

MOTORSPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



DTM
Große Vorschau auf das erste Rennen S. 18



MotoGP
Jerez-Sieger Rossi im Exklusiv-Interview S. 24

Formel 1 / Rosberg siegt auch in Russland - doch Mercedes-Technik macht Sorgen

Silber am Limit?



Nico Rosberg gewinnt in Russland (diskussionslos) auch das vierte Saisonrennen. Vor Teamkollege Lewis Hamilton. Doch der neuerliche Mercedes-Triumph hing am seidenen Faden. Das Wetttrüsten hat Dimensionen angenommen, die auch den Weltmeister ans Limit treiben. **Ab S. 4**

Jeden **Dienstag** neu

motorsport-aktuell.com

Formel 1
Das sind die neuen Regeln für 2017 S. 6

Superbike-WM
Zwei Siege für Davies in Imola S. 31

Rallye-WM
Was ist bloß mit Ogier los? S. 22



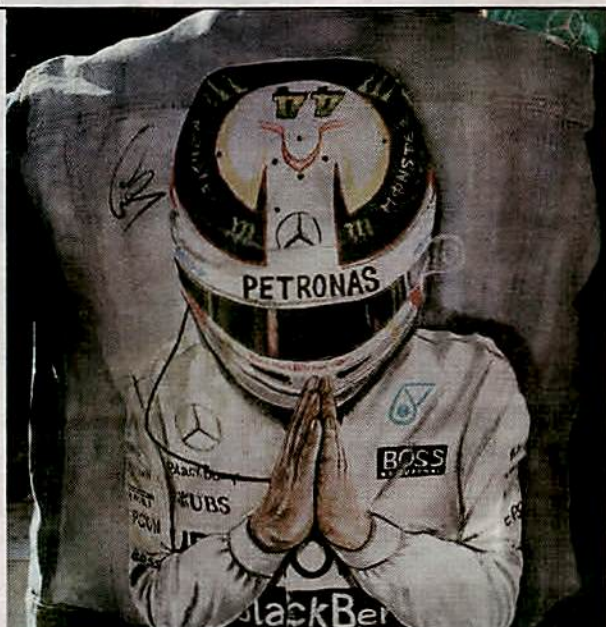
LIEBE LESER!

Das Bild rechts sagt mehr als tausend Worte: Für Lewis Hamilton hilft langsam wirklich nur noch Beten. Erstens, weil Teamkollege Nico Rosberg in Russland den siebten Sieg in Folge nach Hause fuhr. Zweitens, weil die Mercedes-Technik besonders an seinem Auto immer wieder mal verrückt spielt. So auch in Sotschi, wo der amtierende Weltmeister mit Rang 2 gerade noch mit einem blauen Auge davongekommen ist (siehe Seite 4). Eine ähnliche Siegesserie der Silbernen wird es in der DTM nicht geben. Da sind sich die Experten einig. Dafür liegt das Feld viel zu dicht beisammen. So dicht, dass es vor dem ersten Rennen auf dem Hockenheimring unmöglich scheint, einen Favoriten auszumachen. Was Sie sonst noch alles zum Auftakt der beliebtesten Tourenwagen-Serie Europas wissen müssen, erfahren Sie ab Seite 18. Und dann ist da noch Superstar Valentino Rossi. Der «Doktor» hat sich mit seinem Sieg in Jerez eindrucksvoll zurückgemeldet und verrät auf Seite 24 exklusiv, wie er seine Chancen im Kampf um den WM-Titel sieht.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Hamilton-Fan
WO? Sotschi (RUS)

WAS? Für Hamilton hilft bald wirklich nur noch Beten



WER? Nicolai Sylvest (DK)
WO? Sachsenring (D)

WAS? Der zweite Zakspeed-Mercedes erschwert die Sicht für die Gegner nach einem Abstecher ins Kiesbett beim ADAC GT Masters



WER? Rio Haryanto (RI)
WO? Sotschi (RUS)

WAS? Der Indonesier (#88) gerät bei der Startkollision des Russland-GP unverschuldet ins Chaos und muss die Segel streichen

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Canopy oder Halo?; DTM: Aufrecht bleibt; Formel E: Monaco statt Moskau **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Rosbergs vierter Sieg am seidenen Faden **S. 4**
- ! **FORMEL 1** Das sind die neuen Regeln für 2017 **S. 6**
- FORMEL 1** Technik-Details vom Russland-GP **S. 8**
- FORMEL 1** Interview mit Sauber-Pilot Felipe Nasr **S. 10**
- LANGSTRECKEN-WM** Vorschau auf 6h Spa **S. 15**
- ADAC GT MASTERS** Meister siegen weiter **S. 16**
- ! **DTM** Vorschau auf das erste Rennen in Hockenheim **S. 18**
- ! **RALLYE-WM** Was ist bloß mit Ogier los? **S. 22**

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Michelin gibt weiter Vollgas; SBK-WM: Transferkarussell nimmt Fahrt auf **S. 23**
- ! **MOTOGP** Exklusiv-Interview mit Valentino Rossi **S. 24**
- MOTOGP** Márquez Schnellster bei Testfahrten in Jerez **S. 26**
- ! **SUPERBIKE-WM** Doppelschlag von Chaz Davies **S. 28**
- SUPERSPORT-WM** Krummi stehend k.o. **S. 29**
- IDM** Alles vom ersten Weekend am Lausitzring **S. 32**
- MOTOCROSS-WM** Gajser holt Febvre ein **S. 34**
- SUPERCROSS-WM** Roczen siegt, Dungey Champion **S. 35**

PANORAMA

- AUTOMOBIL** Die Mai-Highlights im Rennsport **S. 42**
- MOTORRAD** 40 Jahre AMA Superbike **S. 44**
- BOXENGEFLÜSTER** Fanshop, Namen & Nachrichten, Leserbrief **S. 46**
- IMPRESSUM** **S. 47**
- SERVICE** Termine, TV-Programm, MSa-Tipp **S. 47**

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

Die Qual der Wahl

Von MICHAEL SCHMIDT

Die Formel 1 hat die Qual der Wahl: «Heiligenschein» oder «Canopy» – welcher Cockpitschutz ist besser? Entscheiden wird die Formel-1-Kommission.

Halo der Canopy? Diese Frage verstehen nur Formel-1-Experten. Halo ist das englische Wort für den heiligenscheinförmigen Schutzbügel über dem Cockpit. Canopy ist der Fachbegriff für eine Art Windschutzscheibe vor dem Fahrer. Auch er soll verhindern, dass der Fahrer von herumfliegenden Objekten, zum Beispiel einem Reifen oder einer Feder, am Kopf getroffen wird.

Die FIA hat beide Lösungen bereits getestet. Sowohl der Heiligenschein als auch die Verglasung haben dem Beschuss mit einem Reifen standgehalten. Was jetzt noch geklärt werden muss, ist, inwieweit die Sicht des Fahrers eingeschränkt wird. Kimi Räikkönen war bereits bei den Testfahrten in Barcelona mit dem Cockpitbügel unterwegs. Der Finne meinte damals, dass der Blick auf die Strecke in einem erträglichen Rahmen eingeschränkt sei.

Im ersten Training zum GP Russland führte Daniel Ricciardo den Versuch mit der von Red Bull entwickelten offenen Cockpitkanzel durch. In Fahrerkreisen gab es Bedenken, dass die Sicht durch Lichtreflexe, Schmutz oder Regen leiden könnte. Doch die Ingenieure von Red Bull haben vorgesorgt.



Die weniger hässliche Lösung: Das von Red Bull entwickelte Canopy bei der Probefahrt in Sotschi

Die Innenseite der Scheibe ist so beschichtet, dass der Fahrer nicht geblendet werden kann. Auf der Außenseite ist eine Folie angebracht, an der Wassertropfen und Schmutz abperlen.

Problem mit Verschmutzung

Red Bull hat seinen Cockpitschutz innerhalb von sechs Wochen entwickelt. Kostenpunkt: rund eine Viertelmillion Euro. Die 9 mm dicke Scheibe überzeugte schon bei internen Tests. «Wir haben zweimal hintereinander eine ein Kilo schwere Aluminiumkugel mit 240 km/h gegen die Scheibe geschossen – und sie hat gehalten. Auch das beschädigte Teil den zweiten Schuss. Das heißt, dass Felipe Massa bei seinem Unfall mit der Feder nichts passiert wäre. Beim Halo besteht diese Garantie nicht, weil die

Feder links oder rechts von der zentralen Stütze hätte vorbeifliegen können», erzählt Red Bull-Chef Christian Horner.

Die Scheibe ist aus einem Material gefertigt, aus dem die Pilotenkanzeln für Militärjets gebaut sind. Das Gewicht des Aufbaus entspricht dem des Heiligenscheins. Rund acht Kilogramm. «Aber es ist von zwei hässlichen Lösungen die schönere», meint Horner. Sebastian Vettel überzeugte sich selbst davon. Red Bull lud seinen Ex-Fahrer ein, den Canopy am Auto zu begutachten. Horner gibt zu: «Die große Herausforderung wird sein, wie stark die Scheibe während eines Rennens verschmutzt und was wir dagegen tun können.»

Windschutzscheiben sind nichts Neues in der Formel 1. Man muss nur 45 Jahre zurück-

schauen. Horner amüsiert sich: «Kürzlich kam Adrian Newey mit der Scheibe seines Lotus 49 ins Büro, um sie zu reinigen. Sie war natürlich kleiner, aber im Prinzip das Gleiche.»

Ricciardo testet die Scheibe nur eine Runde lang. Horner erklärt: «Wir werden sie bei einem der Reifentests später in der Saison noch einmal ausprobieren. Mit dem aktuellen Auto können wir nicht allzu viele Runden am Stück damit fahren, weil die Scheibe die Strömung in die Airbox stört. Wir kriegen bei längerem Betrieb Probleme mit der Kühlung. Wenn die Scheibe mal Standard werden sollte, wird natürlich das ganze Auto dafür konstruiert.»

Wenn alle Versuchsreihen abgeschlossen sind, werden die beiden Lösungen der F1-Kommission präsentiert. ♦

DTM
Aufrecht bleibt

Die Gerüchte um eine Umstrukturierung der DTM-Dachorganisation ITR gibt es schon seit dem Saisonfinale 2015 in Hockenheim. Dort haben die Vorstände von Audi, BMW und Mercedes-Benz über die Zukunft der DTM diskutiert. Seither hat deren Chef Hans Werner Aufrecht auf keine einzige MSA-Anfrage eine Antwort gegeben – ein Novum in seiner 30-jährigen Amtszeit!

Auch der Medientag (8.4.) fand ohne «HWA» statt. Laut ITR-Kommunikationschef Jürgen Pippig war Aufrecht an diesem Tag krank. Vielleicht deshalb, weil er den Medien die «Lex BMW» nicht verkaufen wollte. Funkstille herrscht auch nach den turnusmäßigen Vorstandswahlen der ITR in der vergangenen Woche. Nach MSA-Informationen wurde Aufrecht aber im Amt bestätigt.

Auch seine Japan-Reise am Montag dieser Woche zur Vorbereitung des nächsten Steering Committee spricht dafür. Das Treffen aus Vertretern der japanischen GTA, der amerikanischen IMSA und der ITR findet am 11. Mai in Tokio statt. ♦ AW



Bleibt im Amt: H. W. Aufrecht

Formel E

Monaco springt für Moskau ein

Noch ist es nicht offiziell: Aber die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass Monaco für den geplatzten e-Prix in Moskau einspringen wird.

Für die Stadt Monte-Carlo ist der Formel-1-Grand-Prix Segen und Fluch zugleich. Kein GP zieht mehr Aufmerksamkeit auf sich wie der Klassiker an der Côte d'Azur. Doch für die Einwohner des Zwergenstaates ist das Rennen durch die Straßenschluchten auch ein Einschnitt in ihren Alltag. Viele Straßen sind gesperrt, der Durchgang blockiert. Wo sonst Cafés zum Verweilen einladen, stehen

Stahltribünen. Von der Lärmbelästigung ganz zu schweigen.

Und dieses Jahr scheint es die Monegassen besonders «hart» zu treffen. Zwei Wochen vor dem GP findet nicht nur der «Grand Prix Historique» statt. Nun soll eine Woche nach dem F1-GP auch noch die Formel E im Fürstentum gastieren. Offiziell ist das weder vom Automobilclub ACO, noch von Seiten der Formel E bestätigt worden. Doch nach der Absage des Rennens in Moskau am 4. Juni bietet sich Monte-Carlo förmlich an. Die Infrastruktur steht. Und vor einem Jahr war Monaco schon einmal Gastgeber eines e-Prix.

Doch ganz so problemlos ist die Sache nicht. Der Abbau der Strecke dauert nahezu drei Wochen. Und vom 24. bis 26. Juni findet am Hafen (zwischen Schwimmbad und Rascasse) das alljährliche Springreiturnier statt. Außerdem müsste auf die Schnelle auch noch Streckenpersonal für ein Rennen am 4. Juni rekrutiert werden. «Wir haben den Beginn des Springreiturniers schon um einen Tag nach hinten verschoben», heißt es beim ACO. «Wir müssten die F1-Infrastruktur also in zwei Wochen abbauen. Das ist problematisch, aber nicht unmöglich.» ♦ CE



Zu 99 Prozent sicher: Die Formel E kehrt nach Monte-Carlo zurück

Der siebte Sieg in Folge: Nico Rosberg war auch in Russland unschlagbar



Mercedes

Technik als Gegner

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Das Wettrüsten zwischen Mercedes und Rivale Ferrari ist in vollem Gange. Und es könnte sein, dass die Silbernen irgendwann in (naher) Zukunft darüber stolpern. Denn außer der Technik hat der WM-Leader zurzeit keinen Gegner zu fürchten.

Nicht Ferrari. Nicht Williams. Erst recht nicht Red Bull. Mercedes hatte beim GP Russland nur einen Gegner. Ein unsichtbarer Defektteufel wohnt in den Autos. Beide schafften es trotzdem ins Ziel. Nico Rosberg feierte einen souveränen Start-Ziel-Sieg. Lewis Hamilton stürmte von SP10 auf Rang 2 vor. Und besiegelte damit den 25. Doppelsieg dieses Duos, womit der Rekord von Michael Schumacher/Rubens Barrichello (24) Geschichte ist.

Doch was nach außen wie eine Spazierfahrt aussah, war ein nervenaufreibender Krimi für den Mercedes-Kommando. In der 20. Runde meldete ein Sensor an Rosbergs Auto alarmierend hohe Drehmomentspitzen. Mercedes vermutete einen Defekt in der MGUK. «Für einen Moment dachten

wir, das Rennen ist für Nico vorbei», erzählte Teamchef Toto Wolff hinterher.

Die Ingenieure empfahlen Rosberg mit Erlaubnis der FIA-Prüfer auf ein Standardprogramm umzuschalten. Danach lief der Mercedes V6-Turbo wieder im grünen Bereich. Viel dramatischer war das Problem im Auto mit der Startnummer 44. Dem leidgeprüften Hamilton wurde kurz nach seinem Boxenstopp in der 17. Runde der Befehl ins Cockpit gefunkt, Tempo aus seiner Fahrt zu nehmen und nicht mehr Wind Schatten zu fahren, um den Motor optimal zu kühlen. «Genau in dem Augenblick, als ich meinen Rückstand auf Nico von 13 auf 7 Sekunden verringert hatte», ärgerte sich der Brite.

Was war passiert? Die Ingenieure sahen an den Telemetriedaten, dass der Wasserdruck rapide und stetig anstieg. Nach einer Weile stabilisierte sich die Anomalie, nur um dann wieder schlimmer zu werden. «Zwei Runden mehr, und Lewis wäre stehen geblieben», verrät Niki Lauda. Wolff vermutete ein Wasserleck. «Es ist möglich, dass es beim Zusammenbau des Chassis mit dem alten Motor passiert ist, der nach dem Problem gestern wieder ins Auto

kam.» Und was war die Ursache des Problems, das Mercedes nun schon zwei Mal nervte? Wolff bedauerte: «Wir wissen es noch nicht mit Bestimmtheit. Es könnte aber eine Konsequenz des Schadens von China gewesen sein.»

Lauda macht sich Sorgen

Fakt ist: Mercedes kann sich im Moment nur selber schlagen. Und das muntere Wettrüsten (siehe Seite 8) könnte selbst einen so überlegenen WM-Leader wie die Silbernen ans Limit treiben. Anders kann man sich die «Nöte» im Weltmeister-Lager nicht erklären. «Wir gehen immer mehr ans Limit», verrät

Wolff. «Je länger die Regeln stabil sind, umso schwieriger ist es, noch ein paar PS zu finden. Unser Motorchef Andy Cowell wird intern Mister Performance genannt. Er will einfach alles rausholen, was irgendwie möglich ist. In der Phase befinden wir uns gerade.»

Wie ernst es den Mercedes-Verantwortlichen ist, zeigt das Beispiel Lauda. Der Vorstandsvorsitzende soll heute Dienstag persönlich nach England reisen, um den Motorproblemen auf den Grund zu gehen. «Ich mache mir Sorgen um die Standfestigkeit der Motoren, vertraue aber unseren Leuten, dass sie es lösen. Was der Mensch tech-

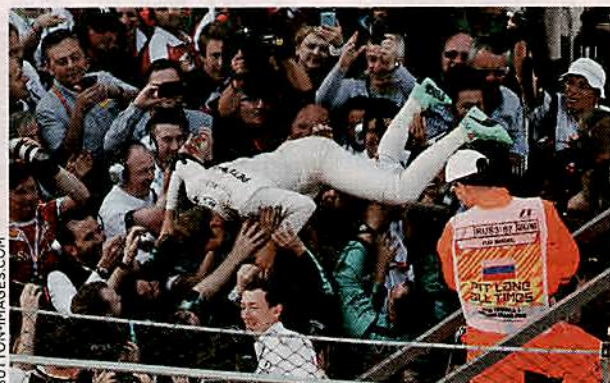
nisch bauen kann, muss er technisch auch erklären und standfest beherrschen können.»

Hamiltons Aufholjagd

Die große Frage, die sich nach dem Rennen stellte: Hätte Hamilton ohne Probleme zum führenden Rosberg aufschließen können? Wolff ist der Meinung, Lewis habe das Maximum herausgeholt, indem er von Startplatz 10 auf Rang 2 vorgefahren ist. Also – nein. Hamilton sah das natürlich anders.

Das direkte Duell zwischen den Mercedes-Kutschern entbrannte in der 22. Runde. Beide hatten ihre Boxenstopps absolviert. Zwischen ihnen lagen 12,9 Sekunden. Hamilton knabberte sich bis auf 7 Sekunden heran, bis ihn die Ingenieure einbremsen. «Ich hatte keinen Zweifel, dass ich das Rennen gewinnen könnte. Aber dann musste ich eine Sekunde pro Runde langsamer fahren. Nur um zu hoffen, dass das Auto es schafft.»

Rosberg liegt nach seinem vierten Sieg im vierten Rennen (dem siebten en suite) nun mit 43 Punkten vor Hamilton. Für Wolff ein «solider Vorsprung». Aber entschieden sei noch lange nichts. «Es gibt noch 17 Rennen.» Und der Defektteufel ist gegenwärtiger denn je. ♦



Genießt das Bad in der Menge: Rosbergs Siegfeste geht weiter



Start zum GP Sotschi: Rosberg flieht vor Räikkönen und Bottas



So nah kam Hamilton seinem Teamkollegen nur im Parc fermé



Podium von Russland: Hamilton, Sieger Rosberg und Räikkönen

Ferrari

Vettel stinksauer

Von BIANCA LEPPERT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Zwei Nuller in vier Rennen. Ein guter Start in die Saison sieht anders aus. Nach dem Motorschaden in Bahrain wurde Sebastian Vettel in Russland von Daniil Kvyat in die Mauer geschickt.

Ausgerechnet Daniil Kvyat, mit dem Vettel schon beim GP China aneinandergeraten ist, stand auch beim Großen Preis von Russland im Mittelpunkt des Ferrari-Geschehens. Während in China Vettel mit seiner Darstellung der Schuldfrage alleine dastand, war die Sachlage in Sotschi klar. Kvyat trug die Schuld an beiden Berührungen. Wobei Berührung vielleicht etwas milde ausgedrückt ist. Es waren vielmehr Rammstöße, die Vettel kurz nach dem Start ins Verderben rissen.

Den ersten Treffer landete der Dritte des China-GP beim Anbremsen des ersten Ecks. Daraufhin rutschte Vettel zwar in Ricciardo, konnte aber weiterfahren. In Kurve 3 folgte ein erneuter Stoß, der für Vettel schließlich mit Wucht frontal in der Mauer endete. «Ich habe erst einen heftigen Schlag bekommen, dabei Dany (Ricciardo) in Konsequenz berührt. Und in Kurve 3 kam dann ein weiterer heftiger Schlag», berichtete Vettel anschließend vor den Fernsehkameras (siehe auch Kommentar).

Nachdem der Wahl-Schweizer in die Mauer gekracht war, fluchte er zuerst einmal wie ein Rohrstratz, stieg dann aus, ins-

pizierte sein Auto und räumte noch artig den Frontflügel zur Seite. «Ich war mir nicht sicher, ob ich einen Plattfuß hatte oder etwas gebrochen war – ich habe ans Heck geschaut und keinen großen Schaden gesehen», erklärt er. Die Schuldfrage ist für mich ganz klar: «Ich habe Lewis attackiert. Die Kurve geht nach links, ich war rechts – habe etwas gelupft. Ich habe die Aufnahmen gesehen, das sagt genug aus.»

Kvyat nimmt Schuld auf sich

Vettels Frust war verständlich. Denn sein Start war nicht schlecht. Und angesichts von Platz 3 eines Kimi Räikkönen und P2 eines hinter

«Das Rennen dauert 53 Runden, nicht 2 Kurven.»

SEBASTIAN VETTEL

ihm gestarteten Lewis Hamilton kann man sich ausrechnen, wo Vettel gelandet wäre. «Ich kann nichts machen, das ist Racing. Die Leute machen Fehler, ich mache Fehler, aber es ist frustrierend. Das Rennen dauert 53 Runden, nicht zwei Kurven. Wenn jemand mit jemandem reden muss, ist er das.»

Kvyat versuchte nach dem Rennen, seine Sicht der Dinge zu erklären: «Bei mir blockierten in der zweiten Kurve die

hinteren Bremsen. Leider war es sehr schwer, in diesem Moment stehenzubleiben. In der dritten Kurve haben plötzlich alle vor mir aus irgendeinem Grund zu bremsen begonnen, und wieder war Vettel vor meinem Auto.»

Immerhin zeigt sich der Russe reumütig. «Das ganze Chaos entstand durch mich. Das fühlt sich nicht toll an, aber manchmal passiert das in der Formel 1. Normalerweise lerne ich daraus. Ich entschuldige mich bei allen, die betroffen waren. Wir müssen sicher alle reden. Es ist einfach, mich nun zu attackieren und ich glaube, das tut auch jeder, aber es ist okay für mich.»

Für Teamchef Christian Horner war es weniger okay. Er bekam an der Boxenmauer sogar noch Besuch von Vettel während des Rennens. «Es war offensichtlich Daniils Fehler. Ich glaube, er weiß es – wir hätten Punkte holen können.»

Diese holte für Ferrari Kimi Räikkönen, der in der WM nun zehn Punkte vor seinem Teamkollegen auf dem dritten Zwischenrang liegt und in Sotschi den 700. Podestplatz für die Scuderia einfuhr. «Wir sind länger draußen geblieben», meinte Kimi nach dem Rennen. «So habe ich den Williams kassieren können. P3 entspricht dem, wozu wir im Augenblick imstande sind. Aber das ist natürlich nicht unser Ziel.»

Der Zug in der WM ist für Ferrari beinahe schon abgefahren. Nach nur vier GP liegt man 81 Punkte hinter Mercedes! ♦



Der erste von zwei Rammstößen: Kvyat verbremst sich am ersten Eck und rauscht Vettel ins Heck

KOMMENTAR

Darf man fluchen, bis sich die Balken biegen?



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

So hat man Sebastian Vettel bisher selten erlebt. Nach den beiden Rammstößen von Daniil Kvyat fluchte der viermalige Weltmeister über Funk, dass sich die Balken bogen. «Jemand ist mir in den verdammten Hintern gefahren», ist noch eine schöne Übersetzung dessen, was der Ferrari-Pilot unter seinem Helm von sich gab. Zwar beruhigte sich der Deutsche rasch wieder. Doch die Frage, die sich stellt: Darf ein Formel-1-Fahrer respekti-

ve ein Spitzensportler sich so gehen lassen? Sieht man einmal von seiner Vorbildfunktion ab, dann ist Vettels Reaktion menschlich und nachvollziehbar. Bei so viel Adrenalin muss der Frust raus. Und darauf warten ja auch die Fans und wir Medien. Dass Vettel eine Viertelstunde später schon wieder handzähme Interviews gibt, zeigt leider, wie sehr die heutigen Superstars ferngelenkt werden. Warum nicht auch einmal vor einer laufenden TV-Kamera seine Meinung sagen. Am Funk hat ja auch jeder mitgehört.

MOMENT MAL!

Was Sauber braucht

Die Zeiten für Privatrennställe in der Formel 1 waren schon häufig schwierig. Jetzt sind sie schwer. Es bereitet niemandem Vergnügen, wie das Sauber-Team gerade um sein Überleben kämpfen muss. Höchstens ein paar Herren im Hintergrund, die ihr eigenes Spiel spielen und sich von jenen instrumentalisieren lassen, die vielleicht hoffen, Rennstall und Lizenz zu einem Schnäppchenpreis erwerben zu können. Aber wer es im Fahrerlager richtig Ernst meint mit dem Gedanken des Sports, und das sind dann gottlob doch noch einige, der fürchtet mehr, als dass er Schadenfreude verspürt.

In Sotschi stand Beat Zehnder, der das fast volle Vierteljahrhundert von Sauber in der Formel 1 miterlebt und -gesteuert hat, Rede und Antwort. Er wusste, welche Fragen kommen, nachdem auch der erst vor drei Monaten angeheuerte Chefingenieur Tim Malyon Hinwil schon wieder verlassen hat. Das Zürcher Oberland scheint kein gutes Terrain zu sein für Fi-Briten, übrigens auch nicht in guten Zeiten.

Auch die Fragen nach den Finanzen mussten kommen, nachdem das Team zu letzt die Löhne nur verspätet zahlen konnte und «Auto-sport» im Zusammenhang mit dem neuen Chassis für Felipe Nasr (s. Seite 10) vermeldete, dass die Ersatzteile wohl knapp wären. Fragen, von denen er natürlich sagt, dass sie besser durch Teamchefin Monisha Kaltenborn beantwortet werden sollten. Trotzdem konnte Zehnder mit einem einfachen Rechenbeispiel erklären, wie die Lage bei Sauber verschärft wurde: «2007 war ein Dollar 1,5 Schweizer Franken, jetzt stehen die Währungen eins zu eins. Unsere Einnahmen sind also allein dadurch 50 Prozent geringer.»

Das Bangen und Hoffen bei und um Sauber, das wohl akut nur durch einen Großsponsor oder Anteilseigner gelindert werden könnte, zeigt aber auch exemplarisch, dass das Modell des unabhängigen Konstrukteurs gefährdet ist. Mit Stolz verweist Kaltenborn auf diese Rolle, aber die Gefahr, sich beim momentanen System der Geldverteilung und Motorenleasing-Raten an den hohen Kosten abzuarbeiten, ohne die Chance auf den gewünschten Erfolg zu erhöhen, ist groß.

Das clevere Zweitnutzungssystem von Haas (und künftig wohl auch Manor) ist zwar die Aufgabe der Unabhängigkeit, aber erhöht auch die Überlebensfähigkeit. Williams ist zwar noch Herr im eigenen Haus, weitestgehend auch technisch, aber die finanzielle Sicherheit bieten auch Fremdinvestoren – wie der Kanadier Lawrence Stroll, der vor einigen Jahren Übernahmepläne für Sauber hegte. So wird es mehr und mehr ein ungleicher Kampf gegen die reinen Konzernrennställe wie Ferrari, Mercedes oder Renault, die Semi-Werks-teams wie McLaren oder die maßgeblich von Privatgebern finanzierten Truppen von Red Bull, Toro Rosso oder auch Force India.

Der letzte Privatier, der einen Titel einfahren konnte, war 2009 das Brawn-Team. Jenson Button und Ross Brawn gelang das Kunststück, aber vornehmlich, weil Honda die Infrastruktur samt einem fixfertigen Rennwagen abgestoßen hatte. Dazu kam der Schachzug mit dem Doppel-Diffusor. Ein kurzfristiger Erfolg, dann schluckte Mercedes die Champions. Und bescherte eine Perspektive. Zumindest das ist es, was Sauber dringend sucht – und braucht.



Elmar Brümmer

Regeln

So soll die Formel

Von ELMAR BRÜMMER

Unglaublich, aber wahr: Die Strategieguppe und die Formel-1-Kommission haben es doch noch geschafft, ein Reglement für 2017 auf die Beine zu stellen. Doch von Fahrerseite hagelt es schon wieder Kritik.

Wenn es ein Wort gibt, das niemand mehr hören kann in der Formel 1, dann ist es «Deadline». Zu oft sind Deadlines verstrichen, verschoben, ignoriert worden. Doch vor dem Großen Preis von Russland haben es die Strategieguppe der Teams und die Formel-1-Kommission der FIA tatsächlich geschafft, ein Reglement für 2017 auf die Beine zu stellen. Das war auch höchste Zeit für die Konstrukteure in den Rennställen, die endlich mit den ersten Fahrzeugentwürfen beginnen müs-

sen, aber auch für das Publikum: Was also dürfen wir im kommenden Jahr vom Grand-Prix-Sport erwarten – nach all den vollmundigen Ankündigungen in den letzten Monaten und dem hohen Streitpotenzial?

Vorbemerkung: Dass Nico Rosberg mit seiner Pole-Position-Runde in Sotschi, obwohl er nicht mehr unter dem größten Druck stand, die Rundenbestzeit gleich um 1,77 Sekunden unterbot, stimmt einen nachdenklich. Setzt man dazu die unzähligen Überholmanöver beim letzten Rennen in China ins Verhältnis und kombiniert das Ganze mit der simplen und nicht besonders kostspieligen zusätzlichen Reifenvariante für diese Saison, dann könnte man sich auch fragen, ob denn ein radikaler Regelumbruch unbedingbar sein musste?

Aber wir wollen nicht undankbar sein, nachdem das

neue Reglement für die Motoren bis zur Faxabstimmung am vergangenen Freitag auf der Kippe stand und so wieder zusätzlichen fortlaufenden Ärger beschert hätten. Der hatte sich bereits dienstags angekündigt, als sich die Rennställe auf einer mit Spannung erwarteten Sitzung nicht auf weitere Modifikationen der Aerodynamik einigen konnten und damit der von McLaren erdachte und vom Weltrat bereits im März abgesegnete Plan der breiteren Autos gültig bleibt. Natürlich wird weiter diskutiert und geschachtelt werden, aber zumindest gibt es nun eine Planungsgrundlage, die bis 2020 Gültigkeit besitzen soll. Und die sieht so aus:

Motoren werden günstiger: Schrittweise werden die Leihaggregate billiger werden, für 2017 um eine Million Euro, von 2018 an um weitere drei Millionen. Ob damit die magische

AUS DEM FAHRERLAGER

Von BIANCA LEPPERT und MICHAEL SCHMIDT



Machte sich zum Clown: Dennis

Der Sohn von Felipe Massa ist gegen Daniel Ricciardo ein Crazy-Kart-Rennen gefahren und hat gewonnen. «Felipinho hat sich Daniel als Gegner gewünscht. Er ist ein Fan von ihm. Wir wohnen in Monaco ja im gleichen Haus.»

Timo Glock ersetzt Niki Lauda bei RTL. Der Kölner Sender muss auf sein Aushängeschild mit dem roten Kapperl bei sieben Rennen verzichten. Viermal vertritt ihn Glock, dreimal Christian Danner. Grund sind Sparmaßnahmen.

Es kommen immer mehr Details vom letzten Treffen der Strategieguppe und der F1-Kommission ans Licht. McLaren-Chef Ron Dennis machte sich zum Clown, schimpfte auf alles und jeden. Zuerst nahm er Mercedes-Chef Toto Wolff aufs Korn: «Du hast Lobbyarbeit gegen die neuen Autos für 2017 ge-

macht.» Wolff gab zurück: «Macht hier nicht jeder Lobbyarbeit?» Christian Horner von Red Bull bekam auch sein Fett ab: «Du wirst nie Motoren von Honda kriegen. Eher verklage ich die FIA wegen der neuen Regel.» Zum Schluss traf es HaasFI-Teamchef Guenther Steiner: «Du dürftest gar nicht hier sitzen. Ihr habt zusammen mit Ferrari die Regeln ausgetrickst.» Steiner: «Ich habe nur die Regeln gelesen. Das hättest du auch gekonnt. Sie stehen im Internet.»

Niki Lauda staunte nicht schlecht, als er in Sotschi ankam. Man überreichte ihm ein Geschenk. Absender Bernie Ecclestone. Inhalt: Ein Buggy mit einem Eichhörnchen als Fahrer. Lauda darauf verwundert: «War ich früher nicht die Ratte wegen meiner vorstehenden Zähne?» Auf Nachfrage von Lauda über den Hintergrund des Geschenks erklärte Bernie: «Hab ich auf einer Auktion gekauft. Ich dachte, ich mache dir eine Freude.»

Lewis Hamilton verriet, dass ihm der kürzlich verstorbene Popstar Prince einmal eine seiner Originalgitarren geschenkt hat. Der dreifache Champion hält sie in Ehren. «Für mich sind Leute wie Prince Legenden. Weil ihre

Musik zeitlos ist. Du kannst sie auch noch in 20 Jahren hören.»

Vor dem Grand Prix von Russland legte Nico Rosberg einen Boxenstopp in der TV-Show «Circus Halligalli» auf ProSieben ein und stellte sich den Fragen des Kult-Moderators Joko Winterscheidt. Unter anderem beichtete er, wie besessen er nach seinem Monaco-Sieg 2014 war.

Es gibt Formel-1-Piloten, die werden fürs Fahren bezahlt. Und es gibt Formel-1-Piloten, die fürs Fahren bezahlen.



Sucht Geld: SMS für Haryanto

Dazu gehört Rio Haryanto, der bei Manor untergekommen ist. Weil laut indonesischen Medien noch 15 Millionen Euro fehlen, hat man nun eine Spendenaktion ins Leben gerufen. Mit einer SMS, die rund 33 Cent kostet, können Fans von Haryanto den Indonesier unterstützen.



Stand Rede und Antwort: Sauber-Urgestein Beat Zehnder

2017 aussehen

Zehn-Millionen-Kostengrenze für ein Kundenteam erreicht werden kann, wie es sich FIA-Chef Jean Todt gewünscht hat, bleibt fraglich.

Es darf wieder entwickelt werden: Das undurchsichtige und entwicklungshemmende Token-System entfällt. Diese Freigabe allerdings wird für die Herstellerteams ein Wettüben bedeuten.

Antriebe für alle: Mercedes, Ferrari, Renault und Honda müssen sicherstellen, dass jeder F1-Rennstall einen Motor erhält.

Viel Lärm aus Nichts: Die neuen Aggregate sollen wieder lauter werden, dabei dürfen auch Hilfsmittel wie Soundgeneratoren benutzt werden.

Voller Tank: Der Anstieg des Spritlimits von 100 auf 105 Kilogramm soll den Vorteil der besonders sparsamen Stern-Motoren abschwächen. Die Gegenstimmen kamen natürlich aus

dem Mercedes-Lager. Offiziell wegen der Umweltproblematik. «Die F1 hat sich zum Ziel gesetzt, effiziente Motoren einzusetzen. Da ist der Anstieg des Benzinlimits das falsche Signal», schimpft Force-India-Teamchef Otmar Szafnauer.

Schlupfloch: Die Angleichung der Motorenleistung wird nach einer komplizierten Formel und auf Basis einer Runde in Barcelona überprüft. Wenn die Konkurrenz keine Lösungen findet, ihre Motoren zu verbessern, werden die Hybrid-Gegner wieder aktiv werden. Und FIA und Formel-1-Management könnten den gesamten Rahmenvertrag wieder platzen lassen.

Die ersten Reaktionen auf das mit 21:3 Stimmen beschlossene Motoren-Regelwerk (Gegenstimmen offenbar Red Bull, Toro Rosso, McLaren) waren grundsätzlich positive, wenn auch mit ein paar kritischen Un-

tertönen. Mercedes-Teamchef Toto Wolff konnte sich mit seiner Forderung, eine weitere Saison beim derzeit gültigen Reglement zu bleiben, nicht durchsetzen, obwohl er sagt: «Je länger man ein Regelwerk beibehält, desto enger rücken die Teams in Sachen Performance auch zusammen.» Man sehe das doch jetzt schon: Während die Konkurrenz in Riesenschritten aufhole, könnten die Silberpfeile nur überschaubar an Performance gewinnen.

Angst vor Mercedes-Alleingang

Die Angst vor weiteren Mercedes-Alleingängen ist das Hauptargument für die neuen Maßnahmen, die keine radikale Neuorientierung bringen wird, weil die Abkehr vom Hybrid-System oder auch nur die Idee des gruseligen Alternativmotors die Automobilhersteller auf die Barrikaden getrieben hätte.

Mit dem Kompromiss auf finanzieller Seite und der Freigabe der Entwicklung können hingegen die meisten leben. An den grundsätzlichen Kräfteverhältnissen dürfte sich nicht so viel ändern. Auch nicht für die, um deren Überleben es geht. «Für ein kleines Team wie Sauber wird es wirklich schwierig», sagt Teammanager Beat Zehnder mit Hinweis auf die nötigen Investitionen in den Chassis-Bau: «Wir reden von Millionen und Abermillionen.»

Wenn die F1 schon nicht wirklich billiger wird, dann vielleicht sportlich besser? «Der Wechsel ist eine positive Sache», befindet jedenfalls Red-Bull-Teamchef Christian Horner, der zumindest den Zustand vom letzten Herbst, als sich der Rennkonzern bei den Motorenherstellern selbst ins Aus manövrierte, gebannt sieht. Seine Hoffnung liegt aber vor allem im Fahrzeugbau. Bereits in der laufenden Saison zeigt der Red-Bull-Rennwagen, dass Adrian Newey nichts von seinem Konstrukteurs-Genius verloren hat – im Gegenteil. Und bei anstehenden Regeländerungen sind der Erfahrung nach immer die mit den besten Ideen und der größten Erfahrung vorn.

Überholen noch schwerer?

Weil die Teamstrategen sich auf dem Londoner Flughafen Biggin Hill mal wieder nicht auf eine tragfähige gemeinsame Lösung verständigen konnten, bleibt es bei der von McLaren erdachten Lösung, nach der die Autos mit einer Karosseriebreite von 160 cm und breiteren Reifen ein aggressiveres Aussehen erhalten als bisher und pro Runde drei bis fünf Sekunden schneller sein sollen. Diesen Aussichten jedenfalls glaubte der Weltrat bereits im März, und nach Verstreichen der Änderungsfrist mit dem 30. April soll dieser Beschluss nun gültig sein.

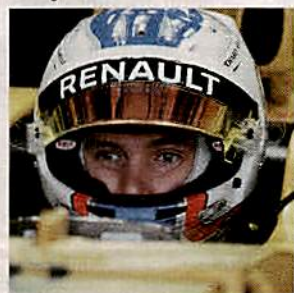
Eine Einigung, die vor allem von den Rennfahrern kritisch gesehen wird, denn diese fürchten, dass mit der neuen Aerodynamik das Überholen zu einer fast unmöglichen Angelegenheit werden wird. «Für die Fans wird nichts besser», unkt Lewis Hamilton. Und Sebastian Vettel fehlt auch die grundsätzliche Verbesserung: «Was die Rundenzeiten angeht, sind wir nicht langsam. Aber was das Fahrgefühl angeht, haben einige von uns ein schnelleres Auto gefahren. Und es ist zu befürchten, dass der gewünschte Effekt durch die neuen Regeln nicht erzielt werden kann.» ♦

NACHRICHTEN

Ultrasoft für den GP in Spielberg

Reifen Im letzten Jahr bestückte Pirelli die Teams in Österreich mit den Mischungen soft und supersoft. 2016 hat sich bekanntlich das Auswahlprozedere der Gummisorten geändert. Der Reifenlieferant kartt drei unterschiedliche Garnituren an die Strecke. In Spielberg wird das neben den letztjährigen Reifen der neue Ultrasoft sein – also die weichste Mischung überhaupt. Zuvor kommt der Reifen in Lila auch in Monaco und Kanada zum Einsatz.

Wackelt der Sitz von Jolyon Palmer?

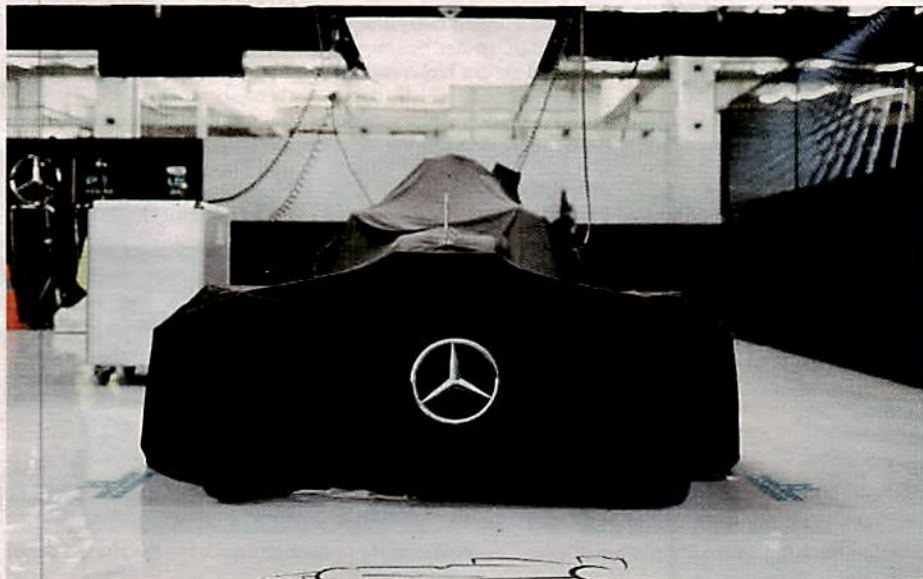


Durfte bei Renault ran: Sirotkin

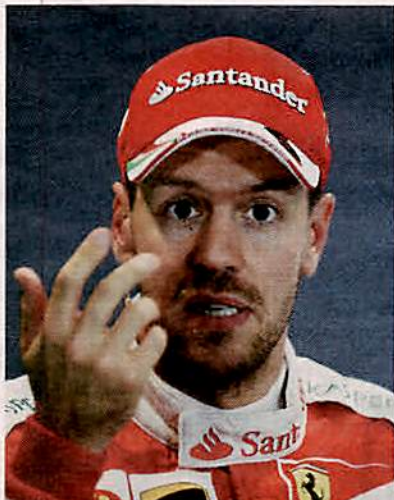
Renault Beim Großen Preis von Russland hat Lokalmatador Sergey Sirotkin im ersten Training am Freitag den Platz von Kevin Magnussen im Renault eingenommen. Beim GP in Spanien (15. Mai) ist der von Mercedes ausgeliehene Franzose Esteban Ocon an der Reihe. Er darf im Auto von Jolyon Palmer fahren. Gerüchten im Fahrerlager zufolge ist Palmer wegen zuletzt schwacher Leistungen unter Druck geraten. Ocon war nach Stoffel Vandoorne schon im Winter der Wunschkandidat bei Renault.

Red Bull hat Garantie für 2017er-Motor

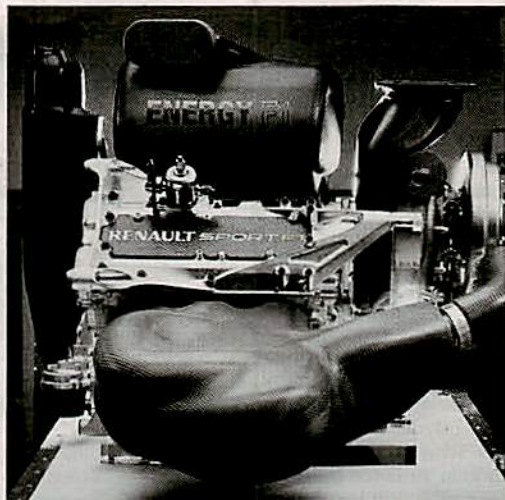
Motoren Red Bulls Motorenvertrag mit Triebwerkspartner Renault läuft am Ende des Jahres aus. Nach dem neuen Motoren-Reglement hat Red Bull für 2017 die Garantie, einen Motor zu bekommen. Wenn sich alle weigern, wird die FIA den Hersteller verpflichten, der die wenigsten Kunden hat. Das würde dann je nach Lage der Dinge wieder Renault oder Honda sein. In diesem Fall müsste Red Bull seine Aston-Martin-Aufkleber vom Auto ziehen. Der Motorenlieferant hat dann das Recht, dass ausschließlich sein Name auf dem Auto gezeigt wird. ♦ MS/CE



Was bringt die Zukunft? Die Formel 1 wird 2017 nach einem neuen Reglement fahren



Vettel: Kein Freund der neuen Regeln



Es darf wieder entwickelt werden: Etwa am Renault-Motor

Technik

Motorenwettrüsten ist eröffnet

Von ANDREAS HAUPT
und MICHAEL SCHMIDT

Der Entwicklungskampf zwischen Mercedes und Ferrari ist eröffnet. Beide WM-Aspiranten zündeten in Russland 2016 ihre ersten Motorausbaustufen.

Ferrari investierte für Modifikationen im Brennraum des V6-Turbos drei Token. Man munkelte, dass die Scuderia die Änderungen zunächst durchboxen wollte, ohne Token einzusetzen. Indem man die Zuverlässigkeitsprobleme zu Saisonbeginn als Ursache für den Umbau vorschob. Da spielten die Technikkommissare aber nicht mit.

Ferrari hofft, mit den Modifikationen einen Teil seiner Probleme zu lösen. Bislang kämpfte man damit, gleichzeitig mit vollem Turbo-Ladedruck zu fahren und trotzdem über die MGU-H genügend elektrische Energie abzuschöpfen. Die Italiener mussten entweder Leistung beim Verbrennungsmotor opfern. Oder auf zusätzlichen Elektrosaft verzichten, der entweder in die Batterie wandert oder sofort in Vortrieb umgemünzt wird. Die Folge: Im zweiten Teil der Geraden konnten die roten Autos nicht mehr zu-



Drei Tokens eingelöst: Ferrari zündete beim Großen Preis von Russland eine nächste Motorenstufe

legen. Durch das Motor-Update für Sotschi sollte das Problem gelindert werden. Teil 2 folgt in Kanada mit neuen Turboladern.

Auch Mercedes löste Token ein

Mercedes löste für sein Upgrade zwei Token ein. Für die restliche Saison hat der Titel-

verteidiger nun noch elf Wertmarken, Ferrari sechs. Ein neues Kraftstoffsystem und eine neue Öl-Rezeptur von Partner Petronas erforderten keinen Motortausch. Weil die FIA-Siegel nicht gebrochen werden mussten. Zudem brachte Mercedes einen neuen Frontflügel.

Die Änderungen betreffen die Endplatten. In der neuen Version sind sie am hinteren Ende gezackt. Ähnlich wie die Bargeboards vor den Kühleinlässen der Seitenkästen. Das verändert den Luftstrom um die Vorderäder. Auch der schärfste Konkurrent entwickelte für Sotschi

einen anderen Frontflügel. Das Hauptblatt ist nun in vier Elemente untergliedert und nicht mehr in drei. Außerdem fehlen die vier kleinen Zacken auf der Innenseite des mittleren Blattes.

Bei Force India mussten sowohl Nico Hülkenberg als auch Sergio Pérez bei ihrem 100. GP-Wochenende auf den neu angekündigten Frontflügel verzichten. Der Produktion ging die Zeit aus. Der neue Flügel kommt nun in Barcelona. Dagegen läuft die McLaren-Entwicklungsmaschine auf Hochtouren. Woking ließ bei Sotschi einen leicht modifizierten Frontflügel einfiegen. Die Kaskade bestückten die Ingenieure mit einem kleinen vertikalen Blech.

Williams karrte nach Russland endlich auch eine zweite Version seiner neuen, kürzeren Nase und des dazu passenden Flügels heran. Bei Red Bull experimentierten die Techniker erneut mit Zacken am unteren Teil des oberen Hauptblattes des Frontflügels. Das soll mehr Anpressdruck erzeugen, beeinflusst aber gleichzeitig die Strömung dahinter. Außerdem hatte die Truppe um Daniel Ricciardo und Daniil Kvyat einen neuen Heckflügel mit abgeänderten Endplatten im Gepäck. ♦



McLaren: Leicht modifizierter Frontflügel (s. Pfeil)



Red Bull: Neues Heck mit neuen Endplatten (Pfeile)



Williams: Hatte endlich zwei neue Kurznasen dabei

Zahl und Zitat des Wochenendes

Kein Glück beim vorgezogenen Jubiläum



SUTTON-IMAGES.COM

Nico Hülkenberg absolvierte (wie Teamkollege Sergio Pérez) in Sotschi seinen 100. Grand Prix. Weit kam der Rheinländer dabei nicht.

Wie die Zeit vergeht! Am Wochenende absolvierte Nico Hülkenberg in Russland seinen 100. Grand Prix. Angefangen hat der Emmericher 2010 bei Williams. Schon im dritten Rennen erzielt er seinen ersten WM-Punkt. Der Höhepunkt seiner Premiersaison ist aber die Pole-Position in Brasilien – seine einzige bis heute.

Trotz solider Ergebnisse gerät Hülkis Karriere danach ins Stocken. 2011 muss er bei Force India auf der Ersatzbank Platz nehmen. «Kein einfaches Jahr», wie Hülkenberg rückblickend festhält. Doch der Deutsche kehrt zurück und fährt 2012 für die «Inder» Rennen.

Auf die neue Saison hin wechselt er zu Sauber. Doch trotz einer starken zweiten Saisonhälfte wird der Blondschnepf bei den Schweizern nicht glücklich. Er geht zu Force India zurück. Und zählt dort inzwischen fast schon zum Inventar.

Hülkenberg ist einer von 66 Fahrern, die 100 und mehr GP abgespult haben. Und einer von vier, die bisher nie auf dem Podium standen – neben Adrian Sutil (128 Rennen), Pierluigi Martini (118) und Philippe Alliot (109).

Genau genommen hätte Hülk sein Jubiläum erst in Spanien feiern dürfen. In Spa 2015 sorgte er für einen Restart, an dem er dann nicht mehr teilnahm. So gesehen hat «Nico 2» noch eine zweite Chance. Denn in Russland war nach einer unverschuldeten Kollision mit Esteban Gutiérrez schnell Feierabend. ♦ CE

«Wir fühlen uns manchmal wie Luke Skywalker im Kampf gegen das Imperium»



FERRARI-TEAMCHIEF
MAURIZIO ARRIVABENE

Hülki wurde in Russland 100

**MOTOR
SPORT**
aktuell

POLE POSITION

Ein Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell frei Haus
plus **Carrera-Rennbahn GRATIS** dazu!

Carrera GO!!! Set „Speed Run“

Ultimativer Formel-1-Fahrspaß: Rennbahn mit
Looping, Kreuzung und Fly Over plus 2 Slotcars
(Ferrari F14 T u. Mercedes-Benz F1 W05 Hybrid).
Aufbaumaße: ca. 175 x 122 cm,
Streckenlänge: ca. 6,3 m.



GRATIS

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Norbert Lehmann,
Vertrieb, Belieferung und Logistik erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Miss Oderschlop (Vorort), Christina Dobmann,
Dr. Michael Rathje, Dudenstraße 1, 20355 Hamburg, als Hostinger-Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95732.

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. 1509386
Ich erhalte **MOTORSPORT** aktuell im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.)
inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk,**
das CARRERA GO!!! Set "Speed Run", erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat
reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-
Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

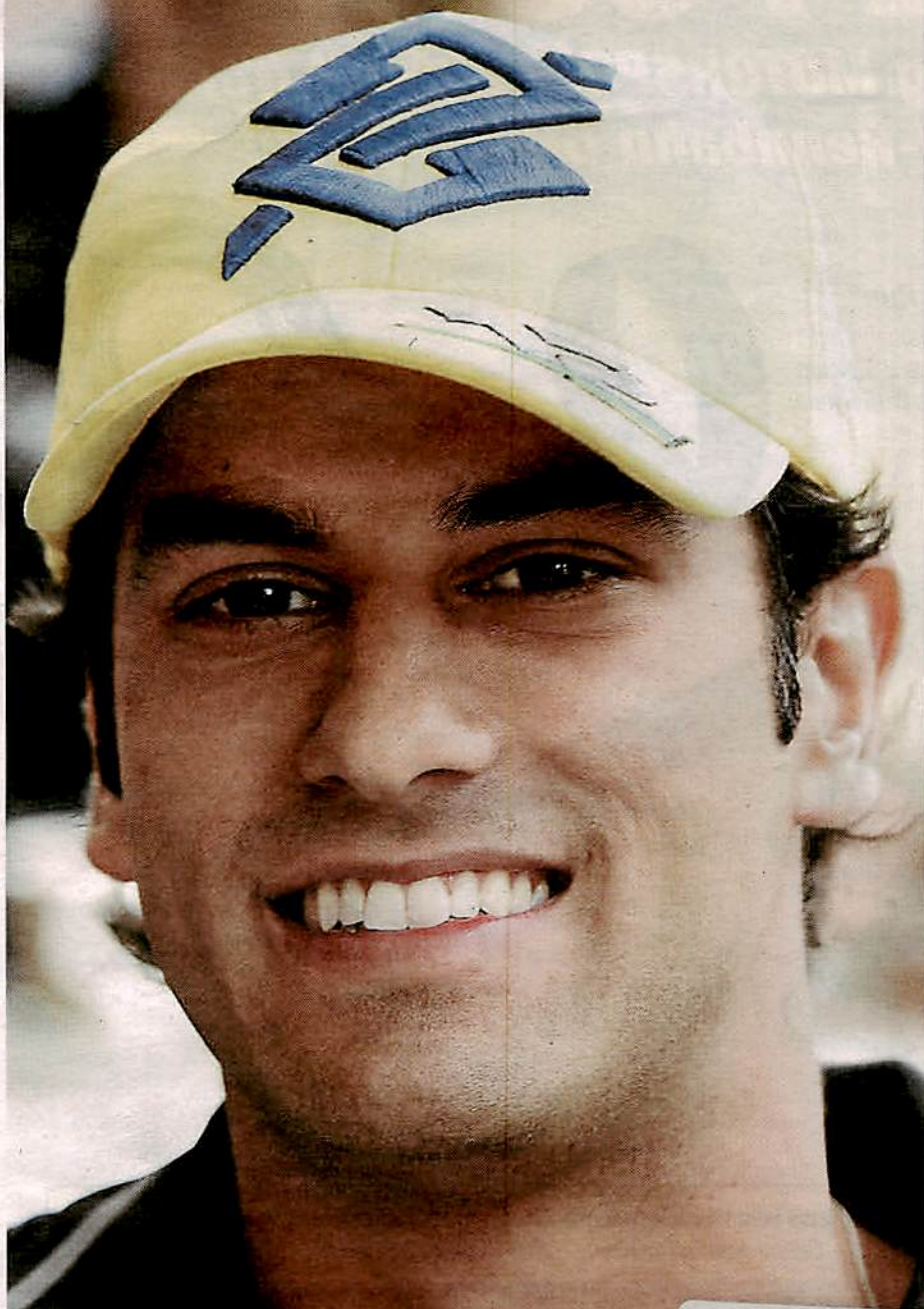
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher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

Widerrufsrecht: 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
	X

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

Wusste, dass es sehr schwer werden würde: Sauber-Pilot Felipe Nasr



Zur Person Felipe Nasr

Geburtstag 21. August 1992
Geburtsort Brasilia (BR)
Herkunftsland Brasilien

KARRIERE

1999–2008 Karting
2008 Formel BMW Amerika
2009 Formel BMW Europa und Pacific (Meister in der europäischen Serie)
2010 Britische Formel 3 (Gesamt-5.)
2011 Britische Formel 3 (Meister mit 7 Siegen), Zweiter beim GP Macau
2012 GP2 mit Dams (Gesamt-10.), 2. Rennen F3-Euroserie, Macau (P10), 24 Stunden von Daytona (Gesamtdritter)
2013 GP2 mit Carlin (Gesamt-4.)
2014 GP2 mit Carlin (Gesamt-3., mit 4 Siegen), F1-Testfahrer bei Williams
2015 Formel 1 mit Sauber (Gesamt-13.)
2016 Formel 1 mit Sauber

HOBBYS

Fischen, RC Cars, Kartfahren

Felipe Nasr

«Ein Problem ist gelöst»

Von MICHAEL SCHMIDT

Felipe Nasr hat in Russland ein neues Chassis bekommen. Mit dem ersten kam der Brasilianer nicht zu recht. Doch das sind nicht die einzigen Probleme, die den Sauber-Piloten in seiner zweiten Saison begleiten.

Mit welchen Erwartungen bist du in diese Saison gegangen?

FELIPE NASR: Die erste Saison war eine Herausforderung. Ich kannte nicht alle Strecken. Über den Winter habe ich eine Art Standortbestimmung gemacht – in welchen Bereichen ich mich verbessern muss. **Was war das Ergebnis dieser Analyse?**

Ich wollte besser werden, wie ich ein Wochenende angehe, wie ich es lese, wie ich meine Chancen optimal nutze.

«Ich kann dem Team nur mit Resultaten helfen.»

FELIPE NASR



Gleichzeitig musste ich realistisch sein. Ich wusste von vornherein, dass diese Saison nicht einfach wird. Alle Autos um uns herum sind im Gegensatz zum letzten Jahr besser geworden. Leider können wir im Moment keine großen Schritte bei der Fahrzeugentwicklung machen. Das Budget schränkt uns ein. Deshalb muss ich mich darauf konzentrieren, dass umzusetzen, was ich aus der ersten Saison gelernt habe.

War es ein Schock für dich, dass in der ersten Testwoche in Barcelona nur das Vorjahresauto bereitstand?

Es sah schon im Winter danach aus, dass es eng wird. Dann kam der Punkt, wo sie uns sagten, dass wir in der ersten Woche mit dem alten Auto fahren. Aber ich sehe das nicht als großes Problem. Das Konzept des Autos hat sich nicht so radikal geändert, dass uns diese fehlenden Tage dramatisch zurückgeworfen hätten. Wir wussten, dass der C35 in allen Bereichen ein bisschen besser sein würde. Als ich dann das Auto in Barcelona gefahren bin, hat sich das alles bestätigt. Die versprochenen Verbesserungen waren spürbar.

Aber nicht mehr in Melbourne?

Da bin ich in ein anderes Auto gestiegen. Wenigstens vom Gefühl her. Das ist keine Ausrede. Ich habe als Rennfahrer genug Erfahrung, um beurteilen zu können, dass einige Dinge nicht mehr so waren wie bei den Testfahrten. Das größte Prob-

lem war die Instabilität des Autos beim Bremsen und Einlenken. Und gerade das war beim Barcelona-Test der größte Fortschritt im Vergleich zu 2015. Ich konnte die Kurven attackieren und den Speed bis zum Scheitelpunkt mitnehmen. Das habe ich in Australien, Bahrain und China vermisst.

Was genau passiert beim Bremsen?

Du kommst an einem harten Bremspunkt an. Sagen wir Melbourne oder Bahrain Kurve 1. Plötzlich fühlt sich das Heck ganz leicht an. Gleichzeitig blockieren die Bremsen. Wenn du mit der Bremsbalance reagierst, passiert das Gleiche vorne. Und du hast immer noch ein nervöses Heck. Multipliziert sich das über alle Kurven, fehlt massiv Rundenzeit. Das Auto ist unberechenbar. Das raubt dir das Vertrauen und den Speed. Und es killt die Reifen.

Dein Teamkollege Ericsson hatte die Probleme nicht?

Nein, nie. Wir haben beide in Barcelona mit Chassis 1 getestet und waren happy mit unserem Auto. Als ich nach Australien kam und mich in Chassis 2 setzte, traute ich meinen Augen nicht. Ich habe am Auto alles verändert, was man sich vorstellen kann. Gleiches Set-up wie Marcus bis hin zur total unterschiedlichen Abstimmung. Ein Auto ist nach links, das andere nach rechts abgelenkt.

Du hast jetzt ein neues Chassis bekommen. Hat es geholfen?

Das Auto fühlt sich viel besser an. Ich will damit nicht sagen, dass wir über den Berg sind, aber die ersten Eindrücke sind gut. Das Auto ist nicht mehr so instabil im Heck. Aber ich habe immer noch Probleme beim Bremsen. Wenn ich hart in die Eisen steige, blockieren hinten die Räder. Positiv ist: Ein Problem ist gelöst. Das zweite nehmen wir uns jetzt vor.

Belasten dich die finanziellen Probleme des Teams?

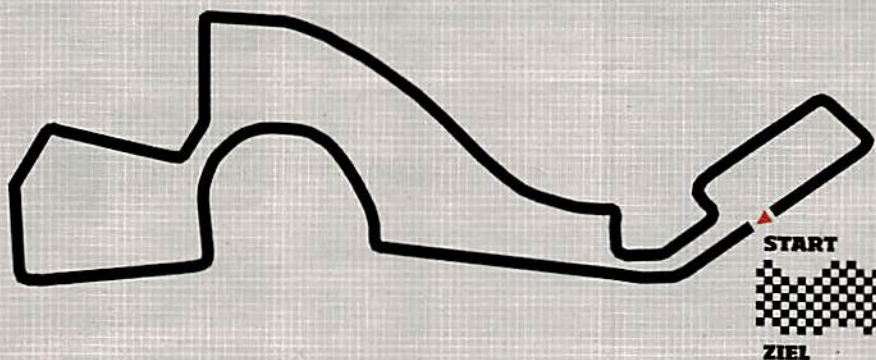
Nein. Ich kann nur auf der Strecke mein Bestes geben. Das ist mein Job. Sollte Sauber zusperrten, will ich sagen können, dass ich für das Team die bestmögliche Leistung abgerufen habe. Ich kann dem Team nur mit Resultaten helfen. Als Fahrer muss ich meine Probleme im Auto lösen, nicht die außerhalb.

Ist etwas falsch, wenn 100 Millionen Euro nicht mehr ausreichen, dass ein Team überlebt?

Ich bin jetzt fast zwei Jahre bei Sauber und weiß, dass es in diesem Team erfahrene Leute gibt. Mit dem Budget, das wir haben, machen sie einen ausgezeichneten Job. Trotzdem haben wir Probleme. Da stimmt etwas mit dem Sport nicht. Er lebt von Wettbewerb. Den haben wir nicht, weil die Teams zu weit auseinanderliegen. Wir brauchen nicht nur die Hersteller. Die Privatteams müssen auch eine faire Chance haben. ♦

STRECKE

Sotschi International Street Circuit



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (blau markiert), Supersoft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set losfahren, mit dem sie im Quali ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensätze. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebsachsen pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Sotschi International Street Circuit hatte 2016 zwei DRS-Zonen: nach Start und Ziel sowie nach Kurve 10 auf der leicht gekrümmten Gegengeraden.

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Rosberg	1:38,127 (32)	1. Hamilton	1:37,583 (30)	1. Hamilton	1:36,403 (17)	1. Haryanto	333,0
2. Hamilton	1:38,949 (31)	2. Vettel	1:38,235 (10)	2. Rosberg	1:36,471 (22)	2. Rosberg	331,6
3. Vettel	1:39,175 (19)	3. Rosberg	1:38,450 (37)	3. Vettel	1:37,007 (28)	3. Pérez	330,7
4. Räikkönen	1:39,332 (18)	4. Räikkönen	1:38,793 (35)	4. Räikkönen	1:37,727 (14)	Massa	330,7
5. Massa	1:39,365 (14)	5. Ricciardo	1:39,084 (34)	5. Massa	1:37,918 (16)	5. Hamilton	330,5
6. Ricciardo	1:39,650 (24)	6. Bottas	1:39,185 (42)	6. Bottas	1:37,985 (16)	Bottas	330,5
7. Bottas	1:39,802 (24)	7. Kvyat	1:39,193 (32)	7. Verstappen	1:38,133 (22)	7. Wehrlein	330,3
8. Kvyat	1:40,218 (26)	8. Button	1:39,196 (31)	8. Button	1:38,260 (14)	8. Hülkenberg	330,1
9. Pérez	1:40,287 (22)	9. Massa	1:39,289 (38)	9. Sainz jr.	1:38,465 (25)	9. Grosjean	329,2
10. Sainz jr.	1:40,654 (21)	10. Alonso	1:39,400 (30)	10. Pérez	1:38,542 (18)	10. Gutiérrez	328,9
11. Button	1:40,663 (19)	11. Sainz jr.	1:39,465 (37)	11. Ricciardo	1:38,622 (23)	11. Vettel	328,2
12. Alonso	1:40,771 (18)	12. Verstappen	1:39,501 (30)	12. Alonso	1:38,633 (12)	12. Räikkönen	328,0
13. Sirotkin*	1:40,898 (24)	13. Hülkenberg	1:39,795 (31)	13. Kvyat	1:39,047 (15)	13. Button	327,0
14. Nasr	1:41,085 (21)	14. Pérez	1:39,867 (38)	14. Hülkenberg	1:39,162 (16)	14. Sainz jr.	326,0
15. Verstappen	1:41,134 (22)	15. Magnussen	1:40,193 (41)	15. Gutiérrez	1:39,230 (18)	15. Verstappen	325,6
16. Gutiérrez	1:41,238 (18)	16. Grosjean	1:40,260 (24)	16. Magnussen	1:39,238 (16)	16. Ericsson	325,4
17. Grosjean	1:41,385 (20)	17. Gutiérrez	1:40,508 (26)	17. Grosjean	1:39,239 (15)	17. Palmer	325,3
18. Palmer	1:41,671 (25)	18. Palmer	1:40,688 (37)	18. Palmer	1:39,589 (19)	18. Ricciardo	325,1
19. Ericsson	1:41,962 (22)	19. Nasr	1:40,740 (31)	19. Haryanto	1:39,599 (19)	19. Magnussen	324,8
20. Wehrlein	1:42,483 (21)	20. Haryanto	1:41,080 (38)	20. Wehrlein	1:39,663 (18)	20. Nasr	324,2
21. Haryanto	1:42,687 (8)	21. Wehrlein	1:41,148 (23)	21. Ericsson	1:39,740 (23)	21. Alonso	324,1
22. Celis**	1:43,432 (23)	22. Ericsson	1:41,652 (29)	22. Haryanto	1:39,898 (19)	22. Kvyat	323,3

* für Magnussen ** für Hülkenberg

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:36,006	1. Rosberg	1:35,337	1. Rosberg	1:35,417	Hamilton	2:2 Rosberg
2. Rosberg	1:36,119	2. Hamilton	1:35,820	2. Vettel*	1:36,123	Vettel	3:1 Räikkönen
3. Vettel	1:36,555	3. Vettel	1:36,623	3. Bottas	1:36,536	Massa	1:3 Bottas
4. Räikkönen	1:36,976	4. Räikkönen	1:36,741	4. Räikkönen	1:36,663	Ricciardo	4:0 Kvyat
5. Bottas	1:37,746	5. Bottas	1:37,140	5. Massa	1:37,016	Pérez	3:1 Hülkenberg
6. Massa	1:37,753	6. Massa	1:37,230	6. Ricciardo	1:37,125	Magnussen	3:1 Palmer
7. Sainz jr.	1:37,784	7. Pérez	1:37,282	7. Pérez	1:37,212	Verstappen	3:1 Sainz jr.
8. Alonso	1:37,971	8. Verstappen	1:37,510	8. Kvyat	1:37,459	Ericsson	3:1 Nasr
9. Pérez	1:38,006	9. Ricciardo	1:37,569	9. Verstappen	1:37,583	Alonso	2:1 Button
10. Ricciardo	1:38,091	10. Kvyat	1:37,606	10. Hamilton	keine Zeit	(Vandoorne	1:0 Button)
11. Verstappen	1:38,123	11. Sainz jr.	1:37,652			Wehrlein	2:2 Haryanto
12. Kvyat	1:38,265	12. Button	1:37,701			Grosjean	4:0 Gutiérrez
13. Button	1:38,332	13. Hülkenberg	1:37,771				
14. Grosjean	1:38,383	14. Alonso	1:37,807				
15. Hülkenberg	1:38,562	15. Grosjean	1:38,055				
16. Gutiérrez	1:38,678	16. Gutiérrez	1:38,115				
17. Magnussen	1:38,914						
18. Palmer	1:39,009						
19. Nasr	1:39,018						
20. Wehrlein	1:39,399						
21. Haryanto	1:39,463						
22. Ericsson	1:39,519						

Strafen Startaufstellung:
* plus fünf Startpositionen
wegen Getriebewechsels

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Russland



< Valtteri Bottas (4.)

«Das Rennen lief super. Und ich konnte die schnelleren Autos hinter mir lassen. Auch das Timing des Boxenstopps war prima. Aber dann waren Lewis und Kimi eben doch schneller.»

Romain Grosjean (8.) >

«Es freut mich, dass wir wieder Punkte geholt haben. Und ich bin froh – bin ich da in Turn 1 und 2 heil durchgekommen. Ich konnte Pérez hinter mir halten. Aber es gibt noch viel zu tun.»



< Daniel Ricciardo (11.)

«In der ersten Kurve hat mich Seb getroffen. Aber es war ja nicht sein Verschulden. Das Auto war danach ziemlich kaputt. Es ist frustrierend, keine Punkte geholt zu haben.»



Carlos Sainz jr. (12.) >

«Ich hatte einen super Start. Aber im Getümmel ist mir ein Teil in den Seitenkasten geflogen. Das hat Downforce gekostet. Dazu kam dann noch eine Zehn-Sekunden-Strafe. Kein guter GP.»



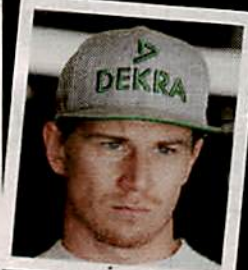
< Pascal Wehrlein (18.)

«Meine erste Runde und der erste Stint waren gut. Beim Stopp gab es ein Problem hinten links. Deshalb bin ich hinter die Sauber gefallen. Bei der Aufholjagd habe ich mir die Reifen zerstört.»



Nico Hülkenberg (out) >

«In der ersten Runde rausgekegelt zu werden, ist eine Katastrophe. Man lernt nichts. Kann nicht mitkämpfen. Das ist verlorene Zeit. Aber was soll ich machen? Das Auto war kaputt.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Rosberg kommt super weg und geht in Führung. Vettel wird von Kvyat angestubst. Eine Kurve später wird er ganz umgedreht (wieder von Kvyat) und landet im Reifenstapel. Gutiérrez kollidiert ganz hinten mit Hamilton und Haryanto. Für den Deutschen ist das Rennen beendet.

Haryanto muss ebenfalls bald aufgeben. Pérez hinten links mit einem Reifenschaden. Safety Car.

1. Runde: Beide Red Bulls brauchen eine neue Nase. Die Reihenfolge: Rosberg, Räikkönen, Bottas, Massa, Hamilton, Verstappen.

4. Runde: Restart. Bottas ringt Kimi nieder. Hamilton geht an Massa vorbei.

7. Runde: Hamilton überholt Räikkönen (P3).

9. Runde: Zehn-Sekunden-Stop-and-Go für Kvyat. Auch Gutiérrez kriegt eine Strafe (Drive Through) für seine Kollision am Start.

10. Runde: Rosberg liegt fast sechs Sekunden vor Bottas. Dahinter Hamilton.

13. Runde: Nasr zur Box mit einem Plattfuß.

17. Runde: Bottas biegt zur Box ab. Hamilton Zweiter.

18. Runde: Hamilton holt frische Softs. Bottas bleibt vor dem Weltmeister.

19. Runde: Massa stoppt. Hamilton beim Anbremsen auf Turn 2 vorbei an Bottas.

20. Runde: Rosberg liegt 15,3 Sekunden vor Kimi.

21. Runde: Räikkönen stoppt (holt auch Soft). Und kehrt als Dritter auf die Strecke zurück.

22. Runde: Rosberg beim Reifenwechsel. Der WM-Leader bleibt in Führung.

25. Runde: Hamiltons Rückstand auf Rosberg: 12,5 Sekunden.

27. Runde: Sainz kriegt eine Strafe, weil er Palmer rausgedrängt haben soll.

30. Runde: Fünf-Sekunden-Strafe gegen Nasr, weil er in Turn 2 nicht ordnungsgemäß auf die Strecke zurückkehrte.

33. Runde: Rosberg verliert bei Überrollungen Zeit. Hamilton nur noch 8,5 Sekunden dahinter.

34. Runde: Verstappen rollt aus («Something with the engine»).

36. Runde: Hamilton hat laut Kommandostand ein Wasserdruck-Problem.

39. Runde: Rosbergs Konter sitzt. Hamilton wieder 11 sec zurück.

53. Runde: 25. Doppelsieg von Rosberg/Hamilton (neuer Rekord: bisher Schumi/Barrichello - 24). Räikkönen auf P3. Beide McLaren in den Punkten. ♦

GP VON RUSSLAND / Resultate

Sotschi (RUS): 01. Mai 2016; 4. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 309,745 km über 53 Runden à 5,848 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken.

17°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	53	1:32:41,997 h		1	ss-s	25
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	53	+25,002 sec.		1	ss-s	18
3. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	53	+31,998 sec.		1	ss-s	15
4. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	53	+50,217 sec.		1	ss-s	12
5. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	53	+1:14,427 min.		2	ss-s-ss	10
6. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	52	+1 Rde.		1	ss-s	8
7. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	52	+1 Rde.		1	ss-s	6
8. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	52	+1 Rde.		1	ss-s	4
9. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	52	+1 Rde.		2	ss-s-s	2
10. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	52	+1 Rde.		1	ss-s	1
11. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	52	+1 Rde.		2	ss-m-s	0
12. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	52	+1 Rde.		1	ss-s	0
13. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	52	+1 Rde.		1	ss-s	0
14. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	52	+1 Rde.		2	s-ss-s	0
15. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-TAG RB12	52	+1 Rde.		2	ss-m-m	0
16. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	52	+1 Rde.		1	ss-s	0
17. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	52	+1 Rde.		2	s-m-m	0
18. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	51	+2 Rdn.		2	ss-s-ss	0

Nicht klassiert:

Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	33	+20 Rdn.	Motor	0	ss	0
Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	0	+53 Rdn.	Kollision	0	s	0
Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	0	+53 Rdn.	Kollision	0	s	0
Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MR05	0	+53 Rdn.	Kollision	0	ss	0

Durchschnittstempo des Siegers: 200,482 km/h Schnellste Runde: Rosberg, 52. Runde, in 1:39,094 min (= 212,452 km/h)

Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: us = Ultrasoft (lila); ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate; r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in drei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Zwei davon müssen im Rennen eingesetzt werden.



Startsünder 2: Neben Kvyat sorgte auch Gutiérrez für Kleinholz

Top speed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Pérez	334,6	1. Rosberg	1:39,094
2. Button	331,5	2. Massa	1:39,743
3. Ricciardo	328,0	3. Räikkönen	1:40,101
4. Kvyat	327,7	4. Hamilton	1:40,266
5. Wehrlein	327,2	5. Alonso	1:40,347
6. Sainz jr.	326,8	6. Bottas	1:41,159
7. Bottas	326,1	7. Ricciardo	1:41,179
8. Hamilton	325,9	8. Button	1:41,720
9. Räikkönen	324,4	9. Magnussen	1:41,832
10. Rosberg	323,9	10. Pérez	1:41,897
11. Alonso	318,3	11. Wehrlein	1:41,907
12. Ericsson	317,3	12. Grosjean	1:42,026
13. Magnussen	315,6	13. Verstappen	1:42,029
14. Palmer	313,1	14. Ericsson	1:42,050
15. Massa	312,8	15. Sainz jr.	1:42,205
16. Grosjean	312,5	16. Nasr	1:42,253
17. Nasr	312,3	17. Kvyat	1:42,344
18. Gutiérrez	303,7	18. Gutiérrez	1:42,378
19. Verstappen	302,8	19. Palmer	1:42,660

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens

Fernando Alonso



Wie immer an dieser Stelle würde hier eigentlich Nico Rosberg hingehören. Aber wir können (und wollen) nicht immer nur den WM-Leader zum «Fahrer des Rennens» machen. Deshalb steht an dieser Stelle Fernando Alonso, der mit Platz 6 in Russland seine Durststrecke von inzwischen elf punktelosen Grands Prix beendet hat. Früher hätte sich der Spanier über einen sechsten Platz kaum freuen können. Erst recht mit einer Runde Rückstand. Übrigens war Russland erst der zweite GP seit der Rückkehr von Honda, in dem beide McBoys punkteten.

Heimlicher Gewinner

Kevin Magnussen



Ziemlich still und leise ist der Däne in Sotschi auf den siebten Platz vorgefahren. Und hat damit für das Werksteam von Renault die ersten WM-Punkte an Land gezogen. Magnussen kommt mit dem Auto immer besser zurecht. Seine Leistung in Russland ist umso höher einzustufen, weil er am Freitagmorgen seinen Renner an den Russen Sergey Sirotkin abtreten musste und so weniger Fahrpraxis hatte als Teamkollege Palmer.

Heimlicher Verlierer

Daniil Kvyat



Nach seinem Podestplatz in Shanghai ist Rang 15 beim Heim-GP für den Russen eine ziemliche Schlappe. In China wurde der Red-Bull-Pilot von Sebastian Vettel verbal angegangen. Diese Beschuldigung stellte sich im Nachhinein als falsch heraus. In Sotschi konnte man Vettels Ärger bestens nachvollziehen. Gleich zwei Mal innerhalb von wenigen Metern fuhr ihm der übermotivierte Kvyat ins Heck. Beim zweiten Mal drehte er den Ferrari um, sodass dessen Rennen im Reifenstapel zu Ende war. Vettels anschließende Kommentare über Funk waren definitiv nicht jugendfrei... ♦



Zuverlässigkeit Fahrer

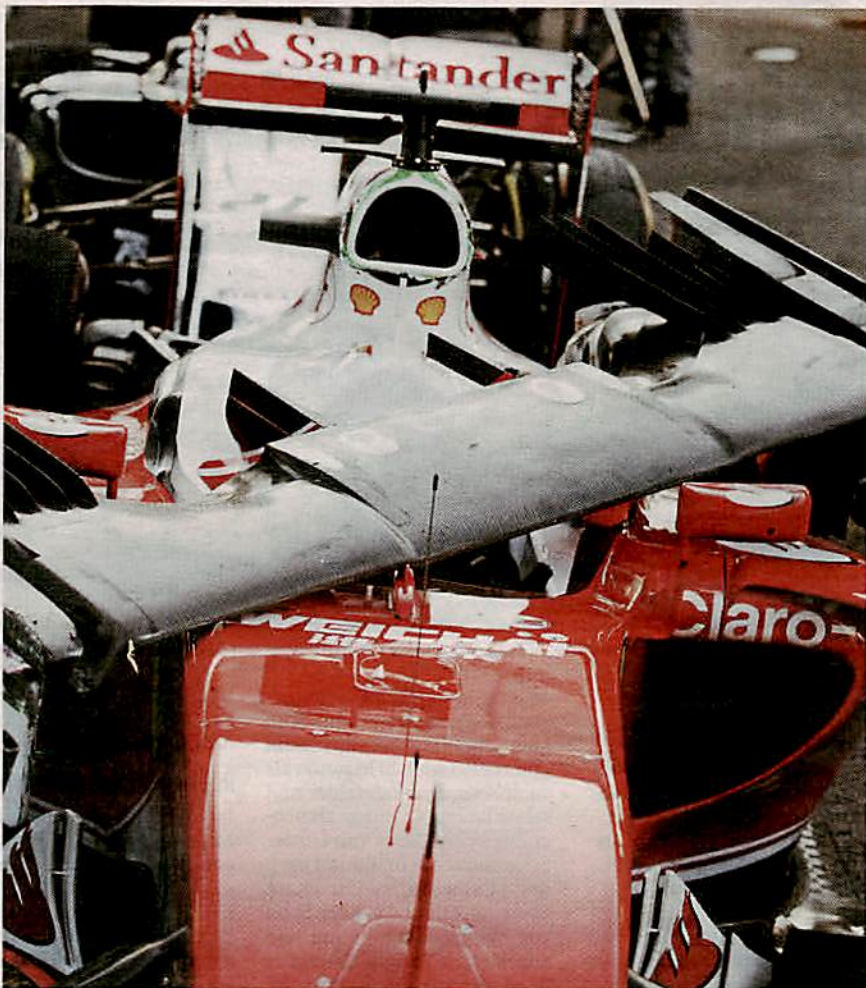
Fahrer	Rdn.
1. Rosberg	223
Hamilton	223
3. Ricciardo	222
Massa	222
Bottas	222
6. Pérez	221
Grosjean	221
8. Magnussen	220
9. Nasr	219
10. Wehrlein	218
11. Verstappen	203
12. Ericsson	201
13. Sainz jr.	194
14. Räikkönen	187
15. Button	170
16. Hülkenberg	168
17. Palmer	164
Kvyat	164
19. Gutiérrez	132
20. Haryanto	128
21. Alonso	124
22. Vettel	113
23. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams

Team	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	446
2. Williams Martini Racing	444
3. Sauber F1 Team	420
4. Scuderia Toro Rosso	397
5. Sahara Force India F1 Team	389
6. Red Bull Racing	386
7. Renault F1	384
8. Haas F1	353
9. McLaren Honda	350
10. Manor Racing	346
11. Scuderia Ferrari	300
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	223/446

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																					
Rd.	Nr.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.
		Nico Rosberg/1.	Sebastian Vettel/2.	Valtteri Bottas/3.	Kimi Räikkönen/4.	Felipe Massa/5.	Daniel Ricciardo/6.	Sergio Pérez/7.	Daniil Kvyat/8.	Max Verstappen/9.	Lewis Hamilton/10.	Carlos Sainz/11.	Jenson Button/12.	Nico Hülkenberg/13.	Fernando Alonso/14.	Romain Grosjean/15.	Esteban Gutiérrez/16.	Kevin Magnussen/17.	Jolyon Palmer/18.	Felipe Nasr/19.	Pascal Wehrlein/20.	Rio Haryanto/21.	Marcus Ericsson/22.
1.	6	77	7	19	3	11	5	26	33	44	55	22	27	14	8	21	20	30	12	94	88	9	
2.	6	7	77	19	44	33	14	8	20	30	55	12	22	94	26	9	3	11	21				
3.	6	7	77	19	44	33	14	8	20	30	55	12	22	94	26	9	3	11	21				
4.	6	77	7	44	19	33	14	8	20	30	55	12	22	94	26	9	3	11	21				
5.	6	77	7	44	19	33	14	8	20	30	55	12	22	94	26	9	3	11	21				
6.	6	77	7	44	19	33	14	8	20	30	55	12	22	94	9	26	11	3	21				
7.	6	77	44	7	19	33	14	8	20	30	55	12	22	94	9	11	26	3	21				
8.	6	77	44	7	19	33	14	8	20	30	55	12	22	94	11	9	3	21	26				
9.	6	77	44	7	19	33	14	8	20	30	55	12	11	94	9	3	21	26					
10.	6	77	44	7	19	33	14	8	20	30	55	12	11	94	12	9	3	21	26				
11.	6	77	44	7	19	33	14	8	20	30	22	11	94	55	12	9	3	21	26				
12.	6	77	44	7	19	33	14	8	20	30	22	11	94	9	3	12	55	21	26				
13.	6	77	44	7	19	33	14	8	20	30	22	11	9	3	94	55	12	21	26				
14.	6	77	44	7	19	33	14	8	20	22	30	11	9	3	55	12	94	21	26				
15.	6	77	44	7	19	33	14	8	20	22	11	9	3	30	55	12	94	21	26				
16.	6	44	7	77	19	33	14	8	20	22	11	9	3	30	55	12	94	21	26				
17.	6	7	44	19	33	14	77	8	22	11	9	3	20	30	55	12	94	21	26				
18.	6	7	19	33	14	77	44	22	11	9	3	20	8	30	55	12	94	26	21				
19.	6	7	33	44	14	77	19	22	11	9	3	20	8	30	55	12	94	26	21				
20.	6	7	33	44	77	14	19	11	22	9	3	20	8	30	55	12	94	26	21				
21.	6	33	44	7	77	14	19	11	9	3	20	8	30	55	12	94	26	21					
22.	6	44	7	33	77	19	11	9	14	3	20	8	55	30	22	12	94	26	21				
23.	6	44	7	77	19	11	33	9	14	3	20	8	55	30	22	12	94	26	21				
24.	6	44	7	77	19	11	33	14	9	3	20	8	55	30	22	12	94	26	21				
25.	6	44	7	77	19	11	33	14	9	3	20	8	55	30	22	12	94	26	21				
26.	6	44	7	77	19	11	33	14	9	3	20	8	55	30	22	12	94	26	21				
27.	6	44	7	77	19	33	11	14	9	3	20	8	55	30	22	12	26	94	21				
28.	6	44	7	77	19	33	14	3	20	8	55	9	11	30	22	12	26	94	21				
29.	6	44	7	77	19	33	14	20	8	55	11	30	22	3	9	12	26	94	21				
30.	6	44	7	77	19	33	14	20	8	55	11	22	30	9	12	26	94	3	21				
31.	6	44	7	77	19	33	14	20	8	11	55	22	30	9	26	3	12	94	21				
32.	6	44	7	77	19	33	14	20	8	11	55	22	30	9	3	26	12	94	21				
33.	6	44	7	77	19	33	14	20	8	11	55	22	30	9	3	26	12	94	21				
34.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	9	3	26	12	94	21					
35.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	9	3	26	12	94	21					
36.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	9	3	26	12	94	21					
37.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	94	21					
38.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	94	21					
39.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	21	94					
40.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	21	94					
41.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	21	94					
42.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	21	94					
43.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	21	94					
44.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	21	94					
45.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	21	94					
46.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	21	94					
47.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	55	22	30	3	9	26	12	21	94					
48.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	22	55	30	3	9	26	12	21	94					
49.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	22	55	3	30	9	26	12	21	94					
50.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	22	55	3	30	9	26	12	21	94					
51.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	22	55	3	30	9	26	12	21	94					
52.	6	44	7	77	19	14	20	8	11	22	55	3	30	9	26	12	21	94					
53.	6	44	7	77	19																		

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



Wenigstens sauber aufgeräumt: Sebastian Vettels Ferrari nach der Kollision mit Daniil Kvyat

WM-STAND FAHRER	Nico Rosberg		TOTAL	
	Melbourne/AUS	20.3.	Sakhir/BRN	3.4.
1. Nico Rosberg (D)	100	25	25	25
2. Lewis Hamilton (GB)	57	18	15	6
3. Kimi Räikkönen (FIN)	43	-	18	18
4. Daniel Ricciardo (AUS)	36	12	12	-
5. Sebastian Vettel (D)	33	15	-	8
6. Felipe Massa (BR)	32	10	4	15
7. Romain Grosjean (F)	22	8	10	10
8. Daniil Kvyat (RUS)	21	NS	6	1
9. Valtteri Bottas (FIN)	19	4	2	-
10. Max Verstappen	13	1	8	4
11. Fernando Alonso (E)	8	-	-	-
12. Kevin Magnussen (DK)	6	0	0	-
13. Nico Hülkenberg (D)	6	6	0	4
14. Carlos Sainz jr. (E)	4	2	-	2
15. Sergio Pérez (MEX)	2	0	0	-
16. Jenson Button (GB)	1	0	-	1
17. Stoffel Vandoorne (B)	1	-	1	-
18. Jolyon Palmer (GB)	0	0	-	-
19. Marcus Ericsson (S)	0	-	0	-
20. Pascal Wehrlein (D)	0	0	0	-
21. Felipe Nasr (BR)	0	0	0	-
22. Esteban Gutiérrez (MEX)	0	-	-	-
23. Rio Haryanto (RI)	0	-	0	-

WM-STAND KONSTRUKTEURE	TOTAL			
	Melbourne/AUS	Sakhir/BRN	Shanghai/RC	Sotschi/RUS
1. Mercedes AMG Petronas F1	157	43	40	31
2. Scuderia Ferrari	76	15	18	28
3. Red Bull Racing	57	12	18	27
4. Williams Martini Racing	51	14	6	9
5. Haas F1	22	8	10	-
6. Scuderia Toro Rosso	17	3	8	6
7. McLaren Honda	10	0	1	-
8. Sahara Force India F1 Team	8	6	0	-
9. Renault F1	6	0	0	-
10. Sauber F1 Team	0	0	0	-
11. Manor Racing	0	0	0	-



Ein Nuller für Max Verstappen: Rauchzeichen am Heck des Toro Rosso

Formel 4 Sachsenring

Schumi Gesamtzweiter



Zwei Siege an einem Wochenende: Mücke-Pilot Mike Ortman war am Sachsenring kaum zu schlagen

Von ANNETTE LAQUA

Mike Ortman feierte am vergangenen Wochenende auf dem Sachsenring seine ersten beiden Siege in der ADAC Formel 4, Joey Mawson kletterte wieder dreimal auf das Podium.

Schon im Qualifying war Mücke-Pilot Mike Ortman in seiner Gruppe unschlagbar und auch im ersten Rennen war kein Kraut gegen ihn gewachsen. Der 16-Jährige aus der Nähe von Berlin zog bereits am Start am schwach gestarteten Pole-Mann Kim Luis Schramm vorbei und feierte 30 Minuten später seinen ersten Triumph in der ADAC Formel 4.

Das Gefühl des Gewinnens fand Mike offenbar so gut, dass er einen Tag später wieder den größten Pokal haben wollte. Doch zunächst einmal musste

er sich hinter Mick Schumacher, Joey Mawson und Kim Luis Schramm anstellen. Dann unterliefen sowohl Mawson als auch Schramm Fahrfehler und schon lauerte Ortman als neuer Zweiter im Heck von Leader Schumacher. Beim Restart nach der vierten Safety-Car-Phase überrumpelte er dann den Sohn von Michael Schumacher und angelte sich Triumph Nummer 2. «Ich hätte nicht gedacht, Mick mit diesem Angriff überraschen zu können. Aber es hat geklappt», grinste er nach der Siegerehrung.

Dominator der deutschen Formel 4 bleibt aber weiterhin Joey Mawson, der 20 Jahre alte Australier beendete alle bisherigen sechs Saisonrennen auf dem Podium. Lauf 3 gewann der Schützling von Van Amersfoort sogar von SP9 aus. «Wichtig war mir vor allem, vor meinen wichtigsten Rivalen um den Ti-

tel ins Ziel zu kommen. Dass es am Ende sogar ein Sieg wurde, nehme ich natürlich gerne mit.»

Rookie Nielsen auf dem Podest

In der Gesamtwertung hat Mawson nun einen Vorsprung von 35 Punkten auf seinen ersten Verfolger Schumacher. Der 17-jährige WM-Spross musste sich in Sachsen mit einem zweiten und zwei vierten Plätzen zufriedener geben.

Mit Nicklas Nielsen schaffte zum ersten Mal in dieser Saison ein Rookie den Sprung auf das Siebertreppchen. Der 19-jährige Däne sicherte sich in Heat 3 den dritten Platz. «Das Neuhauser-Team betrachtet Racing nicht nur als Geschäft, sondern auch als Leidenschaft. Ich habe mich dort vom ersten Tag an wohlfühlt, freue mich, ihnen nun den ersten Podestplatz des Jahres zu präsentieren», so der Führende der Rookie-Wertung. ♦

KOMPAKT

>>>

IndyCar Das geplante erste IndyCar-Rennen in Boston, das am Wochenende des Labor Day hätte stattfinden sollen, wurde aus dem Kalender gestrichen. Als Grund gab der Organisator an, dass eine Veranstaltung in dieser Größenordnung die Unterstützung der Stadt und des Staates benötigen würde. Die IndyCar-Macher wollen nun im Nordosten der USA nach einem Ersatz für das Boston-Rennen suchen.

>>>

IndyCar Stefan Wilson, der Bruder des letzten September tödlich verunglückten Justin Wilson, wird beim 100. Indy 500 in einem dritten Auto des KV-Teams Platz nehmen. Stefan wird zu

Ehren von Bruder Justin mit dessen Startnummer 25 ins Rennen gehen. Hauptsponsor des Dallara-Chevy ist das Indiana Donor Network, eine von 58 ausgewiesenen Organspende-Organisationen in den USA. Deshalb auch der Slogan auf dem Auto: «Driven2SaveLives». In den beiden anderen Autos sitzen Stammpilot Sébastien Bourdais und Matthew Brab-

ham, der Enkel von Formel-1-Weltmeister Jack Brabham.

>>> **GP2** Arden hat seine Fahrerpaarung für die Saison 2016 bekanntgegeben. Die Briten gehen mit Jimmy Eriksson aus Schweden und Nabil Jeffri aus Malaysia an den Start. Der Saisonauftakt findet im Rahmen des Formel-1-GP in Barcelona (14./15. Mai) statt. ♦ CE



Der IndyCar-Bolide von Stefan Wilson zu Ehren seines Bruders

Formel E

Alles legal am Sarrazin-Auto

Beim Rennen in Paris sorgte die Diskussion um eine mögliche - nicht erlaubte - Traktionskontrolle am Venturi-Boliden von Stéphane Sarrazin für Diskussionen. Wie MSa erfuhr, waren diese überflüssig.

Zwar kam über Funk tatsächlich eine Ansage an den Franzosen, die den Begriff «Traction Control» beinhaltete, doch damit war lediglich ein Motormapping gemeint. «Das Venturi Formula E Team hat zu keiner Zeit eine Traktionskontrolle eingesetzt oder sie ausprobiert. Was Venturi tatsächlich getan hat, war, ein anderes Mapping mit einem anderen Torque-Programm zu testen», stellt Marc Gindorf, Ex-DTM-Pilot und Venturi-Teilhaber, gegenüber MSa klar. Auch eine Untersuchung der FIA habe es entgegen anders lautender Behauptungen nicht gegeben.

Sarrazins Renningenieur, ein Mann aus der Formel 1, wo andere Mappings auch gerne als «Traktionskontrolle» bezeichnet werden, ist bei seinem Funkspruch schlicht dem gewohnten Slang verfallen.

Abseits der Diskussionen hat sich das Venturi-Team in der Spitze der Formel-E-Meisterschaft etabliert. Sarrazin wurde - nach P2 in Long Beach - in Paris Fünfter, hat bisher als einziger Pilot in allen Rennen gepunktet und liegt auf P5 der Tabelle. «Für ihn und auch für uns ist es nur eine Frage der Zeit, bis wir das erste Rennen gewinnen. Beide Fahrer haben Siegpotenzial», erklärt Gindorf.

Mike Conway, der zweite Venturi-Pilot, hatte in Paris jedoch Pech. Nach P1 im FP2 kollidierte er im Qualifying mit Nick Heidfeld, welcher infolge eines Drehers versuchte, wieder in Gang zu kommen, und in die Linie des Briten fuhr. ♦ AW/MBR



Keine Traktionskontrolle: Das Auto von Sarrazin ist und war legal

IndyCar

So fährt ein Champion

In den letzten beiden Rennen geriet der aktuelle Tabellenleader Simon Pagenaud mehrfach in den Mittelpunkt des Interesses - und nicht nur positiv. Dass er in Long Beach für das Überfahren der Boxenlinie, welches Scott Dixon lautstark monierte, aber nicht bestraft wurde, kann man dem Franzosen nicht ankreiden. Und in Birmingham war Graham Rahal derjenige, der den harten Kampf um den Sieg entfachte, als er Pagenaud mit einem Rempler neben die Strecke schickte und kurzzeitig die Führung übernahm.

Pagenaud aber fuhr wie einer, der reif für den Titel ist. Sammelte sich, kämpfte sich wieder ran und kämpfte sich vor allem blitzsauber wieder an seinem jungen Widersacher vorbei.

Mit seinem zweiten Sieg im vierten Saisonlauf - nach zweimal P2 in den ersten beiden Rennen - ist Pagenaud in der Form seines Lebens bereits 48 Punkte vor Titelverteidiger Scott Dixon. Der Kiwi muss nun aufpassen, dass der Penske-Pilot nicht jetzt schon auf und davon stürmt. ♦ MBR



Mann der Stunde: Pagenaud



Langstrecken-WM

Revanche für Silverstone?



Kampf auf Augenhöhe: Schon in Silverstone (Foto) lieferten sich Audi und Porsche ein enges Duell

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Am Samstag um 14.30 Uhr startet mit den «Six Hours of Spa» nicht nur der zweite Saisonlauf der Langstrecken-WM (WEC), sondern auch die Generalprobe für Le Mans. Im Vorjahr bejubelte Audi den Spa-Sieg.

Dabei ist schwer davon auszugehen, dass sich speziell Audi und Porsche wieder bis aufs Messer bekämpfen werden. Das verspricht nicht nur der Blick gute zwei Wochen zurück auf den Saisonauftakt in Silverstone, sondern auch das letztjährige Rennen im Hohen Venn. Dort führte in der Frühphase der spätere Weltmeister-Porsche, ehe Brendon Hartley sich in der Bus-Stop-Schikane verbremste und für die «gefährliche» Abkürzung durch den Notausgang eine Strafe erhielt. Am Ende siegte – vor den aktuellen Tabellenführern Lieb/Jani/Dumas im Porsche – der Audi von Marcel Fässler, André Lotterer und Benoît Tréluyer.

Sowohl die drei Letztgenannten als auch der Hartley/Bernhard/Webber-Porsche gingen im Auftaktrennen von Silverstone leer aus – nur das Pole-Punktchen von dort steht für das im Rennen zunächst siegreiche, aber später disqualifizierte Audi-Trio zu Buche. Die Weltmeister dagegen starteten in Spa erneut bei null.

«In Spa wollen wir wieder ein gutes Paket an den Start bringen. Dabei stellt der Kurs andere Ansprüche, wodurch sich die Konkurrenzsituation im Feld verschieben kann. Wir müssen das Potenzial des 919 Hybrid ausschöpfen, beide Autos ins Ziel bringen und möglichst viele Punkte mitnehmen», formuliert Porsches LMPI-Leiter Fritz Zingler die Maßgabe fürs bevorstehende Wochenende.

Spagat beim Auto-Set-up

«Die Fahrzeugauslegung für die gut sieben Kilometer lange Berg-und-Talbahn in Spa ist immer ein Abwägen zwischen ausreichend Anpressdruck in den schnellen Kurven und geringem Luftwiderstand auf den langen Vollgasabschnitten», erläutert Teamchef Andreas Seidl den schwierigen Spagat bei der Fahrzeugabstimmung, welche auf der «Ardennen-Achterbahn» sozusagen einen Zwitter aus Silverstone (hoher Abtrieb) und Le Mans (niedriger Abtrieb) darstellt.

Historisch betrachtet muss Audi beinahe als Favorit auf den Rennsieg in Spa gelten, haben sie doch drei der letzten vier Rennen gewonnen. «Wir kommen nicht nur aufgrund unserer Erfolge immer wieder gerne nach Spa», sagt Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. «Der Kurs ist anspruchsvoll, deshalb lieben ihn die Fahrer. Außerdem hat Audi viele bel-

gische Fans.» Tatsächlich ist die Fangemeinde für Audi in Belgien sehr groß – nicht zuletzt durch die vielen Erfolge des belgischen WRT-Teams in der GT-Szene und natürlich das Audi-Werk in Brüssel.

Toyota mehr als Geheimtipp

Bei aller Konzentration auf die beiden Hybrid-Giganten aus dem VW-Konzern darf man jedoch auch Toyota nicht außer Acht lassen. Die Japan-Kölner, die nach Spa die kürzeste Anreise aller Teams haben, konnten 2014 in Spa gewinnen. Und der neue LMPI-Renner der Toyota Motorsport GmbH (TMG) ist deutlich stärker als im vergangenen Jahr. Die größte Stärke ist dabei der Toppes – sowohl beim Prolog in Le Castellet als auch beim Auftakt in Silverstone führten die TS050 die Hitlisten in Sachen erreichter Höchstgeschwindigkeit an. Das ist in Spa ein großer Trumpf im Kampf um den Sieg.

Die Fans, die auch aus Deutschland wieder zahlreiche den «Hopser» auf die belgische Seite der Eifel machen werden, dürfen sich auf eine extrem spannende Le-Mans-Generalprobe freuen. Und auch die Daheimgebliebenen können die ganze Action verfolgen: Die letzten anderthalb Rennstunden überträgt Eurosport ab 19 Uhr live. Einen (kostenpflichtigen) Livestream gibt es über die Webseite www.fiawec.com. ♦

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

WEC-COCKPIT LIVE



Von **Timo Bernhard**
Porsche Team

Auch wenn es sich widersprüchlich anhört: Der Auftakt in Silverstone war für uns sehr positiv. Es zeigte sich, dass unser Porsche 919 Hybrid noch einen kleinen Vorsprung hat, auch wenn wir wie im Vorjahr keine Punkte mitnehmen konnten. Aber wenn es wieder so ausgeht wie 2015, werden wir uns nicht beschweren. Was der Unfall von Brendon (Hartley) gezeigt hat: Auch wenn die Sicherheitstechnologie noch so sehr verbessert wird, fährt ein Restrisiko immer mit. Wir sind froh, dass er ohne Verletzungen aus dem Auto gestiegen ist und stehen als Team zusammen! Wir Fahrer müssen uns in solch heiklen Situationen in Bruchteilen von Sekunden entscheiden, zigmal pro Runde – da sitzt schließlich kein Roboter hinter dem Lenkrad.

Die zweite Saisonstation steht am Wochenende mit dem Rennen in Spa an. Auch viele deutsche Fans werden uns dann wieder vor Ort die Daumen drücken. Für mich ist der Lauf in Belgien daher

praktisch ein zweites Heimrennen. In Silverstone zeigte sich, dass alle sechs LMPI-Werksautos dicht beisammen liegen und nach nur einem Rennen natürlich auch jeder noch WM-Chancen hat. Also entscheiden wieder Kleinigkeiten über Sieg und Niederlage: Nicht nur die Streckencharakteristik, ja sogar ein Wetterumschwung oder nur ein paar Grad mehr oder weniger können die Kräfteverhältnisse auf den Kopf stellen, wenn dadurch zum Beispiel der Reifen hinsichtlich der Temperatur aus dem Arbeitsfenster fällt.

Uns bleibt da nur, auf uns selbst zu schauen. Wie können wir das Set-up und da vor allem die Reifendrucke optimieren? Was ist der beste Kompromiss bei der Abstimmung für die Renndistanz? Denn selbst für noch so kleine Set-up-Änderungen bleibt im Rennbetrieb natürlich keine Zeit. Mit diesem Ansatz, einfach unser «Zeug» so gut wie möglich zu erledigen, sind wir letztes Jahr gut gefahren. Und damit geht es hoffentlich zurück auf die Siegerstraße.



Frühes Rennende beim Auftakt: Hartley nach Kollision im Aus

SCHAEFFLER-NEWS

Beim 37. Wiener Motorensymposium traf sich auch dieses Jahr wieder die «Crème de la Crème» der Motorenentwickler. Ein passender Anlass, um die zweite Generation des Gasoline Technology Cars (GTC II) vorzustellen und zu zeigen, welches enorme Potenzial in einer intelligenten 48-Volt-Hybridisierung steckt. Eine gelungene Weltpremiere.

ADAC GT Masters Sachsenring

Meister siegen weiter

Von STEFANIE SZLAPKA

Die zweite Runde des GT Masters auf dem Sachsenring brachte einen alten und einen neuen Sieger hervor: Sebastian Asch und Luca Ludwig im Mercedes-AMG GT3 jubelten nach dem ersten Rennen über ihren zweiten Saisonserfolg. Am Sonntag feierten Daniel Keilwitz und Jules Gounon nicht nur den 60. Geburtstag ihres Teamchefs Giovanni Ciccone, sondern auch den ersten Sieg der neuen Corvette C7 GT3.

Schon mit dem Start sahen Luca Stolz und Gerhard Tweraser in ihrem Lamborghini Huracán GT3 als die klaren Sieger aus. Stolz ging von der Pole aus in Führung und hielt diese auch bei den kommenden drei Safety-Car-Phasen ohne Probleme. Doch Neutralisationsphase Nummer vier kam zum schlechtestmöglichen Zeitpunkt: Das Boxenstopfenfenster war bereits offen und während fast das komplette Feld zum Fahrerwechsel antrat, kam die Meldung für Stolz zu spät. «Er war in der letzten Kurve», berichtet sein Teamkollege Tweraser später. «Der Ingenieur hat ihn zwar noch reingerufen, aber Luca hatte im selben Moment den Funkknopf gedrückt und somit hat niemand etwas gehört.»

In der Folge kam der bis dahin Führende eine Runde zu spät an die Box und musste sich hinter seinen Konkurrenten auf Platz 10 einreihen. Während Tweraser immerhin noch Rang sieben einfahren konnte, jubelten



Erster Sieg für die neue Callaway-Corvette: Am Sonntag gewann die Roller-C7 von Keilwitz/Gounon

Asch und Ludwig über ihren zweiten Saisonsieg und den ersten Mercedes-Sieg auf dem Sachsenring.

Keilwitz mit Blitzstart

Das Duo sicherte sich einen Tag später die Pole-Position für Rennen zwei und legte damit eine gute Basis. Allerdings hatte der Mercedes durch BoP-, Fahrer- und Erfolgsballast einige Kilogramm zugelegt. «Wir waren zum Beispiel 85 Kilo schwerer als der Audi», berichtet Ludwig. Der Mercedes und die Lamborghini hatten in der Nacht zu Sonntag 15 BoP-Kilos erhalten. An den ersten beiden Wochenenden darf während der Veranstaltung die BoP noch angepasst werden. Das war später im Rennen auch deutlich zu

sehen. Ludwig konnte zu Beginn noch die Führung halten, musste sich dann aber der Corvette mit Keilwitz und später Laurens Vanthoor im Audi R8 LMS geschlagen geben. «Ich hatte keine Chance gegen die beiden», so Ludwig weiter. «Aber mit Rang drei wären wir sehr zufrieden gewesen.»

Keilwitz war zuvor ein sensationeller Start gelungen: Von Rang neun schob er sich in der ersten Runde schon auf Rang 3 vor. «Ich hatte am Vortag gesehen, dass es sich innen sehr staut», erklärt Keilwitz. «Ich nutzte eine Lücke, um ganz nach links zu ziehen und damit außen zu sein. Zudem hatte ich auch noch neue Reifen, die ich in den ersten Runden super nutzen konnte.»

Als die Positionen bezogen waren, wurde es ein zunächst ruhiges Rennen und auch das Safety Car blieb in der Box. Nach den Fahrerwechseln rutschte Andreas Weishaup mit dem Bentley ins Kiesbett und das Safety Car musste doch seinen Dienst antreten. Nach der Freigabe nutzte Philip Geipel das zusammengesobene Feld und blies zum Angriff. Innerhalb weniger Runden schob er sich auf Rang 2 vor.

Meister-Duo durchgereicht

«Das Auto lief super und auch die Reifen waren noch gut. Ralhel hat mir den Audi in einem sehr guten Zustand übergeben. Ich habe sofort meinen Rhythmus gefunden und das Safety Car kam uns auch entgegen.



Zweiter Sieg: Asch/Ludwig



Weiter vorn: De Phillippi/Mies

Später habe ich nicht lange gezögert und überholt.»

Auch Christer Jöns im Bentley wollte unbedingt aufs Podium und lieferte sich in den letzten Runden einen sensationellen Zweikampf mit dem drittplatzierten Florian Stoll im Audi R8. «Ich wusste, dass nur noch wenig Zeit übrig war, und ich wollte unbedingt den dritten Rang halten», sagt Stoll. «Deswegen habe ich mich so breit wie möglich gemacht. Gestern bin ich mit dem Audi überhaupt nicht zurecht gekommen. Deswegen haben wir auf heute das Auto komplett umgebaut.» Asch wollte das Getümmel nutzen, um wieder nach vorne zu kommen, geriet aber selbst in Trouble und musste sich schlussendlich mit Rang 8 abfinden. ♦

NACHGEHAKT BEI Giovanni Ciccone

(60/1). Der Rennleiter des Teams Callaway Competition über einen Sieg als Geburtstagsgeschenk, das neue Auto und die Ziele für die restliche Saison.

Von STEFANIE SZLAPKA

? Glückwunsch zum Geburtstag und zum Sieg. Jetzt kommen die Glückwünsche im Doppelpack? Ich müsste fast 400 Leuten danken. Heute ist es nach Plan gelaufen. Daniel hat einen sehr guten Start erwischt und dann haben sich die Piloten hinter uns bekämpft. Das hat auch geholfen, schließlich ist der Audi schon sehr schnell. Wir hatten uns zum Ziel gesetzt, in die Top 5 zu fahren, aber ein Sieg ist natürlich viel besser.

? Kommt euch mit dem neuen Auto der Sachsenring mehr entgegen? Wir sind schon näher an dem Audi und Lambo dran. Die Zeitunterschiede sind nicht mehr so groß. Beim Mercedes darf man nicht vergessen, dass er viele Kilos drin hatte.

? Wie sieht euer Fazit aus? Wir haben eine Pause bis zum nächsten Rennen und werden alle Daten analysieren, die wir bisher gesammelt haben. Dann wissen wir, was wir noch besser machen können. Aber

ich freue mich, dass wir von Anfang an konkurrenzfähig sein konnten. Unsere Ingenieure haben ihre Versprechen gehalten.

? Was ist euer Ziel für die Saison? Wenn möglich keine technischen Ausfälle zu erleiden. Wir wollen die Saison nutzen, um die Corvette auszusortieren. Deswegen haben wir auch noch kein Auto verkauft. Wir wollten das Fahrzeug nicht auf Kosten unserer Kunden weiterentwickeln.



ADAC GT MASTERS / Resultate

Sachsenring/D: 3,645 km; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken

1. Lauf (60 Minuten, 31 Teams gestartet, 27 gewertet)

1. Asch/Ludwig (Mercedes-AMG GT3) 41 Runden; 2. De Phillippi/Mies (Audi R8 LMS) +2,148; 3. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS) +9,191; 4. Gounon/Keilwitz (Corvette C7 GT3) +9,838; 5. Hamprecht/Smith (Bentley Continental GT3) +13,812; 6. Winkelhock/Pommer (Audi R8 LMS) +20,516; 7. Stolz/Tweraser (Lamborghini Huracán GT3) +22,513; 8. Jahn/Bachler (Porsche 911 GT3 R) +28,852; 9. Geipel/Frey (Audi R8 LMS) +29,817; 10. Spengler/Zonzini (Lamborghini Huracán GT3) +32,020
Schnellste Runde: Stolz, Runde 6, 1:20,783 (= 162,4 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 31 Teams gestartet, 29 gewertet)

1. Gounon/Keilwitz (Corvette C7 GT3) 43 Runden; 2. Geipel/Frey (Audi R8 LMS) +4,498; 3. Stoll/Vanthoor (Audi R8 LMS) +10,675; 4. Jöns/Abt (Bentley Continental GT3) +11,085; 5. Stolz/Tweraser (Lamborghini Huracán) +11,478; 6. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS) +12,365; 7. De Phillippi/Mies (Audi R8 LMS) +12,575; 8. Asch/Ludwig (Mercedes-AMG GT3) +13,019; 9. Siedler/van Lagen (Lamborghini Huracán GT3) +13,577; 10. Frankenhou/Haase (Audi R8 LMS) +17,894
Schnellste Runde: Vanthoor, Runde 3, 1:21,090 (= 161,8 km/h)

Stand (nach 4 von 14 Rennen): 1. De Phillippi/Mies 60 Punkte; 3. Ludwig/Asch 54; 5. Keilwitz/Gounon 43; 7. Stoll/Vanthoor 32; 9. Engelhart/Ineichen 29.

Nächstes Rennen: 4./5. Juni, Lausitzring (D)
Internet: www.adac-gt-masters.de

ADAC TCR Germany Sachsenring

Proczyk Leader

Nach einem Doppelsieg des Briten Josh Files auf dem Auftakt gab es auch am Sachsenring noch keinen deutschen Sieger. Hari Proczyk und Antti Buri sicherten sich die Erfolge.

Der Auftakt-Doppeltrophäen war im ersten Durchgang schon früh aus dem Rennen, als er mit Target-Teamkollege Jürgen Schmarl kollidierte und beide aufgeben mussten. Am ungeführten Sieg von Hari Proczyk gab es aber nichts zu rütteln. Der Österreicher sicherte sich zuvor bereits die Pole-Position und gab die Führung im ganzen Rennen nicht ab. Mit dem gleichzeitigen Ausfall des Tabellenleaders ging mit dem Sieg auch die Übernahme der Gesamtführung einher.

Auch am Sonntag gab es im deutschen Ableger der TCR keinen Sieger aus Germany: Der Finne Antti Buri, der seinen zweiten Platz vom Vortag nach einer Disqualifikation verloren hatte (Auto zu leicht und zu tief), hatte schnell Reverse-Pole-Mann René Münnich im Honda Civic niedergedrungen.

Sachsenring 29.04.-01.05.16



Podium am Samstag: Buri (vor DQ), Proczyk, Zimmermann (v.l.)

Auch er ließ sich danach nicht mehr von der Spitze verdrängen. In der Gesamtwertung verbessert er sich damit auf Platz 6.

Zimmermann rehabilitiert

Nach dem Albtraum-Start in Oschersleben, als nach einem Startcrash im ersten Rennen das ganze Wochenende gelaufen war, kam Tim Zimmermann am Sachsenring richtig gut zurecht. Der Youngster im Engstler-Golf erbeite am Samstag P2 von Buri, am Sonntag konnte er

Lokalmatador Steve Kirsch im Fugel-Honda im Kampf um P3 hinter sich halten. «Durch die null Punkte in den Rennen von Oschersleben müssen wir jetzt noch einiges aufholen, damit wir wieder den Anschluss finden, um die Meisterschaft mitfahren zu können», so Zimmermann, der mit 38 Punkten (inkl. Quali-Punkten) jetzt auf Platz 5 der Tabelle liegt. Er ist wohl auch der heißeste Kandidat, erster deutscher Sieger im Championat zu werden. ♦ MBR

DTC Sachsenring

Ex-Meister vorn



Ärgert die Etablierten immer mehr: Vukovic im Audi A3

Heiko Hammel (Ford) und Fredrik Lestrup (Mini) holten sich die Siege am Sachsenring – jedoch jeweils nur knapp vor Milenko Vukovic im immer besser werdenden Audi A3.

Hammel war dabei mit seinem Superproduction-Fiesta von Anfang an auf der Höhe und sicherte sich recht deutlich die erste Pole-Position des Wochenendes. Im ersten Lauf musste er sich aber der Angriffe von Vukovic erwehren, dessen werksunterstützter Audi A3 am

Sachsenring riesiges Potenzial aufzeigte. Noch aber blieb der Wolf-Racing-Pilot vor dem Schweizer und übernahm mit seinem ersten Saisonsieg auch die Tabellenführung.

Tags darauf schlug Champion Fredrik Lestrup zurück. Der Schwede, welcher nach dem Doppelsieg in Oschersleben mit 50 kg Zusatzgewicht belastet war, nutzte es aus, dass Pole-Mann Vukovic einen Quersteher in der ersten Kurve fabrizierte und schnappte sich die Führung – welche er ebenso geschickt zu verteidigen wusste

wie Hammel zuvor. So sicherte sich Lestrup Saisonsieg Nummer drei, während Hammel nach einem Dreher am Anfang und einer furiosen Aufholjagd letztlich vorzeitig das Rennen im Kies beenden musste.

Lauth macht es spannend

In der Production-Klasse war auch für viel Spannung gesorgt. Am Samstag gewann Markus Spitzenberger in der Production 1 (bis 1,6 l Turbo) im Fotofinish gegen Dirk Lauth, dessen Auto nach einem Crash in Oschersleben erst in der Nacht zum Samstag fertig wurde. Am Sonntag bezwang Lauth dann Dominique Schaak in der letzten Runde und siegte. Spitzenberger crashte im Qualifying und konnte nicht mehr starten – möglicherweise war es das für den zweifachen Saisonsieger auch schon, denn das schmale Budget ist nun aufgebraucht.

In der Production 2 (bis 2,0 l Turbo) sicherte sich Kevin Metzner (VW Scirocco) zwei klare Siege – jeweils vor den Markenkollegen Heiko und Thomas Fulsche. ♦ MBR

ISCC

Durchbruch beim Heimspiel

Passenderweise auf dem «Mazda Raceway Laguna Seca» platzierte der Knoten bei Mazda Motorsports: Nachdem man alle Trainings bereits mit einem «1-2» beendet hatte, gelang im Qualifying auch die erste Doppel-Pole seit dem Aufstieg in die Prototypen-Kategorie. Tristan Nunez holte für die Nummer 55 die Bestzeit vor Teamkollege Tom Long in der Nummer 70 – rund eine Sekunde vor dem Rest des Feldes.

In der GTLM-Klasse hatten die deutschen Hersteller im Qualifying keine Chance. Bester BMW waren die Long-Beach-Polesetter Auberlen/Werner auf Platz 7, bester Porsche der von Bamber/Makowiecki direkt dahinter. Die Pole ging an Ferrari vor den beiden Werks-Ford GT.

Feierlaune war jedoch in der GTD angesagt: Ex-Porsche-Junior Alex Riberas sicherte sich und Mario Farnbacher die Pole Position im AJR-Porsche. Der bessere der beiden Turner-BMW (Curtis Klingmann) landete auf P7 der Klasse.

Durch den späten Rennstart und die Zeitverschiebung zur US-Westküste endete der vierte Lauf zur ISCC erst nach Redaktionsschluss dieser MSA. ♦ MBR



Pole-Position: Mazda-LMP2

STT H&R Cup Sachsenring

Bender und Becker siegen

Die zweite Saisonstation führte die Akteure der Breiten-sport-Serie an den Sachsenring, wo zunächst Auftakt-Doppelsieger Jürgen Bender den Ton angab. Im ersten Durchgang musste sich der Corvette-Pilot dabei vehement gegen Ulrich Becker (Porsche 911 GT3 R) wehren – letztlich mit Erfolg.

Nach drei Siegen in Folge endete Benders Serie am Sonntag. Das Duell um den Sieg entschied Becker gegen Sven Fisch (Koppehel) für sich, während Bender knapp den dritten Platz vor Mario Hirsch (Mercedes SLS) einfuhr.

In Division 2 hatte Gerhard Ludwig (Toyota MR2) wie so oft alles im Griff – im ersten Lauf nur leider sein Auto nicht. Nach Ludwig-Ausrutscher fuhr Jürgen Gerspacher (Seat Leon Mk2) zum Sieg. Am Sonntag blieb Ludwig fehlerfrei und gewann. ♦ MBR



Division-2-Dominator: Ludwig

Audi Sport TT Cup

Rallye-Profi beim Auftakt

Mit 16 permanenten Startern geht der Markenpokal in seine zweite Saison. Die Favoritenfrage in Sachen Titelkampf wird möglicherweise schon dort beantwortet. Zu den ganz heißen Anwärtern zählt mit Sicherheit Dennis Marschall, der nach P3 im Vorjahr der Bestplatzierte des letzten Jahres im 2016er-Feld ist. Aber die «Neuen» sind ebenfalls mit einigen Vorschusslorbeeren bedacht.

Allen voran Sheldon van der Linde, dem mindestens genauso großes Talent wie seinem älteren Bruder Kelvin nachgesagt wird. Kelvin wurde in seinem Premierenjahr 2013 Meister im VW Scirocco R-Cup und im Jahr darauf Champion im ADAC GT Masters. Startet nun der zweite «vL» durch?

Bewährt hat sich im ersten Jahr das Konzept der Gaststarter, sodass dieses auch weiter zur Anwendung kommt. Beim Auftakt sind gleich zwei Stars der Motorsportszene dabei: Zum einen VW-Werksfahrer und Rallye-WM-Laufsieger Andreas Mikkelsen, zum anderen Rallycross-Champion (GRC) Scott Speed. Der US-Amerikaner startete 2006 und 2007 auch in der Formel 1. ♦ MBR



Titel-Mitfavorit: van der Linde

Starterfeld 2016

Favoriten gesucht



Drei Marken, 24 Fahrer: Unter den vielen starken Piloten einen Titelfavoriten für die am Samstag beginnende Saison auszumachen, ist beinahe unmöglich

Von ARNO WESTER

Am Samstag beginnt die 29. DTM-Saison. Die Verantwortlichen hoffen, mit den wenigen Regeländerungen (siehe S. 19) ins Schwarze getroffen zu haben. Einen Favoriten für die Nachfolge des in die Formel 1 aufgestiegenen Meisters Pascal Wehrlein zu benennen, ist praktisch unmöglich.

Wie schon in der vergangenen Saison werden den acht Audi-Piloten von Experten die besten Chancen eingeräumt. Die Tatsache, dass die Ingolstädter 2015 trotz zehn Siegen bei 18 Rennen keinen der drei Titel (Fahrer, Hersteller, Team) gewonnen haben, zeigt, wie schwierig eine

Vorhersage ist. «Der Audi RS5 war ohne Zweifel das schnellste Auto. Auf einigen Strecken haben wir einfach nicht das Maximum herausgeholt und zu oft Punkte liegen lassen», meint Audi-DTM-Leiter Dieter Gass, der in Absprache mit Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich keine Veränderungen im Fahrerkader vorgenommen hat.

Dasselbe gilt auch für BMW. Im Jahr des 100-jährigen Jubiläums der Marke mit der BMW-Niere im Kühlergrill wollen die Münchner mit den ihrer Meinung nach acht bewährten Fahrern, vier erfahrenen Teams sowie dem BMW M4 in seiner dritten Saison den Fans eine gute Show bieten. «Die Veränderungen (u.a. Stichwort Lex BMW, siehe MSa 17 und 18) un-

termauern den einzigartigen Anspruch der DTM, dass allein der Fahrer im Vordergrund steht. Jeder Pilot soll die Chance haben, um Siege zu kämpfen – und der allerbeste soll am Ende den Titel holen. Genau diese Chancengleichheit und Leistungsdichte wird die DTM auch 2016 ausmachen», glaubt BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt.

Auch Quali live im TV

Dessen Pendant beim «Stern», Mercedes-AMG DTM-Teamchef Ulrich Fritz, hat mit seiner Mannschaft wohl die schwerste Aufgabe zu bewältigen. Dabei gilt es nicht nur, Pascal Wehrlein (durch GP3-Champion Esteban Ocon) zu ersetzen, sondern vor allem den neuen Mercedes-

AMG C63 konkurrenzfähig zu machen. «Die wirkliche Neuerung an unserem Auto betrifft in erster Linie das Fahrzeugdesign. Daher hat sich zwar die Optik stark verändert, aber es war uns nicht erlaubt, an den Performance-relevanten Aerodynamik-Teilen unter der sogenannten Design-Linie etwas zu verbessern. Die Herausforderung für uns ist, die Aerodynamik des alten mit der Form des neuen Autos in Einklang zu bringen», erklärt Fritz, der deshalb auch nicht von einem Vorteil, sondern von Aufgaben spricht, die es zu lösen gibt. «Entscheidend wird sein, wie schnell wir das richtige Setup für unser Auto finden.»

In der ARD können TV-Zuschauer auch 2016 wieder alle 18

Rennen live sehen: Das 40-minütige Samstagrennen in Hockenheim geht ohne Boxenstopp über die Bühne und wird von 15.30 bis 17.00 Uhr sowie das einen Tag später stattfindende Hauptrennen (60 Minuten) mit Pflichtboxenstopp, bei dem alle vier Räder gewechselt werden müssen, von 14.15 bis 15.50 Uhr gezeigt. Die beiden zuvor stattfindenden Qualifyings sind sowohl im Livestream auf sportsschau.de als auch erstmals im frei empfangbaren ARD-Zusatzprogramm «einsfestival» zu sehen. Die Sendezeiten dafür: am Samstag (7.5.) von 13.45 bis 14.15 und am Sonntag (8.5.) von 12.25 bis 13.00 Uhr. ♦



Jagt 1. Titel: Vizemeister Green



Immer für Titel gut: Ekström



BMW-Speerspitze: Spengler



Stern-Champ 2010: Di Resta



Blitzstarter? Neuling Ocon

Reglement 2016

Neue Regeln, mehr Spannung

Von ARNO WESTER

Die Reglementänderungen sollen 2016 vor allem für Neutralität und Transparenz sorgen. Deshalb haben die Vorstände der drei Premiumhersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz auch der Lex BMW (siehe MSA 17 und 18) zugestimmt! Die wichtigsten Anpassungen im Einzelnen.

Der Flügel ist in diesem Jahr bei den BMW-Fahrzeugen 50 mm breiter, um «konstruktionsbedingte Nachteile» der M4 ohne Änderung der Homologation ausgleichen zu können. Zudem gibt es bei allen Autos vorne und hinten Diffusoren, einen Unterboden mit einer 30 mm hohen Stufe im Mittelbereich (Skidblock) sowie zwei zulässige Bereiche (einer pro Seite) an der Fahrzeugvorderseite für Flicks.

DRS wird überholfreundlicher

Das Drag Reduction System (DRS), das durch ein Herunterklappen des Heckflügels um 18 Grad den Luftwiderstand reduziert und somit für mehr Top-speed sorgt, darf eingesetzt werden, wenn bei Start/Ziel der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug nicht mehr als eine Sekunde beträgt. Damit das

Fahrzeug auch in schnellen Kurven und beim Anbremsen stabil bleibt, klappt der Heckflügel automatisch nach oben, wenn der Fahrer vom Gas geht, bremst oder die seitlichen G-Kräfte einen bestimmten Wert überschreiten.

Heuer wird das DRS bereits in der zweiten Runde freigegeben (2015: ab der vierten). Kommt es zum Safety-Car-Einsatz, dürfen die Fahrer bereits in der ersten Runde nach dem Restart des DRS aktivieren – 2015 erst drei Runden danach. Sobald ein Pilot in seiner Runde das DRS aktiviert, werden ihm drei Aktivierungen gestrichen. Dies ist auch der Fall, wenn er seine zwei übrigen Aktivierungen dieser Runde gar nicht mehr nutzt. Hintergrund ist, dass ein DTM-Pilot erfahrungsgemäß drei DRS-Aktivierungen pro Runde benötigt, um an seinen Vordermann heran- und an ihm vorbeizufahren. Zum Abwehren dieses Versuches reicht in

der Regel jedoch eine DRS-Aktivierung aus. Auf diese Weise hätte der Verfolger seine zur Verfügung stehenden DRS-Aktivierungen viel schneller verbraucht als sein Vordermann.

2016 ist der DRS-Einsatz noch deutlicher limitiert. Die Anzahl der Aktivierungen ändert sich je nach Strecken- und Rennlänge. Beim Auftakt in Hockenheim haben die Piloten beim 40-minütigen Samstagsrennen 39 Aktivierungen zur Verfügung, beim 60-minütigen Sonntagsrennen sind es 57. Die Anzahl berechnet sich so: (Prognostizierte Rundenzahl x 3)/2 = Anzahl der DRS-Nutzung.

Das Gesamtmindestgewicht eines DTM-Boliden inklusive Fahrer, Rennbekleidung und Helm sowie 15 Kilogramm Performance-Gewicht beträgt für Audi und Mercedes 1120 Kilogramm. BMW darf mit 7,5 kg weniger, also 1112,5 kg in die Saison starten, um den Performance-Nachteil des M4 auszugleichen. Die Verwendung der Performance-Gewichte wird abhängig von der theoretischen Bestzeit im Qualifying festgelegt. Sie bestehen aus einheitlichen Ballastblöcken aus Wolfram mit einem Gewicht von 2,5 Kilogramm, die im Fahrzeug im Unterboden und in der Servicebox montiert werden. Mehr Infos unter: www.dtm.com. ♦

Kalender DTM 2016

7./8.5.	Hockenheim (D)
21./22.5.	Spielberg (A)
4./5.6.	Lausitzring (D)
25./26.6.	Norisring (D)
16./17.7.	Zandvoort (NL)
20./21.8.	Moskau (RUS)
10./11.9.	Nürburgring (D)
24./25.9.	Budapest (H)
15./16.10.	Hockenheim (D)

STARTERLISTE / DTM 2016 (Stand: 1.5.2016)

Nr.	Fahrer	Fahrzeug	Team
2	Gary Paffett (35/GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team ART
3	Paul di Resta (30/GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team HWA II
5	Mattias Ekström (37/S)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt Sportsline
6	Robert Wickens (27/CDN)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team HWA I
7	Bruno Spengler (32/CDN)	BMW M4 DTM	BMW Team MTEK
8	Christian Vietoris (27/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team Mücke
10	Timo Scheider (37/D)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Phoenix
11	Marco Wittmann (26/D)	BMW M4 DTM	BMW Team RMG
12	Daniel Juncadella (24/E)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team HWA I
13	António Félix da Costa (24/P)	BMW M4 DTM	BMW Team Schnitzer
16	Timo Glock (34/D)	BMW M4 DTM	BMW Team RMG
17	Miguel Molina (27/E)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt
18	Augusto Farfus (32/BR)	BMW M4 DTM	BMW Team MTEK
22	Lucas Auer (21/A)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team Mücke
27	Adrien Tambay (25/F)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Rosberg
31	Tom Blomqvist (22/GB)	BMW M4 DTM	BMW Team RBM
34	Esteban Ocon (19/F)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team ART
36	Maxime Martin (30/B)	BMW M4 DTM	BMW Team RBM
48	Edoardo Mortara (29/I)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt Sportsline
51	Nico Müller (24/CH)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt
53	Jamie Green (33/GB)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Rosberg
84	Maximilian Götz (30/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team HWA II
99	Mike Rockenfeller (32/D)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Phoenix
100	Martin Tomczyk (34/D)	BMW M4 DTM	BMW Team Schnitzer

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von **Mike Rockenfeller**
Audi Sport Team Phoenix

Verehrte Leser von MOTORSPORT aktuell, ich freue mich sehr, dass ich Ihnen auch in diesem Jahr ganz persönliche Eindrücke aus dem Cockpit meines Audi RS 5 DTM vermitteln darf. Unglaublich, aber wahr, Sie und ich gehen mit dieser Kolumne schon ins vierte Jahr. Und wir haben Höhen und Tiefen erlebt. 2013 war mit dem Meistertitel natürlich perfekt. Speziell im letzten Jahr konnte ich aber nur selten von Highlights berichten. Umso toller war es zu sehen, wie sehr auch die Unterstützung von Ihnen nicht abgerissen ist.

Für die an diesem Wochenende in Hockenheim beginnende, neue Saison bin ich mir sicher, dass der allgemeine Tenor wieder positiver sein wird. Rechnet man die Zeiten mit den Entwicklungsreifen heraus, war ich der Schnellste beim Test in Hockenheim. Ein Grund dafür ist, dass das Audi Sport Team Phoenix und ich in Sachen Set-up einen anderen Weg gewählt haben. In den letzten Jahren haben wir gerne eigene Dinge ausprobiert. Das funktionierte teilweise super,

aber die Konstanz fehlte. Nun also versuchen wir es mit einem anderen Ansatz und gehen mehr in Richtung meiner Markenkollegen. Das fühlte sich beim Test alles sehr vielversprechend an.

Keine sechsmonatige Rennpause hatte, wie einige meiner DTM-Kollegen, sondern mein Winter vollgepackt mit Zeit im Rennwagen war. Starts für Corvette Racing in den USA und für Land Motorsport auf der Nordschleife haben mich «renn-fit» gehalten.

Meine Ziele für die Saison sind klar: Bester Audi-Pilot sein und um den Titel kämpfen. Das wollen natürlich viele Fahrer, was im dichtgedrängten DTM-Feld auch gar nicht unrealistisch ist. Also werden wieder Kleinigkeiten entscheiden. Nach einigen personellen Neuerungen im Team wird sich bei uns sicher auch noch einiges einspielen müssen. Aber ich bin zuversichtlich, auch weil mit meinem neuen, katalanischen Renningenieur Arnau Niubó bei den Tests schon alles super zusammenlief. Und auch Ihrer Unterstützung bin ich mir gewiss!



Beim Test vorne dabei: «Rockys» Audi RS 5 im frischen Design

SCHAEFFLER-NEWS

Im Rahmen der Schaeffler Motorsport Academy standen die Motorsport-Profis Daniel Abt, Mike Rockenfeller, Marc Lieb und Rallye-Legende Armin Schwarz zahlreichen Formula Student Teams Rede und Antwort. Armin Schwarz feierte in diesem Rahmen sein 30-jähriges Jubiläum als Schaeffler-Markenbotschafter. Herzlichen Glückwunsch!

NACHRICHTEN

Ex-Champion Hahn ist erster Leader

Truck-EM Mit einem Traumstart begann die Saison in Spielberg für den dreifachen Europameister Jochen Hahn (MAN): Am Samstag sicherte sich der Schwarzwälder zunächst die Pole-Position, um diese im ersten Hauptrennen auch in den ersten Saisonsieg umzuwandeln. Mit dem Reversed Grid reichte es von Startplatz 8 noch zu P2 hinter Teamkollege René Reinert im ersten Sprintlauf. Am verregneten Sonntag war dann Adam Lacko (Freightliner) der Mann der Stunde: Pole und dominanter Sieg in beiden Rennen. Hahn holte die Plätze 3 (Hauptrennen) und 4 (Sprint). Damit ist Hahn auch erster Tabellenführer – er hat 48 Punkte, Lacko 43 und Reinert 33 Punkte auf P3.



Erster EM-Leader 2016: Hahn

Zwei Volvo-Doppel beim Saisonauftakt

STCC Beim Saisonauftakt in Skövde war Robert Dahlgren (Volvo) nicht zu schlagen. Nach der Pole-Position fuhr er nicht nur im ersten Lauf zum Sieg, sondern holte trotz Reversed Grid auch im zweiten Durchgang noch Platz 2 hinter Teamkollege Richard Göransson. Scott McLaughlin, der Prinz Carl Philip für einmal ersetzte, sorgte mit P2 bereits im ersten Rennen für ein Volvo-Doppel. Das Podium komplettierten Linus Ohlsson (Saab/R1) und Mattias Andersson (Dacia/R2).

Calcium mit Blitzstart am Sachsenring

Renault Clio Cup Das erste Aufeinandertreffen der Saison – bei der Rückkehr der Clios auf dem Sachsenring – entschied Dino Calcium für sich. Der mehrfache Ex-Champ holte sich in beiden Durchgängen die Siege. Das Podium komplettierten jeweils Sandro Kaibach als Zweiter und Andreas Stucki als Dritter. ♦ MBR

Tourenwagen-WM

Hart oder unfair?

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Schlechtes Wetter und einige Rempelen prägten die WTCC-Läufe am Hungaroring (siehe letzte MSA). Nur zwei Fahrer wurden jedoch für ihre Vergehen bestraft – und besonders die Strafe für Rob Huff sorgt für einige Diskussionen.

Der Frust beim Ex-Weltmeister, der im Kampf um den Sieg im Hauptrennen war und dann seine Strafe erhielt, war nach dem Rennen fassungslos. «Durchfahrtsstrafe Auto Nummer 12, weil er einen anderen Fahrer komisch angeschaut hat», postete Huff im trockenen britischen Humor seinen Kommentar in Bildform auf der eigenen Facebook-Seite.

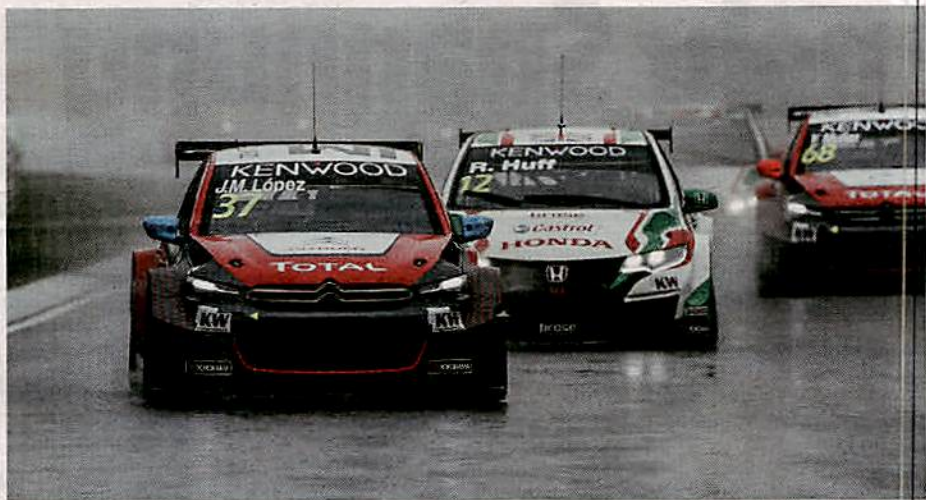
Etwas sachlicher forderte er anschließend im Gespräch mit den Kollegen von «Touring Car Times», dass wieder ein Ex-Rennfahrer fest in der WTCC-Rennkommission sitzen solle – so wie es bis vor einigen Jahren auch in persona John Cleland der Fall war. «Viele Stewards haben nie in einem Rennwagen gesessen», monierte Huff. «Eine schlimmere Aktion wurde nicht geahndet. Die Rennen von Ungarn sind das beste Beispiel dafür, dass man eine beständige Rennkommission braucht», wettete er.

NASCAR Talladega

Keselowski souverän im Crash-Festival

Teils haarsträubende Unfälle machten den zehnten Saisonlauf auf dem Super-speedway von Talladega zu einer schrottreichen Angelegenheit. Am Ende siegte Brad Keselowski (Ford).

Herannahender Regen sorgte scheinbar wie ein Katalysator der Rennaction – jeder wollte sich für den Fall eines möglichen Abbruchs zu jeder Zeit in eine möglichst gute Position bringen. So entstanden prak-



Huff im Kampf um den Ungarn-Sieg: Ohne die Strafe hätte der Brite womöglich triumphiert

Statt möglicher 25 Punkte wurden es nach seiner Strafe noch deren acht für P6 – in der Tabelle liegt Huff auf Platz 4, doch der Abstand zu speziell den beiden Erstplatzierten, José María López und Tiago Monteiro, ist schon recht groß.

Neuer Kurs in Marrakesch

Erster Auftritt auf neuem Kurs: Kommendes Wochenende gibt es in Marrakesch für «Huffy» jedoch die nächste Chance, zurückzuschlagen. Die Rennen in Marokko werden dabei auf einem neuen, semi-permanenten Rundkurs ausgetragen. «Ich bin

sehr gespannt darauf, den Kurs zu befahren, denn er ist für alle neu», sagt Lokalmatador Mehdi Bennani, der den besten Saisonstart seiner WTCC-Karriere hingelegt hat und momentan nicht nur bei den Privatiern die Tabelle anführt, sondern auch auf P3 der Gesamtwertung liegt.

Der Marokkaner, der also nur rein örtlich einen Heimvorteil besitzt, ist sich sicher: «Keiner kennt die Linie. Man wird viele Fahrfehler sehen, weil jeder den anderen zeigen möchte, dass er sich schneller auf die neue Strecke einstellen kann.» Von der Charakteristik und vom Set-up-

Ansatz liegt der Kurs zwischen Hungaroring und Motegi.

Zweiter Auftritt für Thompson

Von den Kräfteverhältnissen ist auch schwer abzuschätzen, welches Bild sich präsentieren wird. Honda und Lada durften nach den Citroën-Siegen am Hungaroring 30 (Honda) respektive 20 kg (Lada) ausladen.

In Marokko gibt es auch ein Wiedersehen mit James Thompson. Wie schon am Slovakiaring vertritt er René Münich – der parallel bei der Rallycross-WM in Hockenheim startet – im RML-Chevy. ♦

tisch im ganzen Rennverlauf haarsträubende Szenen.

Vierter 'Dega-Sieg für Brad

Den größten Aufreger gab es rund 30 Runden vor Schluss, als nicht weniger als 21 Autos – mehr als die Hälfte des Feldes also – in einen «Big One» verwickelt wurden. Bei einem weiteren Unfall kurz vor Ende crashte Danica Patrick hart und Matt Kenseths Toyota wurde sogar durch die Luft gewirbelt. Und auch im Finish krachte es

nochmal gewaltig: Hinter der Spitzengruppe gab es eine weitere Massenkollision, die noch mal einige Positionen durcheinanderwürfelte.

Brad Keselowski aber fuhr souverän zum Sieg. Auf dem Weg zu seinem bereits vierten

Cup-Sieg in Talladega holte er auch die meisten Führungsrunden (46) und ist nach seinem zweiten Saisonsieg nun (wie Kyle Busch, Jimmie Johnson und Carl Edwards) auch bombensicher für den Chase qualifiziert. ♦ MBR



Eines der vielen Crash-Opfer: Vorjahressieger Dale Earnhardt Jr.

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Talladega/Alabama (USA): 188 Rdn. à 4,291 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.

1. Brad Keselowski (Ford); 2. Kyle Busch (Toyota); 3. Austin Dillon (Chevrolet); 4. Chase Elliott (Chevrolet); 5. Jamie McMurray (Chevrolet); 6. Kurt Busch (Chevrolet); 7. Tony Stewart/Ty Dillon (Chevrolet); 8. Clint Bowyer (Chevrolet); 9. Ryan Blaney (Ford); 10. Trevor Bayne (Ford); 11. Landon Cassill (Ford); 12. Michael Waltrip (Toyota); 13. Martin Truex Jr. (Toyota); 14. A.J. Allmendinger (Chevrolet); 15. Kevin Harvick (Chevrolet); 16. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 17. David Gilliland (Ford); 18. Cole Whitt (Toyota); 19. Bobby Labonte (Ford); 20. Greg Biffle (Ford); 21. Michael McDowell (Chevrolet); 22. Jimmie Johnson (Chevrolet); 23. Matt Kenseth (Toyota); 24. Danica Patrick (Chevrolet); 25. Joey Logano (Ford); 26. Paul Menard (Chevrolet); 27. Aric Almirola (Ford); 28. Ryan Newman (Chevrolet)

Stand nach 10 von 36 Rennen: 1. Harvick 351 Punkte; 2. Kyle Busch 342; 3. Edwards 337; 4. Johnson 329; 5. Logano 316; 6. Kurt Busch 312; 7. Keselowski 300;

8. Earnhardt Jr. 279; 9. Truex Jr. 274; 10. Dillon 272; 11. Elliott 271; 12. Hamlin 269;

13. McMurray 261; 14. Allmendinger 232; 15. Kenseth 231; 16. Bayne 228

Nächstes Rennen: 7. Mai, Kansas City/Kansas (USA)

Internet: www.nascar.com

41. DMV 4-Stunden-Rennen (2. Lauf)

Wiederholungstäter

Von MARTIN BERRANG und ARNO WESTER

Lange kämpften die Teams von Phoenix Racing und Black Falcon auf Augenhöhe, doch dank der passenderen Boxenstrategie und nicht zuletzt wegen seiner phänomenalen letzten Runde siegte Frank Stippler mit seinem dänischen Partner Anders Fjordbach im Audi R8 LMS.

Dass es eng wird, zeigte sich schon im Qualifying, wo acht Autos innerhalb von 1,8 Sekunden lagen. Selbst die Top 18 waren maximal zehn Sekunden auseinander. Letztlich hatte der Black-Falcon-Mercedes-AMG GT3 von Maro Engel, Bernd Schneider, Manuel Metzger und Adam Christodoulou die Nase vorne. Kurz vor dem Start des Rennens fing es im Bereich der Grand-Prix-Strecke an zu regnen, was die meisten Teams dazu veranlasste, auf Regenreifen zu starten. Wie sich zeigte, die falsche Entscheidung, denn schon nach der Einführungsrunde kamen die ersten Teams zum Reifenwechseln rein. Nach dem ersten ungeplanten Boxenstopp-Regen, der nach der dritten Runde endgültig durch war, lagen die späteren Sieger in Front.

Rundenlang duellierten sich Stippler und Engel an der Spitze. Nach dem zweiten Stopp lag nun Schneider in Front, während Fjordbach sich auf dem vierten Platz wiederfand. Der Däne arbeitete sich aber wieder recht schnell nach vorne und machte sich an die Verfolgung des führenden Mercedes. Nach Runde 17 passierte der Wechsel an der Spitze kampflös. Während Schneider an Metzger übergab, zog Fjordbach vorbei.

Erst zwei Runden später übernahm Stippler wieder den R8. Genau dieser späte Stopp gab letztlich den Ausschlag für den klaren Sieg, da der Phoenix-Audi nun nicht mehr tanken musste. Bis zum finalen kurzen Splash-and-Dash und dem Wechsel auf Christodoulou führte Metzger das Feld mit 28 Sekunden Vorsprung an, danach lag Stippler mit 18 Sekunden in Front und gaste jetzt richtig an: Mit 8:05.695 drehte er die schnellste Rennrunde des Tages und auch für dieses Jahr. Wenige Sekunden vor dem Ablauf der vierstündigen Rennstrecke kreuzte der Bad Münstereifelder den Zielstrich und bescherte sich und damit dem ganzen Feld eine weitere Renn-

runde. Zu allem Überfluss setzte dann auch noch heftiger Regen ein, der zu vielen Ausrutschern und Unfällen führte.

«Stippi» war davon allerdings völlig unbeeindruckt, schwebte regelrecht über das Wasser und triumphierte am Ende mit fast einer Minute Vorsprung. Gute Dritte hinter dem Black-Falcon-Benz wurden Uwe Alzen, Jan Seyffarth, Maximilian Götz und Lance David Arnold im leicht ondulierten Mercedes-AMG GT3 von Haribo Racing. Der Goldbären-GT3 hatte im Zuge einer Überrundung einen Stoß vom Rowe-BMW von Alexander Sims gekriegt. Während der Brite ganz aufgeben musste, konnte Alzen die Fahrt mit leicht angeschlagenem Diffusor fortsetzen.

Porsche zu langsam?

Hinter dem Trio an der Spitze fuhren Darren Turner und Nicki Thiim beim VLN-Debüt des Werks-Aston Martin Vantage GT3 problemlos auf Rang 4. Einen spannenden teaminternen Zweikampf lieferten sich bis ins Ziel die beiden von Manthey-Racing eingesetzten Werks-Porsche 911 GT3 R um Platz fünf. Dabei konnte das Duo Kevin Estre und Sven Müller die Teamkollegen Michael Christensen und Richard Lietz in der letzten Runde überholen und um lediglich 0,715 Sekunden distanzieren. Wie schon beim ersten VLN-Lauf und im 6h-Qualifikationsrennen zu sehen, scheinen die neuen Porsche 911 GT3 R die Zeiten der Konkurrenz nicht ganz mitgehen zu können, sodass möglicherweise in der Balance of Performance zugunsten der Zuffenhausener nachgelegt werden könnte.

Die stärkste Klasse neben der SP9 war wiederum der BMW M235i Racing Cup mit 20 Startern. Wie schon beim letzten Mal siegten Alexander Mies und Michael Schrey im Bonk-Auto. Mies war mit Regenreifen gestartet und hatte bereits nach einer Runde auf Slicks gewechselt. Von P6 kämpfte sich der Heiligenhauser dann nach vorne. Schrey baute die Führung am Ende auf fast 70 Sekunden aus und war froh, die letzte Runde gut überstanden zu haben. In der Cayman GT4 Trophy by Manthey-Racing triumphierte das Teichmann-Duo Marcel Hoppe und Moritz Gusenbauer, nachdem sich die vorher führenden Teams gleich zweimal durch einen Unfall verabschiedet hatten. ♦



Duell um den Sieg: Phoenix-Audi gegen Black-Falcon-AMG



Guter Platz 4: Werks-Aston



SP8-Sieg: Racing-one-Ferrari



Wieder Cup4-Sieg: Teichmann



Klassensieg: Dreimal Strycek

VLN / Resultate

41. DMV 4-Stunden-Rennen/D (24,358 km): 30.4.2016, 2. von 10 Läufen zur VLN-Langstreckenmeisterschaft; 28 Runden (= 682,024 km); 182 Teams gestartet, 123 gewertet; Wetter/Strecke: wechselhaft/meist trocken.

1. Stippler/Fjordbach (Audi R8 LMS) in 4:08:57,574 h (= 164,370 km/h); 2. Schneider/Engel/Christodoulou/Metzger (Mercedes-AMG GT3) +57,839; 3. U. Alzen/Arnold/Götz/Seyffarth (Mercedes-AMG GT3) +1:29,157; 4. Turner/Thiim (Aston Martin Vantage GT3) +2:44,836; 5. Estre/S. Müller (Porsche 911 GT3 R) +3:55,872; 6. Christensen/Lietz (Porsche 911 GT3 R) +3:56,587; 7. D. Busch/M. Busch/Mamerow (Audi R8 LMS) +4:02,509; 8. Lauda/Stanaway (Aston Martin Vantage GT3) +5:33,339; 9. Haupt/Buurman/Engel (Mercedes-AMG GT3) +5:44,007
Klassensieger – CUP1: L. Strycek/R. Strycek/V. Strycek (Opel Astra OPC); **CUP2:** Hennes/Kappeler/Gerling (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP3:** Hoppe/Gusenbauer (Porsche Cayman GT4 CS); **CUP4:** Amweg/Lampert (Toyota GT86); **CUPS:** Schrey/Mies (BMW M235i Racing Cup); **H1:** (kein Auto in Wertung) **H2:** (kein Auto in Wertung); **H4:** Schall/Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Bernes/Weber/Still (Aston Martin Vantage V8); **SP21:** Zensen/Bretschneider/Beck (Mini); **SP3:** Epp/Holthaus (Renault Clio Cup); **SP3T:** Schjaerlin/Gulbrandsen/Ostfold (Audi TT RS 2.0); **SP4T:** Wasel/Löhner (Audi TT RS); **SP6:** Koch/Leib/Moller Madsen (Porsche Cayman); **SP7:** Toril/Scheerbarth (Porsche 911 GT3 Cup); **SP8:** Jäger/Köhler/Kohlhaas (Ferrari 458); **SP8T:** Vetter/Hahn/Konrad (BMW E82); **SP9:** Stippler/Fjordbach (Audi R8 LMS); **SP Pro:** Tsuchiya/Iguchi/Oshima (Lexus RC-F); **V2:** Thomas/Schmitz (BMW 318is); **SP X:** Mutsch/Westphal/Simonsen (SCG 003); **V3:** Kuhlmann/Giesbrecht (Honda Civic Type R); **V4:** Derscheid/Radulovic/Flehmer (BMW 325i); **V5:** Thiemann/Müller/Riemer (BMW E36); **V6:** Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); **VT1:** (kein Auto in Wertung); **VT2:** Jahn/Quante/Sidorenko (Renault Megane) **Schnellste Runde:** Stippler/Fjordbach in 8:05.695 min (= 180,543 km/h)
Stand nach 2 von 10 Rennen: 1. Fjordbach/Stippler 19,64 Punkte; 3. Mies/Schrey 19,49; 5. Müller/Riemer/Thiemann 19,28; 8. Scheerbarth/Toril 18,82

Nächstes Rennen: 14. Mai, 58. ADAC ACAS H&R-Cup/D
 Internet: www.vln.de

NACHRICHTEN

Nur der GP-Kurs war beim Test befahrbar

Dunlop/Wetter Im Zuge der Vorbereitungen auf die 44. Ausgabe des 24h-Rennens hatte Dunlop schon vor vielen Wochen den Mittwoch vor dem zweiten VLN-Lauf als Nordschleifen-Testtag gebucht und auf brauchbares Wetter gehofft. Angereist waren unter anderem das Team Walkenhorst Motorsport, die Scuderia Cameron Glickenhaus, das Aston-Martin-Werksteam, Phoenix Racing und auch Ring Racing – letztere beiden sind ja zumindest Ringanrainer. An einen ordentlichen Test war jedoch nicht zu denken. In der bitterkalten Nacht davor war Schnee gefallen, der dann im Laufe des Vormittags in Regen überging. Bis auf wenige Umläufe auf der Grand-Prix-Strecke und noch weniger Runden auf der am Nachmittag dann offenen Nordschleife passiert jedoch nicht viel. Selbst zum Testen von Regenreifen taugten die eiskalten Bedingungen nicht. Nicht anders erging es der Truppe von Walkenhorst, die immer noch darauf wartet, ihren neuen BMW M6 GT3 endlich einmal bei Temperaturen über 15 Grad auszuprobieren. Das lag aber auch am eigentlichen Renntag noch in weiter Ferne.

Nummerntafeln jetzt auch in der VLN

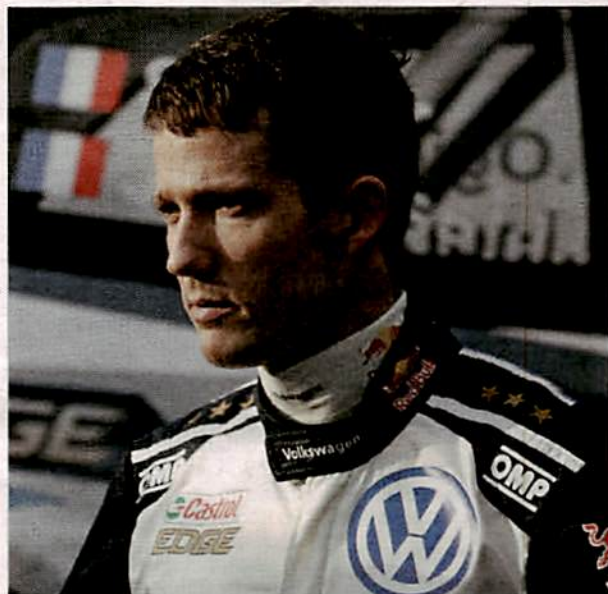
Platzierungsanzeige LED-Anzeigen mit der aktuellen Platzierung sind in vielen Serien – etwa in der Langstrecken-WM (WEC), in der Blancpain GT Series oder auch in der 24h-Serie – längst Standard und geschätztes Feature. Beim zweiten VLN-Lauf wurden die überaus nützlichen Anzeigen – unter anderem an den beiden Porsche 911 GT3 R von Manthey-Racing – erstmals in der VLN eingesetzt. Fortsetzung erwünscht, kann man da nur sagen.

Mehr Licht für das große Rennen

Hellmacher So dunkel, wie es während des zweiten VLN-Laufs teilweise war, hätte ihr Einsatz wohl selbst am Tag Sinn gemacht; tatsächlich sind die neuen, an langen Stahlstangen befestigten Strahler in der Boxengasse primär für das 24-Stunden-Rennen in vier Wochen (28./29. Mai) installiert worden. ♦ MB

Sébastien Ogier

Die besondere Misere des Champions



Sébastien Ogier: Keine Freude mehr am Rallyefahren?

Von REINER KUHN

Was ist mit dem Weltmeister los? Kein anderer Champion dominiert die Konkurrenz so deutlich wie Sébastien Ogier. Doch trotz aller Erfolge: Freude kommt beim Franzosen scheinbar nur noch zu Hause auf.

Nach der Rallye Argentinien lobte Sébastien Ogier Hayden Paddon für den Schlussspurt und den Sieg. Dumm nur, dass ihm die warmen Worte kaum noch einer abnimmt. Denn nach einer erneuten Verbalattacke, Entschuldigung und kurzer Aussprache ließ er die versammelte Presseschar in seine Seele blicken: «Ich bin Sportler und mag es nicht, Zweiter zu werden. Aber heute kann ich es wesentlich einfacher akzeptieren, denn der Unterschied wurde

hinter dem Lenkrad gemacht.» Hätte er diese Erklärung weggelassen, Ogier hätte wahrscheinlich den einen oder anderen Sympathiepunkt zurückgewonnen. Doch so lässt er erneut seinen Unmut und Frust über das Regelwerk anklagen.

Vorfriede auf den Nachwuchs

«Die WM wird aus meiner Sicht immer mehr zum Witz. Wir bekommen zwar gute Punkte, aber wo bleibt der Sport», poltert er und sagt, dass er lieber zu Hause wäre. Harter Tobak von einem, der nach drei WM-Titeln in Folge in den ersten vier Saisonläufen, egal ob auf Asphalt, Schnee oder Schotter, vier Mal auf dem Podium stand und zweimal gewann.

Schon jetzt führt Ogier die Tabelle mit 39 WM-Punkten Vorsprung auf Paddon an. Für den ehrgeizigen Franzosen womög-

lich genug, um sein Ausnahmetalent auf dem Weg zum vierten WM-Titel auf eine ganz besondere Art und Weise zu demonstrieren. «Ich kann es kaum erwarten, Vater zu werden», zeigt sich Ogier von seiner privaten Seite und strahlt. Sollte die für Frühsommer erwartete Niederkunft also auf ein WM-Wochenende fallen, darf sich keiner wundern, wenn der WM-Leader mit einer geplanten Nullrunde höchstselbst für neue Spannung im Kampf um die WM-Krone sorgt.

«Es gibt Wichtigeres im Leben als das Rallyefahren», wusste schon sein nicht minder auf Siege und Titel fokussierter Landsmann Sébastien Loeb. Auch der Rekordweltmeister haderte – wenn auch nicht so deutlich – mit den Regelmachern der FIA und fand seinen Halt bei Frau und Tochter. ♦

Rallye-ÖM Wechselland

Neubauers zweiter Streich

Von REINER KUHN

Hermann Neubauer wurde zum zweiten Mal in dieser Saison seiner Favoritenrolle gerecht und gewann die Wechselland-Rallye vor Rekordmeister Raimund Baumschlager.

Freude pur bei Hermann Neubauer. «Ich bin überglücklich, dass ich meine Leistung vom Rebenland hier bestätigen konnte», jubelte der 28-jährige Salzburger nach dem zweiten Sieg im dritten Saisonlauf. Mit neun von zwölf Bestzeiten hatten er und Co Bernhard Ettl die Konkurrenz souverän im Griff.

Gerwald Grössing, ebenfalls auf einem Ford Fiesta WRC unterwegs, lag nach der fünften Prüfung nur 18,8 Sekunden hinter Neubauer, als er mit dem Heck an einer Brücke anschlief und aufgeben musste. Baumschlager, der mit seinem Skoda Fabia R5 einige Mühe hatte,

dem leistungsstärkeren WRC-Duo zu folgen, musste sich mit Platz 2 zufrieden geben. «Mehr war bei der Streckencharakteristik einfach nicht drin», zeigt sich auch der Rekordmeister zufrieden. Dahinter durfte sich Rundstrecken-Pilot Niki Mayr-Melnhof (Ford Fiesta R5) nach starker Fahrt erstmals auf dem Podium feiern lassen.

Enge Kiste in der 2WD

Herzschlagfinale in der gut besetzten Meisterschaft für zweiradangetriebene Fahrzeuge: Vor der finalen WP lag Auftaktsieger Simon Wagner (Citroën DS3 R3) nur 1,4 Sekunden hinter Renault-Clio-Pilot Daniel Wollinger. Doch mehr als zwei Zehntel konnte Wagner nicht mehr gutmachen und verpasste den 2WD-Sieg und Gesamttrang 4 um 1,2 Sekunden. Michael Böhm komplettierte im Opel Adam R2 mit über einer Minute Rückstand auf die beiden R3-Piloten das 2WD-Podium. ♦



Zum zweiten Mal ganz vorn: Wechselland-Sieger Neubauer

ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Wechselland Rallye, Pinggau (A), 3. von 7 Läufen: 367,60 Gesamtkilometer mit 12 WPs über 163,84 km. 51 Teams am Start, 33 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Neubauer/Ettl (A/Ford Fiesta WRC) in 1:29:35,9; 2. Baumschlager/Zeltner (A/Skoda Fabia R5) +1:01,2 min; 3. Mayr-Melnhof/Welsersheim (A/Ford Fiesta R5) +3:38,7; 4. Wollinger/Holzer (A/Renault Clio Maxi) +6:50,0; 5. S. Wagner/Mayrhofer (A/Citroën DS3 R3 Max) +6:51,2; 6. Kalteis/Lang (A/Mitsubishi Evo VII) +7:29,7; 7. Böhm/Noll (A/D/Opel Adam R2) +7:59,4; 8. Kainer/Stein (A/D/Opel Adam R2) +8:37,7; 9. Waldherr/Unterweger (A/Opel Adam R2) +10:24,8; 10. Majerčák/Vejačková (SK/Ford Fiesta R5) +11:15,4
Leader: Neubauer (WP 1-12/Ziel)

WP-Bestzeiten: Neubauer 9, Baumschlager 2, Grössing 1
Stand: 1. Neubauer 77 Punkte; 2. Baumschlager 67; 3. Grössing 31; 4. Wollinger 26 (1. 2WD); 5. S. Wagner 24 (2. 2WD); 6. Hidek 22; 7. Mayr-Melnhof 16; 8. Jakeš 12
Nächster Lauf: 25 Juni 2016, Schneeberg Rallye (A)
Internet: www.rallye-oem.at

NACHRICHTEN

Sulingen: Volles Haus und Spannung

DRM Insgesamt 110 Teams stehen auf der Nennliste zur «Rund um die Sulinger Bärenklau». Beim dritten von zehn DRM-Läufen am Wochenende kommt es zum erneuten Topduell zwischen Christian Riedemann (Peugeot 208 T16) und Titelmitfavorit Fabian Kreim (Skoda Fabia R5).

Kreim mit starkem Debüt in Neuseeland

International Mission erfüllt – beim Auftakt zur kontinentalen Asien-Pazifik-Meisterschaft in Neuseeland brachte Skoda-Werksfahrer Fabian Kreim seinen Fabia R5 nach über 275 selektiven Schotterkilometern ohne einen Kratzer ins Ziel nach Whangarei und wurde hinter Teamkollege und Ex-Meister Gaurav Gill Zweiter.

Hockenheim mit großem Spektakel

Rallycross-WM Nach der gelungenen Premiere im Vorjahr dürfte das zweite Gastspiel der Rallycross-WM-Akteure beim DTM-Auftakt in Hockenheim für noch mehr Furore sorgen. Über zwanzig Piloten, darunter Stars wie Sébastien Loeb, Petter Solberg, Ken Block oder Mattias Ekström, wollen im Motodrom für ein ganz besonderes Spektakel sorgen. ♦ RK



Erstes Podium: Mayr-Melnhof



2WD-Sieger: Wollinger

MotoGP

Michelin: Weiter Vollgas voraus

Von NEIL SPALDING und
IMRE PAULOVITS

Die Franzosen arbeiten weiter hart daran, die anfänglichen Probleme mit den MotoGP-Einheitsreifen schnell der Vergangenheit angehören zu lassen. Für den Test in Jerez brachten sie erneut drei neue Variationen für vorne.

Es war sicherlich eine mutige Entscheidung von Michelin, sich als Alleinausrüster für die MotoGP zur Verfügung zu stellen. Eine noch mutigere, als sie es selbst gedacht hätten.

Motorradreifen sind von Aufbau und Kontur her viel komplexer als Autoreifen. Sie müssen auch noch bei extremen Schräglagen haften – und da machen sich schon kleine Unterschiede im Karkassenaufbau, bei der Kontur oder beim Luftdruck gleich gravierend bei der Haftung bemerkbar. Der Wechsel von Bridgestone zu Michelin bedeutete deshalb eine große Umstellung für die Motorradhersteller und für die Piloten.

Nach anfänglichen Problemen mit dem Vorderreifen, der fast alle Piloten zu Fall brachte, kam Michelin mit einer zufriedenstellenden Lösung für die Tests in Sepang. Seither mussten sie aber viel Lehrgeld zahlen, welche Anforderungen die über 260 PS starken MotoGP-Bikes und die besten Piloten der Welt an die Reifen stellen. Der geplatze Reifen von Loris Baz beim Test in Sepang und die abgerissene Lauffläche bei Scott Redding im FP4 von Termas del Río Hondo in Argentinien lösten jeweils Alarm aus.



Valentino Rossi beim Jerez-Test mit neuem Michelin-Vorderreifen: Einheitskonstruktion angestrebt

Die Gesundheit der Fahrer durfte auf keinen Fall gefährdet werden, und so baute Michelin jeweils um. Zuletzt auf eine robuste Konstruktion für den GP in Austin, wobei sie eine fertigungstechnische und logistische Meisterleistung vollbrachten, indem sie in den vier Tagen zwischen Argentinien und Texas alle Hinterreifen für das Wochenende neu fertigten und per Luftfracht an die Strecke brachten. Mit dieser Konstruktion sind aber vor allem die Yamaha-Piloten nicht so recht glücklich,

weil es die Vorteile der MI beeinträchtigt. Dazu zeigte der Reifen in Jerez eine starke Neigung, auf den Geraden durchzudrehen, wenn die Grip-Verhältnisse nachlassen.

Wieder neue Vorderreifen

Für den IRTA-MotoGP-Test am Montag nach dem Jerez-GP brachte Michelin drei neue Vorderreifen. Durch Weiterentwicklungen soll erreicht werden, dass alle Bedürfnisse von Fahrern und Maschinen in Zukunft mit weniger Vorderrad-

Konstruktionen abgedeckt werden und so nicht mehr so viele verschiedene Reifen zu den Grands Prix gebracht werden müssen.

Bei den ersten Rennen gab es zwei Vorderrad-Konstruktionen: Die «34» und die «36». 34 hat eine steifere Karkasse und soll in Kurven besser mit den auftretenden Torsionskräften zurechtkommen und auch beim Bremsen widerstandsfähiger sein. Mit 36 kann man nicht gleichzeitig stark bremsen und einbiegen, dieser Rei-

fen hat aber die Chattering-Probleme, die mit den Michelin bei einigen Bikes aufgetreten sind, behoben.

Michelin und auch die Hersteller wollen erreichen, dass es nur noch eine Karkasse für vorn gibt, damit sich alle auf deren Eigenheiten konzentrieren können. Die Verlierer bei dieser Entwicklung wären natürlich die, die mit einer anderen Konstruktion besser klargekommen sind.

Die drei neuen Vorderreifen, die Michelin nach Jerez brachte, basieren auf der steiferen Karkasse, sie versuchen, die Vorteile von 34 und 36 miteinander zu vereinen.

Die meisten Fahrer sprachen sich positiv über sie aus, es bleibt aber abzuwarten, ob sie sich auch schlussendlich eingewöhnen werden. Die Ausrichtung ist aber klar: Michelin wird hinten für den Rest des Jahres bei der in Austin eingeführten Konstruktion bleiben, mit der Neukonstruktion für vorn hofft man, die Entwicklungsrichtungen endgültig reduzieren zu können.

Alle glücklich?

Beim Fahrwerk liegen die meisten nun bei etwa 10 mm mehr Fahrhöhe als letztes Jahr, der zusätzliche Pitch wird durch höhere Federraten abgefangen. Die, die bei der Umgewöhnung und bei der Abstimmung schneller klarkamen, sind bereits nah an ihrem optimalen Set-up. Wie sich zeigt, sind die Zeiten etwas langsamer als in der Bridgestone-Ära, was die Veranstalter nicht unglücklich stimmt. Vorerst können sie sich teure Streckenumbauten ersparen. ♦

Superbike-WM

Das Transferkarussell läuft an

Nach den sehr frühen Vertragsunterzeichnungen in der MotoGP hat sich der Transfermarkt auch in der Superbike-WM in Bewegung gesetzt. Es könnte zu einigen Überraschungen kommen.

Wenn sich oben an der Spitze einer Pyramide etwas tut, so wirkt sich das weit bis nach unten aus. Durch den Wechsel von Jorge Lorenzo zu Ducati im nächsten Jahr und den Abgang von Bradley Smith bei Tech3 zu KTM muss Yamaha nun zwei Fahrerplätze neu besetzen.

In Imola machte das Gerücht die Runde, dass Alex Lowes (25) vom Yamaha-Superbike-Werks-team in das Tech3-MotoGP-Satellitenteam transferiert werden könnte. Sein Zwillingbruder Sam hat ja bereits einen Vertrag bei Aprilia für 2017 in der Tasche, und britische Journalisten reiben sich schon die Hände, wenn die beiden hyperaktiven Brüder, deren Streiche in der British Superbike legendär sind, zusammen in die MotoGP kommen.

Auch um Tom Sykes, Superbike-Weltmeister von 2013, ranken sich Gerüchte. Der York-

shire-Mann macht zwar derzeit gute Miene zum bösen Spiel und schiebt Durchhalteparolen, doch es ist offensichtlich, dass er sich neben seinem übermächtigen Teamkollegen Jonathan Rea im Kawasaki-Werks-team nicht mehr wohlfühlt. Sykes werden Verhandlungen mit Yamaha und mit Ducati nachgesagt.

So früh wie in diesem Jahr hat das Karussell noch nie begonnen, sich zu drehen. Allem Anschein nach steht uns nicht nur eine spannende Superbike-WM-Saison bevor, sondern ein ebenso heißer Verhandlungssommer. ♦ IP



Alex Lowes: 2017 bei Tech3 in der MotoGP?

Valentino Rossi: Die alte Kombination von Konzentration und Lässigkeit ist unverändert

Von IMRE PAULOVITS

Mit seinem Sieg in Jerez hat sich Valentino Rossi wieder zurückgemeldet. Im MSa-Interview verrät der 37-jährige Italiener, ob er nun für den nächsten WM-Kampf bereit ist.

Wie wichtig war der Sieg in Jerez für dich?

VALENTINO ROSSI: Siege sind immer wichtig. Aber nach dem Sturz in Austin war er besonders wichtig, vor allem in der Art, wie sich das ganze Wochenende entwickelt hat. Wir waren schon ab Freitag schnell, ich bin von der Pole-Position gestartet und habe die schnellste Runde gedreht. Ich hoffe, dass ich damit wieder in Schwung gekommen bin. Ob es so ist, werden wir am Wochenende in Le Mans sehen.

Wie wichtig war es für dich, deinen Teamkollegen bei seinem Heimrennen zu schlagen?

Lorenzo war in Jerez immer sehr stark, insofern hat es schon eine Bedeutung. Für mich war aber die Art, wie ich gewonnen habe, noch wichtiger.

Was habt ihr am Montag nach dem GP in Jerez getestet?

Wir haben wieder das Bike mit dem Tankstutzen hinten wegen der anderen Gewichtsverteilung beim Bremsen und bei der Beschleunigung probiert. Es fährt sich aber anders. Die Rundenzeiten sind nicht weit weg, aber der Kurveneingang ist für mich schwieriger. Ich fühle mich natürlicher und tue mich leichter mit meinem bisherigen Motorrad. Deshalb haben wir den Test damit weitergeführt.

Wie waren die neuen Michelin-Vorderreifen?

Wir haben drei verschiedene Vorderreifen getestet. Alle drei sind nicht schlecht, und es war

einer dabei, den ich sehr mag, und wie ich gehört habe, auch die anderen Fahrer. Ich denke, er bringt wieder eine kleine Verbesserung, denn er hat mehr Grip, sowohl beim Bremsen als auch an der Kante.

In Austin sind viele Fahrer im Rennen gestürzt, in Jerez nur zwei. Hat sich Michelin bei der Sicherheit verbessert?

Ich selbst bin in Austin gestürzt, weil ich mir zuvor die Kupplung verbrannt und dadurch vielleicht auch etwas die Konzentration verloren habe. Wir wussten, dass wir dort einen Reifen haben, der nicht wirklich gut für unser Motorrad ist. Mit dem Reifen von Márquez hätten wir das Rennen nicht beendet, mit dem harten Reifen waren wir zu langsam.

Hat Michelin deiner Meinung nach das Kräfteverhältnis in der WM verändert?

Schlussendlich hat sich nicht viel geändert. Die mit den Bridgestone am schnellsten



Valentino Rossi

«Stark zum Europa-Start»

Zur Person Valentino Rossi

Geburtsdag 16. Februar 1979
Geburtsort Urbino (I)
Herkunftsland Italien

WM-KARRIERE

1996 WM-9. 125GP (Aprilia)
1997 Weltmeister 125GP (Aprilia)
1998 WM-2. 250GP (Aprilia)
1999 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2000 WM-2. 500GP (Honda)
2001 Weltmeister 500GP (Honda)
2002 Weltmeister MotoGP (Honda)
2003 Weltmeister MotoGP (Honda)
2004 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2005 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2006 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2007 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2008 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2009 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2010 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2011 WM-7. MotoGP (Ducati)
2012 WM-6. MotoGP (Ducati)
2013 WM-4. MotoGP (Yamaha)
2014 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2015 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2016 z.Zt. WM-3. MotoGP (Yamaha)
113 GP-Siege, 213 Podestplätze

waren, sind es mehr oder weniger auch jetzt. Es sind sicherlich kleine persönliche Unterschiede da, dem einen passen die Bridgestone besser, dem anderen die Michelin. Das Gleiche gilt auch für die Motorräder. Aber insgesamt ist alles recht ähnlich geblieben. **Es sieht so aus, dass Yamaha mit denen auf Michelin die geringsten Probleme hat.** Als wir letztes Jahr mit den Michelin-Reifen begonnen haben zu



«Mit den Michelin-Reifen bin ich aufgewachsen.»

VALENTINO ROSSI

testen, war es zunächst ein Desaster. Wenn wir schnell fahren wollten, sind wir gestürzt. Unser Motorrad ist aber grundsätzlich gut, es hilft dem Fahrer. Dazu habe ich ein sehr starkes Team, das sehr gut darin ist, das Setting zu verbessern, und so haben wir verstanden, wie man die Michelin richtig benutzt. Ich denke, das ist der Schlüssel. **Du bist mit den Michelin-Reifen vor allem im Training besser geworden.**

Ich denke das liegt daran, dass ich relativ früh in meiner Karriere mit Michelin-Reifen aufgewachsen bin. Die Bridgestone hatten ein sehr hohes Limit, aber als ich mit ihnen das erste Mal fuhr, war ich bereits relativ alt, so habe ich mich vielleicht nie wirklich an sie gewöhnt. Normalerweise nimmt man bei Michelin im Qualifying die weichen und im Rennen die harten Reifen. Bei Bridgestone war es oft so, dass man im Qualifying die gleichen Reifen nehmen musste wie im Rennen. Mit ihnen einen anderen Rhythmus zu fahren fiel mir offensichtlich nicht leicht. Ich muss aber auch eingestehen, dass die Pole-Position in Jerez auch daraus resultierte, dass wir gleich vom ersten Training an ein gutes Gefühl mit dem Bike hatten. Wie letztes Jahr in Assen. **Du bist kein Freund des kurzen Qualifyings.**

Wir haben davor ein langes Training, dann ist eine halbe Stunde Pause, und da ist es nicht so leicht, gleich wieder rauszugehen und schnell zu sein. Deshalb nutzen wir diese Zeit im Team mit Arbeiten, um voll bei der Sache zu bleiben. **Macht es dich stärker, dass nun mit weniger Elektronik gefahren wird?**

Es ist eher wichtig, dass man das meiste aus dem System herausholt. Ich wusste, dass wir so entwickeln müssen, dass wir beim Europa-Start gerüstet und

stark sind, wenn wir noch um den Titel mitkämpfen wollen. **Du hast dich beim Start und zu Rennbeginn stark verbessert.** Ich hatte in Jerez einfach ein gutes Gefühl und ich weiß auch, dass es heute wichtig ist, zu Beginn der Rennen stark zu sein und die nötige Aggressivität zu haben. Lorenzo war in dieser Hinsicht immer stark, so wollte ich in Jerez einfach zusehen, dass ich mit ihm mitgehen kann. Wir hatten dafür sehr hart gearbeitet, und das Team hat beste Arbeit geleistet, dass sich das Bike auch zu Rennbeginn so gut angefühlt hat.

Der Rennbeginn war bisher immer die Stärke von Jorge Lorenzo. Wirst du ihm da auch in Zukunft Paroli bieten können? Jedes Rennen hat seine eigene Geschichte. Vielleicht wird es schon beim nächsten völlig anders sein. Wirklich beantworten kann ich diese Frage erst nach den nächsten paar Rennen. **Du warst schon im Warm-up bei deinem zweiten Exit sehr schnell. Was habt ihr da am Motorrad verändert?**

Ich war mit neuen und mit gebrauchten Reifen schnell, aber wir wussten, dass ich für das Rennen noch etwas mehr brauche. So haben wir etwas probiert, um das Bremsen und das Einlenken weiter zu verbessern. Ich habe mich schon zuvor nicht schlecht gefühlt, nachdem wir aber unsere Idee eingebracht haben, konnte ich noch schneller fahren, weil ich eine noch bessere Linie fahren konnte.



«Ich konzentriere mich von Rennen zu Rennen.»

VALENTINO ROSSI

te. Das hat mich dann im Rennen noch stärker gemacht. **Du hast erstmals ein MotoGP-Rennen vom Start bis ins Ziel angeführt. Wie schwierig war es, die Konzentration zu halten?** Zuletzt habe ich vor knapp acht Monaten in Silverstone gewonnen. Danach haben Márquez, Lorenzo und Pedrosa gewonnen, so dachte ich, jetzt sollte ich wieder an der Reihe sein. Etwas schwierig war es einzuschätzen, wie lange das Rennen dauern wird.

Wie viel hat dein Coach Luca Cadalora zu diesem Sieg beigetragen?

Wir waren viel an diesem Wochenende zusammen, und er gab mir viele wichtige Ratschläge, weil er die kleinsten Dinge vom Streckenrand aus beobachten konnte. Ich bin auch sehr glücklich für ihn, dass ich

meinen ersten Sieg unter seiner Führung feiern konnte. **Dein erster GP-Sieg liegt fast zwanzig Jahre zurück. Wie anders ist das Rennfahren heute körperlich und mental?**

Es wird immer schwieriger. Man muss mehr Aufwand betreiben, mehr trainieren. Aber ich denke, MotoGP kann man mindestens bis zum 40. Lebensjahr fahren. Das Wichtigste ist die Motivation, wenn man gewinnen und weitermachen will. Vor zehn Jahren kam mir alles viel einfacher vor, aber ich fühle mich noch immer sehr gut. **Was hat es dir gegeben, dass auch dein Fahrer Nico Bulega auf der Pole-Position stand?**

Wir sind alle sehr glücklich über Nico. In unserem Team und in der Akademie. Er war vor drei Jahren unser bester Bewerber. So haben wir ihn in die Spanische Meisterschaft geschickt. Wir wussten, dass er ein großes Talent ist. Aber der Schritt in die Weltmeisterschaft ist immer schwierig. Schwieriger, als man glaubt. Dass er nun im vierten Rennen die Pole-Position herausgefahren hat, ist etwas Besonderes, und wir alle hoffen, dass er auch so weitermachen wird. **In Jerez hastest du einen neuen Sensor an der Kupplung.**

Ja, denn ich habe in Austin die Kupplung am Start verbrannt. Ich hatte schon bei den zwei Rennen davor ein leichtes Problem mit der Kupplung am Start gehabt, deshalb haben wir jetzt die Abstimmung der Kupplung verändert. Der Sensor überwacht, was an der Kupplung genau passiert.

Wie schätzt du derzeit deine Gegner ein?

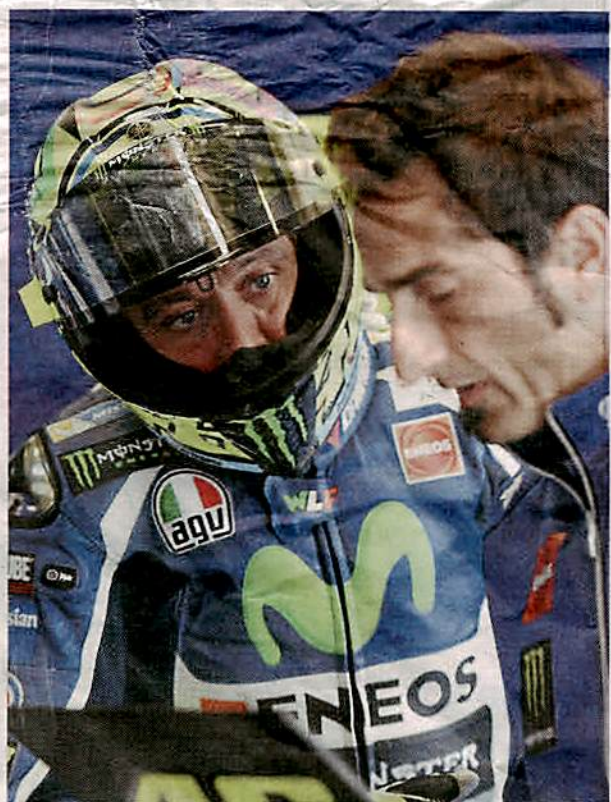
Es ist noch schwierig zu verstehen, wer dieses Jahr stärker ist, Márquez oder Lorenzo. Sie sind immer stark und sie haben das Können und die Erfahrung, mit der sie jederzeit noch zulegen können, wenn es die Umstände erlauben. Derzeit steht es für mich 51 Prozent für Márquez und 49 Prozent für Lorenzo, denn Márquez hat schon zweimal gewonnen. Wie sie sich entwickeln werden, weiß ich aber nicht.

Und wie schätzt du deine eigenen WM-Chancen ein?

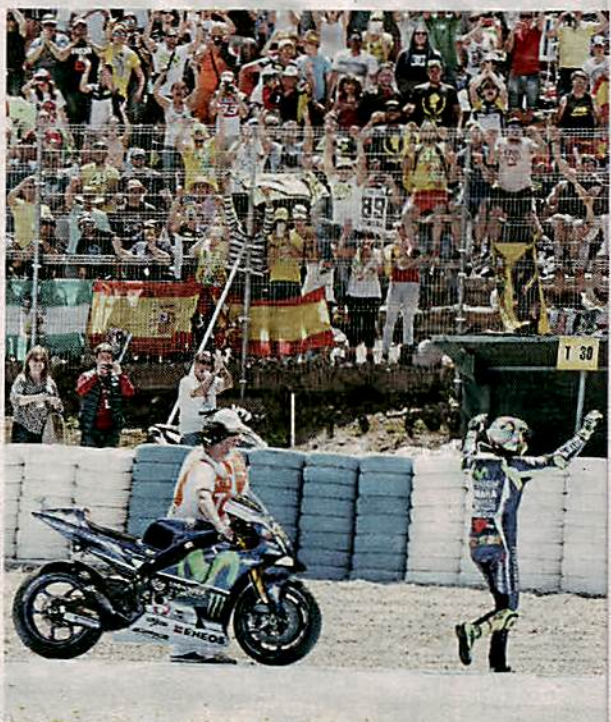
Es ist schon schade, dass ich in Austin gestürzt bin und dadurch viele Punkte verschenkt habe. So sehe ich die WM derzeit nicht. Ich konzentriere mich von Rennen zu Rennen und versuche immer stark zu sein. In Le Mans kann ich mein Level noch besser verstehen lernen. Es ist eine Strecke, die der Yamaha gut liegt, aber es kann dort auch schwierig werden, weil die Wetterbedingungen unberechenbar sein können. Wichtig wird es aber sein, wieder ab Freitag stark zu sein und so das Wochenende aufzubauen. ♦



Rossi in Jerez: Von der ersten bis zur letzten Runde in Führung



Rossi und Data-Mann Matteo Flamigni: «Gut bei der Abstimmung»



Rossi und die Fans: selbst in Spanien viele an seiner Seite

MotoGP

Márquez: Bestzeit reicht nicht

Von IMRE PAULOVITS

Beim eintägigen MotoGP-Test nach dem GP in Jerez war Marc Márquez Schnellster. Doch der Spanier war trotzdem noch nicht zufrieden mit dem Fortschritt.

Die Teams und die Fahrer hatten in Jerez bei dem Test nach dem Renntag einmal richtig Glück mit dem Wetter, denn die Sonne schien von der ersten bis zur letzten Minute, und so konnten die Dinge, die die Ingenieure vorbereitet hatten, unter fast optimalen Bedingungen durchprobiert werden.

Marc Márquez setzte schon früh am Vormittag die Bestzeit, Jorge Lorenzo kam eine Stunde später bis auf 19 Tausendstelsekunden dran, danach stiegen die Temperaturen und niemand konnte mehr diese Zeiten unterbieten. Márquez drehte auch fleißig seine Kreise und kam bis zum Abend mit 91 Runden auf mehr als drei GP-Distanzen. Allein das bekannte Arbeitstier Tito Rabat brachte es auf noch drei Runden mehr.

Márquez probierte auch unterschiedliche Flügel-Varianten, darunter eine mit größeren

Flossen an Verkleidungsnase und eine Variante mit drei kleinen Deflektoren an der Seite. «Wir haben an diesem Tag viel probieren können», so der WM-Leader. «Die unterschiedlichen Flügel haben alle Potenzial und fühlen sich gar nicht so schlecht an. Es sieht so aus, dass diese Entwicklung kein Ende nimmt. So lange es die Regeln zulassen, werden wir auf alle Fälle weiter dran arbeiten. Wir haben viel für die Verbesserung der Beschleunigung ausprobiert, sind aber nicht wirklich weitergekommen. Wir haben aber zumindest eine Menge Informationen bekommen. Wir

müssen weiter hart an der Elektronik arbeiten, denn in Le Mans gibt es viele Beschleunigungs-Stücke. Wir haben auch am Chassis viel probiert, aber es ist ein Kompromiss. Wenn wir an einer Stelle gewinnen, verlieren wir an einer anderen.»

Jorge Lorenzo war eine volle Sekunde schneller als in seiner schnellsten Rennrunde und wirkte zufrieden. «Besonders wichtig war für uns bei diesem Test, dass wir unterschiedliche Settings probiert haben, um das Kurvenverhalten zu verbessern, und ich denke, wir haben einen großen Fortschritt gemacht. Wir haben auch ein paar neue

Kleinigkeiten probiert, aber keine hat wirklich was gebracht.»

Maverick Viñales kam mit der Suzuki bis auf drei Zehntel an die beiden heran. «Ich habe hier wieder Flügel probiert, sie machen zwar keinen großen Unterschied, helfen aber an vielen Stellen. Sie halten das Motorrad unten und helfen auch beim Bremsen. Wenn der Unter-

schied auch nicht groß ist, in 27 Runden macht es sich bemerkbar. Wir hatten zwar keine neuen Teile, haben uns aber beim Kurvenverhalten verbessert. Wir haben Set-ups probiert und ich habe mich auf dem Bike richtig wohl gefühlt. Dabei haben wir uns vor allem darauf konzentriert, für Le Mans ein besseres Set-up zu finden.» ♦



«Fühlen sich nicht schlecht an»: Márquez mit «Dreierdecker»

TESTZEITEN MOTOGP / Jerez

Fahrer	Motorrad	Bestzeit (Runden)
1. Marc Márquez (E)	Honda RC213V	1:41,184 (91)
2. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	1:41,224 (59)
3. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	1:41,515 (91)
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:41,640 (52)
5. Dani Pedrosa (E)	Honda RC213V	1:41,655 (76)
6. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	1:41,874 (71)
7. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC213V	1:41,969 (82)
8. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP16	1:42,138 (55)
9. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	1:42,153 (62)
10. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	1:42,174 (50)
11. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	1:42,379 (71)
12. Yonny Hernandez (COL)	Ducati D16 GP14.2	1:42,542 (83)
13. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	1:42,909 (66)
14. Jack Miller (AUS)	Honda RC213V	1:43,294 (65)
15. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	1:43,305 (59)
16. Tito Rabat (E)	Honda RC213V	1:43,449 (94)
17. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	1:43,683 (62)
18. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP15	1:44,163 (55)
19. Eugene Laverty (GB)	Ducati D16 GP14.2	1:44,364 (85)

MotoGP

Flügelspiele arten weiter aus

Bei den Tests in Jerez sahen wir wieder neue Flügel-Varianten bei allen Bikes. Doch im Hintergrund wird über ihr Verbot gesprochen.

Bereits am Rennwochenende in Jerez wurden weitere neue Flügel an den MotoGP-Bikes probiert, und bei den Tests gingen die Variationen fleißig weiter. Eigentlich sind die meisten Flügel, die an den MotoGP-Bikes verwendet werden, gar keine richtigen Flügelprofile, sondern

nur Deflektoren. Einzig Ducati, die als Erste mit diesem Trend begonnen haben, haben wirkliche Flügelprofile, dazu in sehr elaborierter Form.

Doch was bewirken sie eigentlich genau? Mittlerweile haben alle MotoGP-Motoren mehr Leistung, als was auf den Boden gebracht werden kann, und durch die zwei Liter mehr Sprit und mehr Motoren haben sie für dieses Jahr noch einmal an Leistung dazugewonnen. Wirklich einsetzen können sie sie

nur im fünften und sechsten Gang auf den Geraden, davor setzt der Grip am Reifen und das steigende Vorderrad der Leistung eine Grenze. Je mehr man das Vorderrad am Boden halten kann, desto mehr Leistung kann man früher anlegen.

Je tiefer der Gesamtschwerpunkt von Fahrer und Maschine, desto höher ist die Traktion. Ein tiefer Schwerpunkt verlangt aber für die gleiche Kurvengeschwindigkeit mehr Schräglage, außerdem lässt sich das Bike

schwerer umlegen. Zum Schwerpunkt kommt der äußere Druck hinzu, und alles, was hilft, dieses System abzusenken, ist willkommen. Das alles versuchen die Hersteller mit den Flügeln so zu erreichen, dass ihr Gleichgewicht bei der Kurvenfahrt nicht beeinträchtigt wird.

Wie gefährlich?

In Jerez wurde in der Grand Prix Commission über die Flügel gesprochen. Die Japaner wollen sie nicht, Ducati, zu de-

ren Paket sie mittlerweile eindeutig gehören, versuchen mit Zähnen und Nägeln, dass sie bleiben können.

In den 15 Monaten, seit Ducati sie einsetzt, ist noch nie ein Zwischenfall vorgekommen, wo ein Fahrer durch Flügel verletzt wurde. Meistens sind sie nur mit vier Blindnieten befestigt, so können sie leicht abreißen. Doch wird befürchtet, dass sie auch so Verletzungen zum Beispiel an den Nieren verursachen könnten. ♦ NS



Sehr elaborierte Flügel auch an Stefan Bradls Werks-Aprilia



Suzuki-Variante: wegen Scharfkantigkeit verboten



Noch eine Honda-Variante

Zeitplan und Statistik GP Le Mans/F (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 6. Mai 2016

09.00-09.40	Moto3	1. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	1. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	1. Freies Training
13.10-13.50	Moto3	2. Freies Training
14.05-14.50	MotoGP	2. Freies Training
15.05-15.50	Moto2	2. Freies Training

Samstag, 7. Mai 2016

09.00-09.40	Moto3	3. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	3. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	3. Freies Training
12.35-13.15	Moto3	Qualifying
13.30-14.00	MotoGP	4. Freies Training
14.10-14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35-14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05-15.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 8. Mai 2016

08.40-09.00	Moto3	Warm-up
09.10-09.30	Moto2	Warm-up
09.40-10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Rennen Moto3	24 Rdn., 100,4 km
12.20	Rennen Moto2	26 Rdn., 108,8 km
14.00	Rennen MotoGP	28 Rdn., 117,2 km

Sieger 2015:
 Moto3: Romano Fenati (I), KTM
 Moto2: Thomas Lütthi (CH), Kalex
 MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha

Pole-Position 2015:

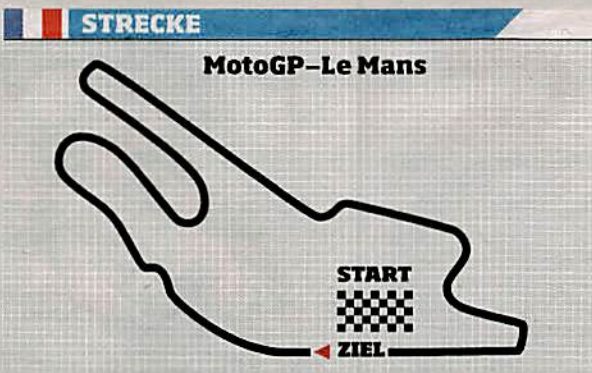
Moto3: F. Quartararo (F), Honda, 1:44,763 (= 143,8 km/h)
Moto2: Alex Rins (E), Kalex, 1:37,114 (= 155,1 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:32,246 (= 163,3 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Moto3: Enea Bastianini (I), Honda, 1:32,246 (= 146,9 km/h), Rekord
Moto2: Thomas Lütthi (CH), Kalex, 1:37,281 (= 154,8 km/h), Rekord
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:32,879 (= 162,2 km/h), Rekord

Moto2: Thomas Lütthi (CH), Kalex, 1:37,281 (= 154,8 km/h), Rekord
 MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:32,879 (= 162,2 km/h), Rekord

Rundenrekorde:
 Moto3: Enea Bastianini (I), Honda, 1:42,525 (= 146,9 km/h), 2015
 Moto2: Thomas Lütthi (CH), Kalex, 1:37,281 (= 154,8 km/h), 2015
 MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:32,879 (= 162,2 km/h), 2015



	TOTAL	Doha/QAT	20.3.	3.4.	10.4.	24.4.	8.5.	22.5.	5.6.	26.6.	17.7.	14.8.	21.8.	4.9.	11.9.	25.9.	16.10.	Philipp Island/AUS 23.10.	30.10.	13.11.	
			Las Termas/PA	Austin/USA	Jerez/E	Le Mans/F	Mugello/I	Barcelona/E	Assen/NL	Sachsenring/D	Österreiching/A	Brno/CZ	Silverstone/GB	Misano/I	Aragón/E	Motegi/I		Sepang/MAL	Valencia/E		
MOTO GP																					
1. Marc Márquez (E), Honda	82	16	25	25	16																
2. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	65	25	-	20	20																
3. Valentino Rossi (I), Yamaha	58	13	20	-	25																
4. Dani Pedrosa (E), Honda	40	11	16	-	13																
5. Pol Espargaró (E), Yamaha	36	9	10	9	8																
6. Maverick Viñales (E), Suzuki	33	10	-	13	10																
7. Aleix Espargaró (E), Suzuki	32	5	5	11	11																
8. Héctor Barberá, Ducati	31	7	11	7	6																
9. Eugene Laverty (GB), Ducati	28	4	13	4	7																
10. Andrea Iannone (I), Ducati	25	-	-	16	9																
11. Andrea Dovizioso (I), Ducati	23	20	3	-	-																
12. Bradley Smith (GB), Yamaha	20	8	8	-	4																
13. Stefan Bradl (D), Aprilia	17	-	9	6	2																
14. Scott Redding (GB), Honda	16	6	-	10	-																
15. Álvaro Bautista (E), Aprilia	14	3	6	5	-																
MOTO 2																					
1. Sam Lowes (GB), Kalex	72	7	20	20	25																
2. Alex Rins (E), Kalex	62	8	13	25	16																
3. Johann Zarco (F), Kalex	56	4	25	16	11																
4. Thomas Lütthi (CH), Kalex	53	25	9	9	10																
5. Jonas Folger (D), Kalex	47	-	16	11	20																
6. Dominique Aegerter (CH), Kalex	43	11	11	13	8																
7. Luis Salom (E), Kalex	31	20	1	3	7																
8. Hafizh Syahrin (MAL), Kalex	28	13	10	-	5																
9. Simone Corsi (I), Speed-up	26	16	-	10	-																
10. Franco Morbidelli (I), Kalex	24	9	-	2	13																
11. Takaaki Nakagami (J), Kalex	19	2	7	1	9																
13. Marcel Schrötter (D), Kalex	11	-	5	6	-																
21. Sandro Cortese (D), Kalex	5	1	-	4	-																
26. Jesko Raffin (CH), Kalex	2	-	-	-	2																
27. Robin Mulhauser (CH), Kalex	1	-	-	-	1																
MOTO 3																					
1. Brad Binder (ZA), KTM	77	20	16	16	25																
2. Jorge Navarro (E), Honda	62	9	20	20	13																
3. Romano Fenati (I), KTM	47	13	-	25	9																
4. Nicolo Bulega (I), KTM	36	10	-	6	20																
5. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	34	16	-	2	16																
6. Niccolò Antonelli (I), Honda	31	25	6	-	-																
7. Enea Bastianini (I), Honda	29	11	-	10	8																
8. Jakub Kornfeil (CZ), Honda	29	6	7	5	11																
9. Khairul Idham Pawi (MAL), Honda	27	-	25	-	2																
10. Philipp Öttl (D), KTM	27	7	1	13	6																
11. Joan Mir (E), KTM	25	4	11	-	10																
12. Andrea Locatelli (I), KTM	24	-	13	11	-																
13. Jules Danilo (F), Honda	19	5	-	7	7																
14. Livio Loi (B), Honda	16	8	-	8	-																
15. Juanfran Guevara (E), KTM	12	-	4	4	4																

NACHRICHTEN

Petrucci versucht Comeback in Le Mans

MotoGP Danilo Petrucci, der sich bei den Vorsaison-Tests in Australien rechts zwei Mittelhandknochen brach und zwei Wochen später in Katar versuchte zu fahren, wobei die Schrauben sich lösten, versucht nun sechs Wochen nach seiner zweiten OP in Le Mans zu fahren. «Ich habe in den letzten Wochen sehr viel trainiert, aber diesmal bin ich die Dinge viel vorsichtiger angegangen», verrät der bedauerndswerte Pramac-Ducati-Pilot. «Ich habe abgewartet, bis mein Körper mir das Trainieren erlaubt hat. Mittlerweile fühle ich mich gut, aber natürlich muss ich erst einmal sehen, wie ich auf der Strecke zurechtkomme, denn auch das härteste Training daheim ist nichts gegen ein Rennwochenende. Ich bin aber zuversichtlich. Ich muss mich bei allen bedanken, die mir auf diesem harten Weg geholfen haben, vor allem meinem Bruder Francesco, der mit mir zusammen trainiert hat, und kann es gar nicht erwarten, in Le Mans wieder dabei zu sein.»

Bastianini: Handgelenksbruch

Moto3 Gresini-Honda-Pilot Enea Bastianini hat sich beim Offroad-Training letzte Woche Donnerstag bei einem Sturz das rechte Handgelenk gebrochen. Der 18-Jährige wurde im Krankenhaus von Rimini nach Konsultation von Dr. Michele Zasa vom Clinica Mobile noch am selben Nachmittag von D. Giannicola Lucidi operiert. Der derzeitige WM-Siebte will trotzdem versuchen, am Wochenende in Le Mans zu fahren! ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** Zwei weitere Weltmeister werden in die Reihe der MotoGP-Legenden aufgenommen: Alex Crivillé, Spaniens erster Weltmeister der Königsklasse beim Barcelona-GP (5. Juni), und der 500er-Weltmeister von 1982 und FIM-Sicherheitsexperte Franco Uncini in Misano am 11. September. ♦ IP

MotoGP

KTM: Frostiger Test

Die Wettergötter waren bei den MotoGP-Tests in Brunn nicht an der Seite von KTM. «Wir haben einen vollen Tag verloren», konstatierte KTM-Rennleiter Pit Beirer. «Am ersten Tag hatten wir acht Grad Asphalttemperatur und Regen, da braucht man gar nicht rauszufahren. Am zweiten gab es zumindest mal 15 Grad Asphalttemperatur, da musste man aber auch extrem vorsichtig sein. Michelin empfiehlt eigentlich, bei dieser Temperatur mit ihren Reifen gar nicht zu fahren.» «Wir haben dann aber unser Grundlagenprogramm abgepult», verrät Beirer. «Wir haben weiter unterschiedliche Ergonomien und Sitzpositionen

probiert, das geht bei jedem Wetter. Wir werden bei den nächsten Tests auch weiter von denselben Teilen reden, an denen wir arbeiten, denn an der Elektronik, an der Traktionskontrolle und der Wheelie-Kontrolle gibt es noch viel zu tun. Wir machen dabei aber enorme Fortschritte von Test zu Test, und die Fahrer waren sich einig, dass sich die RC16 mittlerweile wie ein richtiges MotoGP-Bike anfühlt.»

Schon am Dienstag geht es in Misano weiter. «Da sollten wir besseres Wetter haben. Wir wollen dann endlich auf Rundenzeiten fahren, denn wir müssen auch selber sehen, wo wir stehen», so Beirer. ♦ IP



Mika Kallio auf der KTM RC16 in Brunn: 15 Grad Asphalttemperatur

Imola

Das rote Doppel



Allein auf weiter Flur: Chaz Davies fuhr mit der Ducati in Imola in einer eigenen Liga

Von IMRE PAULOVITS

Ducati-Werkspilot Chaz Davies war in Imola eine Klasse für sich. Wie in Aragón feierte er einen ungeführten Doppelsieg, diesmal war er noch dominanter und erinnerte ganz an die längst vergangenen, glorreichen Zeiten von Ducati.

Keine Rennstrecke liegt näher zum Ducati-Werk in Bologna als der Autodromo Enzo e Dino Ferrari in Imola. Nicht umsonst wird er von den Ducatisti als der Hinterhof Ducatis genannt. Die italienische Marke hatte hier auch wichtige Momente ihrer Geschichte erlebt, die sie zu dem machten, was sie heute ist. 1972 gewann hier Paul Smart das erste legendäre 200-Meilen-Rennen und bewies damit, dass die Bologneser nicht nur kleine Einzylinder bauen können, was den Einstieg von Ducati zu den Big-Bikes und damit das Überleben der Marke überhaupt ermöglichte. Siege von Carl Fogarty und Troy Bayliss ließen hier später die Herzen der Fans genauso höher schlagen. Doch seit die altherwürdigen Superbikes mit den Stahl-Gitterrohrrahmen und den ganz bis auf den legendären Fabio Taglioni zurückgehenden Motoren von der modernen Panigale mit selbsttragendem Ultrakurzhub-Motor abgelöst wurden, wollte diese Zeit nicht mehr zurückkehren.

Bis vergangenes Wochenende. Denn wie Vizeweltmeister Chaz Davies das Wochenende dominierte, hätte all seinen legendären Vorgängern zur Ehre gereicht. Davies war zwar sichtlich nervös, doch wenn er ablie-

fern musste, tat er dies mit höchster Präzision. Er war in allen Trainingssitzungen Schnellster, qualifizierte sich auf die Pole-Position, und er führte in beiden Läufen von Start bis zum Ziel, ohne jemals überhaupt gefährdet zu sein. Er fuhr zwar sichtlich am Limit, doch dabei zog er den anderen so davon, dass er in einer eigenen Liga fuhr.

«Es ist ein tolles Gefühl, hier im Hinterhof von Ducati gewonnen zu haben», schwärmte er hinterher. «Es hat unbeschreibliche Emotionen im Team ausgelöst, und ich bin ihnen unendlich dankbar, was sie in der letzten Zeit für mich getan haben.»

Wie ernst es die Bologneser nun auch wieder mit ihrem Superbike-WM-Einsatz nehmen, zeigte sich in Imola auch an der Box. Neben Projektleiter Ernesto Marinelli waren auch Ducati-Corse-Boss Gigi Dall'Igna und MotoGP-Teamchef Paolo Ciabatti dabei. Und es war kein Anstandsbesuch, beide nahmen auch aktiven Anteil am Geschehen. Dall'Igna, der technisch auch für das Superbike-Projekt verantwortlich ist, beobachtete jedes Detail.

Davies hat wieder bis auf 35 Punkte auf WM-Leader Jonathan Rea aufgeschlossen. Wenn er diese Form auch bei den nächsten Rennen bringen kann, ist er ein ganz heißer WM-Kandidat.

Die Probleme der Konkurrenz

Trotz des Traumwochenendes von Davies konnte WM-Leader Jonathan Rea wieder mal zeigen, warum er Weltmeister ist. Die Elektronik der Kawasaki, die ihm schon die ganze Saison vor allem bei der Motorbremse Probleme bereitet, machte auch diesmal Sorgen. Einmal fiel sie gar ganz aus, doch nur für einen kurzen Moment. Dass Rea den dadurch resultierenden Rutscher abfangen konnte und er zweimal, jeweils knapp vor seinem Teamkollegen Tom Sykes Zweiter wurde, war mehr als nur Schadensbegrenzung.

Seine erstaunliche Form konnte beim Heimrennen von MV Agusta auch deren einziger SBK-Werkspilot Leon Camier wieder beweisen. Der Brite fuhr wieder zwei makellose Rennen und brachte die F4 im ersten Lauf als Sechster, im zweiten als Fünfter ins Ziel. ♦



Gut gemacht: Leon Camier fuhr mit der MV Agusta wieder brillant

NACHGEHAKT BEI Chaz Davies

(GB/29). Der Imola-Doppelsieger über seine dominierende Form, und warum seine Eltern daheim bleiben mussten.



Von IMRE PAULOVITS

? Hast du zwei so überlegene Siege erwartet? Nein, nicht wirklich. Vor allem hätte ich nie gedacht, dass das Wochenende so gut laufen würde. Pole-Position, zwei Siege und zwei schnellste Rennrunden sind wirklich mehr als was ich erhoffen konnte, und dass ich mit so einem Vorsprung gewinnen konnte, hätte ich nicht gedacht. Johnny hatte hier in der Vergangenheit starke Rennen und ich hatte sehr schlechte Erinnerungen aus den Vorjahren.

? Was hat sich seither geändert? Ducati hat mir seit Aragón das Paket gebracht, das ich brauche, um um Siege zu kämpfen. Damit bin ich zurück im WM-Kampf. Auch hier

hatten sie Updates dabei. Auch Pirelli hat einen Vorderreifen gemacht, der anders ist als der, den ich lange Zeit gefahren habe. In den letzten Rennen haben wir unser Motorrad darauf abstimmen können, und er gibt mir das Gefühl für die Front, das ich benötige, um schnell zu fahren. Ich hoffe, dass all dies auch in Zukunft funktionieren wird.

? Du warst an diesem Wochenende alleine mit deinem Team. Im Vorjahr hatte ich meine Eltern mit hier in Imola gehabt, und es lief so vieles schief beim Heimrennen von Ducati. Diesmal habe ich sie gebeten, daheim zu bleiben und sich diesen Stress zu ersparen. Das nächste Mal sollen sie aber wieder dabei sein.



Zweimal das gleiche Podest: Rea, Davies, und Sykes (v.l.)

Supersport-WM

Krummi stehend k. o.



Sofuoglu triumphiert in Abwesenheit von Randy Krummenacher

Randy Krummenacher ist nicht mehr WM-Leader. Er musste tatenlos zusehen, wie sein Teamkollege Kenan Sofuoglu gewinnt, während er nicht starten durfte.

Es gibt Momente im Leben eines Rennfahrers, die er am liebsten auslöschen würde. So auch die, die Randy Krummenacher in Imola erlebte. Nachdem das Supersport-Rennen in Imola gestartet worden war, fuhr er im Führungstrio mit Kenan Sofuoglu und Jules Cluzel. Dann begann sein Motor stark zu rauchen, und die Rennleitung wollte ihn mit der schwarzen Flagge aus dem Rennen nehmen. Nachdem wegen des Sturzes von Christian Gamarino mit der roten Flagge abgebrochen worden war, kam die Rennleitung zu Krummenacher und teilte ihm mit, dass er beim Restart nicht dabei sein

könne, weil er die schwarze Flagge missachtet hatte.

«That's Racing, auch bei uns kann einmal etwas schiefgehen», zeigte sich Krummenacher einsichtig. «Ich akzeptiere daher die Entscheidung der Rennleitung. Ich hatte heute ein super Gefühl für die Bedingungen, ich war sehr stark unterwegs. Und genau das, nämlich das Positive, nehme ich mit nach Malaysia.»

Nach dem Restart fuhr Weltmeister Kenan allen auf und davon. Bis Jules Cluzel, der diesmal nicht so gut wegkam, in Schwung kam, hatte der Kawasaki-Pilot bereits einen uneinholbaren Vorsprung. «Ich konnte Jules, der vor dem Abbruch geführt hatte, beobachten, und wusste, was ich beim Restart zu tun hatte», erklärte Sofuoglu. «Ich hatte dann einen guten Start und fuhr den Sieg heim.» ♦ IP

Superbike-WM

Ein ganzes Auf und Ab an Emotionen

Markus Reiterberger erlebte in Imola ein Wochenende, bei dem Freud und Leid schnell aufeinanderfolgten. Nach einem tollen Trainingsbeginn und Rang 4 waren zum Schluss nur die Plätze 13 und 12 drin. Sieben WM-Punkte, wo es doch so gut angefangen hatte.

«Am Freitag und am Samstag hatten wir jeweils gleich gute Abstimmungen gefunden», resümierte der 22-jährige BMW-Pilot. «In der Superpole hatte ich zwar keine perfekte Runde, aber Startplatz 8 war ganz okay. Es hätte aber schon besser werden können, weil wir ja zuvor Vierte bis Siebte waren. Aber wir waren auch so gut bei der Musik, da hatte ich mir natürlich einiges erhofft.»

Im ersten Rennen hatte Reiterberger zwei Verbrenner, durch die er auf Platz 13 zurückfiel und das Rennen dort einsam beendete. «Ich hatte Probleme mit der Vorderbremse, üble Vibrationen, dann ist mir zweimal der Bremshebel durchgefallen», er-

klärte Reiterberger. «So musste ich zweimal ins Kies fahren, da war ich nur noch 13.»

Im zweiten Rennen raupte der zweifache IDM-Superbike-Meister in völlig ungewohntem Stil gleich zu Beginn des Rennens in der vorderen Gruppe

mit, doch statt wie gewohnt am Ende noch einen draufzulegen, fiel er wieder bis auf Platz 12 zurück. «Diesmal hatte ich einen Superstart und konnte gut vorne mitfahren, doch dann kamen an dem Motorrad Vibrationen auf, ich konnte es kaum noch halten und habe es so gut ich konnte heimgeführt.»

War im ersten Rennen klar eine Bremscheibe als Ursache auszumachen, muss das Team erst analysieren, was im zweiten Rennen genau passiert ist. «Das war ein ganz starkes Chattering, das von irgendwo aus dem Chassis kam. Ich denke fast, dass irgend etwas kaputtgegangen ist. Das Team wird es checken, bevor wir das Material nach Malaysia einpacken.» ♦ IP



Nur Trainingstage waren gut: Reiterberger litt in Imola an Vibrationen

Superstock 1000 FIM Cup

Noch ein Ducati-Heimsieg

Der Argentinier Leandro Mercado gewann das Superstock-Rennen in Imola vor Aprilia-Fahrer Kevin Calia und Althea-BMW-Pilot Raffaele de Rosa.

Dass es bei so vielen Italienern in der Superstock-Klasse eine unerbittliche Heimtschlacht wird, war schon vorher klar. Als zum Schluss ein Argentinier ganz oben auf dem Podest

stand, konnten sich die Tifosi trotzdem freuen. Denn Leandro Mercado spricht nicht nur ihre Sprache fließend, er machte auch für Ducati das Wochenende mit drei Siegen in den drei Klassen, in denen sie angetreten waren, perfekt. Der AMA-Supersport-Champion von 2009 und Superstock-1000-Cup-Sieger von 2014 machte es

wie sein Superbike-WM-Kollege Davies und ließ der Konkurrenz keine Chance. Lediglich

De Rosa konnte zwischenzeitlich in Führung gehen, doch dann setzte er sich ab. «Als ich de Rosa das letzte Mal überholt habe, habe ich begonnen hart zu pushen. Ich hatte ein gutes Gefühl für das Bike

und konnte den Sieg so nach Hause bringen», freute sich Mercado.

Dass der Schweizer Yamaha-Pilot Sebastien Suchet bei all den wilden Italienern Siebter wurde, kann gar nicht hoch genug bewertet werden. Marc Moser auf der Ducati Panigale des Triple M Racing Teams wurde 15., die beiden deutschen Kawasaki-Piloten Toni Finsterbusch und Julian Puffe 27. und 28. ♦ IP



L. Mercado

NACHRICHTEN

Superschneller Kupplungswechsel

Supersport-WM Kevin Wahr wurde nach zwei turbulenten Läufen schließlich 12. «Dafür, dass ich als 16. in der Startaufstellung gestanden bin und wir zwischen Abbruch und Restart die Kupplung gewechselt haben, kann ich zufrieden sein», grinste der IDM-Supersport-Meister von 2013. «Ich bin vor dem Abbruch bis auf Platz 13 vorgekommen, hatte mir aber die Kupplung verbrannt. Das Team hat es geschafft, sie bis zum Restart zu wechseln. Dann kam ich bis Platz 10 vor, bekam aber wieder Kupplungsprobleme, und die Gänge ließen sich immer schwerer zurückschalten.»

Sepang komplett neu asphaltiert

Superbike-WM Wenn der Tross in zwei Wochen zur nächsten Runde im malaysischen Sepang antritt, erwartet ihn eine völlig unbekannte Rennstrecke. Der Sepang International Circuit wurde komplett neu asphaltiert, dazu wurden sieben Kurven in ihrem Verlauf geändert. Die Superbikes weihen sie als Erste ein, bevor die Formel 1 im September und die MotoGP im Oktober dorthin kommt.

Sylvain Guintoli: Rennverbot

Superbike-WM Yamaha-Werkspilot Sylvain Guintoli hatte in der Superpole einen Highsider und schlug hart mit dem Kopf auf. In der Clinica Mobile wurde eine Gehirnerschütterung diagnostiziert, die im Krankenhaus in Imola bestätigt wurde. Es wurden keine weiteren Verletzungen festgestellt, aber Guintoli war auch am Sonntag nicht fit fürs Rennen. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Superbike-WM** Dominic Schmitter stürzte am Samstag in der Aufwärmrunde zum ersten Rennen. Der nachfolgende Péter Sebestyén konnte nicht ausweichen und flog über Schmitters Bike. Am Sonntag konnte Schmitter wieder fahren und ergatterte als 15. seine ersten Superbike-WM-Punkte. ♦ IP

SUPERBIKE-WM 2016 / Resultate

Imola (I): 30. April 2016; 9. WM-Lauf; 88,848 km über 18 Rdn. à 4,936 km;
21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 32 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	18	32:15,999	1:46,700	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	18	+3,406	1:46,845	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	18	+3,729	1:47,103	16
4. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	18	+13,631	1:47,723	13
5. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	18	+19,948	1:47,152	11
6. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	18	+25,586	1:47,851	10
7. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	18	+27,262	1:48,647	9
8. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	18	+28,300	1:47,756	8
9. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP	18	+29,263	1:48,154	7
10. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	18	+29,426	1:48,623	6
11. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	18	+29,622	1:48,535	5
12. Massimo Baiocco (I)	Ducati Panig. 1199R	18	+30,005	1:48,579	4
13. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	18	+34,667	1:48,307	3
14. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	18	+57,050	1:49,080	2
15. Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	18	+1:03,267	1:49,468	1
16. Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	18	+1:14,668	1:50,620	-
17. Josh Hook (AUS)	Kawasaki ZX-10R	18	+1:50,796	1:52,792	-
18. Pawel Szkopek (PL)	Yamaha YZF-R1	16	+2 Rdn	1:56,225	-

Nicht klassiert:

- Saeed Al Sulaiti (O)	Kawasaki ZX-10R	7	+11 Rdn.	1:52,928	-
- Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	-	+18 Rdn.	-	-
- Peter Sebestyén (PL)	Yamaha YZF-R1	-	+18 Rdn.	-	-

Nicht gestartet:

- Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10R	-	-	-	-
- Sylvain Guintoli (F)	Yamaha YZF-R1	-	-	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 165,213 km/h

Schnellste Runde: Chaz Davis, 3. Runde, in 1:46,700 min (=166,538 km/h), Rekord

Imola (I): 1. Mai 2016; 10. WM-Lauf; 93,784 km über 19 Rdn. à 4,936 km;
21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 16 Grad; Asphalt: 23 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	19	34:07,278	1:47,240	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	19	+4,262	1:47,262	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	19	+4,604	1:47,550	16
4. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	19	+13,093	1:47,778	13
5. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	19	+16,250	1:48,030	11
6. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	19	+20,078	1:47,848	10
7. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	19	+23,622	1:48,174	9
8. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP	19	+26,803	1:48,128	8
9. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	19	+28,577	1:48,732	7
10. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	19	+32,630	1:48,759	6
11. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	19	+34,699	1:48,212	5
12. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	19	+38,244	1:48,414	4
13. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	19	+41,100	1:49,194	3
14. Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	19	+1:12,823	1:49,639	2
15. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	19	+1:55,258	1:52,505	1
16. Saeed Al Sulaiti (O)	Kawasaki ZX-10R	18	+1 Rde	1:52,848	-
17. Pawel Szkopek (PL)	Yamaha YZF-R1	18	+1 Rde	1:52,582	-

Nicht klassiert:

- Massimo Baiocco (I)	Ducati Panig. 1199R	11	+8 Rdn.	1:49,883	-
- Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	1	+18 Rdn.	-	-
- Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	1	+18 Rdn.	-	-
- Josh Hook (AUS)	Kawasaki ZX-10R	1	+18 Rdn.	-	-

Nicht gestartet:

- Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10R	-	-	-	-
- Sylvain Guintoli (F)	Yamaha YZF-R1	-	-	-	-
- Peter Sebestyén (PL)	Yamaha YZF-R1	-	-	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 164,913 km/h

Schnellste Runde: Chaz Davis, 6. Runde, in 1:47,240 min (=165,699 km/h)

Nächstes Rennen: 14./15. Mai 2016, Sepang/Malaysia

Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Imola/Autodromo Enzo e Dino Ferrari



Training (3 Läufe)

	min
1. Davies	1:47,014
2. Sykes	1:47,347
3. Rea	1:47,444
4. Camier	1:47,943
5. Reiterberger	1:47,949
6. Torres	1:48,077
7. Savadori	1:48,242
8. Guintoli	1:48,342
9. Giugliano	1:48,384
10. Baiocco	1:48,519
11. Lowes	1:48,600
12. Forés	1:48,778
13. Van der Mark	1:49,166
14. Brookes	1:49,239
15. Hayden	1:49,364
16. De Angelis	1:49,649
17. Mahias	1:49,695
18. Abraham	1:50,893
19. Schmitter	1:51,062
20. Sebestyén	1:51,564
21. Szkopek	1:52,200
22. Al Sulaiti	1:52,497
23. Hook	1:54,025

Plätze 1–10: qualifiziert für Superpole 2

Plätze 11–23: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)

	min
1. Davies	1:45,598
2. Giugliano	1:46,055
3. Rea	1:46,328
4. Sykes	1:46,331
5. Savadori	1:46,531



SUPERSPORT-WM / Resultate

Imola (I), 1. Mai 2016; 5. WM-Lauf; 11 Runden à 4,936 km (= 54,296 km); 36 Fahrer gestartet, 31 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 16/19 Grad

1. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki), in 20:37,091 min (=158,004 km/h); 2. Jules Cluzel (F/MV Agusta) +1,429 sec; 3. Patrick Jacobsen (USA/Honda) +3,013; 4. Alex Baldolini (I/MV Agusta) +7,179; 5. Alessandro Zaccone (I/Kawasaki) +8,144; 6. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +8,618; 7. Ondrej Jezek (CZ/Kawasaki) +9,419; 8. Federico Caricasulo (I/Honda) +9,942; 9. Ayrton Badovini (I/Honda) +10,183; 10. Nico Terol (E/MV Agusta) +18,734; 11. Kyle Smith (GB/Honda); 12. Kevin Wahr (D/Honda); 13. Ilya Mikhailchik (UKR/Kawasaki); 14. Axel Bassani (I/Kawasaki); 15. Roberto Rolfo (I/MV Agusta) – Schnellste Runde: Cluzel, 1:51,966 (=158,705 km/h)

Stand (nach 5 von 13 Läufen): 1. Sofuoglu 88; 2. Krummenacher 71; 3. Cluzel 58; 4. Smith 46; 5. Baldolini 44; 6. Jacobsen 43; 7. Caricasulo 42; 8. Rea 36; 9. Jezek 32; 10. Terol 30; 11. Gamarino 25; 12. Zaccone 22; – ferner: 19. Wahr 15

Nächstes Rennen: 15. Mai 2016, Sepang (MAL)

Internet: www.worldsbk.com

SUPERSTOCK 1000 FIM-CUP / Resultate

Imola (I): 1. Mai 2016; 3. Cup-Lauf; 14 Runden à 4,936 km (= 69,104 km); 36 Fahrer gestartet, 32 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 15/21 Grad

1. Leandro Mercado (ARG/Ducati), in 25:42,765 min (=161,252 km/h); 2. Kevin Galia (I/Aprilia) +1,038; 3. Raffaele De Rosa (I/BMW) +4,239 sec; 4. Roberto Tamburini (I/Aprilia) +5,616; 5. Toprak Razgatlioglu (TUR/Kawasaki) +21,272; – ferner: 7. Sebastien Suchet (CH/Yamaha); 15. Marc Moser (D/Ducati); 19. Eric Vionnet (CH/BMW); 27. Toni Finsterbusch (D/Kawasaki); 31. Bryan Leu (CH/Yamaha)

Stand (nach 3 von 9 Rennen): 1. Mercado 57; 2. De Rosa 57; 3. Rinaldi 36; 4. Galia 33; 5. Mantovani 28; 6. Guarnoni 25; 7. Vitali 19; – 16. Suchet 10; 22. Moser 6

Nächstes Rennen: 29. Mai, Donington Park (GB)

Internet: www.worldsbk.com



Supersport-Weltmeister Kenan Sofuoglu: wieder WM-Leader

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf

Start: Wegen des Unfalls von Schmitter und Sebestyén in der Aufwärmrunde wird der Start abgebrochen. Beim Neustart biegt Pole-Sitter Davies als erster in Tamburello ein, Rea und Sykes verdrängen Giugliano auf P4.

1. Runde: Davies bereits 0,4 sec. vor Rea, Sykes und Giugliano, Reiterberger 10.

2. Runde: Davies fährt vorne weiter auf und davon.

6. Runde: Savadori, Torres und Camier formieren sich zu einer Kampfgruppe um P5, von hinten rückt Hayden näher.

7. Runde: Savadori wird von Torres, Camier und Hayden durchgereicht.

9. Runde: Rea wird in der Tosa rausgetragen, Davies bereits 4,4 sec. voran. Reiterberger verbremst sich und fällt auf P12 zurück.

10. Runde: Hayden, v.d. Mark, Savadori, Lowes, Reiterberger, Forés und Baiocco dicht gedrängt.

11. Runde: Reiterberger versucht Lowes vor der Rivazza auszubremsen, muss aber ins Kies und fällt auf P13 zurück.

12. Runde: Torres überholt Giugliano (P4), von hinten rückt Camier heran.

18. Runde: Davies gewinnt klar vor Rea und Sykes, Forres Vierter, Hayden von Savadori auf P9 verdrängt, Reiterberger 13.

2. Lauf

Start: Davies wieder als Erster in Tamburello, Rea berührt Giugliano, dieser fällt hinter Sykes und Savadori zurück.

1. Runde: Davies vor Rea, Sykes, Savadori, Giugliano und Lowes, Reiterberger 7.

2. Runde: Davies zieht vorn erneut davon.

3. Runde: Sturz Abraham.

5. Runde: Savadori, Giugliano und Lowes kämpfen um P4, Reiterberger, Camier, Hayden und Torres um P7.

7. Runde: Rea hat riesigen Rutscher, Sykes ist dran.

8. Runde: Camier an Reiterberger vorbei.

10. Runde: Reiterberger, Hayden und Torres im Kampf um P8.

13. Runde: Torres und Hayden an Reiterberger vorbei.

18. Runde: Auch v.d. Mark und Forés an Reiterberger vorbei.

19. Runde: Davies gewinnt Rea und Sykes, Savadori geht der Sprit aus und rollt als 11. ins Ziel, Reiterberger 12, Schmitter erster WM-Punkt als 15. ♦ IP

MOTORSPORT
aktuell

ZEITVORTEIL

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl **GRATIS** dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl



30%
PREISVORTEIL

1. PROSS-Sport-Chronograph

Dieser ausdrucksstarke Sport-Chronograph mit flexiblen Kunststoff-Armband ist ein echtes Multitalent und ein Blickfang am Handgelenk. Mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion, Alarm, Datum, Wochentag, Signalton für jede Stunde und Zifferblattbeleuchtung. Gehäuse-Durchmesser ca. 43 mm, wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310, inkl. Markenbatterie.

2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

Die extravagante MOTORSPORT-aktuell-Edition mit poliertem und teilweise gebürstetem Gehäuse, einseitig drehbarer Lünette, Mineralglas mit Datumlupe, schwarzem Zifferblatt, gedruckten Indexen, nachleuchtenden Stab-Zeigern und anti-allergischem, schwarz-rottem Textilarmband. Gehäuse-Durchmesser ca. 40 mm.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Postfach 10155, 70116 Stuttgart, Dr. Volker Bress, Herbert Lehmann, Vertrieb: Bielefeld, Betreuung und Verkauf durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstr.), Christina Bohmann, Dr. Michael Ranjha, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Tolles Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT** aktuell mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509345
Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 Sfr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 Sfr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, die Uhr meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT** aktuell dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 Sfr.) bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab eine **GRATIS-Ausgabe**:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulassen. 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 bezahle per Rechnung.

Als Geschenk wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROSS-Sport-Chronograph 2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

Widerrufsrecht: 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 vom Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

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

Auftakt zur IDM-Superbike-Meisterschaft am Lausitzring: 29 Fahrer am Start



1:1 zwischen Neukirchner (l.) und Gines (r.)



IDM Superbike Lausitzring

Die Schlacht ist eröffnet

Von ANKE WIECZOREK

Von Yamaha-Fahrer Max Neukirchner wird der Titel erwartet. Doch hat der Sachse eine Chance? Der letztjährige Superstock-1000-Sieger Mathieu Gines macht ihm als Nachfolger von Markus Reiterberger bei BMW das Leben schwer.

Yamaha MGM ist 2016 von Pirelli zu Dunlop gewechselt, nachdem die Schwarz-Gelben ein Jahr lang weg vom Fenster waren. «Wir beginnen mit einem weißen Blatt Papier», meinte Neukirchner, der ein

eingefleischter Pirelli-Mann ist, nach dem Training zerknirscht. «Dunlop hat noch keine Qualifier, wir können an der Yamaha die bisherigen Federraten nicht verwenden, die Balance des Motorrads ist völlig anders. Bei den Wintertests hat es nur geregnet, und bei den Tests auf dem Lausitzring im Vorfeld des IDM-Auftakts ging wegen der Kälte auch nicht viel.» Neukirchner war über seinen dritten Startplatz wenig begeistert. Zumal mit Danny de Boer ausgerechnet ein Superstock-1000-Fahrer zwischen ihn und den Erstplatzierten Mathieu Gines rutschte. «Allerdings stehen wir

mit unseren Rennreifen gut da», beschwichtigte Neukirchner. «Die Zeiten aus dem Training kann ich auch permanent im Rennen fahren.» Ist der Umstieg auf einen anderen Reifen vielleicht ein vages Experiment? Laut Teamchef Michael Galinski eindeutig nicht. «Ich sehe eine Chance, damit besser zu werden als die Konkurrenz.» Zumindest im ersten Lauf klappte das. Gines musste sich Neukirchner um Haaresbreite geschlagen geben.

Und kurz hinter dem Franzosen traf mit Florian Alt bereits der Teamkollege von Neukirchner ein. Der Neuzugang war im

Vorfeld schlecht einzuschätzen gewesen, aber als Geheimtipp gehandelt worden.

Im zweiten Lauf ließ dafür Gines alles rechts und links neben sich liegen. «Ich glaube, wir hatten ihm im ersten Lauf kein perfektes Motorrad hingestellt», grübelte Van-Zon-Remeha-BMW-Teamchef Werner Daelen. Für den zweiten Lauf wurden alle Komponenten so zurückgestellt, wie sie im zweiten Training waren.» Das erwies sich als Volltreffer an der BMW S 1000 R, bei der es sich um das letztjährige Meister-Modell von Markus Reiterberger handelt, der jetzt in der Superbike-WM

fährt. Neukirchner wiederum ließ an seiner RIM ein wenig die Balance verstellen, um den extremen Druck am Vorderrad wegzunehmen. Zum Schluss war er froh darüber, durch extrem spätes Bremsen den zweiten Platz gerettet zu haben. Er hatte an den Kurvenausgängen immer weniger Grip gehabt.

Marvin Fritz, der Alt überholte und Dritter wurde, war völlig geplatzt, wie sie im zweiten Training waren.» Das erwies sich als Volltreffer an der BMW S 1000 R, bei der es sich um das letztjährige Meister-Modell von Markus Reiterberger handelt, der jetzt in der Superbike-WM

IDM Superstock 1000

Moment der Überraschung

Danny de Boer hatte man auf der Rechnung, aber nicht so weit oben. Luca Grünwald, der die Tabelle anführt, gleich gar nicht.

Der Niederländer de Boer hatte schon in der Superpole für Schlagzeilen gesorgt, als er sich noch vor Superbiker Max Neukirchner positionierte. Und dann gewann er auch noch locker das erste Superstock-1000-Rennen. Die Erklärung des letztjährigen Sechsten lautete: «2015 war das SWPN-Team völlig neu in der IDM. Im Winter wurde aber unheimlich viel gearbeitet, und ich selbst habe ein ausgiebiges Supermoto-Training absolviert.» Jetzt steht der Holländer punktgleich mit Luca Grünwald an der Spitze, der erst auf der letzten Rille ins Freudenberg-Team rutschte und noch gar nicht weiß, ob er finanziell eine komplette Saison



Danny de Boer setzte sogar die Superbiker unter Druck

stemmen kann. Und von dem Bayern ist noch mehr zu erwarten, wenn er die Starts besser in den Griff kriegt.

Der große Titelfavorit Roman Stamm aus der Schweiz wurde auf der nagelneuen Kawasaki zweimal Siebter. Er saß in der Lausitz das erste Mal auf dem

Modell. «Uns fehlen jede Menge Testkilometer, um die Grundeinstellung für das Motorrad zu finden.» Den Titel schminkt sich Stamm trotzdem nicht ab. «Wir sind in jedem Training vorwärtsgekommen, und das Motorrad hat Potenzial für Siege. Der siebte Platz ist



Mehr als erwartet: Grünwald

nicht so schlecht. Schlecht ist, wenn du überhaupt keine Punkte holst.» Der Österreicher Marco Nekvasil wehrte sich in der Lausitz erfolgreich gegen seinen Landsmann Lukas Trautmann, obwohl die BMW-Traktionskontrolle einen Fehler hatte. Nekvasil fuhr ohne. ♦ AWI

IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf, Start:** Gines gewinnt den Sprint am Start, Neukirchner das Duell der ersten Runde.
- 2. Runde:** Neukirchner ist hauchdünn vor Gines, Alt, De Boer, Halbich.
- 4. Runde:** Gines überholt Neukirchner, weiter hinten rollt mit Mackels die Superbike-Hoffnung von Wilbers-BMW an die Box.
- 7. Runde:** Neuling Fritz bezwingt Halbich auf P5.
- 12. Runde:** Der Schlagabtausch zwischen Neukirchner und Gines um den Sieg beginnt.
- 16. Runde:** Neukirchner gewinnt mit 0,060 sec vor Gines
- 2. Lauf, Start:** Neukirchner kommt am besten weg.
- 1. Runde:** Neukirchner vor Gines, De Boer, Nekvasil, Alt, Fritz, Halbich.
- 3. Runde:** Gines führt, Mackels ist von P22 auf P12 geschossen.
- 16. Runde:** Gines fährt als Einziger immer noch 1:39er-Zeiten und siegt.

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Lausitzring (D): 29. April – 1. Mai 2016, 1. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 4,255 km.

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 16 Runden, 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet.

Superbike: 1. Max Neukirchner (D/Yamaha), in 26:27,034 min (= 152,50 km/h); 2. Mathieu Gines (F/BMW) +0,060 sec; 3. Florian Alt (D/Yamaha) +2,758; 4. Marvin Fritz (D/Yamaha) +9,030; 5. Jan Halbich (CZ/Honda) +11,489; 6. Ireneusz Sikora (PL/BMW) +58,018; 7. Carl Berthelsen (N/Suzuki) +1:06,357; 8. Bastien Mackels (B/BMW) +1:45,477

Superstock 1000: 1. Danny de Boer (NL/Yamaha), in 26:55,905 min; 2. Luca Grünwald (D/Yamaha) +3,761 sec; 3. Marco Nekvasil (A/BMW) +5,628; 4. Lukas Trautmann (D/Yamaha) +10,783; 5. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +11,985; 6. Jan Böhn (D/BMW) +15,409; 7. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +24,360; 8. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW) +25,823

Schnellste Runde: Mathieu Gines (F/BMW), in 1:39,662 min

2. Lauf: 16 Runden, 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet.

Superbike: 1. Mathieu Gines (F/BMW), in 26:47,366 min (= 152,48 km/h); 2. Max Neukirchner (D/Yamaha) +3,647 sec; 3. Marvin Fritz (D/Yamaha) +4,279; 4. Florian Alt (D/Yamaha) +4,371; 5. Jan Halbich (CZ/Honda) +8,040; 6. Ireneusz Sikora (PL/BMW) +1:03,379; 7. Carl Berthelsen (N/Suzuki) +1:04,720; 8. Bastien Mackels (B/BMW) +1:35,708

Superstock 1000: 1. Luca Grünwald (D/Yamaha), in 26:52,453 min; 2. Danny de Boer (NL/Yamaha) +2,027 sec; 3. Marco Nekvasil (A/BMW) +5,305; 4. Lukas Trautmann (D/Yamaha) +5,535; 5. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +14,400; 6. Jan Böhn (D/BMW) +19,196; 7. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +31,068; 8. Dominik Vincin (D/BMW) +32,737

Schnellste Runde: Mathieu Gines (F/BMW), in 1:39,307 min

Stand Superbike (nach 2 von 16 Läufen): 1. Gines, 45 Punkte; 2. Neukirchner 45; 3. Fritz 29; 4. Alt 29; 5. Halbich 22; 6. Sikora 20; 7. Bertelsen 18; 8. Mackels 16

Stand Superstock 1000 (nach 2 von 16 Läufen): 1. Grünwald 45; 2. De Boer 45; 3. Nekvasil 32; 4. Trautmann 26; 5. Kerschbaumer 22; 6. Böhn 20; 7. Stamm 18; 8. Vincin 15

Superstock 600

1. Lauf: 14 Runden, 16 Fahrer gestartet, 16 gewertet.

1. Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 24:11,541 min (= 147,74 km/h); 2. Christian Stange (D/Kawasaki) +5,553 sec; 3. Maurice Ullrich (D/Yamaha) +15,370; 4. Jonas Geitner (D/Kawasaki) +20,757; 5. Marc Buchner (D/Yamaha) +21,086; 6. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +22,202; 7. Sebastian Zieliński (D/Yamaha) +25,238; 8. Janusz Prokop (D/Kawasaki) +35,042; 9. Michel Eigenmann (CH/Kawasaki) +39,516; 10. Rafael Neuner (D/MV Agusta) +40,157. **Schnellste Runde:** Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 1:42,807 min

2. Lauf: 14 Runden, 17 Fahrer gestartet, 15 gewertet.

1. Christian Stange (D/Kawasaki), in 24:20,308 min (= 146,85 km/h); 2. Maurice Ullrich (D/Yamaha) +4,110; 3. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +5,269; 4. Jonas Geitner (D/Kawasaki) +10,175; 5. Marc Buchner (D/Yamaha) +13,477; 6. Sebastian Zieliński (D/Yamaha) +20,753; 7. Michel Eigenmann (CH/Kawasaki) +21,359; 8. Przemyslaw Krajewski (PL/Yamaha) +29,456; 9. Rafael Neuner (D/MV Agusta) +32,759; 10. Sarah Heide (D/Suzuki) +47,323

Schnellste Runde: Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 1:42,813 min

Stand (nach 2 von 16 Läufen): 1. Stange 45 Punkte; 2. Ullrich 36; 3. Geitner 26; 4. Lauslehto 26; 5. Schouten 25; 6. Buchner 22; 7. Zieliński 19; 8. Eigenmann 18; 9. Neuner 14

Moto3 GP / Moto3 Standard (NEC)

12 Runden, 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet.

Moto3 GP: 1. Tim Georgi (D/KTM), in 22:04,615; 2. Ernst Dubbink (S/Honda) +28,670; 3. Max Kofler (A/KTM) +45,064; 4. Dennis Koopman (NL/Honda) +46,208

Moto3 Standard: 1. Matthias Meggle, in 22:37,786; 2. Dirk Geiger +0,939; 3. Oliver König (CZ) +7,415; 4. Toni Erhard +12,519; 5. Kevin Orgis +12,781; 6. Leon Orgis +13,069; 7. Simon Jespersen (DK) +17,702; 8. Manou Antweiler +25,091 (alle Honda NSF 250)

Stand Moto3 GP (nach 3 von 10 Läufen): 1. Dubbink 78; 2. Georgi 75; 3. Dupasquier 52

Stand Moto3 Standard (nach 3 von 10 Läufen): 1. Meggle 81; 2. König 66; 3. Geiger 60;

4. Freitag 50; 5. Jespersen 46; 6. K. Orgis 40; 7. Dünnik 35; 8. Erhard 34; 9. De Vits 33

Sidcar

15 Runden, 13 Gespanne gestartet, 10 gewertet.

1. Roscher/Burkard (D/LCR-BMW), in 27:28,652 min (= 139,36 km/h); 2. Streuer/Koerts (NL/LCR-Suzuki) +17,566; 3. Rutz/Fries (D/LCR-Yamaha) +18,567; 4. Sattler/Neubert (D/LCR-BMW) +21,621; 5. Nussbaum/Prudlik (CH/LCR-Suzuki) +27,160; 6. Schröder/Werth (LCR-Suzuki) +34,311; 7. Galli/Portijk (D/LCR-Suzuki) +42,871

Stand (nach 1 von 8 Läufen): 1. Roscher 25; 2. Streuer 20; 3. Rutz 16; 4. Sattler 13

Nächster Lauf: 6.–8. Mai, Nürburgring (D) [Internet: www.superbike-idm.de](http://Internet:www.superbike-idm.de)

ADAC JUNIOR CUP POWERED BY KTM / Resultate

Lausitzring (D): 13 Runden à 4,255 km; 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet.

1. Dominik Kassner (D), in 26:05,560 min; 2. Marco Fetz (D) +0,003 sec; 3. Yannik Kruse (D) +0,194; 4. Jan-Ole Jähmig (D) +9,311; 5. Lee Dotti (CH), +13,840; 6. David Kuban (CZ) +13,884; 7. Aaron Schäfer (D) +14,366; 8. Balint Kovacs (H) +15,072; 9. Max Zachmann (D) +39,549; 10. Sarah Göpfert (D), +1:06,205

Stand (nach 2 von 8 Läufen): 1. Kruse, 41 Punkte; 2. Fetz 36; 3. Kassner 34; 4. Jähmig 26; 5. Laczko 20; 6. Schäfer 19; 7. Dotti 18; 8. Kuban 16; 9. Kovacs 16; 10. Nickel 11

Nächster Lauf: 16. Juli, Sachsenring-GP (D)

[Internet: www.adac-motorsport.de](http://Internet:www.adac-motorsport.de)

IDM Superstock 600

Sieger nach Kontrolle



Man in Black und plötzlich Spitzenreiter: Christian Stange

Er freute sich riesig, in die IDM zurückgekehrt zu sein. Der Niederländer Bryan Schouten, der nach einer Moto3-Saison in die WM gewechselt war, aber nach 13 Rennen wieder aufhörte, fühlt sich nach einer Menge finanzieller und mentaler Hürden endlich wieder heimisch. Schouten gewann sofort beide Rennen. Die Freude hielt nicht lange an. Der zweite Sieg wurde ihm aberkannt. Seine Yamaha R6 überstand die technische Kontrolle wegen eines Kit-Trichters nicht. Dieser war 2015 in der IDM Supersport 600 erlaubt, ist es in der jetzigen Superstock-Klasse aber nicht. «Er bringt eindeutig Leistungsvorteile», hieß es seitens der Konkurrenz. Schouten wurden die Punkte für den zweiten Lauf

aberkannt. Was Christian Stange, der von Suzuki zum Weber-Diener-Team auf Kawasaki gewechselt hat, zum neuen Tabellen-Spitzenreiter macht. «Mit der Kawa bin ich auch eine Sekunde schneller als mit der Suzuki.» Hinter ihm kam in beiden Rennen ein paar Sekunden nichts, ehe der letztjährige Yamaha-Cup-Vize Maurice Ullrich auftauchte.

Suzuki-Hoffnung Kane Burns war am Mittwoch bei Testfahrten gestürzt. Der Australier erhielt nach lädierten Bändern im Rückenbereich Startverbot. Tatu Lauslehto, der eigentlich keine 600er mehr fahren wollte, aber aus Finnland angereist war, um seinem Nachfolger in puncto Abstimmung zu helfen, sprang als Ersatz ein. ♦ AWI

YAMAHA-R6-DUNLOP-CUP / Resultate

Lausitzring (D): 13 Runden à 4,255 km; 33 Fahrer gestartet, 32 gewertet.

1. Patryk Kosiniak (PL), in 23:11,579 min; 2. Andreas Klambauer (A), +3,331 sec; 3. Christof Höfer (D), +14,874; 4. Daniel Rubin (D), +19,379; 5. Toni Thurmayer (D), +22,291; 6. Marc Zellhöfer (D), +23,607; 7. Dennis Stelzer (D), +27,020; 8. Reto Wiederkehr (CH), +27,294; 9. Jan Schmidt (D), +31,875; 10. Timo Kugler (D), +32,112

Punkttestand nach 1 von 8 Läufen: 1. Kosiniak, 25 Punkte; 2. Klambauer 20; 3. Höfer 16; 4. Rubin 13; 5. Thurmayer 11; 6. Zellhöfer 10; 7. Stelzer 9; 8. Wiederkehr 8; 9. Schmidt 7; 10. Kugler 6

Nächster Lauf: 6.–8. Mai Nürburgring (D)

[Internet: www.yamaha-cup.de](http://Internet:www.yamaha-cup.de)

IDM Sidcar

Effektive Damenwahl

Eigentlich war ein Sieg von Markus Schlosser/Daniel Hauser vorbestimmt. Sie hatten die Konkurrenz im Training um knapp zwei Sekunden unterboten. Hauser war zwar seit 2000 kein Rennen mehr gefahren, aber aus alter Verbundenheit eingesprungen, weil Schlossers Stammfahrer Thomas Hofer am Wochenende von der Firma keinen Urlaub bekam. In vier Tagen auf dem Nürburgring ist er jedoch wieder verfügbar. Eine komplette IDM-Saison bestreiten die beiden nicht. Sie kämpfen um den WM-Titel und wurden laut Schlosser gebeten, zur Aufwertung des Feldes auch an der IDM teilzunehmen. In der

Lausitz war ihr Rennen entgegen jeder Wette nach vier Runden zu Ende: Wasserverlust. Mike Roscher/Anna Burkard, die IDM-Dritten von 2015, holten im stark internationalen Feld einen Sieg für Deutschland. Wenigstens zur Hälfte: Burkard ist Schweizerin. ♦ AWI



Aufholjagd: Roscher/Burkard

NACHRICHTEN

Honda: Halbich knackt die Grenze

IDM Superbike Jan Halbich vom Team Holzhauer Racing Promotion ist ein Exot im Feld, denn seine Honda CBR 1000 RRSP verfügt als einziges Motorrad über keine Traktionskontrolle. Trotzdem geriet Jens Holzhauer aus dem Häuschen: Seinem Fahrer gelang auf dem Lausitzring der Sprung in die Superpole. «Er hat die 1:40 min geknackt. Das war unser großes Ziel. Und Jan hat mit 0,817 Sekunden den geringsten Rückstand auf die Spitze seit vier Jahren.» Die Honda ist seit sieben Jahren auf dem Markt. Im Sommer 2016 wird eine neue Fireblade erwartet.

Wilbers-BMW mit holprigem Einstand

IDM Superbike Für den kurzfristig von Wilbers-BMW verpflichteten Belgier Bastien Mackels verlief der IDM-Auftakt nicht wie erhofft. Der Gesamt-Zehnte stürzte in beiden Rennen übers Vorderad, fuhr aber jeweils weiter. Das Team ist genau wie die Yamaha-Crew von Pirelli zu Dunlop gewechselt. Da bis zur nächsten IDM-Veranstaltung am kommenden Wochenende auf dem Nürburgring noch Handlungsbedarf am Motorrad besteht, blieb das Wilbers-Team noch bis zum heutigen Dienstag in der Lausitz zum Testen. ♦ AWI

KOMPAKT

»»»

NEC Das vierte Rennen zum ADAC Northern Europe Cup wurde im Rahmen der IDM ausgetragen. In der Moto3-Standardklasse, in der auch der IDM Moto3-Titel ausgetragen wird, führt Matthias Meggle längst die Gesamtwertung an. Aber erst in der Lausitz holte er seinen ersten Sieg. Und Tim Georgi, der in der Moto3GP-Klasse wegen seiner Teilnahme an der Junior-WM nicht an allen Rennen teilnehmen kann und schon einmal fehlte, liegt dank eines weiteren Sieges trotzdem nur drei Punkte hinter dem Spitzenreiter aus Schweden.

»»»

IDM Die DEKRA intensiviert ihr Engagement in der Serie und entsendet zu einigen Rennen den gleichen Promotion-Truck wie zu DTM-Rennen. ♦ AWI

Motocross-GP Kegums

Gajser holt Febvre ein



Start MXGP: Cairoli (#222), Gajser (#243) und Nagl (#12) kommen am besten weg

Von ALEX HODGKINSON

Tim Gajser sicherte sich im lettischen Kegums in der letzten Runde den dritten MXGP-Sieg in Folge, während Jeffrey Herlings in der MX2-Klasse erneut beide Siege abräumte. Max Nagl wird beim Heim-GP in Teutschenthal als Vierter der MXGP-WM starten!

Der Deutsche Max Nagl war trotz «nur» Platz 6 nach einem verpatzten Start im Qualifikationslauf für die beiden WM-Läufe zuversichtlich: «Ich war mit meinem Speed absolut zufrieden, aber leider habe ich am Start noch geschlafen...»

Die 180-Grad-Startkurve in Kegums ist immer eine Lotterie. Normalerweise ist der Pole-sitter im Vorteil, aber das galt dieses Jahr nicht: Der Trainings-schnellster Evgeny Bobryshev

geriet schon vor der Kurve mit Gajser aneinander und erlitt bei der Kollision eine schmerzvolle Schulterverletzung.

Nagl: Diesmal wach am Start

Nagl war im Unterschied zur Qualifikation beim Start hellwach und schnellte gemeinsam mit Husqvarna-Teamkollege Christophe Charlier auf der Außenbahn nach vorn. Dennoch gehörte die anfängliche Führung Toni Cairoli.

Gajser stürmte früh an Nagl vorbei («Tim fährt mit sehr viel Risiko») auf Platz 2 vor und schnappte sich zwei Runden später den führenden Cairoli.

Nagl blieb hinter Cairoli stecken: «Wir waren alle drei gleich schnell und am Limit unterwegs. Ich wartete, bis Toni drei Runden vor Schluss müde wurde und überholte ihn dann.»

Weltmeister Romain Febvre kam hinter Yamaha-Marken-

kollege Jeremy van Horebeek immerhin als Fünfter ins Ziel: «Wir haben einige neue Einstellungen probiert, aber ich bin über das Vorderrad ausgerutscht. Da war der Zug vorne weg», erzählte der Franzose.

Hochspannung im zweiten Lauf!

Cairoli sprintete im zweiten Rennen erneut in Führung, gefolgt von Gajser. Der MX2-Weltmeister riskierte aber in Runde 2 zu viel und ging in den Wellen zu Boden. Der direkt hinter ihm fahrende Nagl konnte der am Boden liegenden Honda nicht ausweichen und purzelte über den Lenker. Nagls durch die Luft wirbelnde Husqvarna verfehlte den jungen Slowenen, der am Boden lag, nur um Haaresbreite! Nagl fuhr auf Platz 13 weiter, Gajser lag weitere zehn Plätze zurück. Cairoli konnte die Führung zehn Runden lang halten, bevor

ihm Febvre den Laufsieg wegschnappte. Van Horebeek fuhr auf einen sicheren dritten Platz. Nagl preschte durchs Feld und lag sechs Runden vor Schluss auf Rang 4. Doch Gajser stürmte mit einem gewaltigen Schlusspurt nach vorn und packte zuerst Simpson, dann Bobryshev und zuletzt auch noch Nagl in der allerletzten Runde. Damit gehörte der Tagessieg Gajser. Der Slowene grinste im Ziel: «Meine Boxencrew hat mir, als ich noch auf Platz 13 fuhr, Max auf Rang 4 als Ziel signalisiert.» Damit hat Gajser den WM-Rückstand auf Febvre vor dem GP Deutschland in Teutschenthal auf einen einzigen Punkt verkürzt. Nagl ist nun WM-4. hinter Cairoli. In der MX2-WM geht die Herlings-Show weiter. Der Holländer siegte im ersten Lauf 32 Sekunden vor Max Anstie und distanzierte den Engländer im

zweiten Rennen um mehr als eine Minute. Herlings bleibt nach sechs GP ungeschlagen: «Ich suche die Perfektion, aber ich weiß auch, dass ein Rückschlag oder eine Verletzung sehr schnell geschehen können.» Für Anstie waren die beiden zweiten Plätze eine Befreiung: «Endlich zweimal im Ziel! In Teutschenthal will ich den Abstand zu Jeffrey verringern.»

Seewer bleibt WM-Zweiter

Jeremy Seewer bleibt WM-2. Der Schweizer fuhr in der Qualifikation drei Runden direkt hinter Herlings: «Ich konnte seine Linien studieren, bis ich einen Fehler gemacht und den Anschluss verloren habe.»

Am Renntag fuhr Seewer zum fünften Mal in Folge auf das Podest: «Ich kann es noch besser, aber die Strecke war am Ende des Tages brutal.» ♦



MX2: Seewer (#91) liegt in der WM-Wertung auf Platz 2 hinter dem ungeschlagenen Herlings (#84)



Anstie (#99): Endlich wieder zwei starke Zielankünfte

MOTOCROSS-GP LETTLAND / Resultate MXGP

Kegums (LV): 1. Mai 2016, 6. WM-Lauf.

1. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet; 17 Runden à 1,540 km (= 26,180 km).
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 17 Runden in 33:55,987 min (= 46,291 km/h)
 2. Max Nagl (D/Husqvarna), 1,545 sec zurück
 3. Antonio Cairoli (I/KTM), 5,654 sec zurück
 4. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 5. Romain Febvre (F/Yamaha); 6. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 7. Ben Townley (NZ/Suzuki); 8. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 9. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 10. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 11. Milko Potisek (F/Yamaha); 12. Tanel Loek (EST/KTM); 13. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 14. Shaun Simpson (GB/KTM); 15. Harry Kullas (EST/KTM); 16. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 17. José Butron (E/KTM); 18. Clément Desalle (B/Kawasaki); 19. Arminas Jasikonis (LT/Kawasaki); 20. Steven Lenoir (F/Honda), 1 Runde zurück; 21. Toms Macuks (LV/Kawasaki); 22. Valtteri Malin (FIN/KTM); – 31. Dennis Ulrich (D/KTM); 33. Angus Heidecke (D/KTM)
Schnellste Runde: Tim Gajser (SLO/Honda), in 1:53,314 min (= 48,926 km/h)

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet; 17 Runden à 1,540 km (= 26,180 km).
 1. Romain Febvre (F/Yamaha), 17 Runden in 34:06,040 min (= 46,064 km/h)
 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 12,420 sec zurück
 3. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha), 18,547 sec zurück
 4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Max Nagl (D/Husqvarna); 6. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 7. Shaun Simpson (GB/KTM); 8. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 9. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 10. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 11. Milko Potisek (F/Yamaha); 12. Tanel Loek (EST/KTM); 13. Ben Townley (NZ/Suzuki); 14. Steven Lenoir (F/Honda); 15. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 16. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 17. José Butron (E/KTM); 18. Rui Gonçalves (P/Husqvarna); 19. Angus Heidecke (D/KTM), 1 Rde; 20. Arminas Jasikonis (LT/Kawasaki); 21. Toms Macuks (LV/Kawasaki); 22. Dennis Ulrich (D/KTM)

Schnellste Runde: Romain Febvre (F/Yamaha), in 1:52,205 min (= 49,410 km/h)
Nächstes Rennen: 8. Mai 2016, Teutschenthal/D [Internet: www.mxgp.com](http://www.mxgp.com)

WM-Stand Fahrer MXGP

1. Febvre	260
2. Gajser	259
3. Cairoli	213
4. Nagl (D)	203
5. Van Horebeek	200
6. Bobryshev	197
7. Simpson	143
8. Strijbos	142
10. Guillod (CH)	116
33. Heidecke (D)	3

WM-Stand Hersteller MXGP

1. Yamaha	263
2. Honda	261
3. KTM	220
4. Husqvarna	214
5. Suzuki	162
6. Kawasaki	134

MOTOCROSS-GP LETTLAND / Resultate MX2

Kegums (LV): 1. Mai 2016, 6. WM-Lauf.

1. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 18 Runden à 1,540 km = 27,720 km.
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 18 Runden in 35:30,258 min (= 46,845 km/h)
 2. Max Anstie (GB/Husqvarna), 32,751 sec zurück
 3. Pauls Jonass (LV/KTM), 39,912 sec zurück
 4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 6. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 7. Brent Van Doninck (B/Yamaha); 8. Calvin Vlaanderen (NL/KTM); 9. Benoît Paturel (F/Yamaha); 10. Brian Rogers (NL/KTM); 11. Samuele Bernadini (I/TM); 12. Alvin Östlund (S/Yamaha); 13. Michele Cervellini (I/Honda); 14. David Herbreteau (F/Honda); 15. Roberts Justs (LV/KTM); 16. Karel Kutsar (EST/KTM); 17. Damon Graulus (B/Honda), 1 Runde zurück; 18. Iker Larranaga (E/KTM); 19. Giuseppe Tropepe (I/Husqvarna); 20. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 21. Maykal Ivanov (BG/KTM); 22. Freek van der Vlist (NL/Kawasaki); – ferner: 27. Christopher Valente (CH/KTM); 37. Henry Jacobi (D/Honda)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:47,106 min (= 52,098 km/h)

2. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 18 Runden à 1,540 km = 27,720 km.
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 18 Runden in 35:23,887 min (= 46,986 km/h)
 2. Max Anstie (GB/Husqvarna), 1:02,361 sec zurück
 3. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 1:06,598 sec zurück
 4. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 5. Benoît Paturel (F/Yamaha); 6. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 7. Brian Rogers (NL/KTM); 8. Roberts Justs (LV/KTM), 1 Runde zurück; 9. Alvin Östlund (S/Yamaha); 10. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 11. Brent van Doninck (B/Yamaha); 12. Calvin Vlaanderen (NL/KTM); 13. David Herbreteau (F/Honda); 14. Pauls Jonass (LV/KTM); 15. Samuele Bernadini (I/TM); 16. Henry Jacobi (D/Honda); 17. Giuseppe Tropepe (I/Husqvarna); 18. Simone Zecchina (I/Yamaha); 19. Damon Graulus (B/Honda); 20. Iker Larranaga (E/KTM); 21. Jens Getteman (B/KTM); 22. Davide Bonini (I/Husqvarna); – ferner: 27. Christopher Valente (CH/KTM)

Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:47,106 min (= 52,098 km/h)
Nächstes Rennen: 8. Mai 2016, Teutschenthal/D [Internet: www.mxgp.com](http://www.mxgp.com)

WM-Stand Fahrer MX2

1. Herlings	300
2. Seewer (CH)	230
3. Jonass	193
4. Petrov	165
5. Tonkov	163
6. Paturel	154
7. Bernardini	133
8. Brylyakov	132
20. Jacobi (D)	42
27. Valente (CH)	20

WM-Stand Hersteller MX2

1. KTM	300
2. Suzuki	230
3. Yamaha	210
4. Kawasaki	202
5. Husqvarna	182
6. TM	133
7. Honda	116

NACHRICHTEN

Chad Reed kommt nach Europa

MXGP Yamaha-USA-Werksfahrer Chad Reed (34) wird an den beiden GP in Matterley Basin/GB am 19. Juni und eine Woche später in Maggiora/I dabei sein. Der zweifache Supercross-Weltmeister aus Australien war bereits 2001 Vizeweltmeister bei den 250ern, bevor er seine Karriere in den USA fortsetzte. Reed: «Die Resonanz war überwältigend, als ich meine Idee in den Social Media erwähnt habe. Ich weiß nicht, was mich erwartet, aber es wird schön sein, alte Freunde und Fans begrüßen zu können.»

Brian Hsu noch immer nicht fit

MXGP Brian Hsu fehlt weiterhin. Er kann in Lettland und beim Heim-GP in Teutschenthal nicht antreten. Dem Suzuki-Teenager fehlt noch die vollständige Beweglichkeit im linken Handgelenk, das im November 2015 in die Brüche ging. «Brian kann zwar 20 Minuten voll fahren, aber es macht keinen Sinn, WM zu fahren, bis er fit genug ist, zwei ganze Rennen über 35 Minuten durchzustehen» erklärte ein Mitglied der Suzuki-World-Truppe.

Pascal Rauchenecker räumte alle Siege ab

Motocross-ÖM Mit nicht weniger als vier von vier möglichen Laufsiegen in Imbach demütigte Pascal Rauchenecker (Husqvarna) die ÖM-Motocross-Spitze. Die blieb mit Neurauder (Plätze 2/2), Obermair (4/3) und Molnar (3/4) in der Open-Klasse unverändert. Und auch in der MX2-Klasse behielt Edelbacher (3/3) die bisherige Führung. Verfolger sind punktgleich Sandner und Perkhofner.

Bauer und Hagleitner beinahe gleichauf

Supersmoto-ÖM Trübes Wetter, Nässe, dennoch drei spannende Rennen und ein überraschender ÖM-Leader kennzeichneten den Saison-Opener in Greinbach, der mit einem Rudi-Bauer-Sieg begann. Doch dann präsentierte sich Manuel Hagleitner als Chef im Ring. Der Salzburger gewann die folgenden zwei Rennen und führt die ÖM mit einem Punkt Vorsprung vor Bauer an. ♦ AH/AD

Supercross-WM East Rutherford

Dungey ist Weltmeister

Trotz eines Sieges von Ken Roczen (Suzuki) sicherte sich KTM-Star Ryan Dungey in East Rutherford den zweiten Supercross-WM-Titel in Folge. Ein vierter Platz reichte Dungey für die erfolgreiche Titelverteidigung.

«Wir machten genau das, was wir uns vorgenommen hatten», sagte Ken Roczen (22, Suzuki) nach seinem zweiten Sieg in Folge. «Ich erwischte den besten Start von allen und machte in den folgenden 20 Runden keine großen Fehler. Die Strecke war in perfektem Zustand, alles hat gut gepasst. Hoffen wir nun, dass wir am kommenden Wochenende in Las Vegas beim Saisonfinale das Jahr mit dem dritten Sieg in Folge abrunden können.»

31 Podestplätze in Folge

Während Roczen bis ins Ziel rund 20 Sekunden Vorsprung herausfuhr, kamen die 60 000 Fans beim Duell um Platz 2 auf ihre Kosten. WM-Leader Dungey war nur als Vierter wegge-

kommen, kämpfte dann aber mit Eli Tomac (Kawasaki) und Cole Seely (Honda) um die restlichen beiden Podestplätze. Tomac konnte sich gegen Ende des Rennens etwas von den beiden Gegnern lösen, während sich Dungey im Hinblick auf die Titelverteidigung nach einigen erfolglosen Angriffen auf Seely mit Rang 4 zufriedengab.

Dieser vierte Platz reichte Dungey ein Rennen vor Saisonabschluss für den zweiten Titel in Folge. Die Enttäuschung, dass er erstmals seit 31 WM-Läufen nicht aufs Podest fuhr, hielt sich in Grenzen. «Klar wurmt mich das ein bisschen», erzählte Dungey, «aber das große Ziel war der Titel, und den haben wir uns jetzt gesichert. Es war eine harte Saison, und die Verfolger, insbesondere Ken Roczen, haben es mir nicht einfach gemacht.» Einen persönlichen Rekord könnte Dungey beim Finale in Las Vegas noch brechen: Mit einem Sieg könnte er den neunten Triumph 2016 feiern, so viele wie noch nie in seiner Supercross-Karriere. ♦ ML



Roczen (#94) siegte, aber Dungey (#1) holte sich erneut den Titel

SUPERCROSS-WM / Resultate

East Rutherford (USA): 30. April 2016, 16. WM-Lauf.

Finale: 1. Ken Roczen (D), Suzuki; 2. Eli Tomac, Kawasaki; 3. Cole Seely, Honda; 4. Ryan Dungey, KTM; 5. Justin Brayton, KTM; 6. Jason Anderson, Husqvarna (alle USA); 7. Marvin Musquin (F), KTM, 8. Trey Canard (USA), Honda; 9. Chad Reed (AUS), Yamaha; 10. Justin Bogle, Honda; 11. Weston Peick, Yamaha; 12. Blake Baggett, Suzuki; 13. Broc Tickle, Suzuki; 14. Mike Alessi, Honda; 15. Justin Barcia, Yamaha; 16. Josh Grant, Kawasaki; 17. Jacob Weimer, Suzuki; 18. Vince Friese, Honda; 19. Benny Bloss, KTM; 20. Nicholas Wey, Kawasaki; 21. Nicholas Schmidt, Suzuki; 22. Aj Catanzaro, Kawasaki (alle USA)
Stand nach 16 von 17 Läufen: 1. Dungey, 366 Punkte; 2. Roczen 330; 3. Anderson 293; 4. Tomac 270; 5. Reed 232; 6. Musquin, 213; 7. Seely 207; 8. Brayton 186; 9. Canard 183; 10. Peick 125; 11. Bogle 120; 12. Alessi 120; 13. Weimer 119; 14. Millsaps 105; 15. Pourcel 94; 16. Friese 84; 17. Baggett 71; 18. Grant 69; 19. William Hahn 56; 20. Tickle 46

Nächstes Rennen: 7. Mai 2016, Las Vegas (USA)
[Internet: www.amsupercross.com](http://www.amsupercross.com)

Erfolgreichster Schweizer
mit noch anstiegender
Tendenz: Jeremy Seewer



Jeremy Seewer

«Ich bleibe
am Boden»

Zur Person Jeremy Seewer

Geburtsort 18. Juli 1994
Geburtsort Bülach/Kanton Zürich
Herkunftsland Schweiz

KARRIERE

2006 Schweizer Meister 65 ccm
2008 Schweizer Meister 85 ccm
2011 Junioren-Vizeweltmeister 125 ccm (Suzuki)
2012 Fünfter EMX 250 ccm (Suzuki)
2013 Vizemeister EMX 250 ccm (Suzuki)
2014 MX2-WM Platz 10 (Suzuki)
2015 MX2-WM Platz 5 (Suzuki)
2016 MX2-WM nach 5 Läufen Platz 2 (Suzuki)

Jeremy Seewer ist der erfolgreichste deutschsprachige Schweizer aller Zeiten in der Motocross-Weltmeisterschaft. Nach vier Podesten in Folge ist der bodenständige 21-jährige Bülacher Zweiter in der MX2-WM.

Hast du einen solchen Erfolg erwartet?

JEREMY SEEWER: Direkt nicht, aber nach den Ergebnissen des letzten Jahres war es das Ziel, unter den ersten drei oder konstant unter den ersten fünf dabei zu sein. Es ist schon ein bisschen überraschend, aber wir haben im Winter hart dafür gearbeitet. Aber die Saison ist lang, und es kann vieles passieren. Wir bleiben am Boden und wollen weiterhin vorne dabei sein.

Was ist dein Erfolgsrezept?

Es zählt vieles dazu. Es hat in meiner ganzen Karriere Jahr für Jahr immer eine konstante Steigerung gegeben. Das ist nicht verkehrt, denn das Risiko ist: Wenn man drei Schritte auf einmal macht, kann man schnell einen zurückfallen. Ich glaube, unsere Fortschritte mit dem Motorrad spielt eine sehr wichtige Rolle. Wir haben mit der Entwicklung sehr gepusht, was uns sicherlich nach vorn gebracht hat. Klar, alle anderen machen das auch, aber wir haben das Motorrad in allen Bereichen verbessert – die Federung, den Motor; das Motorrad ist allgemein besser geworden. Und wir sind ein richtiges Team. Einige Mitglieder aus dem Vorjahr sind fort, aber Stefan (Everts, die Red.) hat einige Neuzugänge gebracht, die den Teamspirit gestärkt haben. Das Team war in den

letzten Jahren nicht schlecht, aber es gab keine Führung, die sagte: «Jetzt ziehen wir alle an einem Strang». Es ist wie ein Neuanfang.

Spielt deine Fitness eine Rolle?

Ich habe einen neuen Trainer, aber ich arbeite ähnlich wie in der Vergangenheit. Ich habe in den letzten zwei Jahren mit Yves Demeulemeester gearbeitet, und jetzt durch Stefan hat sich das geändert und ich arbeite mit Willy Linden. Stefan wollte Willy ins Team einbeziehen, und alle Teammitglieder sollen mit demselben Trainer arbeiten. Für mich ist es nicht wie Tag und Nacht; es ist ein bisschen anders, aber ich bin immer viel laufen gegangen, was beide Trainer machen. Es ist schwieriger für Kevin (Strij-

bos, die Red.), weil er bisher immer viel Rad gefahren ist. So war es für ihn ein riesiger Unterschied.

Vor allem im zweiten Lauf bist du immer sehr stark.

Bei mir waren in diesem Jahr auch die ersten Läufe richtig gut, aber es stimmt, ich konnte im zweiten Lauf was drauflegen, wenn die anderen schon ein bisschen müde geworden sind.

Deine Starts sind aber nicht konstant.

Wir wissen, dass wir die Starts verbessern müssen, und wir haben in Lateinamerika schon Fortschritte gemacht. Aber ich habe auch jetzt das Selbstvertrauen, dass ich schnell nach vorne fahren kann, auch wenn ich nicht den perfekten Start mache. Das war im letzten Jahr schwieriger. Ich habe die Kondition und das Auge, um andere Spuren zu fahren.

Man hört vom Streckenrand, dass du hohe Gänge fährst.

Es war schon immer mein Stil mit viel Drehmoment zu fahren. Ich habe immer relativ hohe Gänge gefahren im Vergleich zu den anderen, zum Beispiel zu Jeffrey (Herlings, die Red.), der immer am Limit ist. Manchmal ist es ein

«Setzt man Herlings unter Druck, macht er Fehler.»

JEREMY SEEWER

Vorteil, manchmal nicht.

Ist Herlings zu schlagen?

Schwere Frage. Er ist im Moment richtig stark und macht zurzeit kaum Fehler, aber ich glaube, wir rücken näher ran, und ich glaube, wenn man ihn unter Druck setzen kann, dann macht er Fehler. Unschlagbar ist er sicher nicht, aber es wird nicht einfach.

Wie geht es in Zukunft weiter?

Ich habe noch keinen Vertrag für nächstes Jahr, aber wir arbeiten daran, und das Ziel wird immer höher. Wir müssen sehen, was Herlings macht, aber ich glaube, dass ich 2017 in meinem letzten Jahr in der MX2-WM schon ganz vorne mitkämpfen kann.

Und 2018, wenn der Zwangsaufstieg in die MXGP-Klasse kommt?

2018 ist noch sehr weit weg. Ich darf für die 250er nicht zu schwer und muskulös sein, aber mein Stil sollte für die 450er gut passen. Ich fahre immer noch die 250er in offenen Rennen. Das ständige Hin und Her bringt zu viel Aufwand, irgendwann nächstes Jahr wird noch früh genug sein. ♦



Kein Quertreiber: Jeremy Seewer geht seinen Weg Step by Step

Supermoto-WM Albaida

Es wird Deutsch gesprochen

Von MARKUS LEHNER

Der Deutsche Marc-Reiner Schmidt und der Österreicher Lukas Höllbacher mischen die Topklasse der Supermoto-WM auf. Nur Champion Thomas Chareyre (F) kann die beiden vorerst noch hinter sich halten.

Der 27-jährige Franzose Thomas Chareyre ist und bleibt die Nummer 1 im Supermoto. Der Weltmeister der Jahre 2010, 2012, 2014 und 2015 holte sich auch im spanischen Albaida bei warmem und sonnigem Wetter beide Laufsiege und führt mit dem Maximum von 100 Punkten die WM-Tabelle der Klasse S1 GP an. Doch der TM-Pilot hat ernsthafte Konkurrenz aus

dem deutschen Sprachraum bekommen: Marc-Reiner Schmidt (19), ebenfalls auf TM, glänzte mit den Rängen 4 und 2, der Österreicher Lukas Höllbacher (20, Husqvarna) war mit den Rängen 2 und 3 sogar noch besser klassiert.

1. Lauf: Alles klar für Chareyre

Chareyre hatte in der Superpole der sechs Trainingsbesten die schnellste Zeit erzielt und war von der Pole-Position aus gestartet. Der Weltmeister bog auch als Leader in die erste Kurve ein, gefolgt von Höllbacher und dem Tschechen Pavel Kejmar (KTM). Während Chareyre sich nach vorn absetzte, wehrte sich Höllbacher bis ins Ziel erfolgreich gegen alle Attacken Kejmars. Rund zehn Se-

kunden weiter hinten schaffte es auch Schmidt, seinen vierten Platz gegen den Spanier David Jimenez (Suzuki) zu sichern. Der Rest des Feldes lag bereits mehr als 45 Sekunden hinter dem Sieger zurück.

2. Lauf: Drei Kampfhähne

Höllbacher erwischte im zweiten Lauf den besten Start. Auch Schmidt bog vor Chareyre in die erste Biegung ein. Die drei Topiloten zogen dem Rest des Feldes rasch auf und davon.

Gegen Ende des Rennens spitzte sich der Kampf zu, das Trio war nie mehr als eine Sekunde voneinander getrennt. Schmidt und Chareyre versuchten mit allen Tricks, an Höllbacher vorbeizukommen, doch der Husqvarna-Pilot wehrte

sich erfolgreich. In der vorletzten Runde startete Schmidt noch eine heftige Attacke, es kam zu einer Kollision, bei der Höllbacher zu Boden ging und Schmidt einen weiten Bogen fahren musste. Chareyre erbe dankend die Führung und ließ sich den Sieg in der Schlussrunde nicht mehr nehmen, während Schmidt immerhin noch den zweiten Platz ins Ziel retten konnte. Der gestürzte Höllbacher saß zwar rasch wieder auf dem Motorrad, doch der Abstand zur Spitze war zu groß geworden – mehr als Rang 3 lag nicht mehr drin.

Schmidt und Höllbacher haben beide intakte Titelchancen. Sie liegen nur 18 beziehungsweise 20 Punkte hinter Leader Chareyre zurück. ♦



Beide mit WM-Titelchancen: Höllbacher (#72) und Schmidt (#41)

SUPERMOTO-WM / Resultate

Albaida (E): 1. Mai 2016, Wetter/Piste: sonnig, warm.
 1. Lauf: 1. Thomas Chareyre (F/TM), in 19:47,307 min; 2. Lukas Höllbacher (A/Husqvarna) +3,045; 3. Pavel Kejmar (CZ/KTM), +3,296; 4. Marc-Reiner Schmidt (D/TM) +13,034; 5. David Jimenez (E/Suzuki) +13,673; 6. Lionel Deridder (B/KTM); 7. Escalera Sanchis (E/Suzuki); 8. Gerard Bailo (E/Suzuki); 9. Asseri Kingelin (FIN/Aprilia)
 2. Lauf: 1. Chareyre, in 19:56,835 min; 2. Schmidt +0,591 sec; 3. Höllbacher +9,861 sec; 4. Kejmar +16,098; 5. Jimenez +33,512; 6. Escalera Sanchis; 7. Deridder; 8. Bailo; 9. Kingelin
 Stand nach 3 von 7 Rennen: 1. Chareyre, 100 Punkte; 2. Schmidt 82; 3. Höllbacher 80; 4. Kejmar 76; 5. Jimenez 60; 6. Kingelin 55; 7. Hernandez 51; 8. Lita 42; 9. Escalera Sanchis 29

Nächster Lauf: 12. Juni 2016, Busca (I)
 Internet: www.supermotos1.com

Speedway Grand Prix Krško

Kildemand will Medaille

Von GEORG DOBES

Peter Kildemand gewann den GP-Auftakt in Slowenien und übernimmt die WM-Führung. Weltmeister Tai Woffinden qualifizierte sich für den Endlauf und wurde Vierter. Nicki Pedersen fuhr auf den achten Rang.

«Ich will eine WM-Medaille!», sagte Peter Kildemand vor dem Turnier entschlossen. Der Däne machte in Krško den ersten wichtigen Schritt in diese Richtung, obwohl er mit einer Rippenverletzung antrat. In der Qualifikation holte sich der 26-Jährige zwei Siege und zog mit neun Zählern in die nächste Runde ein. In der Endphase des Events zeigte dann Kildemand seine große Klasse. Im Semifinale rang er Jason Doyle nieder und kam als Erster ins Ziel. Im Finale kam der Skandinavier am besten aus den Bändern und holte einen Start-Ziel-Sieg.

Die restlichen Podiumsplätze sicherten sich die Australier.

Jason Doyle wurde vor Chris Holder Zweiter. Der Brite Tai Woffinden schaffte als Achter gerade noch den Sprung ins Semifinale, wo der Titelverteidiger hinter Holder Zweiter wurde und so das Finale erreichte. Im Endlauf kam «Woffy» jedoch nicht über den letzten Platz hinaus.

Pedersen am Boden

Der Däne Nicki Pedersen wurde in der dritten Serie von Matej Zagar zu Fall gebracht. Der dreifache Weltmeister erlitt dabei Prellungen. Er konnte sich zwar danach fürs Semifinale qualifizieren, wurde jedoch am Ende nur Achter. Zagar fuhr vor eigenem Publikum weit unter den Erwartungen und belegte den enttäuschenden 14. Platz.

Mit drei Siegen und zehn Punkten war Maciej Janowski bester Pilot der Qualifikation. Der junge Pole verkalkulierte sich aber bei der Wahl seines Startplatzes im Semifinale, wurde im 21. Rennen nur Vierter und schied vorzeitig aus. ♦



DOBES

Peter Kildemand: Der Däne will sich 2016 eine WM-Medaille sichern

SPEEDWAY-WM / Resultate

Krško (SLO): 30. April 2016, Bahnlänge: 387 m, Wetter: trocken, 12 Grad.
 1. Peter Kildemand (DK), 15 Punkte; 2. Jason Doyle (AUS), 13; 3. Chris Holder (AUS), 14; 4. Tai Woffinden (GB), 10; 5. Maciej Janowski (PL), 10; 6. Antonio Lindbäck (S), 10; 7. Greg Hancock (USA), 10; 8. Nicki Pedersen (DK), 10; 9. Bartosz Zmarzlik (PL), 8; 10. Niels-Kristian Iversen (DK), 8; 11. Piotr Pawlicki (PL), 8; 12. Fredrik Lindgren (S), 7; 13. Andreas Jonsson (S), 6; 14. Matej Zagar (SLO), 4; 15. Chris Harris (GB), 3; 16. Denis Stojcs (SLO), 1; 17. Nick Skorkja (SLO), 1; 18. Matic Ivacic (SLO), 0
 WM-Stand nach 1 von 11 Läufen: 1. Kildemand, 15 Punkte; 2. Holder, 14; 3. Doyle, 13; 4. Woffinden, 10; 5. Janowski, 10; 6. Lindbäck, 10; 7. Hancock, 10; 8. Pedersen, 10

Nächstes Rennen: 14. Mai 2016, Warschau (PL) Internet: www.speedwaygp.com

NACHRICHTEN

Stralsund besiegt «White Tigers» klar

Speedway-Bundesliga Der MC Nordstern Stralsund gewann am Samstag sein Bundesliga-Heimrennen gegen die «DMV White Tigers» klar mit 53:33. Konnte das DMV-Team anfangs noch mithalten, zog der Meister ab Heat 6 davon. Matchwinner der Vorpommern waren der Pole Rafał Okoniewski mit 14+1 Punkten sowie Tobias Busch (14).

Brokstedt siegt dank starkem Kroner

Speedway-Bundesliga Fast, aber nur fast zu unausgeglichen gewannen die Brokstedter Wikinger ihr erstes Bundesliga-Rennen gegen Falubaz Berlin. Nur Gastfahrer Wölbart hatten es die Wolfslaker zu verdanken, nicht ganz unterzugehen. Am Ende stand es 54 zu 33 für Brokstedt, bei denen allein Kroner 13 Punkte fuhr.

Smolinski kommt in Debrecen weiter

Speedway-EM Eduard Krčmar (Tschechien) triumpierte in der EM-Qualifikationsrunde, die in Debrecen ausgetragen wurde. Zweiter in Ungarn wurde Martin Smolinski. Damit qualifizierte sich der 31-jährige Deutsche für die Challenge, die am 26. Mai auf seiner Heimstrecke in Olching stattfinden wird. Auch Peter Ljung (Schweden) und Leon Madsen (Dänemark) erreichten die nächste Runde. ♦ TS/WR/GD

KOMPAKT

»» **Langbahn** Nach einem schweren Sturz des Finnen Aarni Heikkilä wurden die Finals in Parchim abgesagt. Matthias Kröger siegte vor Jörg Tebbe und Enrico Janoschka.

»» **Langbahn** Jörg Tebbe gewann den ADMV-Goldhelm Lübbenau, nachdem Bernd Diener im Finale von hinten gerammt wurde und ausschied.

»» **Langbahn** Das Schweden-Duo Sebastian Carlson und Dennis Johnson siegte beim Autohaus-Cup-Rennen in Meißen. Ronny Weis und Richard Geyer, die Deutschland vertreten, belegten Rang 4. ♦ TS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



RS6 720 PS-HAMMER!!! EZ 8/2008, 86541 km, 530 kW (720 PS), braun, Leder nappa, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., Inspektion mit Reifen und Bremsen neu!! TV/Navi/SD/KW GW Fahrwerk-Tuning auf 720 PS!! Einmaliges Fahrzeug!! VB 34.758,- €. Tel. 02304/2506358, enricadlr@aol.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32628

Von Priv. Audi TTS S-tronic, Bj. 7/13, 22000 km, + Winterräder, VB 30.600,- €. Tel. 0171/7589361

**KAUFE
JEDEN
WAGEN**

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

Von privat Audi TTS S-tronic, Bj. 7/13, 22000 km, inkl. Winterräder, VB 30.600,- €. Tel. 0171/7589361



RS6 Plus, EZ 7/2004, 76900 km, 353 kW (480 PS), schwarz, exkl. met., Leder exklusiv, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., unfallfrei, exz. & orig. Sammlerzust., div. Neuteile, Alcantara & Carbon, 29.900,- €. Tel. +49/172/3121524

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32646

www.pkw-onlineankauf.de

Bentley

www.pkw-onlineankauf.de H

BMW

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

www.pkw-onlineankauf.de H

BMW Alpina



D3 Biturbo E91 LCI Touring 19", EZ 3/2012, 69500 km, 157 kW (214 PS), schwarz, Teilleder, Klima, Navi Business, sehr guter Zustand, VB, 27.900,- €. Tel. +49151/57139405, krishan.feigl@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32623

Ferrari

Ferrari 308 GTB, EZ 07.80, 27330 mls, 79.900,-. D & G, Automobile GmbH, Konrad-Adenauer-Str. 92, 72762 Reutlingen, Tel. 0171/8533469 H

**KAUFE
JEDEN
FERRARI**

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

www.pkw-onlineankauf.de

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



512 TR Motor & Getriebe, Top-Zustand, Napoleone Classic Cars GmbH, München, Tel. 0172/8668822 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu, gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



XK 120 DHC Classic Data 1, 04/1953, 997 km, top restauriert, 149.800,- €. EM Handelsagentur e.K., Donatusstr. 158, 50259 Pulheim (Köln-West), 02234-77231, www.em-handel.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32598

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**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

**Jetzt online
abonnieren!**

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Lamborghini

**KAUFE
JEDEN
LAMBORGHINI**

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

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes



SLK 200, EZ 11/1996, 140000 km, 100 kW (136 PS), silber, Klima, 5390,- €. Tel. 0173/3933838, stefanschmidt13@yahoo.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32566

www.pkw-onlineankauf.de H

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



DR. VÖGLER
S350 BlueTEC / d 4Matic L, EZ 10/2015,
 3000 km, 190 kW (258 PS), 106.900,- €,
 Leder porzellan-schwarz, KeylessGo,
 360° Kamera. Dr. Vogler GmbH & Co. KG,
 Hessenring 64, 61348 Bad Homburg, Tel.
 06172-1216880, www.dr-vogler.de H
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32651

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



SL 500 *Edition 50*, EZ 9/2005, 64500
 km, 225 kW (306 PS), silber, Leder
 nappa, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ,
 NR-Fzg., nur 500 Fahrzeuge gebaut.
 Optisch und technisch hervorragender
 und originaler Sammlerzustand. Scheck-
 heftgepflegt, TÜV neu, Kundendienst
 aktuell durchgeführt, viele Neuteile.
 Silver arrow metallic mit Vollleder
 schwarz, Alus vorne 255/40 R18, hinten
 285/35 R 18. Alles original mit Vollaus-
 stattung, VB 35.900,- €. 0171-2232683,
 klaus.lem1@icloud.com
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32634

Porsche

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

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

www.pkw-onlineankauf.de

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

**KAUFE
 JEDEN
 PORSCHE**

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

Privat sucht 993 S od. 964 Targa, deut-
 sches Auto, kein Automatik. Tel.
 0176/17911791

Suche Porsche 911 R, wer konfiguriert
 911 R nach Wunsch zur späteren Über-
 nahme? Ca. 1-2 J./10000 km.
 suche911r@gmx.de

Privat sucht 997 Turbo S Cabrio, km bis
 40000. Tel. 0172/2715570
 Mail: alfred.stanulla@gmx.de

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

Suche Porsche 996 ab Bj. 2001 im gepfleg-
 ten Zustand von privat. Tel. 0172/4077662

Radical



Radical SR3, EZ 5/2006, 151 kW (205 PS),
 weiß, mit Wagenpass, VB 21.000,- €. E.
 schwarz.andreas@schwarz-haustechnik.de
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32511

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

FERODO
**Motorsport- und
 High Performance
 Bremsbeläge**
Service · Verkauf · Beratung
BSA-Motorsport.com
 Viernheim
 e-mail: info@bsa-motorsport.com

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



KIA Ceed GT Stohl Racing aus Werbefilm
 Details inkl. Preisauskunft per Mail.
 r.hoeplf@spartakus-carhandling.de
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32666

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

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

www.Rennsportshop.com

Renntransporter



Motorsportauflieger, Hebebühne Dhol-
landia, 2000 kg + FB, Küchenzeile, Klima,
 Heizung, Schlafraum 6 x, 2 x Ausschub,
 EUR 178.498,-. Tel. 0371/81511-21 oder
 www.fugel-transssystem.com H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW

www.pkw-onlineankauf.de H



Die Käferfarm - Ihr Spezialist für VW-Klas-
 siker bietet eine große Auswahl an origina-
 len top gepflegten VW-Käfer-Cabrios mit
 Vollgarantie! Neben An- und Verkauf können
 Sie Ihr Wunschfahrzeug konfigurieren und
 unsere Dienstleistungen wie Restauration,
 Reparatur, Abholservice und Oldtimerlea-
 sing nutzen. In unseren Onlineshops können
 Sie über 10.000 Ersatzteile bestellen. Tel.
 02153/9108137 www.die-kaeferfarm.de H

**MOTOR
 SPORT
 aktuell**

Jetzt online abonnieren!

- **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
- **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Recaro

Fester Sitz für schnelle Kurven

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Der Sitz in einem Rennauto spielt, wie auch auf der Straße, eine immens große Rolle – sowohl beim Fahrgefühl als auch bei der Sicherheit. MSA ging dem Geheimnis eines guten Rennsitzes auf den Grund und stattete der Firma Recaro, von den MSA-Lesern zum Seriensieger bei der «Best Brands»-Leserwahl gekürt, einen Besuch ab.

«Wer gut sitzt, fährt besser», lautet ein alter Werbespruch der Firma mit Sitz in Kirchheim unter Teck. Und wenn er noch so alt sein mag, die Botschaft ist bis heute gültig. Auch und vor allem im Rennauto. Pionier auf dem Gebiet der Rennsitze ist unbestritten Recaro – stehen sie heute doch wie «Tempo» für Taschentücher oder «Jeep» für Geländewagen sogar als Synonym für Rennsitzschalen. «Ich habe mir einen Recaro gekauft», heißt noch lange nicht, dass es tatsächlich einer ist.

Sitzform passt sich Mensch an

Die Entwicklung über die letzten fünf Jahrzehnte, also vom Beginn der ersten rein für Rennen gebauten Autositze bis zu den modernen Schalen, geschah fortlaufend. Zunächst wurde der Seitenhalt im Bereich des Beckens mit höheren Seitenwänden erhöht. Revolutionär, als der Sitz immer tiefer (Stichwort: tiefer Schwerpunkt) und die Wände immer höher wurden, war dabei die Durchführung der Beckengurte. Kopfstützen kamen hinzu und wurden später in den Sitz integriert. Die Schulterpartie wurde immer weiter ausgekleidet. Und mit den «Ohren», die bei heftigen Einschlägen zusammen mit dem HANS den Kopf in Posi-



Von wegen «Wackelt und hat Luft»: Eine moderne Rennsitzschale wie von Recaro muss den Fahrer fest und sicher umschließen

tion halten sollen, ist der vorläufige Endpunkt erreicht.

«Wir verfahren nach der Devise: Form follows Human. Die Form des Sitzes orientiert sich am menschlichen Körper», erklärt Designchef Frank Beer mann den Ansatz bei der Entwicklung. Klar: Der Sitz ist für den Fahrer die größte Kontaktfläche zum Auto. Und je besser der Sitz sich an den Piloten anschmiegt, desto verbundener ist er mit dem Auto – das «Popometer» lässt grüßen. Und wenn der Fahrer gut und fest sitzt, muss er sich darüber schon mal keine Sorgen machen. Also kann er sich ganz auf das Fahren an sich konzentrieren.

Dazu kommt der Sicherheitsaspekt. Viele Verletzungen bei

Unfällen entstehen nur dadurch, dass sich der Fahrer zu sehr im Sitz oder der Sitz zu sehr im Auto bewegt.

Sitzschiene mit FIA-Abnahme

Auch gebrochene Sitzbefestigungen zählen zu den Verletzungsrisiken. Kein noch so guter Sitz nutzt etwas, wenn er beim Unfall aus der Verankerung gerissen wird. Dafür hat Marktführer Recaro nicht nur die passenden Fixverbindungen parat, sondern seit einigen Jahren (exklusiv) sogar eine Sitzschiene mit FIA-Homologation im Angebot – die natürlich seitlich angesetzt ist, um den Schwerpunkt nicht anzuheben. Übrigens: An ein einziges «Sitz-Ohr» kann man einen Audi A6

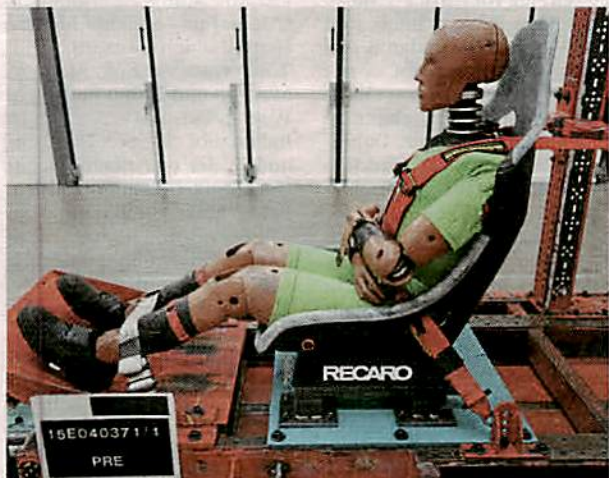
hängen, ohne dass sich dieses groß verbiegt oder gar bricht.

Die Rennwelt weiß so viel Know-how und Sicherheit zu schätzen. Schon in den 70ern vertraute u.a. BMW auf die Produkte aus Kirchheim, Walter Röhrl bügelte stets mit Recaro-Schalen über die Pisten («Bin immer sicher, gut und erfolgreich gefahren»). In den 90ern fuhr quasi das gesamte DTM-Feld mit Recaro. Aktuell ist man u.a. Ausrüster von Porsche (GT- und Cup-Autos). Dazu kommen z.B. die TCR mit Opel und Engstler, Rallycross-WM mit Ford oder Truckrennen.

So ist man für die Zukunft gut aufgestellt. Getreu aktuellem (Rennsitz-)Versprechen: «Sicher sitzen, sicher siegen.» ♦

ZUM THEMA Recaro-Historie

- »» 1906 In Stuttgart gründet Sattlermeister Wilhelm Reutter seine Firma, die 1910 in «Stuttgarter Karosseriewerk Reutter & Co.» umbenannt wird.
- »» ab 1949 Nach dem Volkswagen 1935 (später «Käfer») baut Reutter für Porsche auch die Karosserien des 356. Außerdem u.a. die Karosserie des BMW 328.
- »» 1963 Porsche übernimmt die Karosseriefertigung. Unter dem Namen «RECARO» (von «Reutter CAROs-serien») konzentriert sich die Firma nun auf die Herstellung von Sitzen und Sitzkomponenten.
- »» 1969 Die Firma Keiper kauft Anteile an Recaro, übernimmt sie 1983 ganz.
- »» 1997 Die Recaro GmbH & Co. KG wird zur eigenständigen Automobilierteilsparte.
- »» 2011 Die Recaro Automotive GmbH & Co. KG wird von Johnson Controls übernommen. Lizenzgeber bleibt die Recaro Group (Stuttgart), zu der alle anderen Recaro-Unternehmen zählen. ♦ MBR



Nagelprobe: Jede Rennschale muss zu mehreren Crashtests



In Handarbeit: Der Rohling wird mit Polster und Bezug versehen

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die Mai-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

... vor 20 Jahren



Weiß selbst nicht, wie ihm geschieht: Monaco-GP-Sieger Panis

Formel 1 Passenderweise zum ersten Heimspiel der Scuderia Ferrari feiert Michael Schumacher seine erste Pole-Position für seinen neuen Arbeitgeber auf dem Autodromo Enzo e Dino Ferrari in Imola. Im Rennen aber ist Damon Hill im Williams noch zu stark. Der Engländer sichert sich im fünften Rennen seinen vierten Saisonsieg – vor Schumacher und Gerhard Berger im Benetton-Renault.

Beim Monaco-GP muss Hill aber nach einem Motorschaden seinen ersten Ausfall der Saison verzeichnen. Damit befindet er sich im Chaosrennen auf abtrocknender Strecke in bester Gesellschaft: Von 21 Startern sehen vier(!) die Zielflagge. Michael Schumacher, der sich in einer Jahrhundertrunde mit einer halben Sekunde Vorsprung die Pole gesichert hat, rutscht schon in der ersten Runde in die Leitplanke. Am Ende kommt Olivier Panis (von Startplatz 14) zum

Sieg wie die Jungfrau zum Kinde. Für ihn soll es der einzige, für Ligier der letzte GP-Sieg sein.

Rallye-WM Die Premiere der Indonesien-Rallye im WM-Kalender wird zum wahren Ausfallfest. So müssen zum Beispiel Tommi Mäkinen/Seppo Harjanne (Mitsubishi) nach Motorschaden aufgeben und Colin McRae/Derek Ringer crashen auf WP 19 von 27. Am Ende holt Carlos Sainz (mit Co Luis Moya) seinen ersten Sieg für Ford, vor Piero Liatti/Fabrizia Pons (Subaru) sowie Juha Kankkunen/Nicky Grist (Toyota).

BPR-Serie Auch beim Heimspiel in Silverstone, dem vierten Saisonlauf, bleibt McLaren ungeschlagen: Andy Wallace und Olivier Grouillard gewinnen die «British Empire Trophy», in der GT2-Klasse gewinnen wie in Jarama Cor Euser und Thomas Erdos im Marcos LM600.

ITC Am Nürburgring teilen sich Jörg van Ommen (Mercedes)

und Manuel Reuter (Opel) nach zwei spannenden Rennen die Siege. Zwei Wochen später in Estoril aber demütigt eine alle: Alfa-Romeo-Werkspilot Alessandro Nannini holt nach der Pole auch zwei klare Siege samt schnellster Runde.

Indy500 Das große Rennen am Brickyard ist erstmals Teil und dabei gleichzeitig auch das Finale der Indy Racing League. Überschattet wird es vom Tod des eigentlichen Pole-Manns Scott Brayton, der in einem Trainingsunfall in der Rennwoche stirbt. Tony Stewart erbt die Pole, fällt aber mit Motorschaden aus. Sieger wird Buddy Lazier – es wird sein einziger Indy-500-Triumph bleiben.

NASCAR Als erster Fahrer gewinnt Rusty Wallace (Ford) zum zweiten Mal in Sears Point. In Charlotte gewinnt Michael Waltrip (Ford) das Showrennen und Dale Jarrett (ebenfalls Ford) das Wertungsrennen.

... vor 40 Jahren



Einsatz für Sieg unbelohnt? Hunt in Jarama (vorerst) disqualifiziert

Formel 1 Der GP von Spanien endet mit dem ersten McLaren-Sieg für James Hunt in einem WM-Rennen. Oder doch nicht? Denn bei der Nachkontrolle wird festgestellt, dass der Hinterrahmen des vermeintlichen Siegers 18 Millimeter zu breit ist. Klare Folge: Disqualifikation! Aber McLaren geht in Berufung, und Niki Lauda darf sich nur unter Vorbehalt über seinen geerbten dritten Saisonsieg freuen. In der Tabelle liegt der Titelverteidiger mit 33 Punkten klar vorn. Patrick Depailler als WM-Zweiter hat erst zehn auf dem Konto.

Und Lauda siegt weiter – in Zolder jedoch wieder ohne irgendwelche Beigeschmücke. Gemäß Teamabsprache mit Ferrari-Kollege Clay Regazzoni hieß die Devise: Keine Dummheiten! So endete der GP von Belgien dann auch: Lauda vor Regazzoni und Jacques Laffite im Ligier.

Laudas WM-Vorsprung beträgt nun umgerechnet drei Siege: 27 Punkte vor Regazzoni.

Formel 2 Beim Großen Preis von Rom in Vallelunga dominieren die Fahrer mit einem Renault-V6 im Rücken. Jean-Pierre Jabouille holt seinen ersten Sieg vor Patrick Tambay und Alex Ribeiro im besten BMW-getriebenen March. Auf dem Salzburgring gibt es mit Michel Leclère, der den ersten Saisonserfolg feiert, ebenfalls einen Renault-Sieger. Dahinter Thrupton-Sieger Maurizio Flammini (BMW) und Tambay.

Sportwagen Während in der Sportwagen-WM für Prototypen Jochen Mass und Jacky Ickx auch in Imola mit ihrem Porsche 936 gewinnen, sieht es in der Marken-WM im Mai ganz anders aus. Sowohl in Silverstone als auch am Nürburgring feiert BMW: Auf der Insel gewinnt der Hermetite-BMW von John Fitzpatrick/Tom Walkinshaw, beim 1000-km-Rennen in der Eifel triumphieren

Dieter Quester und Albrecht Krebs im Schnitzer-BMW.

Rallye-WM Fünfter WM-Lauf, vierter siegreicher Hersteller: Bei der Akropolis-Rallye gewinnen Harry Källström/Claes-Göran Andersson (Datsun) vor den Locals Tasos «Siroco» Livieratos/Miltos Andriopoulos (Alpine) und Shekhar Mehta/Henry Liddon (Datsun).

Tourenwagen-EM Auch in Mugello und Brünn führt kein Weg an den BMW vorbei. In Italien gibt es einen Dreifach- und in der damaligen Tschechoslowakei einen Doppelsieg. Beide Male ganz vorn: Jean Xhenceval und Pierre Dieudonné (in Brünn zusätzlich Umberto Grano).

NASCAR Nach drei verschiedenen Siegern in drei April-Rennen ist auch der Folgemonat abwechslungsreich. Bei den vier Mai-Läufen feiern Buddy Baker (Talladega), Cale Yarborough (Nashville), Benny Parsons (Dover) und David Pearson (Charlotte) je einen Triumph.

des Automobilsports

... vor 30 Jahren



Entkam dem Startchaos und holte den Sieg in Spa: Mansell



Crash in Hessen mit Todesfolge: Ford RS200 von Surer/Wyder

... vor 50 Jahren



Anfangsphase des Monaco-GP: Surtees noch vor Sieger Stewart

Formel 1 Fast einen Start-Ziel-Sieg, abgesehen von ein paar boxenstoppbedingten Führungsrunden Ayrton Sennas (Lotus), feiert McLaren-Pilot Alain Prost beim GP Monaco. Teamkollege Keke Rosberg arbeitet sich vom achten Startplatz bis auf P2 vor und macht damit den Doppelsieg vor Senna perfekt. Eine Schrecksekunde gibt es, als Martin Brundle (Tyrell) und Patrick Tambay (Lola) sich in Mirabeau beharken, Tambays Auto das des Widersachers als Sprungschanze nutzt und sich in die Leitplanken überschlägt. Tambay bleibt dabei jedoch unverletzt.

Vier Tage später jedoch trauert die Fl: Elio de Angelis (Brabham), in Monaco noch mit Motorschaden ausgefallen, stirbt bei einem Testunfall in Le Castellet. Bei hoher Geschwindigkeit bricht der Heckflügel am Auto des Italiensers.

Der zweite Mai-GP in Spa liefert den nächsten Aufreger:

Beim Start kommt es zum Massencrash, der viele Favoriten zurückwirft. Nigel Mansell (Williams) kommt durch und holt sich seinen ersten Saisonsieg.

Rallye-WM Anfang des Monats steht die Korsika-Rallye auf dem Programm, doch am Ende rückt das sportliche Geschehen völlig in den Hintergrund. Henri Toivonen führt im Lancia Delta S4 die Rallye an, als er auf der 18. von 30 Etappen von der Strecke kommt und in eine Schlucht stürzt. Er und sein Beifahrer Sergio Cresto sterben, als das Auto explodiert. Unwichtige Sieger der Rallye werden Bruno Saby/Jean-François Fauchille (Peugeot). Es ist nach Portugal schon der zweite Unfall mit Todesfolge in dieser Saison.

Rallye Noch ein weiterer Mensch stirbt in diesem Monat in einem Gruppe-B-Rallyewagen: Marc Surer ist im Kampf um die Führung bei der Hessen-Rallye, als er bei hohem Tempo

in einen Baum crasht. Surer wird aus dem Auto geschleudert und überlebt mit Brüchen und Verbrennungen – muss seine Fl-Karriere jedoch aufgeben. Für Copilot Michel Wyder kommt dagegen jede Hilfe zu spät: Der Schweizer ist in den Überresten des brennenden Autos eingeschlossen und stirbt.

DTM Nach dem Triumph am Nürburgring siegt Mercedes-Pilot Volker Weidler auch beim Rennen auf der Berliner Avus.

Indy500 Mit einer Woche Verspätung durch Regen startet die 70. Ausgabe erst am 31. Mai. Im Duell um den Sieg setzt sich Bobby Rahal gegen Kevin Cogan durch. Jim Trueman, der schwer krebserkrankte Fahrzeug-eigentümer von Rahals Auto, stirbt nur elf Tage später.

NASCAR Bobby Allison (Talladega), Geoff Bodine (Dover) und Dale Earnhardt (Charlotte) heißen die Sieger der vier (zum Cup zählenden) Mai-Rennen.

Formel 1 Endlich hat das Warten ein Ende: Die Dreiliter-Ära in der Formel-1-WM beginnt mit dem GP von Monaco. Und keiner der neuen Dreiliter-Renner sieht die Zielflagge. John Surtees zeigt mit seinem Dreiliter-Ferrari zu Beginn des Rennens aber selbst auf dem verwinkelten Kurs das Potenzial der neuen Autos. Bis in die 15. Runde führt er, dann bricht das Differenzial und Verfolger Jackie Stewart übernimmt die Führung. Der Schotte im Zweiliter-BRM siegt am Ende souverän vor Lorenzo Bandini (Ferrari 2,4l) und seinem BRM-Teamkollegen Graham Hill.

Formel 2 Einen Brabham-Fünffachsieg gibt es beim Großen Preis von Limburg in Zolder. Jack Brabham gewinnt knapp vor Denis Hulme (beide Honda) und den drei Cosworth-befeuerten Brabhams von Jochen Rindt, Kurt Ahrens und Alan Rees. In Crystal Palace (London) siegt Jack Brabham wieder knapp vor Hulme; Rees auf P3.

Sportwagen-WM Die 50. Auflage der Targa Florio ist eine der abwechslungsreichsten überhaupt. In der dritten von zehn Runden auf dem 72 km langen Kurs auf Sizilien beginnt es heftig zu regnen, und die Führung zwischen den diversen Porsche und Ferrari wechselt ständig – bis am Ende praktisch alle Favoriten nach und nach ausfallen. So heißen die Überraschungssieger Herbert Müller/Willy Mairesse im Porsche Carrera 6 der Genfer «Scuderia Filipinetti». Den zweiten WMLauf des Monats, die 1000 km von Spa, gewinnen Mike Parkes/Ludovico Scarfiotti in ihrem Ferrari 330 P3.

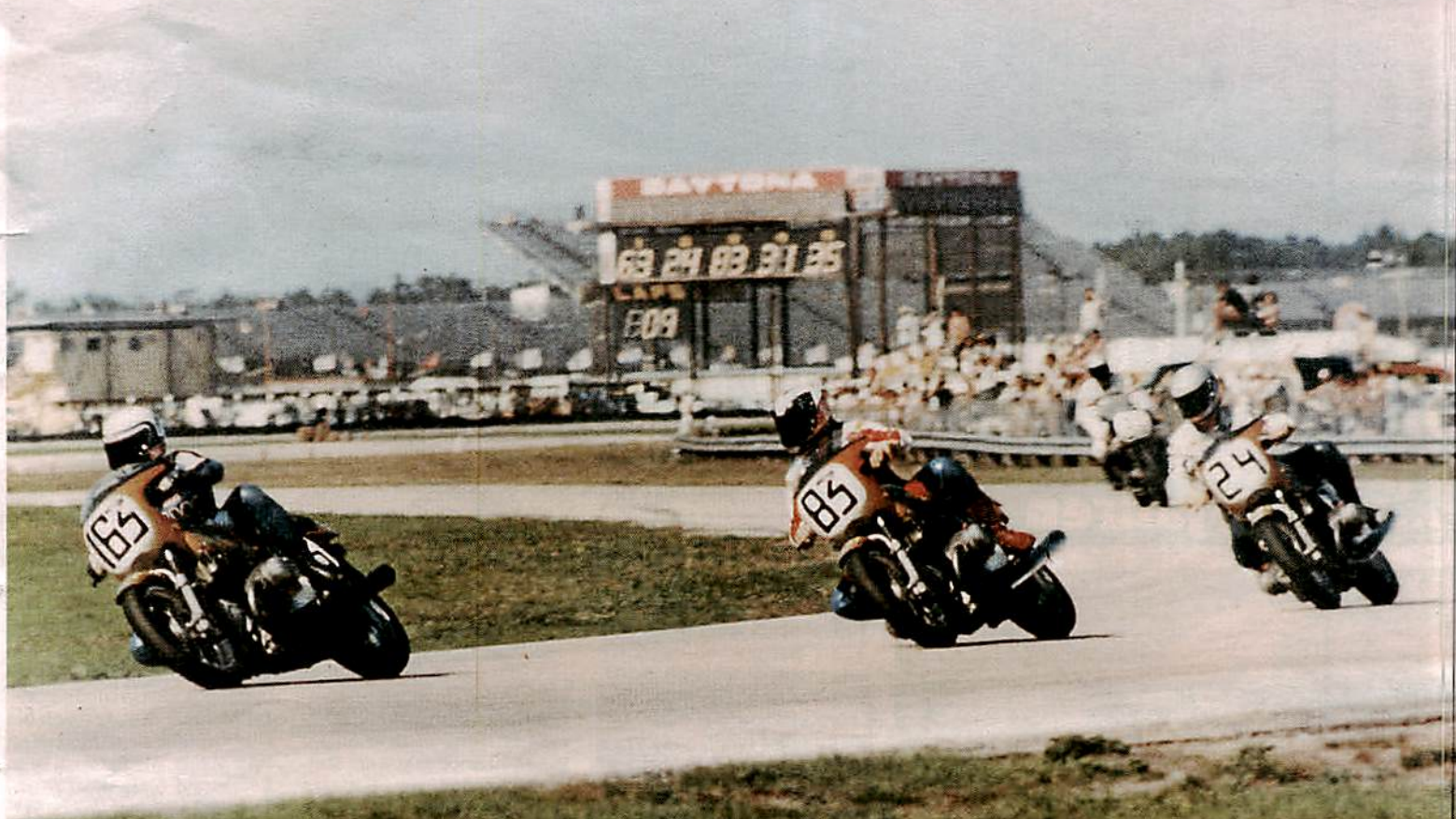
Rallye-EM Die 37. Int. Österreichische Alpenfahrt endet mit einem weiteren Mini-Sieg. Paddy Hopkirk/Ron Crellin gewinnen vor den deutschen Gespannen Wallrabenstein/Müller (Porsche) und Burkhardt/Koch-Bodes (Ford). Bei der Akropolis-Rallye holen Bengt Söderström/Gunnar Palm und

Roger Clark/Brian Melia einen Doppelsieg der Ford Cortina Lotus vor Hopkirk/Crellin.

Indy 500 Mit einem Massencrash gleich in der ersten Runde startet das Rennen mit einem Knalleffekt. Glück im Unglück: In dem Chaos, bei dem elf Autos ausfallen, werden weder Zuschauer noch Piloten ernsthaft verletzt. Als das Rennen nach umfassenden Aufräumarbeiten wieder freigegeben ist, wechseln sich vor allem Lloyd Ruby und Jim Clark im Kampf um die Spitze ab. Dann übernimmt Jackie Stewart das Zepter, ehe im Finish Lola-Ford-Kollege Graham Hill die Führung erobert und beim ersten Indy-500-Start gleich den Sieg holen kann.

NASCAR Im Mai finden insgesamt sechs Läufe der Grand National Series statt. Je zwei Siege sichern sich Richard Petty (Hampton/Macon) und David Pearson (Richmond/Moyock). Je einmal gewinnen Darel Dieringer (Monroe) und Marvin Panch (Charlotte).

Daytona 1976: Das BMW-Trio Reg Pridmore, Steve McLaughlin und Garry Fisher vor Cook Neilsons Ducati



40 Jahre AMA Superbike

Days of Thunder

Von IMRE PAULOVITS

1976 kam eine neue Klasse in die US-Meisterschaft, die von Beginn an begeisterte. Die großen, serien-nahen Superbikes und ihre Fahrer veränderten die Welt des Motorsports.

Daytona Speedweek 1976: Einen Tag vor dem großen 200-Meilen-Rennen steht ein Feld von schweren und lauten Viertakt-Bikes in der Startaufstellung unter der Steilkurve. Dann preschen die brüllenden Zweizylinder von BMW, Ducati und Moto Guzzi sowie die schreienden Vierzylinder-Kawasaki und -Honda davon. Die drei BMW R 90 S von Reg Pridmore, Steve McLaughlin und Garry Fisher hängen bald das restliche Feld ab. Schließlich schert McLaughlin geschickt aus dem Windschatten von Pridmore aus und gewinnt um eine Radlänge.

Was die Zuschauer vor etwas mehr als 40 Jahren im Daytona Superspeedway erlebten, war der Beginn einer spektakulären Erfolgsgeschichte, die bald das Gesicht des amerikanischen, und dann des weltweiten Motorsports verändern sollte. Superbike Production hieß die Klasse, die fortan einen Meisterschafts-Status von der US-Sporthoheit AMA erhielt. Doch so ganz trauten sich die Offiziellen nicht an den Namen heran, den die Fans dieses Spektakels ihr schon längst gegeben hatten: Superbikes.

In der Hitze Kaliforniens

Begonnen hatte das Ganze schon gut fünf Jahre zuvor. Mit dem Motorrad-Boom in den USA bauten die Engländer, Italiener, Deutschen, und bald auch die Japaner, immer größere und sportlichere Motorräder. Da sich zur gleichen Zeit der Zweitakter im Motorsport immer

mehr durchsetzte, widmeten sich viele Viertakt-Spezialisten mehr diesen Straßen-Bikes. Kalifornien war dabei ein besonderer Brennpunkt. In der «California Hot Rod Gang» tummelten sich hochkarätige Tuner wie der italienische Moto-Guzzi- und Ducati-Papst Reno Leoni, der Japaner Hideo «Pops» Yoshimura, sowie die beiden rennfahrenden Journalisten Cook Neilson und Phil Schilling.

Die AFM, ein Club-Verband in Kalifornien, veranstaltete dazu Rennen mit serien-nahen Big-Bikes, bei denen sie sich nach Herzenslust austoben konnten. Diese Heavyweight-Production-Rennen waren so spektakulär, dass sie bald auch von Veranstaltern außerhalb von Kalifornien ins Rahmenprogramm aufgenommen wurden. So gelangten sie 1975 auch nach Daytona.

Dass sich mit Steve McLaughlin und Cook Neilson zwei große Vermarktungstalente un-

ter den Fahrern befanden, tat ihr Übriges für die Popularität dieser Rennen. So wuchs die Fangemeinde der Superbikes dank Neilsons Zeitschrift Cycle und McLaughlins TV-Connections schnell. Die AMA selbst hatte sich mit Serienklassen bis 350, 750 und über 750 ccm versucht, für 1976 bündelten sie all diese Erfahrungen und brachten die Tausender-Silhouettenformel.

Dank ihr sahen die Bikes aus wie die aus dem Laden an der Ecke. Sie mussten auch den Rahmen des Serienmotorrades haben. Weil diese aber mit Verstrebungen und Knotenblechen verstärkt werden durften und im Motoreninneren so ziemlich alles erlaubt war, entstanden richtig potente Renngeräte.

Japan gegen Europa

Dass BMW 1976 mit der eher konservativen R 90 S alles in Grund und Boden fuhr, lag an dem gewaltigen Aufwand, den

der US-Importeur Butler & Smith, der früh das Marketing-Potenzial der Superbikes erkannte, betrieb, und an dem Personal, das er anheuerte. Der in die USA ausgewanderte Deutsche Udo Gietl war Ingenieur bei der NASA, bevor er sich zum Rennmotorenspezialisten entwickelte. In unendlich vielen Prüfstandsstunden brachte er die serienmäßigen 67 PS der R 90 S mit teils radikalen Lösungen am Kurbeltrieb und Zylinderkopf auf 105 Rennpferde. Sein Kollege Todd Schuster brachte das Fahrwerk der «Gummiku» auf einen genauso hohen Stand, und so war gegen sie kein Kraut gewachsen. All dies entstand aber nicht über Nacht. Es gab schon ein 1971 begonnenes und wegen der Zweitakter wieder eingestelltes Formula-750-Projekt, dessen Entwicklungsteile in das Superbike einfließen.

Pridmore gewann den ersten Meistertitel der US-Superbikes,



Immer viel Spektakel: McLaughlins BMW in ungesunder Lage 1976



Japan gegen Europa: Pridmore (Kawasaki) vor Baldwin (Moto Guzzi), Ritter und Buell (Ducati) 1977



Wes Cooley auf der Yoshimura-Suzuki GS 1000 S: AMA-Superbike-Champion 1979 und 1980



Power is nothing without control: Kawasakis Eddie Lawson 1981

doch so vorahnd Butler & Smith beim Superbike-Einstieg waren, so sehr sahen sie auch die Zukunft kommen und zogen sich nach der ersten Saison wieder zurück. Denn Pops Yoshimura hatte schon 1976 über 140 PS aus dem Kawasaki-Vierzylinder-Motor herausgekitzelt. Aber mit dem Wackelfahrwerk der Z1 konnten die nicht auf den Boden gebracht werden. Dafür entwickelte Yoshimuras junger Pilot Wes Cooley einen Fahrstil, bei dem er im Gegensatz zu seinen Kollegen nicht in runden Bögen um die Kurven fuhr, sondern unter großem Gewackel hineinbremste, und genauso mit qualmendem Hinterreifen wieder herausbeschleunigte.

Pridmore ging 1977 zu Racrafters-Kawasaki, wo Pierre DesRoches die Z 1000 zähmen konnte. Cook Neilson gewann zwar mit der Ducati den Auftakt in Daytona, doch die Tage der Zweizylinder waren gezählt.

Pridmore verteidigte seine Titel 1977 und 1978 mit dem Vierzylinder, während Yoshimura zu Suzuki wechselte. McLaughlin gewann gleich das erste Rennen der Yoshimura-Suzuki GS 750 in Laguna Seca 1977, als dann die GS 1000 kam und Yoshimura das Fahrwerk in den Griff bekam, wurde Wes Cooley zum Mann, den es zu schlagen galt.

Die Außerirdischen kommen

Welches Niveau die Amerikaner erreicht hatten, zeigte Cooley 1980 in Imola, wo er mit dem Hochlenker-Superbike gegen die TT-F1-Bikes aus Europa antrat, und obwohl diese allesamt Spezialfahrwerke hatten, über rundete er das gesamte Feld. Das Gleiche vollführte er gemeinsam mit Graeme Crosby bei den 8 Stunden von Suzuka.

In den Staaten hatten die Superbikes währenddessen den völligen Durchbruch inklusive Werksbeteiligung geschafft.

McLaughlin überredete Honda zum Einstieg und verpflichtete für sie Freddie Spencer. Kawasaki hatte mit Tuner Rob Muzzy einen Mann gefunden, der dank seiner Dirt-Track-Erfahrung die Leistung zu zähmen wusste. Mit Eddie Lawson brachten sie ein weiteres Supertalent in die Serie. 1980 konnte Cooley die beiden Youngster noch hinter sich halten, dann wurde Lawson zweimal Meister. Der Rest ist Geschichte.

Freddie Spencer überrannte die 500er-WM, bevor auch Lawson und sein Nachfolger Wayne Rainey dorthin kamen. Die Tage des Donners hatten so einen langen, weltweiten Nachhall. 1988 betraten dann nicht nur die Piloten, sondern auch die Superbikes selbst die WM-Bühne. Und was die erste Ära der AMA-Superbikes zur Entwicklung von Serienmotorrädern beitrug, kann gar nicht hoch genug eingestuft werden. ♦

NACHGEHAKT BEI Steve McLaughlin

(67/USA) Der Ex-Rennfahrer und Promoter über die Anfänge der AMA-Superbikes und ihre Auswirkung.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie war die erste AMA-Superbike-Saison? Wir waren nach wie vor nur eine Support-Klasse, unser Rennen war schon am Freitag. Die Fahrer der Formula 750 schauten auf uns herunter, wie auf Clubracer. Einige versuchten sich dann nebenbei auch bei uns, weil sie meinten, sie könnten gewinnen, haben sich dann aber eine blutige Nase geholt.

? Warum haben sich die Superbikes so schnell zur Top-Klasse gemausert? Es lag an dem Material der

Japaner. Yamaha hatte die Produktion der TZ 750 eingestellt, von Kawasaki und Suzuki gab es auch keine 750er-Production-Racer zu kaufen. Superbikes gab es zu einem erschwinglichen Preis, so wuchs die Klasse schnell.

? Warum brachte AMA-Superbikes so viele spätere Weltmeister hervor? Die USA waren damals der größte Motorradmarkt der Welt. Es war viel Geld da, so hatten wir früher sichere Rennstrecken als die Europäer. Es gab sehr viele Rennfahrer, und dass die meisten auch Dirt Track fuhren, war auch kein Nachteil.

FAN SHOP

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

< Siegerwagen von Monaco

Spark hat den Siegerwagen von Michael Schumacher vom Monaco-GP 1994 in 1:43 verkleinert. Aufkleber von Zigarettensponsor Mild Seven für Airbox und Heckflügel sind beigelegt. Rund 60 Euro, 1:43, im Fachhandel. Weitere Infos: www.sparkmodel.com



Rauch über McQueen >

Siegfried Rauch, der im Filmklassiker «Le Mans» den unnachgiebigen Rivalen von Steve McQueen spielt, erzählt in diesem Buch, wie es damals wirklich war. 29,90 Euro, 208 Seiten, deutsch, ISBN: 978-3-667-10462-5 bei: www.delius-klasing.de



< Red Bull Air Race in 1:43

Modellautoanbieter Spark wagt sich an ein neues Umfeld im Motorsport. Der Marktleader bringt demnächst die ersten Fliegermodelle vom Red Bull Air Race auf den Markt. Rund 75 Euro, ab Juni im Fachhandel. Weitere Infos: www.sparkmodel.com



Auf 500 Stück limitiert >

Und noch eine Neuheit von Spark, die schon bald großen Sammlerwert haben wird: der Porsche GT3-R No. 33 vom 24h-Rennen in Spa 2012 im Design von «Antoine le Pilote». Rund 60 Euro, ab Juni im Fachhandel, limitiert auf 500 Stück, Adresse siehe oben



< Sieben Stunden Action

Motocross-Fans aufgepasst: Der offizielle Rückblick auf die Motocross-WM 2015 ist da – das heißt sieben Stunden Spannung, Hintergründe und jede Menge actiongeladene Aufnahmen. 8,49 brit. Pfund (Sonderangebot), Doppel-DVD, bei: www.dukevideo.com



90 Jahre Nürburgring >

Autor Hartmut Lehbrink erzählt in diesem Buch von der 90-jährigen Geschichte der «Grünen Hölle» – und der Stars des Rennsports, die auf dem Nürburgring um ihr Überleben gefahren sind. 49,90 Euro, 240 S., ISBN: 978-3-667-10546-2, bei: www.delius-klasing.de



Namen & Nachrichten

Rossi löst Versprechen ein

»» **Valentino Rossi** Der neunfache Weltmeister und seine Entourage sind zwar voll auf das Siegen konzentriert, haben aber trotzdem ein Auge dafür, was um sie herum passiert, vor allem daheim. So hatte Flavio Fratesi, Vorsitzender des Valentino-Rossi-Fanclubs vor der Abreise nach Jerez einem krebskranken Jungen im Onkologischen Kinderkrankenhaus von Parma versprochen, dass wenn

Rossi in Jerez gewinnt, er den Siegerpokal bekommt. Gleich nach der Rückreise übergab Fratesi dem Jungen namens (ausgerechnet) Lorenzo den Pokal zusammen mit einem signierten T-Shirt und einer Baseball-Kappe.

»» **Michael Bräutigam** Der MSA-Redakteur, der sonst über Rennen schreibt, durfte vergangenes Wochenende selbst einmal ins Rennge-schehen eingreifen. Im Deutschen Tourenwagen

Cup (DTC) am Sachsenring pilotierte er für das Team Bastuck Motorsport einen Ford Fiesta aus der Superproduction-Klasse. Auf der anspruchsvollen Berg- und Talbahn war der MSA-Mann erstmals selbst unterwegs. Im ersten Rennen fiel er in der ersten Runde vom achten Startplatz nach einem Fahrfehler zurück und fuhr wieder bis auf P8 nach vorne. Im zweiten Lauf kämpfte er um Platz 5, als eine Antriebswelle abscherete. ♦ IP/MSA



Flavio Fratesi (2. v. li.) löste sein Versprechen ein und gab Rossis Jerez-Siegerpokal im Spital ab

LESERBRIEFE

Fehler bei Rahal

Zum IndyCar-Rennen in Alabama, MSA 19/2016

Zum IndyCar Rennen in Birmingham, Alabama, ich bin etwas irritiert über eure Meinung zum Duell Pagenaud/Rahal. Habt Ihr ein anderes Rennen gesehen als ich? Beim ersten Kontakt Pagenaud/Rahal gehe ich noch voll mit euch. Da war Pagenaud sehr optimistisch in der Rechtskurve. Der Kontakt geht voll auf seine Kappe. Aber beim nächsten Duell: Rahal fuhr im Links-Turn die innere Linie hinter dem zu überrundenden Fahrzeug, während Pagenaud die äußere Linie für einen Angriff wählte. Meiner Meinung nach stimmte bei Rahal das Timing für die Überrundung nicht ganz, denn er ruinierte sich den Frontflügel. Pagenaud, der schon rechts neben ihm im Angriff war, hätte nur noch auf den Rasen ausweichen können. Der Fehler lag hier eindeutig bei Rahal! Bernd Zipperling, D-57074 Siegen

Rahal übermotiviert

Zum IndyCar-Rennen in Alabama, MSA 19/2016

Ich kann Ihnen nicht ganz beipflichten. Der Versuch

eines Überholmanövers in Runde 82 von Rahal gegen Pagenaud war wohl in diesem Streckenteil vor der Schikane ein bisschen sehr übermotiviert. Das Manöver in Runde 86 von Pagenaud gegen Rahal war bis nach dem Vollzug absolut korrekt von Pagenaud. Sehr hart ist danach #15 Rahal gefahren und hat dabei die #41 Hawksworth, der überrundet wurde, berührt. Die Rennleitung hat das Rennen laufen lassen! Derartige Berichte können schon mal entstehen, da man den Wagen #15 Dallara-Honda von Graham Rahal mal schnell zu einem «Dallara Chevy» umtauft! Ulrich Breuer, D-10829 Berlin

Einmaliger Binder

Zur Titelseite «Der Doktor ist zurück», MSA 19/2016

Ich finde, auf diese Titelseite gehört groß die Leistung von Brad Binder in der Moto 3 erwähnt. Nicht nicht mal magere zwei Spalten im Blattinneren. Das muss ihm erst einmal einer nachmachen – auch der «große Dottore»: von Platz 35 zum Sieg – einmalig! Auch der Nachwuchs freut sich und ist motiviert, wenn solch eine tolle Leistung

entsprechend gewürdigt wird. Helmut und Renate Tschank, A-2443 Leithaprodersdorf

1977 statt 1976

Zu «Was macht eigentlich...?», MSA 19/2016

Ihnen ist bei ihrem Bericht über John Watson ein Fehler unterlaufen. Im Jahr 1976 siegte Brambilla auf March nach Abbruch wegen wolkenbruchartigen Regenfällen beim Großen Preis von Österreich. John Watson gewann 1977 auf Penske den Grand Prix von Österreich. Er ließ sich aufgrund des Sieges seinen Vollbart abrasieren. Watson fuhr 1978 und 1979 mit Niki Lauda im Brabham-Team. 1980 wechselte er zu McLaren und fuhr dort mit dem jungen Alain Prost, der sein erstes Jahr in der F1 bestritt. Alois Kraller, D-84529 Tittmonng

KONTAKT

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

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)

Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffer

Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Döbes, Martin Grubler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schläng, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, IAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer

Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eiberger

Anzeigeneitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:
 D2D Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gütenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskäuf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
 Telefax 07 11-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488



Jordan 1991: Eddie Jordan, Andrea de Cesaris, Gary Anderson

Vor 25 Jahren. Was HaasF1 heute ist, war Jordan Grand Prix 1991: ein Neueinsteiger, der auf Anhieb Top-Ergebnisse erzielte. Inzwischen ist das GP-Debüt des heute als TV-Kommentator «arbeitenden» Eddie Jordan 25 Jahre her. Grund genug, im Archiv nach einem passenden Filmchen zu suchen. «This is your Life» ist zwar schon ein paar Jahre alt, widerspiegelt aber den exzentrischen Jordan passend. Übrigens: Die Sendung, die viele Stars und Sternchen ehrte, feierte 1952 unter demselben Namen im US-TV Premiere und wurde später vom britischen Fernsehen reaktiviert. Unter derselben Rubrik findet man noch ein paar andere Berühmtheiten aus der Formel 1.

Youtube.com Eddie Jordan – This is your Life

TERMINE

AUTOMOBIL

6.-8.5.	Rallye/ERC, Rallye Akropolis	EM	GR
6./7.5.	Rallye/DRM, Rallye Sulinger Land	DM	D
6./7.5.	TCR International Series, Spa Francorchamps	B	B
7.5.	WEC/Langstrecke, 6h Spa Francorchamps	WM	M
7./8.5.	DTM, Hockenheim	DM	D
7./8.5.	Porsche Carrera Cup, Hockenheim	D	D
7./8.5.	Audi Sport TT Cup, Hockenheim	D	D
7.5.	12h Serie, Zandvoort	NL	NL
8.5.	WTCC/Tourenwagen, Marrakesch	WM	MAR
8.5.	Rallycross, Hockenheim	WM	D
8.5.	NASCAR, Kansas City/Kansas	USA	USA
8.5.	Blancpain GT Series Sprint Cup, Brands Hatch	GB	GB

MOTORRAD

5.5.	Speedway, Mureck	EM	A
5.5.	Speedway/Bundesliga, Wolfslake	DM	D
5.5.	Speedway/Best Pairs, Landshut	D	D
5.5.	Grasbahn, Lüdinghausen	D	D
5.5.	Sandbahn, Herxheim	D	D
7.5.	Moto3-Junior, Le Mans	WM	F
7.5.	Supercross, Las Vegas/Nevada	WM	USA
7.5.	Speedway, Kings Lynn	WM	GB
7.5.	Speedway, Slangerup	WM	DK
7.5.	Speedway, Tereziano	WM	I
7.5.	Speedway, Moorwinkelsdamm	D	D
7.5.	Speedway, Wittstock	D	D
8.5.	MotoGP/Moto2/Moto3, Le Mans	WM	F
8.5.	Motocross, Teutschenthal	WM/EM	D
8.5.	Motocross/Gespanne, Kramolin	WM	CZ
8.5.	IDM/Superbike/Superstock, Nürburgring	DM	D
8.5.	Supermoto, Roggwil	SM	CH

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 3.5.
 18.30 Formel 1, Großer Preis von Sotschi (RUS), Rennen (W) SKY SPORT 2

DONNERSTAG, 5.5.
 3.05 Doku «Rallye – die tödlichen Jahre» N-TV

FREITAG, 6.5.
 15.15 24h Serie, Zandvoort (NL), Rennen (live) MOTORS TV
 19.30 TCR International Series, Spa (B), Rennen 1 (Aufz.) MOTORS TV

SAMSTAG, 7.5.
 8.40, 13.50 24h Serie, Zandvoort (NL), Rennen (live) MOTORS TV
 12.20 TCR International Series, Spa (B), Rennen 2 (live) MOTORS TV
 14.00 Langstrecken-WM, Spa Francorchamps (B), Rennen (live) MOTORS TV
 15.35 DTM/Tourenwagen, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) ARD

16.45 24h Serie, Zandvoort (NL), Rennen (live) MOTORS TV
 17.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Marrakesch (MAR), Qualifikation (W) EUROSPORT 2
 18.15 Langstrecken-WM, Spa Francorchamps (B), Rennen (live) MOTORS TV
 19.00 Langstrecken-WM, Spa Francorchamps (B), Rennen (live) EUROSPORT 1
 23.00 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), 1. Rennen (Zus.) SPORT 1
 23.30 ADAC GT Masters, Sachsenring (D), 1. Rennen (Zus.) SPORT 1

SONNTAG, 8.5.
 13.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Marrakesch (MA), Qualifikation (W) EUROSPORT
 14.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Marrakesch (MA), Rennen 1 (live) EUROSPORT
 14.15 DTM/Tourenwagen, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) ARD
 17.45 Tourenwagen-WM/WTCC, Marrakesch (MA), Rennen 2 (live) EUROSPORT
 21.15 Rallye-Europameisterschaft, Rallye Akropolis (GR) (Zus.) EUROSPORT
 23.45 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), 2. Rennen (Zus.) SPORT 1

MONTAG, 9.5.
 0.15 VLN/Langstrecke, 4h Nürburgring (D), Rennen (Zus.) SPORT 1
 09.45 Blancpain GT Series Sprint Cup, Brands Hatch (GB) (Aufz.) EUROSPORT

MOTORRAD

DIENSTAG, 3.5.
 17.30, 21.00 Superbike-WM, Imola (I), 1. und 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

MITTWOCH, 4.5.
 8.00 Motocross-WM, Kegums (LV), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

14.00, 21.30 Superbike-WM, Imola (I), 1. und 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

DONNERSTAG, 5.5.
 12.00 Superbike-WM, Imola (I), 1. und 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 1
 20.00 Motorrad-WM, Ausblick auf das Wochenende in Le Mans (F) EUROSPORT 1

1. Freies Training (live) EUROSPORT 2

FREITAG, 6.5.
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Le Mans (F), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Le Mans (F), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Le Mans (F), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 11.45 Motorrad-WM, Ausblick auf das Wochenende in Le Mans (F) EUROSPORT 2
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Le Mans (F), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Le Mans (F), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Le Mans (F), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2

SAMSTAG, 7.5.
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Le Mans (F), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Le Mans (F), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Le Mans (F), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 11.45 Motorrad-WM, Vorbereiche zu den Qualifikationsläufen (live) EUROSPORT 2
 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Le Mans (F), Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 13.15 Motorrad-WM/MotoGP, Le Mans (F), Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Le Mans (F), Qualifikation (live) EUROSPORT 2

SONNTAG, 8.5.
 12.45 Motocross-WM/MX2, Teutschenthal (D), 1. Rennen (live) MOTORS TV
 13.45 Motocross-WM/MXGP, Teutschenthal (D), 1. Rennen (live) MOTORS TV
 15.45 Motocross-WM/MX2, Teutschenthal (D), 2. Rennen (live) MOTORS TV
 16.45 Motocross-WM/MXGP, Teutschenthal (D), 2. Rennen (live) MOTORS TV
 08.30 Motorrad-WM, Le Mans (F), Warm-up (live) EUROSPORT 2
 10.00 Motorrad-WM, Le Mans (F), Vorbereiche zu den Rennen (live) EUROSPORT 2
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Le Mans (F), Rennen (live) EUROSPORT 2
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Le Mans (F), Rennen (live) EUROSPORT 2
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Le Mans (F), Rennen (live) EUROSPORT 2
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Le Mans (F), Rennen (live) SRF 2
 13.50 Motorrad-WM/MotoGP, Le Mans (F), Rennen (live) SRF 2

MONTAG, 9.5.
 19.15 Motorrad-WM/MotoGP, Le Mans (F), Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 15./16. Mai, AvD Wolfsfelder Bergrennen; 27.-29. Mai, ADAC 24-Stunden-Rennen Nürburgring. Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



IM NÄCHSTEN HEFT / 10.05.2016

AUTOMOBIL
 Langstrecken-WM: 6h Spa
 DTM: Auftakt in Hockenheim

MOTORRAD
 Motorrad-WM: Lauf in Le Mans

MOTORSPORT
aktuell

ALLESKÖNNER

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus **Steckschlüsselsatz GRATIS** dazu!

GRATIS

MANNESMANN-Steckschlüsselsatz
130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschraubere und Bit-Adapter.



BRÄUER
MANNESMANN
WERKZEUGE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Viktor Brand, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beladung, Betreuung und Kassaservice durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Mühlweg 10 (Postfach), 70138 Stuttgart, Dr. Michael Rathje, Dosternstraße 1, 20355 Hamburg, als elektronischer Zustellnehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509367

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.50 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52,50 €; CH: 74.50 SFr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, den **MANNESMANN-Steckschlüsselsatz**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname

Geburtsdatum

Straße, Nr.

PLZ

Wohnort

Telefon

E-Mail

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab eine **GRATIS-Ausgabe:**

IBAN

BIC

Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 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 bezahle per Rechnung.

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

Datum

Unterschrift

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