

# MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



**Formel 1**  
**Viel Glück für Alonso  
 bei Horror-Crash** S. 5



**MotoGP**  
**Lorenzo siegt in Katar,  
 Rossi macht weiter** S. 26

**Formel 1 - GP von Australien / Mercedes-Doppelsieg nach Ferrari-Doppelführung**

# Alles beim Alten?

Auf den ersten Blick hat sich in der Formel 1 nicht viel verändert. Rosberg (Bild) und Hamilton feierten beim Saisonauftakt in Melbourne einen Doppelsieg. Doch Ferrari und Vettel sind nah dran. Die Saison 2016 könnte zu einem echten Knüller werden. Das sieht auch Mercedes-Teamchef Toto Wolff so. **Ab S. 4**

Jeden  
Dienstag  
neu

**motorsport-  
aktuell.com**

**Zum Herausnehmen**  
**Alle Motorrad-Termine  
 auf einen Blick** S. 24

**Sportwagen**  
**Ligier-Triumph bei  
 den 12h Sebring** S. 16

**Moto2**  
**Sensationell! Lüthi  
 gewinnt Auftakt** S. 30

**Panorama - Serie**  
**Superkarts: Formel 1  
 im Taschenformat** S. 42



## LIEBE LESER!

Auf den ersten Blick ist am Wochenende alles beim Alten geblieben. Oder etwa nicht? Weltmeister Jorge Lorenzo siegte beim Auftakt der MotoGP in Katar (ab Seite 26). Und Mercedes feierte einen Doppelsieg beim ersten GP des Jahres in Down Under (ab Seite 4). Doch ganz «Business as usual» war der Aufgalopp beider Paradedisziplinen nicht. Der Mercedes-Triumph war ein hartes Stück Arbeit, weil Ferrari den Silbernen gewaltig auf die Pelle gerückt ist. Und auch Lorenzo hatte in der Wüste keinen Spaziergang hinter sich, als er nach 22 Runden die Ziellinie überquerte. Zwei ganz große Storys schrieben am Wochenende auch Valentino Rossi und Fernando Alonso. «Der Doktor» hat seinen Vertrag bei Yamaha verlängert (Seite 23). Und der McLaren-Pilot überlebte in Australien einen Mega-Crash ohne Kratzer (Seite 5). Außerdem war da noch Tom Lüthi. Der Schweizer sicherte sich in Katar den Sieg in der Moto2 (Seite 30). Wir meinen: So kann's weitergehen. Wenn auch einen Tag später. Denn Ausgabe 15 erscheint wegen Ostern erst am Mittwoch (30. März).

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger  
Chef vom Dienst



WER? Tom Kristensen (DK)  
WO? Sebring (USA)

WAS? Eine weitere Auszeichnung für Mister Sportwagen

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Was ist am Boxenfunk noch erlaubt S. 3
- FORMEL 1 Rosbergs Sieghing am seidenen Faden S. 4
- FORMEL 1 Wie kam es zum Alonso-Mega-Crash? S. 5
- FORMEL 1 Sauber – mit dem Rücken zur Wand S. 6
- FORMEL 1 Technikdetails vom GP Australien S. 8
- FORMEL 1 Interview mit Rookie Pascal Wehrlein S. 10
- FORMEL E Spannt BMW mit Andretti zusammen? S. 14
- LANGSTRECKEN-WM Erstes Gipfeltreffen steht bevor S. 14
- 12H SEBRING Wie in Daytona – Ligier siegt S. 16
- RALLYE-WM Die «Deutschland» zieht um S. 20

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Rossi verlängert um zwei Jahre; KTM holt Bradley Smith S. 23
- RENNTERMINEN 2016 Der Motorrad-Jahreskalender S. 24
- MOTOGP Wie Lorenzo beim Auftakt gewann S. 26
- MOTOGP Flügel bald eingeschränkt? S. 28
- MOTO2 Tom Lüthi sichert sich Sieg in Katar S. 30
- MOTO3 Antonelli setzt sich durch, Öttl in Top 10 S. 32
- SUPERBIKE-WM Interview mit Markus Reiterberger S. 35
- ISSPEEDWAY Titelvergabe beim GP in Inzell S. 37

## PANORAMA

- SERIE Crazy Racing: Superkarts S. 42
- TRACKTEST Wir führen den KTM X-Bow GT4 S. 44
- BOXENGEFLÜSTER Fanshop, Namen & Nachrichten, Leserbrief S. 46
- IMPRESSUM S. 47
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 47

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:  
SUTTON-IMAGES.COM

## KONTAKT

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

MOTOR  
SPORT  
aktuell



WER? Koichi Tsuji (J), Valentino Rossi (I), Lin Jarvis (GB) und Massimo Meregalli (I)

WO? Doha (Q)

WAS? Vertragsverlängerung des neunfachen Weltmeisters



WER? Fernando Alonso (E)  
WO? Melbourne (AUS)

WAS? Der McLaren-Pilot fliegt nach einer Kollision mit Gutiérrez unkontrolliert in die Abschränkungen, bleibt aber unverletzt

## Formel 1

# Immer weniger Infos

Von MICHAEL SCHMIDT und  
CHRISTIAN EICHENBERGER

**Die FIA hat den Katalog mit den Funksprüchen, die erlaubt sind, nochmals verschärft. Die meisten Fahrer freut's. Nico Rosberg sagt: «Jetzt sind wir keine Marionetten mehr!»**

Den Vorwurf hört man seit Jahren. Und überall, wo Fans befragt werden, kommt man zum selben Ergebnis: Der Pilot soll wieder mehr ins Zentrum rücken. Weg mit dieser «Fernlenkung»! Die Fahrer sollen ihre eigenen Entscheidungen treffen müssen.

So wie in der MotoGP. Da gibt es keinen Funkverkehr. Der Fahrer muss mit Anzeigetafeln und einem Display am Lenker klarkommen, wobei auf dem Display auch nur Rundenzeiten angezeigt werden dürfen. Demnächst soll es in der MotoGP noch Warnsignale von der Rennleitung geben, mehr Infos kriegen die Fahrer nicht.

Ganz so weit will man in der Formel 1 (leider) nicht gehen. Doch vor dem Saisonauftakt in Australien hat die FIA die Liste der erlaubten Funksprüche nochmals überarbeitet und an alle elf Teams verschickt. Von den ursprünglich 31 erlaubten Durchsagen (seit Belgien 2015) sind noch 24 übrig geblieben:

1. Bestätigung an den Fahrer, dass seine Nachricht empfangen wurde.
2. Information über ein kritisches Problem mit dem Fahrzeug. Sie darf nur dann an den Fahrer weitergeleitet werden, wenn der Schaden kurz bevorsteht und einen Ausfall zur Folge haben wird.



Die gute alte Boxentafel: Braucht der Fahrer wirklich mehr Infos?

3. Information über Beschädigungen am Auto.
4. Anweisung, auf ein Notprogramm umzuschalten, sollte ein Fehler mit einem Sensor vorliegen. Das Umschalten darf das Auto nicht verbessern.
5. Anweisung, an die Box zu kommen, um das Auto zu reparieren oder abzustellen.
6. Information über ein technisches Problem am Auto eines Gegners.
7. Information über blaue, gelbe oder rote Flaggen und den Einsatz des Safety Cars.
8. Weiterleiten von Informationen der Rennleitung, z. B. das Herunterzählen der Zeit

9. Information über feuchte Stellen oder Trümmerteile auf der Strecke.
10. Wetterinformationen.
11. Information über die Runden- und Sektorzeiten des Fahrers.
12. Information über die Rundenzeit des Gegners.
13. Warnung vor Verkehr und Informationen über Abstände zu anderen Fahrern, sowohl im Training als auch im Rennen.
14. Anweisung, mit anderen Fahrern Plätze zu tauschen.

15. Anweisung über verbleibende Runden oder Zeit bis zum Ende des Trainings oder des Rennens.

16. Information über die Position im Training/Rennen.  
17. Kommandos wie «PUSH HARD» oder «PUSH NOW» oder «TAKE IT EASY». FIA-Sicherheitschef Charlie Whiting warnt die Teams gleichsam, dass jedes dieser Kommandos auf den Verdacht hin untersucht wird, eine codierte Nachricht für einen anderen Zweck zu sein.

18. Anweisung, dass der Fahrer zum Boxenstopp kommen soll. Dieses Kommando darf nur in der Runde des Stopps gegeben werden, nicht vorher.

19. Anweisung, den Boxen-Speed-Limiter einzuschalten oder die Reifen-Einstellungen am Lenkrad zu ändern, für den Fall, dass von Slicks auf Regenreifen oder umgekehrt gewechselt wird.

20. Information über anstehende Strafen für Verlassen der Strecke oder Abkürzen von Schikanen.

21. Information darüber, ob DRS aktiviert oder deaktiviert ist.

22. Instruktionen für den Fall, dass DRS ausfällt.

23. Erinnerung, einen zusätzlichen Öltank zuzuschalten.

24. Test-Informationen im Training, um bestimmte Aero-Mappings abzurufen.

Nicht alle Fahrer befürworten die Maßnahmen. Fernando Alonso kritisiert (zu Recht): «Rennfahrer werden wieder zu Helden, wenn sie in Autos sitzen, die acht Sekunden pro Runde schneller und anstrengender zu fahren sind. Das Funkverbot bringt die Heldenverehrung nicht zurück.» ♦

## Nürburgring

## Markfort der neue Primus

Ein Nachfolger für Carsten Schumacher als Geschäftsführer der capricorn Nürburgring GmbH (CNG) ist gefunden: Der neue Chef am Ring heißt Mirco Markfort und hat zum Montag letzter Woche (14. März) seine Tätigkeit aufgenommen. Der 38-jährige Markfort ist am Nürburgring kein Unbekannter, denn er arbeitete bereits seit 2009 an der Eifel-Rennstrecke – zuletzt bis zum Frühjahr 2015 als Leiter des Veranstaltungs-Managements. Danach war er für elf Monate als Führungskraft bei der Koelnmesse tätig.

## Erster interner Aufsteiger

«Nach der gelungenen Restrukturierung will ich meine vielfältige Nürburgring-Erfahrung einbringen und mit einem starken Team den Nürburgring in eine erfolgreiche Zukunft führen», blickt Markfort voraus.

Er lobt zudem den Eifelkurs als faszinierende Rennstrecke mit Weltruf, aber auch das Potenzial des Nürburgrings als Multifunktionsanlage, Stichwort: Ring-Boulevard und Co.

Interessant auch: Der neue CNG-Geschäftsführer ist dabei der erste Nürburgring-Chef, der nicht als Externer, sondern als Ring-«Eigengewächs» diesen Posten übernimmt. ♦ MBR



Der neue Ring-Chef: Markfort

1990 27 YEARS 2016

Who Works Sports Guides

What's  
Happening  
in Motorsport?

Keep in the loop with the new mobile apps & reference guides



Each new edition 100% researched & updated!

Everything in the books will be available via the app just a click away.

Contact details with hyperlinks to email addresses, websites, phone numbers, Facebook and Twitter.

Plus information on teams, drivers, cars, key people, engineers, sponsors, suppliers, marketing, PR & press officers, photographers, journalists, tracks and officials. Everything you need to know for 2016!

Package (book & app) available from our website

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

Order on [www.whoworksin.com](http://www.whoworksin.com)

GP Australien - Mercedes gegen Ferrari

# Das wird spannend



Start in die neue Saison: Die beiden Ferrari überrumpeln die Mercedes-Kutscher

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Nico Rosberg hat seine Form aus den letzten drei Grands Prix 2015 konservieren können. Beim Auftakt in Melbourne siegte der Deutsche zum vierten Mal in Serie. Doch der Sieg hing an einem seidenen Faden. Und Ferrari und Vettel sind auch bedrohlich nahegekommen.**

Vier Siege in Serie! Wer hätte das Nico Rosberg nach dem Rennen und der bitteren Niederlage in Austin 2015 zuge-  
traut? Doch der Deutsche ist nicht nur Ende des letzten Jahres über sich hinausgewachsen. Er hat seine Superform konserviert und in Melbourne einen Sieg herausgefahren, der seinem Ego zusätzlich guttut.

Denn der Sieg beim Auftakt in Down Under wurde Rosberg nicht leicht gemacht. Zuerst fiel er beim Start hinter die beiden Ferrari. An Kimi Räikkönen kam er mit dem früheren Boxenstopp vorbei: «Ich muss da unseren Strategie-Jungs ein Kompliment machen. Wir sind auch da die Besten.» Mit der roten Flagge änderte Mercedes seine Taktik – von offensiv auf defensiv. Und dann stellten sich

am Mercedes mit der Startnummer 6 auch noch Probleme mit den Bremsen und den Reifen ein. Doch Rosberg blieb souverän. Früher hätte er einfach bei seiner Box nachgefragt, wie er das Problem am besten lösen soll. Doch diesmal wären Fragen zwecklos gewesen: Der Kommandostand hätte ihm nicht antworten dürfen (siehe Seite 3). Rosberg war mit sich, seinem Silberpfeil und dessen Gebrechen auf sich allein gestellt. Und hat sie trotz Druck von hinten souverän bis ins Ziel gemanagt. Niki Lauda zog sein Kapperl: «Der Nico ist ein unglaubliches Rennen gefahren.»

## Rosberg auf sich allein gestellt

Sechs Runden nach dem Restart ging in Rosbergs Cockpit eine Warnlampe an. Ab da wusste der WM-Zweite des Vorjahres, dass seine Vorderradbremsten zu heiß liefen. Die Bremssättel zeigten alarmierend hohe Werte. Vermutlich hatten Gummischlipsel die Kühlschächte zugekleistert. Teamchef Toto Wolff verriet: «Wir waren kurz davor, Nico aus dem Rennen zu nehmen.»

Zum Glück für Rosberg war es noch eine Vorwarnstufe. Der 15-fache GP-Sieger wusste, was zu tun war. «Ich habe mich so-

fort an Montreal 2014 erinnert.» Und der Deutsche hatte über den Winter auch fleißig Feuerwehrrübungen gepaukt. Ein Mercedes-Ingenieur fügte hinzu: «Wir haben in Barcelona nicht nur wegen der Standfestigkeit so viel getestet. Im Rahmen der vielen Longruns haben wir all diese Szenarien schon einmal durchgespielt.»

Rosberg justierte die Bremsbalance nach hinten, und im Verlauf des letzten Renndrittels besserte sich die Bremsmisere wieder. Nur, um mit einem neuen Problem konfrontiert zu werden: Der linke Hinterreifen war so stark abgefahren, dass er dramatisch an Temperatur ver-

lor. Wolff atmete tief durch: «Fünf Runden vor Schluss haben wir nicht geglaubt, dass wir den Reifen durchbringen. Der Gripverlust war dramatisch.» An dieser Stelle verfluchte Mercedes das Funkverbot. «Wir konnten Nico nicht mal sagen, dass es ein Problem mit dem Hinterreifen gibt.»

## Vettel mit Raketenstart

Die Probleme am Start sollten nicht überbewertet werden. Rosberg meinte hinterher sogar: «Mein Start war eigentlich gut. Ich stand nur auf der falschen Spur.» Auf Hamilton gewann er am Anfang der Beschleunigungsphase vier Meter. Gegen

Vettels Superstart dagegen war kein Kraut gewachsen: «Ich war schon spät auf der Bremse, aber Seb hat den Bremspunkt perfekt hingekriegt.»

Der Ferrari zog danach auch davon. Bis zur 17. Runde. Dann krachte es zwischen Fernando Alonso und Esteban Gutiérrez (s. rechts). Es folgte eine 20-minütige Pause, in der jeder seine Taktik überdenken musste. Vettel fuhr mit Supersoft weiter, die Mercedes setzten auf Medium. Am Ende war die Taktik im Silberpfeil-Lager die bessere. Rosberg und Hamilton fuhren ohne Stopp bis zur Zielflagge durch und schoben sich dadurch vorbei an Vettel, der in der 34. Runde noch einmal einen Stopp einlegen musste: «Ich bin natürlich nicht ganz zufrieden. Die rote Flagge war sicher kein Vorteil. Aber die Unterbrechung war die richtige Entscheidung. Wir haben eine aggressive Sprinttaktik gewählt. Das hat leider nicht ganz funktioniert. Aber wir sind definitiv näher dran. Und vielleicht können wir sie beim nächsten Rennen in Bahrain noch etwas mehr ärgern.»

Das sieht auch Toto Wolff so. Der Mercedes-Teamchef hielt nach dem hart erkämpften, ersten Doppelsieg fest: «Das wird eine spannende Saison.» ♦



Von wegen Krieg der Sterne: Rosberg jubelt, Hamilton klatscht



Yes!!! Nico Rosberg hat seine Form von 2015 konservieren können



Und wieder Pech: Kimi Räikkönens Ferrari mit Rauchentwicklung



Vettel vs. Hamilton: Ferrari ist Mercedes deutlich nähergekommen

Fernando Alonso

# Was für ein Crash!

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

**In der 17. Runde stockte den Zuschauern in Kurve 3 und den Millionen TV-Fans der Atem. Fernando Alonso fuhr mit 310 km/h auf den HaasF1 von Esteban Gutiérrez auf und flog 100 Meter weit durch die Luft. Der McLaren war nur noch Schrott. Kurios ist der Grund des Unfalls.**

Ein Haas im Sand, ein zeretzter McLaren auf dem Dach. Als die ersten Bilder der Überreste der Kollision zwischen Fernando Alonso und Esteban Gutiérrez über den TV-Schirm flimmerten, musste man das Schlimmste befürchten. Doch dann krabbelte Alonso durchgeschüttelt, aber unverletzt aus seinem umgestürzten Auto: «Ich wollte meiner Mutter zeigen, dass es mir gut geht.» Einige fragten sich: Wäre Alonso auch so schnell aus dem Auto gekommen, wenn der McLaren schon den für 2017 vorgesehenen Heiligenschein über dem Cockpit gehabt hätte? Antwort: Nein!

Die Telemetriedaten lieferten die Geschwindigkeiten der beiden Autos beim Zusammenstoß. Gutiérrez war mit 307, Alonso mit 310 km/h unterwegs. Die Aufprallgeschwindigkeit konnte noch nicht ermittelt werden, weil der McLaren beim ersten Einschlag in die Mauer zwei Räder verlor. Der zweite Mauerkontakt war nach 100 Metern Irrflug in der Luft schon nicht mehr so hart. Die FIA wird in den nächsten Tagen den Unfallrecorder auswerten.

Kaum war die Gewissheit da, dass die beiden Fahrer ohne Blessuren davongekommen sind, begann die Suche nach der Ursache für den Unfall. Und die gründet auf einem Phänomen des Hybrid-Zeitalters. Denn Gutiérrez ist nicht etwa früher in die Eisen gestiegen, wonach es im ersten Moment ausgesehen hatte. Der Mexikaner kam lediglich schlecht aus der zweiten Kurve heraus, sodass der McLaren in seinem Windschatten aufschließen konnte. Das allein hätte nicht zum Auffahrunfall geführt. Doch am HaasF1 setzte am Ende der Geraden der Power-Reduzierungsmodus ein. Soll heißen: Wenn der Batteriestand zu niedrig ist,

**«Wollte meiner Mum zeigen, dass es mir gut geht.»**

FERNANDO ALONSO



vorbeizufahren. «Ich wollte mich im Windschatten heransaugen und im letzten Moment ausscheren. Vielleicht war das zu spät, und ich habe den Bremspunkt verpasst», so Alonso.

**Keine Strafen ausgesprochen**

Die Rennleitung kündigte in der durch den Unfall ausgelösten Pause eine Untersuchung an – wegen Verursachen eines Unfalls. Doch beide Fahrer wurden freigesprochen. Es handle sich um einen Rennunfall, hieß es vonseiten der FIA.

Alonso wurde zum Check ins Streckenhospital gebracht, gab aber schon Interviews, da war der GP noch nicht zu Ende:

«Natürlich ist man nach einem solchen Crash dankbar, dass man noch lebt. Aber ich ärgere mich natürlich auch darüber, dass wir Punkte verschenkt und eine Antriebsseinheit verloren haben.» Laut Teamberechnungen hätte er Achter werden können. Und das aus eigener Kraft – was beweist, dass McLaren-Honda große Fortschritte gelungen sind.

Der Unfall an dieser Stelle ist nicht der erste. 1996 überschlug sich Martin Brundle in der Startrunde, nachdem er am Sauber von Johnny Herbert aufgestiegen war. 2001 fuhr Jacques Villeneuve auf den Williams von Ralf Schumacher auf. Dabei wurde ein Streckenposten durch ein herumfliegendes Rad getötet. Und 2007 schrammte David Coulthard nur um Haarsbreite am Helm von Alex Wurz vorbei, nachdem er über dessen Heck gestolpert war. ♦

**KOMMENTAR**

Sicherheit ist gut, aber Glück gehört dazu



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Schutzengel haben beim ersten Rennen der Saison Überstunden geleistet. Die Kollision zwischen Fernando Alonso und Esteban Gutiérrez gehört in die Kategorie «Wunder der Formel 1». Dass der Spanier aus eigener Kraft aus diesem Wrack hervorkrabbelte, sich den Staub von den Klamotten wischt und eine Stunde später wieder lächelnd im Fahrerlager Interviews gibt, ist den jahrelangen Sicherheitsbestrebungen der FIA zu verdanken.

Besonders bemerkenswert ist, dass am McLaren trotz der Wucht des Aufpralls (zuerst in das Auto von Gutiérrez, dann in die Mauer und schließlich ins Kiesbett) keines der vier Räder abgerissen wurde. Noch vor Jahren haben die Halteseile solchen Kräfte nicht standgehalten. 2001 starb an derselben Stelle ein Streckenposten durch ein herumwirbelndes Rad (siehe rechts). Trotzdem sollten wir uns beim Anblick solcher Unfälle nicht in Sicherheit wiegen. Alonso hatte bei dem Crash auch eine gehörige Portion Glück.



Diese Szene grenzt an ein Wunder: Alonso krabbelte nach dem Horrorcrash unter seinem Auto hervor

## MOMENT MAL!

## Das war ziemlich Müll

Das Beste am neuen Ausscheidungsverfahren der Formel 1: Es nicht nur auf die langsamsten Fahrer anzuwenden, sondern gleich auf das ganze Format. Der Quali-Modus, mit dem die erwartungsfrohen Zuschauer in aller Welt beim Großen Preis von Australien gequält wurden, stirbt seinen 90-Sekunden-Tod.

Falls die Funktionäre mitspielen, haben wir die Reise nach Jerusalem zum ersten und letzten Mal erlebt. Der überhastete Versuch, für ein bisschen mehr

Spannung zu sorgen, hatte zu viele Fehler im System. Erst war es chaotisch, danach unübersichtlich, und am Ende nur noch langweilig. Aber für die schnelle Kehrtwende gibt es Vorbilder, 2005 wurde nach sechs Rennen schon mal ein Quali-Modus revidiert. Zurück zur ursprünglichen Version, möglichst bis zum nächsten Rennen in Bahrain. Und keine weiteren Schnellschüsse mehr, um die Formel 1 nicht endgültig der Lächerlichkeit preiszugeben. Auch am Verhandlungstisch geht es jetzt um das richtige Timing – wenn schon unbedingt alles künstlich spannender gemacht werden soll.

Es ist ja selten, dass Red-Bull-Teamchef Christian Horner und Mercedes-Boss Toto Wolff die gleiche Sprache sprechen. Aber nach der Geistervorstellung vom Albert Park stimmten sie das Klagelied im Duett an. Wolff: «Das neue Format ist ziemlich Müll. Zu kompliziert, um es zu verfolgen, und am Ende ein Rohrkrepierer. Die Nachteile haben die Vorteile überwogen. Wir haben auf die Promoter gehört, und die falsche Lösung gefunden.» Auch Red-Bull-Rennstallboss Christian Horner empfahl die schnelle Kehrtwende: «Wir sollten uns bei den Zuschauern entschuldigen.» Die Shootouts wurden zum

Rätselraten, nur zu begreifen, wenn man einen Monitor mit Rundenzeiten neben sich hat.

Das eindruckliche Symbol für das Scheitern der Idee: Am Ende gab es die Zielflagge für eine verwaiste Piste. Die Zuschauer gingen drei Minuten vor Schluss, als Ferrari das führende Silberpfeil-Duo nicht mehr angreifen konnte, um Reifen zu sparen. Auch Hamilton wäre liebend gern noch weitere schnelle Runden gefahren, er hatte alle Zeit, nur nicht die Pneu. Was für eine Farce!

Die Teamverantwortlichen hatten der Knock-out-Idee zwar zunächst zugestimmt, um noch größeren Unsinn (Zeitstrafen für die Schnellsten des Rennens davor beispielsweise) zu verhindern, aber nach Hinweisen der eigenen Strategen die FIA davor gewarnt, den Modus durchzupfeitschen. Es kam dann genau so wie prophezeit.

Nicht nur für Sebastian Vettel war es «schon komisch, nicht draußen zu sein, wenn die Strecke immer schneller wird». Und er kann sich gut in die Position der Fans versetzen: «Man will doch bis zum Ende Spannung haben und Fahrer am Limit sehen. Die Leute dachten: Was ist das für ein Quark?» Es ist nichts dagegen zu sagen, mal etwas Neues auszuprobieren, aber – wie Vettel es sagt – nur etwas, das vorher schon Sinn macht: «Die Formel 1 ist doch kein Versuchslabor. Wir haben eine Verantwortung gegenüber den Fans.»

Diese wahrnehmen, und man spart sich das (peinliche) Scheitern vor den Augen aller Welt. Die Zeit für Fehlversuche ist bereits abgelaufen. Jetzt noch das Funkverbot und die Reifenregeln kippen, und wir hätten langsam wieder eine richtige Rennserie.



Elmar Brümmer

## Sauber

## Weiterhin mit

Von ELMAR BRÜMMER

**Vor einem Jahr hat Sauber in Melbourne mit der Affäre um Giedo van der Garde für Negativ-Schlagzeilen gesorgt. Im Rennen sicherten sich die Schweizer dann aber das beste Saisonergebnis. Auch 2016 gibt es wieder Nebengeräusche. Eine Reaktion auf der Strecke kam diesmal nicht zustande.**

Die Frage, ob das Sauber-Team am Ende des Rennjahres noch in der Formel 1 sein wird, findet Monisha Kaltenborn nicht unverschäm, sondern einfach nur: langweilig. Weil sie jedes Jahr gestellt werde. Und die Antwort? Die Teamchefin von Sauber zeigt den Anflug eines Lächelns: Bisher sei man immer da gewesen – und geblieben. Damit ist klar, dass die Saison 2016 eine wird wie jede andere.

Seit dem Ausstieg von BMW geht es für den Schweizer Rennstall ums Überleben, sportlich wie finanziell.

Zum Sport: Alles, was Ende November besser ist als Platz 8, ist ein Gewinn. «Es wird eine gute Saison, wenn wenn wir besser abschneiden können», sagt die Managerin, in gewohnter Manier ohne exakten Platzierungswunsch, «noch besser wäre es natürlich, wenn wir einen größeren Sprung machen.»

Dafür wird es im enger gewordenen Mittelfeld wohl mehr WM-Punkte brauchen als im Vorjahr. Aber das entspricht auch der generellen Zielsetzung von Felipe Nasr und Marcus Ericsson. Das Duo geht ins zweite Jahr, und der Zweikampf zwischen den beiden wird automatisch härter werden. Der Schwede hat schon seine Kampfansage gemacht: «Wenn ich am Ende unter den besten

zehn bin, ist es ein gutes Jahr für mich.» Ziele, Ziele.

So ist das mit den Sätzen, die vor einer Saison gesagt werden – im Grand Prix der großen und kleinen Dramen in Melbourne gehen sie unter. Wo Sauber im Vorjahr mit einem fünften und einem achten Platz triumphierte, blieben diesmal nur Blessuren. Felipe Nasr kam auf Rang 15 als vorletztes Auto ins Ziel, Marcus Ericsson musste seinen C35 in der 39. Runde abstellen, weil am linken Hinterrad zu starke Vibrationen aufgetreten waren. Der Schwede war schon unmittelbar nach der Rennunterbrechung aller Chancen beraubt, weil 15 Sekunden vor Ausfahrt aus der Boxengasse noch eine Heizdecke an seinem Auto entfernt werden musste. Die Folge: eine Durchfahrtsstrafe und das Durchreichen nach hinten. «Es gibt Tage, an denen alles zusammenkommt», stöhnt er.

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von TOBIAS GRÜNER und MICHAEL SCHMIDT



Besser? Die Red-Bull-Lösung

Pat Symonds ist einer der wenigen Personen im Fahrerlager, die schon den ersten GP Australiens 1985 live im Fahrerlager erlebt haben. Der Brite wundert sich: «Ich komme seit 30 Jahren hier runter, aber die Flüge nach Australien wollen einfach nicht kürzer werden.» Der erste Tag nach der Ankunft im Land der Kängurus ist immer der härteste. «Und ausgerechnet da haben ein paar Freunde und ich aus guter Tradition unsere Weinprobe. Für mich ist der erste Tag doppelt hart.»

Melbourne-Sieger Nico Rosberg staunte nicht schlecht. Als er am Mittwoch vor dem GP in seinen Mercedes einsteigen wollte, saß auf der Fahrertür eine handtellergroße Spinne. Bevor das Krabbeltier von dort entfernt werden konnte, flüchtete es in den Kofferraum. Presse-Mann Georg Nolte musste als Kammerjä-

ger ran und die Spinne aus dem Kofferraum befördern.

GPDA-Chef Alex Wurz verteidigt die Einführung von «Halo» für 2017. «Wir können in puncto Sicherheit nicht stehen bleiben und sagen: Jetzt haben wir genug getan. Ich gebe zu, dass die erste Lösung optisch nicht toll ist. Aber das wird sich ändern. Erst kommt die Funktion, dann die Optik. Das ultimative Ziel ist eine Kanzel. Aber die ist im Moment noch zu schwer und für kleinere Rennkategorien zu teuer.» Eine Alternative wäre die Red-Bull-Lösung (s. Bild).

Bei der Präsentation des neuen HaasF1 in Barcelona fehlte Gene Haas. Der Teambesitzer blieb für den NASCAR-Saisonklassiker Daytona 500 in den USA und reiste erst mit Verspätung zum Test nach Spanien. Diesmal machte es Haas umgekehrt. Das GP-Debüt des ersten US-Teams seit 30 Jahren war dem CNC-Maschinen-König wichtiger als das NASCAR-Rennen in Fontana. Die Entscheidung war richtig. Platz 6 von Romain Grosjean war das beste Debüt eines neuen Rennstalls seit Toyota 2002.

Lewis Hamilton verbrachte vor dem Melbourne-Wochenende einige Tage in Neusee-

land – und schrieb dabei negative Schlagzeilen. Zunächst wurde er angeblich aus einem Casino geworfen, weil er verbotene Selfies machte. Einen Tag danach filmte er sich während der Fahrt auf dem Motorrad mit dem Handy. Die Polizei untersuchte den Fall, verzichtete aber auf eine Strafe.

Hoher Besuch bei Sauber: Der Schwedische König Carl Gustav hielt am Rennsonntag im Fahrerlager von Melbourne



Durfte sich freuen: Gene Haas

Hof und drückte Marcus Ericsson die Daumen.

Max Verstappen und Carlos Sainz jr. wurden vor dem Start gefragt, wann Daniil Kvyat endlich seinen Platz bei Red Bull räumt. Sainz grinste und meinte: «Ich werde ihn der Startaufstellung mal fragen.» Kollege Verstappen merkte an: «Da musst du aber ganz schön weit nach hinten laufen.»



Für einmal gleicher Meinung: Marko, Wolff und Horner (v.l.)

# dem Rücken zur Wand

Felipe Nasr hatte ein ebenso schwieriges Rennen – von Start bis Ziel: «Im Vergleich zu unseren Konkurrenten hatten wir mit dem Renntempo zu kämpfen.» Weshalb kein wirklicher Kampf möglich war. Das wird wohl Zusatzschichten in der Aerodynamikabteilung geben, denn schon Melbourne mit seinen nicht typischen Bedingungen hat gezeigt, wie eng es in diesem Jahr in den Sauber-Regionen zugeht. Da darf man jetzt auf keinen Fall schon den Anschluss verlieren.

## Abhängig von Bezahlfahrern

In den Wochen vor dem Saisonauftakt fühlte man sich in Hinwil wie auf einer Zeitreise – vor einem Jahr hatte es in Melbourne das juristische Tauziehen mit Giedo van der Garde und seinen Hinterleuten gegeben. Damals hatte sich Sauber trotz aller widrigen Umstände

auf der Piste hervorragend aus der Affäre gezogen. In diesem Jahr fing der Ärger schon früh an, wieder vor Gericht. Diesmal hatten Adrian Sutil und auch Ex-Sponsor Slim Klagen eingereicht. Kurz vor der Abreise der Rennmannschaft nach Australien war dann bekannt geworden, dass ein Teil der Februar-Löhne nicht bezahlt worden war. Der Zahlungsverzug konnte innerhalb von ein paar Tagen wettgemacht werden, offenbar hatten die schwedischen Geldgeber hinter Ericsson (wie schon im vergangenen Jahr) aushelfen können. Eine «Verkettung unglücklicher Umstände», sagt Kaltenborn über die Angelegenheit, die ihr sichtlich peinlich ist. Für die Zukunft verspricht sie: «Das sollte nicht mehr vorkommen.»

Die Abhängigkeit von Bezahlfahrern respektive deren Geldgebern intensiviert die Abhän-

gigkeit. Was wiederum den Spielraum für unabhängige Entscheidungen einschränken kann. So muss Sauber auf die Geldgeber aus dem Umfeld des Getränkekarton-Giganten Tetrapak (Gönner Ericssons) und der Banco do Brasil setzen, die den zweiten Piloten, Felipe Nasr, unterstützt.

Öffentliche Stellungnahmen zur Finanzlage gibt es nicht, Sauber schweigt prinzipiell zu solchen Angelegenheiten. Durchgesickert ist jedoch, dass ein neuer, größerer Geldgeber an der Hand ist, und dass es nur eine Frage der Zeit sei, bis sich dessen Ankunft auch in der der Lackierung des C35-Ferrari ausdrücken werde. Damit dürfte der Cashflow dann vorerst gesichert sein. Aber natürlich wäre eine Entscheidung der EU-Kommission willkommen, falls diese das bisherige Prämiensystem der Formel 1 kippt

und den kleinen Rennställen damit mehr Geld zukommen würde. Sauber und Force India hatten das Betreiben forciert, es wird auch ermittelt – aber ob und wann ein Verfahren aufgenommen wird, das lässt sich nicht sagen. So lange hängt man am Geldtropf von Bernie Ecclestone, aus dem es während der Saison immerhin wieder regelmäßig fließt.

## Abgang von Technikchef Smith

Auch zu dem überhastet wirkenden Abschied von Technikdirektor Mark Smith, dessen Abgang vier Tage vor dem Saisonstart vermeldet wurde, verbietet sich Kaltenborn Kommentare. Aus Teamkreisen ist zu erfahren, dass man sich nicht im Streit getrennt habe und dass es wohl auch nicht ums Geld ging. Damit kommt ein weiteres To-do auf die perspektivische Liste des Privat-Rennstalls: Wie sieht die künftige Struktur aus? Immerhin hatte Smith die seit Langem geplante Umstellung auf ein anderes Entwicklungskonzept vollzogen – die Neuschöpfung, die lediglich vier Testtage vor dem Saisonstart absolvieren konnte, ist so angelegt, dass schrittweise Weiterentwicklungen vorgenommen werden können, ohne dass ein kompletter Neubau nötig wird.

Ob es wieder einen Chefposten gibt wie für den nach Großbritannien zurückgekehrten Smith? Es sieht so aus, als ob Sauber zu seiner bekannten Gremium-Struktur zurückkehrt. «Wir haben ja traditionell sehr starke Abteilungsleiter», sagt Kaltenborn. Zu dem Komitee dürften dann Eric Gandelin (Design-Chef/Frankreich), Elliot Dason-Barber (Head of Performance Engineering/Großbritannien), Damiano Molletta (Head of Systems Engineering/Italien) und Timothy Malyn (Head of Track Engineering/Großbritannien) gehören, dazu käme noch einer der Aerodynamiker, Seamus Mullarkey (Großbritannien) oder Mariano Alperin-Bruvera (Argentinien). Angesichts der 2017 anstehenden drastischen Regeländerungen muss das Quintett möglichst bald formiert werden. Und auch die Ergebnisse zum Auftakt zeigen, dass da noch einiges zu tun ist.

Aber Bangemachen gilt nicht an der Wildbachstraße. Zu den Lieblingsvokabeln von Kaltenborn gehört das «Wachsen an den Herausforderungen» und der «Enthusiasmus», den sie in der etwa 350 Köpfe starken Mannschaft spüre. ♦

## NACHRICHTEN

### Neue Lackierung für den Formel-1-Rookie

**HaasF1** Der F1-Neuling wechselte vor dem Saisonauftakt die Farben. Aus Silber wurde Dunkelgrau. Teambesitzer Gene Haas stellte bei den Barcelona-Tests erstaunt fest, dass sein Auto nicht exakt in den Hausfarben von Haas Automation lackiert war. Der Fehler wurde vor dem ersten GP-Auftritt in Melbourne umgehend korrigiert.

### Auf Adrian Sutil folgt Paul di Resta

**Williams** DTM-Pilot Paul di Resta ist neuer Test- und Ersatzfahrer bei Williams. Der Schotte bestritt von 2011 bis 2013 58 Grands Prix für Force India. 2013 wurde er mit 48 WM-Punkten Gesamtzwölfter. Vorgänger bei Williams war Di Restas ehemaliger



Paul di Resta: Neu bei Williams

Teamkollege Adrian Sutil. Der Deutsche kam aber nie zum Einsatz und hält deshalb in anderen Rennkategorien Ausschau nach einem Cockpit.

### Williams mit vier statt fünf Motoren

**Motoren** Das Reglement erlaubt in diesem Jahr fünf Motoren pro Fahrer für die gesamte Saison. Williams versucht trotzdem mit nur vier Antriebsseinheiten über die Runden zu kommen. «Der fünfte Motor würde uns 1,5 Millionen Euro extra kosten. Das Geld setzen wir lieber an anderer Stelle ein», erklärt Technikchef Pat Symonds.

### 2016 letzter GP von Italien in Monza?

**Monza** In Italien gibt es Berichte, nach denen es schlecht um die Vertragsverlängerung mit Monza steht. Es fehlt an Geld. Bereits ab 2017 könnte das Traditionsrennen aus dem Kalender fallen. Als Alternative wird ein F1-Comeback von Imola gehandelt. Erst kürzlich erhielt auch Mugello von der FIA den «Grade-1-Status», mit dem die Strecke nördlich von Florenz Formel-1-Rennen abhalten könnte. ♦ MS/TG/CE



Bitter: Sauber muss sich weiter nach hinten orientieren (im Bild: Ericsson/Nasr hinter Manors Wehrlein)



Hofft auf bessere Zeiten: Monisha Kaltenborn



Das Highlight in Melbourne: Nasr und Ericsson im Zoo

## Technik

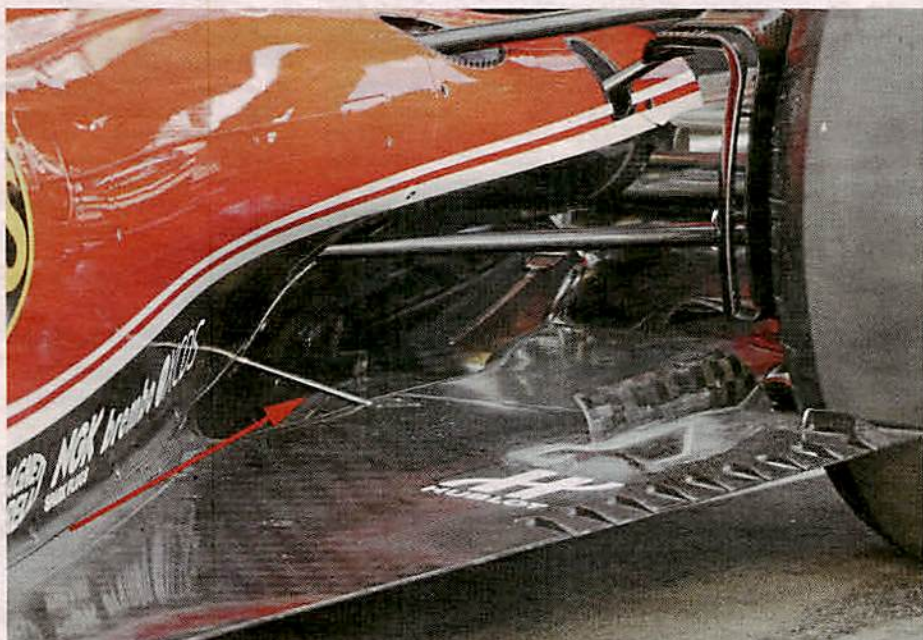
# Ferrari mit Delle im Unterboden

Von TOBIAS GRÜNER

Zwischen den Testfahrten in Barcelona und dem Saisonstart in Melbourne blieb für die Ingenieure nicht viel Zeit, neue Teile zu konstruieren. Einige interessante Technik-Updates konnte man dennoch entdecken.

Der Technik-Wettlauf hat begonnen. In Australien präsentierte sich die neue Formel-1-Generation in ihrer endgültigen Spezifikation. Kurz vor Saisonbeginn wurden überall noch eilig Updates an die Autos geschraubt. Bei einigen Teams war der Zeitplan so knapp, dass nicht genügend Neuteile produziert werden konnten. So gab es zum Beispiel bei Renault nur ein einziges Exemplar des neuen Frontflügels. Dass Neuzugang Kevin Magnussen die verbesserte Version fahren durfte und nicht Jolyon Palmer, gibt bereits einen ersten Hinweis auf das interne Kräfteverhältnis beim französischen Werksteam.

Auch die kleinen Teams machen mobil. Manor Racing zeigte ebenfalls mit einem neuen Frontflügel, dass diese Saison mehr Entwicklung am Auto betrieben werden soll als noch in den Vorjahren. Im Lager des Hinterbänker-Teams war ge-



Soll den Absaugeffekt verbessern: Delle im Unterboden des Ferrari SF16-H (roter Pfeil)

witzelt worden, dass die alte Frontflügel-Spezifikation noch aus der F1-Steinzeit stamme. Das neue, in vielen Details veränderte Modell stellte einen großen Sprung nach vorne dar. Im Gegensatz zu Renault konnte Manor immerhin ein Exemplar für Pascal Wehrlein und Rio Haryanto produzieren. Al-

erdings demolierte Haryanto seinen Flügel bei der Kollision mit Romain Grosjean im dritten Training. Der Indonesier musste den Rest des Wochenendes mit der alten Version fahren.

## Neues Lenkrad bei Force India

Bei den Topteams war nur wenig Neues zu entdecken. Mer-

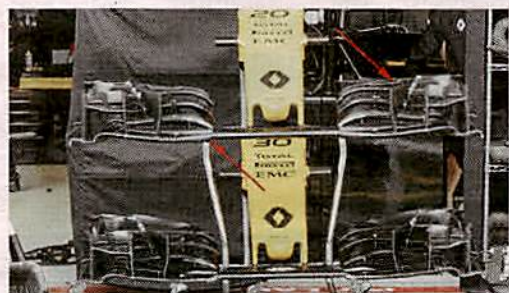
cedes hatte schon bei den Testfahrten in Barcelona ein kleines Update-Feuerwerk gezündet. Nur kurzzeitig kam etwas Unruhe in der Technikabteilung auf, als Nico Rosberg im zweiten Training die neue Nase mit dem S-Schacht ramponierte. Zum Glück war ein Ersatzteil schon vorher per Luftfracht auf

den Weg nach Down Under geschickt worden.

Auch bei Ferrari lohnte sich ein genauere Blick auf das Auto - vor allem auf den neuen Unterboden. Weil der Motor im SF16-H ein Stück weiter vorne positioniert und das Getriebe verschlankt und höher gesetzt wurde, entstand im Heck mehr Platz für eine bessere Anströmung des Diffusordachs. Im zentralen Bereich des Diffusordachs konnte man eine extreme Vertiefung im Unterboden erkennen. Das soll den Absaugeffekt des Hecks verbessern und mehr Abtrieb erzeugen.

Bei Force India ist das große Aerodynamik-Update erst für den Großen Preis von Spanien in Barcelona geplant. Dafür war das neue Lenkrad mit Grafik-Display schon an Bord. Als letzte Piloten im Feld überhaupt kommen Nico Hülkenberg und Sergio Pérez endlich in den Genuss der neuen Anzeige. Durch die eingeschränkten Funkregeln in dieser Saison ist das Display unverzichtbar.

Besonderes Detail: Der vordere Teil des Lenkrads bei Force India ist nicht aus Karbon gefertigt sondern aus einem grauen Kunststoff. Es kommt direkt aus einem 3-D-Drucker. Das ist billiger. Änderungen sind schneller umzusetzen. ♦



Renault: Nur Magnussen bekam einen neuen Flügel



Kunststoff statt Karbon: Neues Force-India-Lenkrad



Der Manor-Frontflügel alt (links) und neu (rechts)

## Zahl und Zitat des Wochenendes

# Hamilton macht Jagd auf Senna und Schumi



Lewis Hamilton hat in Melbourne seine 50. Pole-Position markiert. In der ewigen Bestenliste liegt er hinter Schumacher (68) und Senna (65) auf Rang 3.

Einst galten die 65. Pole-Positionen von Trainingskönig Ayrton Senna als nicht einholbar. Doch in Bahrain 2006 egalisierte Michael Schumacher die Bestmarke des Brasilianers. Allerdings brauchte der Deutsche deutlich mehr Rennen, um auf die 65 Pole-Positionen zu kommen. Genau genommen 232

Grands Prix. Senna schaffte dies in 161 Rennen. Schumi stand danach noch dreimal auf dem besten Startplatz. Womit die Bestmarke heute bei 68 liegt.

Diese hat Lewis Hamilton nun ins Visier genommen. Der dreimalige Weltmeister stand in Australien zum 50. Mal auf dem besten Startplatz. Und das in seinem 168. Rennen. Hamilton wird die Quote von seinem großen Vorbild Senna also auch nicht unterbieten. Die lag beim 1994 tödlich verunglückten Triple-Champion bei sagenhaften 40,37 Prozent. Zum Ver-

gleich: Der Mercedes-Pilot glänzt derzeit mit 29,76 Prozent.

Um Sennas Marke noch dieses Jahr zu egalisieren, müsste Hamilton 2016 noch 15-mal von der Pole starten. Das ist nicht unmöglich, wird aber auch für den Mercedes-Fahrer schwierig. An Schumis Rekord würde er 2016 nur dann herankommen, wenn er in den verbleibenden 20 Rennen 18-mal Trainingsschnellster wäre. Deshalb unser Tipp: 2016 wird es wohl (noch) nicht reichen. Aber 2017 werden wir wohl einen neuen Pole-Rekordhalter haben. ♦ CE

«Besorg dir einen guten Anwalt!»

RED-BULL-TEAMCHEF CHRISTIAN HORNER AUF DIE FRAGE, WAS ER GENE HAAS ZUM FORMEL-1-EINSTIEG RÄT

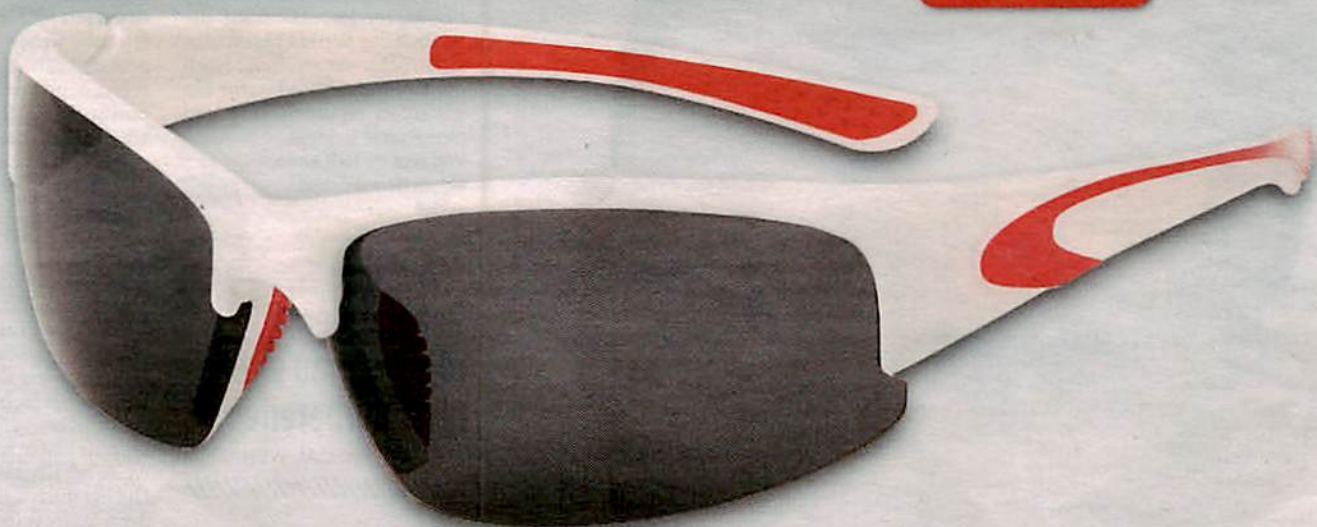


**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# SPORTLICHER AUFTRITT

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

**30%**  
ERSPARNIS!



**GRATIS** EUROPT-Sport-Sonnenbrille

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70164 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9102, Geschäftsführer: Dr. Volker Eiras, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Obernischlo (Vorstand), Heino Dürrkop, Dr. Michael Rätzke, Duffenstraße 1, 20355 Hamburg, Akt. Hamburger, HRB 15752

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle bequem per Bankeinzug:

IBAN	
BIC	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

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

**Verlagsgarantie:** Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt 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](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

Datum	Unterschrift
	X

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

Hat sich bei seinem Formel-1-Debüt tapfer geschlagen: Mercedes-Junior Pascal Wehrlein

Von ELMAR BRÜMMER

**Mercedes-Junior Pascal Wehrlein war der 47. Deutsche, der in der Formel 1 zu seinem Grand-Prix-Debüt kam. Im Interview mit MSA erklärt der DTM-Champion, wie sein erstes Wochenende lief, und wie er sich als Nummer 1 bei Manor fühlt.**

Der Albert Park ist Neuland für dich gewesen. Wie hast du dich auf das unbekannte Terrain vorbereitet?

PASCAL WEHRLEIN: Ich war zwar letztes Jahr im Simulator bei Mercedes. Aber auf die Realität der Formel 1 kann man sich nicht vorbereiten. Nach der Landung in Melbourne bin ich sofort an die Strecke und eine Runde gejoggt. Wer gibt dir Halt an so einem Rennwochenende?

«Auf die Realität der F1 kann man sich nicht vorbereiten.»

PASCAL WEHRLEIN

Normalerweise sind meine Eltern dabei. Aber weil es in der F1 ja ein paar Rennen mehr sind, ist das nicht immer drin. So ist nur mein Vater mit nach Australien gekommen.

Hast du eigentlich ein Vorbild aus der Formel 1?

Ja, Mika Häkkinen. Den habe ich bei meinem ersten Grand Prix, den ich live gesehen habe, gleich bewundert. Ich war damals vier oder fünf Jahre alt. Und ich weiß noch, ich war traurig, dass er damals in Hockenheim nicht gewonnen hat. Ich erinnere mich noch daran, dass wir damals auch immer früh aufgestanden sind, wenn die Rennen in Australien waren.

Wie aufgeregt warst du vor deinem Renndebüt in der F1? Ehrlich gesagt: Vor meinem DTM-Debüt war ich aufgeregter. Ich weiß ja, dass ich in der Formel 1 noch viel lernen muss. Aber ich habe ja auch schon einiges im letzten Jahr mitbekommen, bis aufs Rennen eben. Mein Vater war wohl etwas aufgeregter.

Du bist ein Mercedes-Mann. Schaust du darauf, wer dich überholen will? Konkret: Lässt du einen Mercedes leichter vorbeifahren? Ich schaue weder auf Silber noch auf Rot, sondern nur auf die blauen Flaggen. Aber aufs Überrasundetwerden habe ich mich nicht extra vorbereitet.

Du bist die Nummer 1 bei Manor. Wie kommst du damit klar? Diese Rolle gefällt mir, das hat mich ja auch in der DTM so.

Als Mercedes-Junior schielst du ja sicher schon nach einem Platz im Silberpfeil...

Das ist im Moment ein bisschen zu weit nach vorn gedacht. Klar ist es mein Ziel, eines Tages im Silberpfeil zu sitzen und Weltmeister zu werden. Ein anderes Team kommt für mich in jedem Fall nicht infrage.

Was würde passieren, wenn Nico Rosberg oder Lewis Hamilton aus irgendeinem Grund aussetzen müssten?

Ich denke, dann würde wohl ich im Silberpfeil fahren.

Was nimmst du an guten Eindrücken von deinem ersten Grand Prix mit?

Ich habe sieben Positionen gut gemacht am Anfang, das war schon sehr positiv. Die zweite positive Erkenntnis: Wir waren am Anfang konkurrenzfähig, gleich schnell oder schneller als die anderen aus dem Mittelfeld. Ich konnte fünf, sechs Runden mithalten, aufschließen.

Du hast sich also gleich zu Hause gefühlt?

Es hat zwei Kurven gedauert, bis ich realisierte: Mensch, Dein Start war wohl richtig gut, Du bist ja schon auf Höhe Alonso. Dann ging es noch mal ein paar Plätze nach vorne, zeitweise lag ich auf dem 13. Rang. Das hat mich selbst überrascht, denn Starts waren nicht immer meine Stärke.

Sind Starts in der F1 denn anders?

Ja, für mich schon. Denn im DTM-Auto hat man die Kuppelung ja nicht am Lenkrad. Sonst war es keine große Umstellung, wenn man die Lücke findet.

Wieso wurdest du nach dem starken Beginn durchgereicht?

Im Laufe der Zeit wurde die Reifenabnutzung bei uns sehr stark, damit hatte ich zu kämpfen. Es kamen später auch noch ein paar Probleme bei den Bremsen und der Lenkung hinzu.

Aber grundsätzlich glaubst du an Manor?

Wir sind momentan noch ein bisschen weg von den anderen Mittelfeldteams. Fünf Runden, wie gesagt, ist das schon alles ganz okay – aber das Rennen geht leider nicht nur über fünf Runden. Aber die Grundgeschwindigkeit hat gepasst, das sehe ich sehr positiv. Ich wäre deutlich enttäuscht, wenn wir einen Riesenabstand gehabt hätten. Das Rennen ist so gelaufen, wie ich es erwartet hätte. Wir hatten ja auch schon bei den Testfahrten auf den Longruns Probleme mit den Reifen. Umso länger es dauert, umso schlechter wird es bei uns.

Was tun?

Wir müssen versuchen, die Reifen länger am Leben zu erhalten, dann sind wir auch länger dabei. Wir müssen über das Setup die richtige Balance finden. Ändert sich nach dem ersten Rennen etwas an deinen Zielen? Ich will mir meinen Punkte Traum auf jeden Fall erfüllen. ♦



### Zur Person Pascal Wehrlein

Geburtsort 18. Oktober 1994  
Geburtsort Sigmaringen (D)  
Wohnort Worndorf (D)  
Herkunftsland Deutschland

#### KARRIERE

2003–2009 Kartsport  
2010 ADAC Formel Masters (1 Sieg, 6.)  
2011 ADAC Formel Masters (8 Siege, Meister)  
2012 Formel-3-Euroserie (2 Siege, 2.)  
2013 Formel-3-EM (3 Rennen), DTM (Mercedes, 22. Gesamtrang)  
2014 DTM (Mercedes, 1 Sieg, Gesamt-8.), Race of Champions (2.)  
2015 DTM (Mercedes, 2 Siege, Meister), Formel-1-Test- und Ersatzfahrer bei Mercedes  
2016 Formel 1 mit Manor

#### HOBBYS

Fußball, Mountainbike, Schlagzeug

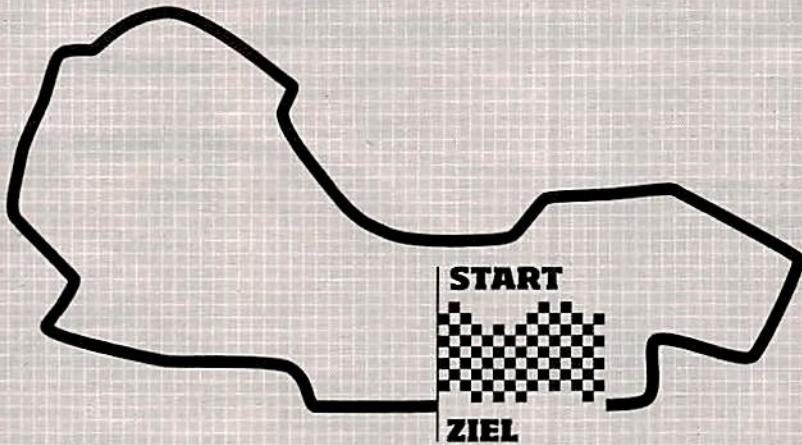
Pascal Wehrlein

«Dann würde ich fahren»



**STRECKE**

**ALBERT PARK CIRCUIT**



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft (lila 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. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensets. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebsseinheiten 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 Albert Park Circuit in Melbourne/Australien hatte 2016 zwei DRS-Zonen: Auf der Start-/Ziel-Geraden und auf der Geraden nach der zweiten Kurve.

**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. Hamilton 1:29,725 (14)	1. Hamilton 1:38,841 (7)	1. Hamilton 1:25,624 (24)	1. Hülkenberg 330,3
2. Kvyat 1:30,146 (14)	2. Hülkenberg 1:39,308 (8)	2. Rosberg 1:25,800 (25)	2. Bottas 329,8
3. Ricciardo 1:30,875 (13)	3. Räikkönen 1:39,486 (9)	3. Vettel 1:25,852 (25)	3. Massa 328,7
4. Hülkenberg 1:31,325 (8)	4. Ricciardo 1:39,535 (9)	4. Sainz jr. 1:26,257 (28)	4. Pérez 328,4
5. Verstappen 1:31,720 (14)	5. Sainz jr. 1:39,694 (16)	5. Räikkönen 1:26,435 (23)	5. Hamilton 328,1
6. Rosberg 1:31,814 (11)	6. Alonso 1:39,895 (16)	6. Verstappen 1:26,701 (26)	6. Vettel 325,9
7. Alonso 1:33,060 (11)	7. Button 1:40,008 (13)	7. Bottas 1:26,730 (28)	7. Wehrlein 325,8
8. Button 1:33,129 (16)	8. Vettel 1:40,761 (7)	8. Ricciardo 1:26,768 (22)	8. Räikkönen 325,8
9. Pérez 1:33,370 (6)	9. Pérez 1:41,256 (8)	9. Massa 1:27,151 (28)	9. Rosberg 325,3
10. Magnussen 1:34,060 (13)	10. Kvyat 1:42,411 (10)	10. Pérez 1:27,242 (22)	10. Haryanto 324,8
11. Bottas 1:34,550 (6)	11. Gutiérrez 1:42,891 (10)	11. Alonso 1:27,263 (20)	12. Grosjean 324,2
12. Massa 1:34,679 (6)	12. Wehrlein 1:43,401 (25)	12. Button 1:27,341 (20)	13. Ericsson 322,7
13. Nasr 1:34,796 (7)	13. Grosjean 1:43,731 (8)	13. Kvyat 1:27,430 (22)	14. Nasr 322,1
14. Palmer 1:35,477 (12)	14. Haryanto 1:44,304 (22)	14. Ericsson 1:27,659 (26)	15. Magnussen 321,4
15. Ericsson 1:37,956 (6)	15. Rosberg 1:47,356 (4)	15. Magnussen 1:27,871 (24)	16. Sainz jr. 320,9
16. Wehrlein 1:40,401 (6)	16. Magnussen keine Zeit (2)	16. Hülkenberg 1:27,988 (22)	17. Ricciardo 320,8
17. Räikkönen 1:40,754 (10)	17. Palmer keine Zeit (5)	17. Palmer 1:28,117 (24)	18. Palmer 320,6
18. Gutiérrez 1:41,780 (8)	18. Massa keine Zeit (2)	18. Gutiérrez 1:28,284 (21)	19. Button 320,4
19. Haryanto 1:43,372 (7)	19. Bottas keine Zeit (2)	19. Grosjean 1:28,292 (11)	20. Alonso 320,2
20. Grosjean 1:43,443 (6)		20. Nasr 1:28,293 (26)	21. Kvyat 319,6
21. Vettel keine Zeit (8)		21. Wehrlein 1:29,046 (18)	22. Verstappen 319,6
22. Sainz jr. keine Zeit (3)		22. Haryanto 1:29,272 (23)	

**QUALIFYING**

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Hamilton 1:25,351	1. Hamilton 1:24,605	1. Hamilton 1:23,837	Hamilton 1:0 Rosberg
2. Massa 1:25,918	2. Rosberg 1:24,796	2. Rosberg 1:24,197	Vettel 1:0 Räikkönen
3. Alonso 1:26,537	3. Vettel 1:25,257	3. Vettel 1:24,675	Massa 1:0 Bottas
4. Hülkenberg 1:26,550	4. Sainz jr. 1:25,384	4. Räikkönen 1:25,033	Ricciardo 1:0 Kvyat
5. Räikkönen 1:26,579	5. Ricciardo 1:25,599	5. Verstappen 1:25,434	Pérez 1:0 Hülkenberg
6. Pérez 1:26,607	6. Räikkönen 1:25,615	6. Massa 1:25,458	Magnussen 0:1 Palmer
7. Button 1:26,740	7. Verstappen 1:25,615	7. Sainz jr. 1:25,582	Verstappen 1:0 Sainz jr.
8. Verstappen 1:26,934	8. Massa 1:25,644	8. Ricciardo 1:25,589	Ericsson 1:0 Nasr
9. Rosberg 1:26,934	9. Pérez 1:25,753		Alonso 1:0 Button
10. Vettel 1:26,945	10. Hülkenberg 1:25,865		Wehrlein 0:1 Haryanto
11. Ricciardo 1:26,945	11. Bottas 1:25,961		Grosjean 1:0 Gutiérrez
12. Sainz jr. 1:27,057	12. Alonso 1:26,125		
13. Bottas* 1:27,135	13. Button 1:26,304		
14. Palmer 1:27,241	14. Palmer 1:27,601		
15. Magnussen 1:27,297	15. Magnussen 1:27,742		
16. Ericsson 1:27,435			
17. Nasr 1:27,958			
18. Kvyat 1:28,006			
19. Grosjean 1:28,322			
20. Gutiérrez 1:29,606			
21. Haryanto** 1:29,627			
22. Wehrlein 1:29,642			

Strafen Startaufstellung:  
 \* +5 Positionen (Wechsel Getriebe);  
 \*\* +3 Pos. (Unfall verursacht)

**MEIN RENNEN**

**Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Australien**



**< Daniel Ricciardo (4.)**

«Ich bin mit Rang 4 sehr zufrieden. Mehr noch als über das Ergebnis freue ich mich aber über den Speed. Wir sind nah an Ferrari dran. Das kann eine spannende Saison werden.»

**Nico Hülkenberg (7.) >**

«WM-Punkte im ersten Rennen sind immer gut. Aber die Rote Flagge hat unsere Einstopp-Strategie beeinträchtigt. Die Gegner konnten sich so viel besser auf unsere Taktik einstellen.»



**< Valtteri Bottas (8.)**

«Das war ein schwieriges Wochenende. Und die Rückversetzung wegen des Getriebewechsels hat es nicht leichter gemacht. Aber wir haben mit beiden Autos Punkte geholt. Und das zählt.»



**Max Verstappen (10.) >**

«Das war ein enttäuschendes Ende eines Rennens, das super angefangen hat. Wir hatten ein bisschen eine Misskommunikation beim zweiten Stopp. Wir sind besser als Platz 10.»



**< Jolyon Palmer (11.)**

«Das war das Maximum, das wir rausholen konnten. Aber darauf können wir aufbauen. Und es war gut, dass ich nach einem Jahr Pause endlich wieder Rennen fahren konnte.»



**Rio Haryanto (out) >**

«Mein Rennen war kurz, aber gut. Ich erwischte keinen schlechten Start und konnte die Pace gut mitgehen. Aber dann gab es einen Defekt an der Antriebswelle. Ich freue mich jetzt auf Bahrain.»



## Höhepunkte des Rennens

**Formationsrunde:** Kvyat bleibt am Ende der Formationsrunde mitten auf der Fahrbahn stehen. Es wird eine zweite Einführungsrunde gestartet, der Russe weggeschoben.

**Start:** Vettel sticht (wie in Ungarn 2015) zwischen den Mercedes durch. Die kommen schlecht weg und berühren sich in der ersten Kurve, sodass Rosberg auf 3 und Hamilton sogar auf 6 zurückfällt.

**4. Runde:** Hamilton überholt Massa (5.).

**13. Runde:** Rosberg stoppt als Erster der Spitzenfahrer. Und reißt sich ganz knapp vor Hülkenberg auf Soft-Reifen wieder ein.

**14. Runde:** Vettel bleibt nach seinem ersten Stopp auf Supersoft. Kimi führt vor Hamilton. Auch Verstappen kommt rein.

**16. Runde:** Vettel kassiert Hamilton (wieder 2.).

**17. Runde:** Räikkönen und Hamilton an der Box. Der Brite wechselt auf Medium. Kollision zwischen Gutiérrez und Alonso. Der Spanier überschlägt sich und kriecht aus dem McLaren-Wrack wie durch ein Wunder wieder heraus. Das Safety Car kommt raus. Doch es liegen so viele Trümmerteile auf der Strecke, dass die Rennleitung entscheidet, das Rennen zu unterbrechen. Die Autos reihen sich in der Boxengasse auf.

**19. Runde:** Restart hinterm Safety Car. Auch Rosberg (2.) fährt jetzt auf Medium.

**22. Runde:** Räikkönen gibt an der Box auf. Aus der Airbox züngeln Flammen.

**33. Runde:** Verstappen verliert Positionen beim zweiten Stopp, weil eine Radmutter klemmt.

**36. Runde:** Vettel gibt die Führung ab. Er wechselt von Supersoft auf Soft und liegt danach 21,7 sec hinter Leader Rosberg zurück.

**42. Runde:** Hamilton erobert sich P2 von Ricciardo. Das Manöver wäre nicht nötig gewesen. Der Lokalmatador muss nämlich nochmals stoppen und fällt so auf P5 zurück.

**46. Runde:** Ricciardo kämpft Massa nieder (4.).

**51. Runde:** Vettel liegt im DRS-Fenster des Zweitplatzierten Hamilton, kommt aber nicht vorbei.

**53. Runde:** Dreher von Verstappen nach Berührung mit Sainz jr.

**55. Runde:** Vettel verbringt sich hinter Hamilton. Muss durch die Wiese.

**57. Runde:** Rosberg siegt vor Hamilton und Vettel. Neuling Haas Sechster! ♦

## GP VON AUSTRALIEN / Resultate

Melbourne (AUS): 20. März 2016; 1. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 302.271 km über 57 Runden à 5,303 km; 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

26°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	57	1:48:15,565 h		2	ss-s-m	25
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	57	+8,060 sec		2	ss-m-m	18
3. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	57	+9,643		3	ss-ss-ss-s	15
4. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	57	+24,330		3	ss-ss-s-ss	12
5. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	57	+58,979		2	ss-s-m	10
6. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	57	+1:12,081 min		1	s-m	8
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	57	+1:14,199		2	s-m-m	6
8. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	57	+1:15,153		3	s-m-m	4
9. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	57	+1:15,680		3	ss-s-s-m	2
10. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	57	+1:16,833		3	ss-s-s-m	1
11. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	57	+1:23,399		2	ss-s-m	0
12. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	57	+1:25,606		2	ss-m-m	0
13. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	57	+1:31,699		2	s-m-m	0
14. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	56	+1 Rde.		3	s-s-ss-m	0
15. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	56	+1 Rde.		2	ss-s-m	0
16. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	56	+1 Rde.		3	ss-s-s-m	0
<b>Nicht klassiert:</b>							
Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	38	+19 Rdn.	Rad (hinten li.)	3	ss-s-m-m	0
Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	21	+36 Rdn.	Motor	2	ss-ss-ss	0
Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MR05	17	+40 Rdn.	Antrieb	1	ss-s	0
Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	16	+41 Rdn.	Kollision	0	s	0
Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	16	+41 Rdn.	Kollision	1	ss-s	0
Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-TAG RB12	0	+57 Rdn.	Elektrik	0	s	0
Durchschnittstempo des Siegers: 167,525 km/h Schnellste Runde: Ricciardo, 49. Runde, in 1:28,997 min (= 214,510 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.



Solide Vorstellung: Rookie Jolyon Palmer im neu lackierten Renault

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Ricciardo	309,8	1. Ricciardo	1:28,997
2. Hamilton	309,2	2. Vettel	1:29,951
3. Wehrlein	308,8	3. Rosberg	1:30,557
		4. Hamilton	1:30,646
5. Bottas	308,6	5. Räikkönen	1:30,701
6. Pérez	308,4	6. Verstappen	1:31,516
7. Sainz jr.	308,1	7. Sainz jr.	1:31,671
8. Verstappen	307,6	8. Button	1:31,684
9. Hülkenberg	306,1	9. Massa	1:32,288
10. Button	305,1	10. Magnussen	1:32,452
11. Magnussen	304,3	11. Alonso	1:32,553
12. Haryanto	303,7	12. Wehrlein	1:32,673
13. Massa	303,2	13. Nasr	1:32,711
		14. Bottas	1:32,725
15. Rosberg	302,9	15. Pérez	1:32,780
16. Alonso	302,2	16. Hülkenberg	1:32,833
17. Grosjean	301,4	17. Grosjean	1:32,862
18. Gutiérrez	301,2	18. Palmer	1:32,955
19. Palmer	300,0	19. Gutiérrez	1:32,998
20. Ericsson	298,8	20. Haryanto	1:33,847
21. Räikkönen	295,1	21. Ericsson	1:33,892
Kvyat	-	Kvyat	-



## Zuverlässigkeit Fahrer

Fahrer	Rdn.
1. Rosberg	57
Hamilton	57
Vettel	57
Ricciardo	57
Massa	57
Grosjean	57
Hülkenberg	57
Bottas	57
Sainz jr.	57
Verstappen	57
Palmer	57
Magnussen	57
Pérez	57
14. Button	56
Nasr	56
Wehrlein	56
17. Ericsson	38
18. Räikkönen	21
19. Haryanto	17
20. Gutiérrez	16
Alonso	16
22. Kvyat	0

## Zuverlässigkeit Teams

Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	114
Williams Martini Racing	114
Sahara Force India F1 Team	114
Scuderia Toro Rosso	114
Renault F1	114
6. Sauber F1 Team	94
7. Scuderia Ferrari	78
8. HaasF1	73
Manor Racing	73
10. McLaren Honda	72
11. Red Bull Racing	57
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	57/114

## Experten-Urteil



## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

## Fahrer des Rennens



## Romain Grosjean

Sein Abschiedsrennen bei Lotus 2015 hat ihm den Titel «Fahrer des Rennens» eingebracht. Und auch bei der Premiere für das neu gegründete Team Haas kommen wir nicht umhin, den «Franzosen» zum besten Fahrer des Rennens zu küren. Platz 6 im ersten Rennen ist nicht nur eine Ansage, es fühlt sich laut Grosjean «wie ein Sieg an». Streng genommen sind die acht WM-Punkte auch ein Gewinn für die ganze Formel 1. Erstens, weil ein neues Team endlich noch einmal ein Ausrufezeichen setzen konnte. Und zweitens, weil Haas Mitarbeiter von allen Teams rekrutiert hat. Bis auf eines: Sauber.

## Heimlicher Gewinner



## Fernando Alonso

Wer einem solchen Wrack ohne Kratzer entsteigt, der ist ein Sieger. Der fürchterliche Crash von Alonso hätte ins Auge gehen können. Alonso hatte Glück (im Unglück), dass er nicht irgendwo mit dem Helm gegengeschlagen ist. Auch sonst darf man ihn (und McLaren-Honda) als heimlichen Gewinner bezeichnen. Startplatz 11 (Button 12) lässt im Vergleich zu 2015 auf ein deutlich besseres Jahr hoffen.

## Heimlicher Verlierer



## Daniil Kvyat

Der Russe und Melbourne: Das ist keine Liebesgeschichte. Bei seiner Premiere 2014 wurde der damalige Toro-Rosso-Pilot als Neunter noch mit WM-Punkten belohnt. Im Vorjahr blieb er auf dem Weg zur Startaufstellung mit einem technischen Defekt liegen. Und auch diesmal kam der Red Bull mit der Startnummer 26 nicht weiter. Am Ende der Formationsrunde spielte die Elektrik verrückt und Kvyat musste seine RB12 mitten auf der Straße parken. Das führte zu einer erneuten Einführungsrunde – ohne Daniil, dessen Arbeitstag damit schon beendet war. ♦



## Formel E

# Kommt BMW?

Von ARNO WESTER und  
CHRISTIAN EICHENBERGER

**Der Motorsport hat seine eigenen Gesetze. Nicht alles, was Sinn machen würde, kommt auch zustande. Im Falle von BMW und der Formel E wäre eine gemeinsame Zukunft jedoch nicht nur sinnvoll, sondern auch gar nicht so abwegig. Das haben MSa-Recherchen bei den Münchnern ergeben.**

Renault ist dabei. Jaguar steigt ein. Und Audi ist als starker Partner des Teams Schaeffler Abt Sport ebenfalls seit Anfang an mit von der Partie. Die Rede ist von der Formel E. Und dem immer größer werdenden Interesse der Hersteller.

Die anfängliche Skepsis gegenüber der Elektroserie ist verflogen. Die Meisterschaft hat sich in etwas mehr als einem Jahr etabliert. Noch gibt es einige Baustellen, doch das sei ganz normal, meint Serienorganisator Alejandro Agag, schließlich habe man mit einem weißen Blatt Papier begonnen. Und da könne unmöglich alles ab dem ersten Moment rundlaufen.

Die meiste Kritik muss die Formel E nach wie vor wegen der zu geringen Leistung der verwendeten Batterien einstecken. Deshalb war von Anfang an klar: Es geht nur mit zwei Autos pro Fahrer und einem Fahrzeugwechsel während des Rennens. Diese im Motorsport einzigartige Regel finden viele Hersteller, darunter auch BMW, nicht besonders sexy. Deshalb waren sie zurückhaltend. Doch das soll sich nun ändern. Ab der fünften Saison 2018/2019 sollen die Batterien so ausgereift sein, dass sie eine komplette Formel-E-Distanz zurücklegen können.

## Ein Dementi klingt anders

Ob damit der Run der (großen) Hersteller auf die Formel E beginnt, ist nicht gesagt. Aber die Attraktivität wird steigen. Das bestätigt auch BMW-Motorsportchef Jens Marquardt auf Anfrage von MSa: «Wir haben immer gesagt, dass die Formel E eine interessante Plattform ist und wir sie deshalb sehr aufmerksam beobachten. Im Zuge der FIA-Ausschreibung werden ab 2018/19 die Rennen ohne Fahrzeugwechsel und mit nur einer Batterieladung stattfin-

den. Auch wenn über die genauen Modalitäten wie Rennlänge noch diskutiert werden muss, ist dies ein Schritt in die richtige Richtung. Denn das war immer eine unserer Kernforderungen, uns noch detaillierter mit dieser Serie zu beschäftigen.»

Als Vorreiter in Sachen Elektromobilität weiß man bei BMW, dass man neue Wege gehen muss. Deshalb war es für die Münchner auch reizvoll, ab der Debütsaison der Formel E dabei zu sein. Zumindest als «Official Safety Car Partner» mit dem BMW i8. Doch Partner allein reicht das? Mit einem eigenen Team könnte BMW ganz andere Akzente setzen. Dessen ist man sich in München bewusst: Dennoch sagt Marquardt: «Was eine Teilnahme mit einem eigenen Team angeht, kommentieren wir keine Spekulationen.»

Zusammengefasst lässt sich festhalten: Ein Dementi klingt anders. Außerdem halten sich die Gerüchte hartnäckig, dass BMW und Andretti Autosport, gegenwärtig Sechster der Meisterschaft, längst die ersten Gespräche über eine mögliche Zusammenarbeit geführt haben sollen. ♦



Machen die beiden bald gemeinsame Sache? BMW und das Formel-E-Team von Andretti Autosport

## KOMPAKT

»» **IndyCar** Alex Tagliani bestreitet das Indy 500 (29.5.) für das Team von A.J. Foyt.

»» **IndyCar** Die Ursache für die Kopfschmerzen von Will Power, die zum Startverzicht in St. Petersburg führten, scheint offenbar geklärt. Laut dem behandelnden Arzt Dr. Steve Olvey hat ein muskuläres Problem im Nackenbereich die Kopfschmerzen und die Übelkeit ausgelöst. Den Test in Birmingham/Alabama ließ Power vorsichtshalber aus.

»» **Super Formula** Daisuke Nakajima (Dallara-Honda) hat bei Tests in Suzuka die Bestzeit markiert. Der Japaner war nur vier Sekunden langsamer als Lewis Hamilton beim Qualifying 2015. André Lotterer fuhr die viert-, Stoffel Vandoorne die zehntbeste Zeit.

»» **Indy Lights** Aus Platzmangel haben wir in der Ausgabe 13 auf das Ergebnis der Indy Lights aus St. Petersburg verzichten müssen. Gewonnen haben die aus der Formel-3-

EM bestens bekannten Namensvettern Felix Serralles (Carlin, Lauf 1) und Felix Rosenqvist (Team Belardi, Lauf 2). Deutschsprachige waren nicht am Start.

»» **GP3** Koiranen hat den 17-jährigen Inder Mahaveer Raghunathan verpflichtet.

»» **Formel E** Der Briten Ben Hanley ersetzt beim Rennen in Berlin (21.5.) seinen Landsmann Oliver Turvey im Team Nextev. Turvey hat an diesem Wochenende ein Rennen in der SuperGT. ♦ CE

## Langstrecken-WM

# Das erste große Gipfeltreffen



Erprobt gegen die runderneuerte Konkurrenz: Porsche 919 Hybrid

Von MICHAEL BRÄUTIGAM  
und ARNO WESTER

**Mit den offiziellen Testfahrten in Le Castellet, dem sogenannten «Prolog», fällt am Wochenende der Startschuss in die neue WEC-Saison. Am Freitag und Samstag treffen auch die drei LMPI-Werksteams erstmals in 2016 aufeinander.**

Gespannt sein darf man vor allem auf Toyota. Die Japaner stellen am Donnerstag, also erst am Vortag des Prologs, ihren neuen TS 050 Hybrid vor. Bislang gibt es vom neuen Auto nur einige verwischte Bilder von Testfahrten sowie das neue Design auf dem alten Auto. Wie die Revolution final aussieht, und ob man den angestrebten Sprung in die 8-MJ-Klasse geschafft hat, wird also erst kurz vorm Test bekanntgegeben.

Auch Weltmeister Porsche wird erst im direkten Vorfeld des ersten Aufeinandertreffens den gegenüber dem Vorjahr etwas weiterentwickelten 919 Hybrid vorstellen. Die Werksmannschaft aus Weissach hat bereits einige Testmarathons hinter sich. Erst vergangene Woche spulte man bei einem weiteren Ausdauerlauf knapp 6000 Kilometer ab – und zwar in Le Castellet.

## Audi: Roos neuer LMPI-Leiter?

Bei Audi ist der Vierliter-V6-Turbodiesel die einzige Konstante im Paket. Ansonsten ist der R18 radikal neu. Und genau dieses Radikale sorgte bislang scheinbar für größere Probleme, als den Ingotstädtern lieb ist. Klar ist: Man hinkt dem Zeitplan hinterher. Inwiefern der

Rückstand möglicherweise bei Testfahrten im spanischen Aragón letzte Woche aufgeholt werden konnte, wird sich womöglich beim Prolog zeigen.

Dort wird übrigens Dieter Gass als Ersatz-Ersatz-LMPI-Leiter im Einsatz sein. Er vertritt Motorsportchef Wolfgang Ullrich, der nach Chris Reinkes Wechsel zur Kundensportabteilung kommissarisch den Posten des LMPI-Leiters übernommen hatte – am Wochenende jedoch verhindert ist.

Als möglicher Nachfolger Reinkes wird Andreas Roos, Technischer Leiter Renneinsatz LMPI bei Audi, gehandelt.

Auch abseits der Prototypen herrscht Spannung, denn in der GTE-Pro-Kategorie debütieren sowohl der neue Ferrari 488 GTE als auch die Neulinge von Ford mit ihrem spektakulären GT. Beide haben zwar ihre Rennpremiere in der ISCC schon absolviert, jedoch fallen die BoP-Einstufungen in der WEC noch leicht anders aus als in der US-Serie der IMSA.

Für den Saisonauftakt in Silverstone (17.4.) gibt es bereits eine erste Starterliste, die jedoch keine Überraschungen bereithält. Zu den 32 permanenten Startern stößt lediglich der zweite Manor-LMP2, welcher zudem alle weiteren Läufe bis auf die 24h von Le Mans absolvieren wird. Beim Team von John Booth und Graeme Lowdon kommt mit Will Stevens auch ein alter (F1-)Bekannter des Teams zum Einsatz.

Beim Prolog diese Woche reduziert sich die Starterzahl wie berichtet auf 29, u. a. weil Audi und Toyota nur mit einem Auto antreten. Spannung ist dennoch ausreichend vorhanden. ♦

## 24h Series - 12h Mugello

## Der Renault-Coup



Schon beim Start in den zweiten Rennteil vorne: Der später siegreiche orange V8-Racing-Renault

Von MARTIN BERRANG

Mit einer fast perfekten Vorstellung holten sich Luc Braams, Max Braams, Nicky Pastorelly und Miguel Ramos im Renault R.S. 01 FGT3 des V8 Racing Teams (NL) einen verdienten Sieg bei den 12h von Mugello.

Der erste, vierstündige Teil des Rennens freitags war extrem ausgeglichen. Insgesamt neun Teams hatten sich dabei an der Spitze abgewechselt, und am Ende waren es die späteren Sieger, die die Nase vorne hatten. Dies allerdings nur, weil sie auf einen letzten Tankstopp verzichtet hatten. Den musste Pastorelly am Samstag bereits nach

zwei Runden nachholen. Statt eines vermeintlichen leeren Tankareals gab es dort eine Schlange, und am Ende gingen drei Runden verloren.

## Audi: Führung und Schock

Um die Führung stritten nun die extrem schnellen SCG 003C der Scuderia Glickenhaus, der Audi R8 LMS von Optimum Motorsport und der Mercedes SLS AMG GT3 von Hofer-Racing. Während die zwei SCG 003C mit Turboschäden aufgeben mussten, drehte der Optimum-R8 von Ryan Ratcliffe, Joe Osborne und Flick Haigh über 100 Runden an der Spitze und sah wie der sichere Sieger aus. Aus dem Durchmarsch wurde jedoch nichts. Erst hakte

das Getriebe, dann blieb Ratcliffe mitten auf der Ideallinie vor der letzten Kurve stehen und wurde voll von einem Porsche getroffen. Beide Piloten blieben zum Glück unverletzt.

Schon nach dem Audi-Getriebschaden war der Renault wieder in Front gegangen und konnte den Sieg nun entspannt heimfahren. Sowohl für den R.S. 01 als auch für V8 Racing war dies der erste Triumph in einem großen Rennen. Zweite wurden Michael und Chantal Kroll, Roland Eggmann, Kenneth Heyer und Christiaan Frankenhout im SLS von Hofer. Das Podium vervollständigten Adrian Amstutz, Christian Engelhart sowie Rolf und Marc Ineichen im Grasser-Lamborghini Huracán GT3. ♦

## Nürburgring - Probe- und Einstelltag

## Warm-up mit Schock

An den zwei Testtagen letztes Wochenende fanden sich 115 Fahrzeuge auf der Nürburgring-Nordschleife ein. Ein schwerer Unfall überschattete den Testbetrieb.

Der erste der beiden Testtage bot dabei unter Sonnenschein ideale Bedingungen. Nicht so ideal verlief der zweite Tag. Nachdem bereits am Vortag abends Nebel hereinzog, kam über Nacht der Regen und es herrschte typisches Eifelwetter.

Und noch aus einem anderen Grund wurde das Geschehen an diesem zweiten Testtag, dem Samstag, getrübt. Denn ein Unfall, bei dem ein Rennwagen in ein Fahrzeug der Streckensicherung crashte, sorgte für eine längere Unterbrechung. Bei dem Unfall, der sich im Abschnitt «Fuchsröhre» ereignete,

trugen sowohl der Fahrer des Rennwagens (BMW) als auch die drei Insassen des Streckensicherungsfahrzeugs leichte Verletzungen davon. Zudem erlitt ein Sportwart einen Schock.

Trotz der verkürzten Testzeit konnten die meisten Teams viele Kilometer sammeln. Im Ver-



Action beim Ring-Testtag

gleich zum Vorjahr, als nur 70 Fahrzeuge zu den Einstellfahrten kamen, war das Feld zudem deutlich größer.

## Farnbacher-Lexus fix dabei

Möglicherweise auch ein Hinweis auf wieder steigende Starterzahlen in der am 2. April startenden VLN sowie beim 24h-Rennen am Nürburgring?

Neben vielen weiteren Startern, über die wir auch schon berichteten, steht mit dem Lexus RC-F von Farnbacher Racing zumindest ein weiterer fixer Starter für die zehn VLN-Läufe fest. Für das weitere Entwicklungsprogramm teilen sich jeweils die Brüder Dominik und Mario Farnbacher das Cockpit. Bei den zwei Überschneidungen mit der ISCC soll Mario durch einen japanischen Fahrer ersetzt werden. ♦ MBR/AW

## NASCAR Fontana

## Kalifornier unter sich

Kevin Harvick dominierte das Rennen in Fontana bei nahe nach Belieben. Den Sieg schnappte ihm in letzter Sekunde aber noch Jimmie Johnson weg.

Der dritte und letzte Teil des «West Coast Swings» führte die Akteure nach Kalifornien. Und am Ende machten auch zwei gebürtige Kalifornier den Sieg unter sich aus. Harvick dominierte dabei den Großteil des Rennens, sammelte im letztlich 205 Runden langen Rennen 142 Führungsrunden.

Doch ein Reifenschaden kurz vor Schluss wurde nicht nur Kyle Busch zum Verhängnis, sondern die dadurch ausgelös-

te Gelbphase zwei Runden vor dem Rennende auch dem klar Führenden Harvick.

Das gesamte Feld nutzte die Gelegenheit, noch mal frische Reifen aufziehen zu lassen, ehe es in die «Overtime» ging. Neuer Leader: Daytona-500-Sieger Denny Hamlin, dessen Boxencrew am schnellsten geschraubt hatte.

Doch gleich nach dem Restart zog Harvick vorbei – der seinem «Landsmann» Johnson im Finish aber nichts mehr entgegenzusetzen hatte. So holte sich nicht

der Stewart-Haas-Pilot, sondern der Hendrick-Fahrer seinen zweiten Saisonsieg. Damit ist er als Erster ganz sicher für den Chase qualifiziert. ♦ MBR



J. Johnson

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Fontana/Kalifornien (USA): 205 Rdn. à 3,219 km; 39 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.  
1. Jimmie Johnson (Chevrolet); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Denny Hamlin (Toyota); 4. Joey Logano (Ford); 5. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 6. Chase Elliott (Chevrolet); 7. Carl Edwards (Toyota); 8. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 9. Brad Keselowski (Ford); 10. Jamie McMurray (Chevrolet); 11. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 12. Brian Scott (Ford); 13. Brian Vickers (Chevrolet); 14. Ryan Newman (Chevrolet); 15. Paul Menard (Chevrolet); 16. Landon Cassill (Ford); 17. Casey Mears (Chevrolet); 18. Clint Bowyer (Chevrolet); 19. Matt Kenseth (Toyota); 20. Trevor Bayne (Ford); 21. Aric Almirola (Ford); 22. David Ragan (Toyota); 23. Regan Smith (Chevrolet); 24. Austin Dillon (Chevrolet); 25. Kyle Busch (Toyota); 26. Cole Whitt (Chevrolet); 27. Matt DiBenedetto (Toyota); 28. Kasey Kahne (Chevrolet); 29. Michael Annett (Chevrolet); 30. Kurt Busch (Chevrolet); 31. Michael McDowell (Chevrolet); 32. Martin Truex Jr. (Toyota); 33. Chris Buescher (Ford)

Nächstes Rennen: 3. April, Martinsville/Virginia (USA)  
Internet: www.nascar.com

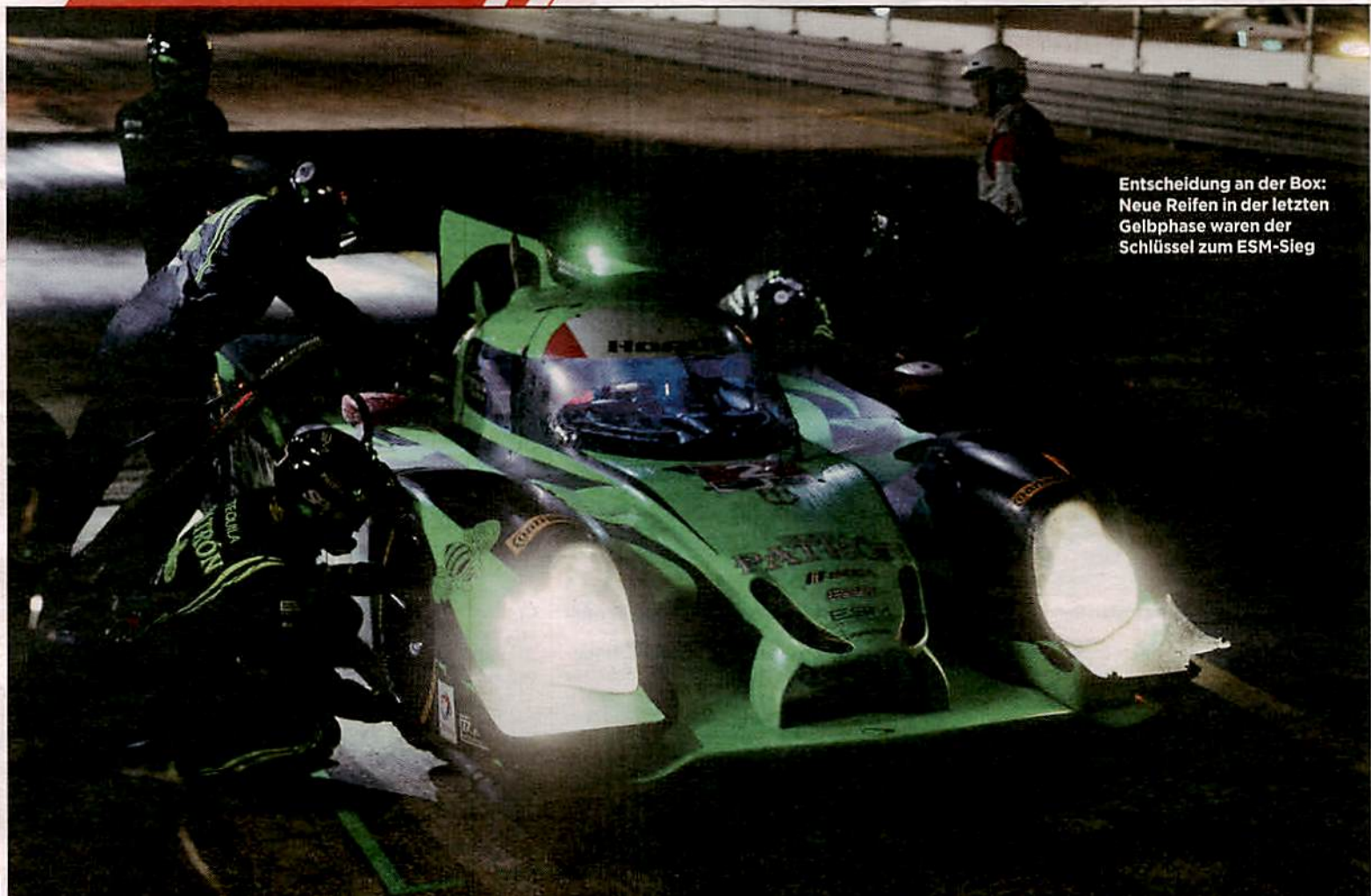
## KOMPAKT

»» DTM Wie berichtet tagt während der offiziellen und öffentlichen (kein Eintrittsgeld!) ITR-Testfahrten in Hockenheim (5.-8. April) die für die DTM zuständige Kommission des DMSB (Deutscher Motor Sport Bund), zu der auch Vertreter von ADAC und ITR gehören. Dem Gremium werden am 7. April Beschlüsse der in der DTM vertretenen Arbeitsgruppen zur Absegnung vorgelegt. Einen Tag später (8.4.) sollen diese dann den Medien in Hockenheim präsentiert werden.

»» TCR Vergangene Woche fanden die offiziellen BoP-Tests in Valencia statt, wobei BoP-Pilot Nicola Larini Fahr-

zeuge von acht Herstellern gegeneinander austestete. Beim Test fuhr auch das Team Sébastien Loeb Racing mit einem Peugeot 308. Hier prüft man, ob sich der Cup-Renner mit nur 1,6 Litern Hubraum auch für TCR-Einsätze eignet.

»» TCR Int. Series Für West Coast Racing (Honda) starten diese Saison Gianni Morbidelli, Kevin Gleason und Neuzugang Aku Pellinen. Die Fahrer für Craft Bamboo Racing (Seat) für 2016 sind Sergey Afanasiev sowie die beiden WTCC-erfahrenen James Nash und Vizemeister Pepe Oriola. Dessen Bruder Jordi stößt zum Opel-Team Target Competition. ♦ AW/MBR



Entscheidung an der Box: Neue Reifen in der letzten Gelbphase waren der Schlüssel zum ESM-Sieg

ISCC - 12h Sebring (Prototype-Klasse)

# Sieg der Strategie

Von MARCUS SCHURIG

**Das Extreme Speed Motorsport-Team räumt mit dem Ligier-Honda-LMP2 sechs Wochen nach dem Triumph in Daytona auch in Sebring groß ab. Diesmal machte man es aber deutlich spannender: ESM-Pilot Felipe Derani zoomte sich in den letzten Rennrunden von Platz vier auf Position eins nach vorne – die Gegner waren wenig amüsiert.**

Felipe Derani lobte die Fairness der Gegner und schwor, dass es nicht so leicht gewesen sei, wie es ausgesehen habe. Trotzdem wirkte sein Schlusspurt wie ein Kinderspiel: Nachdem die 13. und letzte Gelbphase zwölf Minuten vor Rennende aufgelöst war, machte der Brasilianer kurzen Prozess. Beim Restart überrumpelte er LMP2-Pilot Nicolas Minassian, eine Runde später schnappte er sich die Corvette DP von Felipe Albu-

querque. Und um dem Ganzen die Krone aufzusetzen, wiederholte er das Manöver an der exakt gleichen Stelle eine Runde später beim bis dato führenden Corvette-DP-Piloten Dane Cameron. Was folgte, waren zwei Runden Vollgas, in denen Derani einen Vorsprung von drei Sekunden herausfuhr – der zweite ESM-Sieg in der IMSA-Serie binnen sechs Wochen war fix.

Die Leichtigkeit der Vorstellung sorgte für Argwohn im Prototypen-Fahrerlager – wie schon in Daytona. «Der hat doch nur mit uns gespielt, das war eigentlich kein echter Zweikampf, eher ein Duell zwischen Kampfjet und Segelflieger», ätzte der geschlagene Dane Cameron nach dem Rennen.

**Vier Zehntel sind nicht die Welt**

Doch die Wahrheit ist wie immer etwas komplizierter. Ja, das Grundmuster in der IMSA-Prototypen-Klasse, die sich aus den trägen Daytona-Prototypen der Grandam-Ära und den wendi-

gen LMP2-Autos aus Le Mans zusammensetzt, hat sich verändert: In den letzten zwei Jahren siegten fast nur die alten DP. Jetzt, im dritten und letzten Jahr dieser gemeinsamen Prototypenklasse, setzten sich die LMP2 allmählich durch – sie werden ab 2017 (in modifizierter Form) auch die Zukunft im US-Langstreckensport bilden.

Die DP-Fraktion argwöhnt, dass dieser Wechsel über die Fahrzeugeinstufungen (BoP) quasi künstlich unterstützt wird. Nimmt man die schnellste Rennrunde im Vergleich als Gradmesser, stimmt das aber nicht: Vier Zehntel lagen zwischen dem Ligier-Honda-LMP2 von Derani und der Corvette DP von Cameron – nicht die Welt bei einer Rundenzeit von 112 Sekunden. Und nicht entscheidend in einem Rennen, das von extremen Wetterwechseln geprägt war und bei dem marginal unterschiedliche Set-ups zu klaren Performance-Differenzen führen können.

Die DP-Fraktion sollte lieber vor der eigenen Haustüre kehren: In der vorletzten Gelbphase 44 Minuten vor Rennende traf das Action Express Team, das die beiden Corvette DP für Cameron und Albuquerque einsetzte, eine Entscheidung: Bei beiden Autos wurde nur nachgetankt, keine Reifenwechsel.

Damit gewann man zwar Track Position, aber weil alle verbliebenen Gegner – in der Hauptsache drei LMP2-Autos – allesamt auf neue Reifen setzten, war ein Nachteil beim Grip in der Endphase zu erwarten. Noch unverständlicher: Das Action Express Team splittete die Strategie nicht, obwohl man zwei Autos in aussichtsreicher Position hatte.

Das ESM-Team setzte dagegen auf frische Reifen – aber auch das war ein kleines Risiko. «Bei kühlen Bedingungen in der Nacht ist es knifflig, die Reifen auf Temperatur zu kriegen», so Derani, der sich den Siegerwagen zusammen mit Johannes

van Overbeek, Scott Sharp und Ed Brown teilte. «Aber wenn der Reifen dann kommt, dann kommt er richtig, und man hat viel mehr Grip – ganz besonders beim Bremsen.»

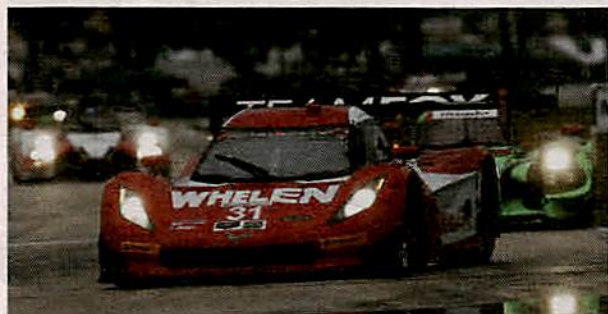
**Kommunikationsfehler?**

Derani exekutierte den Bremsvorteil gekonnt und überrumpelte die beiden Action-Express-DP-Piloten an der gleichen Stelle mit spät getimten Divebomb-Manövern. «Offenbar hat das Team den Führenden Dane Cameron am Funk nicht vorgewarnt, dass Derani seinen Teamkollegen auf diese Weise ausgetrickst hat», sagt Scott Sharp und wirft den Verlierern damit einen Kommunikationsfehler vor. Und warum hat Albuquerque nicht versucht, Derani aufzuhalten oder härter zu blockieren, um seinem Teamkollegen an der Spitze kurz vor Rennende etwas mehr Luft zu verschaffen?

Will sagen: Die Speed-Differenzen zwischen den Daytona-



Schon wieder großer Jubel: Beim ESM-Team konnte man wie in Daytona einen Sieg feiern



Im Finish ohne Chance: Corvette DP von Cameron/Curran/Pruett



13-mal im Einsatz: Safety Car



P3: Die zweite AER-Corvette



P4: Orega von Dragonspeed

Prototypen und den LMP2 waren in Sebring – im Gegensatz zu Daytona – nicht rennentscheidend. ESM hatte die bessere Taktik. Die größte Sorge bereiteten Derani übrigens nicht die Action-Express-DP, sondern die beiden anderen in den Führungskampf verstrickten LMP2: Nicolas Minassian im Dragon-Speed-Orega-Nissan-LMP2 wäre im Renngewusel auch für Derani nur hart zu knacken gewesen. Doch der Brasilianer hatte das Thema schon beim letzten Restart ab.

Blieb noch der Michael Shank-Ligier-Honda: Olivier Pla konnte im letzten Rennviertel den Zeitverlust, für den der langsamere Teamkollege John Pew gesorgt hatte, wieder wettmachen und saß dem Führungsquartett nach der letzten Gelbphase im Genick. Doch der schnelle Franzose hat in letzter Zeit einfach kein Glück: Die Anlenkung der hinteren Aufhängung am Getriebe brach – und vereitelte damit seine Schlussattacke. ♦

### IMSA SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Sebring/Florida (USA): 6.019 km; Rennen über 12 Stunden; 48 Autos gestartet, Wetter/Piste: wechselhaft.

1. Sharp/Brown/van Overbeek/Derani (Ligier JS P2-Honda) 238 Runden (1. P); 2. Pruett/Cameron/Curran (Corvette DP) +2,926 sec. (2. P); 3. Barbosa/Fittipaldi/Albuquerque (Corvette DP) +3,940 (3. P); 4. Hedman/Lapierre/Minassian (Orega 05-Nissan) +4,339 (4. P); 5. Goossens/Dalziel/Hunter-Reay (Corvette DP) +18,078 (5. P); 6. Bomarito/Nunez/Pigot (Mazda) +29,735 (6. P); 7. Pew/Negri/Pla (Ligier JS P2-Honda) +1 Rd. (7. P); 8. T. Long/Miller/Devlin/Ihara (Mazda) +1 Rd. (8. P); 9. Bennett/Braun/Wilkins (Orega FLM09) +2 Rdn. (1. PC); 10. Kimber-Smith/Gutierrez/Alon (Orega FLM09) +2 Rdn. (2. PC); 11. Gavin/Milner/Fässler (Chevrolet Corvette C7.R) +3 Rdn. (1. GTLM); 12. Auberlen/Werner/Spengler (BMW M6 GTLM) +3 Rdn. (2. GTLM); 13. Bamber/Makowiecki/Christensen (Porsche 911 RSR) +3 Rdn. (3. GTLM); 14. Fisichella/Vilander/Rigon (Ferrari 488 GTE) +3 Rdn. (4. GTLM); 15. Briscoe/Westbrook/Dixon (Ford GT) +3 Rdn. (5. GTLM); – Ferner: 22. Nielsen/Balzan/Segal (Ferrari 488 GT3) +9 Rdn. (1. GTD); 23. Curtis/Klingmann/Freiberg (BMW M6 GT3) +9 Rdn. (2. GTD); 24. Potter/Lally/Seefried (Audi R8 LMS) +9 Rdn. (3. GTD); 25. M. Farnbacher/Riberas/James (Porsche 911 GT3 R) +9 Rdn. (4. GTD)

Nächstes Rennen: 16. April 2016, Long Beach/Kalifornien (USA)  
Internet: www.imsa.com

### NACHGEHAKT BEI Marcel Fässler

(39/CH). Der GTLM-Klassensieger (siehe S. 18) über seinen zweiten Sieg mit dem Corvette-Werksteam in Folge.



Von MARCUS SCHURIG

**? Du warst in einer Phase im Auto, die am besten mit einem Eiertanz verglichen werden kann, oder?** Ich hatte eine ziemlich knifflige Aufgabe, weil ich bei sehr wechselhaften Bedingungen mit Regenschauern sehr lange mit Slicks fuhr. Ich war bis dato die Corvette kaum je im Regen gefahren, dazu kenne ich auch Sebring nur bei trockenen Bedingungen. Zwar hatte ich das Corvette-Schwesterauto, das nach dem Fahrerwechsel vor mir lag, als Referenzpunkt und konnte schnell lernen. Aber ich hatte auch einige Big Moments, wo ich mit viel Speed auf die Mauern zuschoss und einfach nur hoffte, dass es noch gutgeht – das war ein extrem harter Stint!

**? Eine Werbetafel hast du dabei auch abgeräumt ...** Ich kam ausgangs Turn 1 quer und schoss quer über die Fahrbahn, und dabei habe ich die Tafel auf der Wiese abgeräumt. Die verfiel sich an der Frontpartie, ergo ging dann die Kühlltemperatur hoch. Deshalb mussten wir an die Box, um das zu fixieren.

**? Danach warst du noch mal drin?** Da mussten wir Dreck im Kühler entfernen. Das Team schickte mich mit Regenreifen wieder raus, da freute ich mich schon auf einen gemütlicheren Stint – prompt trocknete die Bahn ab! Aber aus taktischen Gründen musste ich mit den Regenreifen im Trockenen weiterfahren, um einen Boxenstopp zu sparen ...

### PC-Klasse Sebring

# Engel wieder nicht belohnt

Von ARNO WESTER

**Spannender Zweikampf um den PC-Klassensieg mit mehreren Führungswechsels. Maro Engel für guten Job erneut nicht belohnt.**

Auch die Akteure in der PC-Kategorie litten unter den äußeren Bedingungen mit teils sintflutartigem Monsunregen. Sogar hinter dem Safety Car und damit in langsamer Fahrt reichte das Können vor allem von einigen Gentleman-Fahrern nicht aus, ihre Untersätze auf der Strecke zu halten. Viele Protagonisten kritisierten den ihrer Meinung nach zu späten Rennabbruch nach 2:51 Stunden.



Maro Engel

Kenton Koch, trotz Aufholjagd mit dem undankbaren vierten Rang zufriedengeben.

Nutznießer des extremen Unwetters mit Aquaplaning, Blitzschlag und schwierigen Sichtverhältnissen war Maro Engel, der im Starworks-Orega zwischenzeitlich sogar führte. Trotz Problemen mit dem Benzindruck war zumindest ein Podestplatz zum Greifen nah, als plötzliches Bremsversagen für das erneut vorzeitige Aus – wie in Daytona – sorgte.

«Ich habe schon in Turn 1 gemerkt, dass das Pedal etwas länger wird. Vor Turn 3 ist es dann komplett durchgefallen», erklärte Engel den trotz eines Drehers nicht mehr zu vermeidenden Einschlag in

die Streckenbegrenzung.

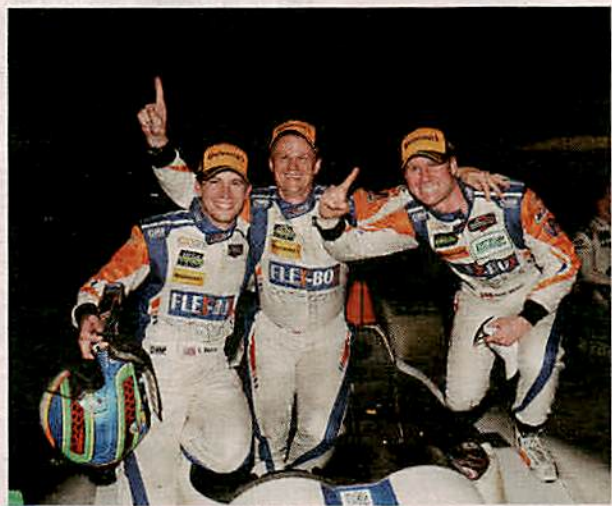
Ebenso wie in Daytona musste sich das PRI-Team (Robert Alon, José Gutierrez, Tom Kimber-Smith) mit P2 (1,282 Sekunden zurück) begnügen. Neun Runden vor Schluss übernahm Colin Braun, der im Core-Orega noch von Jonathan Bennett und Mark Wilkins unterstützt wurde, endgültig die Spitze. ♦

### Daytona-Sieger auf P4

Auch Daytona-Sieger Misha Goikhberg verlor nach dem Restart auf einem noch nassen Betonfleck die Kontrolle über seinen JDC-Orega und landete frontal in einer Begrenzungsmauer. Nach der Reparatur musste sich auch Goikhbergs Teamkollege, «Wunderkind»



Wieder nur auf Platz 2: Das knapp geschlagene PRI-Team



Die PC-Sieger (v.l.): Colln Braun/Jon Bennett/Mark Wilkins

**NACHRICHTEN**

**GTLM-Klasse Sebring**

# Corvette holt das

**Pause sorgt für hohe Ankommerquote**

**Rennunterbrechung** Zum insgesamt siebten Mal nach 1959, 1965, 1991, 1993, 1995 und zuletzt 1997 musste das 12h-Rennen diesmal wegen Regens nach 2:07 h und für exakt 2:15:09 h unterbrochen werden. Auch deshalb absolvierten immerhin 39 der 48 gestarteten Teams die Distanz einmal rund um die Uhr. Nur 2010 (90,9%), 2013 (90,4%) und 2012 (82,5%) war die prozentuale Ankommerquote noch besser als in diesem Jahr (81,25%).

**Seiler beschenkt sich selbst zum Ehrentag**

**Classic Historic** Perfektes Geschenk: Am vergangenen Freitag (18.3.) feierte Toni Seiler nicht nur seinen 58. Geburtstag, sondern auch einen Sieg im Rahmenprogramm des 12h-Rennens. Der Schweizer gewann in einem Lola T70 Mk3 Le Mans das Rennen der «Classic Historic» mit über fünf Sekunden Vorsprung vor US-Pilot Brad Hoyt. Seiler fuhr zudem die schnellste Rennrunde (2:19,715 Minuten) und blieb dabei als einziger Fahrer im 33-köpfigen Teilnehmerfeld unter 140 Sekunden.

**Erster Rennsieg für den «Baby-Porsche»**

**IMSA SportsCar Challenge** Cameron Cassels und Trent Hindman bescherten Porsche in Sebring den ersten Sieg für den Cayman GT4. Unter insgesamt 36 Startern hatte das US-Duo nach 2:30 h (61 Runden) einen Vorsprung von fast 14 Sekunden auf die Landsleute Billy Johnson und Scott Maxwell in einem Ford Shelby GT350R-C.

**Weitere Ehrungen für Kristensen**

**Tom Kristensen** Ehre, wem Ehre gebührt: Nach seinem Job als Grand Marshal beim 24h-Rennen in Daytona, stand «Mr. Le Mans» auch in Sebring im Mittelpunkt. Der Däne wurde in die «Sebring Hall of Fame» aufgenommen und zudem wurde eine Kurve (Turn 3) nach ihm benannt. «Darüber freue ich mich sehr, denn diese Auszeichnung ist eine große Ehre für mich», meinte «TK», der mit neun Podestplätzen, sechs Gesamterfolgen und einem Klassensieg auch «Mr. Sebring» ist. ♦ AW



Wind und Wetter getrotzt: Die Corvette von Fässler, Gavin und Milner gewann auch beim wechselhaften Sebring-Rennen die GTLM-Klasse

Von **MARCUS SCHURIG**

**Corvette konnte nach dem Doppelsieg beim 24h-Rennen in Daytona Ende Januar auch den zweiten Klassiker im US-Langstreckensport, das 12h-Rennen in Sebring, gewinnen – und das, obwohl die beiden Corvette C7.R durch eine neue Fahrzeugeinstufung deutlich eingebremst wurden.**

«Die sind über die Ultra-Distanzen halt einfach bockstark, das muss man anerkennen», sagte ein deutscher Ingenieur nach dem neuerlichen Corvette-Triumph in Sebring. In der Tat: Schon im letzten Jahr holte Corvette in Daytona und Sebring die Siege in der hart umkämpften GTLM-Klasse. Im Juni 2015 triumphierten Oliver Gavin und Tommy Milner in Le Mans. Und mithilfe ihres Schweizer Kollegen Marcel Fässler holten sie 2016 abermals kurz nacheinander die beiden wichtigsten US-Siege in Daytona und Sebring.

«Die Corvette-Truppe ist extrem gut aufgestellt, das Auto ist ausgereift und top vorbereitet. Dazu haben sie einen klaren Schlachtplan für jedes Rennen», hielt Fässler nach dem Rennen fest. In Sebring ist das Hauptziel, am Ende des Rennens ein schnelles Auto zu haben. Corvette-Schlussfahrer Tommy Milner, der den Sieg in den letzten drei Stunden unter Dach und Fach brachte, erklärt:

«Wir haben bei Testfahrten versucht, ein Set-up zu finden, dass bei den kühleren Bedingungen am späten Abend sehr gut funktioniert. Ich muss ehrlich sagen: Ich hatte in Sebring noch nie so ein gutes Rennauto wie 2016!» Zweieinhalb Stunden vor Schluss passierte Milner BMW-Pilot Lucas Luhr und gab die Führung bis ins Ziel nicht mehr ab – trotz zahlreicher Gelbphasen und immer wieder einsetzendem Nieselregen.

**Erst maulen, dann siegen**

Corvette-intern hatte man mit dem Sieg in Sebring nicht unbedingt gerechnet: Nach dem fulminanten Doppelsieg in Daytona hatte IMSA die Restriktoren bei Corvette um 0,4 mm verkleinert. «Das ist viel zu viel, so einen harten Einschnitt hat es in den letzten Jahren nie gegeben», maulte Corvette-Sportchef Doug Fehan vor dem Rennen.

Laut interner Simulation kostete die Restriktorverkleinerung fünf bis sechs Zehntel pro Runde. Dass Corvette trotzdem gewann, war der Tatsache geschuldet, dass man zu Rennende das stärkste Auto hatte. Sogar ein

**«In der IMSA-Serie startet das beste GT-Feld der Welt.»**

**DOUG FEHAN**



Doppelsieg wäre abermals möglich gewesen. Doch das Schwesterauto von Jan Magnussen, Mike Rockenfeller und Antonio Garcia wurde fünf Stunden vor Rennende zurück-

geworfen, als Porsche-Pilot Kévin Estre im Zweikampf um die Spitze einen zu überrundenden Audi etwas zu wild auf der noch feuchten Innenspur attackierte – und dabei die zweite Corvette von Magnussen wie eine Billardkugel abräumte. Zur Schuldfrage gab es keine Diskussionen: «Der Unfall geht mindestens zu 80 Prozent auf die Kappe von Estre», so Mike Rockenfeller, der das Rennen nach der Reparatur auf Platz neun beendete.

Die Siegesserie von Corvette spricht aber trotzdem nicht für eine Dominanz – so sahen es alle Beteiligten im GT-Fahrerlager. Die fünf vertretenen Marken Corvette, BMW, Porsche, Ferrari und Ford kämpften in Sebring allesamt auf Augenhöhe. «Das neue BoP-System von IMSA funktioniert insgesamt recht gut», sagte beispielsweise



Nach der Doppel-Pole auch im Rennen geführt, am Ende mit einigen Fehlern aber «nur» Platz 2: BMW

# Double



Ausgelassener Siegerjubiläum: die erfolgreichen Fahrer der Corvette



Mit P3 Schadensbegrenzung betrieben: der verbleibende Porsche

Porsche-GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser. BMW hatte nach Einschätzung aller Beteiligten in Sebring vielleicht das stärkste Auto, weil nach Daytona etwas mehr Ladedruck genehmigt wurde. In Sebring standen die beiden BMW M6 prompt in der ersten Startreihe. Im Rennen hatten beide Fahrzeuge Siegchancen, die man aber letztlich nicht nutzte: Allein in den ersten zwei Rennstunden kassierte BMW drei Strafen für Regelverstöße bei den Boxenstopps.

## BMW: schnell, aber mit Fehlern

In der Schlussphase verlor der M6 von Lucas Luhr den Anschluss, weil er zweimal von überforderten Amateuren torpediert wurde. Das Schwesterauto von Bill Auberlen, Bruno Spengler und Schlussfahrer Dirk Werner lutschte im Schlussprint Porsche noch den zweiten Platz ab – trotz einer weite-

ren Durchfahrtsstrafe wegen Overboost beim Ladedruck. Im Ziel hatte Werner auf die siegreiche Corvette einen Rückstand von nur 2,882 Sekunden.

Bei Porsche war man schon vor dem Rennen skeptisch, denn man wohnt sich am unteren Ende der Performanceskala: «Wir konnten mitfahren. Im Regen konnten wir sogar wegfahren. Aber unter trockenen Bedingungen war es sehr hart, Positionen gutzumachen», so Frédéric Makowiecki. Der Franzose betrieb mit seinen Teamkollegen Earl Bamber und Michael Christensen mit Platz drei immerhin maximale Schadensbegrenzung. Und er wies darauf hin, dass der teilweise chaotische Rennverlauf keine präzisen Rückschlüsse darauf zulässt, wo man wirklich steht, denn 13 Gelbphasen zerhackten das Rennen, das obendrein für knapp zweieinhalb Stunden wegen Starkregen und Blitzgefahr unterbrochen werden musste.

Ford hatte mit einem der beiden GT-Rennwagen akute Podestchancen, doch zu Rennende wurde Richard Westbrook von einem Gegner getroffen und kam nur auf Platz fünf ins Ziel. Im Schwesterauto rutschte Dirk Müller bei garstigem Aquaplaning schuldlos in die Reifenstapel. Weil auch Ferrari mit Platz vier vorne mitspielte, kann man dem Fazit von Corvette-Boss Fehan nur zustimmen: «In der IMSA startet das beste und ausgeglichene GT-Feld der Welt.» ♦



Schuldlos gecrasht: D. Müller

## GTD-Klasse Sebring

# Beim Debüt: Sieg des 488



Beim Renndebüt gleich das versammelte GTD-Feld besiegt: Ferrari 488 von Christina Nielsen und Co.

Von ARNO WESTER

## Beim zweiten Saisonlauf der ISCC feierte Ferrari in Sebring auf Anhieb den ersten Triumph mit dem neuen 488 GT3. Lamborghini will Teams entschädigen.

Auch sieben Wochen nach dem 24h-Rennen in Daytona wird noch über den Ausschluss von fünf Lamborghini-Teams beim ersten Saisonrennen diskutiert (siehe MSA 9). Dabei bricht Franz Konrad als betroffener Fahrer und Teamchef eine Lanze für den italienischen Sportwagenhersteller aus dem Volkswagen-Konzern. «Die IMSA hat Lamborghini keine Angaben über die Form des Air-Restriktors gemacht», behauptet Konrad und bestätigt dabei, dass Lamborghini diese auf dem Prüfstand geändert habe. Damit erzielte man eine erhebliche Leistungssteigerung. Die Rede ist von 40 bis 50 PS.

Nach Meinung von Konrad wäre Lamborghini gut beraten gewesen, wenn man diesen Vorfall vom Automobil-Welt-

verband FIA hätte klären lassen. Weil das aber bekanntlich nicht geschehen ist, wurden alle Lambo-Teams und der Hersteller selbst bestraft (siehe MSA 11). Lamborghini hat den betroffenen Teams Unterstützung in Aussicht gestellt. Wie die aussieht (Konrad: «Das besprechen wir intern»), ist nicht bekannt.

## Enger Kampf ums Podium

In Sebring waren die Huracán nach Meinung von Konrad chancenlos, auch weil die IMSA ihnen 40 kg Zusatzgewicht ins Auto gepackt hat. Der bestplatzierte Lambo landete auf P6.

Weiter vorne ging die Post ab. Bis kurz vor Schluss lagen beide Turner-BMW M6 GT3 an der Spitze. Aber weder Jesse Krohn noch Jens Klingmann im Schwesterauto konnten Alessandro Balzan am Ende aufhalten. Der Italiener sowie Christina Nielsen und Jeff Segal hatten auch auf der Pole gestanden.

Hinter Klingmann wurde es dramatisch: In der Schlussrunde kämpften Mario Farnbacher (Porsche) und Andy Lally (Audi) um P3. «Ich war eigent-

lich safe», meinte Farnbacher, den Lally in der letzten Kurve (Turn 17) überrumpelte: «Keine Ahnung, wo der den Anker geworfen hat.» Der in Daytona siegreiche Magnus-Audi, der zudem von John Potter und Marco Seefried pilotiert wurde, sicherte sich so Rang drei.

«Damit bin ich bin sehr happy. Wir hatten allerdings einen Nachteil mit unserer Strategie. Im Gegensatz zu vielen anderen Teams fuhr unser Gentleman-Fahrer John Potter zu Beginn des Rennens. Nach dem Abbruch wurde die Mindestfahrzeit für die Amateure angepasst (von 3:00 auf 2:25 h, d. Red.). Wir hatten sie zu diesem Zeitpunkt aber schon bis auf acht Minuten erfüllt», erklärte Seefried das Handicap, zu dem wie in Daytona auch der fehlende Top-speed des R8 LMS gehörte. «In den Kurven und auf der Bremse waren wir aber stark. Am Ende haben wir noch auf einen Splash and Dash des 96er BMW (von Klingmann, d. Red.) gehofft, aber die letzten beiden Gelbphasen sind ihnen wohl entgegengekommen.» ♦



Platz 2: Jens Klingmann



Wieder Podium: Seefried



Platz 4: Mario Farnbacher

## Rallye-WM

# Bis 2020 in Deutschland

Von REINER KUHN

Das Präsidium des ADAC hat vorzeitig der Verlängerung des deutschen WM-Laufs um weitere vier Jahre zugestimmt. Sein typischer Charakter aus Weinbergpisten und der berühmten «Panzerplatte» des weitläufigen Militärübungsgebietes Baumholder soll beibehalten werden. Künftig übernimmt jedoch der ADAC Saarland das Kommando.

Seit 2002 ist die Rallye Deutschland fester Bestandteil des WM-Kalenders und wird in diesem Jahr zum 14. Mal als WM-Lauf (18. bis 21. August) ausgetragen. Dreh- und Angelpunkt der unter der Federführung des ADAC Mittelrhein organisierten Veranstaltung wird wie in den vergangenen Jahren Trier sein. Die Porta Nigra wird erneut die Kulisse für den Start und das Ziel bilden. Danach ist die Römerstadt als Gastgeber Geschichte. Zum Unmut der Stadtväter. Hohe Kosten und die geringe Unterstützung der rheinland-pfälzischen Politik sollen eine tragende Rolle gespielt haben.

## Umzug ins Saarland

Ab 2017 ergeben sich wichtige Änderungen, denn wie der ADAC Ende vergangener Woche erklärte, wird die mit über 220 000 Zuschauern größte deutsche Motorsportveranstaltung künftig nicht mehr vom ADAC Mittelrhein, sondern vom ADAC Saarland organisiert. Dies habe die ADAC-Sportkommission, das Gremi-



Tradition: Bei der Deutschland-Rallye fährt Weltmeister Ogier auch künftig über die «Panzerplatte»

um aller Sportleiter der ADAC-Regionalclubs, beschlossen.

«Die Rallye Deutschland wird auch in den kommenden Jahren Weltklasse-Rallyesport in Deutschland zeigen. Ich freue mich, dass wir die Zukunft der Veranstaltung bis mindestens zum Jahr 2020 gesichert haben», sagt ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk. «Der ADAC Saarland hat jetzt die Aufgabe, in den kommenden Monaten sein tragfähiges, zukunftsweisendes Konzept zu finalisieren, das die Charakteristik der Rallye Deutschland erhält und mit einem effizienteren Streckenmanagement neue Highlights setzt.»

Bereits im Vorfeld dieser Entscheidung war durchgesickert, dass der ADAC in der saarländischen Landespolitik auf offene Ohren stieß – auch und gerade bei der finanziellen Unterstützung. Über die Höhe hüllt

sich der saarländische Innenminister Klaus Bouillon noch in Schweigen. «Die Ausrichtung wird viele positive Effekte für das Land haben und zudem unsere regionale Wirtschaft ankurbeln», wird Bouillon von der Saarbrücker Zeitung zitiert.

## Rallyezentrum am Bostalsee?

«Es freut uns, dass uns die Landesregierung des Saarlands insbesondere im organisatorischen Bereich umfassende Unterstützung zugesagt hat», meinte ADAC-Saarland-Chef Karl-Heinz Finkler. «Wir gehen davon aus, dass wir so umfangreich wie möglich in den bestehenden Strukturen weiterarbeiten und diese mit unseren Rallye-Fachleuten ergänzen. Wir werden die Rallye Deutschland kompakter gestalten, ohne dass sie von ihrem einzigartigen Charakter einbüßt.» Das heißt, der deutsche WM-Lauf wird

weiterhin Weinberg- und Landstraßen-Prüfungen beinhalten sowie auch künftig auf der berühmten «Panzerplatte» Station machen. Noch unklar ist der Standort für das künftige Rallyezentrum sowie ein geeignetes Umfeld für eine medial aufgeladene Start-Zeremonie und die Zielankunft.

Neben dem intern scheinbar favorisierten Naherholungsgebiet am Bostalsee, das vor Jahren schon einmal den Servicepark beheimatete, machen sich die Städte Neunkirchen und Völklingen Hoffnungen, als Gastgeber des WM-Laufes zu dienen. Die Landeshauptstadt Saarbrücken scheint aufgrund der längeren Anfahrt zu den traditionsreichen Wertungsstrecken kaum Chancen zu haben.

In den nächsten Wochen will man beim ADAC Saarland die ersten Weichen stellen, auch beim Personal. ♦

## STIMMEN

### zur Rallye Deutschland

»»» **Oliver Ciesla (WM-Promoter)** «Grundsätzlich stehen wir Innovationen offen gegenüber, solange diese die Anforderungen der Rallye-WM was Sport und Entertainment betrifft erfüllen und sie damit die aktuell positive Entwicklung der WM unterstützen.»

»»» **Alfred Rommelfänger (aktueller Rallyeleiter)** «Ich bin echt enttäuscht. Trier ist eine Wohlfühlstadt und bietet eine einzigartige und tolle Kulisse wie der große Zuspruch zeigt. Zudem haben wir die Rallye über die Jahre immer wieder weiterentwickelt, 2015 war organisatorisch und sportlich Extraklasse.»

»»» **Günther Jung (ADAC Saarland)** «Wir sind stolz, künftig die Verantwortung für einen der best organisierten WM-Läufe zu übernehmen. Die Neuausrichtung wird eine anspruchsvolle Aufgabe an die wir mit viel Respekt rangehen. Wir haben kompetente Mitarbeiter. Uns ist es aber wichtig, auch künftig mit den erfahrenen Mitarbeitern zusammenzuarbeiten.»

»»» **Jost Capito (VW-Motorsportdirektor)** «Wir freuen uns sehr, dass die Zukunft der Rallye Deutschland langfristig gesichert ist. Für Volkswagen hat der WM-Lauf vor heimischer Kulisse natürlich einen besonderen Stellenwert.» ♦ RK

## Rallye-WM

# Weltmeisterlich auch beim Testen

Volkswagen hat die Nase vorne. Die Wolfsburger probierten erstmals den Prototyp des 2017er-World Rally-Cars. Testfahrer Dieter Depping spulte leistungsfähig Kilometer ab. Während Citroën im April die Testarbeit mit dem künftigen Auto aufnimmt, soll Toyota im Verzug sein.

Bereits seit Monaten testet Volkswagen einen modifizierten Polo R WRC, der erste Komponenten des 2017er-Autos enthält. Die Wolfsburger sammeln noch vor allen anderen Teams erste Erfahrungen mit

dem neuen Reglement, das in weniger als zehn Monaten in Kraft tritt. Nachdem man bereits auf Asphalt, Schotter und Schnee unterwegs war, testete man in dieser Woche den XXL-Polo erstmals in den Weinbergen entlang der Mosel. Rund 150 Testkilometer sollen die Weltmeister nahe dem Mosel-Ort Veldenz abgespult haben. Über die Testinhalte wollte man bei VW nichts sagen. Wenn man aber sieht, wie rabiat Testfahrer Depping den Testträger rannahm, darf man davon ausgehen, dass man auch die Standfestigkeit neuer Fahrwerkskomponenten probierte.

Bei der Konkurrenz scheint Citroën am weitesten. Die Franzosen sollen mit einem Testträger ihres künftigen Autos erstmals im April ausrücken und im Wochenrhythmus testen. Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen musste den geplanten Testauftrag des Yaris WRC verschieben. Statt Mitte März wird das Auto wohl erst Ende April rollen. Mäkinen selbst könnte den Rollout in Finnland höchstpersönlich absolvieren, allerdings soll es danach zügig nach Süd- und Mitteleuropa gehen. Als erster Testfahrer soll Ex-IRC- und WRC2-Champion Juhon Hänninen bereitstehen. ♦ RK



Prügel austeilen: VW-Testpilot Depping im 2017-WRC-Prototyp

**Rallye-ÖM Rebenland**

# Premiere für Neubauer

Von REINER KUHN

**Auftakt nach Maß für Hermann Neubauer in der Österreichischen Rallye-meisterschaft: Beim ersten Einsatz im Ford Fiesta WRC holte er seinen ersten Gesamtsieg – auch dank eines überlegenen Autos.**

Im Vorfeld der Rebenland-Rallye war für Szenekenner klar, dass der diesjährige Sieger nur aus dem Trio Raimund Baum-schlager, Hermann Neubauer oder Gerwald Grössing stammen konnte. Hier der 13-fache Staatsmeister und vierfache Rebenland-Sieger Baum-schlager im Skoda Fabia R5, da die bis in die Haarspitzen motivierten Herausforderer in ihren über-legenen World Rally Cars.

Schon nach einem Tag stand fest, dass vom angesagten Dreinur noch ein Zweikampf übrig

blieb. Neubauer hatte zur Halbzeit alle sieben Prüfungen ge-wonnen, Baum-schlager war mit einer halben Minute Rückstand noch in Schlagdistanz, Grössing mit einer Minute Differenz zum Führenden praktisch raus.

**Auch ein neuer 2WD-Sieger**

Auch am zweiten Tag ließ Neu-bauer nichts anbrennen. Baum-schlager versuchte zwar noch, Druck zu erzeugen, doch Neu-bauer war diesmal zu souverän und feierte seinen ersten Sieg.

In der ÖRM-2WD gab es ebenfalls einen Premiersonntag. Simon Wagner feierte seinen ersten Erfolg. Der Ober-österreicher im Citroën DS3 R3 war in Leutschach von Beginn an der dominierende Mann und verwies Daniel Wollinger im Renault Clio Maxi und den amtierenden 2WD-Staatsmeister Michael Böhm im Opel Adam R2 auf die Plätze. ♦



Erster WRC-Einsatz, erster Sieg: Neubauer beim ÖRM-Auftakt

**ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate**

Rebenland-Rallye, Leutschach (A), 1. von 7 ÖRM-Läufen: 317,7 Gesamtkilometer mit 16 WPs über 148,19 km. 66 Teams am Start, 45 gewertet. Wetter/Piste: bewölkt/trocken.  
 1. Neubauer/Ettel (A/Ford Fiesta WRC) in 1:46:17,6 h; 2. Baum-schlager/Zeltner (A/Skoda Fabia R5) +39,0 sec.; 3. Grössing/Schwarz (A/Ford Fiesta WRC) +1:50,4 min.; 4. Jakes/Novak (CZ/Citroën DS3 R5) +4:13,1; 5. Hideg/Kerek (H/Mitsubishi Lancer Evo IX) +6:24,6; 6. Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Lancer Evo X R4) +6:39,1; 7. Wagner/Mayrhofer (A/Citroën DS3 R3T Max) +8:25,2; 8. Wollinger/Holzer (A/Renault Clio Maxi) +9:28,5; 9. Böhm/Noll (D/Opel Adam R2) +9:59,4; 10. G. Aigner/Hübler (A/Subaru Impreza WRX R4) +10:12,9  
 Leader: Neubauer (WP 1-16/Ziel)  
 WP-Bestzeiten: Neubauer 12, Baum-schlager, Grössing je 2  
 ÖRM-Stand: (nach 1 von 7 Läufen): 1. Neubauer 28 Punkte; 2. Baum-schlager 20; 3. Grössing 15; 4. Jakes 12; 5. Hideg 10; 6. Gassner 8; 7. Wagner 6; 8. Wollinger 4  
 Internet: www.rallye-oem.at



Geschlagen: Baum-schlager



2WD-Sieger: Simon Wagner

**Rallye-SM Pays du Gier**

# Carrons Gegner chancenlos

Von JÜRGE KAUFMANN

**Gegen Sébastien Carron, den Meister von 2014, war beim Pays du Gier im Großraum St-Etienne, dem Saisonauftakt zur Schweizer Rallyemeisterschaft, kein Kraut gewachsen. Der amtierende Champion Greg Hotz macht heuer Pause.**

Abgesehen von 2015 fällt bei der französischen Rallye Pays du Gier seit Jahren der Startschuss für die Meisterschaft, und stets geben die Eidgenossen auf dem schnellen Parcours klar den Ton an. Ivan Ballinari hat hier schon dreimal gewonnen, doch diesmal war der vor Kurzem erstmals Vater gewordene Tessiner gegen seinen Markenkollegen Carron (beide Ford Fiesta R5) chancenlos.

Der Walliser gewann sechs von acht WPs und hatte im Ziel über 30 Sekunden Vorsprung. Einzig Lokalmatador Lionel



Ungefährdeter Sieger: Sébastien Carron im Ford Fiesta R5

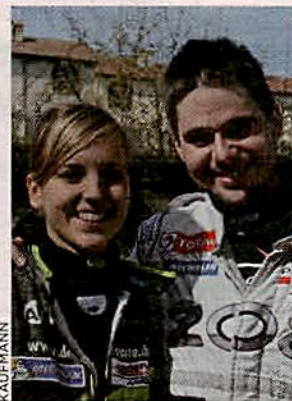
Espinasse vermochte mit seinem Skoda Fabia als Dritter ein Wort mitzureden.

**Althaus sofort schnell im S2000**

Vizemeister Pascal Perroud auf einem weiteren Fiesta zählte ebenfalls zu den Favoriten, er konnte jedoch nie in das Duell an der Spitze eingreifen und

musste sogar dem mit Schweizer Lizenz fahrenden Korsen Marc Vallicioni auf einem neu aufgebauten RGT-Porsche 997 den Vortritt lassen.

Junior-Meister Cédric Althaus wird als Belohnung für seinen Titel künftig einen Renault Clio R3T steuern, beim Saisonauftakt in Frankreich wollte er



Platz 6: Althaus (r.)/Bayard

jedoch für später Erfahrungen mit einem stärkeren Allradauto sammeln. Er kam auf Anhieb sehr gut mit dem S2000-Peugeot zurecht, wegen Problemen mit der Gegensprechanlage musste er aber in heiklen Passagen defensiv agieren und wurde als Sechster hinter Perroud unter seinem Wert geschlagen. ♦

**NACHRICHTEN**

## Abbring darf dreimal im Hyundai ran

**Rallye-WM** Hyundai-Testfahrer Kevin Abbring wird in diesem Jahr an drei WM-Läufen teilnehmen. Bisher bestätigt wurden die Auftritte in Portugal und auf Sardinien, der dritte Einsatz ist noch offen. «Die beiden ersten Rallyes liegen direkt hintereinander, das sollte mir helfen», freute sich der Holländer, dessen Hauptaugenmerk in diesem Jahr auf der Entwicklung des neuen i20 R5 und der 2017er-World-Rally-Cars liegt. «Wir waren immer davon überzeugt, dass es gut ist, wenn unser Testfahrer auch ein paar Wettbewerbskilometer bekommt», so Teamchef Michel Nandan, der Abbring allerdings keinen aktuellen i20 WRC des Jahrgangs 2016 zu Verfügung stellt, sondern lediglich das Vorjahresmodell – dieses aber immerhin in der letzten Ausbaustufe.

## Freddy Loix gewinnt Spa-Rallye in Belgien

**International** In Spa feierte «Fast Freddy» seinen zweiten Saisonsieg in der heimischen Meisterschaft. Der Titelverteidiger setzte sich mit seinem Skoda Fabia R5 gegen Kris Princen im Peugeot 208 T16 durch. Auf Platz drei und vier landeten mit Vincent Verschueren und Xavier Bouche zwei weitere Skoda-Fahrer. Rang fünf belegte Cédric de Cecco im zweiten Peugeot vor Guillaume Dille im DS 3 R5. Die historische Wertung entschied Ex-WM-Pilot François Duval für sich.

## Jetzt kommt der nächste Weltmeister

**Rallycross-WM** Solberg, Loeb – und jetzt auch noch Grönholm. Bekannte Namen aus der Rallye-Weltmeisterschaft finden sich in der diesjährigen Rallycross-WM. Mit dem Aufstieg von Niclas Grönholm ins Olsbergs MSE-Team greift auch sein Vater Marcus – Rallye-Weltmeister 2000 und 2002 – ins Geschehen ein, allerdings (noch) nicht im Auto, sondern im Hintergrund als Teammanager. Gelegenheitsstarts will der Finne aber nicht ausschließen: «Wenn ich sehe, dass meine alten Rallye-WM-Kumpels jetzt im Rallycross antreten, muss ich zugeben, dass es mich schon ein paar-mal in den Fingern geuckt hat.» ♦ RK

**MOTORSPORT**  
aktuell

# ÜBERFLIEGER

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

**14%**  
PREISVORTEIL

**GRATIS**

## RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525  
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname: \_\_\_\_\_ Geburtsdatum: \_\_\_\_\_ 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](mailto:widerruf@dpv.de) widerrufen.

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

IBAN: \_\_\_\_\_  
BIC: \_\_\_\_\_ Geldinstitut: \_\_\_\_\_

Ich bezahle per Rechnung.

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004965, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

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

MotoGP

# Rossi fährt zwei weitere Jahre!

Von IMRE PAULOVITS

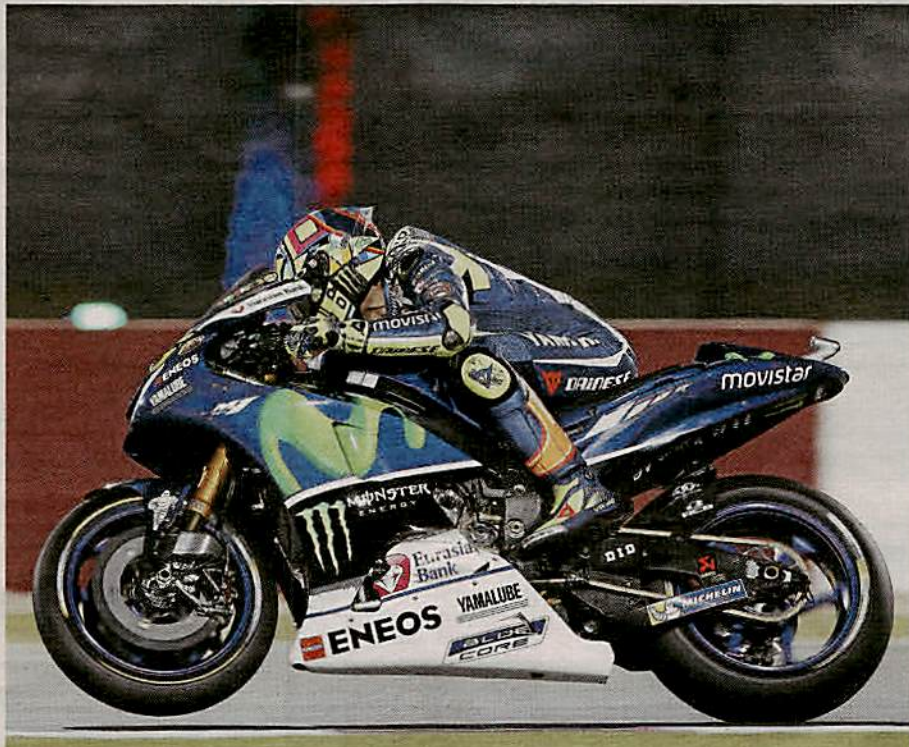
**Die Sensation ist perfekt. Valentino Rossi und Yamaha haben gleich beim WM-Auftakt die Vertragsverlängerung des 37-jährigen Italieners um zwei weitere Jahre bis Ende 2018 bekannt gegeben.**

Eigentlich wollte Valentino Rossi die ersten fünf oder sechs Rennen der Saison abwarten und sehen, wie konkurrenzfähig er ist, bevor er sich entscheidet, ob er seine Karriere auch nach 21 WM-Saisons weiter fortsetzt. Aber der neunfache Weltmeister spürt noch immer das Feuer in sich lodern, das ihn motiviert, weiter Rennen auf allerhöchstem Niveau zu fahren und alles für Siege zu tun.

Bei Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis war eine Erleichterung nicht zu verkennen, denn was die Publikums- und Werbewirksamkeit des Superstars angeht, ist Rossi für die Marke unersetzlich. Mit ihm können auch die Macher der Motorrad-WM aufatmen, denn niemand weiß abzuschätzen, wie das nunmehr seit Jahren steigende Interesse an der Motorrad-WM weitergehen wird, wenn das Zugpferd einmal nicht mehr da ist.

**Lorenzo der Grund**

Dass der 331-fache GP-Teilnehmer und 112-fache GP-Sieger sich bereits jetzt zur Verlängerung seines Vertrags entschlossen hat, lag indirekt auch an sei-



Valentino Rossi: Der neunfache Weltmeister ist noch voll motiviert und hängt weitere zwei Jahre dran

nem Teamkollegen Jorge Lorenzo. «Jorge wollte seinen Vertrag bereits vor dem ersten Saisonrennen auf dem Tisch haben», verrät Yamaha-Teamchef Lin Jarvis. «Dem sind wir nachgekommen und haben den bestmöglichen Vertrag, den ihm Yamaha bieten kann, für die Woche vor dem WM-Auftakt vorbereitet und vorgelegt.

Da wir aber beide Fahrer absolut gleichberechtigt behandeln wollen, haben wir auch Valentinos Vertrag fertig gemacht.» Während der Weltmeister mit der Vertragsunterzeichnung noch zögert, weil er alle Möglichkeiten genau abwägt – Ducati ist stark an ihm interessiert –, hat Valentino Rossi den Vertrag in Katat unterschrie-

ben. «Ich wollte ohnehin weitermachen, und da es auch Yamaha wollte, habe ich unterzeichnet», stellt Rossi die Fakten kurz und knapp dar.

**Rivalität wiedererweckt**

Doch Rossi hat gleichzeitig mit seiner Entscheidung zum Weitermachen auch andere Weichen gestellt. Die Zeit des

freundschaftlichen Verhältnisses zu seinem spanischen Rivalen Marc Márquez und Jorge Lorenzo ist ein für alle Mal vorbei. Rossi zeigte dem jüngsten MotoGP-Doppel-Weltmeister der Geschichte über das gesamte Wochenende die kalte Schulter und sagte gleich bei der ersten Pressekonferenz, dass Rivalität der WM mehr Würze gibt. Und das Gestichel ging über das Wochenende in dem gewaltigen Netzwerk Rossis in den sozialen Medien weiter.

Auch mit Jorge Lorenzo ist das innige Verhältnis, das die beiden noch vor einem Jahr hatten, als sie gar erklärten, dass sie es sich gut vorstellen könnten, in fernerer Zukunft gemeinsam Endurance-Rennen zu fahren, eventuell auch auf vier Rädern, erst einmal vorbei. Dabei ging Lorenzo in Aussagen gegenüber den spanischen Medien recht offensiv mit seinem berühmten Teamkollegen um. Am Samstag hatten die beiden dann auch auf der Strecke eine Meinungsverschiedenheit, nachdem Lorenzo in FP4 aus der Boxenausfahrt kam und Rossi im Weg stand.

Bleibt abzuwarten, ob sich all dies mit der Zeit wieder beruhigen wird oder ob dies die endgültige Variante dessen ist, was Rossi letztes Jahr nach dem WM-Finale damit meinte, als er sagte, dass er die Konsequenzen aus den Geschehnissen gezogen habe. Die nächsten drei Jahre werden zumindest brisant, hoffentlich auf gute Weise. ♦ IP

MotoGP

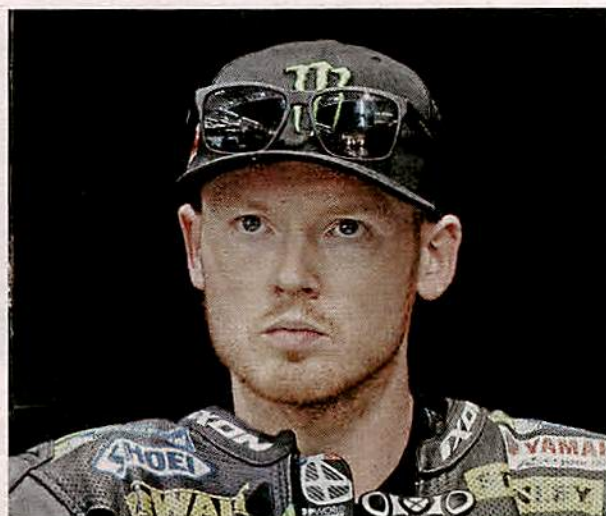
# KTM verpflichtet Bradley Smith

**Auch KTM wollte nicht abwarten, bis die Fahrer vom Markt sind. Die Österreicher verpflichteten für ihren nächstjährigen GP-Einstieg Bradley Smith, der letztes Jahr bester Nichtwerksfahrer war.**

Irgendwie gab es schon am Donnerstag eine Vorahnung. Bradley Smith ließ bei seinem ersten Pressegespräch durchklingen, dass er kaum noch daran glaube, dass er nächstes Jahr bei Tech3 fahren wird. Als Hervé Poncharal von den Journalisten bestürmt wurde, warum er dem Briten keinen Platz mehr einräumen möchte, stellte der Franzose gleich klar, dass es für ihn derzeit keinen Grund gibt, den WM-Sechsten nicht weiter im Team

haben zu wollen. Und die Saison hätte ja gerade erst begonnen. Dann ließ KTM am Sonntag die Bombe platzen. Sie hatten sich den 2015 besten Nichtwerksfahrer gesichert. Pit Beirer, der neben all seinen anderen Verpflichtungen Tag und Nacht das MotoGP-Projekt regelrecht atmet, wollte keine Zeit verlieren und nicht abwarten, bis der Fahrermarkt leergefegt ist. «Das ist unser erster Sicherheitsanker», sagte Beirer über seinen neuesten Einkauf. «Der Bradley war letztes Jahr Sechster in der WM gewesen, und er ist mit 25 noch recht jung.» Dann erklärt er, wie er den bisherigen Yamaha-Piloten überzeugen konnte: «Wie wir bei den Gesprächen festgestellt haben, hat er sehr großes Vertrauen in

die Marke KTM und unsere Rennabteilung. Wir unsererseits sehen in ihm einen Kämpfer, der fest daran glaubt, dass noch mehr in ihm steckt, als was er bisher zeigen konnte. Dazu ist er technisch sehr bewandt und intelligent. Wir fühlen uns jetzt einfach wohl, dass wir so früh so einen Hochkaräter verpflichten konnten. Das gibt uns eine gewisse Stabilität. Wir haben jetzt noch einen zweiten Platz zu vergeben, haben dafür aber auch sehr viel Zeit. Jetzt lassen wir erst einmal Ruhe einkehren, bis sich die ganzen Superstars platziert haben. Aber auf Bradley Smith werden wir nun aufbauen und einiges auf ihn auslegen. Ich freue mich schon, wenn er im November erstmals für uns fahren kann.» ♦ IP



Warum so ernst? Bradley Smith wird 2017 Werksfahrer bei KTM

# Internationaler Motorrad

MOTORSPORT aktuell		International							
Datum	MotoGP	Superbike-WM	Moto3 Junior-WM	Endurance-WM	Gespann-WM	Motocross-WM	Supersport-WM	Enduro-WM	
MÄRZ	20. Doha/Q							Madrid/E <sup>1</sup>	
	27.					Valkenswaard/NL			
APRIL	03. Termas del R.H./RA	Aragón/E					Jerez/E		
	10. Austin/USA			Le Mans/F	Le Mans/F	Neuquen/RA		Agadir/MA	
	17.	Assen/NL	Valencia/E			Leon/MEX		Gouveia/P	
	24. Jerez/E								
MAI	01.	Imola/I				Kegums/LV	Albaida/E		
	08. Le Mans/F		Le Mans/F			Teusenthald/D			
	15.	Sepang/MAL				Pietramurata/I			
	22. Mugello/I							Grevena/GR	
	29.	Donington/GB	Aragón/E			Talavera d.I. Reina/E			
JUNI	05. Catalunya/E					St. Jean d'Angely/F			
	12.	Misano/I	Catalunya/E				Magiore/I	Heinola/FIN	
	19.				Rijeka/HR	Matterley Basin/GB		Enköping/S	
	26. Assen/NL			Portimao/P	Pannonia-Ring/H	Mantova/I			
JULI	03.		Albacete/E					Gordexola/E	
	10.	Laguna Seca/USA					TBA		
	17. Sachsenring/D							Fabriano/I	
	24.	Monza/I				Loket/CZ			
	31.			Suzuka/J		Lommel/B			
AUGUST	07.				Assen/NL	Frauenfeld/CH			
	14. Red Bull Ring/A								
	21. Brünn/CZ								
	28.		Portimão/P	Oschersleben/D	Oschersleben/D	Assen/NL			
SEPTEMBER	04. Silverstone/GB					Charlotte/USA			
	11. Misano/I					Glen Helen/USA	TBA	Cahors/F	
	18.	Lausitzring/D			Donington Park/GB		C. di Branduzzo/I		
	25. Aragón/E					MX d.Nat. Maggiore/I			
OKTOBER	02.	Magny Cours/F	Jerez/E				TBA		
	09.								
	16. Motegi/J	Jerez/E							
	23. Phillip Island/AUS								
	30. Sepang/MAL	Doha/Q							
NOVEMBER	06.								
	13. Valencia/E								
	20.		Valencia/E						
	27.								
DEZEMBER	04.								

<sup>1</sup> Superenduro-WM



Der Reifenflüsterer: Jorge Lorenzo setzte auf den weichen Hinterreifen und holte das meiste raus



Grand Prix von Katar - MotoGP

# Geschmeidiger Sieger

Von IMRE PAULOVITS

**Jorge Lorenzo hat die Vorahnungen bestätigt. Obwohl die Konkurrenz im Rennen zunächst ganz nah dran war, konnte er dank seiner sanften Fahrweise zum Schluss einen klaren Sieg erringen.**

Wir wussten, dass sie schnell sind, aber nicht genau wie schnell. Bei den Wintertests war mit bloßem Auge zu erkennen, dass die Ducati auf den Geraden schneller sind als alle anderen. Doch die Lichtschranke wurde erst beim ersten Rennwochenende aufgebaut, und die Werte, die dort zutage gefördert wurden, waren beängstigend. Andrea Iannone pfeilte mit bis zu 350 km/h die etwas über einen Kilometer lange Zielgerade hinunter. Das war zu Beginn des Wochenendes um die 15 km/h schneller als die Konkurrenz. «Die sind allein auf der Geraden vier Zehntel schneller als wir», stöhnte Honda-Werks-pilot Dani Pedrosa.

Doch die roten Renner aus Bologna waren nicht nur auf

den Geraden schnell. Vor allem Andrea Iannone legte regelmäßig Bestzeiten hin. War das Ducati-Puzzle etwa ganz zum Schluss zu einem unschlagbaren Gesamtbild zusammengewachsen? Doch in FP4, wo die Piloten versuchen, bei einem Longrun die Rennbedingungen so gut es geht zu simulieren, fiel plötzlich auf, dass Marc Márquez mit den gebrauchten Reifen in den letzten Runden eine schnellere Pace hatte als jeder andere. War also all das, was wir zuvor in den Wintertests gesehen haben, nichts mehr wert? Wo war die klare Dominanz der Werks-Yamaha geblieben?

Überhaupt gab es vor einem Rennen selten so viele fragende Gesichter. «Wir können testen und simulieren so viel wir wollen. Ein Rennen kann man einfach nicht wirklich simulieren. Da kommt es doch anders», sagte Jorge Lorenzo. Auch der Weltmeister konnte es nur betonen: Das erste Rennen auf den Michelin-Reifen und mit der Einheitselektronik wird eine Fahrt ins Ungewisse. Nicht nur, dass zu Beginn vorsichtiger als noch zu Bridgestone-Zeiten ge-

fahren werden muss, weil vor allem die härteren Reifenmischungen eine längere Aufwärmphase haben als die zuvor gewohnten Bridgestone. Mit der Einheitselektronik, die bei Rutschern und beim Gasanlegen lange nicht so sanft regelt wie die alte, von den Werken entwickelte viel komplexere elektronische Fahrhilfe, wird der Hinterreifen mehr beansprucht. Und wie sich dies genau auswirken wird, besonders im direkten Kampf mit den Gegnern, das konnte niemand genau voraussagen.

Für Spannung war also gesorgt. Vor allem, weil ganze 0,8 Sekunden die zwölf Fahrer des zweiten Qualifyings voneinander trennten. Das Rennen erschien also wie ein Herantasten im Morgennebel im Zeitraffer.

## Geheimnisse gelüftet

Den ganzen Winter haben wir uns gefragt, warum bei der Einheitselektronik, die durch weniger Eingreifen eigentlich die fahrerischen Fähigkeiten der Allerbesten noch einmal her-

vorheben müsste, und den Michelin-Reifen, die von allen eine Umstellung erfordern, was die Besten ebenfalls schneller umsetzen können müssten, das Feld so weit zusammenrücken konnte. Und wie kann die Ducati GP14.2, die zu ihrer eigentlichen Einsatzzeit vor zwei Jahren hinterherhinkte, plötzlich so schnell sein?

Andrea Dovizioso konnte uns für beides die Antwort geben: «Mit den Bridgestone konnte man nur auf eine Art schnell fahren: hart in die Kurven hineinfahren, möglichst eng rum, dann früh aufrichten und herausbeschleunigen», so der Ducati-Werks-pilot. «Mit den

Michelin geht dies auch, aber man kann sie auch mehr im Moto2-Stil fahren, mit weiteren Bögen, und man ist genauso schnell. Die GP14.2 war eigentlich kein schlechtes Motorrad, sie ließ sich nur nicht auf so engen Linien halten. Mit den Michelin braucht sie es jetzt auch nicht mehr. Und Leistung hatte sie immer genug. Das kann vor allem Héctor Barberá, der auch

aus der 250er-WM kam, wirklich gut umsetzen.»

Damit ist aber nicht nur die wundersame Auferstehung der Kunden-Ducati erklärt, sondern auch, warum Maverick Viñales, der vor gar nicht so langer Zeit in der Moto2 unterwegs war, gleich so gut mit den Michelin zurechtkam. Und auch die Ankündigung von Michelin-Entwicklungschef Nicolas Goubert, dass ihre erste Priorität es sei, einen Reifen mit breitem Einsatzbereich zu bringen, kam wieder in Erinnerung. Die Franzosen haben also bei all den Änderungen, die sie während der Entwicklung bringen mussten, bis zum Schluss an ihrer eigentlichen Entwicklungsrichtung festhalten können.

Doch all diese Theorie wurde zur Nebensache, als endlich die Startampel ausging, denn plötzlich waren doch wieder die vorne, die wir schon im Vorjahr dort gesehen hatten.

## Lorenzos magische Stärke

Wenn zu Beginn auch genau das eintrat, was befürchtet worden war, und die beiden Ducati mit ihrer schieren Leistung an die



A. Dovizioso



Hier geht es zur Sache: Márquez kämpfte mit Dovizioso, Rossi konnte dabei nur zuschauen



Jorge Lorenzo: schöner Pokal



Valentino Rossi: Er war schnell, konnte aber nicht angreifen



Das Bild täuscht: Maverick Viñales konnte nur zu Beginn Dani Pedrosa folgen

Spitze stürmten, blieben Jorge Lorenzo, Marc Márquez und Valentino Rossi ganz nah dran. Als sich die beiden Ducati-Werkspilote übereinander hermachten und Andrea Iannone auf die Nase fiel, wurde den anderen die Aufgabe gleich erleichtert.

Allen anders aussehenden Vorzeichen zum Trotz kam genau das durch, was wir schon zuvor bei den Wintertests beobachten konnten, und was Ex-GP-Pilot Colin Edwards schon nach seinen ersten Probefahrten mit der Yamaha auf Michelin-Reifen vorhergesagt hatte: Noch nie war der flüssige, weiche Fahrstil von Jorge Lorenzo so von Vorteil wie beim Wechsel auf die französischen Gummis und auf die gröbere Einheitselektronik.

Als sich der Weltmeister Andrea Dovizioso an der Spitze lange genug angesehen hatte und an dem Italiener vorbeiging, zeigte sich seine wahre Stärke. Wenn es diesmal auch immer nur wenige Zehntelsekunden waren, die er herausarbeiten konnte – je länger das Rennen dauerte, desto mehr Vorsprung kam dabei heraus.

Dovizioso gab es auch ohne Umschweife zu. «Jorge ist zum Schluss immer stärker geworden. Mein Hinterreifen war da am Ende, so konnte ich einfach nicht mitgehen.»

Trotzdem war das Ducati-Team ganz aus dem Häuschen, und man sah Pokerface Gigi Dall'Igna seit Langem erstmals wieder lächeln. «Alle sehen nur, dass wir hier schon im Vorjahr Zweiter wurden, und nicht wie wir zum Schluss der letzten Saison dastanden», gibt Dovizioso zu bedenken. «Wir haben unsere Probleme abgearbeitet, und das macht uns jetzt viel stärker als zuvor.»

**Viele Hoffnungen**

Aber auch die Stärke von Marc Márquez mit gebrauchten Reifen konnte sich bewahrheiten. Der Honda-Werkspilot versuchte auch einen Angriff in der letzten Kurve, doch den zu weit herausgetragenen Spanier konnte Dovizioso lässig wieder ausbeschleunigen. Márquez war trotzdem nicht unglücklich: «Wenn man mir am Don-

nerstag gesagt hätte, dass ich hier aufs Podest fahren werde, hätte ich gleich unterschrieben», grinste der Ex-Weltmeister. Emilio Alzamora hatte mir eingetrichtert, dass ich lieber Punkte einsammeln sollte, statt mit Risiko zu fahren. Als ich aber die anderen knapp vor mir sah, kam immer wieder der Marc Márquez durch. Es war nicht leicht, ihn einzubremsen. Jetzt kommen bessere Strecken für uns, da hoffe ich, dass ich ihm freien Lauf lassen kann.»



M. Márquez

Valentino Rossi war zwar die ganze Zeit auf Platz vier, doch dabei war erstaunlich, wie oft sich der 37-Jährige immer wieder an seine Vorderleute herankämpfen konnte. «Ich konnte aber einfach nicht mehr. Ich hatte keine Stelle, an der ich angreifen konnte», musste er zugeben.

Aber eines ist nach Katar sicher: Langweilig wird es uns dieses Jahr nicht werden. ♦

**NACHGEHAKT BEI Jorge Lorenzo**

(28/E) Der Weltmeister über seinen Sieg beim WM-Auftakt, und warum er die Reifenwahl änderte



Von IMRE PAULOVITS

Warum hast du deine Reifenwahl am Start noch einmal verändert? Ich habe gesehen, dass sich alle um mich herum für den weichen Hinterreifen entschieden haben. So bin ich dieses Risiko eingegangen. Normalerweise hat man mit einem weichen Reifen einen Vorteil zu Beginn des Rennens, aber diesmal war es genau andersherum. Je länger das Rennen dauerte, desto besser wurde er. Natürlich nicht ohne zu rutschen, denn ich bin viel herumgerutscht, obwohl ich versucht habe, so weich wie möglich zu fahren. Aber zum Schluss konnte ich immer später bremsen und das Gas immer früher aufmachen. So war der Speed, den ich in den letzten paar Runden gehen konnte, wirklich eindrucksvoll. Das hat zum Schluss den Unterschied zu Andrea Dovizioso ausgemacht. Als Marc dann Andrea überholt hat, habe ich meinen Vorsprung noch einmal etwas ausbauen können.

Wieweit warst du dir nach dem Training sicher, welche Taktik du im Rennen fahren musst? Trotz aller Tests war es schon so etwas wie eine Fahrt ins Ungewisse. Aber als zu Beginn Andrea Iannone und Andrea Dovizioso vor mir waren, konnte ich recht genau beobachten, in welchen Kurven sie schnell sind, und wo ich meine Vorteile habe. So habe ich Andrea Dovizioso auch in der Mitte der Runde überholt, weil ich wusste, dass ich danach einen guten Abschnitt habe und so viel Vorsprung herausfahren kann, dass er mich auf der Zielgeraden nicht zurücküberholen kann. Er ist mir aber eine ganze Weile hinterhergefahren, es war mühsam, erst drei, dann fünf Zehntel Vorsprung rauszufahren.

Könnte die Leistung der Ducati deine Entscheidung für das nächste Jahr beeinflussen? Nein, davon wird es nicht abhängen. Aber dieser Sieg hat mir viel Selbstvertrauen und Motivation gegeben.

**Stefan Bradl Steiniger Anfang**

Für Stefan Bradl war der WM-Auftakt in Katar nicht nur die mühsame Fortsetzung der Tests mit der Aprilia, das Rennen endete auch im Kiesbett.

Großen Illusionen hatte sich Stefan Bradl schon vor dem Wochenende nicht hingeeben. Das Aprilia-MotoGP-Projekt ist noch ganz neu, das Motorrad ist zwar wunderschön, aber es wurde einfach erst so spät fertig, dass während die anderen Teams bereits an den letzten Feinabstimmungen mit der Einheitselektronik und den Michelin-Reifen arbeiteten, Bradl und sein Team kaum weiter als beim ersten Rollout waren.

So war das Rennwochenende in Katar eigentlich mehr die Fortsetzung der Tests von zwei Wochen zuvor. Trotzdem machte Bradl bei den Rundenzeiten große Fortschritte, und so hatte er nach dem Samstag auch ein breites Grinsen im Gesicht. «Wir sind hier bei jedem Training eine halbe Sekunde schneller geworden», freute er sich. «Wenn wir das weiter bei jedem Training schaffen, bin ich

bald ganz vorne. Aber Spaß beiseite: Wir sind ein ganzes Stück weitergekommen, aber von nun an wird es mühsamer.»

Das Rennen begann für Bradl ganz gut, er war bereits auf dem 15. Platz und in den Punkten, doch dann rutschte er aus und landete im Kiesbett. «Es war ein merkwürdiger Sturz», sinnierte Bradl. «Es war im Kurvenscheitel, und mehr vom Hinterrad als vom Vorderrad aus. Schade, aber ich freue mich trotzdem über die Fortschritte, die wir hier gemacht haben.» ♦ IP



Stefan Bradl kam nicht ins Ziel

## Motorrad-WM

## Flügelspiele werden bald eingedämmt

Noch dürfen die Hersteller fast ungehindert an den keinen Flügeln an den Verkleidungen herumtüteln. Doch es wird bereits an einer Reglementierung gearbeitet.

Kaum eine andere Entwicklung war im letzten Jahr so deutlich erkennbar wie die der Flügel an den Verkleidungen. Doch dass dies, vor allem in den Zeiten, in denen FIM und Dorna sich um die Reduzierung der Kosten bemühen, nicht ewig und ungehindert weitergehen kann, war auch klar.

In Katar wurde viel über sie diskutiert. Bradley Smith hatte der Safety-Commission bereits letztes Jahr in Aragón seine Erfahrungen geschildert, dass sein Motorrad vorne unruhig wird, wenn er hinter einer der geflügelten Ducati herfährt. In Katar haben nun auch andere Fahrer von ähnlichen Erfahrungen berichtet. Dazu gibt es Bedenken, dass bei einer Berührung ein



Solch ausladende Flügel wird es ab 2017 sicher nicht mehr geben

anderer Fahrer von dem abstehenden Flügelwerk, das aus hartem Karbon besteht, verletzt werden könnte.

Die Grand Prix Commission hat in Katar auch bereits den ersten Entwurf ausgearbeitet. «In der Moto2 und in der Moto3 werden Flügel ab 2017 völlig verboten», so IRTA-Präsident Hervé Poncharal. «In der Moto2 ist dies kein Thema, dort hat sie noch niemand. In der

Moto3 gibt es welche, die können dieses Jahr noch gefahren werden. Für die MotoGP wird es eine Arbeitsgruppe mit den Vertretern der Hersteller geben, die eine Regel ab dem nächsten Jahr ausarbeiten wird. Es ist klar: Flügel sind teuer, weil sie im Windkanal entwickelt werden müssen, was viel Geld verschlingt. Und wir müssen auch auf die Sicherheit der Fahrer achten.» ♦ IP

## KOMPAKT

»» **MotoGP** Pramac-Ducati-Pilot Danilo Petrucci, der sich vor zwei Wochen am letzten Testtag in Doha rechts drei Mittelhandknochen gebrochen hat, versuchte beim WM-Auftakt zu fahren. Er biss sich wacker durch die

ersten drei Trainings, doch danach spürte er starke Schmerzen in seiner Hand. Eine Röntgenuntersuchung brachte die Verschiebung einer Bruchstelle zutage. Der Italiener flog für weitere Untersuchungen heim, ob er in Argentinien und

Austin fahren kann ist ungewiss.

»» **MotoGP** Bei einem Rennabbruch in den ersten drei Runden geht das Rennen ab sofort über die volle Distanz minus eine Runde. ♦ IP

## GASTKOMMENTAR

Von RALF WALDMANN



## Wir haben eine spannende Saison vor uns

(49/D). Der 250er-Vizeweltmeister von 1996 und 1997 ist als TV-Experte in die Motorrad-WM zurückgekehrt. Er glaubt an eine spannende WM-Saison 2016.

Eigentlich bin ich ja nicht so lange von der Motorrad-WM weg gewesen, ich war ja noch 2014 für sechs Rennen bei Kiefer als Mechaniker dabei. Trotzdem ist es immer interessant, wieder zu sehen, was sich seither alles verändert hat. Vergleicht man es gar mit meiner aktiven Zeit, sind die Änderungen ganz gravierend. Die Rennen sind wesentlich enger geworden, und es gibt auch kaum noch Ausreißer wie früher. Dazu sind die Motorräder viel gleicher geworden, und selbst bei der MotoGP sind die ersten zehn innerhalb von einer Sekunde – auch da ist jetzt, vielleicht nicht zuletzt wegen des neuen Reglements, alles viel näher zusammengerückt. Von daher hat sich alles sehr gut entwickelt, aber ich würde mir auch wünschen, dass Moto2 auch wieder mehr mit Prototypen bestückt würde.

In der MotoGP finde ich die Entwicklung sehr positiv. Die Einheitselektronik und der Wechsel zu Michelin haben die ganzen Motorräder und Teams von den Rundenzeiten

her definitiv enger zusammengerückt. Es könnte eine der spannendsten Saisons werden, mit den verschiedensten Fahrern, die Rennen gewinnen könnten. Aber aus deutscher Sicht müssen wir uns etwas gedulden. Stefan Bradls Motorrad ist noch sehr jung, Aprilia ist ein relativ kleines Werk. Aber er wird sich durchbeißen, doch die Entwicklung braucht noch ihre Zeit.

In der Moto2 haben wir dafür mit dem deutschen Intact-Team mit Jonas Folger und Sandro Cortese einen heißen Favoriten. Auch Marcel Schrötter und die deutschsprachigen in der Schweizer Mannschaft, Tom Lüthi und Dominique Aegerter, sind zu Spitzenleistungen fähig – und das ist sehr erfreulich zu sehen. Die Moto3 könnte gut einen mehr vertragen, als nur den Philipp Öttl. Aber wir sind auf einem guten Weg. Ich mache ja noch für Intact Racing den Job als Teamchef für das Junior-Team mit Matthias Meggle – und auch da tut sich für die Zukunft noch eine gute Perspektive auf.

## AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Fußball gehört bekannterweise zu den Hobbys von **Valentino Rossi**. Am Donnerstag konnte der neunfache Weltmeister nun gegen eine echte Fußball-Legende antreten: gegen die FC-Barcelona-Legende **Xavi Hernández**, die heute bei dem katarischen Klub Al Sadd SC spielt. Rossi trat mit den Fahrern seiner VR46 Academy, **Nicolo Bulega**, **Niccolò Antonelli**, **Lorenzo Baldassarri**, **Franco Morbidelli**, **Luca Marini**, **Romano Fenati**, **Andrea Migno** und **Francesco Bagnaia**, gegen Hernández und die Aspire Academy von Ex-Espanyol-Star Sergio García an. Im Spiel über zweimal zehn Minuten schlugen sich die Motorrad-Rennfahrer erstaunlich gut, der Sieg ging mit 3:2 aber an die Aspire Academy.



Wie ein Profi: Rossi als Fußballer

»» **Helmut Bradl** hatte eine abenteuerliche Reise nach

Doha. «Wir sind in München in einen funkelneuen Flieger eingestiegen, der erst einmal enteist werden musste. Als das geschehen war, ließ sich aber die Bremse nicht lösen. Weil bei einem Flugzeug heutzutage alles elektronisch geregelt wird, musste wohl die gesamte Software neu installiert werden. Also

das Flugzeug von der Rollbahn wieder umkehren, weil einer Passagierin schlecht geworden war. So kamen noch einmal zweieinhalb Stunden Verspätung hinzu. Da ist man dann froh, wenn man endlich angekommen ist», so der 250er-Vizeweltmeister von 1991.

»» **Katars** Hauptstadt Doha und seine Umgebung wachsen weiter in einem Tempo, das man sich nur dann vorstellen kann, wenn man es gesehen hat. Brauchte man früher für die Einreise in das arabische Land nur wenige Minuten, sind durch die vielen Gastarbeiter, von denen immer mehr nach Katar stürmen, mittlerweile Warteschlangen von mehr als einer Stunde Länge die Regel. Vom neuen Flughafen mit den vielen Autobahnzubringern und der Beleuchtung mit wunderschönen, über mehre-

re Kilometer ständig synchron wechselnde Farben muss man sich erst den neuen Weg zur Rennstrecke suchen, da ist nichts mehr, wie man es aus dem Vorjahr in Erinnerung hatte. Den Vogel schoss aber der erste Abschnitt der neuen Autobahn ab. Sah dieser noch zehn Tage zuvor bei den Tests genauso aus wie voriges Jahr, wurden dort in der Zwischenzeit die ersten drei Kilometer Asphalt komplett entfernt und zwei völlig neue, je zweispurige Zufahrten für ein neues Verkehrskreuz fertiggestellt! Unglaublich, welches Arbeitstempo geht, wenn nur genug Geld vorhanden ist.

»» Ebenfalls neu präsentierte sich die Crew von Eurosport. In der Sprecherkabine saßen statt Ron Ringgüt und Dirk Raudies **Johannes Orasche** und **Stefan Nebel**, im Fahrerlager geht nun **Ralf Waldmann** statt **Alex Hofmann** umher.

Letzterer arbeitet nun bei Servus-TV.

»» **Luca Cadalora** ist als Riding-Coach von Valentino Rossi nun auch offiziell Mitglied der Yamaha-Werksmannschaft. Entsprechend präsentierte sich der dreifache Ex-Weltmeister auch: in Yamaha-Teambekleidung und mit VR46-Kappe mit der Aufschrift «Coach». ♦



Coach Luca Cadalora

**Höhepunkte des Rennens**

**Start:** Lorenzo vor Iannone, Dovizioso und Rossi in die erste Kurve. Márquez nur P6, Viñales nur P8.

**1. Runde:** Iannone und Dovizioso mit Ducati-Power auf der Geraden an Lorenzo vorbei. Rossi hält P4 vor Márquez und Pedrosa. Bradl P16.

**3. Runde:** Iannone bleibt vorn. Márquez packt Rossi auf P4. Viñales hängt hinter Pedrosa auf P7 fest.

**4. Runde:** Die Top-5 ziehen 1 sec von Pedrosa und Viñales weg. Crutchlow P8.

**6. Runde:** Dovizioso kurz in Front, dann presst sich Iannone wieder vorbei. Dovizioso kontert, kurz darauf stürzt Iannone!

**7. Runde:** Dovizioso, Lorenzo, Márquez und Rossi 2 sec vor Pedrosa und Viñales. Crutchlow stürzt auf P8.

**9. Runde:** Lorenzo an Dovizioso vorbei in Front. Baz stürzt.

**11. Runde:** Die Top 4 dicht beisammen und 3 sec vor Pedrosa und Viñales. Dann Pol Espargaró, Barberá und Smith. Bradl P15.

**13. Runde:** Lorenzo erhöht den Rhythmus. Rossi hat Mühe, den Anschluss zu halten. Bradl stürzt auf P15.

**15. Runde:** Rossi wieder dran.

**16. Runde:** Lorenzo setzt sich Zehntel um Zehntel ab.

**18. Runde:** Rossi verbremst sich und fällt erneut zurück.

**19. Runde:** Márquez an Dovizioso vorbei auf P2.

**21. Runde:** Lorenzo 1,4 sec vor Márquez. Rossi wieder an Dovizioso dran.

**22. Runde:** Lorenzo 2 sec voraus in die letzte Runde. Dovizioso zurück auf P2, wehrt den Konter von Márquez ab. Rossi P4. ♦ ML

**GRAND PRIX VON KATAR – MOTOGP / Resultate**

Losail (Q): 20. März 2016; 1. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 118,360 km über 22 Runden à 5,380 km; 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: Nacht/schön/trocken; Luft: 21 Grad, Asphalt: 23 Grad.



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	22	42:28,452		1:54,927	h/s	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	22	+2,019		1:55,149	s/s	20
3. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	22	+2,287		1:55,223	h/m	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	22	+2,387		1:55,171	h/m	13
5. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	22	+14,083		1:55,918	s/s	11
6. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	22	+15,423		1:55,942	s/s	10
7. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	22	+18,629		1:55,986	s/s	9
8. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	22	+18,652		1:55,963	s/s	8
9. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	22	+21,160		1:55,993	s/s	7
10. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	22	+24,435		1:56,165	s/s	6
11. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	22	+35,847		1:56,441	s/s	5
12. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	22	+41,756		1:56,841	s/s	4
13. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	22	+41,932		1:56,739	s/s	3
14. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V	22	+41,982		1:56,942	s/s	2
15. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	22	+54,953		1:57,215	s/s	1

**Nicht klassiert:**

- Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	11	+11 Rdn.	Sturz	1:56,961	s/s	-
- Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	8	+14 Rdn.	Sturz	1:56,562	s/s	-
- Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	6	+16 Rdn.	Sturz	1:55,780	h/m	-
- Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP16	5	+17 Rdn.	Sturz	1:55,632	s/s	-
- Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	1	+21 Rdn.	Technik	-	h/s	-

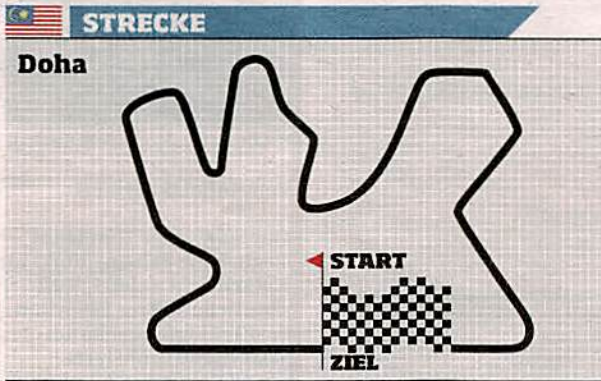
Durchschnittstempo des Siegers: 167,1 km/h

Schnellste Runde: Lorenzo, Runde 20 in 1:54,927 min (= 168,5 km/h; Rekord)

Führung: Iannone, Runden 1-5; Dovizioso, Runden 6-8; Lorenzo, Runden 9-22 (Ziel)

Nächstes Rennen: 3. April 2016, Termas de Río Hondo (RA)

Internet: www.motogp.com



**Runde für Runde**

Rd.	Nr.	Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	99	Jorge Lorenzo	25	29	4	99	46	93	26	25	68	35	38	44	8	45	43	41	6	76	50	53	19	6
2	29	Marc Márquez	4	99	46	93	26	25	35	8	38	44	45	43	41	76	50	53	19	6				
3	29	Maverick Viñales	4	99	93	46	26	25	35	8	38	44	45	41	43	76	50	53	19	6				
4	29	Andrea Iannone	4	99	93	46	26	25	35	8	38	44	45	41	43	76	50	53	19	6				
5	29	Valentino Rossi	4	99	93	46	26	25	35	8	38	44	45	41	43	76	50	53	19	6				
6	4	Andrea Dovizioso	93	46	26	25	35	8	38	44	45	41	43	50	19	53	6							
7	4	Dani Pedrosa	93	46	26	25	35	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
8	4	Héctor Barberá	93	46	26	25	35	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
9	99	Pol Espargaró	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
10	99	Bradley Smith	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
11	99	Scott Redding	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
12	99	Yonny Hernández	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
13	99	Eugene Laverty	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
14	99	Alex Espargaró	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
15	99	Loris Baz	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
16	99	Álvaro Bautista	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
17	99	Jack Miller	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
18	99	Tito Rabat	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
19	99	Stefan Bradl	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
20	99	S. Petrucci (n. gest.)	4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
21	99		4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							
22	99		4	93	46	26	25	8	44	38	45	41	43	50	19	6	53							

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

**Qualifying**

1. Lorenzo	1:54,543
2. Márquez	1:54,634
3. Viñales	1:54,638
4. Iannone	1:54,693
5. Rossi	1:54,815
6. Dovizioso	1:54,963
7. Pedrosa	1:55,078
8. Barberá	1:55,165
9. Pol Espargaró	1:55,302
10. Crutchlow	1:55,352
11. Smith	1:55,414
12. Redding	1:55,508
13. Hernández	1:56,157
14. Laverty	1:56,186
15. Aleix Espargaró	1:56,238
16. Baz	1:56,375
17. Bautista	1:56,595
18. Miller	1:56,620
19. Rabat	1:57,108
20. Bradl	1:57,216
- Petrucci	keine Zeit

XX = Q2 (Top 12) XX = Q1 (übrige Fahrer)

**MEIN RENNEN**

**Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Katar.**



**Dani Pedrosa (5.)**

«Ein schwieriges Rennen. Schlecht daran sind das Resultat und der Rückstand auf Sieger Lorenzo. Gut ist, dass ich das Motorrad besser kennenlernen konnte.»



**Maverick Viñales (6.)**

«Das reicht nicht! Bis auf das Rennen fuhr ich am Wochenende Rundenzeiten von 1:55 Minuten. Ich fühlte mich gut. Aber im Rennen rutschte das Bike sehr viel herum.»



**Esteve Rabat (15.)**

«Der Rückstand zur Spitze ist größer, als ich erwartet hatte. Aber das ist alles eine Sache des Lernens – und schließlich ist das die Königsklasse. Ich weiß etwas mehr, wie ich schneller werde.»



**WM-Stand Fahrer**

1. Lorenzo	25
2. Dovizioso	20
3. Márquez	15
4. Rossi	13
5. Pedrosa	11
6. Viñales	10
7. P. Espargaró	9
8. Smith	8
9. Barberá	7
10. Redding	6
11. A. Espargaró	5
12. Laverty	4
13. Bautista	3
14. Miller	2
15. Rabat	1

**WM-Stand Marken**

1. Yamaha	25
2. Ducati	20
3. Honda	16
4. Suzuki	10
5. Aprilia	3

**WM-Stand Teams**

1. Movistar Yamaha MotoGP	38
2. Repsol Honda Team	27
3. Ducati Team	20
4. Monster Yamaha Tech3	17
5. Team Suzuki Ecstar	15
6. Avintia Racing	7
7. Octo Pramac Yakhnich	6
8. Aspar Team MotoGP	4
9. Aprilia Racing Team Gresini	3

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Baldassarri, Siebter im Qualifying, fehlt nach seinem Crash am Ende des Zeittrainings (Schulterluxation). Vorjahressieger und Pole-Mann Folger übernimmt sofort die Führung vor Lowes und Nakagami. Superstart von Lüthi von P9 auf P4. Dann wird Frühstart von Lowes, Zarco, Rins, Nakagami, Schrötter und Mulhauser angezeigt! Alle müssen als Strafe durch die Boxengasse fahren.

**1. Runde:** Folger 1 sec vor Lowes, Lüthi, Nakagami, Morbidelli, Cortese, Syahrin, Rins, Kent und Zarco.

**2. Runde:** Lüthi auf P2 vor Morbidelli, Cortese P7.

**3. Runde:** Folger stürzt auf P1! Morbidelli führt vor Lüthi.

**4. Runde:** Lüthi und Morbidelli 2 sec vor Cortese, Syahrin und Kent. Aegerter P10, Raffin P17.

**7. Runde:** Lüthi vor Morbidelli, 2 sec zurück Corsi, Cortese, weitere 2 sec Syahrin, Salom, Kent. Aegerter P9, Raffin P16.

**8. Runde:** Márquez stürzt. Nach Boxenstopps Rins P18, Lowes P19, Zarco P20, Schrötter P22.

**11. Runde:** Morbidelli vor Lüthi. 5 sec dahinter Corsi und Cortese. Aegerter P9, Raffin P18, Schrötter P22, Mulhauser P26.

**16. Runde:** Auch Morbidelli und Cortese wegen Frühstarts unter Untersuchung! Salom holt zu Corsi/Cortese auf. A. Pons stürzt.

**19. Runde:** Cortese P3. Aegerter P8, Rins bereits auf P9, Lowes P11, Zarco P14.

**20. Runde:** Lüthi geht in Front und siegt. Frühstarts Morbidelli und Cortese bestätigt (20 sec Strafe). Salom P2, Corsi P3. Aegerter P5, Cortese P15. ♦ ML

## GRAND PRIX VON KATAR – MOTO2 / Resultate

Doha/Q: 20. März 2016; 1. Lauf zur Weltmeisterschaft; 107,6 km über 20 Runden à 5,380 km; 29 Fahrer gestartet, 22 gewertet;  
Wetter/Piste: trocken (Nachtrennen); Luft: 22 Grad, Asphalt: 24 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	20	40:14,293	1:59,992	25
2. Luis Salom (E)	Kalex	20	+9,610	2:00,141	20
3. Simone Corsi (I)	Speed-up	20	+9,665	2:00,235	16
4. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	20	+13,558	2:00,301	13
5. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	20	+16,064	2:00,686	11
6. Danny Kent (GB)	Kalex	20	+16,114	2:00,550	10
7. Franco Morbidelli (I)	Kalex	20	+20,047	1:59,710	9
8. Alex Rins (E)	Kalex	20	+20,170	1:59,909	8
9. Sam Lowes (GB)	Kalex	20	+22,019	1:59,421	7
10. Luca Marini (I)	Kalex	20	+24,249	2:00,834	6
11. Miguel Oliveira (P)	Kalex	20	+24,254	2:00,769	5
12. Johann Zarco (F)	Kalex	20	+24,570	1:59,794	4
13. Ratthapark Wilairot (THA)	Kalex	20	+25,664	2:01,885	3
14. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	20	+26,992	1:59,997	2
15. Sandro Cortese (D)	Kalex	20	+29,736	2:00,112	1
16. Mattia Pasini (I)	Kalex	20	+30,404	2:01,260	-
17. Marcel Schrötter (D)	Kalex	20	+38,446	2:00,749	-
18. Jesko Raffin (CH)	Kalex	20	+46,363	2:01,956	-
19. Isaac Viñales	Tech3	20	+46,543	2:01,748	-
20. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	20	+1:18,323	2:02,011	-
21. Alessandro Tonucci (I)	Kalex	20	+1:25,002	2:03,365	-
22. Evren Vázquez (E)	Suter	20	+1:39,572	2:04,821	-
Nicht klassiert:					
- Axel Pons (E)	Kalex	16	+4 Rdn.	2:00,738	-
- Xavi Vierge (E)	Tech3	15	+5 Rdn.	2:00,828	-
- Xavier Siméon (B)	Speed-up	14	+6 Rdn.	2:00,766	-
- Alex Márquez (E)	Kalex	6	+14 Rdn.	2:00,094	-
- Jonas Folger (D)	Kalex	2	+18 Rdn.	1:59,622	-
- Julián Simón (E)	Speed-up	1	+19 Rdn.	2:01,614	-
- Edgar Pons (E)	Kalex	1	+19 Rdn.	2:00,182	-
Nicht gestartet:					
- Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	-	-	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 160,4 km/h

Schnellste Runde: Lowes (GB), 20. Runde, in 1:59,421 min (=162,1 km/h), Rekord

Nächstes Rennen: 3. April 2016, Termas de Rio Hondo/RA  
Internet: www.motogp.com

## Qualifying

1. Folger	1:59,052
2. Lowes	1:59,124
3. Rins	1:59,354
4. Zarco	1:59,419
5. Morbidelli	1:59,509
6. Cortese	1:59,627
7. Baldassarri	1:59,716
8. Schrötter	1:59,759
9. Nakagami	1:59,811
10. Lüthi	1:59,920
11. Kent	1:59,956
12. A. Pons	1:59,999
13. A. Márquez	2:00,009
14. Corsi	2:00,019
15. Aegerter	2:00,159
16. Syahrin	2:00,178
17. E. Pons	2:00,188
18. Salom	2:00,249
19. Pasini	2:00,454
20. Vierge	2:00,627
21. Siméon	2:00,738
22. Oliveira	2:00,757
23. Wilairot	2:00,790
24. Simón	2:00,816
25. Raffin	2:01,130
26. Marini	2:01,414
27. M. Viñales	2:01,970
28. Mulhauser	2:02,057
29. Tonucci	2:03,367
30. Vázquez	2:03,604

## WM-Stand Fahrer

1. Lüthi	25
2. Salom	20
3. Corsi	16
4. Syahrin	13
5. Aegerter	11
6. Kent	10
7. Morbidelli	9
8. Rins	8
9. Lowes	7
10. Marini	6
11. Oliveira	5
12. Zarco	4
13. Wilairot	3
14. Nakagami	2
15. Cortese	1

## WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	25
2. Speed-up	16



Katar-Sieger Tom Lüthi: ein Saisonauftakt nach Maß

## GP Katar - Moto2

# Nur Tom Lüthi blieb cool



Desaster am Start: 7 von 9 Fahrern der Reihen 1-3 zuckten zu früh



Lüthi (12): Morbidelli besiegt



Folger: «Ich wollte zu viel»

Von MARKUS LEHNER

**Der Schweizer Tom Lüthi siegte beim Saisonauftakt in Katar. Nicht zuletzt, weil sämtliche andere Favoriten ihre Trümpfe bereits am Start durch Frühstarts verspielten oder stürzten.**

Erstens kommt alles anders, und zweitens, als man denkt: Selten traf dieses Sprichwort so exakt die Wahrheit wie beim Saisonauftakt der Moto2-Klasse. Denn nicht weniger als sieben der neun Fahrer der ersten drei Startreihen ließen beim Umschalten der Ampel von Rot auf Grün die Kupplung Sekundenbruchteile zu früh los: Weltmeister Johann Zarco, Alex Rins, Sam Lowes, Marcel Schrötter und Takaaki Nakagami wurde die Strafe nach zwei Runden angezeigt, alle fünf mussten eine Künstlerrunde durch die Boxengasse antreten und verloren so jede Chance auf einen der vordersten Plätze.

### Cortese: Podestplatz war nah

Sandro Cortese, der mit Hafizh Syahrin, Simone Corsi und Luis Salom um Platz 3 kämpfte, sowie Franco Morbidelli, der sich von Beginn an mit Tom Lüthi um den Sieg duellierte, wurde der Regelverstoß erst wenige Runden vor Schluss angezeigt.

Beide erhielten nachträglich eine 20-Sekunden-Strafe und fielen auf die Ränge 15 (Cortese) und 7 (Morbidelli) zurück.

### Folger: «Zu viel gewollt»

Nur zwei Fahrer der vordersten drei Reihen überstanden den Start ungestraft: Jonas Folger, der das Qualifying dominiert hatte, und Tom Lüthi, der perfekt von der Startlinie wegkam und nach der ersten Kurve bereits auf Rang 4 vorstieß. Folger zog an der Spitze dem Feld sofort auf und davon, nach einer Runde lag der Vorjahressieger bereits 1,5 sec voraus. Doch dann rutschte Folger in den Kies. Folger enttäuscht: «Ich wusste, dass ich eine sehr hohe Pace fahren konnte und wollte mich absetzen. Aber dann habe ich es mit vollem Tank übertrieben und zu spät gebremst. Vielleicht hätte ich halt doch etwas Speed rausnehmen sollen.»

### Lüthi: «Ich blieb ruhig»

Sieger Tom Lüthi machte während des Rennens nicht den kleinsten Fehler: «Ich habe versucht, nach den Frühstarts ruhig zu bleiben. Ich wusste aber im Finale nichts von der Strafe gegen Morbidelli. Ich habe ihn studiert und dann attackiert. Ich fuhr als Erster über den Zielstrich, also hätte ich auch ohne seine Strafe gewonnen.» ♦

## Moto2

# Sieg und Niederlage

Von MARKUS LEHNER

**Von den sieben deutschsprachigen Fahrern landeten in Katar drei in den WM-Punkten. Top-Favorit Jonas Folger stürzte, dafür gewann der Schweizer Tom Lüthi.**

2015 waren noch neun Fahrer aus Deutschland und der Schweiz in der Moto2-WM unterwegs. Nach dem (bisher erfolgreichen) Wechsel von Randy Krummenacher in die Supersport-WM und dem Rückzug von Florian Alt sind es noch sieben. Jonas Folger und Tom Lüthi zählen zum engeren Kreis der Moto2-Titelfavoriten. Folger brillierte im Katar-Training und patzte im Rennen; Lüthi patzte in der Qualifikation und machte im Rennen alles richtig.

## Thomas Lüthi (1.)

«Ich wusste, dass ich den Speed für das Podest hatte. Beim Start war ich konzentriert wie noch nie. Natürlich habe ich bemerkt, dass vor und neben mir mehrere Piloten zu früh losfahren. Nach der ersten Kurve lag ich bereits auf Rang 3, damit hatte ich den ersten Teil der Mission erfüllt. Das Duell mit Franco Morbidelli war hart, aber fair. In der letzten Runde fuhr ich jede Kurve quer rein und quer raus. Ich habe auf der Strecke gewonnen, ich wusste erst nachher, dass Morbidelli eine Zeitstrafe kassiert hatte. Mit dem Sieg hat die Saison perfekt begonnen.»

## Jonas Folger (Sturz)

«Der Start war top, und ich wollte wegfahren. Das gelang, aber ich habe es mit vollem Tank übertrieben. Ich wollte zu viel. Schade, es hätte ein großer Tag für uns werden können.»

## Sandro Cortese (15.)

«Mir fehlen die Worte. Ich habe eines meiner besten Moto2-



Tom Lüthi und sein GaragePlus-Interwetten-Team feiern den Sieg beim Saisonauftakt in Katar, links Teambesitzer Fred Corninboeuf

Rennen gezeigt und alles gegeben. Und dann lande ich auf dem 15. Platz... Am Schluss ist ein Gang rausgesprungen, sonst hätte ich auf der Strecke Dritter werden können.»

## Dominique Aegerter (5.)

«Ich freue mich für Tom und über meinen 5. Rang. Die elf Punkte sind hochwillkommen. Es war mein erstes Rennen seit dem Unfall in Aragon letztes Jahr. Am Start und in den ersten

Runden war ich noch nicht der alte «Domi», erst in der zweiten Rennhälfte habe ich wieder zur alten Stärke zurückgefunden und konnte das Duell gegen Danny Kent gewinnen.»

## Marcel Schrötter (17.)

«Mit dem Frühstart ging es scheiße los, der blöde Fehler hat die gute Arbeit und das gute Training zunichte gemacht. Die Ampel war sehr lange rot, da hat der Zarco gezuckt, und andere

wie ich haben dasselbe gemacht. Ich habe dann versucht, anständige Zeiten zu fahren, aber so alleine dahinten ist das nicht einfach. Die Enttäuschung ist riesengroß, heute wäre viel mehr dringelegen. Da sind so viele Leute weit vorne, die im Training alle hinter mir waren.»

## Jesko Raffin (18.)

Beim SAG-Team gab es dank dem zweiten Platz des Spaniers Luis Salom viel zu feiern. Sei-

nem Schweizer Teamkollegen Jesko Raffin fehlten am Ende 46 Sekunden auf Sieger Lüthi und 17 Sekunden bis zu den Punkterängen.

## Robin Mulhauser (20.)

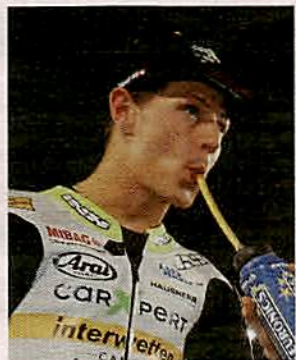
«Mein Start war gut, leider etwas zu gut, denn ich wurde wegen Frühstarts mit einer Boxendurchfahrtsstrafe belegt. Schade, denn ich war ziemlich flott unterwegs. Insgesamt aber ein Weekend zum Vergessen.» ♦



Folger: Zu viel riskiert



Cortese: Frühstarter Nr. 1



Aegerter: Wieder in alter Form



Schrötter: Frühstarter Nr. 2



Mulhauser: Frühstarter Nr. 3

## Moto2

## Guter Start für Kiefer



Danny Kent: Super Moto2-Einstand bei Kiefer mit Platz 3

Wenn man sich in der Box des Leopard-Moto2-Teams umsieht, erinnert man sich an die Zeiten, in denen die Brüder Stefan und Jochen Kiefer mit Stefan Bradl die Moto2-WM gewannen. Zwei sauber aufgebaute Kalex standen dort, und die beiden erstplatzierten Fahrer der letztjährigen Moto3-WM wurden von dem gleichen Personal bedient, das bei Kiefer schon lange zusammenarbeitet. «Fast unsere gesamte Mannschaft aus dem Vorjahr hat nun zu dem Moto2-Projekt gewechselt», so Teamchef Stefan Kiefer. «Mein Bruder macht die technische Leitung, der Crew-

chief von Dany Kent ist wie im Vorjahr Jan Bom. Es hat sich zwar vor allem bei den Reifen und den Federelementen viel getan, seit wir zuletzt in der Moto2-WM waren, aber die Zusammenarbeit mit Kalex funktioniert heute genauso gut wie damals.

Miguel Oliveira tut sich mit dem Umstieg in die Moto2 etwas schwer, Danny Kent brillierte hingegen und wurde im Rennen. «Es ist ein großartiges Ergebnis, und ich muss mich beim Team für die tolle Vorbereitung bedanken», freute sich der Moto3-Weltmeister. «Das war ein super Anfang.» ♦ IP

## NACHRICHTEN

### KTM: Moto2-Tests mit MotoGP zusammen

**Moto2** Das von WP entwickelte Moto2-Motorrad hat bereits einen weiteren Test in Valencia hinter sich. KTM-MotoGP-Testpilot Mika Kallio hat das Bike bereits getestet und für gut befunden. KTM-Rennleiter Pit Beirer: «Wir haben von Mika Eckdaten bekommen und wissen nun, wo wir stehen. Aber das ist ein Projekt, das noch absolut in den Kinderschuhen steckt. Das war erst die zweite Ausfahrt, aber das Motorrad funktioniert. Es fährt wie ein richtiges Rennmotorrad, und da sind wir schon einmal Happy. Aber auch bei diesem Bike steht noch eine Menge Arbeit an, bevor es ein einsatzbereites Rennmotorrad wird. KTM nutzt dabei die Synergien, die sich aus dem MotoGP-Projekt ergeben. «WP muss bei unseren MotoGP-Tests ohnehin vor Ort sein, und da kann man das Moto2-Motorrad immer mitnehmen. Es ist aber noch immer ein WP-Projekt. Wenn es aber ans Race-Management geht und die Fahrer ausgesucht werden, kommt KTM ins Spiel.» ♦ IP

## KOMPAKT

**Moto2** Obwohl sie mittlerweile fast schon ein Monopol in der Moto2-Klasse haben, hat Kalex für dieses Jahr kräftig weiterentwickelt. «Neben dem neuen Chassis haben wir neue Tanks und Verkleidungen», verrät KTM-Konstrukteur Alex Baumgärtel. «Wir haben damit erreicht, ein günstigeres Verhalten im Auftrieb hinzubekommen. Dazu haben wir es geschafft, den Tank so hinzubekommen, dass er null Restvolumen hat und so Gewicht beim Sprit gespart werden kann.»

**Moto2** Für zwei Fahrer rechnete Intact-Teamchef Jürgen Lingg mit 60 Prozent Mehraufwand gegenüber dem Einmann-Team. Heute weiß er: «Mit zwei Top-Piloten anzutreten, ist mindestens der doppelte Aufwand.»

**Moto2** Jonas Folger wird nun von der Wassermann-Group gemanagt, wie Ken Roczen in der Supercross-WM. Manager Rys Edwards will ihm in die MotoGP verhelfen. ♦ IP

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Fenati (zweite Pole-Position nach Japan 2015) bleibt vorne. Quartararo vom Kiefer-Team (von P3 auf 6) und der Deutsche Öttl (von P9 auf 11) fallen zurück.

**1. Runde:** Bastianini führt vor Fenati, B. Binder, Navarro und Bastianini. Quartararo fällt auf P8 zurück. Öttl nur noch P13.

**2. Runde:** B. Binder übernimmt Spitze. Jetzt ist Mir (P7) bester Kiefer-Pilot. Öttl aus den Punkterängen (P16).

**4. Runde:** Fenati wieder vorne. Quartararo auf P6. Mir fällt aus Top Ten (P12). Öttl fällt noch weiter zurück (P19).

**5. Runde:** B. Binder zurück auf P1.

**6. Runde:** Fenati holt P1 zurück.

**7. Runde:** Wieder B. Binder vorne. Öttl zurück in den Punkterängen (P15).

**8. Runde:** Rookie Bulago hat zur Spitze aufgeschlossen. Top 6 um 1 Sek. weg.

**9. Runde:** Fenati holt Spitze zurück. Öttl schon hinter Top Ten (P11).

**11. Runde:** Quartararo aus Top Ten (P12).

**12. Runde:** B. Binder führt erneut. Öttl in den Top Ten (P9).

**13. Runde:** Fenati wieder auf P1.

**15. Runde:** Bulega schnuppert erstmals P1-Luft. Aber erneut geht B. Binder in Front.

**16. Runde:** Fenati holt sich Spitze zurück.

**17. Runde:** B. Binder wieder vorne. Bastianini und Loi schließen zu Top 6 auf.

**18. Runde:** Antonelli klebt am Hinterrad von B. Binder, greift nach letzter Kurve aus Windschatten an und siegt mit 0,007 Sekunden Vorsprung. ♦ WHJ

## Qualifying

1. Fenati	2:06,131
2. Loi	2:06,178
3. B. Binder*	2:06,245
4. Quartararo	2:06,399
5. Navarro	2:06,448
6. Canet	2:06,462
7. Antonelli	2:06,536
8. Bendsneyder*	2:06,539
9. Bastianini	2:06,657
10. Öttl	2:06,707
11. Mir	2:06,728
12. Bagnaia	2:06,733
13. Bulega	2:06,786
14. Martin	2:06,931
15. Guevara	2:06,939
16. Kornfeil	2:06,948
17. Pawi	2:06,982
18. Rodrigo	2:06,983
19. Migno	2:07,101
20. Locatelli	2:07,170
21. Masbou	2:07,209
22. Danilo	2:07,220
23. Hanika	2:07,359
24. Herrera	2:07,371
25. Suzuki	2:07,441
26. D. Binder	2:07,558
27. Norrodin	2:07,582
28. Di Giannantonio	2:07,611
29. Ono	2:07,801
30. McPhee	2:07,847
31. Valtulini	2:08,336
32. Spiranelli	2:10,229
33. Petrarca	2:10,433

\*+3 Pos. Grid (gefährlich Fahren in FP3)

## GRAND PRIX VON KATAR – Moto3 / Resultate

**Losail (Q):** 20. März 2016; 1. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 96,84 km über 18 Runden à 5,380 km; 33 Fahrer gestartet, 32 gewertet; Wetter/Piste: Nacht/trocken; Luft: 22 Grad, Asphalt: 29 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Niccolò Antonelli (I)	Honda	18	+38:12,161	2:06,309	25
2. Brad Binder (RSA)	KTM	18	+0,007	2:06,454	20
3. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	18	+0,148	2:06,443	16
4. Romano Fenati (I)	KTM	18	+0,435	2:06,409	13
5. Enea Bastianini (I)	Honda	18	+0,606	2:06,580	11
6. Nicolo Bulega (I)	KTM	18	+0,625	2:06,300	10
7. Jorge Navarro (E)	Honda	18	+0,674	2:06,400	9
8. Livio Loi (B)	Honda	18	+1,710	2:06,171	8
9. Philipp Öttl (D)	KTM	18	+8,611	2:06,360	7
10. Jakub Kornfeil (CZ)	Honda	18	+10,947	2:06,677	6
11. Jules Danilo (F)	Honda	18	+12,379	2:06,471	5
12. Joan Mir (E)	KTM	18	+12,380	2:06,982	4
13. Fabio Quartararo (F)	KTM	18	+12,401	2:06,536	3
14. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	18	+12,726	2:06,847	2
15. Aron Canet (E)	Honda	18	+12,784	2:06,720	1
16. Maria Herrera (E)	KTM	18	+12,939	2:06,426	-
17. Andrea Locatelli (I)	KTM	18	+17,152	2:06,810	-
18. Hiroki Ono (J)	Honda	18	+17,367	2:06,828	-
19. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	18	+17,451	2:06,723	-
20. Adam Norrodin (MAL)	Honda	18	+17,519	2:06,970	-
21. Andrea Locatelli (I)	KTM	18	+17,566	2:06,894	-
22. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	18	+17,608	2:06,860	-
23. Darryn Binder (RSA)	Mahindra	18	+31,939	2:07,391	-
24. Alexis Masbou (F)	Peugeot	18	+31,949	2:07,390	-
25. Juanfran Guevara (E)	KTM	18	+32,120	2:06,349	-
26. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	18	+32,333	2:07,642	-
27. John McPhee (GB)	Peugeot	18	+32,547	2:07,755	-
28. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	18	+32,812	2:07,827	-
29. Stefano Valtulini (I)	Mahindra	18	+34,584	2:07,738	-
30. Karel Hanika (CZ)	Mahindra	18	+59,105	2:08,235	-
31. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	18	+59,109	2:09,394	-
32. Fabio Spiranelli (I)	Mahindra	18	+1:34,948	2:10,468	-

## Nicht klassiert:

Jorge Martín (E)	Mahindra	17	+1 Rde.	2:06,905	-
------------------	----------	----	---------	----------	---

Durchschnittstempo des Siegers: 152,0 km/h

Schnellste Runde: Loi, Runde 8 in 2:06,171 min (= 153,5 km/h)

Nächster Grand Prix: 3. April 2016, Termas de Rio Hondo (RA)

Internet: www.motogp.com

## WM-Stand Fahrer

1. Antonelli	25
2. B. Binder	20
3. Bagnaia	16
4. Fenati	13
5. Bastianini	11
6. Bulega	10
7. Navarro	9
8. Loi	8
9. Öttl	7
10. Kornfeil	6
11. Danilo	5
12. Mir	4
13. Quartararo	3
14. Bendsneyder	2
15. Canet	1

## WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	25
2. KTM	20
3. Mahindra	16
4. Peugeot	0



Fenati: Erste Pole-Position der Saison, zweite der GP-Karriere

## GP Katar - Moto3

# So macht auch Platz 2 Spaß

**Na, wenn das kein Versprechen für die Moto3-Weltmeisterschaft 2016 war! Romano Fenati und Brad Binder fetzten sich beim Auftakt-Grand-Prix in Katar rundenlang um den Sieg – aber am Ende lachte Niccolò Antonelli.**

0,007 Sekunden – oder jene Zeit, in der eine Stubenfliege zirka siebenmal mit den Flügeln schlägt – trennten Antonelli und Binder auf dem Zielstrich nach 18 Runden oder fast 100 Rennkilometern. «Ich habe es geahnt: Entweder gewinnst du dieses Ding, oder du verlierst es», meinte Binder später, aber keineswegs enttäuscht, obwohl er hauchdünn seinen ersten GP-Sieg verpasst hatte: «Es gibt noch viele Rennen, viele Möglichkeiten. Ein zweiter Platz zum Saisonstart ist fantastisch.» Etwa ähnlich sah es Sieger Antonelli: «Ich dachte mir, vielleicht funktioniert es, vielleicht auch nicht.»

Der italienische Honda-Pilot war angeschlagen (Erkältung/Schlüsselbein-OP im Dezember), hielt aber immer mit der Spitzengruppe mit und klemmte sich erst in der letzten Runde ans Hinterrad von Binders KTM. Der Südafrikaner im Team von Weltmeister-Macher Aki Ajo (u. a. 2010/125 ccm: Marc Márquez; 2012/Moto3: Sandro Cortese; 2015/Moto2: Johann Zarco) hatte sich absetzen wollen: «Auf den letzten drei Run-

den gab ich Gas und konnte mich kurz von der Gruppe absetzen. Hat aber nicht gereicht.» Antonelli blieb bis nach der letzten Kurve geduldig und ließ sich auf den letzten Metern im Windschatten von Binder zum Sieg ziehen. Kein Beinbruch, meint auch Binders Teamchef Ajo: «Brad will die Nummer 1 – er ist schon sehr nahe dran.»

## Mahindra: Ass im Ärmel?

Auch Hersteller Mahindra war ganz nah dran am Erfolg. Nur 0,148 Sekunden trennten den drittplatzierten Francesco Bagnaia vom Sieg. Umso mehr unterstreichen die Worte des Italieners die Klasse seines Bikes aus Indien: «Das war ein richtig, richtig schwieriges Rennen. Auf jeder einzelnen Runde fuhr ich am Limit – und das Ding ging richtig ab! Ehrlich, ich hätte das nach den Trainings und der Qualifikation nicht erwartet.»

Auch Mufaddal Choonia, Geschäftsführer von Mahindra Racing, musste wohl zweimal auf das Schlussklassement des Start-GPs 2016 schauen: «Bagnaia hat das Potenzial der niegelagelten MGP30 aufgezeigt. Er war der einzige unserer Fahrer, der das neue Aerodynamik-Package hatte, das wir hier homologieren ließen. Es verbessert die Stabilität und die Kurvengeschwindigkeit des Motorrads.» Die übrigen Mahindra-Piloten freut's: Der beste von ihnen, Darryn Binder, belegte nur Rang 23... ♦ WHJ/IP

## Philipp Öttl

# «Hut ab!»



Starke Aufholjagd: Öttl fiel zu Beginn auf P19 zurück

**Es war ein vielversprechender Start in die neue Moto3-WM. Philipp Öttl deutete mit Rang 9 sein Potenzial an: «In den Top Ten drin – da muss man zufrieden sein.» Aber der bald 20-jährige Deutsche kann noch zulegen, ist Papa Peter überzeugt.**

Die größte Frage wirft die Phase nach dem Start auf. Philipp Öttl wunderte sich auch später noch: «Der Start war noch gut. Aber dann... Ich kann es mir nicht erklären.» Der KTM-Pilot war von Position 9 ins Rennen gegangen – wurde dann aber durchgereicht und tauchte in der vierten Runde auf Rang 19 auf. «Na ja, es gibt noch Windschatten», mutmaßte Papa Öttl, der ehemalige fünffache GP-Sieger. «Aber wir werden uns noch genauer darüber unterhalten.»

Philipp Öttl startete danach eine fulminante Aufholjagd – keinesfalls einfach im dicht gedrängten Moto3-Feld. «Auf der Bremse war ich richtig gut,

zwischenzeitlich habe ich bis zu zwei Gegner auf einmal ausgebremst», erklärte der Deutsche später einen der möglichen Gründe für sein «Comeback» beim WM-Auftakt in Katar. «Der Reifen machte je länger desto mehr Probleme. Aber ich wusste, wie wir damit umgehen, und die anderen waren ja schon weg.» Es war ein einsames Rennen.

## «Schnell wie die Spitze»

Nichtsdestotrotz: Der Ruckstand sei nicht allzu groß, meinte Öttl. Ein Blick auf die Tabelle mit den schnellsten Rennrunden bestätigte das: Öttl lag auf Rang 5, mit nur 0,189 Sekunden hinter dem GP-Schnellsten Livio Loi. Da fand auch Öttl senior lobende und berechtigte Worte: «Seine Aufholjagd war fantastisch, Hut ab! Der fuhr so schnell wie die Spitze vorn. Und das mit dem Zurückfallen am Anfang des Rennens, das kriegen wir auch noch in den Griff. Philipp lernt dazu – und er wird es besser machen.» ♦ WHJ/IP

## Asia Talent Cup

# Indonesien greift an

Die Sieger beider Talent-Cup-Rennen in Katar kamen aus Indonesien. Den ersten Lauf gewann der 18-jährige Gerry Salim, der zweite Lauf ging an seinen ebenfalls 18-jährigen Landsmann Andi Izdihar.

Auch auf dem GP-Kurs von Losail gab es wieder riesige Pulk, und es galt, sich für die letzte Runde richtig zu positionieren. Im ersten Rennen stritt zuletzt ein Sechserpulk um den Sieg. Salim setzte sich in den letzten Runden immer mehr in Szene und erwischte auch den Ausgang der letzten Kurve am besten und gewann mit ganzen acht Tausendstelsekunden vor dem Japaner Ai Ogura und 18 Tausendstel vor dem Japaner Kazuki Masaki. Und auch beim

zweiten Lauf gab es ein Fotofinish. Izdihar gewann 34 Tausendstel vor dem Thailänder Somkiat Chantra.

In der Cupwertung führt Salim mit 71 Punkten vor Chantra (68) und Ogura (67). ♦ IP



Cup-Leader Gerry Salim

## NACHRICHTEN

## KTM: Trotz Masse ist man gut aufgestellt

**Moto3** KTM-Rennleiter Pit Beirer schaute sich in Katar zufrieden im Fahrerlager um. Nicht nur, dass die KTM-Piloten von der Pace her gut dabei waren, es herrschte auch zwischen den Teams und dem KTM-Service bestes Einvernehmen. Alles schien bestens organisiert abzulaufen. «Es ist eine Riesenerleichterung zu sehen, dass unser Ziel, den Teams ein einfach abzustimmendes Bike zu geben, erreicht worden ist. Wir konnten dem Problem, das wir letztes Jahr um diese Zeit hatten, ganz weit aus dem Weg gehen. Wir können jetzt den Fahrern auf jedem Niveau ein gutes Motorrad bieten. Letztes Jahr hatten wir ein schwierig abzustimmendes Motorrad gehabt, mit dem nur ein oder zwei Fahrer zurechtkamen und die Lücke zu den anderen groß war.» Trotzdem wird im Werk fleißig weiterentwickelt. «Das Testteam probiert ständig neue Sachen, aber das Niveau dieser Klasse ist so hoch, dass es nur in kleinen Schritten weitergeht», weiß Beirer.

## Peugeot: Ein ganz schwieriger Beginn

**Moto3** Die Rückkehr von Peugeot nach über 70 Jahren in den Motorradspport verlief nicht leicht. Das Werksteam aus Sachsen muss sich noch mit der von Mahindra gelieferten Technik anfreunden, zu allem Überfluss wurde John McPhee im Qualifying durch Schaltprobleme behindert. So schaffte er im Rennen von Startplatz 30 aus Platz 27, sein Teamkollege Alexis Masbou konnte seinen 21. Startplatz nicht halten und wurde 24. ♦ IP

## KOMPAKT

»» **Moto3** Die beiden Ajo-KTM-Piloten Brad Binder und Bo Bendsneyder arbeiteten während der Trainings perfekt zusammen und gaben sich gegenseitig Windschatten. In FP 3 gingen sie der Rennleitung dabei zu weit. Weil sie aufeinander warteten und dabei langsam fuhren, wurden beide in der Startaufstellung um drei Plätze nach hinten versetzt. So musste Binder vom sechsten statt dem dritten, Bendsneyder vom elften statt dem achten Startplatz losfahren. ♦ IP



Am Limit: Binder vor Navarro (#9), Antonelli (#23) und Bagnaia



Starker Rookie: Bulega auf P6



Mahindra-Hit: Bagnaia auf P3

## IDM Superbike

# Nicht nur ein laues Lüftchen

Von ANKE WIECZOREK

Die IDM Superbike ist die Top-Klasse im deutschen Motorrad-Straßenrennsport. Seit Jahren fährt Yamaha dem Titel hinterher. Den letzten holte Jörg Teuchert 2009. Nun soll Max Neukirchner die aktuelle Bilanz richten.

In der vergangenen Saison wurde der Ex-Superbike-WM-Pilot Gesamt-Fünfter in der IDM Superbike. Verletzungsbedingt musste er bei sieben Rennen pausieren. Zuvor waren ihm ein Sieg, ein zweiter Rang und dreimal der dritte Platz gelungen. Mit zwei dritten Plätzen meldete er sich auch zum Saisonabschluss zurück. Vor ihm kamen Markus Reiterberger, der auf BMW den Titel gewann, und Xavi Forés, der auf Ducati Vize wurde, ins Ziel. Die beiden Konkurrenten sind jetzt weg. Aufgestiegen in die Superbike-WM. Theoretisch ist der Weg nach vorn für Neukirchner frei.

Ein entscheidendes Kriterium könnten nach Ansicht des Stollbergers allerdings die Reifen werden. Nach zwei Jahren auf Pirelli hat das Team Yamaha MGM 2016 zurück auf Dunlop gewechselt. Das erste Roll-out im spanischen Albacete Anfang März war wegen des Regens



Der Wind bläst rau ins Gesicht: Max Neukirchner muss der Favoritenrolle gerecht werden

und kalter Temperaturen schnell zu Ende. Neukirchner, der dennoch 60 Runden abspulte, und seine Teamkollegen Florian Alt (Superbike) und Lukas Trautmann (Superstock 1000) reisten vorzeitig nach Almería weiter. Trotz des zunächst kräftigen Windes nutzten die drei vor allem die ersten beiden von vier Testtagen voll aus. Neukirchner legte die Bestzeit von 1:37,2 Minuten vor. Alt folgte mit 1:37,4 Minuten und brach sich anschließend auf der für ihn noch neuen Yamaha YZF-RM1

das Schlüsselbein. Er wurde bereits operiert und wird am ersten IDM-Wochenende, das vom 29. April bis zum 1. Mai auf dem Lausitzring stattfindet, fit sein.

## «Noch viel Arbeit mit Reifen»

Trautmann, der das Motorrad in der Superstock-Kreation schon aus dem Vorjahr kennt, musste sich hauptsächlich nur an die neuen Reifen gewöhnen. Dem Österreicher gelang die Bestzeit von 1:37,6 Minuten. «Ich habe auch ein bisschen an meinem Fahrstil gefeilt.»

Neukirchner, der mit seinen fast 33 Jahren in Hinsicht auf seine sportliche Karriere unter Druck steht, äußerte sich zufrieden. «In den letzten zwei Jahren war Dunlop etwas ins Hintertreffen geraten, aber das hat sich geändert. Wir hatten die Möglichkeit, viele Mischungen auszuprobieren und auch unsere Einstellungen anzupassen. Wir sind dem Level, das wir für die Saison brauchen, näher gekommen. Wir testen vor dem ersten Rennen noch direkt auf dem Lausitzring.» ♦

## IDM Superbike

## Fritz nimmt Rücksicht auf IDM



Erfolgsteam: Marvin Fritz und Teamchef Sepp Buchner

Yamaha-Pilot Marvin Fritz war als Ersatzfahrer im österreichischen YART-Team und in der französischen GMT-94-Mannschaft bei der Langstrecken-WM vorgesehen. Doch der 22-Jährige ist verletzt – und die IDM geht vor.

Fritz riss sich erst kürzlich bei einem Sturz mit der IDM-Yamaha in Almería die Bänder in der rechten Schulter ab. Auf seinen Job als Ersatzfahrer bei der Langstrecken-WM vom 8. bis 10.

April in Le Mans verzichtet er deshalb. «Zu riskant.» Für den Neu-Superbiker, der 2015 die IDM-Superstock-1000-Klasse gewann, hat die IDM Vorrang. Ab Mitte April will er mit der IDM-Yamaha in Misano oder am Hockenheim trainieren. «Der erste Test war erfolgreich. Mit der Elektronik gab es viel Arbeit, aber ich bin das Superbike schon im YART-Team beim Bol d'Or gefahren. Mein jetziges ist noch besser. Einen Funktionstest brauchen wir nicht mehr, nur Kilometer.» ♦ AWI

## IDM Superbike

## Gines glänzt mit Top-Zeiten

Von ANKE WIECZOREK

Mit den fünfägigen Testfahrten in Almería ging jetzt auch für das Team Van Zon-Remeha-BMW die Winterpause zu Ende.

Die Crew mit Superbike-Neuzugang Mathieu Gines aus Frankreich sowie den IDM-Superstock-1000-Fahrern Jan Bühn, Marco Nekvasil und Pepijn Bijsterbosch war der Einladung zu den Pirelli-Tests gefolgt. «Sie haben die guten Reifen aus dem letzten Jahr noch besser gemacht», fasst Teamchef Werner Daemen knapp zusammen. Für Gines, den Superstock-Vorjahressieger, war auch die Elektronik der BMW S 1000 RR neu, denn in der Superstock-Klasse war diese nicht erlaubt. Auch wenn die Daten von Gines-Vorgänger Markus Reiterberger vorliegen, ist aufgrund der zahlreichen Verstellmöglichkeiten noch Zeit für die perfekte Abstimmung nötig. Doch für Daemen läuft alles nach

Plan. «Wir haben auf sehr hohem Niveau angefangen.» Mit kleinen Verbesserungen am Motor will der Belgier noch nachlegen. Alle Fahrer erreichten in Almería eine 1:36er-Zeit. Für Superbike-Titelfavorit Neukirchner (Yamaha) ist das eine klare Kampfansage. Doch der Sachse rechnet schon mit einem verdammt schnellen Gines. Für die BMW-Truppe waren es nicht die letzten Testkilometer. Jan Bühn, der als Titelträger aus der IDM Supersport 600 aufgestiegen ist, musste zugeben: «Die S 1000 RR hat mächtig Power und zieht mir ganz schön die Arme lang.» ♦



Test-Schnellster: Gines

## NACHRICHTEN

## Drei Deutsche und drei Schweizer

**Superstock 1000 FIM Cup** Die FIM hat die Liste der Fixstarter für den Superstock 1000 Cup bekannt gegeben, der am ersten April-Wochenende in Aragón im Rahmen der Superbike-WM beginnt. 30 Fahrer treten an. Aus Deutschland werden Max Moser (Triple-M-Racing-Ducati), Julian Puffe (Agro-On-Benjan-Kawasaki) und Toni Finsterbusch (BCC-Racing-Yamaha) dabei sein. Aus der Schweiz starten Thomas Toffel und Eric Vionnet auf Motos-Vionnet-BMW und Sebastian Suchet auf Berclaz-Racing-Yamaha.

## Karthin schwenkt doch noch um

**IDM Superstock 600** Der ab morgen 27-jährige Kjel Karthin wollte eigentlich den SuperNaked-Titel von 2015 verteidigen, hat sich aber mangels Konkurrenz in der IDM Superstock 600 angemeldet. ♦ ML/AWI

## KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Alex de Angelis hat sich letzte Woche in Faenza operieren lassen. Bei seinem schweren Sturz in Motegi letzten Oktober hatte sich De Angelis auch das Arm-Nervenengeflecht beschädigt, das nun repariert wurde. In Aragón am ersten April-Wochenende will De Angelis wieder fahren.

»» **European Junior Cup** Unter den 30 Einschreibungen für den auf identischen Honda CBR 500 R ausgetragenen Superbike-WM-Supportklasse werden aus Deutschland Gabriel Hoderer und aus der Schweiz Teo Clerc und Laura Rodriguez fahren. Ricarda Neubauer, die bei der MSA-Leserwahl hinter den Kawasaki-Werkspiloten Jonathan Rea und Tom Sykes den sensationellen dritten Platz belegt hat, wird nicht dabei sein. Die 22-Jährige hat sich nach Testen des Bikes gegen den Einsatz entschieden und sucht nach einer Möglichkeit bei den 600ern.

»» **Superbike-WM** Fabio Menghi, der sich beim Vorsaisontest auf Phillip Island das Becken gebrochen hat, wird erst im Mai oder im Juni zurückkehren können. ♦ IP

Locker, und doch so schnell: Markus Reiterberger hat die Erwartungen in der Superbike-WM bislang bestens erfüllt

**Markus Reiterberger**  
**«So könnte es weitergehen»**



Es geht aufwärts: Markus Reiterberger fuhr in Thailand in die Top 5 und ist bereits WM-9.

Von IMRE PAULOVITS

**Markus Reiterberger hat sich bei den ersten beiden Superbike-WM-Wochenenden bereits sehr gut in seine Rolle als Fixstarter eingelebt. Im MSA-Interview erklärt der 22-jährige Bayer, wie er sich seine fantastischen Resultate erklärt und wo er sich noch verbessern muss.**

**Wie siehst du die beiden ersten Superbike-WM-Läufe in Übersee im Nachhinein?**

**MARKUS REITERBERGER:** Ich bin zunächst einmal sehr zufrieden. Es waren zwei gute Wochenenden. Wir haben viel probiert und viel Erfahrung gesammelt. Zuletzt in Buriram Fünfter und Siebter sind zwei gute Platzierungen, so könnten wir weitermachen.

**Kamen dir in Thailand die Strecke, das Wetter und das Glück entgegen? Oder glaubst du, dass du auch in Zukunft an dieses Ergebnis anschließen kannst?**

Die Strecke war eigentlich neu für mich, das war also eher schlecht, weil ich sie erst kennenlernen musste. Aber es war sicher gut, dass die Strecke viele schnelle Abschnitte hat. Glück hatte ich sicher auch: Die

anderen haben Fehler gemacht, und ich bin fehlerfrei durchgefahren. Der fünfte Platz war schon ein Highlight, aber ich hoffe schon, dass wir auch in Zukunft so weitermachen können. Unser Ziel ist es auf alle Fälle, dass wir auch weiter nach vorne kommen.

**Wie erklärst du deine bereits erstaunliche Konstanz auch bei den Superbike-WM-Rennen?**

Ganz ehrlich finde ich es komisch, dass ich am Anfang nicht so schnell fahren kann wie die anderen, da verliere ich am meisten. Aber bis am Ende bleibt die Zeit immer gleich schnell. Das ist einerseits sehr positiv, weil die Konstanz einfach da ist. Wir haben die Reifen gut behandelt, und das ganze Motorrad fühlt sich eigentlich super an – ich

fühle mich richtig wohl drauf. Aber das zu Rennbeginn müssen wir einfach noch verbessern. Ich bin zwar von Runde 1 bis 20 die gleichen Rundenzeiten gefahren. Aber ich muss am Anfang noch schneller werden, wenn ich weiter nach vorne will.

**Wo kannst du da bei dir selber ansetzen?**

Das ist halt das Schwierige. Man muss die Situation richtig abschätzen können. Wenn man zu aggressiv fährt, macht man Fehler. Aber in der WM sind die ersten beiden Runden nun mal entscheidend. Da verlierst du

teilweise bis zu fünf Sekunden im Pulk. Ich habe in Thailand auch so alles gegeben, ich hatte ein paar Berührungen gehabt, aber das ist ganz normal in der Superbike-WM. Sicherlich werde ich mich über sie Saison verbessern können. Wenn ich mehr Erfahrung habe, denke ich, werde ich mich automatisch verbessern.

**Was hast du seit deiner Rückkehr nach Hause gemacht?**

Ich habe noch einmal bei Ortema einen Fitness-Test gemacht, und ich kriege jetzt wieder einen neuen Plan für die Saison. Dann war ich noch bei meinem ehemaligen Arbeitgeber Hungerhuber im Fahrradladen, die haben mich mit einem Fahrrad und Ausrüstung gesponsert.

**Was hat sich beim Fitness-Check herausgestellt?**

Gegenüber dem letzten Jahr habe ich mich ein Stück verbessert. Genau in diese Richtung muss ich nun weitermachen. Ich kann ja nicht in drei Monaten alles aufbauen, sondern das geht nur über Jahre. Aber ich bin auf dem richtigen Weg.

**Wo musst du und wo muss das Team beim nächsten Rennen in Aragón ansetzen?**

Ich muss schauen, dass ich etwas mehr Traktion am Kurven-

**«Muss in den ersten Runden noch schneller werden.»**

MARKUS REITERBERGER

ausgang finde und dadurch beim Beschleunigen besser werde. Da verliere ich noch gegenüber den anderen. Auf der Bremse und bis Kurvenmitte bin ich gut dabei. Aber am Kurvenausgang muss ich mich auch selber noch verbessern und dazu noch am Bike arbeiten. Dann werden wir sehen. Ich muss auch noch in den ersten paar Runden besser werden. Das war ja in Thailand ein bisschen das Problem.

**Hast du nach deinen Erfolgen bei den ersten Rennen bereits eine Resonanz daheim gespürt?**

Alles, was in den ersten zwei Rennen passiert ist, ist daheim enorm gut angekommen. Bei meiner Rückkehr in Obing waren fast 100 Leute da, das war cool. Da geht schon richtig was. Viele Leute, die der Rennsport nicht interessiert hat, fiebern jetzt mit.

**Was machst du bis Aragón?**

Diese Woche bin ich auf dem Lausitzring beim Presse-Event vor Ort. Dann werde ich noch ein bisschen Enduro fahren, und dann fliege ich auch schon nach Spanien.



**MOTORSPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



**GRATIS**

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1395485

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19 \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vornachrichten, 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](mailto:widerruf@dpv.de) widerrufen.

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

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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

Eisspeedway-GP Inzell

# Khomitsevich im letzten Lauf

Von THOMAS SCHIFFNER

**Im 230. und letzten Saisonlauf holte sich in Inzell Dmitry Khomitsevich gegen Koltakov seinen ersten WM-Titel. Franz Zorn als Sechster wieder bester Westeuropäer.**

Es war der wohl spannendste WM-Showdown aller Zeiten. Dmitry Khomitsevich und Titelverteidiger Dmitry Koltakov kamen punktgleich nach Inzell. Und am Samstag stieg die Spannung sogar noch an: Khomitsevich hatte am Samstag seinen Kontrahenten im Griff und gab bis zum Finale nur gegen Kono-

nov einen Punkt ab. Von Koltakov setzte er sich zwei Punkte ab. Dann der Endlauf mit, wie immer in dieser Saison, vier Russen: Khomitsevich fuhr in die Bande und wurde disqualifiziert. Den Re-run gewann Kononov vor Koltakov und Ivanov, sodass die Titelanwärter vor dem letzten GP schon wieder punktgleich waren!

Am Sonntag wiederholte Khomitsevich seinen Fehler nicht. Er gewann alle Läufe vor dem Endlauf und erarbeitete sich nun drei Punkte Vorsprung auf Koltakov, womit ihm Platz 3 im Finale gereicht hätte. Vom Start

weg suchte der 30-Jährige aus Kamensk die Flucht nach vorn. Dann passierte ihn Koltakov und auf der Linie auch noch Kononov – trotzdem war der jüngere Khomitsevich mit der Winzigkeit von einem Punkt Weltmeister!

**Ivanov blieb Dritter**

Trotz Kononovs starkem Wochenende blieb Daniil Ivanov mit 7 Punkten Vorsprung auf WM-Rang 3. Franky Zorn konnte sich erneut steigern. Der Pinzgauer verpasste am beiden Tagen das Finale um eine Platzierung in den Semifinals. Am Samstag wurde er

durch einen unverschuldeten Sturz aus dem Konzept gebracht (siehe «Nachgehakt»).

Local Hero Günther Bauer konnte sich in seinem sprichwörtlichen Inzeller «Wohnzimmer» wie in den Vorjahren steigern. Am Samstag kam er ins Semifinale, am Sonntag fuhr er wegen auf der Strecke liegenden Strohballen einen «Null». «Das Wichtigste ist, dass dieses Jahr nichts passiert ist. Geärgert hat mich, dass ich heute wegen einer Schiedsrichter-Entscheidung das Semifinale verpasst habe», so der Oberbayer. Stefan Pletschacher, Max Niedermaier und Wildcard-Fahrer Luca Bauer konnten keine Rolle spielen. ♦



Khomitsevich

ISSPEEDWAY-WM / Resultate

**Inzell/D:** 19./20. März 2016, Bahnlänge: 400 m, Wetter: sonnig, 9/8 Grad  
**Samstag:** 1. Igor Kononov (RUS), 21 Punkte; 2. Dmitry Koltakov (RUS), 17; 3. Daniil Ivanov (RUS), 15; 4. Dmitry Khomitsevich (RUS), 17; 5. Jegor Myshkovets (RUS), 12; 6. Franz Zorn (A), 11; 7. Niklas Svensson (S), 8; 8. Günther Bauer (D), 8; 9. Stefan Svensson (S), 7; 10. Max Niedermaier (D), 6; 11. Jan Klatovsky (CZ), 5; 12. Stefan Pletschacher (D), 3; 13. Daniel Henderson (S), 3; 14. Luca Bauer (D), 2; 15. Ove Ledström (S), 2; 16. Antonin Klatovsky (CZ), 1  
**Sonntag:** 1. Koltakov 18 Punkte; 2. Kononov 16; 3. Khomitsevich 19; 4. Ivanov 17; 5. Zorn 12; 6. Myshkovets 10; 7. N. Svensson 8; 8. Henderson 7; 9. G. Bauer 7; 10. S. Svensson 7; 11. J. Klatovsky 7; 12. Niedermaier 4; 13. A. Klatovsky 3; 14. Pletschacher 2; 15. Ledström 1; 16. L. Bauer 0  
**WM-Endstand nach 10 Läufen:** 1. Khomitsevich, 174 Punkte; 2. Koltakov 173; 3. Ivanov 165; 4. Kononov 158; 5. Myshkovets 117; 6. Zorn 114; 7. S. Svensson 68; 8. Ledström 60; 9. G. Bauer 59; 10. N. Svensson 57; 11. Henderson 41. - Ferner: 14. Niedermaier 28; 15. Manfred Seifler (A), 28; 16. Pletschacher, 28; 18. Johann Weber (D), 6; 20. L. Bauer 2  
 Internet: www.fim-live.com



SCHIFFNER

Khomitsevich (#919) mit 1 Punkt Vorsprung Weltmeister vor Koltakov

X-Trial-WM Wiener Neustadt

# Der nächste Bou-Sieg

Von ALFRED DOMES

**Beim dritten WM-Lauf in Wiener Neustadt schlug das Pendel wieder zugunsten von Toni Bou aus. Solide Leistung von Franz Kadlec.**

Es war absehbar, dass sich das Gigantenduell auch auf der dritten Station der FIM-X-Trial-Tour fortsetzen würde. Das fest in spanischer Hand befindliche Championnat bekam einmal mehr den Stempel von Repsol-Honda-Fahrer Toni Bou und GasGas-Pilot Adam Raga aufgedrückt.

Dass mit Franz Kadlec ein deutschsprachiger Fahrer in das

illustre Oktett einzog, war für das Wiener Neustädter Publikum ein zusätzliches «Zuckerl». Der Deutsche, der im Vorjahr hier debütierte und in Österreich in den X-Trial-Weltcup zurückkehrte, zog sich mit Anstand aus der Affäre und wurde Siebter.

**Bou-Sieg nach enger Quali**

Nach einer spannenden Qualifikation, in der Bou und Raga bereits den Chef herauskehrten, zogen außerdem Cabestany und Fajardo ins Finale. Auf dem Sechs-Sektionen-Parcours war es schließlich Tony Bou, für den der Griff nach dem Siegeslorbeer erfolgreich war. ♦

X-TRIAL-WM / Resultate

**Wiener Neustadt (A):** 19. März 2016, 6 Sektionen, 2 Parallelrennen  
**Finale:** 1. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 9 Strafpunkte; 2. Albert Cabestany (E/Sherco), 17; 3. Adam Raga (E/TRS), 17; 4. Jeroni Fajardo (E/Vertigo), 23  
**Qualifying:** 5. Takahisa Fujinami (J/Montesa), 8; 6. Eddie Karlsson (S/Montesa-Honda), 17; 7. Franz Kadlec (D/GasGas), 21; 8. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 22  
**WM-Stand (nach 3 von 4 Wettbewerben):** 1. Bou, 55 Punkte; 2. Raga, 47; 3. Cabestany 39; 4. Fajardo 27; 5. Fujinami 18; 6. Ferrer 9; 7. Karlsson 7; 8. Kadlec 2

**Nächster Wettbewerb:** 25. März 2016, Marseille/F  
 Internet: www.fim-live.com

**NACHGEHAKT BEI Franz Zorn**

Franz Zorn (45/A) zieht als bester Westeuropäer Bilanz zur in Inzell zu Ende gegangenen Eisspeedway-Saison.



Von THOMAS SCHIFFNER

**? Du bist wieder bester westeuropäischer Fahrer nach den Russen. Wie fällt deine Bilanz aus? Man kann zufrieden sein. Wir haben sehr viel Erfahrung gesammelt. Wir waren immer am Limit und haben versucht, das Motorrad über die Saison weiterzuentwickeln. Ich habe super trainiert. Und es war das erste Jahr ohne Schmerzen nach dem Sitzbeinbruch vor zwei Jahren.**

**? Kann man gegen die teils halb so alten Russen nur mit technischer Überlegenheit mithalten? Ich habe bewiesen, dass ich Russen schlagen kann. Das Material ist sehr entscheidend. Wir sind zum Schluss mit der Entwicklung etwas stehen geblieben. Wir wollten in Assen und in Berlin das A-Finale erzwingen, und es**

war in Assen so knapp wie noch nie. Die Starts waren die ganze Saison ein Wahnsinn. Teilweise war ich in der ersten Kurve vor den Russen. Ich habe es schon noch drauf, aber bei der Weiterentwicklung passiert es, dass man auch mal einen Schritt zurück macht.

**? Ein noch besseres Ergebnis hast du gleich beim ersten GP in Krasnogorsk verschenkt. Das war nicht so rosig. Die Eisverhältnisse in Russland sind doch etwas anders. Und die Russen sind eben die weltbesten Fahrer.**

**? Wie ist der Sturz im ersten Lauf in Inzell passiert? Svensson hat uns in der ersten Kurve einfach rausgeschoben und in die Strohballen gedrückt. Das Motorrad war kaputt, und ich musste den ganzen Samstag mit der zweiten Maschine fahren.**

NACHRICHTEN

## Paulin kämpft gegen die Zeit

**MXGP** MXGP-Vizeweltmeister Gautier Paulin kämpft bei seiner Teilnahme am Europa-GP am Ostermontag in Valkenswaard/NL gegen die Zeit. Der Franzose hat sich bei einem Trainingssturz in Lommel/B ein Schlüsselbein und eine Rippe gebrochen. Nach einem schwachen Start in die neue Saison hofft der HRC-Leader auf einen Aufwärtstrend auf dem Eurocircuit, wo er 2015 seinen einzigen GP-Sieg des Jahres feierte.

## Rekordbeteiligung in Valkenswaard

**MXGP** Beim Auftakt der EMX250 in Valkenswaard gibt es eine Rekordbeteiligung von 118 jungen Hoffnungsträgern. DMSB-Vertreter sind Tom Koch, Max Müller, Mike Stender, Gianluca Ecce, Hannes Wegner und Hannes Volber, während Michael Kratzer der einzige Österreicher ist. Wegen einer Terminüberschneidung mit dem Swiss-Masters-Auftakt fahren keine Schweizer.

## Seifler noch immer ohne Fahrzeug

**Eisspeedway** Der beim GP in Almaty verletzte GP-Rookie Manfred Seifler wartet noch immer auf seinen in Weißrussland beschlagnahmten Renntransporter. Zwei Flüge nach Minsk blieben erfolglos. Ein Gerichtstermin musste verschoben werden, weil der Lungauer kein Visum erhielt. Jetzt wartet er auf einen neuen Termin.

## Kevin Wölbert schon in Form

**Speedway** Kevin Wölbert gewann mit Maximum das EU-offene Speedway-Rennen in Ludwigslust, und das nur zwei Tage vor seinem Saisonauftakt in England. Erst in Heat 20 traf der Mecklenburger auf den bis dahin ebenfalls siegreichen Danny Maaßen, der am Start aber keine Chance gegen Wölbert hatte. Der Däne Jonas Simonsen stürzte in Führung liegend in Lauf 19 und gab so Platz 3 an Landsmann Fredrik Jacobsen ab. Dominik Möser blieb in seinem 3. Lauf in Führung liegend kurz vor dem Ziel wegen leerem Tank liegen, holte aber noch einen Punkt und insgesamt Platz 6. ♦ AH/TS/WR

## Supercross-WM Detroit

## Dungey trotz Rückschlag

Von ALEX HODGKINSON

**Kurze Freude für Ryan Dungey: Beim 11. WM-Lauf musste der Weltmeister wegen eines unbeabsichtigten Regelverstößes den Sieg Jason Anderson überlassen.**

18 Runden lang sah es so aus, als würde KTM einen Doppelsieg feiern. Dungey sicherte sich den besten Start, gab kurz die Führung an Teamkollege Marvin Musquin ab, bevor er in der zweiten Runde wieder die Spitze übernahm. Er baute schnell einen komfortablen Vorsprung auf. In der vorletzten Runde stürzte Anderson an Musquin vorbei, aber Dungey blieb außer Reichweite, «siegte» mit sechs Sekunden Vorsprung und schien seinen 28. SX-Sieg sicher zu haben.

Dann luden die FIM-Offiziellen Dungey sowie KTM-Teammanager Roger de Coster zum

Gespräch. De Coster: «Ryan wurde vorgeworfen, er habe eine Rotkreuz-Fahne missachtet. Es stimmt, dass Ryan einen kleinen Doppel gesprungen ist, aber es war keine Absicht. Ryans Spur in der Kurve vor dem Sprung war an der Außenlinie, während der Streckenposten ganz innen war

und die Fahne noch nicht ganz hochgehalten hatte.

**Roczen: Schlechtestes Rennen**

Der gestürzte Fahrer war schon abseits der Strecke, und Ryan konnte die Fahne aus dem Augenwinkel erst nachdem er gesprungen war wahrnehmen.

Die anderen Fahrer fuhren die Innenlinie, und bis sie vor Ort waren, stand der Streckenposten drei Schritte weiter auf der Strecke. Es ist frustrierend, aber immerhin hat Ryan seinen WM-Vorsprung ausgebaut.»

Eine Woche nach seinem eindrucksvollen Sieg in Toronto

kam Ken Roczen nicht über Platz 6 hinaus, nachdem er in der Startrunde nur Zwölfter war: «Das war sicherlich mein schlechtestes Rennen des Jahres. Ich hatte mir dieses Wochenende so viel vorgenommen!» Dem Deutschen fehlen jetzt 39 Punkte auf Dungey. ♦



Jason Anderson profitierte von Dungeys Bestrafung

## SUPERCROSS-WM / Resultate

Detroit/USA: 19. März 2016, 11. WM-Lauf.

Finale: 1. Jason Anderson (USA), Husqvarna; 2. Marvin Musquin (F), KTM; 3. Ryan Dungey (USA), KTM; 4. Chad Reed (AUS), Yamaha; 5. Eli Tomac (USA), Kawasaki; 6. Ken Roczen (D), Suzuki; 7. Weston Peick, Yamaha; 8. Trey Canard, Honda; 9. Mike Alessi, Honda; 10. Justin Bogie, Honda; 11. Cole Seely, Honda; 12. Josh Grant, Kawasaki; 13. Vince Friese, Honda; 14. Phil Nicoletti, Yamaha; 15. Nicholas Wey, Kawasaki; 16. Nicolas Schmidt, Suzuki; 17. Cody Gilmore, Kawasaki; 18. Justin Brayton, KTM; 19. Blake Baggett, Suzuki; 20. Kyle White, Honda; 21. Jeff Alessi, Honda; 22. Jacob Weimar, Suzuki (alle USA)

Stand nach 11 von 16 Läufen: 1. Dungey, 253 Punkte; 2. Roczen 214; 3. Anderson 200; 4. Tomac 186; 5. Musquin 178; 6. Seely 173; 7. Reed 160; 8. Brayton 128; 9. David Millsaps (USA), KTM, 105; 10. Canard 104; 11. Weimer 93; 12. Peick 79; 13. Christophe Pourcel (F) Husqvarna, 77; 14. Alessi 73; 15. Wil Hahn (USA), Honda und Friese, je 56; 17. Bogie 53; 18. Baggett 26; 19. Nicoletti und Schmidt, je 25

Nächstes Rennen: 3. April 2016, Santa Clara/USA  
Internet: www.ama.supercross.com

## Enduro-DM Dahlen

## Erster Sieg für von Zitzewitz

**Davide von Zitzewitz holte sich zum Saisonauftakt im sächsischen Dahlen seinen ersten Gesamtsieg in der Deutschen Enduro-Meisterschaft.**

Der Deutsche Meister der E2-Klasse hatte den Grundstein zu seinem Erfolg in der ersten Runde gelegt: «Da hat sich einfach mal mein übertrieben intensives Abgehen der Sonderprüfungen gelohnt. Wenn ich als Erster in eine Prüfung reinfahren kann, dann liegt mir das am besten.»

Der amtierende Champion Dennis Schröter war hingegen schlecht in den Tag gestartet.

Später lief es dann besser, doch von Zitzewitz verwaltete seinen Vorsprung großzügig. In der letzten der vier Runden kam Schröter zwar noch bis auf drei Sekunden an den Norddeutschen heran, doch im letzten Test behielt von Zitzewitz die Nerven und konnte sogar noch eine Sekunde drauflegen. Dritter in der Gesamtwertung wurde Marco Neubert, der in die neue Saison mit einem neuen Motorrad startet: Von der privaten Honda auf die KTM vom GST-Team umgestiegen, leistete er sich keinen Fehler – bis auf den Start: «Ich hat-

te den Choke vergessen und dann lief auf einmal die Zeit weg.» Doch die Maschine sprang rechtzeitig an und verhinderte so die ersten Zeitstrafpunkte bei der Startprüfung.

**Beier vor WM-Fahrer Boissiere**

Andi Beier, der von der 450er auf die 250er in die E1-

Klasse gewechselt war, quetschte den kleinen Hubraum gewaltig aus und landete trotz der sehr flüssig und schnell gesteckten Cross-Prüfung auf dem vierten Gesamtrang. Er gewann auch die E1-Klasse vor

WM-Fahrer Anthony Boissiere. Der Franzose war mit seinem Landsmann Fabien Planet von Sherco zu diesem Wettbewerb eingeladen worden. Planet hatte am Vorabend den Prolog mit deutlichem Vorsprung gewonnen – doch in der Gesamtwertung landete er auf dem sechsten Rang.

Gar nicht auf dem Treppchen stand Edward Hübner: Der amtierende Meister der E1-Klasse war auf die Sherco in die E2-Klasse umgestiegen.

Nach besonderem Pech gleich in der ersten Sonderprüfung fuhr er seinem Rückstand von über 20 Sekunden hinterher. Im letzten Test blieb er dann auch noch über eine halbe Minute in einem Zaun hängen. ♦ RP



Von Zitzewitz



Lettenbichler

## SuperEnduro-WM Madrid

## Junioren-WM für Lettenbichler

**In der Prestige-Klasse holte sich der US-Amerikaner Colton Haaker im letzten Lauf der Saison den Titel. Der Husqvarna-Pilot hatte bis dahin nie die WM-Wertung angeführt.**

Bei den Junioren holte sich der erst 17-jährige Manuel Lettenbichler mit drei weiteren Laufsiegen souverän den WM-Titel. Dabei fiel ihm der Titel bereits nach dem ersten Lauf zu, da er zu diesem Zeitpunkt nicht mehr einzuholen war. Als zweiter Deutscher sicherte sich Tim Apolle durch seine kons-

tante Fahrweise in der kompletten WM-Platz 3 hinter dem Portugiesen Luis Oliveira.

Ein zweiter Platz reichte US-Profi Colton Haaker, um sich in Madrid den WM-Titel zu sichern. In einem packen-

den letzten Lauf krönte sich Haaker im letzten Moment zum Champion. Jonny Walker musste mit einem gebrochenen Wadenbein antreten. So wurde es ein dramatisches Duell zwischen Haaker und Landsmann Cody Webb. Die Entscheidung fiel, als Haaker das siegreichere Überholmanöver im letzten Lauf gelang. ♦ RP

## ENDURO-DM / Resultate

Dahlen: 20. März 2016, Wetter/Strecke: windig, 9 Grad/nass, rutschig.

Klasse E1: 1. Andreas Beier (D/Husqvarna) in 53:34,16 min.; 2. Anthony Boissiere (F/Sherco), 25,47 sec. zurück; 3. Derrick Görner (D/Husqvarna) +2:27,69 min. zurück; 4. Jonathan Rosse (CH/Yamaha); 5. Yanik Spackmüller (D/KTM); 6. Tilman Krause (D/KTM); 7. Maria Franke (D/KTM); 8. Eddie Findling (D/Sherco); 9. Mike Kunzelmann (D/KTM).

E2: 1. Davide von Zitzewitz (D/KTM) in 53:03,41 min.; 2. Marco Neubert (D/KTM) 22,90 sec. zurück; 3. Fabien Planet (F/Sherco) +1:26,10 min.; 4. Eddi Hübner (D/Sherco); 5. Nick Emmrich (D/Husqvarna); 6. Bruno Wächtler (D/KTM); 7. Pascal Springmann (D/Beta); 8. Martin Kradorf (D/KTM); 9. Leonhard Blaack (D/Husqvarna)

E3: 1. Dennis Schröter (D/Husqvarna) in 55:17,37 min.; 2. Jan Schäfer (D/KTM) 2:10,21 min. zurück; 3. Björn Feldt (D/KTM) +2:11,18 min.; 4. Christian Weiß (D/KTM); 5. Paul Roßbach (D/KTM); 6. Mark Risse (D/Beta); 7. Nico Rambow (D/KTM); 8. Kai-Arne Petruck (D/Sherco); 9. Marc Neumann (D/KTM); 10. Daniel Hänel (D/KTM)

Inter-DM: 1. Davide von Zitzewitz (D/KTM) in 53:03,41 min.; 2. Dennis Schröter (D/Husqvarna) 3,75 sec. zurück; 3. Marco Neubert (D/KTM) +22,90; 4. Andreas Beier (D/Husqvarna); 5. Anthony Boissiere (F/Sherco); 6. Fabien Planet (F/Sherco); 7. Eddi Hübner (D/Sherco); 8. Nick Emmrich (D/Husqvarna); 9. Jan Schäfer (D/KTM)

Nächster Lauf: 13./14. August, Burg  
Internet: www.fim-europe.com

## SUPERENDURO-WM / Resultate

Madrid/E: 19. März 2016, 6. WM-Wettbewerb.

1. Finale: 1. Taddy Blazusiak (PL/KTM), 9 Rdn. in 7:33,369 min.; 2. Alfredo Gomez (E/KTM), +1,973 sec.; 3. Colton Haaker (USA/Husqvarna), +3,509 sec.; 4. Cody Webb (USA/KTM); 5. Mario Roman (E/Husqvarna); 6. Taylor Robert (USA/KTM); 7. Jonny Walker (GB/KTM); 8. Ty Tremaine (USA/KTM); 9. Xavier Leon (E/Husqvarna); 10. Andreas Linusson (S/KTM)

2. Finale: 1. Webb, 9 Rdn. in 7:18,467 min.; 2. Haaker, +6,980 sec.; 3. Blazusiak, +27,741 sec.; 4. Roman; 5. Robert; 6. Gomez; 7. Walker; 8. Leon; 9. Eloi Salsench (E/Beta)

3. Finale: 1. Haaker, 9 Rdn. in 7:58,531 min.; 2. Webb, +0,853 sec.; 3. Robert, +26,497 sec.; 4. Roman; 5. Gomez; 6. Walker; 7. Tremaine; 8. Leon; 9. Salsench

WM-Endstand: 1. Haaker, 292 Punkte; 2. Webb 287; 3. Walker 270; 4. Robert 231; 5. Gomez 221; 6. Roman 176; 7. Tremaine 162; 8. Blazusiak 157; 9. Andreas Linusson (S/KTM), 77; 10. Kevin Rookstool (USA/Sherco), 71; – ferner: 19. Edward Hübner (D/Sherco) 17

WM-Endstand Junioren: 1. Manuel Lettenbichler (D/KTM), 343 Punkte; 2. Luis Oliveira (P/Yamaha), 258; 3. Tim Apolle (D/Husqvarna), 228; 4. Blake Gutzeit (USA/Husqvarna), 170

Internet: www.enduro-abc.com

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo



**Alfa 4C neu, ohne Zul., 8% unter UPE,** 10 km, 177 kW (241 PS), silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, NR-Fzg., Vollausstattung, deutsche Auslieferung, silber-metall, Ledersitze rot, 67.950,- € Tel. 02651-491659

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31855

## Audi

www.pkw-onlineankauf.de



**30 Jahre mariani - Aktionspreise z. B.** Edelstahl-Auspuffanlagen in S + RS - Optik i. versch. Soundstufen (auch Diesel). 05264/8601 Youtube: mariani car-styling

## Bentley

www.pkw-onlineankauf.de

## BMW

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



**228iA Cabrio M-Sport Paket, EZ 4/2015,** 7985 km, 180 kW (245 PS), Leder, Black Sapphire, Xenon, Navi Prof., Vollausst., UPE 58.000,- €, VB 45.800,- €, Tel. 08751/3875

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31852

www.mariani.de



**30 Jahre mariani - Aktionspreise z. B.** Edelstahl-Auspuffanlagen in M-Optik i. versch. Soundstufen (auch Diesel). 05264/8601 Youtube: mariani car-styling



**M5 Competition Paket M DKG EZ** 06/2015, ca. 2961 km, 423 kW (575 PS), Singapur Grau, Leder, Navi Prof., Klima, SD, SHZ, Kraftstoffverbr. komb.: ca. 9,9 l/100 km, Kraftstoffverbr. innerorts: ca. 14,0 l/100 km, Kraftstoffverbr. außerorts: ca. 7,6 l/100 km, CO2-Emissionen komb.: ca. 232 g/km, Energieeffizienzklasse: F, Hauspreis 89.995,- € (MwSt. abw.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-29, sven.tschoeke@rolfhorn.de, www.rolfhorn.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31801

## KAUFE JEDEN WAGEN

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

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

**BMW 503 Cabriolet Serie II,** sensationeller Originalzustand, Erstlack, komplett originales Interieur, matching numbers, deutsche Erstausslieferung, Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, 05202/72000, www.axelschuette.de

www.pkw-onlineankauf.de



**650i V8 SPORT-AUTOMATIK/270 kW** (367 PS), Bj. 2008, erst 62.000 km !!! 'EINMALIG' GEPFL!!!, 'ABSOLUTESESTE SUPER-AUSSTG.!', 32.980,- (UPE. des Herst. 109.300,-). Automobile Andrea Arens, Stettiner Strasse 21, 58515 Lüdenscheid, Tel. 02351/12893 (seit 1985)

## BMW Alpina



**B4 Biturbo Coupé Switchtronic Allrad,** Neuwagen, 301 kW (409 PS), Black Sapphire, Leder, Navi Prof., Xenon, Harman Kardon, DAB, Glasdach, Komfortzugang, Aktive Geschw. Regelung, HeadUp, Kraftstoffverbrauch: innerorts (l/100 km) 10,6; außerorts (l/100 km) 6,3; kombiniert (l/100 km) 7,9; Co2-Emissionen kombiniert (g/km) 183; Co2-Effizienz D. 90.330,- € (MwSt. abw.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-28, www.rolfhorn.de

## Ferrari

**FERRARI-MASERATI SERVICE** Reparatur, Wartung, Verkauf, Lackierung, Restauration. Bayerpower GmbH & Co KG, Niedere Klinge 27/1, 74376 Gemmingheim, 07143/7870212, www.bayerpower.de

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

## KAUFE JEDEN FERRARI

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



**Ferrari 275 GTS,** durch Ferrari Classiche zertifiziert, matching numbers, sehr guter Zustand, Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de

www.pkw-onlineankauf.de

## Jaguar

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

## 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

## McLaren

www.mclarenf1.de

## Mercedes

Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top-Preis. Auch AMG-Paket, z. B. A-Klasse B49,- € inkl. Montage. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

VANSPO RTS.D E F  
BY HARTMANN-TUNING



Vans- sportlich- einzigartig "VP Spirit" HARTMANN V 250 Avantgarde, EZ 01/2015, ca. 13500 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Sportfedersatz, Alu-Radsatz VOLA2 mit 245/45 R19 Conti (neu), Sportauspuff mit V8 Sound, Chiptuning, sehr gute AUSSTATTUNG! alle Assistenten, AHK abnehmbar, Vollleder schwarz, 7-Sitzer, Burmester Soundanlage, Navi Comand online, 360° Kamera u.v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A, 75.450,- € (MwSt. abw.) VANSPO RTS.D E F by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50, H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31904

www.pkw-onlineankauf.de H

www.mariani.de

30 Jahre mariani - Aktionspreise z. B. Edelstahl-Auspuffanlagen in AMG-Optik i. versch. Soundstufen (auch Diesel). 05264/8601 Youtube: mariani car-styling H

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

VANSPO RTS.D E F  
BY HARTMANN-TUNING

„V8“ sportlicher Auspuffsound für Mercedes-Benz Citan, Vito, V-Klasse, Sprinter, G-Modell 350 CDI. Verkaufspreis 2.140,- € inkl. Montage und MwSt. VANSPO RTS.D E F by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

## Mini

Leistungskits für alle MINI! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm inkl. Vmax. www.wintertuning.de H

## Nissan

Juke Tekna 1,2 DIG-T, 18", Bj. 10/2014, 10500 km, 1. Hd., Leder, Navi, Xenon, Klima. Extra-Paket Black, gelb, 17.850,- € Tel. 040/5255865

## Opel



Opel Omega B Caravan 3,2 l V6, 218 PS, Bj. 4.2001, 3. Hand mit orig. 67000 km - reines Langstreckenfahrzeug, seit 10 Jahren in unserem Besitz. Es handelt sich um einen Liebhaberwagen, selbstverst. Garagenfzg. mit der Design Edition, Vollausstattung, dunkelgrün-met. mit Vollleder-Ausst. und Mahagoni-Holz, absolut rostfrei, unfallfrei, ohne Tierhaare und ein NR-Fzg. Scheckheft ist vorhanden u. alle Rechnungen (Batterie neu 2016, Frontscheibe neu 2013 usw.) Außerdem 8-fach Bereifung, € 9750,-. Tel. 0176/75031213

## Porsche

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



Porsche 2,7 RS Carrera Touring, Bj. 1973, matching numbers, tolles Originalfahrzeug. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

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

Porsche 356 B Carrera 2 Coupé, Bj. 1962, sehr gut dokumentiert. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

www.pkw-onlineankauf.de H

KAUFE JEDEN PORSCHE

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

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

Porsche 356 A Coupé 1600, Bj. 1958, jahrzehntelang in einer Hand, tolles Originalfahrzeug. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

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

Porsche 356 B Roadster, Bj. 1960, Originalfahrzeug in sehr gutem Zustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Porsche 356 A Speedster 1600, Bj. 1957, sensationeller Originalzustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Boxster Spyder, 276 kW (375 PS), schwarz, Alcantara, Navi, Klima, neu, ohne Zul., 918er Sitze, Sound-Pack., Radlack. schwarz etc., von Privat, 115.000,- €. spyder2016@gmx.de

## RCB



RCB-7 Fa. RCB Fahrzeug GmbH, www.rcb7.de, Tel. 08076/8500 H

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

## Renntransporter



ALU-Renntransporter, kippb. + 100 km/h + Seilwinde + Reifenregal + viele Extras, ab 12.850,- inkl. MwSt. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de 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

C 63 AMG, Bj. 06/2008, schwarz, 543 PS, 637 Nm, umfangreicher Renn-Umbau. 3-Achs-Anhänger geschlossen, 3000 kg, Fa. Knott. Tel. 0151-52563026, e-mail: g.schulze-ardey@gmx.de

www.Rennsportshop.com

## Stellenangebote

**Engstler motorsport**

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir folgende Mitarbeiter (m/w):

- einen Werkstattleiter
- freiberufliche Mechaniker
- freiberufliche LKW Fahrer

Sende deine aussagefähigen Bewerbungsunterlagen mit Gehaltsvorstellung an: Engstler Motorsport GmbH  
Rohrachstr. 9  
87487 Wiggensbach  
Email: office@engstler-motorsport.de

**brembo.**

Motorsport- und High Performance Bremsanlagen

Service - Verkauf -  
Wartung & Instandsetzung - Beratung

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

LOTUS 2-Eleven, orig. Track-Car, neuwertig, 3450 Mls., 725 kg, pfeilschnelles Auto, Preis VS. Anfragen an 0043/6642209105

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

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



Chevrolet Camaro, 1968, dt. Fahrzeugbrief, 2012 auf Rohkarosserie neu aufgebaut, 510 ci Motor mit Schmiedekolben, -Pleuel und -Kurbelwelle, Alu-Zylinderköpfe, 850er Holley Doublepump, HEI elektronische Zündung, 4-Gang BorgWarner T10 Schaltgetriebe, 6 Kolben AP Bremsanlage mit 380mm Scheiben an der VA, Coilover Gewindefahrwerk, A-Arms Querlenker an der VA, 4-Link HA Chevy 10 Bolt HA mit Eaton Sperre, ATL Sicherheitstank, Makrolon Scheiben, Einschweißzelle, u.v.m. Preis: VB € 49.000,-. Tel. 0163/6363498, E-Mail: maximilian.kuypers@gmx.de

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

## Smart

www.berlin-tuning.com H

## Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

## VW

www.pkw-onlineankauf.de H

Fa.Osmann kauft Ihren Volkswagen. Tel. 0171-5244461 H



Serie - 12. Folge: Superkarts



# Die Formel 1 im



Kleine, aber sehr starke Karts auf großer Strecke: Die Protagonisten der Superkart-EM starten in ihr Saisonfinale bei den Gamma Racing Days in Assen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Zum Neupreis eines durchschnittlichen VW Golf Rundenzeiten auf GT3-Niveau oder schneller drehen? Geht nicht? Geht! Und zwar dank Superkarts, mit denen sich Teil 12 unserer Serie abseits des Motorsport-Mainstreams befasst.**

Alljährliches Highlight der europäischen Superkart-Szene sind die Gamma Racing Days im niederländischen Assen – 2015 gleichzeitig Bühne für das Finale der Superkart-EM. Gerade noch drehte Max Verstappen im Toro-Rosso-F1-Boliden Demonunden und Donuts für die rund 100000 Zuschauer. Und kurze Zeit später stehen die über 30 Fahrerinnen und Fahrer der «Hosentaschen-F1» in den Startlöchern. Mit irrem Speed schießen die Mini-Boliden auf die erste Kurve zu, und die bis zu 14500 U/min drehenden Zweitakt-Motoren untermalen das Schauspiel mit viel Getöse.

Fast ansatzlos wird in die erste Kurve eingelenkt, so viel Bo-

denhaftung bieten die verkleideten Karts, die mit kaum 3 cm Bodenfreiheit auch einen extrem tiefen Schwerpunkt haben.

Nach nicht einmal 20 Minuten ist das Spektakel aus wild aussehenden Positionskämpfen auf der Traditionsrennstrecke vorbei. Mehr geben sowohl der nur rund 16 Liter fassende Tank als auch die superweichen Dunlop-Reifen nicht her. Aber laut den Aussagen des deutschen Superkart-Piloten Peter Elkmann, ist das auch absolut ausreichend: «Es ist sogar anstrengender als Formel 3 zu fahren», sagt der Münsterländer, der 2005 deutscher Formel-3-Meister wurde und als «Klassenkamerad» von z. B. Nico Hülkenberg und Adrian Sutil zudem Förderkandidat in der Deutsche Post Speed Academy war.

## Unter 1:40 in Hockenheim

Die Erklärung für die körperliche Anstrengung ist ganz einfach. Bei ähnlichen Rundenzeiten wie im Formel-Renner kann man ein Kart, das die einzige Federwirkung über die Reifen erhält und über eine Starrachse

verfügt, nicht so perfekt abstimmen und kämpft deshalb ständig mit dem Renngerät. «Da sind 20 Minuten schon eine Ansage – vor allem, wenn man die ganze Zeit jemanden im Nacken hat», erklärt Elkmann, der seinerzeit wie ein gewisser Jarno Trulli vor ihm und Max Verstappen Jahre später nach ihm das Kunststück fertigbrachte, vom Kart direkt in die Formel 3 aufzusteigen. Schon vor der Automobilzeit fuhr Elkmann Superkart, weshalb sein Schritt zurück zu den Zweitakt-Monstern nicht verwundert.

«Und für weniger Einsatz von finanzieller Seite kann man auf einer Rennstrecke nirgends schneller fahren», erklärt er das Besondere an diesem Sport.

Um zum Beispiel eine Rundenzeit von unter 1:40 Minuten auf dem GP-Kurs von Hockenheim zu schaffen, muss man schon mindestens in die GT3-Kategorie schießen. Der inoffizielle Rundenrekord mit einem Superkart auf der F1-Strecke liegt im hohen 1:38er-Bereich. Der kleine, aber feine Unterschied: Während ein GT3-Boli-

de neu netto rund 300000 Euro oder mehr kostet, ist ein neues Superkart mit Top-Material für nicht mehr als 25000 Euro zu haben. So viel muss man mittlerweile auch für einen mittelprächtigt ausgestatteten VW Golf ausgeben.

Für Elkmann reicht es beim Finale in Assen nur knapp nicht zum Titel, der Tscheche Adam Kout siegt im letzten Lauf und beendet die EM-Saison mit 115 zu 110 Punkten gegenüber dem Deutschen als Champion.

Ein anderer Deutscher ist gerade auf dem Weg zur Spitze: Andreas Jost. Der 31-Jährige aus dem Südschwarzwald kam erst 2012 in die Superkart-Szene. In seinen Teenager-Tagen tourte er jedoch schon mit Sebastian Vettel und Co durch Europa und fuhr «normale» Kartrennen. Nach ein paar Jahren Rennpause sollte es zurück in den Motorsport gehen – und diesmal auf die große Rundstrecke.

«Für 2012 haben wir überlegt, was Sinn machen würde», erklärt Jost, der speziell den VW Scirocco R-Cup ins Auge gefasst hatte. «Aber da zahlt man

75000 Euro für die Saison, und das familiäre Umfeld wie in alten Kart-Tagen wäre auch nicht mehr da gewesen. Außerdem war mir das auch ehrlich gesagt zu langsam», erklärt Jost.

## Hightech bei den Motoren

Die Alternative war in Form der Superkarts gefunden. Klar, die Fahrleistungen klingen wohl für jeden verlockend. Von 0 auf 200 in sechs Sekunden, Topspeed rund 240 km/h und teilweise über 2 g Querbeschleunigung in den Kurven. «Wir haben erst mal mit gebrauchtem Material angefangen», so der Hobby Pilot, dessen sechsköpfige Truppe hinter den Renneinsätzen ein echtes Familienteam ist, inklusive Papa Gerhard.

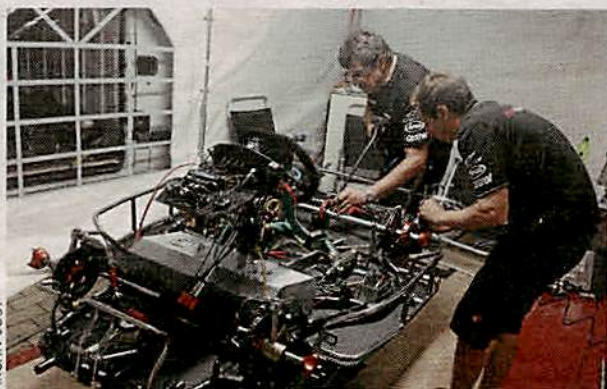
Dazu kommen – ebenfalls wie in früheren Kart-Tagen – kleine Sponsoren, die das motorsportüblich eben doch nicht ganz kostengünstige Hobby finanzieren. Aber mit 50000 bis 60000 Euro Jahresbudget sei man gut dabei, sagt Jost.

Doch die Kosten steigen momentan tendenziell wieder an, vor allem durch die Motoren-

# Taschenformat



Liegende Tätigkeit: Vize-Europameister Peter Elkmann in Aktion



ARCHIV JOST

Familiensache: Vater (l.) und Sohn Jost schrauben am Superkart



Europameister: Adam Kout



Groß und klein: Oft fahren Superkarts im Rahmen größerer Veranstaltungen – wie hier bei der VLN



ARCHIV JOST

Man kennt sich: Jost/Elkmann

entwicklung. Das Reglement lässt extrem viele Freiheiten, weshalb es spezielle Kolben und Zylinder gibt, die ständig weiterentwickelt werden und sehr wartungsintensiv sind. So kostet allein ein Top-Motor rund 12000 Euro. Wohl dem, der einen Werksfahrervertrag hat – so wie Elkmann beim tschechischen Hersteller VM.

Unter anderem deshalb gingen auch in der European Superkart Series, praktisch der deutschen Serie, die Starterzahlen zuletzt immer weiter zurück. Für 2016 wurde die Serie sogar ganz eingestampft, weil die Verluste für den Veranstalter zu groß geworden waren. So bleibt, sowohl für Elkmann als auch für Jost, neben der EM nur noch die kommende Wochenende in Dijon beginnende Französische Meisterschaft.

Davon abgesehen ist für jeden Speedjunkie mit etwas kleinerem Rennbudget das Superkart wohl das beste Sportgerät. «Mit den Schultern sind wir ja praktisch über der Hinterachse, und es gibt eine Direktlenkung wie im normalen Kart», erklärt Elk-

mann das besonders unmittelbare Fahrgefühl.

Punkto Sicherheitsbedenken winkt der 34-Jährige ab. «Jeder Motorradfahrer geht ein höheres Risiko ein», sagt Elkmann. «Und durch unser geringes Gewicht (das Mindestgewicht inkl. Fahrer ist 217 kg, d. Red.) fliegen wir auch nicht weit, wenn doch mal was schiefliegt.» Nach spätestens fünf Metern im Kiesbett stehe das Kart, erklärt der Vize-Europameister.

Dazu gibt es unter den Fahrern einige ungeschriebene Gesetze, wie man sich im Zweikampf zu verhalten hat. «Es gibt ein Gentlemen's Agreement, dass wir uns nicht umschauen, um zu blocken», so Elkmann. Rückspiegel gibt es an den Superkarts, die ihre alte Bezeichnung «Formel E» aus nachvollziehbaren Gründen abtreten mussten, übrigens keine. «Das ist aber kein Problem: Wenn ich den Gegner nicht sehe, dann höre ich ihn», lacht Jost. ♦

NÄCHSTE FOLGE:  
SCHNEEMOBIL-RENNEN

## ZUM THEMA Superkarts

**Geschichte** Erst in den 1970er-Jahren fing die Geschichte der Superkarts an, welche von England aus immer populärer gemacht wurden. Ab 1978 gab es eine Europameisterschaft, die 1983 sogar zur WM hochgestuft wurde. Die Hochzeit der Superkarts kam Ende der 1980er. Die steigende Popularität ließ auch die Kosten in die Höhe steigen, und die Blase platzte. 1995 fand im österreichischen Zeltweg die letzte WM statt, und erst seit 2002 gibt es wieder eine offizielle EM.

**Technik** Als Motoren werden 250-ccm-Zweizylinder verwendet. Die von kleinen, unabhängigen Firmen entwickelten Zweitaktmotoren leisten mittlerweile rund 105 PS. Zum Vergleich: Am Ende der Zwei-

takt-Ära in der 250-ccm-Motorrad-WM Ende 2009 leisteten die mit Millionenbudgets hochgezüchteten Motoren der Werksteams knapp über 110 PS. Geschaltet wird meist über ein sequenzielles Sechsganggetriebe. Die einzigen passenden Reifen liefert Dunlop – eine extrem weiche Mischung, die im Warmzustand mit nur ca. 0,6 Bar Reifendruck gefahren wird.

**Verbreitung** Neben der EM sind Superkarts in Europa speziell in England und Frankreich beliebt. Auch ohne eine WM sind sie aber auch weltweit verbreitet. So gibt es etwa in den USA oder Australien – dort im großen Stil – Meisterschaften.

**Infos** Im Internet z.B. unter [www.cikfia.com](http://www.cikfia.com). ♦ MBR

## Performer 1000

### Halb Kart, halb Auto

Wer selbst gerne mal auf der Rennstrecke Gas gibt und dabei auch Fahrleistungen wie in einem Superkart (oder schnelleren Rennwagen) erleben möchte, der hat nicht viele Möglichkeiten. Die eine ist, sich einen entsprechenden Rennwagen zu kaufen respektive sich auf einem einzumieten. Die andere ist ein Superkart zu kaufen oder sich ein potentes «Über-Kart» selbst zusammenzuschrauben.

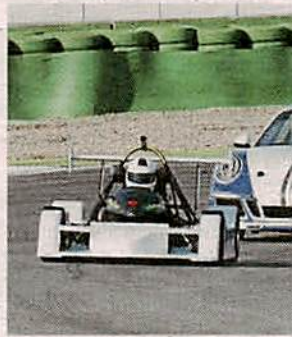
Doch während Ersteres zu teuer ist, gibt es für Zweiteres nicht viele Anlässe, überhaupt auf eine große Rennstrecke zu kommen. Mit Eigenbauten darf man eh meist nur auf normalen Kartbahnen oder vielleicht auf den nächsten Supermarkt-Parkplatz. Doch Peter Elkmann und sein Vater Hans-Peter haben nun eine Lösung gefunden.

### Auslieferung ab Mitte 2016

Preis und Fahrleistungen wie im Superkart – gepaart mit der Zulassung für Trackdays. Gestatten: «Performer 1000» – halb Kart, halb Auto. Und als Spenderherz schlägt im verflügeltelten Rohrahmenchassis ein angepasster Motorrad-Motor aus der Suzuki GSX-R1000. Fertig ist ein 3,2 Meter kurzes, 180 PS starkes und nur 270 kg leichtes Spaßmobil zum Preis von 20000 Euro plus Steuer. Der Bausatz (ohne Motor) kostet netto 12000 Euro.

Von 0 auf 200 km/h geht's unter zehn Sekunden. Topspeed: 245 km/h. Die Zehn-Zoll-Felgen kommen von einem Junior-Dragster und sind mit Hoosier-Rennreifen bestückt. Die Bedienung, mit Schaltung über einen Lenkrad-Hebel, ähnelt der in einem Schaltkart. Und bei den Onboard-Videos, die es bereits auf Youtube zu sehen gibt, hört sich das auch ähnlich an. Die Onboards sind meist bei Trackdays mit dem «Pistenclub» entstanden, welcher seinen Segen für die Zulassung dieses Hybrids schon gegeben hat.

Ab Mitte 2016 wird ausgeliefert – dann gibt es Superkart-Feeling für jedermann. ♦ MBR



In Hockenheim: «Performer»

Tracktest KTM X-Bow GT4

# Kleiner Kurvenheld



Wirkt wie ein übergroßes Insekt – und ist auch genauso flink: Der KTM X-Bow GT4 beim Tracktest im italienischen Mugello

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Der KTM X-Bow ist der Exot unter den Fahrzeugen der boomenden GT4-Kategorie. 2015, im ersten Einsatzjahr, holte die insektenartig aussehende Karbonflunder gleich einen Titel in der GT4-Europaserie. MSA rückte nach Mugello zum Tracktest mit dem Renngerät aus Mattighofen aus.**

Ein sonniger März morgen in Mugello. Während in Deutschland Schneeregen und Temperaturen um den Gefrierpunkt herrschen, klettert auf dem Autodromo Nazionale in der Toskana das Thermometer bereits um zehn Uhr in den zweistelligen Bereich. Ideale Bedingungen für das Team Reiter Engineering, letzte Vorbereitungen für das 12-Stunden-Rennen auf der traumhaften Berg- und Talrennstrecke zu treffen.

Und auch ideale Voraussetzungen, um einem Journalisten gefahrlos den KTM X-Bow GT4 für einen Tracktest zu überlassen. «Das Auto fährt von alleine», scherzt Hans Reiter, dessen Firma für die Entwicklung

der Rennversion verantwortlich zeichnet. Diese Aussage beinhaltet bereits viel Wahrheit. Denn eines der wichtigsten Entwicklungsziele war es, Bedienung und Handling des GT4-Renners so massentauglich wie möglich zu gestalten. Schließlich ist es ja ein Kundensport-Auto, sprich auch und vor allem für die Gentlemen-Driver.

## Radikal geänderte Optik

Mit dem Straßen-X-Bow hat die vor mir stehende Rennversion jedoch optisch nicht mehr viel gemeinsam. Vor allem die aufgesetzte Dachkuppel, die wie in einem Kampfjet nach vorne öffnet, ist ein entscheidender Un-

terschied. Dazu ein komplett neues Bodywork plus Heckflügel. Gegenüber dem Standard-Modell wurde zudem der hintere Rahmen (und damit der Radstand) um 17 cm verlängert, um Gewichtsverteilung und Handling zu optimieren.

Das alles ist im Rahmen des GT4-Reglements durchaus erlaubt, denn das serienmäßige Monocoque und der von Audi gespendete Serienmotor bleiben dabei erhalten.

Übrigens: Die Bezeichnung für den KTM-Flachmann wird nicht etwa «Icks-Bow», sondern «Cross-Bow» (engl.: Armbrust) ausgesprochen. Nun aber genug der einleitenden Worte,

Rennluft an und ab ans Auto. Dort gibt es die Einweisung für die wichtigsten Knöpfe. Reiter-Chefester Tomáš Enge hat mir bereits gesagt, was man mit dem Auto machen sollte und was nicht. «Wichtig ist, dass man das Auto um die Kurven rollen lässt», so der F1-erfahrene Tscheche. Bremsen man zu spät, wird der Mittelmotor Sportler unruhig, und man kann erst viel zu spät aufs Gas.

Mit KTM-Testfahrer Reinhard Kofler gehe ich die für mich unbekannteste Strecke durch, und er erklärt mir Kurve für Kurve die Gangwahl. Na dann los!

Enge kommt nach einem kurzen Testlauf an die Box und

überlässt mir das Feld. Plumps – falle ich, nachdem ich die breite Seitenflanke überstiegen habe, in die tiefe Sitzschale. Tatsächlich ist es nämlich kein Sitz, sondern das gepolsterte Monocoque, in das man mehr oder weniger elegant gleitet. Ich darf sogar heute den mittels größerem Diffusor, verlängertem Frontsplitter und breiterem Heckflügel leicht verbesserten GT4-Renner, der beim 12h-Rennen in der Klasse SP2 zum Einsatz kam, fahren.

Stopp-Knopf drücken, um die Zündung anzuschalten. Und mit einem Druck auf den Start-Knopf erwacht der 2.0-TFSI-Motor hinter mir zum Leben. Kupplungspedal treten. Kurz an der rechten Schaltwippe gezogen und das geradeverzahnte Holinger-Renngetriebe gibt mit einem lauten «Klack» Meldung, dass die erste Fahrstufe eingelegt ist – was mir optisch auch das Display bestätigt. Ich werde herausgewunken.

Nach dem Anfahren hat das Kupplungspedal Pause, ab jetzt setzt die Elektronik sämtliche über die Schaltwippen gegebenen Befehle um. In der ersten Runde merke ich: Hier wird



Vom GT3-Lambo übernommen: Rennbremse



Pushrod-Aufhängung und «Kampfjet»-Dach



Letzte Instruktionen: KTM-Tester Kofler (l.), MSA-Tester Bräutigam



Fahrerwechsel: Enge raus, der MSA-Tracktester rein



Echter Kurvenräuber: X-Bow GT4 in freier Wildbahn

trotz Renn-ABS und Schaltwippen noch harte Arbeit geleistet: kein Bremskraftverstärker, keine Servolenkung.

Der Turbo-Direkteinspritzer mit dem typisch rotzigen Sound drückt mich schon aus mittleren Drehzahlen ordentlich nach vorne. Mit den 999 kg Homologationsgewicht haben die 360 PS keine Probleme. Und auch ich fühle mich sofort «sauwohl», durchfahre jede Kurve gefühlt in Rekordtempo. Oder?

### Echtes Kart-Gefühl

Halt – Blick aufs Display: Obwohl ich schon gegen die Flieh- und Lenkkräfte kämpfe, im Kopf die Alarmglocken läuten und meine Sensoren «Limit» melden, fahre ich jede Kurve einen ganzen Gang tiefer als mit Kofler besprochen. Und von der Referenzzeit Enges bin ich – nun ja, noch «etwas» entfernt.

Runde für Runde taste ich mich schneller herum, fahre ins Renn-ABS und bin stolz wie Oskar, als ich die Schikane vor der letzten Kurve endlich voll fahre. «Die geht problemlos voll, wirst sehen», erinnere ich mich an Koflers Worte – und schon ist der Stolz wieder verflogen.

Nach nur zehn gezeiteten Runden ist die Fahrt vorbei. Spaß hat es gemacht, keine Frage. Und schon jetzt kommt ein Gefühl auf, das sagt: Ja, das ist für jeden fahrbar! Die erstaunlich hohen möglichen Kurventempi – dank niedrigen Gewichts, niedrigen Schwerpunkts und Top-Fahrwerks – sowie die direkte Lenkung geben einem ein echtes Kart-Gefühl. Noch zehn Runden mehr und das Auto sitzt wie ein Handschuh. Dazu sind Klimaanlage und Servolenkung in Entwicklung, wodurch auch der Langstrecken-Komfort nochmal merklich steigen wird.

Okay, trotz klarer Auslegung auf die Nichtprofis fehlt mir noch die eine oder andere Sekunde auf die Referenzzeit. Aber wenn es anders wäre, dann bräuchte es wohl auch keine Rennprofis mehr. Und es gibt viele weitere gute Argumente: Durch den Verbau der Lambo-GT3-Bremse und dank des niedrigen Gewichts haben Bremse und Reifen eine extrem hohe Lebensdauer. Und auch der Preis ist bei so viel Hightech ein absoluter Knüller: Ab 139000 Euro geht es los. ♦

### KTM X-Bow GT4 – Technische Daten

#### MOTOR

Bauart: Reihen-Vierzylinder, vier Ventile pro Zylinder, 1984 ccm  
Aufladung: Turbolader  
Einbaulage: Mittelmotor, quer  
Leistung: bis zu 265 kW/360 PS bei 7200/min (BoP-abhängig)  
Drehmoment: bis zu 460 Nm ab 2800/min (BoP-abhängig)

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Heckantrieb  
Getriebe: geradverzahntes Holinger-Sechsganggetriebe  
Schaltung: über Schaltwippen  
Differenzial: einstellbares Sperrdifferenzial

#### FAHRWERK/LENKUNG/BREMSE

Aufhängung v./h.: Uniball-Einzelradaufhängung mit Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator, nur vorn: Pushrod-Aufhängung  
Räder: Magnesium-Felgen, 11 x 18 Zoll  
Reifen: Michelin, vorn 28/65-18, hinten 30/68-18  
Lenkung: Mechanische Zahnstangenlenkung, keine Servo  
Bremsen: hydraulische Zweikreis-Bremsanlage ohne Bremskraftverstärker (AP Racing), einstellbares Renn-ABS (Bosch), Bremsscheiben 380 x 35 mm vorn, 355 x 32 mm hinten

#### CHASSIS/KAROSSERIE

Aufbau: Karbon-Monocoque  
L/B/H/Radstand: 4112/1933/1140/2599 mm  
Gewicht: 999 kg (Homologationsgewicht)  
Tankinhalt: 70 l (alternativ 120-l-FT3-Sicherheitstank)

#### FAHRLEISTUNGEN

0-100 km/h: ca. 3,9 sec  
Topspeed: 265 km/h  
Querbeschleunigung: über 2 g (Slicks)

### NACHGEHAKT BEI Hans Reiter

(51/D) Der Gründer und Chef von Reiter Engineering über Entwicklung und Besonderheiten des KTM X-Bow GT4, die Zielgruppe für das Auto und die GT4-Kategorie allgemein.



Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Wie kam es dazu, dass Reiter Engineering von Lamborghini auf KTM umgestiegen ist?** Den X-Bow haben wir 2008 schon einmal eingesetzt. Irgendwie war immer die Idee da, dass wir damit was machen müssten. Da die GT4-Kategorie gerade wieder einen Boom erlebt, hat sich der X-Bow fast aufgedrängt. Denn die Basis ist für den Preis sensationell, man kriegt nirgends mehr Rennauto fürs Geld. Laut GT4-Regeln müssen wir nur ein Dach aufsetzen und die Räder verkleiden – und schon ist das Auto zulassungsfähig.

**Wann haben Sie mit der Entwicklung angefangen?** Im August 2014. Erst ganz gemächlich mit Besprechungen. Über den Winter 2014/2015 ging es richtig los. Und im April sind wir schon auf der Strecke gefahren.

**Was ist die Zielgruppe für das Auto?** Leute, denen die GT3 zu teuer wird. Wir brauchen nicht darüber zu reden, dass jeder am liebsten GT3 fahren würde, aber langsam befindet man sich dort in Sphären, wo es fern der

Vernunft ist. Speziell die Gentlemen-Fahrer, die im Geschäftsbereich sehr erfolgreich sind und sich diesen Sport leisten können, sind ja nicht doof. Das ist so wie mit Cappuccino für 20 Euro. Klar kann ich mir den leisten, aber da verzichte ich.

**Wie ist also die Nachfrage für den X-Bow GT4?** Deutlich besser als gedacht. Wir haben bei KTM eine Vorhersage von zehn Autos pro Jahr angegeben. Wie es jetzt aussieht, werden wir 30 Autos innerhalb zwölf Monaten schaffen. Und die GT4 wächst ja noch.

**Was unterscheidet den X-Bow von anderen GT4-Fahrzeugen?** Es gibt sehr viel Karbon fürs Geld. Ansonsten ist komplette GT3-Technik im Auto verbaut: Lenkradschaltung, Bremse, Renn-ABS. Durch das viele Karbon ist es ein sehr leichtes Auto geworden. Was wir nicht geplant hatten: Dadurch verbraucht das Auto kaum Bremsen oder Reifen. Ein 24h-Rennen wird man in der Regel ohne Wechsel der Bremse durchfahren. Und beim 24h-Rennen in Dubai sind wir fünf bis sechs Stunden auf einem Reifensatz gefahren.

### GT4-Kategorie

## Der Boom beginnt

Zeitgleich mit der GT3-Kategorie wurde 2006/2007 die GT4-Klasse von der SRO ins Leben gerufen. Während die großen GT-Geschwister längst ein Erfolgsmotiv sind, fristet die GT4 bislang zumeist ein Schattendasein. Doch der Boom geht gerade los.

Auch alle deutschen Hersteller auf dem GT3-Markt verfolgen zumindest interessiert die GT4-Einsteigerklasse. BMW hat mit dem M3 seit Jahren ein passendes Modell im Markt, Porsche startet in diesem Jahr mit dem Cayman GT4 Clubsport durch. Bei Audi schickte man unlängs den Cup-Renner aus dem Audi Sport TT Cup zum BoP-Test und berät nun über eine mögliche Umsetzung. Nur Mercedes AMG hat das GT4-Feld nicht betreten – noch? Denn AMG-Sprecher Jochen Übler erklärt auf MSA-Anfrage: «Natürlich haben wir das GT4-Reglement im Auge. Aus Herstellersicht wäre es schließlich auch fahrlässig, die Entwicklung dieser Serie nicht zu verfolgen.»

### SRO klinkt sich wieder ein

Auch internationale Hersteller drängen in die immer beliebter werdende Klasse, welche speziell Gentleman- bzw. Hobby-Fahrer ansprechen soll. Aston Martin etwa fährt seit Jahren Siege um Titel ein – zum Beispiel in der VLN, wo es seit 2009 eine eigene GT4-Klasse gibt. Maserati baut viele Ex-Trofeo-Autos auf GT4 um. Und selbst McLaren hat erst letzte Woche verkündet, dass man einen GT4-Renner auf den Markt bringen wird.

Kein Wunder, dass angesichts des neuen Booms die GT4-Kategorie zur «Chefsache» deklariert wurde und Stéphane Rateau SRO nun wieder die Geschicke leitet. Auch die (weiterhin) von Max Braams geleitete GT4 European Series läuft ab 2016 unter SRO-Banner. ♦ MBR



Porsche Cayman GT4 Clubsport



Ganz neu: McLaren 570S GT4

# FAN SHOP

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

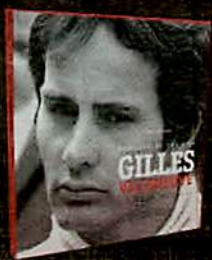
## < Zwei seltene Brabham

Minichamps hat seine inoffizielle Brabham-Kollektion erweitert. Mit zwei seltenen Exemplaren von 1974: dem Hitachi-BT44 von Carlos Reutemann und dem Hexagon-Boliden von John Watson. Je 65 Euro, 1:43, im Fachhandel, Infos: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)



## Ein Leben in Bildern >

Gibt es nicht schon genug Bücher über Gilles Villeneuve? Eigentlich schon. Aber der Bildband «A Life in Pictures» zeigt immerhin ein paar noch nie gesehene Fotos. 34 Euro, engl./ital. Text, 192 Seiten, ISBN: 978-88-7911-610-7, bei: [www.giorgionadaeditore.it](http://www.giorgionadaeditore.it)



## < Der langsamste LMP1

Der Auftritt von Nissan in Le Mans 2015 war an Peinlichkeit kaum zu übertreffen. Dennoch gehört der LMP1 von Matsuda/Shulzhitskiy/Ordoñez in jede gut sortierte Le-Mans-Modellauto-sammlung. 58 Euro, 1:43, im Fachhandel, Infos: [www.sparkmodel.com](http://www.sparkmodel.com)



## Spannender Blick zurück >

Jonathan Rea hat der Superbike-WM 2015 den Stempel aufgedrückt. Im offiziellen Jahrbuch von Gordon Ritchie ist sein Siegeszug nochmals nachzulesen. 25,50 Euro, engl. Text, 176 Seiten, ISBN: 978-88-7911-625-1, bei: [www.giorgionadaeditore.it](http://www.giorgionadaeditore.it)



## < Das blaue Renn-Wunder

Die Autoren Andreas Gaubatz und Jan Erhartitsch widmen sich in diesem Buch der Geschichte der legendären Renault Alpine. Von den Modellen A106, 108 und 110 bis zur A310 und 610. 34,90 Euro, 224 Seiten, ISBN: 978-3-613-03797-7, bei: [www.motorbuch.de](http://www.motorbuch.de)



## Noch ein Surer-Modell >

Erst kürzlich haben wir von Marc Surer den 81er-Theodore vorgestellt. Jetzt hat Minichamps seinen Arrows-BMW A8 von 1986 vorgestellt. Einziger Wermutstropfen: Die Barclay-Kleber fehlen. 65 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)



## Namen & Nachrichten

# Viel los im Motorradsport

»» **Hans Robert Kreutz** Das DMV-Präsidiumsmitglied ist der erste Sportpräsident des DMV für Motorradsport. Dr. Gunther David bleibt Amtsinhaber für Automobilsport. Der DMV verspricht sich bei den anstehenden DMSB-Gesprächen zur Neupositionierung des im Dachverband vernachlässigten Motorradsports mit Kreutz als anerkanntem Fachmann eine stärkere Position. Kreutz war

jahrzehntlang in diversen FIM-Gremien und ist DMSB-Vizepräsident für Finanzen, Recht und Verwaltung.

»» **Heiner Butz** Der dreifache deutsche Motorradmeister ist am 12. März nach langer Krankheit im Alter von 80 Jahren verstorben. Butz errang 1960 auf NSU Sportmax erstmals den deutschen Meistertitel bei den 250ern. 1963 gelang ihm der zweite DM-Titel auf der Sportmax, 1964 feierte er

seinen dritten DM-Titel auf einer Norton Manx 350. Zu WM-Punkten kam Heiner Butz nicht, dies gelang aber seinem Sohn Hans-Jörg 1990 in der 500er-WM. Von 1986 bis 1991 ging Heiner Butz zusammen mit seinem Sohn noch einmal auf einer Dreizylinder Honda 500 in der Deutschen Meisterschaft und der Europameisterschaft an den Start. Ab 2003 nahm er bei den Klassik-Veranstaltungen für das Team von Willi Marewski teil. ♦ TS/MSO



David (2. v. l.), DMV-Präsident W. Weidlich (M.) und Kreutz (r.)



Tod mit 80: Heiner Butz

## LESERBRIEFE

### Zweifel am Verstand Zur neuen Formel-1-Weltmeisterschaft 2016

Gerade entnehme ich der Presse, dass der Boxenfunk in dieser Saison weiter eingeschränkt werden soll. Weder über Spritverbrauch noch Reifenwahl etc. pp. soll geredet werden dürfen. Langsam zweifle ich wirklich am Verstand derjenigen, die solche Regeln aufstellen. Dass Fahrercoaching unterbleiben soll, kann ich verstehen. Aber wenn vorher festgelegte Reifenstopps und die Verwendung der Mischungen im Laufe des Rennens umgestellt werden müssen, warum auch immer, sollte dies dem Fahrer sehr wohl mitgeteilt werden dürfen, da er einen Einfluss auf den nächsten Satz Reifen haben sollte, da er auch das Fahrzeug fährt! Die Sache mit dem Sprit könnte man einfach mit einer Art Tankuhr im Display lösen, so wie in normalen Autos auch. Auf jeden Fall braucht der Fahrer eine Informationsmöglichkeit über gewisse Daten, so wie jeder andere Autofahrer auch. Da kann ich Fernando Alonso nur zustimmen ... In anderen Bereichen wird versucht, alles zu perfektionieren und absolut sicher zu machen, siehe HALO. Und hier versucht man, eine Art Roulette-Spiel künstlich herbeizuführen.

Das grenzt an Schwachsinn. Versucht doch bitte, eine Art Mittelmaß bei all den Neuerungen zu erreichen und nicht überall das Extreme, negativ wie positiv. Dann bleibt das Ganze auch für den Zuschauer nachvollziehbar, reizvoll und interessant. Wenn tatsächlich der HALO (Cockpitschutz, MSa 11/2016; Anm. der Red.) oder – schlimmer – eine geschlossene Kanzel eingeführt wird, wird sich sicher eine Vielzahl der noch vorhandenen, langjährigen Fans (Alter 50+) abwenden. Ebenso dürften die Folgen bei einem künstlich herbeigeführten Roulette-Spiel sein. Klaus-Peter Ackermann, D-64367 Mühlthal/Nieder-Ramstadt

### Das spricht Bände Zur MSa-Fahrerwahl 2015, MSa 13/2016

Als MotoGP-Fan bin ich auch logischerweise Fan von Valentino Rossi. Dass Rossi bei der MSa-Wahl zum Fahrer des Jahres 2015 die 30-fachen Punkte von Marc Márquez von der Leserschaft bekommen hat, spricht Bände. Die Rennleitung beziehungsweise die Sportkommissare hätten 2015 nie zu diesen Machenschaften von Márquez einfach wegsehen dürfen. Er hätte eine Strafversetzung oder eine Sperre verdient gehabt. Ob Rossi den Sturz

von Márquez herbeigeführt hatte, war eigentlich zweitrangig. Man hat Rossi für die Quintessenz unsportlichen Verhaltens seitens Márquez bestraft. Und das war definitiv falsch. Man hat den Ausgang der WM zu einer Posse bzw. zu einer rein spanischen Meisterschaft gemacht. Nachträglich möchte ich Dani Pedrosa nochmals für seine Verhaltensweise beim letzten Rennen loben. Er hatte diese Machenschaften offensichtlich durchschaut und nicht mitmachen wollen. Leider musste er zurückstecken, wollte er nicht zusammen mit Márquez im Krankenhaus landen. Ich hätte mir für die neue Saison Jorge Lorenzo und Marc Márquez zusammen in einem Team und Valentino Rossi mit Dani Pedrosa im anderen Team gewünscht. Dann hätte man genauer gesehen, wie weit der «Spanische Schulterschluss» geht. Rudolf Kowalski, D-56072 Koblenz

## KONTAKT

**MOTORSPORT aktuell**  
«Leserbriefe»  
70162 Stuttgart  
E-Mail: [msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto: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 Schiffner

**Freie Mitarbeiter:**  
 Belgien: Christian Fischer  
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,  
 Georg Döbes, Martin Grühler,  
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,  
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,  
 Robert Pairan, Achim Schlang, 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 Pressler, Heinz Prüller,  
 Wolfgang Vlasaty  
 Schweiz: Jürg Kaufmann  
 Spanien: Manuel Pecino  
 Tschechien: Martin Straka

**Fotografen:** Bernd Barth, Sybille Berrang,  
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,  
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre  
 Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,  
 Nico Schneider, XPB, LAT, sutton-images.com,  
 Ralf Trörner, Jörg Ullmann, Friedrich Wesse,  
 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 Rammis, 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

**Herstellung:**  
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

**Syndication/Lizenzen:**  
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379

**Druck:**  
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
 Gutenbergstraße 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-  
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

**Abonnentenservice:**  
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,  
 Telefax 0711-182 25 50,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

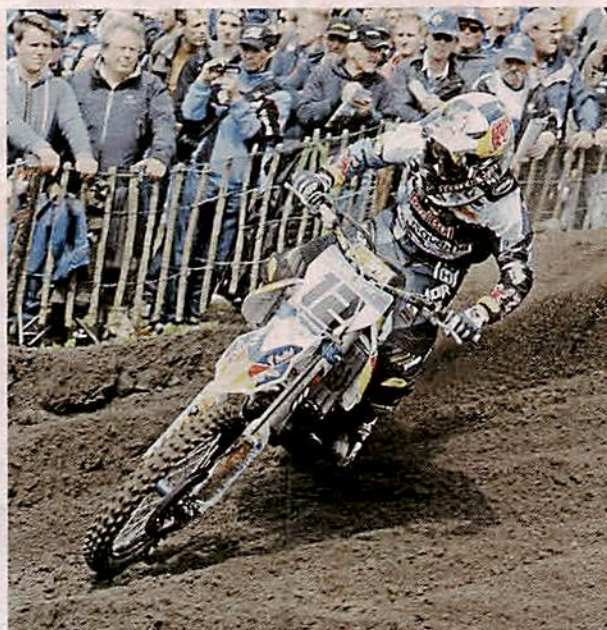
© 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und  
 Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
 ISSN 1421-8488

**TIPP DER REDAKTION**



**Hat auch funktioniert** 1986 war die Formel 1 simpel gestrickt: Es gab eine Quali am Freitag und Samstag - und es gab 26 Fahrer, die sich bis zur letzten Minute um Startplätze fetzten. Beim Quali zum Australien-GP 1986 irritieren F1-Legende Jackie Stewart und Reporter-As Murray Walker im Golfmobil auf Streckenbesichtigung weit weniger als Quali-Formate von heute.

Youtube.com 1986 Australian Grand Prix Qualifying



Motocross-WM: Max Nagl wurde 2015 in Valkenswaard Zweiter

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

Keine Termine am Osterwochenende

**MOTORRAD**

25.3.	X-Trial, Marseille	WM	F
26.3.	Speedway, Gústrow		D
27.3.	Enduro, Brioude	EM	F
27.3.	Speedway, Neuenknick		D
28.3.	Motocross, Valkenswaard	WM/EM	NL
28.3.	Motocross, Paldau	ÖM	A
28.3.	Motocross, Frauenfeld	SM	CH
28.3.	Motocross/Gespanne, Hächchen	DM	D

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 22.3.**

12.20 Classic Races: DTM auf dem Norisring (D/Dokumentation) **MOTORVISION TV**

18.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) **SKY SPORT 1**

20.20 24h-Serie, Mugello (I), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**

23.05 Car History: Jaguar Racing (Dokumentation) **MOTORVISION TV**

**MITTWOCH, 23.3.**

20.45 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

22.00 Formel E, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

22.35 NASCAR, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

**DONNERSTAG, 24.3.**

10.00 Formel E, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

12.25 Classic Races: DTM 1993 (D/Dokumentation) **MOTORVISION TV**

12.50 Classic Races: Deutsche Rennsport-Klassiker (D/Doku.) **MOTORVISION TV**

15.10, 22.05 24h-Serie, Mugello (I), Rennen (Zus.) **MOTORS-TV**

22.00 NASCAR, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

22.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

**FREITAG, 25.3.**

2.00, 13.00 Formel E, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

7.55 NASCAR, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

8.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

12.20 Classic Races: BMW-Motorsport 1976 (D/Dokumentation) **MOTORVISION TV**

18.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

**SAMSTAG, 26.3.**

0.15, 11.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

6.55 Classic Races: Rallye-WM 1982 (D/Dokumentation) **MOTORVISION TV**

8.15 NASCAR, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

12.20 NASCAR – The List: Berühmte Dynastien (Dokumentation) **MOTORVISION TV**

12.45 NASCAR – The List: Denkwürdige Rookies (Dokumentation) **MOTORVISION TV**

20.45 NASCAR, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

**SONNTAG, 27.3.**

8.10 NASCAR, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

9.05 NASCAR – The List: Berühmte Dynastien (Dokumentation) **MOTORVISION TV**

9.30 NASCAR – The List: Denkwürdige Rookies (Dokumentation) **MOTORVISION TV**

14.50 Rallycross-WM 2015, Belgien, Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

15.45 Rallycross-WM 2015, Großbritannien, Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

17.55 NASCAR – The List: Unvergessene Oldtimer (Dokumentation) **MOTORVISION TV**

**MONTAG, 28.3.**

0.40 Porsche Carrera Cup 2014, Hungaroring (H), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

1:05 Porsche Carrera Cup 2014, Norisring (D), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

12.40 Classic Races: DTM 1995 (D/Dokumentation) **MOTORVISION TV**

**DIENSTAG, 29.3.**

23.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonvorschau 2016 **EUROSPORT 1**

**MOTORRAD**

**MITTWOCH, 23.3.**

8.30 Freestyle-Motocross-WM, Stockholm (S), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

14.40 King of the Ring: Helmut Dähne (Dokumentation) **MOTORVISION TV**

**DONNERSTAG, 24.3.**

22.30 Freestyle-Motocross-WM, Stockholm (S), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

**FREITAG, 25.3.**

0.40 Motocross-WM/MXGP, Suphan Buri (T), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**

1.30 Motocross-WM/MXGP, Suphan Buri (T), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**

2.25 Motocross-WM/MX2, Suphan Buri (T), 1. Rennen (W) **MOTORS-TV**

3.15 Motocross-WM/MX2, Suphan Buri (T), 2. Rennen (W) **MOTORS-TV**

7.45 Freestyle-Motocross-WM, Stockholm (S), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

**SONNTAG, 27.3.**

13.00 Motocross-WM/MX2, Valkenswaard (NL), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

14.00 Motocross-WM/MXGP, Valkenswaard (NL), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

16.00 Motocross-WM/MX2, Valkenswaard (NL), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

17.00 Motocross-WM/MXGP, Valkenswaard (NL), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

22.00 Die PS-Profis: Mehr Power für Cortese (Moto2-Pilot/Magazin) **SPORT 1**

**MONTAG, 28.3.**

22.10 X-Trial-WM, Wiener Neustadt (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

**DIENSTAG, 29.3.**

10.10 X-Trial-WM, Wiener Neustadt (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

**IM NÄCHSTEN HEFT/30.03.2016**

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Ausblick Bahrain-GP  
**MOTORRAD**  
 Motocross-WM: vor Argentinien  
 Motocross-WM: Valkenswaard



**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: 2. April, VLN ADAC Westfalenfahrt; 7. April, Techno Classica Essen; 23. April, ADAC Bergpreis Schottenring. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

# KOMM RAUS

# ZUM SPIELEN

Endlich geht's wieder los. Starten Sie jetzt mit Europas größter Motorradzeitschrift in die neue Saison. Mit den Neuheiten im Vergleich, aktuellsten Tests und unabhängiger Kaufberatung. Das ist **MOTORRAD**. Gedruckt, online und als App.

**JETZT  
IM HANDEL**



**MOTORRADONLINE.DE**