und O im Rennsport. Und davon hat Gregor Foitek reichlich. Logisch: Er wächst mit Benzin im Blut auf. Sein Vater Karl Foitek (84) ist Rennfahrer und vierfacher Schweizer Meister. Trotzdem ist es nicht selbstverständlich, dass Gregor in seine Fußstapfen tritt. Als er mit 16 Formel-1-Pilot werden will, nimmt ihn sein Vater nach Lignières mit. Dort muss er in einem Formel-3-Auto beweisen, dass er in der Lage ist, ein solches Gefährt am Limit zu bewegen. Gregor absolviert den Test mühelos.

Ohne davor Erfahrungen gesammelt zu haben. «Von dem Moment an unterstützte mich mein Vater bedingungslos», erinnert sich Foitek jr.

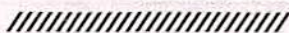
Gesegnet mit dem Talent eines zukünftigen Formel-1-Weltmeisters, nimmt Gregor die ersten Stufen im Motorsport im Eiltempo. 1986, es ist seine dritte Saison, mischt er bereits in der deutschen Formel 3 mit. Und das ganz vorne. Beim Rennen in Erding sichert er sich die Pole-Position und lässt anschließend die versammelte deutsche Elite mit Bernd Schneider und Manuel Reuter im Regen hinter sich. Noch im selben Jahr sitzt Foitek in einem Formel 3000 von Markus Hotz. Alles geht sehr schnell. «Zu schnell», wie Foitek heute sagt. «Ich hätte in der einen oder anderen Meisterschaft noch ein Jahr länger bleiben sollen.»

Doch die Formel 1 rückt näher. Und der Gedanke, dass der Aufstieg vielleicht etwas zu schnell gehen könnte, existiert nicht. 1988 fährt Gregor Foitek in der Formel 3000 seinen ersten (aber auch einzigen) Sieg ein. Doch dem Triumph in Vallelunga

stehen Kollisionen, in die er verwickelt ist, gegenüber. So legt sich der Zürcher am Wochenende seines ersten Sieges mit Johnny Herbert an. Und auch Roberto Moreno kriegt damals in Brands Hatch die Härte des Schweizer zu spüren. Heute meint Foitek dazu: «Beide Manöver waren hart an der Grenze. Ich verstehe, dass sie wütend auf mich waren und es

«Ich bin zufrieden. Es könnte heute nicht besser sein.»

GREGOR FOITEK



zum Teil noch heute sind.»

Der Tiefpunkt folgt nach Morenos Abflug beim Restart in Brands Hatch: Foitek und Herbert geraten aneinander. Eine Massenkollision reißt zahlreiche Autos ins Verderben. Herbert

zieht sich komplizierte Fuß- und Knöchelbrüche zu. Foitek kommt verhältnismäßig glimpflich mit einem Brummschädel und einem gebrochenen Handgelenk davon. Schlimmer ist der Schaden für sein Image. Obwohl Jahre später (auch bei Herbert) die Erkenntnis wächst, dass an Foiteks Auto vor dem Unfall die Radaufhängung gebrochen sein muss, wird der Schweizer als verrückter Crashpilot abgestempelt.

Foitek, der Minimalist

Trotzdem steigt Foitek 1989 in die Formel 1 auf. Doch der veraltete Eurobrun ER188 seines Landsmannes Walter Brun ist nicht konkurrenzfähig. Außerdem hat Foitek Mühe, sich der Formel 1 anzupassen. Er ist zwar fit wie ein Turnschuh, aber Überstunden mit den Technikern stoßen bei ihm auf Ablehnung. Warum abends unnötig Zeit an der Rennstrecke verbringen, wenn es doch im Hotel so gemütlich ist? «Ich war ein Minimalist», übt Foitek heute Selbstkritik. «Ich hatte immer gutes Material. Und nie

verstanden, warum ich Zeit in die Technik investieren sollte.»

Foitek macht auch den Fehler, dass er den Medien ausweicht: «Ich mochte keine Kameras. Deshalb hielt man mich für arrogant.» Dabei wollte er doch nur Rennen fahren und war eigentlich nur verunsichert. Als er in Rio für Sponsoren noch ein paar Extrarunden im Training fahren soll, macht er das nur widerwillig. «Ich wollte nicht. Trotzdem musste ich raus. Dann ist mir im Qualifying der Motor kaputtgegangen. Ich dachte nur: (Ihr Idioten! Hätte ich diese Extra-Runden nicht gedreht, hätte ich mich fürs Rennen qualifiziert.)»

Weder bei Eurobrun noch später im Jahr bei Rial findet Foitek sein Glück. 1990 kauft ihn sein Vater bei Brabham ein. Für zwei Rennen. In Phoenix bei seinem Grand-Prix-Debüt kollidiert er mit Olivier Grouillard. Schon damals ist Foitek mit sich und dem familiären Druck nicht mehr im Reinen. Er fragt sich öffentlich: «Was mache ich hier eigentlich?»

In Interlagos streikt dann das Getriebe an seinem Auto. Weil





Brands Hatch 1988: Massenkollision mit Foitek (weißes Auto)



Kurze Partnerschaft: Foitek mit IndyCar-Legende A.J. Foyt 1992

die Middlebridge Group als neuer Besitzer David Brabham im Auto haben will, steht Foitek erneut auf der Straße. Nicht lange. Denn der Vater kauft sich bei Monteverdi ein. Dieser hat in einem Anfall von Größenwahn die Überreste des Onyx-Formel-1-Rennstalls übernommen. Wieder muss Foitek in die Vorqualifikation. Doch er schafft die Hürde viermal hintereinander. In Monaco fährt Gregor sein bestes Formel-1-Rennen. Obwohl ihn der Franzose Eric Bernard auf Platz 6 abschießt und ihm so den einen WM-Punkt, den er schon vor Augen hat, raubt. «In Monaco zu fahren – durch den Tunnel mit Blick auf das Meer mit all den Farbveränderungen – das war etwas Spezielles. Das habe ich richtig genossen», schwärmt Foitek noch heute.

Kurzes Abenteuer in den USA

Es folgen drei Nichtqualifikationen. Nach Ungarn ist Schluss. Monteverdi muss zusperrern. Die Schulden erdrücken ihn. Foiteks Formel-1-Karriere ist beendet – bevor sie richtig Fahrt aufgenommen hat.

1991 hält sich Gregor mit einem Start in Le Mans im Gespräch. Im Jahr darauf eröffnet sich in Amerika eine Chance: Foitek kommt bei Gilmore Racing in der IndyCar-Serie unter – an der Seite von US-Legende A.J. Foyt. Doch auch dieses Abenteuer ist nur von kurzer Dauer. Nach den Rennen in Surfers Paradise (21.) und Long Beach (18.) schmeißt Foitek nach einem Tag Theorie im Rahmen des Rookie-Programms für das Indy 500 das Handtuch. «Ich bin zu A.J. hingegangen, habe ihm die Hand gegeben und gesagt: «Das war's!» Für immer.

Obwohl er mit Marlboro, Lista, Fogal und Imholz Sponsoren hat, die ihn unterstützen, war Foitek immer auf Geld seiner Familie angewiesen. «Eine Saison Formel 3000 hat damals zwischen 600 000 und 700 000 Schweizer Franken gekostet», erzählt er. «Als es darum ging, dass ich 1988 weitermache, haben wir uns als Familie zusammengesetzt. Schließlich habe ich noch vier Geschwister. Doch alle stimmten zu meinem Erstaunen und zu meiner Erleichterung dem Projekt zu.»



Foiteks schönster GP: Obwohl auf Punkterang abgeschossen, ist Monaco 1990 in bester Erinnerung



Phoenix 1990: Foitek (ganz hinten im Brabham) folgt dem Spitzenduo Ayrton Senna und Jean Alesi

In den Jahren nach seinem Rücktritt ist das Verhältnis zum Vater unterkühlt. Und auch vom Motorsport schottet sich Gregor ab. Irgendwann bietet Foitek sr. seinem Sohn an, im elterlichen Betrieb zu arbeiten. Trotz Kopf Gregor willigt ein. «Das war vor 15 Jahren», meint der Jubilar. «Und ich wäre blöd gewesen, hätte ich dieses Angebot nicht angenommen.» Mit den Brüdern Reto und Frank führt er die 2008 eröffnete Geschäftsstelle in Altendorf. Dort stehen in einem großzügigen Showroom Ferraris und Maseratis nebeneinander. «Das Geschäft läuft gut», meint Foitek.

Talent allein reicht nicht

Den Rennsport verfolgt er nur noch beiläufig. Die Interessen haben sich verlagert. «Ab und zu überfliege ich einen Artikel in der Tageszeitung. Oder ich schaue im TV einen Start, wenn's sich ergibt. Mehr nicht.» Trauert er verpassten Chancen nach? «Nein, überhaupt nicht», sagt Foitek mit fester Stimme. «Ich bin heute rundum zufrieden. Es könnte nicht besser sein.» Er glaubt auch nicht,

dass sich seine Karriere anders entwickelt hätte, hätte er damals in Monaco 1990 gepunktet. «Vielleicht hätten wir uns dadurch die Vorqualifikation sparen können. Das mag sein. Aber das allein hätte nichts an den Umständen sonst verändert.»

Gregor Foitek ist das beste Beispiel, dass Talent allein nicht reicht. «Ich kann mich noch erinnern, wie J. J. Lehto, 1990 mein Teamkollege bei Monteverdi, mit seinem Ingenieur an der Abstimmung der Stoßdämpfer tüftelte. Ich dachte damals nur: «Was soll jetzt das? Es gibt doch nur eine Sorte Stoßdämpfer?» Das fehlende Interesse an der Technik hat er längst kompensiert. Schließlich verkauft er heute teure Sportwagen an betuchte Kundschaft. «Das hier ist ein anderer Job», lacht Gregor, «da stehe ich voll dahinter.»

Eine Aussage, der nichts mehr hinzuzufügen ist. Gregor Foitek ist dort angekommen, wo er mit sich und seiner Welt im Reinen ist. Trotzdem tut es einem als Schweizer manchmal weh: Dieser Mann hätte auch in der Formel 1 ein ganz Großer werden können. Happy Birthday! ♦

Zur Person

Gregor Foitek

Geburtstag 27. März 1965
Geburtsort Zürich (CH)
Herkunftsland Schweiz

KARRIERE

1984 Erste Rennen Alfa Romeo Gr. N
1985 Formel-Ford-Vizemeister in CH
1986 CH-Meister Formel 3, deutsche F3
1987/1988 Formel 3000 (1 Sieg)
1989 Formel 1 mit Eurobrun (nie qualif.)
1990 Formel 1 mit Brabham (2 GP) und Monteverdi (5 GP)
1991 24h Le Mans
1992 IndyCar mit Gilmore (2 Rennen)
seit 2000 Teilhaber der Foitek Automobile AG in Altendorf/Schwyz



Reto, Karl, Frank und Gregor F.

Namen & Nachrichten

Sarron wird 60, Lazzarini 70 Munari 75 und Hahne 80

»» **Christian Sarron** Der 250er-Weltmeister von 1984 wird am 27. März 60 Jahre alt. Der ältere der beiden rennfahrenden Sarron-Brüder war der letzte große Vertreter des Knie-am-Tank-Fahrstils und galt als großer Regenspezialist. Er vollzog einen schnellen Aufstieg vom Kawasaki-Cup bis in die Weltmeisterschaft und gewann bereits in seiner zweiten Saison 1977 den verregneten Deutschland-GP auf dem Hockenheimring bei den 250ern. Doch danach sollten sieben Jahre vergehen, bis er in dieser Klasse auch Weltmeister wurde. Nachdem er Ende 1983 immer stärker geworden war, war Sarron 1984 nicht zu bremsen. 1985 stieg er als Viertelliter-Weltmeister zu den 500ern auf und zeigte auch dort den dominierenden US-Stars beim verregneten Hockenheim-GP, wie man auf dem Wasser fährt, und wurde WM-Dritter. Der Franzose, der seine ganze GP-Karriere beim französischen Gauloise-Sonauto-Yamaha-Team fuhr, blieb noch bis 1990 in der Königsklasse aktiv und wurde 1989 noch einmal WM-Dritter hinter Eddie Lawson und Wayne

Rainey. Nach seiner Rennkarriere leitete er das Superbike-Team von Yamaha France und verwirklichte 1994 seinen Traum vom Bol-d'Or-Sieg, als er mit seinem Bruder Dominique und Jasutomo Nagai ein Trio bildete. Sarron ist dem Motorradsport bis heute treu geblieben. Er betreibt gemeinsam mit seinem Bruder Dominique eine Rennfahrerschule und ist französischer Fachkommentator bei Eurosport.

»» **Eugenio Lazzarini** Der kleinste Weltmeister der Motorradgeschichte wird am 26. März 70 Jahre alt. Der nur 1,50 Meter große Italiener wurde wie Valentino Rossi in Urbino geboren. Er feierte sein GP-Debüt 1969 zwar mit einer Benelli bei den 250ern, seine großen Erfolge hatte Lazzarini aber bei den 500ern und 125ern. Er wurde 1978 auf einer Morbidelli Weltmeister in der Achtelliter-Klasse. 1979 gewann er auf Kreidler den WM-Titel bei den 500ern und verteidigte ihn 1980 mit Iprem. Seine kleine Körpergröße brachte Lazzarini aber nicht nur Vorteile auf den zierlichen Motorrädern ein. Bei einem so klein gewachse-

nen Menschen verlagert der Helm den Schwerpunkt stark nach oben. Und so fiel Lazzarini bei seinen Stürzen oft auf den Kopf und zog sich Gehirnerschütterungen zu, die ihn mindestens zwei weitere WM-Titel kosteten. Er wurde neben seinen drei WM-Titeln achtmal Vizeweltmeister, ehe er Ende 1984 zurücktrat. Heute ist Lazzarini mit seiner herzlichen Art bei Oldtimer-Veranstaltungen ein gern gesehener Gast auf den winzigen Maschinen seiner aktiven Zeit.

»» **Hubert Hahne** Der Tourenwagen-Europameister von 1966 vollendet am 28. März sein 80. Lebensjahr. Der Kaufmann und Kfz-Mechaniker aus Moers hatte 1960 als 25-Jähriger mit dem Rennfahren begonnen. Sein erster großer Erfolg: 1963 Europapokal-Sieger bei den Tourenwagen (BMW 700). 1964 wurde Hahne Deutscher Rundstrecken-Meister (14 von 16 möglichen Siegen auf BMW 1800 ti). 1966 holte der BMW-Werkschaffmeister den Tourenwagen-Europameistertitel und umrundete die Nürburgring-Nordschleife als Erster in weniger als zehn Minuten. Im selben Jahr stieg Hubert Hahne in die Formel 2 um und fuhr in

einem dieser Monoposto als «Füllmasse» den Grand Prix Deutschland der Formel 1 mit (P9). Seine weiteren F1-Auftritte hatte er ebenfalls beim deutschen GP: 1967 fiel er aus, 1968 wurde er Zehnter, 1969 trat er zum Start doch nicht an, und 1970 scheiterte er an der Qualifikationshürde. Nach einem Beinahe-Unfall in der Formel 2 in Enna stieg Hubert Hahne 1970 für immer aus dem Rennwagen aus. Als erster F1-Experte des TV-Senders RTL kehrte der Wahlitaliener in den 1980ern noch einmal zum großen Motorsport zurück.

»» **Sandro Munari** Der einstige italienische Rallye-Star wird am 27. März 75 Jahre alt. Berühmt wurde Munari durch seine sieben WM-Laufsiege im legendären Lancia Stratos HF (1974-77).

»» **Klaus-Peter Schachtschneider** Der deutsche Ex-Tourenwagenfahrer aus Beelitz hat am 23. März sein 60. Geburtstag gefeiert. Der zweimalige DDR-Vizemeister gehörte in den 1980ern zu den ostdeutschen Publikumslieblingen. Heute betreibt Schachtschneider mit Erfolg von Potsdam aus mehrere Autohäuser und ist Hobby-Biker. ♦ IP/MSA/HEM



Christian Sarron



Eugenio Lazzarini



Hubert Hahne



Sandro Munari



K.-P. Schachtschneider

REDAKTION

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

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

Sonderkorrespondenten:

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhring,
Martin Grübler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Iddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Morsehr, Robert Pairan,
Thomas Schiffer, Achim Schlang, Arno Wester,
Stefanie Szapka, Julius Jannert, Ulf Simon,
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex
Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kikiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat,
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jörg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan,
Nikola Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nicc
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
Jörg Wiessmann, Willem Wiltzenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leime,
Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Lötscher

Grafik und Produktion:

Jörg Stohler, Jörg Schneider,
Sascha Benzke, Sophie Semmelmann

VERLAG

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

CEO/Geschäftsführung:

Reinhold Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de

0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif

vreif@motorpresse.de

0711 182 - 1839

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig

iefri@motorpresse.de

0711 182 - 1613

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de

0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgauer

Druck:

Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-
tionsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 63,00
(D), € 65,00 (A).

Abonnentenservice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 0711-520 688 88,
Telefax 0711-182 2550
Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31
300 62 67, motorsportaktuell@staempli.com
© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur
mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.
Für unverlangt eingesandene Manuskripte über-
nimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488

Hingerichtet

Zur Streichung des Deutschland-GPs im FI-Kalender

Nun hat Bernie Ecclestone mit seiner maßlosen Geldgier auch den GP von Deutschland hingerichtet. Nur noch die Hälfte der Teams können sich die Formel 1 finanziell leisten. Die wohlhabenden Rennställe blockieren sich gegenseitig und schauen nur auf ihren Vorteil.

Ergebnis: Mercedes-Dominanz, langweilige Rennen, nur noch 15 Wagen am Start – wie in Australien. Die Formel 1 fährt vorwiegend in Staaten, in denen irgendwelche Superreiche sich die Formel 1 als «Spielzeug» gönnen, in denen es jedoch keine gewachsene Rennbegeisterung gibt. Sie werden dieses «Spielzeug» auch bald wieder fallen lassen. Bis dahin hat man in den traditionellen Ländern mit jahrzehntelanger Rennbegeisterung die Formel 1 hingerichtet. So sieht Bernies Erbe aus. Wann kommt endlich einer, der diesen ruinösen Prozess umkehrt, bevor vollends alles zerschlagen ist?

Rolf Alber, D-73061 Ebersbach

Die Augen öffnen

Zur Streichung des Deutschland-GPs im FI-Kalender

Vielleicht wäre eine Formel-1-Saison 2015 ohne GP in Deutschland gar nicht so verkehrt. Ich kann nur hoffen, dass die Verantwortlichen vom Nürburgring beziehungsweise vom Hockenheimring gegenüber «Dollar-Bernie» hart bleiben und nicht bereit sind, jedes Antrittsgeld zu zahlen. Sicher, schade um die Fans und alle Beteiligten in der Region, aber: kein Rennen, keine Einnahmen – auch nicht für Bernie Ecclestone. Vielleicht öffnet das bestimmten Verantwortlichen in der FI endlich mal die Augen!

Michael Acker, D-29223 Celle

Eine Überreaktion

Zu den Rücktrittsgerüchten des FI-Teams von Red Bull

Nach dem ersten Rennen droht Red Bull, aber vielleicht doch nur der für starke Worte bekannte Dr. Marko, mit dem Ausstieg aus der Formel 1. Ein

wenig überzogen, finde ich. Was würden da die Fans beim kommenden Österreich-GP in Spielberg enttäuscht sein, wenn das Heimteam nicht am Start ist. Der Imageverlust für Red Bull wäre immens. Der Sympathieverlust kann nicht im Sinne des Österreichfans Didi Mateschitz sein, der ja ein kühler Kaufmann ist und diese Überreaktion sicherlich nicht förderlich für die Marke Red Bull findet. Rudolf Ratzenberger, A-5010 Salzburg

Äußerst langweilig

Zum Saisonstart der Formel-1-WM 2015

Der Australien-Grand-Prix war äußerst langweilig und erscheint wie ein Spiegelbild des letzten Jahres. Hamilton startet einen Durchmarsch, und Rosberg sammelt als Wasserträger fleißig Punkte für die Teamwertung. Der Rest des Feldes feiert einen dritten Platz wie einen Sieg – trotz über einer halben Minute Rückstands auf den Sieger. Red Bull wird überrundet und droht mit Rücktritt. Während der Vettel-Dynastie hatte Red Bull auch kein Mitleid mit Mercedes. Die ultimative Katastrophe erlebt zurzeit McLaren. Die Formel 1 muss sich neu erfinden, sonst laufen ihr die Fans massenweise davon. Volker Heinrich, D-32547 Oeynhausen

Angekelt

Zum Fahrer-Rechtsstreit vom Sauber-FI-Team

Sorry, liebes Sauber-Team, ich war Fan seit der allerersten Stunde, als du noch Rennsport in der Gruppe C betrieben hast, bin dir in die Formel 1 gefolgt, fand gerade den Umgang mit und die Fairness gegenüber den Fahrern einfach beispielhaft und lobenswert.

Ja, es ist auch bei uns Fans angekommen, in welchem «mehr als ernsten Zustand» sich die einzelnen kleinen privaten Rennställe befinden. Hat es das Sauber-Team nötig, alle «sauber» aufgebauten Sympathien aufs Spiel zu setzen? Fahrer, welche Menschen sind, wie Schachfiguren hin und herzuschieben, beliebig auszutauschen und betrügerische, ja gar kriminelle Vertragsbrüche zu begehen? Geld verdirbt scheinbar auch den «saubersten Charakter». Schade (Frau Kaltenborn)! Ich wende mich enttäuscht und angeekelt ab. Karl Langer, D-74366 Kirchheim

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 24. 3.

20.50 Motorheads (Magazin): Sébastien Loeb (Rallye/Porträt) SKY MOTORVISION
 23.05 Classic Races (Magazin): 24 h Le Mans, (F) 1952 (Dokumentation) SKY MOTORVISION

MITTWOCH, 25. 3.

15.05 Classic Races (Magazin): Rallye-Sport 1984 (Dokumentation) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 26. 3.

10.30, 12.00 Formel E, Buenos Aires (RA) und Miami (USA), Rennen (W) SKY SPORT 1

FREITAG, 27. 3.

1.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) SKY SPORT 1
 2.55 Formel 1, Sepang (MAL), 1. Freies Training (live) SKY SPORT 1
 5.15, 8.45, 11.45 Formel 1, Sepang (MAL), 1. Freies Training (W) SKY SPORT 1
 6.00, 7.00 Formel 1, Sepang (MAL), 1. und 2. Freies Training (W) SPORT 1
 6.55 Formel 1, Sepang (MAL), 2. Freies Training (live) SKY SPORT 1
 10.45, 13.15 Formel 1, Sepang (MAL), 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1
 19.45 Formel 1, Sepang (MAL), 1. und 2. Freies Training (Zus.) SPORT 1

SAMSTAG, 28. 3.

4.00 Formel 1, Sepang (MAL), 1. Freies Training (W) SKY SPORT 1
 5.25 Formel 1, Sepang (MAL), 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1
 6.00, 6.25 Rallye-WM, Mexiko, Höhepunkte 1. Tag und Live Stage (Zus.) SPORT 1+
 6.55 Formel 1, Sepang (MAL), 3. Freies Training (live) SKY SPORT 1
 7.30, 8.30 Rallye-WM, Mexiko, Höhepunkte 3. Tag und Power Stage (Zus.) SPORT 1+
 8.45 Formel 1, Sepang (MAL), 3. Freies Training (W) SKY SPORT 1
 9.00 Formel 1, Sepang (MAL), Freies Training (Zus.) RTL
 9.45 Formel 1, Sepang (MAL), Vorberichte, Qualifikation (live) RTL, ORF 1
 9.50 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (live) SKY SPORT 1
 9.55 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (live) SRF 2

13.00 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (W) SKY SPORT 1
 15.00, 17.00, 19.00 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (W) SKY SPORT 2
 19.00 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (W) SPORT 1
 21.00, 22.15 Formel 1, Sepang (MAL), 3. Freies Training/Qualifikation (W) SKY SPORT 2

SONNTAG, 29. 3.

0.45, 3.15, 4.45 Formel 1, Sepang (MAL), 1., 2. und 3. Freies Training (W) SKY SPORT 1
 6.00 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (W) SKY SPORT 1
 8.00 Formel 1, Sepang (MAL), Vorberichte, Rennen, Analysen (live) RTL, ORF 1
 8.30 Formel 1, Sepang (MAL), Vorberichte, Rennen, Analysen (live) SRF 2
 8.55 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen, Analysen, Interviews (live) SKY SPORT 1
 11.00 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) SKY SPORT 1
 14.00, 17.00, 19.30 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) SKY SPORT 2
 21.00 IndyCar, St. Petersburg/Florida, Rennen (live) SPORT 1 US
 22.00 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (Zus.) SPORT 1

MONTAG, 30. 3.

3.40 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) ORF 2
 10.45 IndyCar, St. Petersburg/Florida, Rennen (W) SPORT 1 US
 19.30 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) SKY SPORT 2

MOTORRAD

DIENSTAG, 24. 3.

3.00, 4.00 Supersport-WM, Buriram (T), 1. und 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 3.30 Supersport-WM, Buriram (T), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

MITTWOCH, 25. 3.

12.00 Motorrad-WM, Doha (Q), Ausblick auf den WM-Start (Magazin) EUROSPORT 2
 19.15 Motorrad-WM, Doha (Q), Ausblick auf den WM-Start (Magazin) EUROSPORT

DONNERSTAG, 26. 3.

15.00 Motorrad-WM, Doha (Q), Ausblick auf den WM-Start (Magazin) EUROSPORT

16.00 Motorrad-WM, Doha (Q), Moto3, Moto2, MotoGP, Freie Trainings (live) EUROSPORT
 20.45 MotoGP Classics (Magazin): Marc Márquez (Porträt) EUROSPORT
 22.00 Motocross-Freestyle-WM, Berlin (D), Saisonstart (Zus.) EUROSPORT 2

FREITAG, 27. 3.

12.00 MotoGP Classics (Magazin): Marc Márquez (Porträt) EUROSPORT
 13.00 Motorrad-WM, Doha (Q), MotoGP, Freie Trainings (Zus.) EUROSPORT
 16.00 Motorrad-WM, Doha (Q), Moto3, Moto2, MotoGP, Freie Trainings (live) EUROSPORT

SAMSTAG, 28. 3.

15.30 Motorrad-WM, Doha (Q), MotoGP, Freie Trainings (Zus.) EUROSPORT
 16.00 Motorrad-WM, Doha (Q), Moto3, Moto2, MotoGP, Qualifikationen (live) EUROSPORT
 19.30 Speedway, Best Pairs Cup, Thorn (PL), Rennen (live) EUROSPORT

SONNTAG, 29. 3.

14.45 Motorrad-WM, Doha (Q), Warm-up und Vorberichte (live) EUROSPORT
 16.00 Motocross-WM, Neuquén (RA), MX2-Klasse, 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
 17.00 Motorrad-WM, Doha (Q), Moto 3, Rennen (live) EUROSPORT
 17.00 Motocross-WM, Neuquén (RA), MXGP-Klasse, 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
 18.05 Motorrad-WM, Doha (Q), Moto 2, Rennen (live) SRF INFO
 18.15 Motorrad-WM, Doha (Q), Moto 2, Rennen (live) EUROSPORT
 19.00 Motocross-WM, Neuquén (RA), MX2-Klasse, 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
 19.45 Motorrad-WM, Doha (Q), MotoGP, Rennen (live) EUROSPORT
 20.00 Motocross-WM, Neuquén (RA), MXGP-Klasse, 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
 23.45 Motorrad-WM, Doha (Q), MotoGP, Rennen (Zus.) SRF 2

MONTAG, 30. 3.

8.00 Motorrad-WM, Doha (Q), Moto 3, Rennen (W) EUROSPORT 2
 8.45 Motorrad-WM, Doha (Q), Moto 2, Rennen (W) EUROSPORT 2
 9.30 Motorrad-WM, Doha (Q), MotoGP, Rennen (W) EUROSPORT 2
 18.45 Motorrad-WM, Doha (Q), Rückblick auf den WM-Start (Magazin) EUROSPORT

TERMINE

AUTOMOBIL

27./28.3.	Rallye Erzgebirge, Chemnitz	DM	D
27./28.3.	Rallye Riebeland, Leutschach	DM	A
28.3.	VLN, Nürburgring/Adenau		D
29.3.	Formel 1, Sepang	WM	MAL
29.3.	IndyCar, St. Petersburg/Florida		USA
29.3.	NASCAR, Martinsville/Virginia		USA

MOTORRAD

28.3.	Supercross, St. Louis	WM	USA
28.3.	Paar-Speedway, Thorn		PL
29.3.	MotoGP, Doha	WM	Q
29.3.	Supersport, Jerez	WM/EM	E
29.3.	Motocross, Neuquén	WM	RA
29.3.	Motocross, Schnaitheim	DM	D
29.3.	Gespann-Motocross, Schnaitheim	DM	D

IM NÄCHSTEN HEFT / 31. 3. 2015

AUTOMOBIL
 Formel 1: GP von Malaysia
 VLN: Saisonauftakt
 DRM: Erzgebirge
MOTORRAD
 MotoGP: WM-Start in Katar
 Motocross-WM: Neuquén
 Motocross-DM: Schnaitheim

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



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



ALLES IM ROTEN BEREICH.

#MotoGPrules Ab 26. März LIVE bei Eurosport
und Eurosport 2. Mehr MotoGP als jemals zuvor.



[eurosportplayer.de](https://www.eurosportplayer.de)