

# MOTORSPORT aktuell

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



Langstrecken-WM - Spa

**Audi: Wieder knapp gewonnen**

S. 9



MotoGP - Jerez

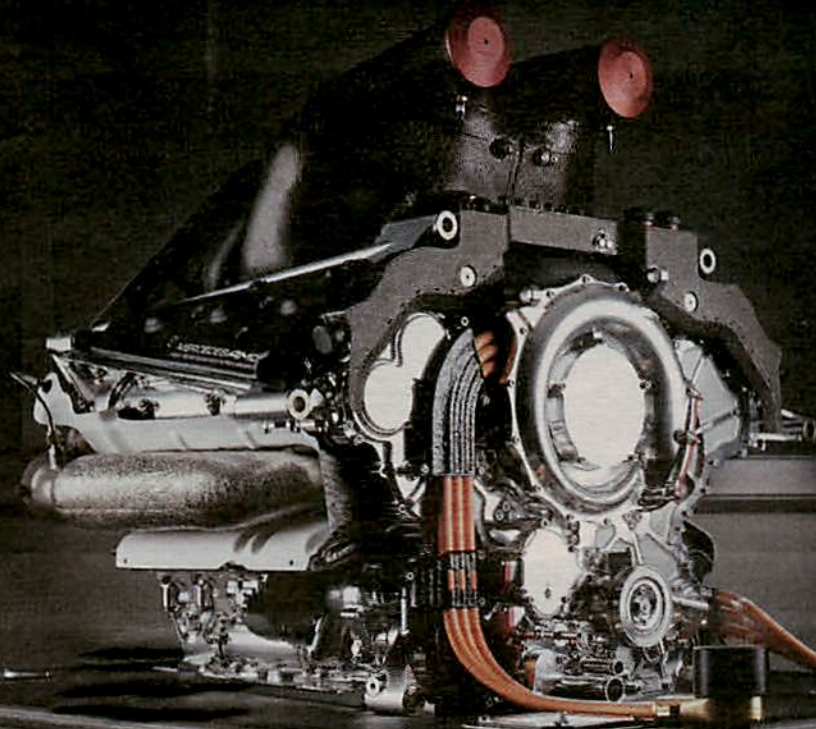
**Lorenzo: Heimsieg und obenauf**

S. 22

Formel 1 / Antriebe in dieser Saison generell defektanfälliger als letztes Jahr

# RISIKO MOTOREN

Jeden  
Dienstag  
neu



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

[www.motorsport-aktuell.com](http://www.motorsport-aktuell.com)

Nicht nur Renault und Honda haben vermehrt Motorensorgen. Selbst bei Titelverteidiger und WM-Favorit Mercedes (großes

Foto) musste der Hybrid-Antrieb 2015 nachträglich verstärkt werden, bei Ferrari ebenfalls. Was die aktuellen

Turbo-Hybrid-Triebwerke anfälliger macht. Wer bei ihrer Weiterentwicklung derzeit die besten Karten hat. **ab S. 4**

**Tourenwagen-WM**  
Honda durchbricht  
Citroën-Serie S. 12

**Moto2**  
Folgers zweiter  
Saisonsieg S. 26

**DTM**  
Auftakt mit zwei  
Audi-Siegen S. 16

**Moto3**  
Kent schafft den  
Hattrick S. 29



## LIEBE LESER!

Die DTM im neuen Format mit zwei Rennen pro Wochenende ist letzten Samstag und Sonntag gut gestartet in Hockenheim. Dennoch sollten sich die Verantwortlichen der Serie nicht vorschnell und zu feste auf die eigenen Schultern klopfen. Aus mehreren Gründen:

1. Es gab zwar jede Menge mehr Kämpfe im Mittel- und Hinterfeld, aber um die Spitze, wo Duelle erst wirklich das Salz in der Suppe sind, wurde samstags gar nicht und sonntags auch nicht häufiger als bisher gerangelt.
2. Hätte es am Sonntag nicht geregnet, wäre es generell zu weniger Überholmanövern gekommen. Denn das größte Problem der DTM wurde auch für 2015 nicht angepackt: Die 500-PS-Prototypen produzieren weiterhin zu viel Abtrieb. Und diese aerodynamische «Oberhand» sorgt auf den meist trockenen Pisten trotz klappbarer Heckflügel – wie in der Formel 1 – für die altbekannten Überholprobleme.
3. Dass die neuen Regeln erst kurz vorm ersten 2015er-Rennwochenende den Teams final bekannt gemacht wurden, führte bei denen zu unüblichen Fehlern und ergo zu den Wettbewerb verzerrenden Strafen.

Alles Gute und bis nächste Woche!

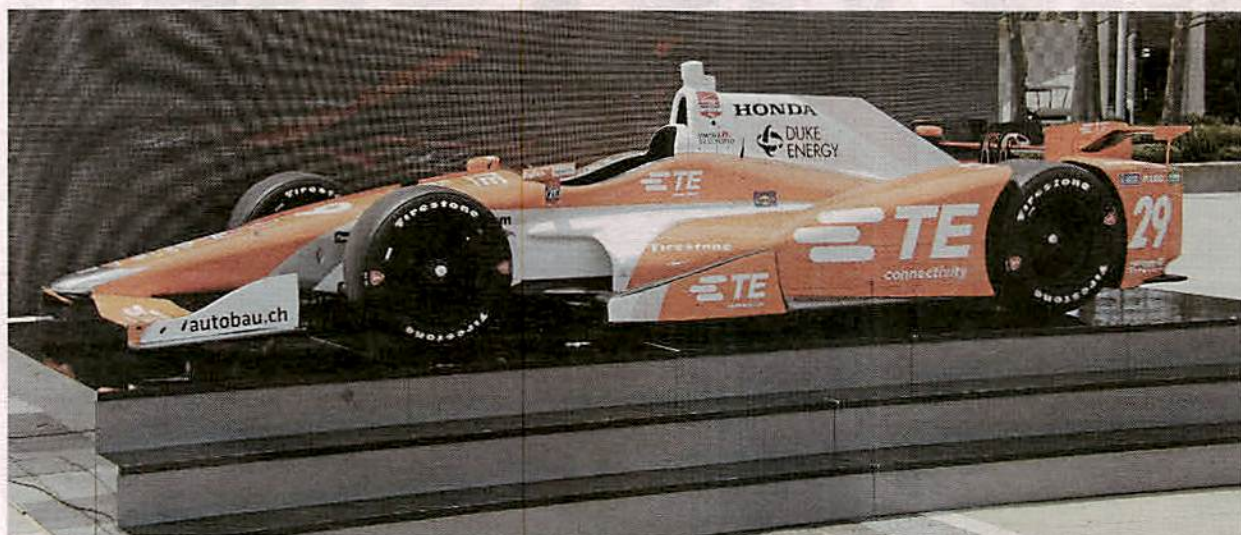
Ihr Leopold Wieland

Leopold Wieland  
Chefredakteur



WER? Jonas Folger (D)  
WO? Jerez de la Frontera (E)

WAS? Zweiter Sieg im vierten  
Rennen – und P2 in der WM



WER? Auto von Simona de Silvestro (CH)  
WO? Indianapolis (USA)

WAS? Neue Lackierung plus endgültiger Aero-Kit von Honda  
für das Indy 500, das Rennen aller Rennen, am 24. Mai



WER? Timo Bernhard (D)  
WO? Spa-Francorchamps (B)

WAS? Der Porsche-Pilot trug beim WEC-Lauf in den Ardennen  
das Helmdesign des 1985 dort tödlich verunglückten Stefan Bellof

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: VW – Weg frei? S. 3  
 WTCC: Ohne Limits auf der Nordschleife; Rallye-WM: VW auf der Suche nach Defekursachen S. 3  
 ! FORMEL 1 Die Sorgen um die Motoren S. 4  
 FORMEL 1 Warum Hamilton für Silber so wichtig ist S. 5  
 FORMEL 1 Drei Spanier vor ihrem Heimspiel S. 6  
 FORMEL 3 Drei Läufe, drei verschiedene Sieger S. 8  
 ! LANGSTRECKEN-WM Audis enger Spa-Sieg S. 9  
 ! TOURENWAGEN-WM Heimsieg für Michelisz S. 12  
 ! DTM Ekström triumphiert beim Saisonauftakt S. 16  
 RALLYE-DM Klare Sache für Ruben Zeltner S. 19  
 RALLYCROSS-WM Konter des Titelverteidigers S. 20

## MOTORRAD

## THEMA DER WOCHE

- MotoGP: Honda und die Verletzten; IDM: Super-Naked eine Totgeburt? S. 21  
 ! MOTOGP Wie Lorenzo Jerez aufmischte S. 22  
 MOTOGP Bald neue Motoren für Suzuki S. 24  
 ! MOTO2 Jonas Folgers zweiter Saisonsieg S. 26  
 ! MOTO3 Danny Kent und Kiefer siegen weiter S. 29  
 SUPERBIKE-IDM Doppelsieg für Reiterberger S. 32  
 SUPERCROSS-WM Finalsieg für Weltmeister Dungey S. 35  
 MX-MASTERS Kevin Strijbos dominiert S. 35

## PANORAMA

## BOXENGEFLÜSTER

- Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38  
 IMPRESSUM S. 38  
 SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 39

! = Titelthemen

## Fotos Titelseite:

ALLE FREI

## KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR  
 SPORT  
 aktuell



## Volkswagen Weg frei für die F1?

Wie der Kampf um die Macht von Ferdinand Piëch (78) im Volkswagenkonzern aussehen wird, lässt sich auch nach dem Rücktritt des Aufsichtsratsvorsitzenden nicht vorhersagen. Die VW-Hauptversammlung am 5. Mai, bei der sein Gegenspieler Martin Winterkorn, der Vorstandschef, blendende Zahlen vorlegen wird, dürfte ebenfalls nicht zwingend das Ende der großen Ingenieurs- und Managerära Piëch sein. Die jüngsten Entwicklungen um den Vater des legendären Porsche 917 und der Audi-Quattro-Erfolgsgeschichte aber könnten schon bald Auswirkungen auf das Engagement der Konzernmarken im Motorsport haben. VW bleibt in der Rallye-WM. Doch Piëchs Idee, Porsche und Audi in Le Mans und der WEC aufeinander los zu lassen, wäre nicht mehr bindend. Und seine Distanz zu Formel-1-Boss Bernie Ecclestone wäre auch kein Hindernis mehr.

Für Audi, einen wichtigen Nutzer des Sauber-Windkanals, gibt es die Möglichkeit als Motorenlieferant oder Herr eines eigenen F1-Teams. Oft hatte man mit dem Kauf von Red Bull geliebäugelt. Aber auch Sauber wäre natürlich eine Basis. Für Porsche sind ebenfalls beide Varianten denkbar. Porsche (TAG-Turbo) hat bereits eine große Tradition als Motorenlieferant. Und die anstehende Neuinterpretation der F1-Aggregate bis hin zu 1000-PS-Monstern würde gut ins Konzept passen. ♦ BRÜ



F. Piëch

## Nürburgring

# WTCC fährt ohne Limits

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

**Beim ihrem Debüt auf der Nürburgring-Nordschleife darf die Tourenwagen-WM (WTCC) ohne die neuerdings geltenden Beschränkungen fahren. Neben der Piste wird die Sicherheit aber weiter erhöht.**

Tourenwagen-Weltmeister José María López hat am vergangenen Dienstag (28.4.), zwei Tage nach seinem 32. Geburtstag, beim WTCC-Test auf der für ihn fast völlig unbekanntem Nürburgring-Nordschleife sein außergewöhnliches Fahrkönnen unter Beweis gestellt: Der Argentinier verbesserte auf der 25,378 km langen Streckenvariante aus Grand-Prix-Kurs und Nordschleife seine persönliche Bestzeit insgesamt neunmal.

Am Ende blieben die Uhren bei 8:38,028 Minuten (176,36 km/h) stehen. Auch mit seiner zweit- und drittschnellsten Runde (8:38,266/8:40,446) war López noch schneller als sein Citroën-Teamkollege Sébastien Loeb (8:40,517), für den die zweitbeste Zeit notiert wurde.

Der beeindruckende Auftritt von López erinnerte an Nicola Larini. Der Ex-Formel-1-Pilot hatte auf dem Weg zu seinem DTM-Titelgewinn 1993 ebenfalls auf der Nordschleife für Furor gesorgt, als er auf Anhieb und ebenfalls ohne große Streckenkenntnis im Werks-Alfa-Romeo-155-V6-Ti beide DTM-Läufe gewann. Auf der damals gefahrenen Strecken-



Überlegener Testbestler: López (Citroën) auf der Nordschleife



Neu: Zweiter Schutzzaun (r.) am Flugplatz, mehr Reifenbarrieren

variante von 25,3 km drehte Larini mit 8:47,71 Minuten auch die schnellste Rennrunde.

Zurück zur Gegenwart: Die WTCC fährt bei ihrem Nordschleifen-Debüt (16. Mai) im Gegensatz zu den großen

Rennautos, die dort am selben Tag zum diesjährigen 24h-Rennen starten, ohne die neu geltenden Tempolimits, und die WTCC-Piloten brauchen auch keine der ebenfalls neu eingeführten Nordschleifen-

Permit. Das kritisierten eine Reihe von GT3-Piloten.

Unbestritten dagegen: Rechtzeitig vor Beginn des 24h-Rennens werden an einigen kritischen Streckenabschnitten der Nürburgring-Nordschleife umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen für Zuschauer in Kraft treten. Die dafür nötigen baulichen Veränderungen an den definierten Sperrzonen am Flugplatz, Schwedenkreuz und Metzgesfeld sind momentan in Arbeit oder zum Teil sogar schon abgeschlossen.

### Zweiter Zaun am Flugplatz

Am Flugplatz beispielsweise, wo Ende März beim VLN-Auftakt der Nissan des Briten Jann Mardenborough über einen Sicherheitszaun in einen Zuschauerbereich geflogen war und dabei einen Fan getötet hatte, wurde zwischen Posten 79 und 80 und hinter der Leitplanke noch ein zweiter FIA-Zaun installiert. Zudem wurde die dort vor den Leitplanken stehende Doppelreihe Reifenstapel um rund 50 Meter erweitert und beginnt nun bereits auf der Anfahrt Flugplatz direkt hinter der Sprungkuppe. Der bisherige Zuschauerbereich wurde um rund sieben Meter zurückversetzt, und der entstandene Freiraum wurde als lebensgefährliche Zone deklariert. Nur noch Sportwarte und Fotografen mit Genehmigung dürfen ihn betreten. Warnschilder weisen auf diese Neuregelung hin. Die gesperrte Zuschauerzone wurde außerdem eingezäunt. ♦

## Rallye-WM

# VW: Suche nach Defektursache dauert

Von REINER KUHN

**Technische Probleme sorgten dafür, dass beim Rallye-WM-Lauf in Argentinien erstmals seit August 2013 kein VW-Pilot WM-Punkte holte. Die Fehleranalyse lässt noch auf sich warten.**

In der Rallye-WM sind zumeist Fahrfehler und deren Folgen für das zwischenzeitliche oder endgültige Aus verantwortlich. Auch und gerade bei Volkswagen, deren Polo R WRC bisher als eine Bank galt. Doch in Argentinien erlebten die Wolfsburger Weltmeister vorletztes

Wochenende ein Desaster. Allem voran stand danach die gründliche Analyse der Benzinzufuhr des direkt einspritzenden Turbomotors. Erst hatte Sébastien Ogier in Argentinien seinen Werkswagen mit defekter Einspritzung an einem der vier Zylinder zwischenzeitlich abgestellt. Auf der vorletzten Prüfung war mit dem gleichen Defekt dann auch Jari-Matti Latvala auf P3 liegend ausgerollt.

### Verzögerung durch 1. Mai

«Die Autos sind erst Donnerstags aus Südamerika zurückgekommen, und am Freitag war ein Feiertag. Wir können im

Moment also nur vermuten und erst am Montag mit der genauen Fehleranalyse beginnen», erklärte VW-Sportchef Jost Capito am Rande des DTM-Auftakts in Hockenheim. «Bei 30 WM-Rallyes stand bis auf ein einziges Mal immer mindestens ein Polo-Fahrer auf dem Podium, noch nie hatten wir dieses Thema – und das System ist immer noch das gleiche», erteilte er Spekulationen auf ein konstruktionsbedingtes Problem eine Absage. Capito weiter: «Wir vermuten eher einen Materialfehler oder eine defekte Charge eines Zulieferteils. Um das herauszufinden, bringt es

aber nichts, ein einzelnes Teil vor Ort oder in Hannover anzuschauen. Stattdessen müssen wir die einzelnen Bauteile, aber auch das gesamte System zusammen mit unserem Zulieferer und der Qualitätssicherung genau überprüfen.»

Die Zeit drängt. Am 20. Mai ist technische Abnahme für die Rallye Portugal. «Was immer es ist, ich bin mir sicher, dass wir diese Probleme bis zum nächsten WM-Lauf beseitigt haben», so Capito. Und er fügt an: «Selbst wenn wir dafür einen Homologations-Joker ziehen müssten.» Was dann doch für eine Konstruktionsänderung spräche. ♦



Muss abwarten: Jost Capito



## Antrieb/Motoren

# Alle: Achtung!



Honda: Die Rückkehrer halten bei den McLaren weiterhin Power zurück, um keine Motorschäden zu riskieren

Von MICHAEL SCHMIDT

**Bislang gab es in dieser Saison mehr Motorenprobleme als 2014. Sogar die aktuellen Siegerteams Mercedes und Ferrari mussten an ihren Hybridantrieben schon nachbessern.**

2014, im ersten Jahr der neu eingeführten Hybridtechnologie, sind alle F1-Teams bis auf Red Bull und Toro Rosso ohne den sechsten Motor über die Runden gekommen. In dieser Saison ist Red-Bull-Renault-Pilot Daniel Ricciardo nach vier Rennen schon beim vierten Motor angelangt. Das Kontingent des Australiers ist damit voll. Teamkollege Daniil Kvyat und die beiden Toro-Rosso-Renault-Fahrer Max Verstappen und Carlos Sainz jr. haben jeweils bereits Motor Nummer drei im Auto. Jenson Button und Fernando Alonso fahren bei McLaren jeweils den zweiten Honda-Motor. Auch Nico Hülkenberg (Force-India-Mercedes) und die Ferrari-Piloten Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen.

Die Hybridtechnik macht im zweiten Jahr ihres Bestehens mehr Ärger als im ersten. Renault-Einsatzleiter Remi Taffin erklärt, warum: «Alle wollen eine effizientere Verbrennung. Nur das bringt mehr Leistung. Es erhöht aber auch den Kompressionsdruck im Zylinder. Und das geht auf das Material.» Bei allen drei in der Formel 1 aktiven Antriebsherstellern wur-

den Schäden an Kolben, Laufbuchsen, Zylinderkopfdichtungen und sogar Motorblöcken festgestellt. Renault trifft es am schlimmsten.

## Mehr Ladedruck, mehr PS

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Drehzahlen und der Ladedruck leicht gestiegen. Ein früherer Zündzeitpunkt und hohe Verdichtung erhöhen die Gefahr von Klopfschäden. Renault hat bei den 2015er-Wintertestfahrten sechs und seit Saisonbeginn acht Motoren verloren. Die dritte Einheit hat verstärkte Kolben und Laufbuchsen. Mercedes musste bei den Wintertests an Kolben und Laufbuchsen nachbessern, Ferrari am Motorblock. Honda wird mit dieser Problematik konfrontiert werden, sobald die Japaner mal volle Leistung in den McLaren-Autos fahren.

Mercedes weiß bis heute nicht, warum im Force India von Hülkenberg beim Grand Prix von China die Kurbelwelle gebrochen ist. Man hofft einfach, dass es sich um eine Eintagsfliege gehandelt hat. Ferrari verkaufte den Motorwechsel in Bahrain offiziell als geplante Aktion. Tatsächlich aber hat Ferrari wie alle anderen Hersteller auch für die zweite Motorencharge beim Automobil-Weltverband FIA Modifikationen zur Verbesserung der Standfestigkeit beantragt. Dafür müssen keine der sogenannten Entwicklungs-Token (Token = Gutschein) verbraten werden.

Aber die Maßnahme hat klare Auswirkungen auf den weiteren Fahrplan. Ferrari kann zwar in den Freitagstrainings immer noch Kilometer auf die Motoren der ersten Charge fahren, muss jetzt aber für den ersten

Entwicklungsschritt bis zum dritten Motor warten. Und der darf frühestens im Sommer kommen, wenn man diese Saison mit vier Triebwerken über die Runden kommen will. Da ist es gut, dass es Antriebskunden gibt. Sauber hat noch den jeweils ersten Ferrari-V6-Turbo in seinen beiden Autos. Der Schweizer Rennstall könnte somit schon früher zum Testträger für ein erstes Motor-Upgrade von Ferrari werden.

Mercedes will bis zum GP von Monaco mit den ersten Exemplaren durchhalten. Seine Antriebsquellen sind auf eine Laufleistung von 5000 Kilometern ausgelegt. Der Titelverteidiger ist im Augenblick noch vorsichtig unterwegs. Die Fahrer mit Mercedes-Motoren schwören, dass Ferrari im Rennen öfter maximale Leistung freigibt. Selbst Teamchef Toto Wolff

glaubt, dass Ferrari in seiner Rennspezifikation im Augenblick mit mehr PS-Leistung fährt.

## Joker bei Mercedes

Doch Mercedes hat jetzt den Joker in der Hand. Man könnte schon in Montreal (5.-7. Juni) mit der zweiten Spezifikation mehr Leistung mobilisieren. Eigentlich war dieser Schritt erst für den dritten Motor angedacht. Doch seit Ferrari Druck macht, werden die Fortschrittsstermine in Brackley und Brixworth auf den Prüfstand gestellt. Ferrari hat bei der Motorentwicklung mit noch zehn Token gegenüber sieben von Mercedes mehr Spielraum.

Renault muss sich nach seiner frühen Schadensserie um keine Fahrpläne mehr scheren. Ex-Weltmeister Red Bull rechnet mit acht bis neun Motoren in dieser Saison. Genug Gelegenheit, die zwölf erlaubten Entwicklungs-Token einzusetzen, wann immer man will.

Honda dagegen wird sich mit seinen verbliebenen neun Token Zeit lassen. Die Japaner gehen mit ihrem alternativen Turbolader-Konzept betont vorsichtig vor. Sie erlauben Schritt für Schritt mehr Leistung, um sich weitere Schäden zu ersparen. Die größte Baustelle ist die Wärmeabfuhr im V ihres Sechszylinders. Eine PS-Steigerung macht erst Sinn, wenn die augenblicklich theoretisch verfügbare Leistung voll ausgeschöpft wird. ♦

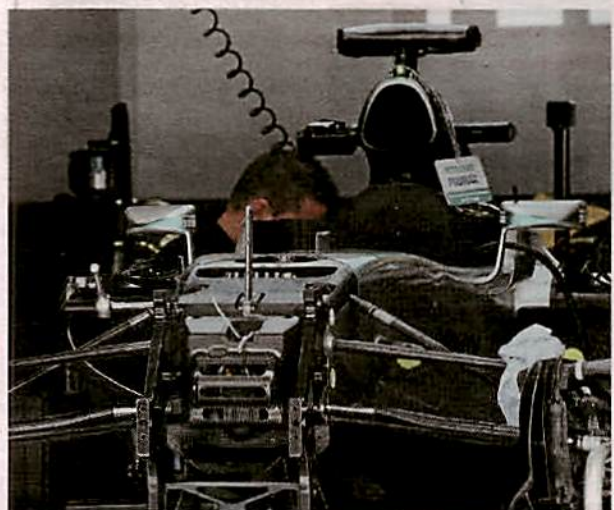


Ferrari: Motorblock verstärkt, Überhitzung auch per Zusatz-Luftkühler auf der Motorhaube im Auge





Renault: Bisher meiste Motordefekte (hier Toro Rosso in China)



Mercedes: Schon ab Montreal nächster Entwicklungsschritt?

## NACHRICHTEN

### Mosley: Sparen oder kein Weiterentwickeln

**Budgetdeckung** Passend zur nächsten Sitzung der F1-Strategiegruppe (14.5.) hat Ex-FIA-Präsident Max Mosley (75) einen neuen Vorschlag zum Begrenzen der Kosten gemacht. Die Teams sollen die Wahl haben: Mit oder ohne Budgetdeckung fahren. Nur wer innerhalb der jährlichen Kostengrenze von 100 Millionen Dollar operiert, soll technisch weitestgehend frei weiterentwickeln dürfen.

### Termine 2016: 21 GP inklusive Deutschland

**Saisonplanung** Seit letzter Woche kursiert ein erster Kalenderentwurf für die F1-WM 2016. Zwischen 3.4. und 27.11. soll es in der einen Monat kürzeren Saison 21 statt 19 GP geben. Melbourne (Australien) und Abu Dhabi sind Start- und Endpunkt. Neu: Aserbaidschan (17.6.). Auch Deutschland soll 2016 wieder dabei sein – mit Hockenheim (31.7.). ♦ MS/MSA

## KOMPAKT

»» Haas Das 2016 hinzukommende US-F1-Team bemüht sich augenfällig um Distanz zu Antriebslieferant Ferrari. Über die technische Kooperation hinaus gebe es keine Verbindung – vor allem nicht bei der Fahrerwahl. Das hat Haas-Teamchef Günther Steiner betont.

»» Iran Das wegen seiner Atompolitik umstrittene Land will eine GP-Strecke bauen. Als Standort ist die zollfreie Insel Qeschm im Persischen Golf vorgesehen.

»» Michelin Der ehemalige F1-Reifenlieferant trauert um Francois Michelin. Der Ex-Firmenchef ist am 29. April im Alter von 89 Jahren gestorben.

»» Williams Trotz P3 in der Konstrukteurs-WM machte das Traditionsteam 2014 Verluste: 48,15 Millionen Euro – nach 16,6 Millionen Gewinn 2013. Hauptgrund: Mehrkosten durch Hybrid-technologie. ♦ MSA

## Lewis Hamilton

# Top-Verkäufer in der Unterhose

Von ELMAR BRÜMMER

**Die Vertragsverlängerung des Weltmeisters mit Mercedes dürfte diese Woche endlich bekannt gegeben werden. Warum Hamilton für die Automarke mit dem Stern so wichtig ist.**

Das Bild zeigt einen durchtrainierten jungen Mann, den Oberkörper tätowiert wie ein Atlas, die Haare seitlich geschoren, ansonsten zur Tolle hochtupiert, Rennfahrerarme. Sein Blick vom Balkon geht hinaus aufs Mittelmeer vor der Insel Mallorca. Aber alle, die das Bild betrachten, gucken zuerst woanders hin. Denn der Mann, der Lewis Hamilton ist, steht da nur in enger Unterhose.

Dieses Foto vom Formel-1-Weltmeister hat kein Paparazzo geschossen, sondern wurde von Hamilton selbst in den sozialen Medien verbreitet. Es zeigt etwas von seinem Selbstwertgefühl. Und es zeigt, so merkwürdig das zunächst klingen mag, auch etwas davon, warum Lewis Hamilton so einen hohen Wert für seinen Arbeitgeber Mercedes darstellt. Einen so großen, dass man nach fast einem Dreivierteljahr Vertragsverhandlungen zum Start der Europasaaison endlich einig ist, dass die Zukunft gemeinsam versilbert werden soll. Womit der Markt der F1-Topfahrer wieder ein bisschen mehr sortiert ist. Und Mercedes, da ja auch Nico Rosberg langfristig gebunden ist, dort die Trümpfe behält.

### Schau der Gnadenlosigkeiten

Ein Bild wie das von Balkonien hätte früher bei Mercedes die Alarmglocken schrillen lassen. Und es würde das heute wie in den meisten anderen Konzernen wohl auch noch tun, wenn da nicht all dieser Erfolg auf der Strecke und beim Image wäre. In sportlicher wie wirtschaftlicher Hinsicht besitzt der Brite Hamilton ein gewinnendes Wesen für den deutschen Automobilhersteller. An seiner sportlichen Zielstrebigkeit gibt es längst keinen Zweifel mehr, man sehe sich nur seine Siegesbilanz diese Saison und die der zweiten Jahreshälfte 2014 an.

Weshalb es umso erfrischender ist, dass sich die Gnadenlosigkeit von der Strecke außerhalb des Cockpits ganz anders ausdrückt. Ähnlich konsequent

zwar, aber eben nicht immer auf der Ideallinie. Man muss das Bling-Bling, den Hollywood-Gossip oder den Stylisten, den Hamilton gelegentlich mit ins Fahrerlager bringt, nicht mögen. Aber: Man sollte anerkennen, dass er so lebt, wie er ist – und das ist im System Formel 1 nicht selbstverständlich.

Wo sind denn all die Typen hin? Wer traut sich noch, Typ zu sein? Wer kann es noch sein?

Deshalb ist Big Lewis als Prototyp auch für seinen Arbeitgeber so wichtig. H wie Hamilton, H wie Hero, H wie heute. Mercedes ist nicht mehr die Marke, für die Mika Häkkinen stand, der das Feld für die A-Klasse und die zunehmend weiblichere Kundschaft erobert half. Mercedes muss sich heute vielmehr neu erfinden, die Käufer-

schreibt: Man muss das Leben immer voll auskosten. Wünscht sich das nicht auch jeder Autofahrer?

Um die Wirkung solcher Worte und Auftritte wissen nicht nur die Team-, sondern auch die Marketingstrategen beim Daimler; insbesondere im Zusammen- und Gegeneinanderspiel mit Nico Rosberg, dem kompletten Gegenentwurf zu Hamilton. Der Reiz dieses Duells der höchst unterschiedlichen Charaktere hat die komplette letzte Saison gerettet.

### Rosberg als Alternativ-Typ

Damit wir uns richtig verstehen: Hier geht es gar nicht darum, ob Hamilton der bessere Verkäufer der Mercedes-Sache ist. Nico Rosberg steht einfach für einen anderen Typ. Für die Tugenden des «made in Germany», für die eher klassischen Mercedes-Fahrer. Das ist nicht im mindesten negativ, es entspricht einfach nur dem Habitus, den die beiden auch sonst pflegen. Was ihren Konzern nur freuen kann, denn beide decken über ihre jeweilige Rolle als Markenbotschafter so das ganze Interessentenspektrum ab.

Und jeder für sich ist glaubwürdig. Selbst wenn Hamilton eine Cobra über kalifornische Küstenstraßen fährt oder sich einen neuen Ferrari bestellt, ist das keineswegs dem Stern abträglich. Unterstreicht es doch nur, dass auch deren Anhänger auf Mercedes aufmerksam werden – denn in den nächsten drei Jahren wird die meiste Aufmerksamkeit immer auf Hamiltons Tun hinter dem Steuer des Silberpfeils liegen.

Für Mercedes ist es folgerichtig, auf den Menschen und den Motorsport zu setzen. So fing das Comeback der Silberpfeile in den 1990ern an – man kehrte auf die Rennstrecken zurück, um das Image der Hutablagen-Marke loszuwerden. Das funktionierte, weil man mit der 190er-Generation den ersten Schritt in die Moderne bei den Produkten getan hatte. Und weil man dazu die passenden Rennfahrer ausgebildet hatte, allen voran Michael Schumacher. Auch Lewis Hamilton war Stern-Azubi – bei McLaren-Mercedes. Warum es logisch und gut für beide Seiten ist, dass die Beziehung weitergeht, diese so perfekte Mischung aus Geschäft und Gefühl. ♦

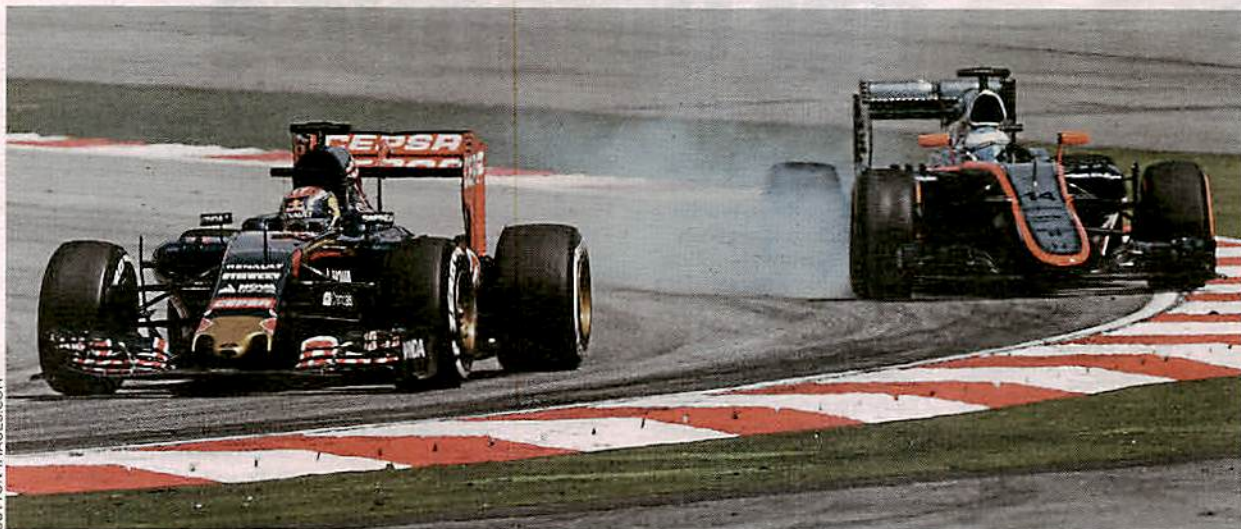


Big Lewis im Histo-Silberpfeil



Alonso &amp; Co.

# Spanier unter sich



Carlos Sainz vor Fernando Alonso: Der große Maestro wird auch beim Heim-GP gegen den Neuling im Toro Rosso keine Chance haben

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Das hat es noch nie gegeben: Spanien ist mit Großbritannien und Deutschland die Nation, die zurzeit am meisten F1-Fahrer stellt.**

Spanien war auf der Formel-1-Landkarte lange Zeit ein weißer Fleck (s. Spalte rechts). Wer von der iberischen Halbinsel kam und im Rennsport Karriere machen wollte, setzte in der Regel auf zwei und nicht auf vier Räder. Die Zahlen sprechen für sich: In der F1 haben die stolzen Spanier bisher zwei WM-Titel geholt. In der Motorrad-WM 44! Obwohl man fairerweise hinzufügen muss, dass es dort auch mehrere Klassen gibt.

Erst Fernando Alonso hat Spanien jubeln lassen. Mit seinen WM-Titeln 2005 und 2006 auf Renault. Seither ist die Zahl der Nachwuchsfahrer auf vier Rädern gestiegen. Allerdings lange nicht so extrem wie einst in Deutschland. Als im Windschatten von Michael Schumacher ein regelrechter Boom ausgebrochen ist und

Kartbahnen wie Pilze aus dem Boden geschossen sind.

Warum das so ist? Ganz einfach: In Spanien ist Motorradfahren immer noch die Nummer eins. Das zeigt allein ein Blick auf die WM-Tabellen. In jeder Klasse mischen Spanier mit. Und die spanische Meisterschaft CEV gilt als eine der besten im Nachwuchsbereich. Außerdem ist es eine Frage der Mittel. Der Aufstieg in die MotoGP ist auch zäh und bedarf viel Ausdauer und Talent. Aber der Weg dorthin verschlingt nicht Unsummen wie im Automobilrennsport. Zweiradexperten behaupten, dass man mit knapp einem Achtel dessen, was eine Karriere auf vier Rädern kostet, den Eintritt in die WM schaffen kann. Das ist in einem Land wie Spanien, das von der Wirtschaftskrise gezeichnet ist, ein Argument, das mehr zählt als alles andere.

## Merhi vor dem Aus?

Nichtsdestotrotz ist Spanien mit drei Fahrern so gut in der Formel 1 vertreten wie noch nie. Aushängeschild ist Fernando Alonso. Auch wenn der Madri-

lene zurzeit bei McLaren-Honda keine Aussichten hat, vorne mitzumischen, ist er das Zugpferd Nummer eins. Auch am Wochenende werden wieder viele Anhänger zum Grand Prix nach Barcelona pilgern, nur um «ihren» Fernando anzufeuern.

Bessere Chancen auf Punkte hat zurzeit ein anderer Spanier: Carlos Sainz jr. Allerdings muss der Sohn des zweimaligen Rallyeweltmeisters bei jedem GP zittern, ob sein Renault-Motor hält. Trotzdem freut sich der Toro-Rosso-Pilot auf sein bevorstehendes Heimspiel: «Darauf habe ich immer hingearbeitet.»

Dritter im Bunde ist Roberto Merhi. Der Mann aus Castellón de la Plana fährt mit Manor chancenlos hinterher. Und seine F1-Zukunft steht auf wackeligen Beinen. Böse Zungen behaupten, Barcelona könnte sein letztes Rennen sein. Damit würde die Zahl der Vollzeit-GP-Piloten wieder auf zwei sinken. Denn die Wahrscheinlichkeit, dass Merhi von einem Landsmann ersetzt werden könnte, ist im Moment gleich null.

Der aussichtsreichste Kandidat für die Rolle des Alonso-

Nachfolgers heißt Alex Palou. Der 18-jährige Katalane wird in seiner Heimat als «Mini-Alonso» bezeichnet. Entdeckt hat ihn der frühere GP-Pilot Adrian Campos, der schon den heutigen McLaren-Superstar groß gemacht hat. Palou saß vor etwas mehr als einem Jahr noch im Kart. Dieses Jahr bestreitet er die GP3-Serie – natürlich im Team von Adrian Campos.

## Naturalent de Portago

Vor der Ära Alonso hat vor allem ein Spanier für Aufsehen gesorgt: Don Alfonso de Portago (s. Spalte rechts). An Geld mangelte es dem aus Adelsverhältnissen stammenden Allrounder nicht. De Portago fuhr nicht nur Autorennen. Er verprasste das Geld auch beim Bobfahren (1957 WM-Bronze) und hoch zu Ross beim «Grand National». 1956 stand das Naturalent bei seinem erst zweiten GP-Einsatz als Zweiter auf dem Podest. Alles deutete auf eine große Karriere hin. Da verunglückte «Fon» bei der Mille Miglia 1957. Mit ihm starben sein Beifahrer sowie neun Zuschauer – darunter fünf Kinder. ♦

## ZUM THEMA Spanier in der F1

»» **Jaime Alguersuari** Ehemaliger Red-Bull-Junior, der zweieinhalb Jahre für Toro Rosso fuhr (2009–2011). Kam nicht über Rang 7 hinaus. Führt in diesem Jahr Formel E (Topeergebnis: P4).

»» **Adrian Campos** Bestritt 1987/1988 17 Rennen für Minardi (Bestes Resultat: P14). Machte sich als Entdecker von Fernando Alonso einen Namen. Teambesitzer in GP2, GP3 und WTCC.

»» **Antonio Creus** Absolvierte 1960 auf einem privaten Maserati den GP Argentinien.

»» **Marc Gené** Der Le-Mans-Sieger von 2009 bestritt 36 Grands Prix mit Minardi und Williams (1999–2004). Heute noch als Simulatorfahrer bei Ferrari gefragt.

»» **Paco Godia** ehemaliger Privatfahrer aus Barcelona. Nahm zwischen 1951 und 1958 an 13 Rennen teil. Zweimal Vierter. Starb 1990.

»» **Luis Pérez-Sala** Wie Campos fuhr auch er für Minardi (1988/1989). Eroberte einen WM-Zähler. Scheiterte später als Teamchef von HRT.



Starb viel zu früh: De Portago

»» **Alfonso de Portago** Genialer Allrounder (s. links). Starb 29-jährig bei der Mille Miglia. Hätte das Talent gehabt, Spaniens erster F1-Weltmeister zu werden.

»» **Pedro de la Rosa** Bei 105 Grands Prix am Start (für Arrows, Jaguar, McLaren, Sauber und HRT). Zweiter beim Ungarn-GP 2006 (auf McLaren). Lebt in Zürich.

»» **Alex Soler-Roig** Bei sechs Starts nie im Ziel. Fuhr auf Lotus, March und BRM.

»» **Emilio de Villota** Bestritt zwei Formel-1-GP. Gewann 1980 die Aurora-F1-Serie, auch britische Formel 1 genannt. Heute Teamchef bei Pons in der Worldseries. Tochter Maria starb an den Folgen eines F1-Testunfalls bei Marussia (2013). ♦ CE



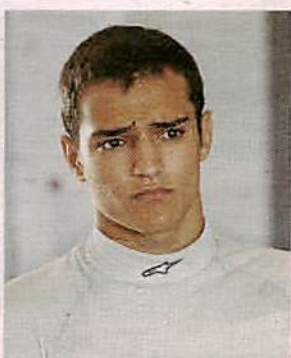
Alonso: Zweimal Weltmeister



Sainz jr.: Rookie bei Toro Rosso



Merhi: Cockpit auf der Kippe?



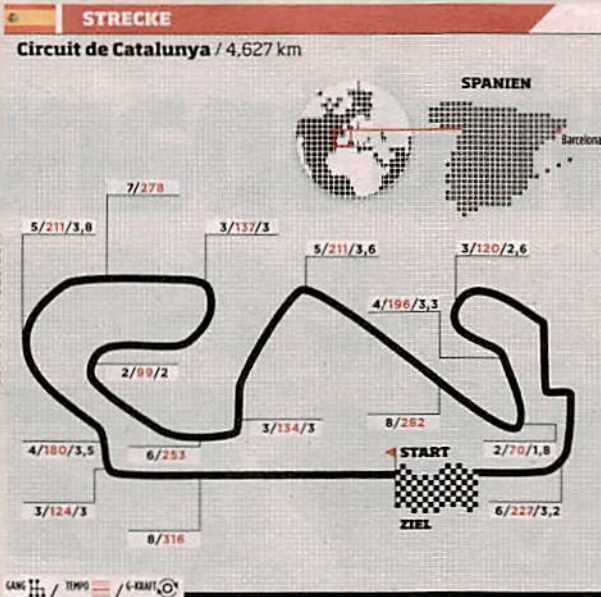
Palou: Der nächste Alonso?





Ricciardo: 2014 noch Dritter

VOLLGAS-ANTEIL	67%
GRIP-NIVEAU	Niedrig
ABTRIEBSLEVEL	Mittel
BREMSEN-VERSCHLEISS	Niedrig
GANGWECHSEL	48 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	2,8 Liter pro Runde



**Zeitplan und Statistik GP Spanien/Barcelona**

**Freitag, 8. Mai**  
10.00–11.30 MESZ 1. Freies Training  
14.00–15.30 2. Freies Training

**Samstag, 9. Mai**  
11.00–12.00 3. Freies Training  
14.00–15.00 Qualifying

**Sonntag, 10. Mai**  
14.00–16.00 Rennen (66 Runden)

Infos: [www.circuitcat.com](http://www.circuitcat.com)  
Streckenlänge: 4,655 km  
Renndistanz: 307,104 km

**Verwendete Reifen:** Medium/Hard

**Sieger 2014:**  
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05, 1:41:05,155 h (= 182,282 km/h)

**Pole Position 2014:**  
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05, 1:25,232 min (= 196,616 km/h)

**Schnellste Runde 2014:**  
Sebastian Vettel (D), Red-Bull-Renault RB10, 1:29,918 min (= 188,465 km/h)

**Streckenrekord:** Räikkönen 2008 in 1:21,670 min (= 205,191 km/h)

**Ergebnis 2014:** 1. Hamilton, Mercedes; 2. Rosberg, Mercedes; 3. Ricciardo, Red Bull; 4. Vettel, Red Bull; 5. Bottas, Williams; 6. Alonso, Ferrari; 7. Räikkönen, Ferrari; 8. Grosjean, Lotus; 9. Pérez, Force India; 10. Hülkenberg, Force India.

**Boxenstopp-Strategie des Siegers 2014:** 2 Stopps – Rd. 18 (von Medium auf Medium); Rd. 43 (von Medium auf Hard).

**Die meisten Siege:** M. Schumacher 6



Lewis Hamilton

**WM-STAND FAHRER**

	TOTAL	Melbourne/AUS	15.3.	Sepang/MAL	29.3.	Shanghai/CHN	12.4.	Sakhir/BRN	19.4.	Barcelona/E	10.5.	Monte Carlo/MC	24.5.	Montreal/CAN	7.6.	Spielberg/A	21.6.	Silverstone/GB	5.7.	Hungaroring/H	26.7.	Spa/B	23.8.	Monza/I	6.9.	Singapur/SGP	20.9.	Suzuka/J	27.9.	Sotschi/RUS	11.10.	Austin/USA	25.10.	Mexico City/MEX	1.11.	São Paulo/BR	15.11.	Abu Dhabi/UAE	29.11.		
1. Lewis Hamilton (GB)	93	25	18	25	25																																				
2. Nico Rosberg (D)	66	18	15	18	15																																				
3. Sebastian Vettel (D)	65	15	25	15	10																																				
4. Kimi Räikkönen (FIN)	42	-	12	12	18																																				
5. Felipe Massa (BR)	31	12	8	10	1																																				
6. Valtteri Bottas (FIN)	30	-	10	8	12																																				
7. Daniel Ricciardo (AUS)	19	8	1	2	8																																				
8. Felipe Nasr (BR)	14	10	-	4	-																																				
9. Romain Grosjean (F)	12	-	-	6	6																																				
10. Nico Hülkenberg (D)	6	6	-	-	-																																				
11. Max Verstappen (NL)	6	-	6	-	-																																				
12. Carlos Sainz jr. (E)	6	2	4	-	-																																				
13. Sergio Pérez (MEX)	5	1	-	-	4																																				
14. Marcus Ericsson (S)	5	4	-	1	-																																				
15. Daniil Kvyat (RUS)	4	-	2	-	2																																				
16. Fernando Alonso (E)	0	-	-	-	-																																				
17. Jenson Button (GB)	0	-	-	-	-																																				
18. Roberto Merhi (E)	0	-	-	-	-																																				
19. Will Stevens (GB)	0	-	-	-	-																																				
20. Pastor Maldonado (VV)	0	-	-	-	-																																				
Kevin Magnussen (DK)	0	-	-	-	-																																				

**WM-STAND KONSTRUKTEURE**

		159	43	33	43	40
1. Mercedes AMG Petronas F1 Team	159	43	33	43	40	
2. Scuderia Ferrari	107	15	37	27	28	
3. Williams Martini Racing	61	12	18	18	13	
4. Infiniti Red Bull Racing	23	8	3	2	10	
5. Sauber F1 Team	19	14	-	5	-	
6. Lotus F1 Team	12	-	-	6	6	
7. Scuderia Toro Rosso	12	2	10	-	-	
8. Sahara Force India F1 Team	11	7	-	-	4	
9. McLaren Honda	0	-	-	-	-	
10. Manor Grand Prix Racing	0	-	-	-	-	

SCHAEFFLER



PRÄSENTIERT  
**AUS FAHRERSICHT**



Von Daniel Abt Formel E

Am Samstag kommt die Formel E erstmals nach Monaco. Zwei Wochen, bevor die Formel 1 durchs Fürstentum bläst, feiert also die erste Elektro-Formel-Serie endlich ihre Europa-Premiere. Und das ausgerechnet dort, wo schon so viel Motorsportgeschichte geschrieben wurde. Dementsprechend groß ist die Vorfreude – auch bei mir.

Gefahren wird nur auf einem Teil der GP-Rennstrecke. Die Formel E verzichtet auf die Bergaufpassage zum Casino, die berühmte Loews-Kurve und den Tunnel. Das Rennen findet quasi «nur» am Hafen statt. Das hat für den Fan vor Ort einen großen Vorteil: Er sieht die Autos öfter vorbeifahren, nämlich 47-mal.

Würden wir auf dem normalen Rundkurs fahren, hätten wir nur halb so viele Runden zu absolvieren. Die Kulisse scheint toll zu werden: Der Eintritt in Monaco ist frei und schon vor einer Woche hatten sich 18000 Fans für Tickets registriert. Das FI-Ren-

nen kurz danach schmälert das Interesse offenbar nicht. Wir haben das zuletzt schon in Long Beach gesehen. Dort fuhr nach der Formel E die IndyCar-Serie – und zweimal war die Hütte voll.

Für uns Fahrer wird das Rennen in Monaco eine neue Erfahrung sein, fast schon eine Wohltat. Der Kurs im Fürstentum ist nämlich viel ebener als alles, was wir bisher erlebt haben. Das ermöglicht andere Setup-Einstellungen. Wir werden das Auto tiefer abstimmen können, als wir es beispielsweise in Miami getan haben. Wir können also mehr auf die Performance gehen. Und müssen nicht in erster Linie darauf achten, dass wir das Auto am Limit halten können.

Für mich ist Monaco ein Highlight dieser ersten Formel-E-Saison. Und ich hoffe natürlich auf ein gutes Ergebnis. Ich bin in der GP3 schon einmal in der Fürstenloge gestanden. Ich hätte nichts dagegen, das am kommenden Wochenende zu wiederholen.



Abt (r.): Will wie damals in der GP3 wieder in die Fürstenloge

SCHAEFFLER-NEWS

Am Schaeffler-Standort Schweinfurt, Hauptsitz der Industrieparte, wurde eine weitere Stromtankstelle eröffnet. Damit die Mitarbeiter, die auch Antriebskomponenten für Elektromobilität entwickeln, selbst mit E-Autos der Unternehmensflotte praktische Erfahrungen sammeln können, verfügen eine Reihe von Schaeffler-Standorten über E-Ladestationen.



## NACHRICHTEN

### Vorbereitungen auf das Indy 500 laufen

**IndyCar** Seit Sonntag ist der Fokus der IndyCar-Serie auf das Indy 500 (24. 5.) gerichtet. Ein erster Orientierungstest (für Rookies) fand bereits statt. Beide Hersteller (Honda und Chevrolet) haben ihre Aero-Kits vorgestellt. Auch der Fahrer des Safety Cars steht fest: Jeff Gordon, viermaliger NASCAR-Champion.

### Hilmer in Barcelona wieder dabei

**GP2** Comeback von Hilmer Motorsport. Das Team, welches das Rennen in Bahrain aus Mangel an zahlungskräftigen Piloten noch auslassen musste, kehrt in Barcelona zurück. Als Fahrer steht der Brite Nick Yelloly fest, der für Hilmer-Partner Force India Simulatortests absolviert. Der zweite Pilot war bei Redaktionsschluss von MSA noch offen. Es könnte der Niederländer Nigel Melker sein.

### Schweizer auf dem Podium in Ungarn

**AutoGP** Christof von Grüningen ist beim ersten Lauf der AutoGP in Budapest mit seinem Coloni-Lola als Dritter aufs Podest gefahren. Der Sieg ging an den Argentinier Facu Regalia. Zweiter wurde Antonio Pizzonia. In Durchgang 2 belegte Von Grüningen Rang 8. Es siegte Zele-Pilot Pizzonia vor Leonardo Pulcini (I) und Johnny Cecotto (YV). Das Feld der AutoGP bestand in Ungarn aus lediglich neun Autos.

### Moskau raus, Algarve rein

**Formel 3** Die F3-EM gastiert in diesem Jahr nicht in Moskau. Das Rennen, das am letzten August-Wochenende hätte stattfinden sollen, wurde abgesagt. Stattdessen macht der F3-Tross vom 4. bis 6. September in Portimão Halt – zusammen mit der Blancpain Series.

### Deutscher siegt beim Auftakt in Italien

**Formel 4** David-Alexander Beckmann hat beim Auftakt zur italienischen Formel 4 in Vallelunga das zweite Rennen gewonnen. In den anderen Läufen belegte der Mücke-Pilot die Plätze 8 und 5. Auch aus Schweizer Sicht gab es Grund zum Jubeln: Jenzer-Pilot Lucas Mauron belegte im zweiten Heat den dritten Platz. ♦ CE

## Formel-3-EM Hockenheim

# Das wird spannend

Von ANNETTE LAQUA

**In der Formel-3-EM bahnt sich ein spannender Dreikampf zwischen zwei Routiniers und einem vielversprechenden Neuling an.**

Das zweite Rennwochenende der Formel-3-Europameisterschaft begann ähnlich wie das erste Meeting drei Wochen vorher in Silverstone: Im Quali war niemand schneller als Felix Rosenqvist. Doch im Gegensatz zum England-Gastspiel, als sein Renner nicht durch die technische Abnahme kam, durfte der Schwede seine Pole-Positionen in Hockenheim auch behalten.

Allerdings fand er in Lauf 1 seinen Meister, als Antonio Giovinazzi ihn in der Spitzkehre außen überholte. «Das Manöver war wirklich gut», zollte der unterlegene Rosenqvist Respekt. Auch in Heat 3 konnte er seinen Pole-Vorteil nicht in einen Sieg ummünzen, er unterlag auf regennasser Piste Charles Leclerc. «Charles war einfach schneller», gab sich Rosenqvist wieder als fairer Sportsmann. Besser machte es der klein gewachsene Schwede, der bereits sein sechstes Jahr in der F3 absolviert, in Durchgang 2: Von der ersten Startposition schoss er in Front, vergrößerte seinen Vorsprung immer weiter und hatte am Schluss über neun Sekunden Vorsprung auf seinen ersten Verfolger Leclerc.

Rosenqvist wechselte im Winter nach vier Jahren bei



Setzt nach Sieg in Lauf 2 zum Sprung an: F3-Routinier Rosenqvist

Mücke zur italienischen Mannschaft Prema und fühlt sich dort wohl. «Ich brauchte nach vier Jahren einfach mal einen neuen Input», so Rosenqvist, der bei Prema vor allem einen Vorteil sieht: «Sie haben ein Auto, das auf nahezu allen Strecken schnell ist. Und die Konstanz ist in dieser Serie meiner Meinung nach der entscheidende Schlüssel zum Erfolg.»

### Günther fast auf dem Podium

Das beweist zurzeit Antonio Giovinazzi, der mit sechs Podestplätzen in sechs Rennen Tabellenführer ist. Doch der Routinier, der aktuell sein dritten F3-Jahr unter die Räder nimmt, bekommt zunehmend

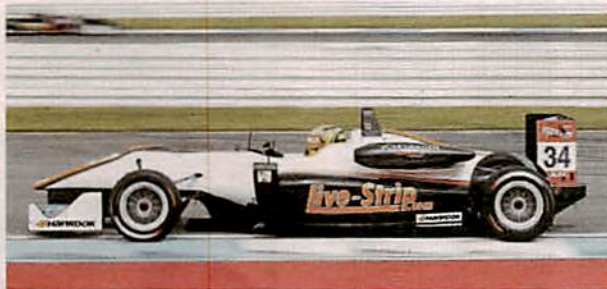
Druck von Rookie Charles Leclerc, der in Silverstone zwar einen Nuller eingefahren hat, aber dafür auch einmal mehr ganz oben auf dem Podium stand als Giovinazzi. «Ich bin erst zufrieden, wenn ich ganz oben auf dem Podium stehe», sagte Van-Amersfoort-Pilot Leclerc bereits vor Beginn der Saison, als er nach seinen Zielen gefragt wurde. Nach seinem Triumph in Lauf 3 in Hockenheim dürfte er folglich zufrieden nach Hause gefahren sein.

Das Podest verpasste der beste deutsche Teilnehmer Maxi Günther, der alle Qualifyings auf P3 beendete, nur denkbar knapp. Nach P5 im ersten und P4 im zweiten Rennen war der

17-jährige F3-Rookie im dritten Durchgang bis zur letzten Runde auf dem Weg zu seinem ersten Podium in der Formel 3. Doch dann drehte er sich, wurde wenig später noch von seinem Teamkollegen Santino Ferrucci angeschubst und schließlich als Fünfter gewertet. «Klar war das bitter, aber alles in allem bin ich mit meinem Wochenende sehr zufrieden.»

Markus Pommer, zweiter Deutscher im Feld, sammelte mit zwei siebten Plätzen weitere Punkte und liegt in der Gesamtwertung in den Top 10. Fabian Schiller reiste mit den Positionen 17, 12 und 15 nach Hause und freute sich über die Fortschritte beim Setup seines Renners. Und Nici Pohler arbeitete sich in seinem besten Rennen mit P23 immer weiter an die Top 20 im Feld der 34 Autos heran.

Unglücklich verlief das Rennwochenende für Nicolas Beer. Im nassen ersten Lauf verpasste Tatiana Calderón ihren Bremspunkt in Kurve 2 und krachte ins Heck des Dänen. «Der Einschlag war wirklich hart», so Beer, der zur Kontrolle ins Krankenhaus geschickt wurde. «Mein Nacken und meine Beine tun zwar weh, aber es ist nichts Schlimmes.» Beer, der seine erste Saison in der F3 bestreitet, musste auf die Rennen 2 und 3 des Wochenendes verzichten. «Ob ich in zwei Wochen in Pau fahren werde, weiß ich noch nicht. Das wird sich nach weiteren Untersuchungen in Dänemark klären.» ♦



Markus Pommer: Im Schatten von Günther, aber auch gepunktet



Starkes Wochenende: Günther sicherte sich die Plätze 5, 4 und 5

## FORMEL-3-EM / Resultate

Hockenheim/D; 4,574 km; Wetter/Piste: Sa/So wechselhaft/nass bis trocken

**1. Lauf (16 Runden = 73,184 km, 34 Fahrer gestartet, 26 gewertet)**  
1. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) in 35:33,962 min (= 123,462 km/h);  
2. Felix Rosenqvist (S/Prema) +0,228; 3. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +0,795;  
4. Jake Dennis (GB/Prema) +2,419; 5. Maximilian Günther (D/Mücke) +2,518; 6. Lance Stroll (CDN/Prema) +3,973; 7. Markus Pommer (D/Motopark) +5,697. Ferner: 17. Fabian Schiller (D/West Tec) +14,873; out: Nicolas Pohler (D/Double R).

**2. Lauf (22 Runden = 100,628 km, 34 Fahrer gestartet, 32 gewertet)**  
1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 34:17,959 min (= 176,031 km/h); 2. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +9,065; 3. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +12,888;  
4. Maximilian Günther (D/Mücke) +16,576; 5. Callum Iliott (GB/Carlin) +21,924; 6. Santino Ferrucci (USA/Mücke) +23,058. Ferner: 12. Fabian Schiller (D/West Tec) +40,495;  
17. Markus Pommer (D/Motopark) +52,948; 23. Nicolas Pohler (D/Double R) +59,621.

**3. Lauf (18 Runden = 82,332 km, 34 Fahrer gestartet, 32 gewertet)**  
1. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) in 36:03,129 min (= 137,022 km/h); 2. Felix Rosenqvist (S/Prema) +2,998; 3. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +7,136; 4. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +8,045; 5. Maximilian Günther (D/Mücke) +10,940; 6. Lance Stroll (CDN/Prema) +12,475; 7. Markus Pommer (D/Motopark) +13,351. Ferner: 15. Fabian Schiller (D/West Tec) +21,368; 32. Nicolas Pohler (D/Double R) 1 Rde.

**Stand nach 6 von 33 Läufen:** 1. Giovinazzi 106 Punkte; 2. Leclerc 101; 3. Rosenqvist 92; 4. Dennis 46; 5. Russell 41; 6. Stroll 36; 7. Günther 34; 8. Albon 34; 9. Pommer 28; 10. Menezes 25; 11. Jensen 18; 12. Maisano 17; 13. Iliott 14; 14. Ferrucci 10; 15. Fittipaldi 4.

**Teams:** 1. Prema 146; 2. Jagonya Ayam with Carlin 140; 3. Van Amersfoort 104; 4. Carlin 68; 5. Mücke 59; 6. Signature 42; 7. Motopark 32; 8. Fortec 10; 9. West-Tec 5.

Nächstes Rennen: 16./17. Mai, Pau (F)

Internet: www.fiaf3europe.com

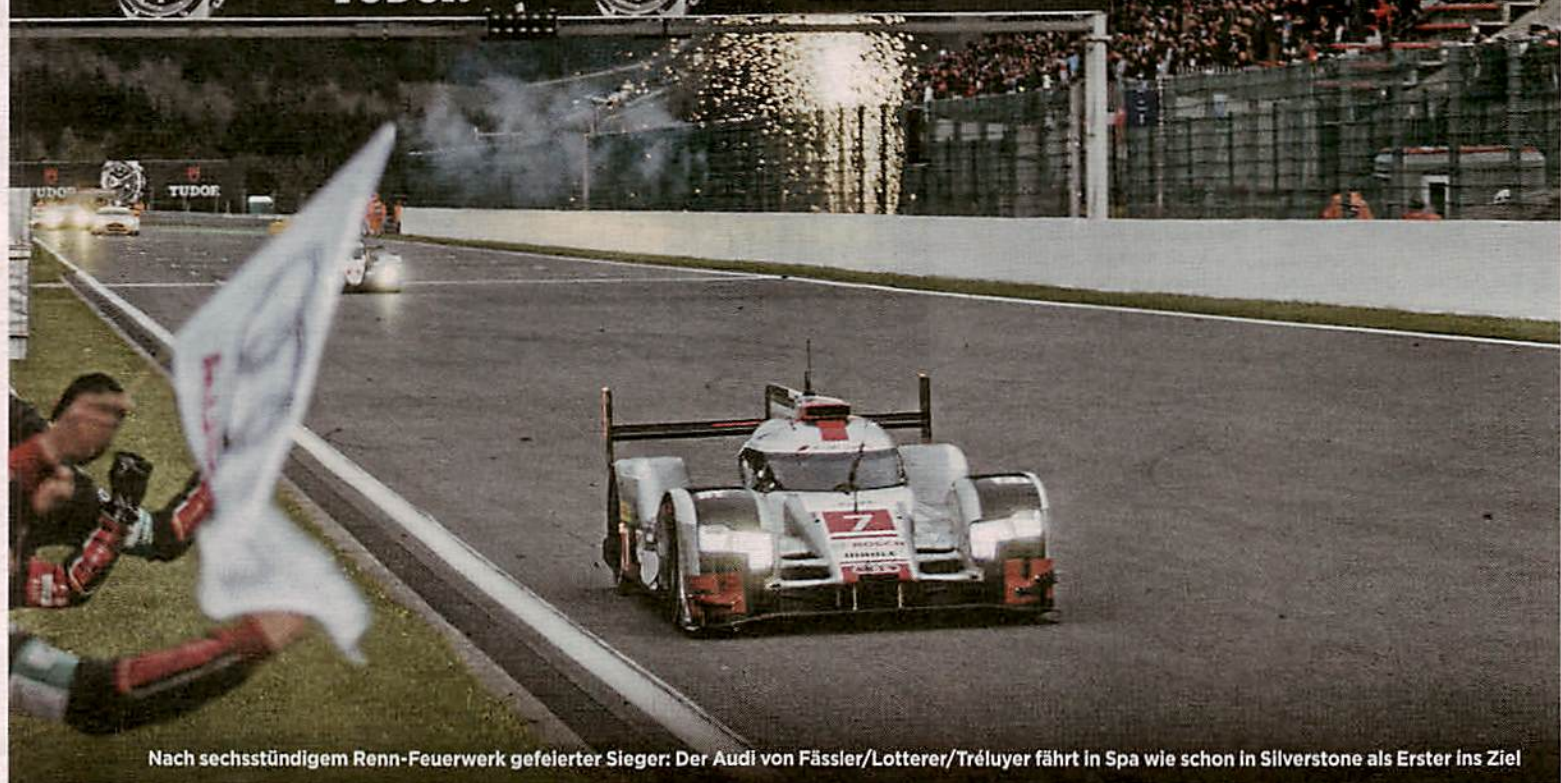


Spa-Francorchamps

# Nächster Audi-Kracher

TUDOR

TUDOR



Nach sechsstündigem Renn-Feuerwerk gefeierter Sieger: Der Audi von Fässler/Lotterer/Tréluyer fährt in Spa wie schon in Silverstone als Erster ins Ziel

Von GUSTAV BÜSING  
und MICHAEL BRÄUTIGAM

**Die 6 Stunden von Spa-Francorchamps gelten seit jeher als Generalprobe für den Saisonhöhepunkt der Sportwagen; die 24 Stunden von Le Mans. In einem weiteren elektrisierenden Duell mit Porsche ging wie in Silverstone Audi als Sieger hervor.**

Hieß es nach Silverstone noch, der britische Kurs sei die optimale Audi-Strecke im WEC-Kalender gewesen, so verblüffte die Mannschaft mit den vier Ringen auf der langen Berg- und Talbahn von Spa mit ihrem Le-Mans-Paket viele Beobachter. Nicht das dritte Auto wurde damit bestückt, sondern die beiden um die WM fahrenden Boliden. Die daraus sprechende Zuversicht untermauerte LMP1-Leiter Chris Reinke mit der Aussage: «Bei trockener Strecke hat das Le-Mans-Paket auch hier einen Vorteil.»

In der Tat hat Audis Chef-Aerodynamiker Jan Monchaux ganze Arbeit geleistet: Die neue Karosserievariante senkte nicht nur den Luftwiderstand deutlich, sondern produzierte auch noch erheblich mehr Abtrieb. Zwar ließ der Dauerregen am Donnerstag keine Longruns zu,

aber die schnellste Audi-Rundenzeit von André Lotterer im Zeittraining von 1.55,114 Minuten machte deutlich, was da ging. Audi hat den Nachteil des mit 4 Megajoule (MJ) kleinsten Hybridsystems nicht allein, aber nicht zuletzt durch eine aggressive Aerodynamikentwicklung kompensiert.

## Nur je ein Auto ohne Probleme

Selbst die Lotterer-Zeit reichte aber nicht, um Widersacher Porsche von der Spitze der Startaufstellung zu verdrängen. Timo Bernhard und Brendon Hartley zauberten erstaunliche 1.54,755 bzw. 1.54,779 Minuten auf die Bahn. Alle drei eingesetzten Porsche 919 Hybrid besetzten dank 8-MJ-Hybridsystem die ersten drei Startplätze.



Wieder Zweiter: Porsche war wie in Silverstone knapp hinten

Klappte die Premiere zu dritt der Zuffenhausener bis zum Rennntag noch wie am Schnürchen, warteten danach auch Pech und Pannen: Nick Tandy kollidierte schon in der ersten Stunde ausgerechnet mit einem Werks-911. Damit war der Druck für das Trio Nico Hülkenberg, Earl Bamber und Tandy raus. Sie konnten in Ruhe (mit Erfolg) für Le Mans üben.

Dann verbremste sich Brendon Hartley und fuhr durch eine Lücke zurück auf die Piste, die dafür nicht gedacht war. Das kostete eine 15-sekündige Stop-and-Go-Strafe. Nachdem die Getriebeprobleme aussortiert sind, schlug bei der gleichen Nummer 17 doch wieder der Defektheufel zu. Der Ersatz eines Dämpfers kostete knapp

2:30 Minuten. Zum dritten Mal hintereinander konnten Mark Webber, Hartley und Bernhard nach Pole Position nicht siegen.

Da auch bei Audi nicht alles glatt lief (Nr. 8: Elektrikprobleme, Nr. 9: Fahrtür verloren), entwickelte sich das Rennen zum faszinierenden Duell Audi Nr. 7 gegen Porsche Nr. 18 oder auch: Kurvenkünstler Audi gegen Topspeed-Monster Porsche. Den Ausschlag gab letztlich die bessere Reifennutzung des Audi auf der vorwiegend gefahrenen Michelin-Mischung «Soft High Temperature». Die besseren Zeiten im zweiten Stint auf dem gleichen Reifensatz bescherten Audi und der Startnummer 7 den zweiten Erfolg im zweiten Rennen der WEC-Saison 2015.

Und was war mit den Weltmeistern? Für Toyota war Spa ein Rennen zum Vergessen: Erst krachte Kazuki Nakajima im Donnerstags-Regen vehement in das Heck des Audi von Oliver Jarvis. Ergebnis: Der Japaner mit angebrochenem Rückenwirbel wohl auch für Le Mans außer Gefecht, das Monocoque nicht mehr einsatzfähig. Noch länger wurden die Gesichter bei Toyota Gazoo Racing nach dem Qualifying: Anthony Davidson als schnellstem Toyota-Piloten fehlten 2,642 Sekunden auf die Pole und 2,2 Sekunden auf die Lotterer-Zeit.

## Toyota-Sprung war zu klein

Aus der Dominanz der Japaner in der Vorsaison ist ein Rückstand geworden. Die rund drei Sekunden, die man über den Winter gefunden hatte, reichen nicht, weil Porsche und Audi nicht nur den Rückstand wettgemacht, sondern in einen Vorsprung verwandelt haben. Aber Vorsicht: Spa war wie gesagt nur die Generalprobe – für den ganz großen Auftritt in Le Mans werden die Karten erfahrungsgemäß gern noch einmal neu gemischt. Wenn das Ereignis in sechs Wochen also hält, was es nach Spa verspricht, dann steht uns eine Ausgabe des Klassikers bevor, der Geschichte schreiben wird. ♦



Nur P8: Weltmeister Buemi



## LMP2 Spa

## Sieg für die Gäste



Bei Gaststart gesiegt: Jota

Traditionell nutzt das etatmäßig in der ELMS engagierte Team Jota Sport den WEC-Aufgabeln in den Ardennen für ihre ganz persönliche Feuerprobe vor den 24h von Le Mans. Im letzten Jahr klappte das mit Klassenrang 2 in Spa und einem Klassensieg sowie Gesamtrang 5 in Le Mans mit Bravour.

Und auch in diesem Jahr waren die Gäste im WEC-Feld mehr als nur ein Farbtupfer. Einen zu guten Start erwischte dabei Nissan-LMP1-Pilot Harry Tincknell, der einen Frühstart hinlegte und gleich zur Durchfahrtsstrafe antreten musste.

Aber Tincknell hielt den Gibson-LMP2 in Schlagdistanz. Mitch Evans, der sein allererstes Sportwagenrennen bestritt, schnappte sich am Ende des ersten Rennmittels Leader Julien Canal im ersten G-Drive-Lieger. Da auch Teambesitzer Simon Dolan nicht zu stark gegen die beiden Profis abfiel, war der Sieg am Ende mit einer Runde Vorsprung sogar recht deutlich. Gut möglich, dass es angesichts der Schwemme an neuen Coupés gleichzeitig der letzte (Klassen-)Sieg eines offenen Sportprototyps in der WEC war.

## Podium für Sard Morand

Siegechancen hatte nämlich lange auch der besagte Ligier von Canal, Sam Bird und Roman Rusinov. Doch ein Motorschaden sorgte für das vorzeitige Ende. «Wenigstens war das recht spektakulär, mit vielen Flammen und Rauch», scherzte Roman Rusinov. Weil man die Pole holte und am Ende noch mal rausfuhr, um die Ziellinie auf P10 der Klasse zu kreuzen, nahm man noch 2 Punkte mit.

Die Podiumsplätze hinter dem Jota-Gibson gingen an den zweiten G-Drive-Oreca (Yacaman/Derani/Gonzalez) und – bei dessen Saisonstart – den stark gefahrenen Morgan des Sard-Morand-Teams von Pierre Ragues, Oliver Webb und dem Schweizer Zoël Amberg, die mit P3 auch eine gute Le-Mans-Generalprobe zeigten. ♦ MBR

## GTE-Pro-Klasse Spa

## Von hinten aufs Podest

Von GUSTAV BÜSING

**Aston Martin holte sich in Spa den ersten Saisonsieg. Porsche nach Ferrari-Strafe mit Doppelpodest.**

Es hatte sich schon seit einiger Zeit angedeutet: Fernando Rees, der Brasilianer mit der schwarz umrandeten Brille, entwickelt sich im Aston-Martin-Lager zu einem Fahrer, der das Vertrauen in sein Auto und damit auch seinen Speed gefunden hat. Im Qualifying auf dem anspruchsvollen Kurs von Spa-Francorchamps legte Rees mit 2.16,642 die zweitbeste Zeit aller GT-Fahrer hin. Damit trug er wesentlich zur Pole Position für die Startnummer 99 mit den Teamkollegen Alex MacDowall und Richie Stanaway bei.

Sowohl bei Ferrari als auch bei Aston Martin ergab die Analyse des Silverstone-Rennens, dass dort wertvolle Sekunden bei mehr oder minder missratenen Boxenstopps verloren gegangen waren. Die Konsequenz: Die Mechanikermannschaften fürs Tanken und den Radwechsel wurden teils neu zusammengestellt, und es wurde geübt, geübt, geübt. Das Ergebnis ließ sich auf dem Zeitnahmeschirm ablesen: Nicht nur das Porsche Team Manthey kann seine Autos schnell abfertigen.

Nachdem für die Porsche-Mannern nur die vierte (und



Auch dank schneller Boxenstopps aus der letzten Startreihe bis aufs Podest: Porsche

letzte) Startreihe der GTE-Pro blieb, musste im Rennen eine Topleistung des gesamten Teams her, um das Blatt zu wenden. Doch lange sah es nicht nach Besserung aus. Kevin Estre wurde von Nick Tandy im LMP1-Porsche abgeräumt, fing sich dafür auch noch eine unberechtigte Durchfahrtsstrafe ein. Hinzu kamen auch noch für beide Autos zweifelhafte Stop-and-go-Strafen wegen Verlassens der Rennstrecke. Vom Stint auf gebrauchten Reifen mal abgesehen, stimmte aber Einsatz und Speed aller vier Fahrer, die in dieser Konstellation erstmals zusammenfuhren.

An der Spitze machten der Aston Martin von Fernando Rees und der AF Corse-Ferrari

von Gianmaria Bruni und Toni Vilander die Sache unter sich aus. Das schnelle Ferrari-Duo hätte das Rennen wohl ziemlich sicher gewonnen, wenn nicht ein Mechaniker beim letzten Stopp einen folgenschweren Fehler gemacht hätte. Das bittere Ergebnis: eine einminütige Stop+Go und nur noch Platz vier für die frustrierten WEC-Meister der Saison 2014.

## Lob für Müller und Estre

Die Chance nutzten die beiden Porsche-Teams, die in der Schlussphase auf neuen Reifen verschiedene Gegner niederkämpften und sich die Podestränge 2 (Makowiecki/Lietz) und 3 (Müller/Estre) sicherten, wobei sie natürlich auch von

der Strafe für den Ferrari profitierten. Vor allem Porsche-Junior Sven Müller und McLaren-Leihgabe Kevin Estre verdienten sich für ihre Leistung das Lob von Sportchef Dr. Frank-Steffen Walliser: «Sie haben heute einen Superjob gemacht. Wenn man wie sie neu in ein eingespieltes Team kommt, sind der Druck und die Erwartungen immer sehr groß, doch wie sie damit umgegangen sind, verdient größten Respekt.»

Für das etablierte Duo Turner/Mücke, in Spa kurzfristig durch Rob Bell ergänzt, verlief das Rennen enttäuschend. Auch ein früher taktischer Stopp, um frei fahren zu können, half nicht wirklich. Ihr Aston sah das Ziel auf P5. ♦

## GTE-Am-Klasse Spa

## Favoriten setzten sich durch

**Wie in Silverstone siegte auch in Spa der Aston Martin von Pedro Lamy, Mathias Lauda und Gentleman-Fahrer Paul Dalla Lana.**

Schon im Qualifying legte man den Grundstein für den neuerlichen Erfolg in der Klasse für die aus Profis und Nichtprofis zusammengesetzten Fahrerpaarungen, als Lamy und Dalla Lana mit einer Sekunde Vorsprung in der Durchschnittszeit die Pole Position holten.

Trotz abgefahrener Reifen gelang es Ex-Formel-1-Pilot Lamy, ein kleines Polster auf die Konkurrenz herauszufahren. Dalla Lana sorgte für einen kleinen Schreckmoment, als er sich in seinem Stint drehte. Und auch Schlussfahrer Lauda musste noch mal kämpfen, denn je mehr Grip die Strecke bekam, desto mehr kämpfte der Öster-

reicher gegen den herannahenden AF-Corse-Ferrari von Emmanuel Collard, Rui Aguas und Francois Perrodo. Diesen blieb letztlich aber doch nur P2 vor den Markenkollegen aus dem SMP-Rennstall.

Führungsluft durfte auch die Larbre-Corvette von Gianluca Roda/Paolo Ruberti/Kristian

Poulsen schnupfern, aber der Däne wurde von einem LMP2-Boliden im Überrundungsverkehr touchiert und flog in die Reifenstapel – das Aus.

## Proton-Porsches auf P4 und 5

Ebenfalls nicht nach Plan lief es für die beiden Porsche 911 RSR aus dem Proton-Rennstall: Das



Zweites Rennen, zweiter Sieg: Lamy/Dalla Lana/Lauda

Dempsey-Proton-Auto von Patrick Dempsey/Patrick Long/Marco Seefried hatte beim ersten Spa-Auftritt des Hollywood-Schauspielers durchaus Podiumschancen. Aber zuerst ein Dreher von Dempsey und dann ein Dreher samt leichtem Einschlag in die Reifenstapel von Seefried warfen den dann etwas waidwunden Elfer zurück. Am Ende wurde es P5.

Einen Platz besser klassierte sich das Schwesterauto von Khaled Al Qubaisi, Klaus Bachler und Teamchef Christian Ried. «Nach der ersten Rennstunde lagen wir noch auf Podiumskurs, doch dann haben uns einige Zwischenfälle zurückgeworfen. Es gab verschiedene Kontakte mit Konkurrenten, aus denen unser 911 RSR nicht unbeschadet hervorging», analysierte Bachler die verpasste Chance aufs «Stockerl». ♦ MBR



**LANGSTRECKEN-WM/Resultate**

Spa-Francorchamps/B: 2. Mai 2015; 2. von 8 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 7,004 km  
34 Teams gestartet, 31 gewertet, Wetter/Strecke: bewölkt/trocken; Temperatur (Luft): 13 Grad

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (4)	7	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	176 Runden
2.	LMP1-H (8)	18	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+13,424
3.	LMP1-H (8)	17	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+1 Runde
4.	LMP1-H (4)	9	Albuquerque/Bonanomi/Rast	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+2 Runden
5.	LMP1-H (6)	2	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	+3 Runden
6.	LMP1-H (8)	19	Hülkenberg/Bamber/Tandy	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+3 Runden
7.	LMP1-H (4)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+8 Runden
8.	LMP1-H (6)	1	Davidson/Buemi	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	+14 Runden
9.	LMP2	38	Dolan/Evans/Tincknell	Jota Sport/Gibson 0155 - Nissan	Dunlop	+15 Runden
10.	LMP2	28	Yacamán/Derani/Gonzalez	G-Drive Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+16 Runden
11.	LMP2	43	Ragues/Webb/Amberg	Team Sard Morand/Morgan Evo - Sard	Dunlop	+17 Runden
12.	LMP2	47	Howson/Bradley/Lapierre	KCMG/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	+17 Runden
13.	LMP2	36	Panciatichi/Chatin/Capillaire	Signatech Alpine/Alpine A450b - Nissan	Dunlop	+17 Runden
14.	LMP2	42	Leventis/Watts/Kane	Strakka Racing/Dome S103 - Nissan	Michelin	+20 Runden
15.	LMP2	35	Nicolet/Merlin/Maris	Oak Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+24 Runden
16.	GTE-Pro	99	MacDowall/Rees/Stanaway	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+25 Runden
17.	GTE-Pro	92	Makowiecki/Lietz	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+25 Runden
18.	GTE-Pro	91	Müller/Estre	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+25 Runden
19.	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+25 Runden
20.	GTE-Pro	97	Turner/Mücke/Bell	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+26 Runden
21.	GTE-Pro	95	Nygaard/Sørensen/(Adam)*	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+26 Runden
22.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+26 Runden
23.	LMP2	31	Brown/van Overbeek/Fogarty	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - HPD	Dunlop	+27 Runden
24.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+28 Runden
25.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Aguas	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+28 Runden
26.	GTE-Am	72	Shaitar/Bertolini/Basov	SMP Racing/Ferrari F458 Italia	Michelin	+29 Runden
27.	GTE-Am	88	Ried/Bachler/Al Qubaisi	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+30 Runden
28.	GTE-Am	77	Dempsey/Long/Seefried	Dempsey Racing - Proton/Porsche 911 RSR	Michelin	+31 Runden
29.	GTE-Am	96	Castellacci/Goethe/Hall	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+38 Runden
30.	LMP2	30	Sharp/Dalziel/Heinemeier-Hansson	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - HPD	Dunlop	+42 Runden
31.	LMP2	26	Rusinov/Canal/Bird	G-Drive Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+52 Runden
<b>nicht klassiert</b>						
	GTE-Am	55	Cameron/Griffin/Mortimer	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+48 Runden
	GTE-Am	50	Roda/Ruberti/Poulsen	Larbre Competition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+115 Runden
	LMP1-L	4	Trummer/Luzzi/Klien	Team ByKolles/CLM P1/01 - AER	Michelin	+130 Runden

\* Jonathan Adam fuhr nur im Training, um notfalls Christoffer Nygaard (Rückenprobleme) ersetzen zu können.

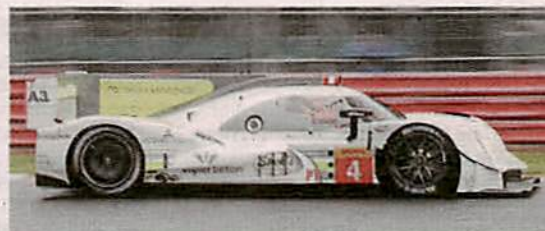
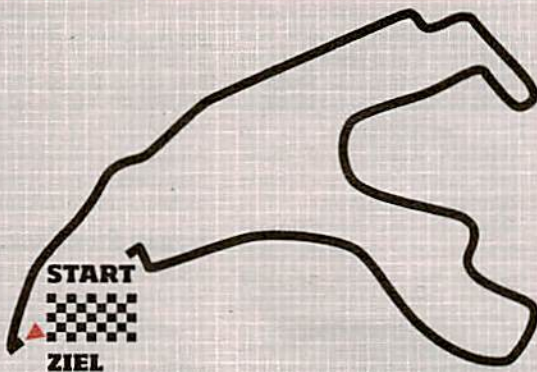
Schnellste Runde: Hartley (Porsche), Runde 5, 1:57,972 (= 213,7 km/h)

Nächstes Rennen: 13./14. Juni, Le Mans (F)

Internet: www.fiawec.com

**STRECKE**

Spa



Wieder keine Zielankunft: CLM P1/01 des Team ByKolles

**QUALIFYING**

LMP1-H/L	Durchschnittszeit	LMP2	Durchschnittszeit	GTE-Pro	Durchschnittszeit	GTE-Am	Durchschnittszeit
1. Porsche 919 Hybrid (#17)	1:54,767	1. G-Drive/Ligier (#26)	2:07,761	1. Aston Martin Racing (#99)	2:16,840	1. Aston Martin Racing (#98)	2:19,578
2. Porsche 919 Hybrid (#19)	1:55,025	2. Sard Morand/Morgan (#43)	2:08,055	2. AF Corse/Ferrari (#51)	2:16,910	2. Larbre/Corvette (#50)	2:20,694
3. Porsche 919 Hybrid (#18)	1:55,284	3. G-Drive/Ligier (#28)	2:08,258	3. Aston Martin Racing (#97)	2:17,231	3. Proton/Porsche (#88)	2:21,432
4. Audi R18 e-tron qu. (#7)	1:55,540	4. Jota/Gibson (#38)	2:08,329	4. AF Corse/Ferrari (#71)	2:17,526	4. AF Corse/Ferrari (#55)	2:21,893
5. Audi R18 e-tron qu. (#8)	1:56,541	5. Signatech/Alpine (#36)	2:08,901	5. Aston Martin Racing (#95)	2:17,757	5. AF Corse/Ferrari (#83)	2:21,958
6. Toyota TS 040 Hybrid (#1)	1:57,487	6. ESM/Ligier (#30)	2:09,989	6. Manthey/Porsche (#91)	2:18,025	6. SMP Racing/Ferrari (#72)	2:22,909
7. Toyota TS 040 Hybrid (#2)	1:57,929	7. Strakka/Dome (#42)	2:11,655	7. Manthey/Porsche (#92)	2:18,038	7. Dempsey/Porsche (#77)	2:23,303
8. Audi R18 e-tron qu. (#8)	1:58,000	8. ESM/Ligier (#31)	2:16,721			8. Aston Martin Racing (#96)	2:24,519
9. ByKolles/CLM (#4)	2:07,286	9. Oak Racing/Ligier (#35)	2:18,487				
		10. KCMG/Oreca (#47)	disqualifiziert				

**WM-STÄNDE WEC**

Fahrer LMP	
1. André Lotterer	50
Benoit Tréluyer	50
Marcel Fässler	50
4. Marc Lieb	36
Neel Jani	36
Romain Dumas	36
7. Alexander Wurz	22
Mike Conway	22
Stéphane Sarrazin	22
10. Anthony Davidson	19
Sébastien Buemi	19
12. Brendon Hartley	17
Mark Webber	17
Timo Bernhard	17

Hersteller LMP	
1. Audi	70
2. Porsche	53
3. Toyota	47

Fahrer GT	
1. Gianmaria Bruni	37
Toni Vilander	37
3. Richard Lietz	36
4. Alex MacDowall	34
Fernando Rees	34
Richie Stanaway	34
7. Frédéric Makowiecki	24
8. Davide Rigon	21
James Calado	21

Hersteller GT	
1. Aston Martin	59
2. Ferrari	58
3. Porsche	57



Tréluyer/Lotterer/Fässler (v.l.)

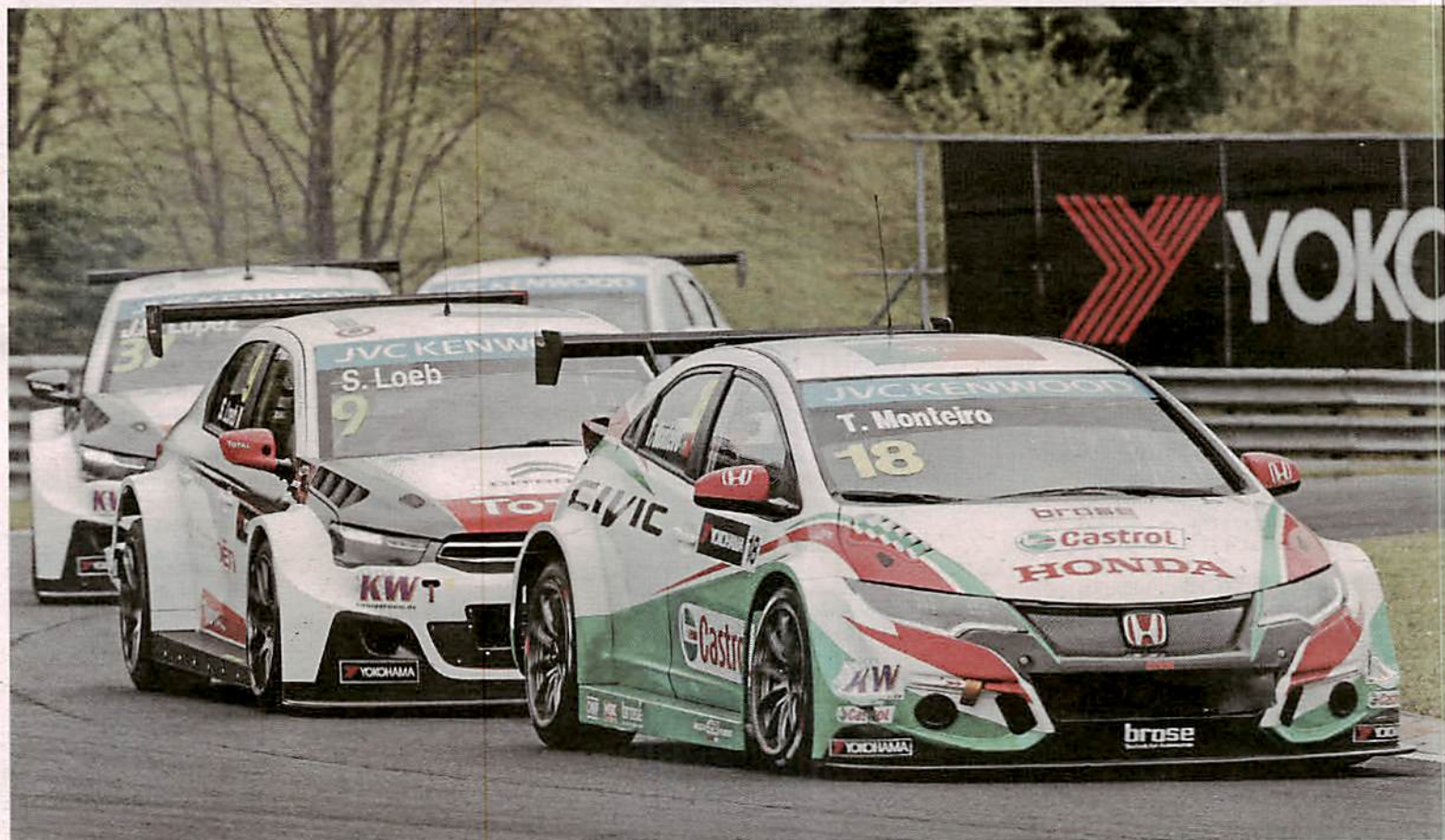


Holt in GT-Klasse auf: Lietz



Budapest

# Honda rückt näher ran



Hielt im zweiten Lauf die Citroën-Meute hinter sich: Tiago Monteiro im jetzt schnelleren Honda Civic mit komplett überarbeitetem Aerodynamikpaket

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**José María López holte beim dritten Event des Jahres seinen dritten Lauf-sieg. Honda beendet im zweiten Lauf die Citroën-Siegesserie.**

Für einige war Honda der heimliche Favorit in Ungarn. Zum ersten Mal kam das Kompensationsgewicht zum Einsatz, wobei alle außer Citroën 60 kg Ballast aus dem Auto räumen durften. Dazu sollte der verwinkelte Kurs nahe der ungarischen Hauptstadt der Charakteristik des Civic entgegenkommen.

Und last but not least brachte Honda ein sehr umfassendes Aerodynamik-Update mit an den Hungaroring, nachdem man es beim WTCC-Test am Nürburgring (siehe S. 3) einige Tage zuvor erstmals im Einsatz hatte. Allein der Wegfall der 60 kg Zusatzgewicht sollte dabei auf dem knapp 4,4 km langen Kurs rund acht Zehntelsekunden ausmachen, wurde vorab im Citroën-Lager kolportiert.

Das Qualifying brachte die für die Konkurrenz – ernüchternde Erkenntnis, dass Citroën

trotz Zusatzgewichten und einer Streckencharakteristik, die dem C-Elysée ausdrücklich nicht entgegenkommt, nicht zu schlagen ist. Erstmals in dieser Saison setzte sich Yvan Muller dabei an den Spitzenplatz, gefolgt vom überraschend stark aufgelegten Chevrolet-Privatier Hugo Valente (siehe S. 13) und den Werks-Teamkollegen López, Loeb und Ma.

## Muller zeigte Nerven

Immerhin: Mit Tiago Monteiro und Rob Huff auf den Plätzen 6 und 7 waren in den Top 7 alle vier Marken vertreten – und auf dem wenig überholfreundli-

chen Kurs fünf Nicht-Citroëns vor dem ersten Doppelwinkler in der Startaufstellung für Race 2. Inklusiv einer Honda-Pole für Norbert Michelisz.

Im ersten Durchgang merkte man Yvan Muller förmlich die Anspannung an, López endlich wieder auf der Strecke schlagen zu müssen. Beim ersten Startversuch fuhr der Franzose in die falsche Startposition und sorgte damit für Chaos dahinter. Dafür gab es eine Verwarnung – die zweite nach Marra-kesch; beim nächsten Mal geht's zehn Startplätze nach hinten.

Wohl noch geschockt von diesem Fauxpas verpatzte Muller

den dann echten Start nach einer Extra-Einführungsrunde ins um eine Runde verkürzte Rennen. López nutzte das eiskalt aus, schnappte sich von Startplatz 3 und nach kurzem Kampf mit Muller die Spitzenposition. Was für eine Ohrfeige. Denn der Argentinier war im weiteren Rennverlauf nicht mehr zu knacken, zog am Ende sogar noch mal davon.

Nach der erneuten Citroën-Demonstration lagen die Hoffnungen bei Honda auf dem zweiten Durchgang: Michelisz auf Pole, Monteiro auf SP5.

Der Ungar machte seinem Startplatz alle Ehre und erlöste

Honda und JAS mit dem ersten Saisonsieg. Und Gabriele Tarquini fuhr die schnellste Rennrunde – sogar schneller als López in Lauf eins. Mit freier Fahrt ist Honda also dabei. «Wir haben einen Fehler beim Setup fürs Qualifying gemacht», entschuldigte sich JAS-Teamchef Alessandro Mariani fast, dass man nicht schon im ersten Lauf mehr mitmischen konnte.

## Tarquini disqualifiziert

Aber: Honda muss dringend nachlegen. Das Aero-Update war ein erster Schritt, wobei sich auch zeigte, dass es sehr anfällig für dirty air, also das Fahren im Windschatten ist. Auch beim Topspeed fehlt noch ein Stück – hier ist die Motorenabteilung gefragt.

Und ein bisschen Konzentration fehlt dann eben auch vielleicht noch. Gabriele Tarquini patzte im Quali und musste zweimal von hinten losfahren. Nach dem ersten Lauf (P1) wurde er aus der Wertung genommen, weil man noch vor Beginn der Reparaturpause die Reifendrucke maß. Wenn man Citroën schlagen will, darf auch so etwas nicht passieren. ♦



Wieder Laufsieger: López-Jubel nach Lauf 1



Im zweiten Lauf weggerempelt: Lada-Pilot Huff



## Proteam

## Privatfahrer Budapest

Erstmals  
Zuschauer

Zum ersten Mal in der Geschichte der modernen Tourenwagen-WM (WTCC) seit 2005 war am Hungaroring kein Auto des Proteams am Start. Grund ist ein Zerwürfnis mit dem als Fahrer unter Vertrag stehenden Dusan Borkovic. Der 2,07-Meter-Mann passt nicht ins Honda-Cockpit und war mit den (fehlenden) Bemühungen des Teams, das zu ändern, alles anderes als einverstanden.

Außerdem wirft Borkovic Proteam vor, dass er nicht das aktuellste Material von JAS/Honda zur Verfügung gestellt bekommen hat. Als Konsequenz stieg der Serbe aus der WTCC aus und wechselte in die Tourenwagen-EM (siehe S. 14). Proteam wirft Borkovic nun umgekehrt Vertragsbruch vor. Ob und wie man sich einigt und ob Proteam einen anderen Fahrer verpflichtet, ist offen. ♦ MBR



Ohne Fahrer: Proteam-Civic

## König Norbi von Ungarn

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Norbert Michelisz hat den zahllosen einheimischen Fans, von denen viele nur wegen ihm kamen, ihren größten Wunsch erfüllt – er triumphierte im zweiten Durchgang nicht nur in der Privatwertung, sondern bescherte Honda auch den ersten Laufsieg der Saison.**

Wenn es so etwas wie einen ungarischen Nationalhelden im Motorsport gibt, dann ist das wohl Norbert Michelisz. Er war es, der mit seinen Erfolgen eine Lawine der Begeisterung in Land losgetreten hat. Die Sprechchöre wollten auch diesmal gar nicht verhallen, auf der Haupttribüne feierte ein Meer aus schwarz-oranger gekleideten Fans ihren «Norbi».

Auch wenn sich die Fahrzeugfarbe mittlerweile etwas geändert hat, der Jubel für den Mann aus der Nähe von Pécs, der fließend Deutsch spricht, ist ungebrochen. Erst recht, als er im zweiten Lauf in souveräner Manier seinen ersten Laufsieg in der TCI-Ära eingefuhr.

«Als Rennfahrer hofft man immer auf solche Szenarien», kann Michelisz, der bereits 2012



Ein Siegerstrahlen und gleichzeitig Dank an die vielen Tausend Fans: Triumphator Michelisz (M.)

einen viel umjubelten Sieg vor Heimpublikum feierte, seine Begeisterung nicht verbergen. «Ich bedanke mich bei allen,

also Team und Fans, für die Unterstützung. Obwohl ich sie nicht hören konnte, habe ich sie in jeder Runde gesehen und es war schwierig, fokussiert zu bleiben.»

Für die Privatfahrerwertung bedeutet das, dass Michelisz nun alleiniger Leader ist. Als erster Verfolger

setzt sich Tom Chilton fest, der jedoch in Ungarn für einmal im Schatten seiner Marken- und Teamkollegen stand.

## Valente überraschte

Bereits im Qualifying überraschte Hugo Valente mit seinem Campos-Cruze, als er sich auf P2 zwischen die Werks-Citroën schob.

Im ersten Durchgang schloss er als bestplatziertes Privatier auf P3 ab.



Hugo Valente

Im zweiten Lauf machte neben Michelisz auch Tom Coronel von sich reden, indem er Teamkollege Chilton nach dem Start vernaschte und seinen zweiten Platz bis ins Ziel auch nicht mehr abgab.

Völlig blass blieb in Ungarn Mehdi Bannani. Im Q2 verpasste er mit P11 – einen Platz hinter Michelisz – knapp die Reverse-Pole. Nach Privatier-P5 im ersten Lauf war im zweiten Durchgang nach technischen Problemen frühzeitig Schluss. ♦

## TOURENWAGEN-WM/Resultate

Hungaroring/H: 3. Mai 2015; 5. und 6. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 13/14 Runden à 4,381 km (= 56,953/61,334 km); Wetter/Strecke: bewölkt/trocken

## 1. Lauf (16 Fahrer gestartet, 14 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	13	24:11,868	+60 kg
2.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	13	+3,958	+60 kg
3.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	13	+10,290	0 kg
4.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	13	+11,059	+60 kg
5.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	13	+11,523	0 kg
6.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	13	+14,102	+60 kg
7.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	13	+14,805	0 kg
8.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	13	+15,548	0 kg
9.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	13	+17,642	0 kg
10.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	13	+18,104	0 kg
11.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Ellysée	13	+23,764	+60 kg
12.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	13	+35,625	0 kg
13.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	13	+45,968	0 kg
14.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	13	+48,486	0 kg

## nicht klassiert

Mikhail Kozlovskiy (RUS) Lada Vesta 6 Technik 0 kg

## disqualifiziert

Gabriele Tarquini (I) Honda Civic 13 Parc fermé 0 kg

## nicht gestartet

James Thompson (GB) Lada Vesta – – 0 kg

(P) = Privatfahrer

\* Basisgewicht: 1100 kg

## 2. Lauf (16 Fahrer gestartet, 13 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	26:00,367	0 kg
2.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	14	+7,103	0 kg
3.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	14	+9,315	0 kg
4.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	14	+10,176	0 kg
5.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	14	+11,235	+60 kg
6.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	14	+12,040	+60 kg
7.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	14	+13,065	+60 kg
8.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	14	+18,639	0 kg
9.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	14	+19,826	+60 kg
10.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	14	+30,021	0 kg
11.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	14	+38,660	0 kg
12.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	14	+42,030	0 kg
13.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	14	+1:11,284	0 kg

## nicht klassiert

Mikhail Kozlovskiy (RUS) Lada Vesta 6 Technik 0 kg

(P) Mehdi Bannani (MAR) Citroën C-Ellysée 1 Technik +60 kg

Rob Huff (GB) Lada Vesta 1 Kollision 0 kg

## nicht gestartet

James Thompson (GB) Lada Vesta – – 0 kg

## WM-Stand Fahrer

1.	López	130
2.	Loeb	96
3.	Muller	86
4.	Monteiro	58
5.	Ma	53
6.	Michelisz	47
7.	Chilton	42
8.	Tarquini	39
9.	Valente	27
10.	Bannani	26
11.	Coronel	19
12.	D'Aste	12
13.	Thompson	6
14.	Filippi	4
15.	Rydell	3
16.	Huff	3

## WM-Stand Privatfahrer

1.	Michelisz	47
2.	Chilton	43
3.	Bannani	35
4.	Valente	24
5.	D'Aste	23

## WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	269
2.	Honda	190
3.	Lada	44

## WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	56
2.	Zengo Motorsport	46
3.	Campos Racing	42
4.	Sébastien Loeb Racing	29
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	23
6.	Honda Racing Team Sweden	10

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 141,2 km/h, 2. Lauf 141,5 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf López in 1:50,783 min (= 142,4 km/h), 2. Lauf Tarquini in 1:50,356 min (= 142,9 km/h)

Nächstes Rennen: 16. Mai, Nürburgring (D)

Internet: www.fiawtcc.com



## NACHRICHTEN Start-Ziel-Sieg für die Titelverteidiger

**Super GT** Nachdem beim Auftakt noch das Lexus-Duo Caldarelli/Hirakawa gewinnen konnte, schlugen beim zweiten Lauf in Fuji die amtierenden Champions zurück. Ronnie Quintarelli und Tsugio Matsuda gelang dabei aus der Pole-Position ein Start-Ziel-Sieg. Hironobu Yasuda und João Paulo de Oliveira sorgten gar für einen Doppelsieg des Nissan GT-R. Wie in der «großen» Klasse gab es auch bei der GT300 einen Doppelsieg für Nissan: Ryuichiro Tomita, Katsumasa Chiyo und Andre Couto verwiesen dabei die Markenkollegen Mitsunori Takaboshi und Kazuki Hoshino auf P2 – gefolgt von Björn Wirdheim und Katsuyuki Hiranaka in einem Mercedes SLS auf P3. Jörg Müller und Seiji Ara holten mit ihrem BMW Z4 GT3 Klassenrang 6.

## Davison beendet Durststrecke

**V8 Supercars** Ein siegloses Jahr 2014 liegt hinter Will Davison. Doch auf dem Barbagallo Raceway nahe Perth konnte der Ex-Champion im Erebus-Mercedes endlich die Durststrecke beenden. Nachdem in den ersten beiden Rennen Mark Winterbottom (Ford) jubelte, schlug Davison im dritten Lauf Craig Lowndes, welcher um seinen 100. (!) Laufsieg kämpfte. Nach einem schwarzen Wochenende von Teamkollege Jamie Whincup übernimmt Lowndes aber zumindest die Gesamtführung.

## Zweiter Toter bei einem Bergrennen

**Bergrennen** Bereits am vorletzten Wochenende verunglückte bei einem Bergrennen in Irland der viermalige Landesmeister Simon McKinley tödlich. Er überschlug sich mehrfach mit seinem Formel-2-Rennwagen. Er hinterlässt seine Frau Deirdre und einen dreijährigen Sohn. Wie Otakar Kramsky, der beim gleichen Unfall tödlich verunglückte, war auch McKinley noch beim FIA Hillclimb Masters am Start.

## Skandinavien: 2015 weiter kleines Feld

**STCC** Mit 13 Fahrerinnen und Fahrern beginnt am Wochenende in Skövde die Saison. Titelverteidiger ist der Meister der Jahre 2013 und 2014, Thed Björk (Volvo). ♦ MBR/TBU

## Tourenwagen-EM Budapest

# Turbulenter EM-Auftakt

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Ferenc Ficza und Dusan Borkovic holten sich die Auftaktsiege in Budapest. Klassensiege für deutsche Piloten und Teams.**

Zum Erstaunen vieler Beteiligten waren nicht etwa die ehemaligen WTCC-Boliden die schnellsten Autos in Budapest, sondern die für die SMT-Klasse neu eingeführten Seat Leon Cup Racer der dritten Generation. Ob es dabei trocken oder nass war, spielte keine Rolle.

Die Pole-Position sicherte sich so Dusan Borkovic, der das Proteam in der WTCC verlasen und sich recht kurzfristig zu einem ETCC-Start entschieden hatte. Knapp dahinter rangierten mit Petr Fulin und Andreas Pfister die amtierenden TC2-Europameister respektive SMT-Vize-Europameister – ebenfalls in einem Leon Cup Racer.

### Ficza staubt Heimsieg ab

Die graue Theorie wurde im turbulenten ersten Rennlauf komplett auf den Kopf gestellt: Fulin und Borkovic kollidierten, woraufhin Fulin mit krummem Auto Speed verlor und am Ende auf P3 landete. Borkovic «wütete» weiter, und sein nächstes



Mittendrin im ETCC-Feld: Peter Rikli holte P2 und einen Klassensieg in der TC2-Kategorie

Opfer war mit Mat'o Homola ein weiterer Markenkollege.

Weil Borkovic den Slowaken in die Reifenstapel schickte, gab es eine Durchfahrtsstrafe und am Ende nur P5. Und wie aus dem Nichts führte der Georgier Davit Kajaia im TC2T-BMW von Engstler Motorsport. Doch der Rookie rutschte in der letzten Runde von der Linie, und so konnte Ferenc Ficza, Nachwuchspilot im Zengo-Team, einen Heimsieg feiern.

Im zweiten Lauf ließ Borkovic nichts anbrennen und holte einen Sieg vor dem Sieger aus Durchgang eins sowie Fulin.

Pfister kam im ersten Lauf trotz gebrochenem Dämpfer auf P3 der Klasse und P4 Gesamt ins Ziel. Nach Reparatur war in Lauf zwei mit P7/P12 aber nichts mehr zu holen.

### Doppelerfolg für Mackschin

In der TC2-Klasse wurde Michal Matejovsky seiner Favoritenrolle gerecht und holte im ersten Lauf den klaren Sieg. P8 Gesamt war gleichbedeutend mit der Pole für Lauf zwei. Kurz nach dem Start bekam der Tscheche aber einen Rammstoß von Alexandr Artemyev verpasst und fiel zurück.

Nutznieser war Peter Rikli im eigentlich klar unterlegenen, privat aufgebauten Honda Civic FD, der die Führung erbt und zum Ende gegen den herannahenden Matejovsky verteidigte. Riklis neuer Teamkollege Daniel Conrad lief jeweils auf dem dritten Klassenrang ein.

In der S1600-Klasse holte Niklas Mackschin (Ford Fiesta) aus der Nähe von Hannover einen Doppelsieg vor der amtierenden Vize-Championesse Ulrike Krafft. Titelverteidiger Gilles Bruckner holte zweimal P3, fiel beim Speed aber klar gegen Mackschin und Krafft ab. ♦

## TCR Int. Series Valencia

# Die Seat-Festspiele



Wie in WTCC-Zeiten: Oriola (l.) und Nykjaer im Clinch

Nach umfangreichen Anpassungen in der Balance of Performance (BoP) avancierten die Seat-Fahrer beim Europa-Auftakt in Valencia zu den klaren Favoriten. So machten dann auch vor allem die Craft-Bamboo- und die Target-Piloten entsprechend die Big Points unter sich aus.

Im Qualifying setzte sich Pepe Oriola (Craft-Bamboo) knapp gegen Andrea Belicchi und Stefano Comini (beide Target) durch. Im ersten Lauf nutzte der Spanier bei seinem Heimspiel diese Ausgangsposition für den ersten Saison-

sieg. Im zweiten Durchgang kämpfte Oriola wie in WTCC-Zeiten gegen Michel Nykjaer um P2, bekam aber wegen Überholens unter Safety Car eine Durchfahrtsstrafe.

Unbeirrt von den vielen Scharmützeln hinter sich holte sich Stefano Comini als erster Fahrer einen zweiten TCR-Laufsieg, womit der Schweizer nun wieder in der Gesamtwertung vorne liegt.

Hinter Nykjaer erbt Gianni Morbidelli (Honda) den letzten Podestplatz von Andrea Belicchi, der nachträglich disqualifiziert wurde. ♦ MBR

## Berg-DM Eschdorf

# Heimsieg für Hauser

Der Auftakt zur Berg-DM in Luxemburg fiel am Renntag ins Wasser. Dauerregen mischte das knapp 200 Piloten umfassende Starterfeld kräftig durch. Nur die Anwärter auf den Gesamtsieg aus dem trockenen Training behaupteten sich auch auf der nassen 1,8-km-Piste.

EM-Leader David Hauser gelang wie 2012, ebenfalls im Nassen, ein überzeugender Heimsieg vor Eric Berguerand (Lola Cosworth). Der Trainings-schnellste Sébastien Petit und sein französischer Landsmann Cyrille Frantz, beide auf Norma

BMW V8, mussten sich schon vor den Top-Tourenwagen in Acht nehmen.

Nach dem Masters bleibt Herbert Stolz (Porsche 935 II) weiter Tourenwagenkönig von Eschdorf – Gesamtrang 5. Der Tiroler musste sich jedoch gegen das Deutsche Slalom-Ass Mario Fuchs und den jungen Schweizer Thomas Kessler (beide Mitsubishi) strecken. Bemerkenswert die Leistung des jungen Georg Lang (Formel Renault) als Sieger aller 2-Liter-Formelwagen inklusive Formel 3 und Formula Master. ♦ TBU



Sieg vor Heimkulisse: David Hauser im Wolf-Prototyp



## Porsche Carrera Cup Hockenheim

## Der Traumstarter

Das Auftakt-Wochenende des Porsche Carrera Cups 2015 stand ganz im Zeichen von Christian Engelhart, der beide Rennen gewann.

Vor allem zu Beginn des ersten Rennens war kein Kraut gegen den 28-Jährigen gewachsen, was er mit einem Vorsprung von über zwei Sekunden nach nur einer einzigen Runde eindrucksvoll unterstrich. Sein Sieg war nie in Gefahr.

Im zweiten Durchgang zeigte Engelhart, dass er auch im Regen schnell ist. Allerdings musste er sich dabei vor einem Jeffrey Schmidt in Acht nehmen, der besonders in der letzten Runde noch einmal alles versuchte, die Führung an sich zu reißen. Aber der MRS-Pilot rettete auch seinen zweiten Triumph ins Ziel.

## Ammermüller/Thiim bestraft

«Das Wochenende war klasse, besser konnte es nicht laufen», strahlte Engelhart. Sein Teamchef Karsten Molitor war nicht wirklich überrascht: «Die Kombination Engelhart, MRS und Hockenheim war schon immer



Auch im Regen vorn: Engelhart vor dem starken Schmidt

stark, schließlich hat Christian hier 2010 mit uns auch seinen ersten Porsche-Sieg errungen.»

Weniger gut erging es im Badischen den Titel-Mitfavoriten Nicki Thiim und Michael Ammermüller. Thiim verpasste das obligatorische Wiegen nach dem Qualifying und wurde deshalb disqualifiziert. Im ersten Lauf schied er nach einem Unfall mit Neuling Alex Toril aus, in Durchgang zwei sah der Däne die Zielflagge als Elfter.

Michael Ammermüller erlebte ebenfalls einen eher suboptimalen Saisonstart. Der Disqualifikation in Lauf eins folgte

P7 in Rennen zwei. «Ich bin eine meiner Meinung nach nicht berechnete Durchfahrtsstrafe zu spät angetreten und wurde deshalb aus der Wertung genommen», grummelte der Bayer. Den Kopf will der Lechner-Schützling nach der Hockenheim-Enttäuschung dennoch nicht in den Sand stecken: «Im vergangenen Jahr war mein Auftakt noch schlechter, und am Ende fehlten mir für den Titelgewinn gerade einmal zwei Punkte. Noch ist also alles möglich, und ich werde beim nächsten Rennen auf der Nordschleife wieder voll angreifen.» ♦ AL

## Audi Sport TT Cup Hockenheim

## Auftakt gelungen



Historischer erster Sieger im Audi Sport TT Cup: Marc Coleselli

Marc Coleselli und Dennis Marschall hießen die ersten beiden Laufsieger des neuen Audi Sport TT Cups. Tanner Foust bester von sechs Gaststärkern.

24 mal 310 PS – so lautet die Erfolg versprechende Formel für den neuen Markenpokal im Rahmen der DTM. Dementsprechend gespannt durfte man auf die Premiere des legitimen Scirocco-Cup-Nachfolgers sein. Und die hielt dann auch, was sie versprach. In bester Cup-Manier wurde sich bis aufs Blech

bekämpft. Historischer erster Rennsieger im Audi-Markenpokal wurde Marc Coleselli. Der Österreicher zog an Polemann Nicolaj Møller Madsen vorbei und fuhr einem ungeführten Sieg entgegen.

Hinter Møller Madsen auf P2 komplettierte Formel-Umsteiger Dennis Marschall das Podest. Der Sohn von «Mister Markenpokal» Thomas Marschall (u.a. dreimal Meister im Seat Leon Supercopa) machte es am Sonntag sogar noch besser: Bei widrigen Bedingungen setzte er sich gegen Møller

Madsen, dem erneut nur P2 blieb, und Alexis van de Poele, dem Sohn des DTM-Meisters von 1987, knapp durch. Vortagesieger Coleselli fuhr auf P4. Striezel-Sohn Ferdinand Stuck fiel im Samstagsrennen gleich aus, kam von Startplatz 6 im Sonntagsrennen aber noch auf den zehnten Platz.

## Michl: «Großartiger Auftakt»

Unter den Gaststärkern kam es zum Aufeinandertreffen der Rallycross-Cracks Tanner Foust und Toomas Heikkinen, wobei der US-Amerikaner in beiden Läufen die Nase klar vorn hatte.

Marschall reist als Tabellenführer vom Auftakt-Event des neuen Cups ab, der am Norisring Ende Juni zum zweiten Mal im DTM-Rahmen gastiert. «Das ganze Wochenende ist perfekt gelaufen. Gestern Rang drei, heute der Sieg. Darauf kann man aufbauen für die Saison», resümierte Marschall.

Nicht nur der Leader, auch Cup-Leiter Rolf Michl war mit der Premiere des Markenpokals hochzufrieden: «Das war ein großartiger Auftakt für den Audi Sport TT Cup.» ♦ MBR

## NASCAR Talladega

## Junior ließ «Earnhardt County» wieder jubeln

Dale Earnhardt Jr. und Jimmie Johnson haben in Talladega einen Doppelsieg für den Hendrick-Rennstall eingefahren. Nach einem «Big One» mit 15 beteiligten Autos musste das Rennen kurz unterbrochen werden.

Wenn man sich auf eines verlassen kann, dann wohl auf den «Big One» auf dem Super-Speedway von Talladega. Diesmal wurde die Massenkarambolage im ultraschnellen Trioval von Trevor Bayne ausgelöst, der sich im Sandwich zwischen zwei Autos befand und ausgangs Turn 2 die Kontrolle über seinen Wood-Ford verlor.

Insgesamt 15 Autos, unter anderem die von Kasey Kahne, Kyle Larson und Greg Biffle, waren darin verwickelt. Es folgte eine kurze Rot-Unterbrechung, um die Trümmer von der Strecke zu entfernen. Während Larson und Bayne sofort raus waren, konnten Biffle, Kahne und die anderen betroffenen Fahrer zumindest im späteren Rennverlauf nochmals die Reise aufnehmen.

Dieser Verlauf war bestimmt von den verschont gebliebenen Hendrick-Piloten: Jeff Gordon, Jimmie Johnson und Dale Earnhardt Jr. sammelten im 188. Rennen langen Rennen insgesamt 164 Führungsrunden.

Pechvogel war dann einmal mehr Jeff Gordon. Dass er mit abgenutzten Reifen einmal zu schnell in die Boxengasse schoss und sich eine Strafe einfiel, ist noch unter der Kategorie «selbst schuld» einzuordnen. Dass er bei seiner Aufholjagd in einen Crash verwickelt wurde, dazu konnte der vierfache Champ, der von der Pole gestartet war, nichts.

## Blaney bester Ford-Pilot

So machten Junior und Sixpack den Sieg unter sich aus. In «Earnhardt County» Talladega, das seit 2004 auf einen Earnhardt-Sieg wartete, war die Zieleinfahrt dann wie eine Erlösung. Endlich jubelte wieder «ihr» Held, der in der Schlussphase von Johnson nach hinten abgeschirmt wurde. «Ich kann nicht in Worte fassen, wie ich mich momentan fühle. Alles läuft momentan bestens, sowohl in meinem Privatleben als auch auf der Rennstrecke», sagte der glückliche Gewinner.

Für Earnhardt, der die Saison stark begonnen hat, war es zudem der erste Sieg des Jahres, womit auch er das Chase-Ticket sicher haben dürfte.

Bemerkenswert: Sein mit Abstand bestes Sprint-Cup-Ergebnis feierte mit P4 Ryan Blaney (21), Sohn von NASCAR-Legende Dave Blaney. ♦ MBR/WM



Bejubelte endlich ersten Saisonsieg: Dale Earnhardt Jr.

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Talladega/Alabama (USA): 188 Rdn. à 4,290 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken  
1. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 2. Jimmie Johnson (Chevrolet); 3. Paul Menard (Chevrolet); 4. Ryan Blaney (Ford); 5. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 6. Sam Hornish Jr. (Ford); 7. Ryan Newman (Chevrolet); 8. Kevin Harvick (Chevrolet); 9. Denny Hamlin (Toyota); 10. Josh Wise (Ford); 11. Jamie McMurray (Chevrolet); 12. Kurt Busch (Chevrolet); 13. Cole Whitt (Ford); 14. J. J. Yeley (Toyota); 15. Aric Almirola (Ford); 16. Alex Bowman (Chevrolet); 17. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 18. Matt DiBenedetto (Toyota); 19. Tony Stewart (Chevrolet); 20. David Gilliland (Ford); 21. Danica Patrick (Chevrolet); 22. Brad Keselowski (Ford); 23. Justin Allgaier (Chevrolet); 24. Chris Buescher (Ford); 25. Matt Kenseth (Toyota); 26. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 27. Bobby Labonte (Ford); 28. Casey Mears (Chevrolet); 29. Michael Annett (Chevrolet); 30. Clint Bowyer (Toyota); 31. Jeff Gordon (Chevrolet); 32. Carl Edwards (Toyota); 33. Joey Logano (Ford).  
Stand nach 10 von 36 Rennen: 1. Harvick 394 Punkte; 2. Truex Jr. 354; 3. Johnson 342; 4. Logano 335; 5. Earnhardt Jr. 319; 6. Keselowski 305; 7. McMurray 297; 8. Kenseth 292; 9. Kahne 286; 10. Hamlin 281; 11. Menard 280; 12. Almirola 279; 13. Gordon 277.

Nächstes Rennen: 9. Mai, Kansas City/Kansas (USA)  
Internet: www.nascar.com



Hockenheim 1

# Audi wechselt dich



Samstag: Green Sieger im Audi RS 5 DTM



Sonntag: Ekström ließ im Regen die Konkurrenz hinter sich - inklusive Audi-Kollege Mortara (ganz rechts)

Von ARNO WESTER

**Die Ingolstädter stellten die ersten beiden Sieger der neuen Saison. Im neuen Samstagsrennen gewann Jamie Green, sonntags Mattias Ekström. Meister BMW enttäuschte.**

Die Premiere des neuen Qualifying-Formats bei der 300. DTM/ITC-Veranstaltung hielt das, was man sich davon versprochen hatte. Erstmals in der nun 29-jährigen DTM-Historie wurden zwei Pole-Setter ermittelt, was für zusätzliche Spannung sorgte. Und in der Tat hatten es die jeweils nur 20-minütigen Zeittrainings in sich. Der zweimalige DTM-Champ Mattias Ekström hatte es zuvor auf den Punkt gebracht, als er treffend feststellte: «Eine freie Runde zu erwischen, wird wichtiger denn je. Am Funk wird es Staumeldungen geben wie sonst nur bei Antenne Bayern.»

Tatsächlich klagten nachher einige Fahrer darüber, auf ihrer schnellsten Runde behindert worden zu sein. Es stellte sich nämlich sehr schnell heraus, dass nur die jeweils erste gefahrene schnelle Hockenheim-Runde auf den Hankook-Einheitsreifen den gewünschten

Erfolg brachte. Und dafür musste alles passen.

## Greens erste Audi-Triumphe

Perfekt lief es ausgerechnet für Rosberg-Pilot Jamie Green, der zuletzt am 2. September 2006 aus eigener Kraft auf den besten Startplatz gefahren war. Danach hatte der Brit in Oschersleben 2013 eine Pole von Bruno Spengler wegen einer Rückversetzung geerbt. Green war im ersten Qualifying bei der 19. Trainingsbestzeit (Rekord) von Audi in Hockenheim 0,116 Sekunden schneller als «Sternfahrer» Pascal Wehrlein. Dahinter lagen weitere sechs Fahrer innerhalb von nur 26 Tausendstelsekunden! BMW-Neuling Tom Blomqvist staunte, dass seine respektable Zeit nur für Startplatz 8 reichte. Auch DTM-Gast Gerhard Berger war angehen von der enormen Leistungsdichte, die es so nur noch in der NASCAR gibt.

Dass alles perfekt laufen muss, um auch im zweiten Rennen ganz vorne zu stehen, erlebte Green auf unliebsame Art und Weise. Er fühlte sich von Maxi Götz (HWA-Mercedes) auf seiner schnellsten Runde behindert und landete deshalb nur auf Rang 19! Dagegen hatten seine Markenkollegen Mike

Rockenfeller (Phoenix) und Ekström (Abt) auf abtrocknender Piste das richtige Timing und durften als Belohnung aus der ersten Reihe starten. Titelverteidiger Marco Wittmann (RMG-BMW), der in der ersten Quali-Sitzung nur Rang 14 belegte, stand für Lauf zwei gemeinsam mit Edoardo Mortara (Abt-Audi) in Reihe zwei. Weil Gary Paffett (P8) wegen einer Regelwidrigkeit ans Ende des Starterfeldes verbannt wurde, war Robert Wickens auf Startplatz 9 bester Mercedes-Fahrer.

Neben Paffett, der gleich zweimal bestraft wurde, mussten auch Augusto Farfus, der ausgerechnet in seinem neu gebrandeten Shell-BMW zu wenig Sprit im Tank hatte, sowie Miguel Molina und Adrien Tambay (beide Audi) ihre Hoffnung auf eine gute Platzierung wegen Rückversetzungen vorzeitig begraben.

Green nutzte im ersten Rennen am Samstag die Gunst der Stunde und ließ sich auch durch zwei Safety-Car-Phasen (wegen gestrandeter Fahrzeuge) nicht aus der Ruhe bringen. Der Brit agierte äußerst souverän und ließ zu keiner Zeit etwas anbrennen. Wehrlein, der Teamkollege Paul di Resta kurz vor Schluss das Nachsehen gab,

hatte im Ziel 2,3 Sekunden Rückstand. Hinter Mortara, Rockenfeller und Nico Müller (alle Audi) führte Maxime Martin auf P7 ein BMW-Quintett an, das mit den Reifen (kein Gefühl) haderte. BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt hoffte, dass seine Schützlinge das vorhandene Potenzial im zweiten Rennen besser nutzen würden.

## Ekström, der Regenmeister

Zunächst sah es auch ganz danach aus, denn Wittmann stürmte schon nach wenigen Kilometern an Rockenfeller und Ekström vorbei an die Spitze. Auf noch trockener Strecke konterte der Schwede und eroberte in Runde vier wieder die Führung. Fünf weitere Umläufe später wurden Regentropfen gemeldet. Diese sorgten dafür, dass die ersten Fahrer in Runde 12 zum vorgeschriebenen Reifenwechsel kamen.

Als zwei Umläufe später alle Piloten Regenreifen aufgezogen hatten, lag Mortara vor Ekström, Wittmann, Martin Tomczyk, Rockenfeller, Spengler und Wickens. Es dauerte allerdings nur drei Runden, bis Ekström wieder an der Spitze lag. Seine ganze Klasse demonstrierte der Schwede, als er seine

Verfolger Mortara und Wittmann bei den «Wasserspielen» in den Runden 21 bis 23 um weitere 2,7 bzw. 6,4 Sekunden distanzierte. In dieser Phase legte der überragende Abt-Pilot den Grundstein zum späteren dritten Sieg in den saisonübergreifend letzten vier Rennen.

Ebenso beeindruckend wie Ekström war Paffett unterwegs. Der Ex-Champion kämpfte sich bravurös nach vorne, machte dabei 20(!) Plätze gut und hätte kurz vor dem Ziel fast noch Mortara abgefangen. «Gary und sein ART-Team haben einen überragenden Job gemacht», meinte Mercedes-AMG DTM-Teamchef Ulrich Fritz, der sich zudem darüber freute, «dass wir bei allen Bedingungen unsere Wettbewerbsfähigkeit gezeigt haben».

Während seinem Schützling nur 0,8 Sekunden zu P2 fehlten, lagen die beiden BMW-Piloten Tomczyk und Wittmann auf den Plätzen vier und fünf mehr als 18 bzw. 28 Sekunden zurück. Es bleibt abzuwarten, ob BMW - wie Experten meinen - aktuell hinter Audi und Mercedes nur die dritte Kraft ist. In jedem Fall müssen sich die Bayern im Qualifying steigern, damit der erste Podestplatz schon am Lausitzring machbar wird. ♦





Neuerungen 2015

# Detailarbeit nötig

Von ARNO WESTER

Die DTM-Dachorganisation ITR und der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) haben offensichtlich vieles richtig gemacht. Das neue Quali- und Rennformat in der DTM ist überschaubar und spannend. Doch es gilt noch Details zu verbessern.



Paffett: Seine Rückversetzung nahm Chance auf Sonntagsieg

Samstag: Tomczyk (r.) riss Paffett (nicht im Bild) und Auer (l.) mit raus



Green: Sonntags punktlos



Wittmann: Sonntags P5 im Regen



Paffett: Sauer auf Erzfeind Tomczyk

«Was mich am meisten freut, und egal mit wem man spricht, ist die positive Stimmung. Alle sind der Meinung, wir (die ITR, die Hersteller, der DMSB, d. Red.) sind auf dem richtigen Weg. Die beiden Rennen haben uns dabei natürlich in die Karten gespielt», sagte DTM-Chef Hans Werner Aufrecht im MSA-Gespräch: «Mir sind Dinge aufgefallen, die eine Wichtigkeit bekommen. Wir versuchen, das Programm dahingehend aufzuwerten, dass der Zuschauer einen Mehrwert hat.»

Was Aufrecht meint: Das Auftreten der FIA Rallycross-WM hat in Hockenheim für viel Spektakel gesorgt und die Fans trotz schlechten Wetters bei Laune gehalten. Laut Aufrecht wird diese Serie auch in Zukunft ein fester Bestandteil im DTM-Rahmenprogramm sein. Nicht zu vergessen die Rennen

der Formel-3-EM sowie der Markenpokale von Audi und Porsche, die für hohen Unterhaltungswert sorgen.

Auch das Geschehen auf der ARD-Chartbühne hat vor allem die jüngeren Fans unter den rund 5000 Besuchern im Fahrerlager begeistert. Diese Mischung ist offenbar nach dem Geschmack vieler, die das alles für das gleiche Eintrittsgeld erleben wie in der vergangenen Saison, als lediglich am Sonntag groß die Post abging.

«Ich glaube, die Ampeln stehen für uns auf Grün. Das war ein Wochenende voller Action und für die Fans beste Unterhaltung», resümierte ITR-Vorstand und DTM-Teamchef Hans-Jürgen Abt. Der sich aber nicht auf den Lorbeeren ausruhen will: «Wir müssen weiter hart für den Erfolg arbeiten.»

Gemeint war damit gewiss auch die ein oder andere Diskussion im Fahrerlager. So beispielsweise das Arbeiten an den Fahrzeugen, das nach dem Willen der Verantwortlichen in der Nacht von Samstag auf Sonntag für elf Stunden ruhen soll. Das sorgte bei einigen Teams, deren Fahrzeuge nach dem ersten Rennen stark beschädigt waren, für Unmut. Sie verlangen ein Überdenken dieser Regeln.

## Kopfschütteln für Strafenregel

Eine weitere Maßnahme sorgte für noch mehr Kopfschütteln: Zwei Fahrer, die für das gleiche Vergehen bestraft und ans Ende des Starterfeldes verbannt werden, werden dort in der Reihenfolge ihrer Startnummern neu platziert. Das bedeutet: Wer die niedrigere Zahl hat, steht generell um einen Platz besser da. ♦

## NACHGEHAKT BEI Mattias Ekström

(36/S), der Sonntagsieger von Hockenheim und dienstälteste DTM-Pilot über seinen Erfolg und das neue Format.



Von ARNO WESTER

? Am Samstag lief bei dir nicht alles nach Wunsch. Was habt ihr für Qualifying und Rennen am Sonntag geändert? Viele Kleinigkeiten am Setup.

? Was war der Schlüssel zu deinem Erfolg am Sonntag? Dass wir sonntags nach dem Qualifying nichts mehr geändert haben. Das Auto hat das getan, was ich wollte. Zudem waren die Bedingungen sehr schwierig – da zählt sich die Erfahrung der alten Hasen aus!

? Warum bist du erst eine Runde nach deinem Abt-Teamkollegen Edo Mortara zum Reifenwechsel an die Box gekommen? Ich habe meinem Ingenieur (Florian Modlinger, d. Red.) nicht gesagt, dass ich reinkommen werde. Insofern war es meine

Entscheidung, über die man aber sicher diskutieren kann.

? War es sinnvoll, sich nur auf die DTM zu konzentrieren und nicht auch noch in der FIA Rallycross-WM an den Start zu gehen? Für mich hat die DTM Priorität. Da erneut Meister zu werden, dafür kämpfe ich jeden Tag.

? Was hat dir am ersten DTM-Wochenende 2015 besonders gefallen? Die Rallycross-WM war Vor- oder Nachspeise, die DTM der Hauptgang. Die Kombination begeistert die Fans.

? Wie gefällt dir das neue Rennformat? Das ist genau nach meinem Geschmack. Vor allem, weil wir jetzt zwei Rennen pro Wochenende fahren. Dadurch habe ich die Möglichkeit, ein schlechtes Ergebnis (wie P12 am Samstag) sofort zu korrigieren.

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARNO WESTER

Unter den Augen des zehnmaligen FI-Siegers **Gerhard Berger** (55) verlief die DTM-Premiere seines Neffen **Lucas Auer** (20) alles andere als glücklich. Der neue Mercedes-DTM-Werksfahrer musste das erste Rennen nach einer unverschuldeten Kollision vorzeitig beenden. An Lauf zwei nahm der Österreicher erst gar nicht teil, weil er auf dem Weg in die Startaufstellung im Kiesbett landete.

◆◆◆ **Ellen Lohr** (50), die einzige Frau, die je in einem DTM-Rennen triumphierte, ist stocksauer auf Audi-Pilot **Timo Scheider** (36). Der Champ von 2008/09 hatte in «Bild» gelästert, dass Frauen ins Fahrerlager und nicht ans Steuer gehören. Die Antwort von Lohr: «Der bekommt wohl zu wenig Sauerstoff auf dem Berg, auf dem er wohnt.»

◆◆◆ Audi Motorsportchef **Wolfgang Ullrich** (64) und Audi-Entwicklungschef **Ulrich**

**Hackenberg** (64) kamen direkt aus Spa nach Hockenheim. Dort feierten sie am Sonntag mit dem Rest der Audianer den dritten Audi-Triumph (DTM/WEC/DTM) in weniger als 24 Stunden.

◆◆◆ 710000 Zuschauer und 71 Prozent Marktanteil bedeuteten Rang drei der ARD-Sendungen von insgesamt zwölf am vergangenen Samstag bis 1700 Uhr. Damit wurde das erste Ziel erreicht, die Zahlen beim Hockheimer 2014 an gleicher Stelle (580000/5,8 Prozent) zu verbessern.



Timo Scheider

## KOMPAKT

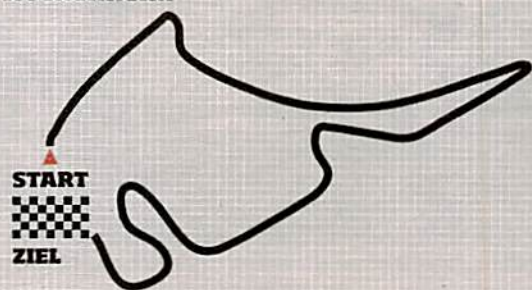
»» **Rennkalender 2015** Was MSA-Leser bereits in der letzten Ausgabe lesen konnten, hat DTM-Chef Hans Werner Aufrecht am Rande des Saisonauftakts in Hockenheim bestätigt: den angedachten zehnten DTM-Event wird es 2015 definitiv nicht geben. Dafür hätten die Hersteller oder die DTM-Dachorganisation ITR einen gut siebenstelligen Euro-Betrag aufreiben müssen. Das war in der Kürze der Zeit nicht möglich. Allerdings steht immer noch eine Terminverlegung im Raum. Die für Ende September geplanten Nürburgring-Rennen könnten stattdessen am 18./19. Juli über die Bühne gehen. Das wünscht auch DTM-TV-Partner ARD. An beiden Tagen will sie die Live-Übertragung aus der Eifel mit der Berichterstattung über die Tour de France koppeln. Der Radklassiker garantiert stets hohe Einschaltquoten. ♦ AW



## DTM

## STRECKE

## Hockenheim



## Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

**Start:** Green geht von der Pole-Position in Führung und baut sie sofort drastisch aus.

**1. Runde:** Di Resta schiebt sich vorbei an Mortara auf Rang drei hinter dem zweitplatzierten Wehrlein.

**2. Runde:** Scheiders 150. DTM-Rennen ist schon vorbei, nachdem er in eine Kollision von Wickens und Blomqvist verwickelt worden war. Dabei wurde Scheider am linken Handgelenk verletzt. Und sein Audi war wegen Lenkungsbruch nicht mehr fahrbar. Reihenfolge P1-P10: Green, Wehrlein, Di Resta, Mortara, Rockenfeller, Müller, Wittmann, Tambay, Martin.

**3. Runde:** Di Resta verdrängt Wehrlein von P2.

**12. Runde:** Safety Car nach Juncadella-Crash.

**14. Runde:** Green nach dem Restart weiter vorne.

**15. Runde:** Tomczyk verbremst sich, rammt Paffett, und Auer knallt ihm drauf – das Aus für die drei. Und wieder Safety Car.

**17. Runde:** Green auch nach Restart 2 weiter Erster.

**Ziel:** Green P1, Wehrlein P2.

## Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

**Start:** Ekström nimmt Pole-Mann Rockenfeller sofort die Führung ab.

**1. Runde:** Wittmann (3.) überholt erst Rockenfeller, dann auch noch Ekström und ist neuer Leader.

**4. Runde:** Mit Klappflügel-Einsatz (DRS ab Runde 3 erlaubt) verdrängt Ekström Wittmann von der Spitze.

**13. Runde:** Ekström, der einen Umlauf nach Mortara von Slicks auf die längst nötigen Regenreifen gewechselt hat, reiht sich auf P5 hinter dem Audi-Kollegen wieder ein. DRS ist im Regen nicht mehr erlaubt.

**14. Runde:** Molina (1.), Felix da Costa (2.), Scheider (3.) holen zuletzt Regenpneus.

Mortara führt vor Ekström.

**18. Runde:** Ekström geht an Mortara vorbei in Front.

**21. Runde:** Der vorstürmende Paffett rempelt sich an Spengler vorbei auf P6.

**28. Runde:** Paffett, mittlerweile Vierter, erobert von Tomczyk den dritten Rang.

**34. Runde:** Vietoris dreht Scheider im Duell um P11.

**Ziel:** Ekström-Sieg vor Mortara und Paffett. Nur P13 für Samstagsieger Green.

## Stand Fahrer

1. Mortara	30
2. Ekström	25
3. Green	25
4. Wehrlein	22
5. Rockenfeller	18
6. Di Resta	15
7. Paffett	15
8. Tomczyk	12
9. Wittmann	12
10. Müller	8

## MSa-Rookiewertung\*\*

1. Götz	50
2. Blomqvist	18
3. Auer	0

\*\* inoffizielle Wertung

## Stand Hersteller

1. Audi	106
2. Mercedes-Benz	58
3. BMW	38

## Stand Teams

1. Audi/Rosberg	33
2. Audi/Abt	30
3. Audi/Abt Sportline	25
4. Mercedes/HWA 1	22
5. Mercedes/HWA 2	21
6. Audi/Phoenix	18
7. BMW Team RMG	18



Tabellenführer: Mortara

## DEUTSCHE TOURENWAGEN-MASTERS/Resultate/1. Lauf

Hockenheim (D): 2. Mai 2015; 1. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 26 Runden à 4,574 km; 24 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken

Fahrer	Fahrzeug	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>1</sup>	BS <sup>2</sup>	P
1. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	Rosberg	26	42:47,133	-	1:34,774	1	0	25
2. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	HWA	26	+2,327	-	1:35,062	2	0	18
3. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	HWA	26	+3,221	-	1:34,751	5	0	15
4. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	Abt	26	+3,930	-	1:35,024	3	0	12
5. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	Phoenix	26	+4,667	-	1:34,871	6	0	10
6. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	Rosberg	26	+5,203	-	1:34,920	4	0	8
7. Maxime Martin (B)	BMW M4	RMG	26	+11,140	-	1:35,472	11	0	6
8. Timo Glock (D)	BMW M4	MTEK	26	+13,840	-	1:35,191	20	0	4
9. Marco Wittmann (D)	BMW M4	RMG	26	+14,465	-	1:34,967	14	0	2
10. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	RBM	26	+15,458	-	1:35,136	23*	0	1
11. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	MTEK	26	+15,968	-	1:35,577	17	0	0
12. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	Abt	26	+16,247	-	1:34,928	10	1	0
13. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	Schnitzer	26	+18,233	-	1:36,160	15	0	0
14. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	HWA	26	+20,797	-	1:35,699	16	0	0
15. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	Abt	26	+25,038	-	1:34,903	7	0	0
16. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	Mücke	26	+25,434	-	1:36,177	19	0	0
Nicht klassiert:									
Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	ART	16	+10 Rdn.	Kollision	1:36,212	22	0	-
Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	ART	15	+11 Rdn.	Kollision	1:35,765	24*	0	-
Martin Tomczyk (D)	BMW M4	Schnitzer	15	+11 Rdn.	Kollision	1:35,609	18	0	-
Miguel Molina (E)	Audi RS 5	Abt	10	+16 Rdn.	Kollision	1:36,596	9	0	-
Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	Mücke	9	+17 Rdn.	Kollision	1:36,189	13	0	-
Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	RBM	6	+20 Rdn.	Aufgabe	1:38,267	8	0	-
Timo Scheider (D)	Audi RS 5	Phoenix	1	+25 Rdn.	Kollision	-	12	0	-
Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	HWA	1	+25 Rdn.	Kollision	-	21	0	-

\* Rückversetzung ans Ende der Startaufstellung

<sup>1</sup> Startplatz

<sup>2</sup> Boxenstopp (Reifenwechsel)

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze entscheidet. Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.

Durchschnittstempo des Siegers: 166,772 km/h

Schnellste Runde: Di Resta, 3. Runde, in 1:34,751 min (= 173,786 km/h)

## DEUTSCHE TOURENWAGEN-MASTERS/Resultate/2. Lauf

Hockenheim (D): 3. Mai 2015; 2. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 35 Runden à 4,574 km; 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Strecke: einsetzender Regen

Fahrer	Fahrzeug	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>1</sup>	BS <sup>2</sup>	P
1. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	Abt	35	1:02:43,856	-	1:35,810	2	1	25
2. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	Abt	35	+7,361	-	1:35,923	4	1	18
3. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	ART	35	+8,171	-	1:36,092	23***	1	15
4. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	Schnitzer	35	+18,785	-	1:35,917	6	1	12
5. Marco Wittmann (D)	BMW M4	RMG	35	+28,929	-	1:35,983	3	1	10
6. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	Phoenix	35	+29,819	-	1:35,939	1	1	8
7. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	HWA	35	+30,678	-	1:36,185	9	1	6
8. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	HWA	35	+34,085	-	1:36,429	15	1	4
9. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	MTEK	35	+38,929	-	1:36,053	12	1	2
10. Timo Glock (D)	BMW M4	MTEK	35	+39,812	-	1:36,392	14	1	1
11. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	HWA	35	+42,630	-	1:36,377	20	1	0
12. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	Phoenix	35	+46,180	-	1:35,766	11	1	0
13. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	Rosberg	35	+48,527	-	1:36,283	17	1	0
14. Maxime Martin (B)	BMW M4	RMG	35	+49,838	-	1:36,548	8	1	0
15. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	Mücke	35	+50,379	-	1:36,170	21	1	0
16. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	Mücke	35	+53,207	-	1:36,706	19	1	0
17. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	RBM	35	+1:06,932	-	1:35,980	22**	1	0
18. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	Abt	35	+1:11,439	-	1:36,211	5*	1	0
19. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	Rosberg	35	+1:12,182	-	1:36,292	13	1	0
20. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	RBM	35	+1:21,578	-	1:36,389	16**	1	0
21. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	Schnitzer	35	+1:29,198	-	1:36,471	7	1	0
22. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	HWA	35	+4,163	-	1:36,492	10	1	0
Nicht klassiert:									
Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	Abt	12	+23 Rdn.	-	1:36,778	24***	0	0
Nicht gestartet:									
Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	ART	-	-	Unfall	-	18	-	-

\* um 3 Plätze zurückversetzt \*\* um 5 Plätze zurückversetzt \*\*\* ans Ende des Feldes zurückversetzt

<sup>1</sup> Startplatz

<sup>2</sup> Boxenstopp (Reifenwechsel)

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze entscheidet. Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben, bei dem die Reifen gewechselt werden müssen.

Durchschnittstempo des Siegers: 153,121 km/h

Schnellste Runde: Scheider, 8. Runde, in 1:35,766 min (= 171,944 km/h)

Nächstes Rennen: 30./31. Mai 2015, Lausitzring (D)

Internet: www.dtm.com



DRM/Rallye Masters - Sulinger Land

# Des Meisters neues Polster

Von MICHAEL HEIMRICH

**Ohne seinen schärfsten Titelkonkurrenten am Start geriet der Sieg bei der Rallye Sulinger Land zur Pflichtübung für Titelverteidiger Ruben Zeltner.**

Ruben Zeltner wusste, was die Stunde geschlagen hatte. Weil sowohl Mark Wallenwein, als auch Skoda-Markenkollege Fabian Kreim die Rallye Sulinger Land als Streichresultat in der ersten Saisonhälfte der Deutschen Rallye-Meisterschaft

(DRM) nutzen, geriet der Sieg zur Pflichtübung.

Die erste Bestzeit fiel aufgrund des hohen Schotteranteils noch in die Hände der Gegner, doch anschließend war kein Kraut mehr gegen den Porsche-Piloten gewachsen. Acht von elf möglichen Bestzeiten gingen an Zeltner, der den Gesamtsieg überlegen vor Hermann Gassner (Mitsubishi Lancer Evo 8) einfahren konnte.

«Bevor Wallenwein und Kreim bei den nächsten Läufen mit dem neuen Fabia R5 kommen, mussten wir möglichst

viele Punkte mitnehmen», erklärte Zeltner, der durch den Einsatz der neuesten Skoda-Flitzer mehr Druck seitens seiner direkten Titelkonkurrenten erwartet.

Gassner hatte früh erkannt, dass er gegen Zeltner erneut den Kürzeren ziehen würde, konnte aber als Zweiter viele Punkte sammeln und so den Rückstand auf Renault-Pilot Carsten Mohe, Tabellenführer im ADAC Rallye Masters, klar verkürzen. Der Weg für ihn war nach den frühen Bremsproblemen von Mitsubishi-Marken-

kollege Raphael Ramonat frei, der auf WP 5 ausrollte.

Hinter Gassner, der mit seinem Gruppe-H-Auto in der DRM nicht punktberechtigt ist, präsentierte sich Frank Färber in aufstrebender Form und unterstrich mit zwei WP-Bestzeiten, dass er im wieder einsatzfähigen Peugeot 207 S2000 zur Spitzengruppe zählt.

**Knackers tolles Debüt**

Freud und Leid überwogen dagegen bei Patrick Pusch. Lange Zeit hatte der Citroën-Pilot als bester Pilot auf einem frontge-

triebenen Fahrzeug auf P4 gelegen. Doch auf der letzten Prüfung streikte der Turbolader. Am Ende blieb nur P8. Immerhin sicherte Pusch sich den Sieg in der R3-Division der Citroën-Trophy vor Michael Abendroth und Ronny Foxius. Letzterer konnte mit P3 die Führung im Markenpokal übernehmen. Eine Stufe darunter holte Michael Wolters seinen zweiten Sieg in der R1-Kategorie. Einen starken Einstand gab dort Nico Knacker: Kurz nach seinem 18. Geburtstag wurde der Youngster im DS 3 R1 Dritter. ♦



Sieg und Tabellenführung: Zeltner im 997er-GT3-Porsche



Masters-Sieger: Gassner



Top-Einstand: Knacker

**DEUTSCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT/RALLYE MASTERS / Resultate**

Rallye Sulinger Land, Sulinger (D): 4. von 12 Läufen; 401,3 Gesamtkilometer mit 11 WP über 130,46 km, 97 Teams am Start, 67 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/gemischt.  
 1. Zeltner/Zeltner (D/A/Porsche 997 GT3) in 1:27:47,2 Std.; 2. Gassner/Mayrhofer (D/A/Mitsubishi Lancer Evo 8) +1:35,2 min; 3. Färber/Schaaß (D/Peugeot 207 S2000) +2:24,1; 4. Imhoff/Walker (D/VW Golf III KitCar) +4:25,0; 5. Müller/Breuer (D/BMW 320is) +4:27,1; 6. Leschhorn/Belke (D/Peugeot 207 S2000) +4:32,6; 7. Ploeg/Van Koppen (NL/BMW 1M Coupé) +4:42,3; 8. Pusch/Luther (D/Citroën DS3 R3T) +4:48,4; 9. Blomberg/Andersson (S/Mitsubishi Evo X R4) +5:19,8; 10. Corazza/Limbach (D/Mitsubishi Evo 9 R4) +5:20,9  
 Leader: Gassner (WP1); Zeltner (WP2-Ziel)  
 WP-Bestzeiten: Zeltner 8; Färber 2; Gassner 1  
 Divisionsieger: Div. 1: Zeltner/Zeltner (D/A/Porsche 997 GT3); Div. 2: Gassner/Mayrhofer (D/A/Mitsubishi Lancer Evo 8); Div. 3: Müller/Breuer (D/BMW 320is); Div. 4: Imhoff/Walker (D/VW Golf III KitCar); Div. 5: Ullrich/Messerschmidt (D/Peugeot 207); Div. 6: Dambach/Schaaß (D/Suzuki Swift Sport); Div. 8: Stötefalke/Lustig (D/Opel Adam)  
 DRM-Stand nach 4 von 12 Läufen: 1. Zeltner 70; 1. Kreim 49; 3. M. Wallenwein 48; 4. Leschhorn 39; 5. Färber 37; 6. Mohe 26; 7. Corazza 21; 8. Pusch 16; 9. Griebel 12; 10. S. Wallenwein 10  
 Nächster Lauf: Thüringen-Rallye 15./16. Mai Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

ÖRM - Wechselland Rallye

# Protest mittels Absagen

**Auch die internationale Kundensport-Premiere des brandneuen Skoda Fabia R5 konnte nicht darüber weg-täuschen: Die Österreichische Rallye-Meisterschaft (ÖRM) steckt in der Krise.**

Wenige Tage vor dem vierten Lauf rund um Pinggau zog unter anderem Hermann Neubauer (Ford Fiesta S2000) seine Nennung zurück. Der Tabellenzweite und einzig echte Gegner von Abo-Champion Raimund Baum-schlager ist sauer auf den OSK. Kurzfristig änder-te der Verband die zu Saisonbeginn beschlossenen Kraftstoff-Bestimmungen und bringt die Privatteams damit nicht nur mit zusätzlichen Kosten in die Klemme.



Neubauer

nem neuen Dienstwagen Skoda Fabia R5 auch erstmals mit dem jungen deutschen Copiloten Pirmin Winklhofer ausrückte. Ein Reifenschaden auf der finalen Power-Stage vermasselte ihnen die zwölfte von zwölf Bestzeiten und sorgte für ein weiteres Debüt: Erstmals sicherte sich mit Daniel Wollinger (Opel Adam R2) ein Fahrer in einem Fronttriebler maximale Punkte auf der Power-Stage.

Extrabonus für Wollinger: Der Opel-Pilot enterte hinter 2-WD-Kollege Michael Böhm (Suzuki Swift S1600) gar noch das Siegerpodest, weil der im betagten Mitsubishi Lancer Evo VII nach einer bravurösen Fahrt lange auf Gesamt-rang zwei liegende Martin Kalteis nach einem Dreher rund fünf Minuten verlor und auf P6 abrutschte. Der reichte ihm aber zur Führung in der Rallyepokal-Wertung. ♦ RK



Baum-schlager: Ohne Gegner Sieger im neuen Skoda Fabia R5

**ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate**

Wechselland Rallye, Pinggau (A), 4. von 8 ÖRM-Läufen; 291,20 Gesamtkilometer mit 12 WP über 143,32 km, 38 Teams am Start, 32 gewertet. Wetter/Piste: bewölkt/trocken.  
 1. Baum-schlager/Winklhofer (A/D/Skoda Fabia R5) in 1:27:59,4 h; 2. Böhm/Becker (A/D/Suzuki Swift S1600) + 2:07,2 min; 3. Wollinger/Holzer (A/Opel Adam R2) + 3:04,6; 4. Klausz/Kecsekemelti (HU/Renault Clio R3) + 4:41,4; 5. Zitta/Stemp (A/Subaru Impreza WRX) + 5:23,5; 6. Kalteis/Bang (A/Mitsubishi Lancer Evo VII) + 6:33,5; 7. Ölsinger/Seher (A/Mitsubishi Lancer Evo X) + 6:38,1; 8. Handler/Scherz (A/Peugeot 207 RC) + 6:41,3; 9. Letgbe/Zemanek (A/Opel Corsa OPC) + 8:10,5; 10. Zeiringer/Pucher (A/Peugeot 208 R2) + 8:17,5  
 Leader: Baum-schlager (WP 1-12)  
 WP-Bestzeiten: Baum-schlager 11, Wollinger 1  
 ÖRM-Stand: (nach 4 von 8 Läufen): 1. Baum-schlager 100 Punkte, 2. Böhm 48, 3. Neubauer 40, 4. Wollinger 39  
 Nächster Lauf: 26./27. Juli, Schneebergland Rallye, Rohr (A) Internet: www.rallye-oem.at

**NACHRICHTEN**

**Riedemann gibt die Junior-WM auf**

Rallye-Junior-WM Trotz Rang zwei bei der Rallye Monte Carlo muss Christian Riedemann seine Titelambitionen in der Junior-WM mangels Budget begraben und steigt aus. Mit Marijan Griebel startet dennoch ein deutscher Youngster bei der Rallye Portugal (21.-23.5.).

**Toyota verschiebt GT86 R3 erneut**

Rallye Mit ihren Kundensport-Rallye-Projekten bekleckert sich die Toyota Motorsport GmbH (TMG) nicht mit Ruhm. Nach dem Yaris R1 scheint auch beim GT86 R3 der Wurm drin zu sein. Weil es Probleme mit der Lenkung gibt, wird sich die Homologation des GT86 CS-R3 erneut verschieben - voraussichtlich auf Ende des Jahres. Der mit dem einzigen heckangetriebenen R3 geplante Markenpokal von HJS und TMG findet erst 2016 statt. ♦ RK



Hockenheim

# Konter des Titelverteidigers



An Solberg kam am Ende keiner vorbei: Der Weltmeister in Hockenheim beim gekonnten Drift vom Asphalt- auf den Schotterteil der WM-Piste mitten im Motodrom

Von SVEN KOPF

**Im zweiten WM-Lauf des Jahres schaffte Petter Solberg seinen ersten Saison-sieg. Damit übernahm der Weltmeister aus Norwegen auch die Tabellenspitze. Das Rallycross-WM-Debüt in Hockenheim im Rahmenprogramm der DTM ist trotz einiger Probleme mit der neuen Piste gelungen.**

Manch eingefleischter Rallycrossfan hatte die Nase etwas gerümpft, als es hieß: Die Rallycross-Weltmeisterschaft (WRX) macht einen Abstecher in das Rahmenprogramm des DTM-Auftaktes auf dem Hockenheimring. Dennoch ließen es sich die Fans nicht nehmen, bei diesem historischen Auftritt ihrer geliebten Rallycrosser dabei zu sein. Aus allen Ecken Eu-

ropas reisten sie zum badischen Motodrom und mischten sich in den Tribünen unter die DTM-Fans - inständig hoffend, dass die Protagonisten der WRX den piekfeinen Rasen in Baden-Württemberg ordentlich umgraben würden.

So kam es dann auch: Verteilt auf drei Tage fuhren die Rallycrosser ihre Vor- und Finalläufe. Der am Rande der Offroad-Abschnitte verlegte Rollrasen wurde rasch beiseitegedrückt. Schon am Donnerstag wirbelten die Gäste aus der WRX im freien Training reichlich Schotter auf, und eine riesige Staubwolke zog hinüber in das DTM-Fahrerlager.

### Strecke hielt teilweise nicht

Eine der beiden Schotterpassagen, die eigens für die Rallycrosser angelegt worden waren, musste schon nach dem Trai-

ning aus der Streckenführung genommen werden. Einer der Übergänge von Schotter auf Asphalt war so stark ausgefahren worden, dass eine tiefe, materialmordende Kante entstanden war. Aber auch wenn der Kurs ein wenig verkürzt wurde, die Show stimmte trotzdem. Sehr schnell fanden auch diejenigen Zuschauer Gefallen an dem wilden Treiben da unten im Kessel des Motodroms, die bisher noch nie etwas vom Rallycross gehört hatten.

So blieben dann viele Zuschauer auf ihren Tribünensitzen, als am frühen Samstagabend die letzten beiden Vorläufe absolviert wurden. Und kaum einer verpasste die besondere Showeinlage des Russen Timur Timerzyanov (Ford). Der zweifache Ex-Europameister verhaschte sich beim Einlenken in einem der bei den

Fahrern ungeliebten Reifenstapel und warf seinen Fiesta auf die Seite. Das Auto überschlug sich, fiel zurück auf seine vier Räder und spuckte Feuer aus dem Auspuff, als hätte es sich verschluckt.

«Fahr weiter, fahr weiter», tönte das Kommando über Funk, und nahezu unbeirrt setzte Timerzyanov seine Jagd fort. Ein Raunen ging über die Tribünen. Alte und neue Fans spendeten begeistert Applaus.

Am Abend auf dem Campingplatz gab es dann auch zahlreiche Verbrüderungen zwischen den verschiedenen Fanlagern. Rallycrosser wie DTMLer schauten natürlich auf die beiden Tabellenführer, die punktgleich an der Spitze lagen. Youngster Johan Kristoffersson (Volkswagen) hatte es auf Weltmeister Petter Solberg (Citroën) abgesehen.

Im ersten Vorlauf errang der junge Schwede gleich die Bestzeit, Solberg war nur Sechzehnter und lag damit außerhalb der Finalläufe. Das sollte sich schnell ändern: Im zweiten Vorlauf erlitt Kristoffersson gleich zwei Plattfüße und wurde nur Siebter, einen Rang hinter Solberg. Die letzten beiden Vorläufe entschied der amtierende RX-Weltmeister Solberg für sich, ging aus der Qualifikation damit als Bester hervor und setzte dadurch ein deutliches Zeichen an die Kontrahenten.

Für den 40 Jahre alten Norweger lief danach alles weiter nach Plan in Hockenheim. Müheles und mit sichtbarem Vorsprung gewann er seine Finalläufe: maximale Punktzahl also für ihn. Die Youngster bleiben dran, müssen sich aber spüten, wenn sie dem Weltmeister auf den Fersen bleiben wollen. ♦



Timerzyanov: Eingehakt, ausgehoben, überschlagen, aber weiter

### RALLYCROSS-WM / Resultate

Hockenheim/D, 2. von 13. Läufen zur Rallycross-WM, 22 Supercars am Start.

Top 12 nach der Qualifikation

1. Petter Solberg (N/Citroën DS3), 2. Reinis Nitiss (LI/Ford Fiesta), 3. Liam Doran (GB/Citroën DS3), 4. Johan Kristoffersson (S/VW Polo), 5. Tanner Foust (USA/VW Polo), 6. Davy Jeanney (F/Peugeot 208), 7. Andreas Bakkerud (N/Ford Fiesta), 8. Robin Larsson (S/Audi A1), 9. Toomas Heikkinen (FIN/VW Polo), 10. Tord Linnerud (N/VW Polo), 11. Per Gunnar Andersson (S/VW Polo), 12. Timmy Hansen (S/Peugeot 208)

Halbfinals

Lauf 1: 1. Solberg, 2. Bakkerud, 3. Heikkinen, 4. Foust, 5. Andersson, 6. Doran  
Lauf 2: 1. Nitiss, 2. Larsson, 3. Hansen, 4. Linnerud, 5. Kristoffersson, 6. Jeanney

Finale

1. Solberg, 2. Nitiss, 3. Hansen, 4. Heikkinen, 5. Larsson, 6. Bakkerud

WM-Stand nach 2 von 13 Läufen: 1. Solberg 57 Punkte, 2. Kristoffersson 42, 3. Hansen 37, 3. Bakkerud 37, 5. Heikkinen 29, 6. Jeanney 28

Nächster Lauf: 16./17. Mai, Mettet (B)

Internet: www.rallycrossrx.com

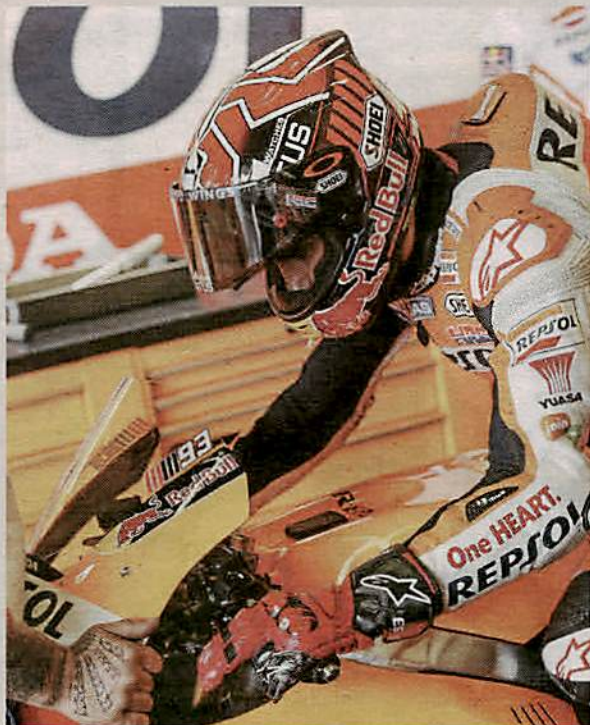


Gefeiert: Triumphator Solberg



MotoGP

# Wenn ein Gigant strauchelt



Honda: Marc Márquez kämpft mit Fingerverletzung

Von IMRE PAULOVITS

**Honda ist durch die Verwicklung ungünstiger Umstände ins Hintertreffen geraten – der weltgrößte Motorradhersteller ist aus dem Konzept gekommen.**

Shuhei Nakamoto hat seit seinem Amtsantritt als HRC-Vizepräsident und Leiter des MotoGP-Einsatzes aus Honda ein Siegerteam gemacht. Mit Marc Márquez schien er auch eine Universalwaffe für das nächste Jahrzehnt gefunden zu haben.

Trotzdem ist Honda in den ersten drei GPs so weit ins Hintertreffen geraten wie zuletzt beim Amtsantritt von Nakamoto. Der ganze Winter war durchgezogen von Fahrwerksproblemen, doch Márquez konnte sie schließlich locker überfahren.

Doch schon in der ersten Kurve des ersten Rennens geriet Márquez aus dem Konzept. Nur drei Wochen später

schrub er einen Nuller und verletzte sich beim Training auch noch. Immerhin konnte er in Jerez trotz Verletzung wieder vier Punkte auf Rossi gutmachen.

## Stoner unter Dorna-Bann?

Dass statt Hiroshi Aoyama nicht der zweite Testpilot, der zweifache Weltmeister Casey Stoner, für den operierten Dani Pedrosa in die Schlacht geschickt wurde, verwunderte viele. «Casey kann nicht irgendwo rumfahren», sagt Nakamoto. «Auf das Podest sollte er zumindest kommen können. Dafür müsste er testen.»

Dass Pedrosas Rückkehr noch immer unbestimmt ist und Stoner noch immer nicht eingesetzt wird, verwunderte nun umso mehr. «Es spricht nichts dagegen, dass Dani in Le Mans wieder fahren kann», beteuert Suppo.

Es gibt aber noch eine andere Variante zum Thema Stoner, wenn diese von Honda auch heftigst dementiert wird. Nach

der Info aus Insider-Kreisen sollte Stoner schon vor zwei Jahren die durch Bradl's Knöchelbruch verwaiste ICR-Honda in Phillip Island übernehmen, was die Dorna damals aber angeblich nicht zuließ. Auch Stoners Wildcard-Anträge für Phillip Island sollen von der Dorna abgewiesen worden sein, da er bei seinem Rücktritt das seiner Meinung nach sinnlose neue Reglement ab 2016 als einen der Hauptgründe angab und wir heute wissen, dass Carmelo Ezpeleta die gesamte Zukunft der Motorrad-WM auf diesen aufbaute. Stoner sollte entweder eine ganze Saison fahren oder gar nicht.

Natürlich ist die WM noch lang. Márquez konnte vor zwei Jahren einen noch größeren Rückstand in der WM-Tabelle aufholen. Und gerade Honda und Shuhei Nakamoto haben bewiesen, dass sie Probleme schnell und langfristig lösen können. Jetzt müssen sie beweisen, dass sie es auch jetzt können. ♦

IDM Supersport / SuperNaked

# Neue Klasse eine Totgeburt?

Von ANKE WIECZOREK

**Als Auffüllung des IDM Supersportfeldes rief IDM-Promoter MotorEvents die SuperNaked-Klasse ins Leben. Aber es gibt bisher nur vier Fahrer.**

Werden sich Kawasaki ZX-6R und Yamaha YZF-6R mit Yamaha MT-09 und Suzuki GSR 750 jemals in einem Feld vertragen? Supersportler treffen auf Motorräder, die sonst bestenfalls dazu geeignet sind, über die Landstraßen zu räubern und vor der Eisdielenpause zu machen. Der IDM-Promoter glaubt fest an eine Koalition, auch wenn die Rundenzeiten bis zu lockeren zehn Sekunden differieren. Fakt ist: Die SuperNaked sind eine andere Welt, die den Spaßfaktor näherbringen soll und in der momentan vor allem der IDM-Promoter eine Zukunft gegenüber der zusehends schwächelnden IDM Supersport sieht. Wobei die Chefetage zugibt: «Wir sind damit erst sehr spät an die Öffentlichkeit gegangen. Unser Ziel ist

es, die Marken der Hersteller aus dem IDM-Pool zu integrieren. Sicher sind wir nicht zufrieden mit der momentanen Fahreranzahl, aber als wir die Superstock-1000-Klasse eingeführt haben, waren im ersten Jahr auch nur sechs Fahrer am Start. Jetzt sind es 28», rechnet Josef Hofmann vor.

«Ja, es gab ein offizielles Rundschreiben von der Superbike-

IDM mit der Ankündigung der Klasse», sagt Emil Weber, Chef des Weber-Diener-Racing-Teams. «Aber für unser Kawasaki-Superbike-Team wäre der Aufwand, noch ein zusätzliches Motorrad aufzubauen, einfach zu groß. Die SuperNaked-Klasse müsste von den Importeuren gepusht werden. Eine separate Klasse ohne Vermischung mit den Supersportlern wäre sinn-

voll. Im Moment sehe ich das eher ein bisschen als Totgeburt an.»

## Ankündigung viel zu spät

Bei den Importeuren scheint sich das Interesse in Grenzen zu halten. Weder die großen Teams von Honda noch Ducati wurden von ihnen angesprochen. Yamaha ist mit der MT-09 an Bord, weil sich Michael

Galinski auch gerne noch selbst in den Sattel schwingt, doch kann er immer nur einen von zwei Läufen am Wochenende bestreiten, da er in erster Linie seinen Verpflichtungen als Teamchef des Yamaha-Superbike-Teams nachgehen muss. Suzuki beteiligt sich ganz offiziell mit Kjel Karthin an der Serie. Der Duisburger ist der letztjährige GSX-R-Cup-Sieger und wird gefördert. Nur mangelt es an Konkurrenz. Immerhin will das Wilbers-BMW-Team mit der R 1200 R ab dem Nürburgring die kleine Truppe verstärken.

## Mehr Promotion nötig

Aufgrund der Leistungsunterschiede überrunden die Supersportler die SuperNaked im Rennen. Kommentar von Supersport-Laufsieger Tatu Lausletho: «Bei vier Fahrern geht das noch, aber wenn es zehn sind, dann werden überall blaue Flaggen geschwenkt. Hoffentlich blicken alle durch.» Einen Versuch ist es wert, doch einfach abzuwarten, dass sich das Feld füllt, ist zu wenig. ♦



Urgestein kontra Newcomer: Michael Gallinski beobachtet Kjel Karthin aus dem Windschatten



Völlig losgelöst: Durch den Sieg fiel Jorge Lorenzo eine große Last von den Schultern und er ließ seinen Emotionen freien Lauf. Mit 55 Siegen hat er nun Mick Doohan hinter sich gelassen

Grand Prix von Spanien / MotoGP

# Zurück im Lorenzo-Land

Von IMRE PAULOVITS

**Mit einer beeindruckenden Fahrt ist Ex-Weltmeister Jorge Lorenzo wieder auf die Siegerstraße zurückgekehrt. Doch auch Marc Márquez leistete Übermenschliches.**

Da war er wieder, der Sprung auf dem Podest. Aber nicht nur einer, Jorge Lorenzo hörte gar nicht mehr auf zu springen. Er war aufgedreht wie eine Feder, und schon in seiner Auslaufrunde ist der zweifache MotoGP-Weltmeister völlig ausgeflippt. Er lief um die Strecke, überlegte sich, ob er wieder in den See springen sollte, ließ es dann aber sein. Dann nahm er wieder die schwarze Flagge und stieß sie so heftig in das Kiesbett, dass deren Stange brach. Dies war aber das einzige Malheur an diesem Wochenende bei Jorge Lorenzo. Von vielen bereits abgeschrieben, ist er wie Phoenix aus der Asche aufgestanden – die Solofahrt an der Spitze des Feldes war Lorenzo in Bestform. Präzise, sanft und feilschnell. Keiner konnte ihm

an diesem Wochenende auch nur annähernd das Wasser reichen.

## Den Kopf ausgeleert

Das Wochenende begann gleich mit einer frohen Botschaft für den vierfachen Weltmeister. Am Freitag wurde sein Vertrag im Yamaha-Werksteam bis Ende 2016 verlängert. «Das war wirklich ein Vertrauensbeweis», freute sich Lorenzo. «Wenn es gut läuft, dann redet keiner drumherum, dann werden Verträge einfach verlängert. Aber bei mir ist es in der letzten Zeit wirklich nicht gut gelaufen.»

Der letzte Sieg von Lorenzo liegt schon über ein halbes Jahr zurück, es war beim Grand Prix von Japan in Motegi letzten Oktober. Schon zuvor hatte er ein Formtief, und nachdem Valentino Rossi zu seiner alten Form aufgelaufen war, sah es schon so aus, dass sein Teamkollege unter die Räder kommt. Und je mehr er sich den Kopf darüber zerbrochen hat, desto größer wurden die Probleme. «Ich bin dann in mich gegangen und habe versucht, das Gefühl wie-

derzufinden. Da bin ich drauf gekommen, dass, wenn ich gut gefahren bin, ich mich viel mehr auf meine Instinkte verlassen habe», gab Lorenzo zu. Und mit diesen ist es das Jerez-Wochenende in einer Art angegangen, dass er vom ersten Training an für die Konkurrenz unwiderstehlich war.

## Die Fragen um Marc Márquez

Lorenzo konnte an diesem Wochenende sein Ding zunächst auch relativ unbeobachtet durchziehen, denn alle Augen waren auf einen anderen gerichtet. Marc Márquez, der sechs Tage vor dem ersten Training beim Dirt Track gestürzt war und sich den kleinen Finger der linken Hand gebrochen hatte, wurde von Dr. Xavier Mir und einer ganzen Schar Physiotherapeuten so weit fit gemacht, dass er versuchen konnte, zu fahren. Und Márquez fuhr nicht einfach, er ließ es richtig fliegen. Doch dann stürzte er in der FP4 am Ende der Zielgeraden, schützte mit seiner rechten Hand seine Linke und war ge-

warnt. «Da wusste ich, dass ich kein unnötiges Risiko eingehen durfte. Deshalb habe ich es in der Qualifikation auch nicht auf die Pole-Position angelegt.»

Die hatte dann Jorge Lorenzo, in einer Art, dass es selbst die Bridgestone-Leute nicht glauben wollten. Jerez verliert an Grip, wenn der Asphalt über 45 Grad aufheizt, und es war an diesem Nachmittag brütend heiß. «Die Zeit von Jorge im morgentlichen FP3 war der Hammer», zog Bridgestone-Serviceleiter Thomas Scholz den Hut. «Die dürfte bei der Hitze am Nachmittag nicht erreicht werden.» Sie wurde sogar unterboten! Jorge Lorenzo

selbst trotzte den Gripverhältnissen, fand Traktion und brante die schnellste je in Jerez gefahrene Runde in den Asphalt, die erste unter 1:38 Minuten. Damit war die Konkurrenz gewarnt. Viel schwerer wog aber noch, wie konstant Lorenzo seine Rundenzeiten aus dem Ärmel schüttelte. Da zog selbst Valentino Rossi den Hut. «Jorge ist hier unheimlich schnell.

Ich bin sehr glücklich, dass sein Vertrag verlängert wurde, denn wir haben unterschiedliche Fahrstile, und so lässt sich die Yamaha M1 in verschiedene Richtungen verbessern.» Wie sich die Zeiten ändern.

## Das Spiel mit den Reifen

Rossi selbst wollte den Weg gehen, mit dem er in Argentinien zum Sieg kam. Er wollte von vornherein mit dem harten Reifen arbeiten, zumal der letztes Jahr sein Rennreifen war. Doch damit lief der neunfache Weltmeister in eine Sackgasse, er verlor wertvolle Zeit. Denn zum Schluss fuhr jeder die weichere Option. «Die weichere Option ist in diesem Jahr eine andere, als wir sie im letzten Jahr hatten», klärte Bridgestone-Serviceleiter Thomas Scholz auf. «Zwischen die letztjährige weiche und harte Option haben wir einen neuen Reifen platziert und die letztjährige weichere dieses Jahr für die Open-Kategorie als weiche Variante verwendet.» Auch der Asphalt scheint etwas glatter geworden zu sein, denn er verlangte nach einem weicheren



Marc Márquez

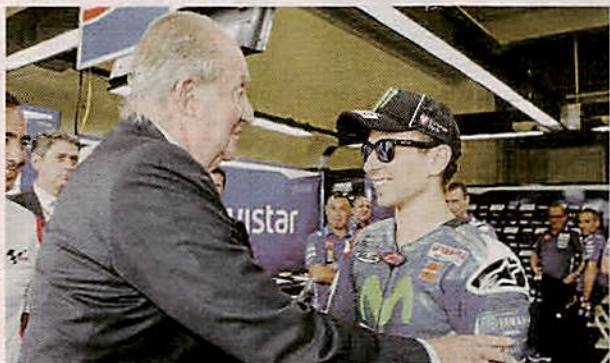




Start: Jorge Lorenzo schon in Führung, danach fuhr er einfach auf und davon



Dovizioso auf Abwegen



Zwei spanische Könige: Juan Carlos und Jorge Lorenzo



Vergebliche Jagd: Valentino Rossi kam diesmal nicht an den verletzten Marc Márquez heran

Reifen, und so fuhr schließlich bis auf Hiroshi Aoyama, der bei Honda als Versuchskaninchen fungierte, die neue, weichere Variante. Die Open-Teams und auch das Suzuki-Werksteam nahmen gar die extraweiche Mischung.

### Da waren es nur noch drei

Nach dem Start mischte Pol Espargaró mit den Großen mit, doch Lorenzo und Márquez konnte er nicht folgen. So hielt er Valentino Rossi auf, und bis dieser auf Platz drei vorgestoßen war, hatten Lorenzo und Márquez gute zwei Sekunden Vorsprung. Doch dann ließ Rossi den Vorsprung von Márquez wie schon vor zwei Wochen in Argentinien schmelzen, und als er bis auf eine Sekunde dran war, glaubten alle an eine Wiederholung des letzten Rennens. Diesmal kam er aber nicht dran, Márquez zog wieder weg. «Das Problem war nicht einmal mein gebrochener Finger», verriet Márquez. «Ich musste wegen ihm aber mehr mit der rechten Hand machen, weil die linke eingeschränkt ist, und durch diese zusätzliche Belas-

tung fing der rechte Unterarm an zu schmerzen. Ich habe sonst nie Armpump, aber jetzt kam er. So habe ich versucht, weicher und mit weniger Kraft zu fahren, damit ich den Arm ausruhen lasse. Als Valentino nah dran war, habe ich wieder gepusht, und es ging», verriet der amtierende Weltmeister.

Dies konnte Rossi nur bestätigen. «Ich habe zu Beginn zu viel Zeit verloren. Danach habe ich gepusht, was nur ging, und so kam ich Márquez auch näher. Dann sah ich, wie er wieder schneller wird und wegzieht. Da hatte ich schon vorne und hinten nur noch Rutscher, es ging einfach nicht mehr.»

Doch auch so stand der 36-Jährige wieder auf dem Podest, zum 200. Mal in der WM. Keiner hat diese Marke je erreicht, selbst der große Agostini, der an diesem Wochenende wieder in der Box von Jorge Lorenzo Gast war, schaffte es nur 156-mal auf das Treppchen.

Was aber noch wichtiger ist: Rossi hat seine Führung an der WM-Spitze gar noch ausge-

baut. Denn diesmal ging bei seinem hartnäckigsten Verfolger Andrea Dovizioso gar nichts. Der Ducati-Werkspilot wurde zu Beginn zu weit rausgetragen, fiel auf den 25. und letzten Platz zurück. Und obwohl seine bravouröse Aufholjagd ihn noch bis auf Platz 9 nach vorne gebracht hatte, hat er nun viele Punkte auf Rossi eingebüßt. Dieser hat nun 15 Punkte Vorsprung an der WM-Spitze, doch wenn jetzt Márquez und Lorenzo in Fahrt kommen, wird der Kampf um den Titel richtig spannend.

In zwei Wochen kommt Le Mans, eine Strecke, die Rossi wieder sehr gut liegt, wo aber Márquez im Vorjahr unerreicht war. Vorher wird aber noch in Jerez getestet, die MotoGP-Entwicklung hat wieder volle Fahrt aufgenommen. Dabei könnte Ducati noch etwas ganz Besonderes im Köcher haben. Sie testen nicht mit den anderen in Jerez, sondern unbeobachtet daheim in Mugello. Ob sie die Hackordnung wieder auf den Kopf stellen? ♦



Valentino Rossi

## NACHGEHAKT BEI Jorge Lorenzo

(28/E) Der Jerez-Sieger über seine Auferstehung und deren Gründe.



Von IMRE PAULOVITS

? An diesem Wochenende ist es bei dir von der ersten bis zur letzten Minute perfekt gelaufen, oder? Ja, ich konnte richtig gut und schnell fahren. Ich konnte sehr spät bremsen, viel Kurvenspeed fahren und gut beschleunigen. Meine Pace war am Anfang unheimlich hoch, 1:38,7. Das einzige Problem war, dass auch Marc dieses Tempo mitgehen konnte. Dann habe ich langsam eine Lücke aufgemacht, zuerst nur 0,3 Sekunden, dann 0,8. Und als es über eine Sekunde war, wusste ich, dass er jetzt nicht mehr mitkommt. Dann fühlte sich das Motorrad noch besser an, aber ab etwa der 17. Runde kamen von hinten Vibrationen. Da habe ich versucht, noch ruhiger zu fahren und meinen Rhythmus aufrechtzuerhalten.

? Nach dieser Dominanz an diesem Wochenende muss du mächtig erleichtert sein. Da ist es mit mir wie mit jedem Menschen. Ich habe

gute Zeiten, aber manchmal auch Probleme. Davon hatte ich in der letzten Zeit eine Menge, aber es ist mir wie auch schon früher gelungen, wieder zurückzukommen. In schwierigen Momenten plagen mich natürlich Selbstzweifel, aber ich wusste, dass meine Zeit wiederkommen muss, und ich bin sehr glücklich, dass sie in Jerez gekommen ist.

? Ist bei dir nun der Knoten geplatzt, und wird es so weitergehen? Ich denke in der Zukunft Runde für Runde – oder eher Kurve für Kurve. Ich will gar nicht zu weit denken, sondern einfach das Fahren genießen. Es kann nicht immer ein solches Gefühl sein wie hier, aber jetzt habe ich es wieder erlebt und will es genießen.

? Wie kam es, dass du in Jerez nicht die Probleme wie im Vorjahr hattest? Die Reifen sind anders geworden, wir haben unser Bike weiterentwickelt – und auch der Asphalt hat sich verändert. Es lief einfach gut.

## Stefan Bradl

# Vom Fieber gebremst

Der Gegenwind und die Widrigkeiten, die Stefan Bradl seit Saisonbeginn spürt, wollten auch in Jerez nicht verfliegen, als der Deutsche am Freitag erstmals auf die Strecke ging. Am Vormittag noch 11., rutschte er am Nachmittag auf den 13. Platz zurück, dazu hatte er in einer seiner Aufwärmrunden einen bösen Highsider, der aber zum Glück ohne gesundheitliche Folgen blieb. «Der Sturz hat uns aber bei der Arbeit schwer zurückgeworfen», so der 25-jährige Zahlinger. Ich musste das zweite Bike nehmen, das aber völlig anders abgestimmt war, weil wir unterschiedliche Dinge miteinander vergleichen wollten.»

Am Samstag kam es noch dicker. Bradl bekam bis zu 39 Grad Fieber, so war an den Sprung in die Q2 nicht zu denken, und er fiel bis auf Startplatz 19 zurück. «Trotz allem konnten wir in der FP4 gut für das Rennen arbeiten», versicherte Bradl. «Aber in der Quali war das Bike dann wieder nicht in der Form, wie wir es erhofft hatten. Ich muss jetzt auch noch Antibiotika nehmen, es wird nicht leicht.»

Im Rennen wunderte sich Bradl, dass er der einzige Open-Fahrer war, der den härteren Hinterreifen nehmen musste. «Aber unser Motorrad hat einfach zu viel Temperatur generiert», erkannte Bradl. «Der warf uns zu Beginn zurück und brachte auch zum Schluss keinen Vorteil. Dazu war ich gesundheitlich auch weiterhin angeschlagen, ich musste Antibiotika nehmen und habe gehustet. Ich war physisch an meiner Grenze und bin froh, dass ich das Rennen überhaupt auf dem 16. Platz beenden konnte.» ♦ IP



Bradl: Gesundheitsprobleme



Suzuki

## Trotz PS-Mangel beeindruckend

Es ist erstaunlich, was Aleix Espargaró und Maverick Viñales aus der neuen Suzuki GSX-RR trotz Leistungsmangel herausholen. In Barcelona soll die nächste Motorenvariante kommen.

Woran Ducati fünf Jahre laboriert hat, hatte die neue MotoGP-Suzuki offensichtlich von der Konstruktionszeichnung an: beste Fahrwerksqualitäten mit den Bridgestone-Einheitsreifen. Es ist eine Wonne zu sehen, was Aleix Espargaró mit dem leistungsmäßig unterlegenen Motorrad anstellt.

Dass Espargaró umso mehr brilliert, je weniger Grip da ist, verwundert nicht, da er und seine elektronischen Helfer weniger Spitzenleistung zu zügeln haben. Doch wenn die Reifen der anderen Haftung finden, dann verliert die Suzuki auf den Geraden zwischen 10 und 15 km/h im Topspeed. «Das ist gar nicht das Problem», weiß Es-



Aleix Espargaró: Erstaunlicher Kurvenspeed mit der Suzuki

pargaró. «Aber bei jedem Beschleunigen sind es zehn Meter, und das addiert sich einfach.»

Dass der Spanier trotzdem bis auf die Haarspitzen motiviert ist, hat einen Grund in dem Paket, das Suzuki-Teamchef Davide Brivio geschnürt hat. «Ich habe ein Superteam», schwärmt Espargaró. «Ich habe mich noch bei keinem Techniker so gut aufgehoben gefühlt wie bei Tom O'Kane.»

Bei Suzuki wird derweil eifrig nach Leistung gesucht. Wenn es offiziell auch keine Bestätigung gibt, vermuten Insider, dass für Barcelona das nächste Update kommt. Suzuki darf die Motoren als Neueinsteiger ja weiterentwickeln und zwölf davon verwenden, während Honda und Yamaha mit fünf Stück auskommen müssen, die alle vor der Saison verplombt worden sind. ♦ IP/NS

reits den weichen Reifen und den Testvorteil verloren. Angeblich haben sich auch Suzuki und Aprilia auf ihre Seite geschlagen, da nur Ducati betroffen wäre.

»»» MotoGP Am Montag (nach Redaktionsschluss) fanden in Jerez IRTA-Tests statt. Dabei

durfte Michelin erstmals zeitgleich mit Bridgestone-bereiften Motorrädern auf die Strecke. Dabei durften nur die Testfahrer fahren, doch da Hiroshi Aoyama einen Tag zuvor das Rennen gefahren war, konnten die Michelin-Techniker direkte Vergleiche ziehen. ♦ NS/IP

### KOMPAKT

»» MotoGP In Jerez machte das Gerücht die Runde, dass Honda sich bemüht, die 2016er-Regeln für die technischen Zugeständnisse bereits dieses Jahr einzuführen. Damit hätte Ducati be-

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von IMRE PAULOVITS

Repsol, heute Hauptsponsor des Honda-Werksteams und persönlicher Geldgeber von Weltmeister **Marc Márquez** und einer Menge anderer Spanier, feierte in Jerez 50-jähriges Motorsport-Jubiläum. 1965 hatte sich die spanische Mineralölgesellschaft erstmals in der heimischen Sportwagen-Meisterschaft betätigt, 1968 wurde ihr Logo – damals einfach ein R – auf die Verkleidung der Derbi von **Angel Nieto** platziert. Zu diesem Jubiläum baten sie unsere Kollegen von Motor Press Iberia um Hilfe. Diese durchstöberten ihr Archiv, scanneten über 3000 Bilder aus einem halben Jahrhundert Motorsport ein, und aus diesen wurde im Stadtzentrum von Jerez eine herrliche Bildergalerie ausgestellt. Dazu wurden einige edle Stücke auf zwei und vier Rädern präsentiert, zu denen auch einige der Helden aus dieser Zeit kamen: so

etwa der legendäre **Salvador Cañellas**, der die 24 Stunden von Montjuic viermal mit dem Motorrad gewann, aber auch mit Rennwagen erfolgreich war. Angel Nieto, der erste Motorradweltmeister von Repsol eröffnete am Donnerstag die Ausstellung gemeinsam mit seinem Landsmann, dem aktuellen



Marc Márquez und Angel Nieto

MotoGP-Weltmeister Marc Márquez. Die beiden spanischen Nationalhelden sorgten wegen des riesigen Aufbaus

der Fans für mächtig Stau in der Innenstadt von Jerez.

♦ ♦ ♦ Am Donnerstagabend durften die beiden Tech3-Piloten **Pol Espargaró** und **Bradley Smith** unter der Aufsicht von Fünfterne-Koch Angel Leon spanisches Omelette um die Wette backen. Unter dem Druck des Wettbewerbs landete der Pfanneninhalte von beiden auf der Kochplatte, bei Espargaró war es zumindest ein ansehnlicher Haufen. Danach zeigte Leon, was er kann, und servierte den Gästen allerfeinste Gaumenfreuden.

♦ ♦ ♦ Dorna-Chef **Carmelo Ezpeleta** zeigte mit seinem neuesten Dienstwagen, dass er nicht nur mit dem Trend der Zeit geht, sondern auch in Sachen Umweltschutz mit gutem Beispiel vorangehen will. Sein BMW i8 hat nur einen kleinen Benzinmotor und tankt den

Großteil seiner Energie aus der Steckdose.

♦ ♦ ♦ Einer der Stars unter den neuen Hospitalitys ist das zusammengelegte Estrella-Galicia-Marc-VDS-Teams. Wie beim Zusammenschluss zweier Bier-Giganten nicht anders zu erwarten, mangelt es dort weder an Kühlschränken noch an Zapfstellen. Aber es wurde auch sehr viel Wert darauf gelegt, dass die Fahrer im Obergeschoss eigene Räumlichkeiten zur ruhigen Rennvorbereitung haben.

♦ ♦ ♦ In Jerez wurde auch das Sieger-Auto des Best Qualifier Awards vorgestellt. Es ist ein schicker BMW M6 Cabrio in mattem Frozen Blue Metallic. Derzeit führt Marc Márquez die Qualifier-Wertung mit 86 Punkten vor Andrea Dovizioso (63) und Jorge Lorenzo (62) an.

♦ ♦ ♦

**Valentino Rossi** wurde zum Ehrenbürger von Jerez ernannt. Dazu verewigte er seine Hände in weichem Ton und unterschrieb ein Fass feinsten Sherrys. Bürgermeisterin Maria José García freute sich über die Offenheit des neunfachen Weltmeisters, der bislang siebenmal in Jerez gewonnen hat. Der letzte Sieg rührt allerdings noch aus dem Jahr 2007. ♦



Rossi: Signiertes Sherry-Fass

### KOMMENTAR

## Helden sind ganz einfach unersetzlich



Von IMRE PAULOVITS

Es geht der Motorrad-WM sichtlich gut. Als der WM-Tross sich zum ersten Rennen auf dem Alten Kontinent einfindet, wurden noch kurz vor dem ersten Trainingstag die letzten Dekorkleber an den neuen Lkws und Bewirtungspalästen angebracht. Alles ist 2015 noch größer und noch schöner als bisher. Sparkurs des Promoters hin oder her, die Firmen lassen sich den Motorsport wieder richtig was kosten. Die Maschinerie, die hinter jedem einzelnen Hersteller in der MotoGP steht, wird immer gigantischer. Auch für die mittlerweile limitierte Technik finden die Werke noch immer neue Nischen, wo mit Finanzkraft, Manpower und technischen Ressourcen noch Zeit gewonnen wird. Doch gerade beim Europasaisonstart in Jerez zeigte sich auch, wie wenig all dies nützt ohne die letzten und wichtigsten Glieder der WM-Kette: die Fahrer. Kein Geld der Welt und keine noch so überlegene Technik kann den Unterschied wettmachen, mit dem diese Ausnahmekönner im Sattel die Rennen entscheiden.

Und dieser hauchfeine Unterschied hängt immer am seidenen Faden. Genau der ist es, der den Motorradrennsport so faszinierend, so spannend und so unberechenbar macht. Der im MotoGP vermeintlich schon bis zur Langeweile überlegene Marc Márquez brauchte nur drei Rennen und einen Trainingsunfall, um vom Gejagten zum Jäger zu werden. Bei Dani Pedrosa reichte eine verdickte Muskelhülle, um ihn aus dem Rennen zu werfen. Dafür bedurfte es bei Jorge Lorenzo nur eines Mental-schubs durch einen neuen Vertrag, um ihn wieder über sich hinauswachsen zu lassen. Oder der eigenen, unerreichten mentalen Stärke eines Valentino Rossi, der ihn aus dem jahrelangen Sumpf der Probleme wieder an die Spitze katapultiert hat. Bei aller Genialität der Technik: Es sind die Menschen aus Fleisch und Blut, die die Dramatik und die Faszination in den Sport bringen, die erst die Legenden um Siege und Niederlagen begründen. Deshalb ist der Wert dieser Fahrer mit nichts in dieser Welt aufzuwiegen.



Höhepunkte des Rennens

**Start:** Lorenzo vor Márquez und Pol Espargaró, Rossi auf P4, Iannone verschläft den Start und fällt zurück.

**1. Runde:** Lorenzo, Márquez, P. Espargaró, Rossi, A. Espargaró, Crutchlow, Dovizioso, Smith, Petrucci und Hernández sind die Top 10. Bradl P14.

**3. Runde:** Lorenzo und Márquez 1 sec vor Pol Espargaró und Rossi. Crutchlow an der Suzuki von A. Espargaró vorbei auf P5.

**4. Runde:** Rossi auf P3 vor Pol Espargaró - 2 sec hinter Lorenzo und Márquez.

**5. Runde:** Dovizioso nach Verbremser auf P22 zurück! Iannone nur P9. Bradl P15.

**7. Runde:** Crutchlow auf P4 vor den Espargaró-Brothers Pol und Aleix.

**8. Runde:** Lorenzo führt 2 sec vor Márquez. Rossi 3 sec hinter dem Weltmeister. Iannone mit der besten Ducati nur auf Platz 7.

**9. Runde:** Bradl nur auf P17.

**12. Runde:** Rossi rückt Márquez näher, Rückstand noch 2,2 sec.

**15. Runde:** Nach Baz, Abraham und De Meglio stürzt auch Pedrosa-Ersatz Aoyama. Bradl P17.

**17. Runde:** Lorenzo 5 sec voraus. Rossi kommt Márquez langsam näher. Dovizioso wieder auf P10.

**20. Runde:** Rossi nur noch 1,5 sec hinter Márquez.

**23. Runde:** Márquez hält den Vorsprung. Rossi gibt die Verfolgung auf.

**25. Runde:** Bradl kämpft mit Bautista um den letzten WM-Punkt.

**27. Runde:** Lorenzo siegt klar vor Márquez, Rossi. Pol Espargaró und Iannone. Bradl verpasst als 16. knapp die WM-Punkte ♦ ML

GRAND PRIX VON SPANIEN – MOTOGP / Resultate

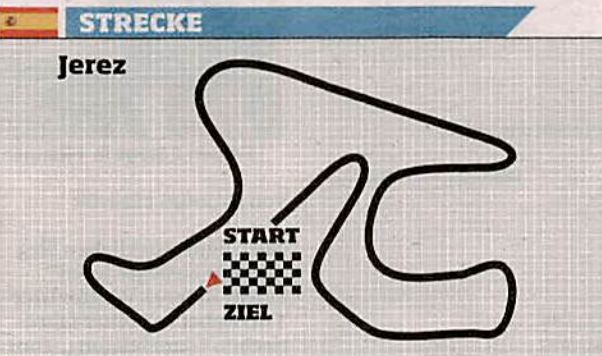
Jerez de la Frontera (E): 3. Mai 2015; 4. Lauf zur Weltmeisterschaft; 119,421 km über 27 Runden à 4,438 km; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft: 26 Grad, Asphalt: 30 Grad



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	27	42:35,717		1:38,735	h/m	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	27	+5,576		1:38,823	h/m	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+11,586		1:39,186	h/m	16
4. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	27	+22,727		1:39,444	h/m	13
5. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	27	+26,620		1:39,169	h/m	11
6. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	27	+27,021		1:39,829	h/m	10
7. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	27	+35,445		1:39,444	m/s	9
8. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	27	+36,296		1:40,139	h/m	8
9. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	27	+41,933		1:40,000	h/m	7
10. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP15	27	+51,072		1:39,882	h/m	6
11. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	22	+51,674		1:40,638	m/s	5
12. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	27	+52,421		1:40,199	h/m	4
13. Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	27	+53,052		1:40,317	h/m	3
14. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	27	+53,200		1:40,722	h/s	2
15. Alvaro Bautista (E)	Aprilia	27	+57,344		1:40,548	h/s	1
16. Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	27	+59,018		1:40,714	h/m	-
17. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V-RS*	27	+1:01,506		1:41,292	h/s	-
18. Michael Laverty (GB)	Honda RC 213V-RS*	27	+1:03,163		1:40,766	h/s	-
19. Marco Melandri (I)	Aprilia	27	+1:06,895		1:41,321	h/s	-
20. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V-RS*	27	+1:14,182		1:40,715	h/s	-
21. Alex de Angelis (RSM)	ART**	27	+1:26,832		1:41,755	h/s	-
22. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	26	+1 Rde.		1:41,576	h/s	-
<b>Nicht klassiert:</b>							
- Hiroshi Aoyama	Honda RC 213V	14	+13 Rdn.	Sturz	1:40,949	h/h	-
- Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	8	+19 Rdn.	Sturz	1:40,887	h/m	-
- Karel Abraham (CZ)	Honda RC 213V-RS*	3	+24 Rdn.	Sturz	1:41,562	h/s	-

Führung: Lorenzo, Runde 1 bis 27  
Nächstes Rennen: 17. Mai 2015, Le Mans (F)

\* Open-Class; \*\* CRT-Motorräder  
Internet: www.motogp.com



FAHRER/STARTPLATZ		Runde für Runde																										
FAHRER	STARTPLATZ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
Jorge Lorenzo	1	99	93	29	44	46	41	35	4	38	9	68	29	45	8	6	50	7	43	25	69	19	76	33	63	17	15	
Marc Márquez	2	99	93	44	46	41	35	38	9	68	29	45	8	6	50	43	25	7	19	76	69	33	17	63	15	4		
Andrea Iannone	3	99	93	46	44	35	41	38	9	68	29	45	8	6	50	25	43	19	7	76	69	33	17	63	15	4		
Pol Espargaró	4	99	93	46	44	35	41	38	9	29	68	45	8	50	25	6	43	19	7	76	69	33	4	15	63			
Valentino Rossi	5	99	93	46	44	35	41	38	29	9	68	45	8	25	50	6	7	19	76	43	4	69	33	15	63			
Aleix Espargaró	6	99	93	46	44	35	41	38	29	9	68	45	8	25	50	6	7	19	76	4	43	69	33	15	63			
Cal Crutchlow	7	99	93	46	35	44	41	38	29	9	68	45	8	25	50	7	6	19	4	76	43	69	33	15	63			
Yonny Hernández	8	99	93	46	35	44	41	29	38	9	68	45	8	25	50	4	7	6	19	76	43	69	33	15	63			
Bradley Smith	9	99	93	46	35	44	41	29	38	9	68	45	8	25	50	7	6	19	43	69	33	15	63					
Daniilo Petrucci	10	99	93	46	35	44	41	29	38	9	68	45	25	8	4	50	7	19	6	43	69	33	15	63				
Scott Redding	11	99	93	46	35	44	41	29	38	9	68	45	25	4	8	7	50	19	6	69	43	33	15	63				
Héctor Barberá	12	99	93	46	35	44	41	29	38	9	68	45	25	4	8	7	50	19	6	69	43	33	15	63				
Maverick Viñales	13	99	93	46	35	44	41	29	38	9	68	45	25	4	8	7	50	19	6	69	43	33	15	63				
Alvaro Bautista	14	99	93	46	35	44	41	29	38	9	68	45	25	4	8	7	50	19	6	69	43	33	15	63				
Hiroshi Aoyama	15	99	93	46	35	44	41	29	38	9	68	45	25	4	8	7	50	19	6	69	43	33	15	63				
Nicky Hayden	16	99	93	46	35	44	41	29	38	9	68	45	25	4	8	7	50	19	6	69	43	33	15	63				
Stefan Bradl	17	99	93	46	35	44	29	41	38	9	4	68	45	25	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
Loris Baz	18	99	93	46	35	44	29	41	38	4	68	9	25	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
Jack Miller	19	99	93	46	35	44	29	41	38	4	68	9	25	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
Alex de Angelis	20	99	93	46	35	44	29	41	38	4	68	9	25	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
Mike di Meglio	21	99	93	46	35	44	29	41	38	4	68	9	25	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
Marco Melandri	22	99	93	46	35	44	29	41	38	4	68	9	25	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
	23	99	93	46	35	44	29	41	38	4	9	68	25	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
	24	99	93	46	35	44	29	41	38	4	68	9	25	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
	25	99	93	46	35	44	29	41	38	4	68	9	25	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
	26	99	93	46	35	44	29	41	38	4	68	25	9	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					
	27	99	93	46	35	44	29	41	38	4	68	25	9	45	8	19	6	50	69	33	43	15	63					

Qualifying	
1. Lorenzo	1:37,910
2. Márquez	1:38,300
3. Iannone	1:38,468
4. Pol Espargaró	1:38,539
5. Rossi	1:38,632
6. Aleix Espargaró	1:38,638
7. Crutchlow	1:38,714
8. Dovizioso	1:38,823
9. Hernández	1:39,464
10. Smith	1:39,491
11. Petrucci	1:39,789
12. Redding	1:39,825
13. Barberá	1:39,569
14. Viñales	1:39,603
15. Bautista	1:39,612
16. Aoyama	1:39,866
17. Laverty	1:39,974
18. Hayden	1:40,025
19. Bradl	1:40,166
20. Abraham	1:40,177
21. Baz	1:40,280
22. Miller	1:40,365
23. Di Meglio	1:40,817
24. De Angelis	1:41,108
25. Melandri	1:41,273

XX = Q2 (Top12) XX = Q1 (übrige Fahrer)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Spanien.



Pol Espargaró (5.)

«Es war ein Fehler, dass ich versucht habe, Rossi hinterherzufahren. Sein Tempo war einfach zu schnell, ich bekam Armpumpen und konnte Crutchlow nicht gegenhalten.»



Andrea Iannone (6.)

«Ich habe am Start statt der Launch Control den Regenmodus aktiviert. Damit war das Motorrad fast unfahrbar, sonst hätte ich mit Valentino mithalten können.»



Maverick Viñales (11.)

«Ich freue mich, dass ich es fast in die Top Ten geschafft habe. Was ich bereue, war mein schlechtes Qualifying - sonst wäre mehr drin gewesen. An der Quali muss ich noch arbeiten.»

WM-Stand Fahrer	
1. Rossi	82
2. Dovizioso	67
3. Lorenzo	62
4. Márquez	56
5. Iannone	50
6. Crutchlow	47
7. Smith	36
8. A. Espargaró	31
9. P. Espargaró	26
10. Viñales	20
11. Petrucci	19
12. Redding	13
13. Hernández	12
14. Pedrosa	10
21. Bradl*	1

WM-Stand Marken	
1. Yamaha	91
2. Honda	72
3. Ducati	70
4. Suzuki	31
5. Forward-Yamaha*	2
6. Aprilia	2

WM-Stand Teams	
1. Movistar Yamaha MotoGP	144
2. Ducati Team	117
3. Repsol Honda Team	71
4. Monster Yamaha Tech3	62
5. CWM LCR Honda	53
6. Suzuki Ecstar	51
7. Pramac Racing	31

\* Open-Class; \*\* CRT-Motorräder  
 ■ = Fahrt des Siegers  
 ■ = Fahrt des Zweiten  
 ■ = Fahrt des Dritten  
 XX = Fahrer beim Boxenstopp  
 XX = Fahrer aus dem Rennen



## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Rabat kommt am besten weg, vor Folger, Lüthi. Cortese P6, Schrötter P10, Aegerter P12.

**1. Runde:** Rabat, Folger, Lüthi, Nakagami, Rins, Simeón, Cortese, Corsi, Lowes und Axel Pons bilden die Top 10. Zarco P11, Schrötter P12, Aegerter P13.

**3. Runde:** Rabat, Folger, Lüthi und Rins ziehen weg, Cortese hält P6. Zarco stürmt auf P9 vor.

**4. Runde:** Die Top 4 Rabat, Folger, Lüthi und Rins bereits 2 sec vor dem Feld. Zarco auf P7.

**5. Runde:** Zarco auf P5, 6 sec hinter Leader Rabat. Schrötter P10, Cortese P12, Aegerter P14.

**6. Runde:** Rabat/Folger 1 sec vor Lüthi und Rins. Axel Pons stürzt auf P8.

**7. Runde:** Rins an Lüthi vorbei auf P3. Zarco 3 sec hinter Lüthi.

**9. Runde:** Folger bleibt dicht an Leader Rabat dran.

**10. Runde:** Rabat macht einen Fehler, Folger geht in Führung! Hinter den Top 4 rauscht Zarco wie ein Schnellzug heran.

**11. Runde:** Lüthi P4, Cortese P9, Schrötter P11, Aegerter P14, Krummenacher P20.

**14. Runde:** Zarco an Lüthi dran. Cortese stürzt auf P9!

**17. Runde:** Folger und Rabat 2 sec vor Rins, Lüthi und Zarco.

**18. Runde:** Zarco P4 vor Lüthi. Schrötter P11, Krummenacher P15, Aegerter P17.

**21. Runde:** Folger 1 sec vor Rabat! Lüthi fällt zurück.

**24. Runde:** Folger 2 sec voraus!

**25. Runde:** Rins/Zarco holen Rabat auf P2 ein.

**26. Runde:** Folger siegt! Rins rammt Rabat in der letzten Kurve, stürzt. Zarco profitiert und wird 2. Lüthi P4. ♦ ML

## GRAND PRIX VON SPANIEN – MOTO2 / Resultate

Jerez de la Frontera/E: 3. Mai 2015; 4. Lauf zur Weltmeisterschaft; 114,998 km über 26 Runden à 4,438 km; 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 27 Grad, Asphalt: 32 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Jonas Folger (D)	Kalex	26	45:01,873	1:43,164	25
2. Johann Zarco (F)	Kalex	26	+1,951	1:43,117	20
3. Esteve Rabat (E)	Kalex	26	+2,222	1:43,115	16
4. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	26	+6,833	1:43,151	13
5. Xavier Siméon (B)	Kalex	26	+11,086	1:43,495	11
6. Franco Morbidelli (I)	Kalex	26	+12,479	1:43,617	10
7. Luis Salom (E)	Kalex	26	+12,965	1:43,526	9
8. Simone Corsi (I)	Kalex	26	+14,434	1:43,526	8
9. Alex Márquez (E)	Kalex	26	+18,073	1:43,656	7
10. Marcel Schrötter (D)	Tech3	26	+21,958	1:43,793	6
11. Julián Simón (E)	Speed-up	26	+22,126	1:43,928	5
12. Hafiz Syahrin (MAL)	Kalex	26	+25,339	1:43,934	4
13. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	26	+26,779	1:44,092	3
14. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	26	+27,946	1:44,082	2
15. Anthony West (AUS)	Speed-up	26	+30,873	1:43,101	1
16. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	26	+34,026	1:43,962	-
17. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	26	+34,105	1:43,496	-
18. Alex Rins (E)	Kalex	26	+37,568	1:43,012	-
19. Edgar Pons (E)	Kalex	26	+37,590	1:44,551	-
20. Sam Lowes (GB)	Speed-up	20	+41,011	1:44,102	-
21. Azlan Shah (MAL)	Kalex	26	+46,619	1:44,569	-
22. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	26	+47,743	1:44,883	-
23. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	26	+59,851	1:44,921	-
24. Florian Alt (D)	Suter	26	+1:11,461	1:45,585	-
25. Jesko Raffin (CH)	Kalex	26	+1 Rdn.	1:45,817	-
26. Zaqhwan Zaidi (MAL)	Suter	26	+11 Rdn.	1:46,177	-

## Nicht klassiert:

- Mika Kallio (FIN)	Kalex	22	+4 Rdn.	1:44,120	-
- Sandro Cortese (D)	Kalex	14	+12 Rdn.	1:43,613	-
- Ricky Cardús (E)	Tech3	12	+14 Rdn.	1:44,503	-
- Axel Pons (E)	Kalex	5	+21 Rdn.	1:44,014	-

Durchschnittstempo des Siegers: 153,2 km/h

Schnellste Runde: Rins (E), 3. Runde, in 1:43,012 min (=154,5 km/h)

Internet: www.motogp.com

## Qualifying

1. Rabat	1:42,874
2. Rins	1:43,179
3. Folger	1:43,201
4. Lüthi	1:43,259
5. Nakagami	1:43,278
6. Lowes	1:43,354
7. Cortese	1:43,391
8. A. Pons	1:43,401
9. Zarco	1:43,436
10. Simón	1:43,483
11. Simeón	1:43,514
12. Corsi	1:43,683
13. Baldassarri	1:43,689
14. Schrötter	1:43,713
15. Morbidelli	1:43,721
16. Aegerter	1:43,730
17. A. Márquez	1:43,737
18. Kallio	1:43,843
19. Krummenacher	1:43,899
20. Salom	1:44,916
21. Syahrin	1:44,060
22. Cardús	1:44,441
23. E. Pons	1:44,459
24. West	1:44,466
25. Shah	1:44,624
26. Rossi	1:44,695
27. Warokorn	1:45,299
28. Mulhauser	1:45,436
29. Alt	1:45,663
30. Raffin	1:45,879
31. Zaidi	1:46,281

## WM-Stand Fahrer

1. Zarco	73
2. Folger	57
3. Rins	49
4. Lüthi	43
5. Morbidelli	43
6. Lowes	41
7. Rabat	33
8. Siméon	31
9. Kallio	31
10. Syahrin	24
11. Cortese	20
12. Baldassarri	17
13. Simón	15
14. Salom	14
15. A. Márquez	14

16. Corsi	13
17. West	12
18. Schrötter	9
19. Nakagami	8
20. Rossi	7
21. Aegerter	4
22. Krummenacher	2

## WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	95
2. Speed-up	49
3. Tech3	16



Folger (94) ließ Rabat (1) am Ende keine Chance, Rins stürzte

## Grand Prix von Spanien - Moto2

## Folger siegt erneut



Rabat (1) erwischt vor Folger (94) und Lüthi (12) den besten Start



Folger: 2 Siege in 4 Rennen



Zarco: «Platz 2 wie ein Sieg»

Von MARKUS LEHNER

**Nach dem glücklichen Sieg in Katar besiegte Jonas Folger in Jerez Weltmeister Tito Rabat mit einer fahrerischen Glanzleistung. Tom Lüthi verpasste als Vierter das Podest nur knapp.**

Sofort nach dem Start setzten sich Tito Rabat, der von der Pole-Position aus gestartet war, und Jonas Folger von den Verfolgern ab. Tom Lüthi startete zwar ebenfalls gut, verlor aber in den anfänglichen Scharmützel einige Meter und musste nach einem Rennrittchen den von hinten anstürmenden Alex Rins vorbeilassen. Weder Rins, Lüthi noch der sich von weit hinten durch das Feld wühlende WM-Leader Johann Zarco (nach einem Sturz im Qualifying musste der Franzose aus der dritten Reihe starten) konnten die beiden Spitzenreiter je ernsthaft gefährden.

Folger wartete geduldig, bis er bei Rennhalbzzeit Fehler Rabats kaltblütig ausnutzte, vorbeiging und mit einem kurzen Zwischenspur gegen Ende des Rennens den entscheidenden Abstand zwischen sich und den WM-Leader legte. «Das gesamte Weekend verlief optimal. Ich konnte in den Trainings sehr viel Selbstvertrauen aufbauen.

Das war eine Riesenhilfe im Rennen, als ich in Führung liegend den Druck von Rabat spürte. Ich konnte den Speed halten und kontrollieren. Das Ziel ist nun, in Le Mans mit derselben Strategie ans Werk zu gehen. Im Moment haben wir technisch und fahrerisch alles im Griff. Bis Le Mans testen wir nicht mehr, sondern legen ein paar Tage Pause ein. Rabat hat einen andern Style, der muss jeden Tag auf dem Bike sitzen, sonst geht bei ihm nichts.»

## Dämpfer für wilden Alex Rins

Rabat wurde nicht Zweiter, sondern Dritter, weil ihn Rookie Alex Rins in der letzten Kurve mit einem optimistischen Manöver rampte und abdrängte (Rins stürzte) und Zarco noch vorbeiwischte. «Ich wurde gleich zweimal torpediert», ärgerte sich Rabat, «zuerst spürte ich den Schlag von Rins am Hinterrad, danach prallte mir Zarco in die Seite. Aber immerhin kam ich noch ins Ziel.»

## Zarco: «Platz 2 wie ein Sieg»

Zarco behielt die WM-Führung: «Wenn du in dieser Klasse vom neunten Startplatz aufs Podest fährst, ist das ein großer Erfolg. Am Start wurde ich innen eingeklemmt und lag weit hinten. Platz 2 ist deshalb für mich fast wie ein Sieg!» ♦



## Deutsche und Schweizer in Jerez

## Jubel, Frust, Stürze



## DOMINIQUE AEGERTER KALEX, P16

«Was den Zeitabstand betrifft, haben sie die Dinge im Qualifying trotz P16 etwas verbessert. Doch Tatsache war: Ich hatte nur eine einzige schnelle Runde geschafft. Ich habe Mühe, meine Leistungen konstant hoch zu halten. Abgesehen von den ersten drei Runden wurde es dann auch eines der schlimmsten Rennen meiner Karriere. Ich bin nach diesen ersten drei Runden zwei Sekunden langsamer gefahren als im Training, ich fand einfach keinen Grip mehr. Wir müssen kommende Woche bei den Tests in Aragón technische Lösungen finden. Ich weiß, dass ich selbst ein Teil der Ursachen der Probleme bin, aber ich weiß auch, dass meine aktuelle mentale Verfassung nicht allein verantwortlich für die schlechten Resultate ist. Alle sagen, ich müsse lockerer auf dem Motorrad werden, aber dafür muss ich dieses auch fühlen können. In Texas und Argentinien war es etwas besser, aber Jerez war eine einzige Katastrophe!» **WM-Punkte/WM-Platz: 4/21.**



## FLORIAN ALT SUTER, P24

Meine Klassierung im Qualifying sah nicht unbedingt rosig aus, aber ich habe meine Zeiten kontinuierlich steigern und den Rückstand auf die Spitze verkürzen können. Nach so vielen Test- und Trainingstagen im Nassen und bei niedrigen Temperaturen war es schwierig, sich auf die Hitze umzustellen. Körperlich hatte ich zwar nicht die geringsten Probleme, aber die Abstimmung der Suter war eine andere Sache. Der Crash am Sonntagmorgen war dann schlimm. Ich bin im schnellsten Teil der Strecke gestürzt, das Bike landete auf den Airfences. Zum Glück blieb ich unverletzt, aber im Rennen habe ich gelitten. Mit dem Rennen bin ich einigermaßen zufrieden, denn ich konnte mit meiner Gruppe bis zum Schluss mithalten. Das gibt für die kommenden Rennen wieder Auftrieb. Die nächste Station, Le Mans, ist zwar Neuland für mich, doch zusammen mit meinem Team werden wir sie so rasch wie möglich verstehen lernen. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-.**



## SANDRO CORTÈSE KALEX, STURZ

Das Qualifying mit P7 war ganz okay, ich habe die zweite Startreihe nur um 0,037 Sekunden verpasst. Wir haben lange mit dem Setup gekämpft, aber am Ende haben wir die richtige Lösung gefunden. Deshalb war ich zuversichtlich, dass wir trotz dem nicht ganz optimalen Startplatz ein gutes Rennen zustande bringen würden. Leider ist mir das nicht gelungen. Der Start war okay, und ich konnte lange gut mithalten. Dann ist mir das Vorderrad weggerutscht, das Ganze passierte wie in Zeitlupe. Wirklich schade, denn ich habe mich nach einigen Problemen echt wohlgefühlt. Es tut mir auch leid für das Team, denn alle haben an diesem Wochenende hart gearbeitet. Allzu enttäuscht bin ich aber trotz des Sturzes nicht, denn von den Rundenzeiten und dem Rhythmus her waren wir gut mit dabei. Wir kriegen jetzt noch neues Material, müssen ein paar Dinge aussortieren und versuchen, noch ein paar Zehntel runterzufeilen. **WM-Punkte/WM-Platz: 20/11.**



## JONAS FOLGER KALEX, P1

Rang 3 im Qualifying bedeutete meinen ersten Startplatz in der ersten Reihe in dieser Saison. Ich freute mich riesig, denn unsere Strategie war voll aufgegangen. Es war absehbar, dass die Verhältnisse gegen Ende wegen der hohen Temperaturen schlechter würden, also haben wir gleich zu Beginn mächtig angegriffen. Auch die Konstanz war da. Im Rennen war der Start entscheidend. Ich war sofort hinter Rabat und konnte seine Pace gut halten. Wir konnten sofort eine kleine Lücke herausfahren, was bis zum Nachlassen der Reifen wichtig war. Ich habe Tito lange studiert, und als er einen kleinen Fehler gemacht hat, bin ich vorbeigerauscht. Wir haben uns aber nicht wirklich berührt, es hat nur so ausgesehen. Er war aber schon zuvor unruhig geworden, weil ich immer hinter ihm war. Danach bin ich konstant meine Pace gefahren und habe nochmals kurz gepusht, um ihn auf Abstand zu halten. **WM-Punkte/WM-Platz: 5/2.**



## RANDY KRUMMENACHER KALEX, P14

Der Sturz im Qualifying war ärgerlich, weil ich so nur auf dem 19. Startplatz stand. Andererseits war ich noch nie so nah an den Top-leuten dran, denn ich konnte Tito Rabat eine ganze Runde dicht folgen. Auch die konstanten 1:43er-Zeiten, die ich im Qualifying fahren konnte, stimmten mich für das Rennen zuversichtlich. Ich hatte meinen Fahrstil leicht umgestellt, um insbesondere den Hinterreifen bei dieser Hitze etwas zu schonen, das Ziel waren ganz klar die Punkteränge. Doch der erneute Sturz im Warm-up am Sonntagmorgen hat mich etwas eingebremst. Nach einer eher verhaltenen Startphase kam ich jedoch immer besser in den Rhythmus und holte Platz um Platz auf. Mit den den ersten zwei WM-Punkten dieser Saison für Platz 14 bin ich zufrieden, die Punkteränge waren das Ziel für dieses Rennen. Jetzt müssen wir aber lernen, den erreichten Speed sicher zu halten, denn zwei Stürze an zwei Tagen sind einfach zu viel. Wir müssen uns sicherer am Limit bewegen können. Einen ganz großen Dank noch an mein Team, denn die Mechaniker haben das Bike nach dem Sturz am Morgen eine Minute vor dem Schließen der Boxengasse fertig repariert gehabt! **WM-Punkte/WM-Platz: 2/22.**



## THOMAS LÜTHI KALEX, P4

Wir haben am Vorabend des Qualifyings bis spät in die Nacht mit den Technikern und den Kalex-Leuten am Motorrad gearbeitet. Wir haben alle Daten analysiert und entschieden, eine größere Veränderung in der Abstimmung vorzunehmen. Ich habe am nächsten Morgen sofort gespürt, dass ich auf einer komplett anderen Maschine saß. Endlich konnte ich wieder mit meinem gewohnten flüssigen Fahrstil ans Werk gehen. Ich wusste natürlich, dass ich für das Rennen zu den Podestkandidaten gehörte, aber ich wusste auch, dass die Reifen eine wichtige Rolle spielen würden. Der Start war gut, ich war im Schnellzug an der Spitze dabei. Leider konnte ich den kleinen Rückstand auf Folger nie wettmachen. Dennoch bin ich mit dem Rennverlauf zufrieden, denn erstmals konnte ich den Sieg beziehungsweise den Sieger während des ganzen Rennens sehen. Jetzt haben wir zwei wichtige Testtage in Aragón vor uns. **WM-Punkte/WM-Platz: 43/4.**



## ROBIN MULHAUSER KALEX, P23

Jerez gehört nicht zu meinen Lieblingsstrecken. Am Freitag bin ich gestürzt, am Samstag morgen gleich nochmals. Ich renne hier im Moment wie gegen eine Wand, ich bringe auf dieser Strecke einfach keine Konstanz zustande. Meine einzige Hoffnung war, dass ich im Rennen fast immer besser und schneller unterwegs bin als im Training. Aber es wurde leider dennoch ein Weekend zum Vergessen. Ich habe mich während des gesamten Rennverlaufs nie wirklich wohlgefühlt. Der Start war zwar nicht schlecht. Ich war in einer guten Gruppe drin, direkt hinter Randy Kruppenacher, und ich habe auch frühzeitig meine beste Rundenzeit des gesamten Wochenendes erzielt. Aber danach verlor ich rasch jeden Grip und damit auch das Vertrauen. Ich bin in der Folge dreimal beinahe gestürzt. Die Tests diese Woche in Aragón werden mir guttun, ich muss jetzt dringend erwachen und Lösungen finden.» **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-.**



## JESKO RAFFIN KALEX, P25

Nach dem Qualifying war ich ratlos. Ich hatte keine Erklärung dafür, warum meine Rundenzeiten langsamer waren als im letzten Jahr in der Spanischen Meisterschaft. Ich hatte keine Ahnung, was los war, die Hitze war sicher nicht das Problem. Ich konnte mich einfach nicht weiter steigern. Ändern konnte ich daran natürlich nichts mehr. Ich hoffte, mit einem raketenmäßigen Start den Anschluss an eine schnelle Gruppe herstellen und dieser möglichst lange folgen zu können. Es musste doch endlich aufwärts gehen! Doch es klappte nicht ... Ich versuche wirklich alles, jedes Mal, wenn ich aus der Boxengasse herausfahre, gebe ich mein Bestes. Aber ich finde den Schlüssel nicht, um mich von Runde zu Runde zu steigern. Im Rennen war ich nicht schneller unterwegs als im Training, und ich muss mit dieser Klassierung leben. Mehr gibt es zu diesem GP nicht zu sagen. In Le Mans werde ich es weiter versuchen. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/-.**



## MARCEL SCHRÖTTER TECH3, P10

Für den 14. Startplatz in der 5. Reihe musste ich sehr hart kämpfen. Wir tun uns einfach schwer, dort weiterzumachen, wo wir letztes Jahr aufgehört haben. Die Klasse ist enorm ausgeglichen, der geringste Fehler wirft dich weit zurück. Ich wusste, für das Rennen würde es enorm schwierig werden, bei der Hitze 26 Runden auf einem sehr hohen Rhythmus zu fahren. Der 10. Platz war deshalb eine große Erleichterung für mich und das Team, auch wenn unsere Ziele eigentlich deutlich höher liegen. Aber endlich verlor ich beim Start keine Plätze mehr, sondern gewann sogar zwei oder drei, und bei den Kämpfen konnte ich voll reinhalten. Nur der mangelnde Topspeed machte es ein bisschen schwierig, und wegen der extremen Spätbremserie bekam ich Probleme mit den Unterarmen. Ich konnte so nicht das ganze Rennen hundertprozentig angreifen, sondern musste den Armen etwas Zeit zur Erholung geben. **WM-Punkte/WM-Platz: 9/18.**





## Moto2

## Testen geht jetzt los



Tom Lüthi: Zwei Tage mit der Kalex in Aragón testen

Zwar werden am Dienstag nach der MotoGP nur die Moto3-Teams in Jerez ihre Kreise drehen, der nächste IRTA-Test der Moto2 findet nach Misano statt. Doch haben sich einige Teams zusammengesetzt und werden am Mittwoch und Donnerstag in Aragón testen. Dabei sind keine Neukonstruktionen zu erwarten. «Der IRTA-Test von Februar dauerte bis zum Rennwochenende in Jerez», brachte es Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel auf den Punkt. «Genauer gesagt, er dauert noch an. Deshalb konnten wir seit Saisonbeginn auch keine neuen Teile

mehr entwickeln. Alle fahren noch mit der Schwinge der ersten Generation für das 2015er-Modell, wir haben noch drei neue Varianten fertig, die konnten aber noch nicht getestet werden. Das wollen wir jetzt nachholen.» Daneben wird es bei allen Teams um weitere Daten für die Feinabstimmung gehen.

Besonderen Aufholbedarf hat das Schweizer Team von Tom Lüthi, Dominique Aegerter und Robin Mulhauser, da sie von Suter auf Kalex umgestiegen sind und so über keinerlei Erfahrung aus den Vorjahren verfügen. ♦ IP

## NACHRICHTEN

## Neue Tech3-Teile noch nicht fertig

**Moto2** Marcel Schrötter wird in dieser Woche nicht bei den Tests der Moto2-Teams in Aragón dabei sein. Technikkopf Guy Coulon sieht keinen Nutzen. «Wir hatten vor der Saison zwar nicht viele Testtage, doch derzeit gibt es nichts, an dem wir an den Rennwochenenden nicht arbeiten können», so der langhaarige Franzose. «Ich werde aber Teile fertigen und denke, nach dem GP in Barcelona werden wir dann testen gehen.» Bis dahin möchte er weiter mit Marcel Schrötter an der Feinabstimmung arbeiten.

## Jonas Folger: Statt Test Entspannung

**Moto2** Jerez-Sieger Jonas Folger testet in dieser Woche nicht mit den anderen Teams in Almería. «Wir haben das Bike gut im Griff, für mich ist es im Moment wichtiger, etwas auszuspannen und Kraft zu tanken. Ich fliege am Wochenende nach Deutschland, dann nach Le Mans.» ♦ IP

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Quartararo, Oliveira, Öttl und Kent kommen am besten von der Linie weg.

**1. Runde:** Oliveira übernimmt die Spitze, Quartararo, Kent, Brad Binder, Fenati, Öttl, Antonelli, Hanika, Kornfeil und Bastianini sind die Top 10.

**2. Runde:** Öttl wird bis auf P11 zurückgereicht.

**3. Runde:** Oliveira, Kent, Quartararo und Binder ziehen vom Feld weg. Öttl nur P13.

**4. Runde:** María Herrera stürzt.

**5. Runde:** Vázquez stößt auf P5 vor und versucht, den Anschluss an die Spitze herzustellen.

**7. Runde:** Öttl nur noch auf P15. Vázquez am Top-Quartett dran.

**9. Runde:** Kent kann an der Spitze nicht von Oliveira, Quartararo, Binder und Vázquez wegfahren. Fenati auf P5 liegt bereits 4 sec. hinter Öttl auf P14.

**12. Runde:** Antonelli mit Technikdefekt out. Öttl hält P14.

**16. Runde:** Ono fährt auf P8 Guevara ins Hinterrad und stürzt, reißt Kornfeil mit.

**17. Runde:** Vázquez fällt wieder zurück. Quartararo, Oliveira, Binder und Kent ziehen davon. Öttl P11.

**19. Runde:** Öttl mit Defekt out!

**22. Runde:** Kent übernimmt zwei Runden vor Schluss entschlossen die Führung. Doch Quartararo und Oliveira bleiben dran. Binder fällt etwas zurück.

**23. Runde:** Oliveira übernimmt die Spitze eingangs der letzten Runden. Binder wieder dran! Letzte Kurve: Quartararo kollidiert mit Kent, fällt auf P4 zurück! Kent bleibt im Sattel, holt den 3. GP-Sieg in Folge vor Oliveira und Binder. ♦ ML

## Qualifying

1. Quartararo	1:46,791
2. Kent	1:46,911
3. Oliveira	1:46,984
4. B. Binder	1:47,180
5. Öttl	1:47,194
6. Hanika	1:47,198
7. Bastianini	1:47,251
8. Fenati	1:47,355
9. Antonelli	1:47,394
10. Navarro	1:47,400
11. Masbou	1:47,477
12. Kornfeil	1:47,528
13. I. Viñales	1:47,574
14. Ono	1:47,657
15. Martin	1:47,689
16. Bagnaia	1:47,704
17. Vázquez	1:47,709
18. Guevara	1:47,773
19. Ajo	1:47,794
20. Ferrari	1:47,857
21. Danilo	1:47,889
22. Loi	1:47,941
23. Locatelli	1:47,962
24. Herrera	1:48,046
25. McPhee	1:48,142
26. Gardner	1:48,142
27. Migno	1:48,155
28. D. Binder	1:48,224
29. Suzuki	1:48,357
30. Khairuddin	1:48,725
31. Tonucci	1:48,925
32. Rodrigo	1:49,079
33. Manzi	1:49,266
34. Carasco	1:50,045

## GRAND PRIX VON SPANIEN – Moto3 / Resultate

Jerez de la Frontera (E): 3. Mai 2015; 4. Lauf zur Weltmeisterschaft; 101,729 km über 23 Runden à 4,423 km; 34 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 23 Grad, Asphalt: 25 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Danny Kent (GB)	Honda	23	41:15,552	1:47,118	25
2. Miguel Oliveira (P)	KTM	23	+0,097	1:47,102	20
3. Brad Binder (ZA)	KTM	23	+0,296	1:46,723	16
4. Fabio Quartararo (F)	Honda	23	+0,882	1:46,962	13
5. Efrén Vázquez (E)	Honda	23	+2,906	1:46,972	11
6. Romano Fenati (I)	KTM	23	+11,035	1:47,215	10
7. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	23	+11,126	1:47,099	9
8. Jorge Navarro (E)	Honda	23	+11,761	1:47,458	8
9. Enea Bastianini (I)	Honda	23	+15,861	1:47,612	7
10. John McPhee (GB)	Honda	23	+15,964	1:47,403	6
11. Isaac Viñales (E)	Husqvarna	23	+16,015	1:47,307	5
12. Jules Danilo (F)	Honda	23	+16,047	1:47,543	4
13. Livio Loi (B)	Honda	23	+18,800	1:47,682	3
14. Jorge Martín (E)	Mahindra	23	+24,592	1:47,748	2
15. Alexis Masbou (F)	Honda	23	+24,703	1:47,503	1
16. Andrea Locatelli (I)	Honda	23	+25,985	1:47,625	-
17. Niklas Ajo (FIN)	KTM	23	+35,795	1:47,659	-
18. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	23	+35,948	1:48,095	-
19. Stefano Manzi (I)	Mahindra	23	+36,363	1:48,207	-
20. Juanfran Guevara (E)	Mahindra	23	+36,498	1:48,166	-
21. Andrea Migno (I)	KTM	23	+36,532	1:48,094	-
22. Karel Hanika (CZ)	KTM	23	+37,021	1:46,964	-
23. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	23	+37,175	1:48,330	-
24. Darryn Binder (ZA)	Mahindra	23	+37,318	1:47,972	-
25. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	23	+40,942	1:48,631	-
26. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	23	+53,592	1:48,775	-
27. Ana Carasco (E)	KTM	23	+1:09,547	1:48,958	-

## Nicht klassiert:

- Philipp Öttl (D)	KTM	18	+5 Rd.	1:47,627	-
- Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	15	+8 Rdn.	1:47,422	-
- Hiroki Ono (J)	Honda	15	+8 Rdn.	1:47,434	-
- Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	12	+11 Rdn.	1:49,130	-
- Niccolò Antonelli (I)	Honda	11	+12 Rdn.	1:47,733	-
- Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	2	+22 Rdn.	1:49,404	-
- María Herrera (E)	Husqvarna	21	+1 Rde.	1:48,495	-

Durchschnittstempo des Siegers: 147,6 km/h

**Schnellste Runde:** B. Binder (ZA, KTM), Rde 1 in 1:46,723 min (= 149,1 km/h), Rekord  
Internet: www.motogp.com

## WM-Stand Fahrer

1. Kent	91
2. Vázquez	60
3. Quartararo	52
4. Bastianini	47
5. B. Binder	44
6. Viñales	38
7. Oliveira	33
8. McPhee	28
9. Masbou	26
10. Fenati	26
11. Bagnaia	21
12. Hanika	18
13. Locatelli	14

14. Antonelli	8
19. Öttl	5

## WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	100
2. KTM	50
3. Husqvarna	38
4. Mahindra	22



3 Siege in Folge: Kent (52) gewinnt vor Binder und Oliveira (44)



GP von Spanien - Moto3

# Hattrick von Danny Kent

**Mit dem dritten Sieg in Folge baute Kiefer-Pilot Danny Kent seinen Vorsprung in der WM-Tabelle weiter aus. Doch um ein Haar wäre Kent in der letzten Runde vom wilden Fabio Quartararo abgeräumt worden.**

Der neue Honda-Jungstar und von vielen bereits als Marc Márquez-Nachfolger hoch gelobte Franzose Fabio Quartararo trat zum ersten Mal auf einer ihm aus der spanischen Meisterschaft – die er 2013 und 2014 überlegen gewann – bekannten Strecke gegen die Weltelite an. Mit der Pole-Position vor WM-Leader Danny Kent kündigte der Franzose mit italienisch-sizilianischen Wurzeln seine Siegesambitionen deutlich an.

Doch so einfach wie in den Vorjahren machten es ihm seine Gegner nicht. Ein wildes Quartett aus Quartararo, Kent, Brad Binder und Miguel Oliveira setzte sich von Beginn an vorne ab, wobei die KTM von Binder und Oliveira den Honda von Kent und Quartararo um keinen Deut unterlegen waren. Auch Evren Vázquez gesellte sich zwischendurch dazu, doch bei der Aufholjagd von weit

hinten hatte der Spanier seine Reifen verheizt und musste das Quartett wieder ziehen lassen.

**«Wie Márquez und Rossi»**

Wie so oft in Jerez fiel die Entscheidung in der letzten Kurve vor dem Ziel. Kent führte, doch Quartararo rutschte ihm innen im wilden Drift in die Seite. Nur mit viel Glück konnte Kent im Sattel bleiben. Auch Quartararo stürzte nicht, doch die beiden KTM von Binder und Oliveira flutschten noch an ihm vorbei. «Ich wollte hier gewinnen», gab Quartararo zu, «aber beinahe hätte ich einen Nuller eingesammelt. Ich versuchte mich wie mein Idol Marc Márquez innen reinzupressen, aber das Ganze lief schief. Ich habe einfach noch nicht so viel Erfahrung wie die beiden.»

Kent, der zum dritten Mal in Folge siegte (letztmals gewann mit Barry Sheene 1977 ein Brite drei Rennen in Folge), nahm die Attacke gelassen: «Ich wusste, dass in dieser Kurve einer kommen würde. Aber am Ende ist es ja gut ausgegangen.» Vor der letzten Kurve hatte noch Oliveira geführt: «Ich habe die Tür zugemacht, und für mehr als einen Fahrer wäre das eigentlich gar kein Platz gewesen!» ♦ ML



Letzte Runde: Oliveira (44) noch vor Quartararo, Kent und Binder

Philipp Öttl

# Kein Strom



Philipp Öttl: Im Training schnell, im Rennen technisch k.o.

**Im Qualifying war Philipp Öttl die Sensation mit Platz 5. Im Rennen ging der KTM des Deutschen an 11. Stelle liegend der Batteriestrom aus.**

Alles sah nach einem prächtigen Geburtstagsgeschenk für den am Renntag 19 Jahre alt werdenden Philipp Öttl aus. Denn der Deutsche sah seinen fünften Startplatz nicht als Überraschung, sondern als logische Folge der intensiven Arbeit von ihm und seinem Schedl Racing Team. «Wir haben uns Schritt für Schritt nach vorn gearbeitet, und ich war auch allein in einem hohen Rhythmus unterwegs. In Jerez ist der Windschatten für eine schnelle Runde entscheidend, und ich habe diesbezüglich einen schnellen Vordermann erwischt.»

**«Top 10 wären drin gewesen»**

Doch der Wunsch Ötts nach möglichst vielen WM-Punkten blieb an Renntag unerfüllt. Öttl rollte wenige Runden vor Schluss aus, weil die Batterie keinen Strom mehr lieferte.

«Das war einfach Pech, und dagegen kannst du nichts machen. Aber der Start war unglaublich, ich war nach der ersten Kurve Dritter! Dann bin ich leider nach hinten durchgereicht worden, weil ich mich nicht so rasch an den besseren Grip anpassen konnte wie die andern; im Training war es noch wesentlich schmieriger gewesen. Irgendwann habe ich mich dann aber mehr getraut und mich gesteigert. Mit Enea Bastianini im Heck habe ich John McPhee und Isaac Viñales wieder eingeholt. Ein Top-10-Platz wäre möglich gewesen. Heute war ich im Zweikampf stark, zumal ich mit alten Reifen gut zurechtkam.»

Öttl sah trotz des Ausfalls das Positive: «Wir sind wieder bei der Musik dabei, aber ich muss noch lernen, wie bei den schnellen Leuten vorne gefahren wird, vor allem in der Anfangsphase. In Le Mans werde ich auf jeden Fall versuchen, im selben Stil weiterzumachen wie hier.»

Öttl blieb noch in Jerez und testete am Dienstag neue Teile von KTM. ♦ ML/IP

NACHRICHTEN

## KTM: Ursache für Rückstand bekannt

**Moto3** KTM hat als Hauptgrund für den Rückstand zu Honda die zu steife vordere Rahmenpartie ausgemacht. «Unsere Ingenieure haben Tag und Nacht geschuftet, um etwas zu bauen, mit dem die Fahrer das nötige Gefühl für das Vorderrad finden, das ihnen das Selbstvertrauen gibt, was ihnen derzeit gegenüber den Honda-Piloten fehlt», verrät Rennleiter Pit Beirer. Das Testteam hat den neuen Rahmen mehrfach getestet. «Jetzt wird er noch bei den Tests am Dienstag hier in Jerez mit den aktuellen Daten aus dem Rennen verglichen», so Beirer. «Wenn sich die bisherigen Erfahrungen bestätigen, werden wir für alle zwölf Fahrer neue Rahmen bauen. Aber wir dürfen nur ein Update während des ganzen Jahres machen, so muss das sehr genau überlegt sein. Ich hoffe, dass der Test positiv verläuft, dann könnten wir schon für Mugello die neuen Rahmen liefern. Sonst hoffentlich bis Barcelona.» ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto3** Merkwürdiger Unfall nach dem Qualifying: Stefano Manzi wollte einen Start üben und hatte einen solchen Tunnelblick, dass er Miguel Oliveira nicht sah und ihm ins Heck krachte.

»» **MotoGP Rookies Cup** Am Sonntag wurde Coach Gusti Auinger 60 Jahre alt. Für diesen Tag, an dem er mit seinen Schützlingen mehr als beschäftigt war, hatte er nur einen Wunsch: «Dass sich niemand daran erinnert!» Aber natürlich erinnerten sich viele im Fahrerlager daran. ♦ IP

MotoGP Rookies Cup

# Überlegener Holländer

Die Rookies-Saison 2015 begann, wie sie 2014 geendet hat: Als ein wilder Kampf der 14- bis 17-Jährigen, die alle davon träumen, einmal ein Grand-Prix-Star zu werden. Dabei machte in Jerez ein 16-jähriger Holländer extrem auf sich aufmerksam. Bo Bendsnyder aus Rotterdam gewann beide Läufe.

Im ersten Lauf zeigte Bendsnyder Kämpferqualitäten. Er

musste 16 Runden lang mit sechs gleich starken Gegnern um jeden Meter kämpfen. Im Ziel war Bendsnyder vorne, allerdings mit dem kaum sichtbaren Vorsprung von 0,054 Sekunden auf seine Verfolger.

Der Holländer ist mit 1,80 Metern nicht nur ziemlich groß für einen 16-Jährigen, er zeigte im zweiten Lauf auch, wie groß sein Talent auf der Piste ist.

Nach drei Runden verabschiedete er sich mit der zweit-schnellsten Rundenzeit auf Nimmerwiederssehen von seinen Verfolgern und stürmte auf und davon. Im Ziel hatte er über drei Sekunden Vorsprung, eine Seltenheit in dieser Klasse.

In der Gesamtwertung führt Bendsnyder mit 50 Punkten vor Olly Simpson (32) und Fabio Di Giannantonio (31). ♦ PP



In beiden Läufen derselbe vorne: Bo Bendsnyder (64)



**MOTORSPORT**  
aktuell

# TANKEN ODER SHOPPEN?

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

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



3. Media Markt Gutschein



2. JET Tankgutschein



1. Amazon.de Geschenkkarte

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht: Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brink, Norbert Lehmann, Vertrieb: Believing, Bekering und Invasio erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Heino Dörkop, Dr. Michael Ralfky, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als lesbare Udrucker, HFB 95752.

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

Telefon \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19 \_\_\_\_\_

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

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer 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.

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

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

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

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

Direktbestellung: ☎ +49 (0)711 3206-8888 ☎ +49 (0)711 182-2550 ✉ [motorsportaktuell@dvp.de](mailto:motorsportaktuell@dvp.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

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.



## INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT/Resultate

Lausitzring (D): 1.-4. Mai 2015, 1. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 4,255 km; Wetter: trocken

## Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 16 Runden, 35 Fahrer gestartet, 30 gewertet  
 Superbike: 1. Markus Reiterberger (D/BMW), in 26:23,623 min (= 154,76 km/h); 2. Max Neukirchner (D/Yamaha), +6,899 sec; 3. Xavi Forés (E/Ducati), +14,954; 4. Lorenzo Lanzi (I/Ducati), +27,566; 5. Matej Smrz (CZ/Yamaha), +33,276; 6. Jan Halbich (CZ/Honda), +49,951; 2. Rdn. zurück: 7. Luca Grünwald (D/Kawasaki); 8. Erwan Nigon (F/Suzuki).  
 Superstock 1000: 1. Lukas Trautmann (D/Yamaha), in 26:56,353 min; 2. Mathieu Gines (F/Yamaha), +36,649 sec; 3. Marvin Fritz (D/Yamaha), +39,914; 4. Roman Stamm (CH/Kawasaki), +44,871; 5. Danny de Boer (NL/Yamaha), +47,793; 6. Dominik Vincon (F/BMW), +48,477.  
 Schnellste Runde: Markus Reiterberger (D/BMW), in 1:37,696 min

2. Lauf: 16 Runden, 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet  
 Superbike: 1. Markus Reiterberger (D/BMW), in 26:25,731 min (= 154,55 km/h); 2. Max Neukirchner (D/Ducati), +2,866 sec; 3. Xavi Forés (E/Ducati), +10,004; 4. Damian Cudilin (AUS), Yamaha, +10,212; 5. Lorenzo Lanzi (I/Ducati), +23,321; 6. Matej Smrz (CZ/BMW), +34,683; 7. Jan Halbich (CZ/Honda), +44,237.  
 Superstock 1000: 1. Roman Stamm (CH/Kawasaki), in 27:00,657 min; 2. Mathieu Gines (F/Yamaha), 35,163 sec; 3. Danny de Boer (NL/Yamaha), +47,793; 4. Stefan Kerschbaumer (A/Yamaha), +56,732; 5. Michal Filla (CZ/BMW), +59,235; 6. Lucy Glöckner (D/BMW), +59,610; 7. Dominik Vincon (F/BMW), +1:00,279 min.  
 Schnellste Runde: Markus Reiterberger (D/BMW), in 1:38,199 min

Stand Superbike (nach 2 von 18 Läufen): 1. Reiterberger, 50 Punkte; 2. Neukirchner 40; 3. Forés 32; 4. Lanzi 24; 5. Smrz 21; 6. Halbich 19; 7. Nigon 8.  
 Stand Superstock 1000 (nach 2 von 18 Läufen): 1. Gines, 40 Punkte; 2. Stamm 38; 3. De Boer 27; 4. Trautmann 25; 5. Kerschbaumer 20; 6. Vincon 19; 7. Glöckner 18.

## Supersport

1. Lauf: 15 Runden, 14 Fahrer gestartet, 13 gewertet  
 1. Jan Böhn (D/Yamaha), in 26:08,813 min (= 146,45 km/h); 2. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki), +3,608 sec; 3. Christian Stange (D/Suzuki), +3,838; 4. Christian von Gunten (CH/Kawasaki), +8,448; 5. Jasha Huber (CH/Kawasaki), +11,373; 6. Stefan Ströhllein (D/Suzuki), +27,533; 7. Rafael Neuner (D/Kawasaki), +28,250; 8. Frank Brouwer (NL/Yamaha), +58,236; 9. Steven Tirsgaard (DK/Kawasaki), +58,624.  
 Schnellste Runde: Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki), in 1:42,573 min  
 2. Lauf: 15 Runden, 13 Fahrer gestartet, 10 gewertet  
 1. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki), in 26:13,910 min (= 145,98 km/h); 2. Christian von Gunten (CH/Kawasaki), +9,853; 3. Sarah Heide (D/Suzuki), +15,232; 4. Jasha Huber (CH/Kawasaki), +17,677; 5. Rafael Neuner (D/Kawasaki), +34,818; 6. Frank Brouwer (NL/Yamaha), +55,005; 7. Steven Tirsgaard (DK/Kawasaki), +1:10,849; 1. Runde zurück: 8. Kjel Karthin (D/Suzuki).  
 Schnellste Runde: Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki), in 1:44,105 min

Stand (nach 2 von 18 Läufen): 1. Lauslehto, 45 Punkte; 2. Von Gunten 33; 3. Böhn 25; 4. Huber 24; 5. Stange 22; 6. Neuner 20; 7. Brouwer 18; 8. Heide 16; 9. Tirsgaard 16; 10. Ströhllein 10.

## Moto Moto3

15 Runden, 11 Fahrer gestartet, 10 gewertet  
 1. Jonas Geitner (D/KTM), in 27:45,437 min (= 137,96 km/h); 2. Tim Georgi (D/KTM), +23,084 sec; 3. Matthias Meggle (D/Honda), +31,016; 4. Philipp Freitag (D/Honda), +46,882; 5. Sander Kroeze (NL/Honda), +51,049; 6. Leon Czichos (D/Honda), +1:03,318.  
 Schnellste Runde: Ernst Dubbink (NL/Honda), in 1:50,156 min  
 Stand Moto3GP (nach 1 von 9 Läufen): 1. Geitner, 25 Punkte; 2. Kroeze 20.  
 Stand Moto3Standard: 1. Georgi 25 Punkte; 2. Meggle 20; 3. Freitag 16; 4. Czichos 13.

## Sidecar

13 Runden, 14 Gespanne gestartet, 12 gewertet  
 1. Gürck/Wechselberger (A/LCR-BMW), in 24:02,467 min (= 138,05 km/h); 2. Roscher/Burkard (D/BMW), +12,635 sec; 3. Sattler/Höhlwimmer (D/LCR-Suzuki), +19,377; 4. Pichler/Pichler (A/RSR-Suzuki), +19,680; 5. Rutz/Hofer (D/LCR-Yamaha), +22,919; 6. Kaspar/Fries (CH/LCR-Suzuki), +30,213.  
 Schnellste Runde: Kretzer/Lehnertz (D/F1-LCR), in 1:48,585 min  
 Stand (nach 1 von 9 Läufen): 1. Gürck, 25 Punkte; 2. Roscher 20; 3. Sattler 16; 4. Pichler 13; 5. Rutz 11.  
 Nächster Lauf: 15.-17. Mai, Zolder (B) Internet: www.superbike-idm.de

## ADAC JUNIOR CUP POWERED BY KTM/Resultate

Lausitzring (D): 13 Runden à 4,255 km; 27 Fahrer gestartet, 25 gewertet  
 1. Dirk Geiger (D), in 26:31,847 min; 2. Jonas Hähle (D), +3,913 sec; 3. Maximilian Sohnius (D), +3,928; 4. Toni Erhard (D), +4,258; 5. Dennis Stelzer (D), +6,065; 6. Dominic Kaßner (D), +6,480; 7. Jirka Mrkyvka (CZ), +20,165; 8. Jason Dupasquier (CH), +38,488; 9. Chris Leibold (D), +42,063; 10. Marco Fetz (D), +42,132.  
 Stand (nach 1 von 7 Läufen): 1. Geiger, 25 Punkte; 2. Hähle 22; 3. Sohnius 16; 4. Erhard 13; 5. Stelzer 11; 6. Kaßner 10; 7. Mrkyvka 9; 8. Dupasquier 8; 9. Leibold 7; 10. Fetz 6.

Nächster Lauf: 12.-14. Juni, Nürburgring (D) Internet: www.adac-motorsport.de

## Moto3 Lausitzring

## Hilfe von allen Seiten



14 Jahre und schon Erster in der Standard-Wertung: Tim Georgi

Erwartungsgemäß fuhr Jonas Geitner auf der Moto3GP von der Pole Position zum Sieg, wenn auch mit 23 Sekunden Vorsprung. Der Verfolger in seiner Kategorie, der Niederländer Ernst Dubbink, stürzte in der dritten Runde aus dem Rennen, da blieb Geitner mit Sander Kroeze nur noch ein Gegner in seiner Kategorie, doch der war weit weg. In der getrennt gewerteten Moto 3 Standard-Klasse siegte Tim Georgi, der 2014 den ADAC Junior Cup gewann.

## Pilotprojekt beim Grand Prix

Der ADAC versucht die Moto3-Klassen in alle Richtungen zu pushen. Mit Seitenwagen-Legende Ralph Bohnhorst wurde ein Koordinator verpflichtet, der Kontakte zu internationalen

Veranstaltern knüpfen soll. Alles vor dem Hintergrund, dass auch Grand-Prix-Vermarkter Dorna großes Interesse hat, Talente aus dem mittel- und nord-europäischen Markt zu fördern, um sie in die WM zu bringen. Der vierte IDM-Lauf der Moto3-Klasse wird demonstrativ im Rahmen des Motorrad-Grand-Prix auf dem Sachsenring ausgetragen. Nach der Freigabe der WM-Europa gilt es, sich um den Moto3 North Europe Cup, einem neuen Projekt für Fahrer aus Zentral- und Nordeuropa, das bis 2016 in Fahrt kommen soll. Aktuell verhandelt der ADAC mit einem GP-Veranstalter im europäischen Ausland, um dieses Jahr noch einen weiteren Cup-Lauf zu bekommen. ♦ AWI

## YAMAHA-R6-DUNLOP-CUP/Resultate

Lausitzring (D): 13 Runden à 4,255 km; 38 Fahrer gestartet, 32 gewertet  
 1. Manou Antweiler (D), in 23:17,154 min; 2. Maurice Ullrich (D), +0,448 sec; 3. Lukas Tulovic (D), +2,963; 4. Adrian Pasek (PL), +3,373; 5. Patryk Kosiniak (PL), +3,505; 6. Colin Rossi (CH), +5,265; 7. Andreas Klambauer (A), +8,894; 8. Loris Haug (D), +12,000; 9. Christof Höfer (D), +17,309; 10. Daniel Rubin (D), +23,572.  
 Punktestand nach 1 von 8 Läufen: 1. Antweiler, 25 Punkte; 2. Ullrich 20; 3. Tulovic 16; 4. Pasek 13; 5. Kosiniak 11; 6. Rossi 10; 7. Klambauer 9; 8. Haug 8; 9. Höfer 7; 10. Rubin 6.

Nächster Lauf: 30. Mai-1. Juni Zolder (B)

Internet: www.yamaha-cup.de

## IDM Supersport/SuperNaked

## Ein Fall für Samstag

Zwei Suzuki auf dem Podium. Das gab es lange nicht. Tatu Lauslehto gewann den Sonntagslauf vor Christian von Gunten auf Kawasaki. Dritte wurde Sarah Heide, die seit ihrem Sieg auf dem Sachsenring 2011 das erste Mal wieder aufs Podest kam. Jan Böhn, der sich am Samstag an die Spitze gekämpft hatte, stürzte in der vorletzten Runde. Fauxpas: Bei der Siegerehrung wurden Pokale mit 2014er-Gravur ausgegeben.

Der erste Lauf bei den mitfahrenden SuperNaked Bikes wurde zum Triumphzug von Urgestein Michael Galinski. Der 26-jährige Kjel Karthin hatte auf

der Suzuki GSR 750 bis zur letzten Kurve Führungsarbeit geleistet, bis Galinski vorbeizog. «Karthin dachte an einen über-rundeten Fahrer im Schleppzug, aber das war ich. Samstags zu fahren ist schön. Sonntags kann ich nie», so der Chef des Yamaha Superbike-Teams. ♦ AWI



Suzuki-Power: Sarah Heide

## NACHRICHTEN

## Schmerzhaftes Aus für Titelverteidiger

IDM Sidecar Das Unternehmen Titelverteidigung fand bei Josef Sattler/Stefan Trautner vorläufig ein abruptes Ende: Öl auf der Strecke im ersten Zeittraining, ein Rutscher, ein Überschlag, ein gebrochener rechter Mittelfuß bei Trautner. Der frisch gebackene Vater aus Österreich wurde sofort operiert. Vermutlich fällt er für den Rest der Saison aus. Für den Rennsonntag hatte Sattler Ersatz organisiert.

## Waldi spekuliert mit SuperNaked-Auftritt

SuperNaked Wilbers-BMW wollte mit einer R1200 R antreten, doch das Motorrad war noch nicht fertig. In der Lausitz hätte der 20-fache Grand-Prix-Sieger Ralf Waldmann darauf fahren sollen. Waldi will aber erst testen. In zwei Wochen in Zolder wird die BMW auch noch verwaist bleiben.

## Zwei GP-Mechaniker im Yamaha-Cup

Yamaha R6-Dunlop-Cup Robert Reich, ehemals für Adi Stadler, sowie Lucas Schmidt, einst für Toni Mang zuständig, schrauben jetzt für ihre Söhne. Schmidts Spross Loris Haug ist einer der jüngsten Cup-Fahrer. Er wurde in der Lausitz Achter. ♦ AWI

## KOMPAKT

ADAC Junior Cup Moritz Jenkner, Sohn des ehemaligen Grand-Prix-Fahrers Steve Jenkner, sowie Lena Eilers, Tochter der deutschen Seitenwagenlegende, gaben auf dem Lausitzring ihr Debüt in der Nachwuchsklasse.

IDM Superstock Neues von Ex-Superbiker Arne Tode: Der 29-Jährige, der 2012 sein letztes Rennen fuhr, ist heutzutage Bridgestone-Testfahrer im Racingbereich und coacht privat Rennfahrer wie Superstock-Newcomer Max Fritzscher.

IDM Supersport Der Schweizer Philipp von Gunten feierte als Zweiter in Lauf 2 seinen größten Erfolg in seiner Supersport-Karriere. Insgesamt 14100 Zuschauer verfolgten die Rennen live. ♦ AWI



**Kleine, aber feine Truppe:**  
Nur zehn Superbiker kämpfen  
um die Meisterschaft, doch  
über die Hälfte der Fahrer bringt  
WM-Erfahrungen mit



Superbike-IDM Lausitzring

# Doppelte Packung

Von ANKE WIECZOREK

**Markus Reiterberger wollte die Superpole gewinnen und eine schnelle Runde brennen, doch Max Neukirchner war schneller. Dafür versammelten der Sachse die Chance auf einen Sieg im ersten Lauf schon in der ersten Kurve.**

Neukirchner ließ sich von der nagelneuen Yamaha R1 M viel zu weit nach außen tragen. Reiti und Damian Cudlin schlüpfen sofort in die Lücke. Seinen Teamkollegen Cudlin konnte Neukirchner noch einfangen. Der Australier stürzte vier Run-

den später ohnehin aus dem Geschehen. Nur gegen Reiterberger auf der Strecke nichts auszurichten. Der Bayer war dem Rennen. «Es herrscht extrem heiß da draußen. Ich habe mein Abreißvisier bis zur fünften Runde aufgespart. Normalerweise brauche ich das nie, aber heute habe ich echt nichts mehr gesehen.» Dass er als Sieger von zwei Rennen nicht so gefeiert wurde wie der zweimal Zweite Neukirchner, dessen Fangemeinde in verschärfter Form angereist war, ließ Reiti kalt. Doch er weiß: «Ich war sechs Zehntel schneller als im

Vorjahr, aber die Ducati werden mit Sicherheit noch stärker, und Yamaha steht mit den Motorrädern erst am Anfang.» Titelverteidiger Xavi Forés sahnte schon im Vorfeld, dass er mit der Ducati 1199 Panigale R ein Siegauftritt nicht vergönnt sein würde. Die 3C-Truppe konnte nicht wie gewohnt aus dem Vollen schöpfen, sondern litt an akutem Ersatzteilmangel. Zuerst waren nur zwei Auspuffe verfügbar. Auch die komplette Abstimmung der Motorräder musste in der Lausitz erledigt werden, weil sie erst frisch geliefert worden waren. Im zweiten Lauf ließ sich Forés die Vorderradgabel noch

etwas weicher stellen. Die Freude über zwei dritte Plätze hielt sich beim Spanier dennoch in Grenzen. Die erfolgsverwöhnte Ducati-Truppe bekam schon am Vorabend zu spüren, dass ihr Kredit aufgebraucht war. Lorenzo Lanzi hatte einen steifen Nacken und wollte sich behandeln lassen. Vom offiziellen Yamaha-Doc gab es aber nach kurzer Denkpause eine Abfuhr, erst der Physiotherapeut des ADAC Junior Cups schaffte Abhilfe. Obwohl Fairplay im Fahrerlager anders aussieht, dürfte der Vorfall als eine Art Denktzettel gelten, da die Ducati-Truppe immer ihr eigenes Süppchen kocht. Am Freitag im

Freien Training waren die 3C-Fahrer als einzige anonym und ohne Transponder unterwegs. Bei Honda kämpfte sich Jan Halbich zweimal über die 16 Rennrunden. «Er beißt mit dem verletzten Daumen und der Mittelhand wie ein Tier. Er hat kein Gefühl in der Hand, aber zieht das durch», nickte HRP-Teamchef Jens Holzhauser. Bei Kawasaki war zunächst auch alles im grünen Bereich. Newcomer Luca Grünwald hatte sich im ersten Lauf sogar unter den ersten Zehn einordnen können, nur in der vorletzten Runde stürzte der Bayer und brach sich das rechte Bein über dem Sprunggelenk. ♦

IDM Superstock 1000 Lausitzring

# Trautmann überrascht alle

**Der 19-jährige Österreicher Lukas Trautmann machte dort weiter, wo er letztes Jahr aufgehört hatte. Er siegte und heizte auf der Stocksport-Yamaha auch gestandenen Superbikern ein.**

Am Abend vor dem Rennen lagen noch tiefe Schatten unter den Augen des Salzburgers. «Die 1000er-Maschine zu fahren, ist anstrengend, die 80 PS Unterschied zur Cup-Maschine ziehen enorm», meinte der Yamaha-Cup-Champion von 2014. «Die Leistung war am Anfang mehr Angst als Genuss. Jetzt dreht sich das Verhältnis gerade um. Und wenn andere so einen Umstieg schaffen, dann schaffe ich das auch.» Prompt kam Trautmann wie auch Danny de Boer und Mathieu Gines in die Superpole und war auch dort wieder der Schnellste von den Superstock-



Roman Stamm (14) im Nacken von Superbiker Matej Smrz

Fahrern. Im ersten Lauf war der Klassensieg fast Formsache. Und nur vier Superbiker waren vor ihm. In Lauf 2 stürzte Trautmann in der ersten Runde brutal in den Kies: schwere Verformung der Yamaha, leichte Blessuren am Körper. Dafür hatte Roman Stamm, der in der letz-

ten Runde den Franzosen Mathieu Gines überholte, seinen großen Auftritt. «Ich habe gewartet bis zum Schluss. Ich kenne Gines von der Langstrecken-WM.» Seine Rückenschmerzen, die ihn am Samstag noch krumm gehen ließen, hatte Stamm betäubt. ♦ AWI



Ganz großes Kino: Trautmann

IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf, Start:** Forés steigt das Vorderrad hoch, er wird durchgereicht, Reiterberger setzt sich vor Neukirchner an die Spitze.
- 2. Runde:** Reiti vor Neukirchner, Cudlin, Lanzi, Forés, Trautmann, Nigon, Smrz, Fritz, Grünwald.
- 4. Runde:** Forés überholt Teamkollege Lanzi.
- 6. Runde:** Smrz überholt Nigon, Cudlin ist gestürzt.
- 13. Runde:** Sturz Nigon P 9.
- 15. Runde:** Sturz Grünwald.
- 16. Runde:** Wheelie von Sieger Reiterberger vor Neukirchner und Forés.
- 2. Lauf, Start:** Reiterberger erwischt beste Linie.
- 1. Runde:** Reiterberger vor Neukirchner, Cudlin, Forés, Lanzi, Gines, Smrz, Stamm. Sturz Trautmann.
- 10. Runde:** Reiterberger ist dem Feld schon zwei sec voraus. Forés überholt Cudlin, schiebt sich auf P3.
- 16. Runde:** Reiterberger fährt mit 2,866 sec Vorsprung zum Doppelsieg.



**MOTORSPORT**  
aktuell

# ZEIT ZUM SPAREN!

**10-für-7-Angebot: Jetzt 10 x MOTORSPORT aktuell zum Preis von 7 Ausgaben lesen – plus Geschenk!**

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



### 1. PROS Sport-Chrono „HI-POWER“

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



### 3. Avialic Armbanduhr „Canova“

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



### 2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registereinführer: Dr. Volker Bredt, Notar: Dr. Michael Ruppel, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, ab Inhabender Unternehmer, AB Hamburg, 198 38752.

**Ihre Vorteile:** ■ Über 30 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf ■ Armbanduhr Ihrer Wahl gratis als Dankeschön ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte Motorsport aktuell testen und über 30% sparen. Best.-Nr. 1213325  
Ich erhalte MOTORSPORT aktuell ab der nächsterreichbaren Ausgabe im Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90€ statt 20,-€ im Einzelkauf. Die Armbanduhr meiner Wahl erhalte ich GRATIS nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich MOTORSPORT aktuell nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte MOTORSPORT aktuell dann weiterhin, zum Vorzugspreis von jährlich zzt. nur 86,-€ bei zzt. 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. Dieses Angebot gilt derzeit nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_ 1.9

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug:

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung.

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

Ich wähle folgende Armbanduhr: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono  2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr  3. Avialic Armbanduhr

**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 EGGGB. 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 EGGGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telex: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

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



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.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70102 Stuttgart, Registereintrich Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso  
erfüllen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Obermayer (Vorstand), Heino Dörner, Dr. Michael Rathje, Düsterstr. 1, 20355 Hamburg, als teilweiser Unternehmer, HRB 93752.

**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 zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 86,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. Mein **Gratis-Extra**, den  
**RC-Mini-Quadrocopter**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind  
vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich zusätzlich eine Ausgabe **GRATIS**. Nach Ablauf des ersten  
Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

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-Presses 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 vorab eine **GRATIS-Ausgabe** dazu:

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

Ich bezahle per Rechnung.

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrendes 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 rechtzeitig Abenden 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



Supercross-WM Las Vegas

# Dungey gut, alles gut

Von THOMAS SCHIFFNER

**Weltmeister Ryan Dungey beendete die Supercross-Saison mit seinem achten Sieg für KTM vor Vize Eli Tomac. Marvin Musquin gewann das Ost-West-Shootout ebenfalls für die Österreicher.**

Dungey verabschiedete sich im Spielerparadies Las Vegas eindrucksvoll aus der SX-Saison: Der zweifache Titelträger aus Florida gewann sein Heatrennen souverän, führte das Finale

von der ersten bis zur letzten Runde und nahm dem Vize-Champion Eli Tomac 4,6 Sekunden ab. Mehr Rekorde: Es war sein achter Saisonsieg und in den 17 Rennen verpasste er nur einmal das Podium! «Das ist genau, wie ich die Saison beenden wollte», sagte Dungey. «Der Sieg bringt mir Selbstvertrauen für die Outdoorsaison, die in zwei Wochen beginnt.»

Im offenen Sam-Boyd-Stadion in Las Vegas fanden die Fahrer bei bewölktem Himmel perfekte Bedingungen vor. Im Finale war Eli Tomac zunächst in

Schlagdistanz zu Dungey, der den Hondapilot aber bald abschütteln konnte. Tomac kam vor Yamahafahrer Weston Peick ins Ziel und sicherte sich den Vizetitel.

**Musquin gewann 250er klar**

Cole Seely, als bester Rookie des Jahres ausgezeichnet, steuerte seine Honda auf Platz vier und ist damit auf Anhieb WM-Dritter, deutlich vor dem Australier Chad Reed. Ken Roczen, der wegen seiner Bänderverletzung die letzten acht der 17 Läufe verpasste, rutschte auf

Schlussrang 12 ab. Der Suzuki-Star wird wohl zum Auftakt der Outdoorsaison am 16. Mai wieder starten können.

Das «Shootout» der beiden Regionalmeisterschaften in der 250er-Klasse gewann für KTM Marvin Musquin, frisch gebackener Ostküstenmeister. Der Franzose siegte mit deutlichem Vorsprung von 11 Sekunden vor Malcolm Stewart und Mathew Bisceglia. Damit kann KTM beruhigt in die nächste Saison schauen: Dungey und Musquin haben beide bis 2017 mit Mat-tighofen verlängert. ♦



Erfolgsquote gegen 100 Prozent: Ryan Dungey in Vegas

**SUPERCROSS-WM/Resultate**

Las Vegas/USA: 2. Mai, 17. WM-Lauf

Finale: 1. Ryan Dungey, KTM; 2. Eli Tomac, Honda; 3. Weston Peick, Yamaha; 4. Cole Seely, Honda; 5. Joshua Grant, Kawasaki; 6. Blake Baggett, Suzuki (alle USA); 7. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 8. Justin Barcia, Yamaha; 9. Justin Brayton, KTM; 10. Broc Tickle, Suzuki; 11. Kyle Chisholm, Kawasaki; 12. Nicholas Wey, Kawasaki; 13. Ben Lamay, Husqvarna; 14. Nicholas Schmidt, Suzuki (alle USA); 15. Thomas Ramette (F), Kawasaki; 16. Kilian Rusk, Yamaha; 17. Tony Archer, Kawasaki; 18. Kyle Partridge, Honda; 19. Michael Akaydin, Honda; 20. Deven Raper, Kawasaki; 21. Dustin Pipes, Suzuki; 22. Travis Bannister, Honda (alle USA).

Endstand nach 17 Läufen: 1. Dungey, 390 Punkte; 2. Tomac, 305; 3. Seely, 277; 4. Reed, 226; 5. Baggett, 223; 6. Canard, 204; 7. Anderson, 200; 8. Tickle, 194; 9. Short, 180; 10. Peick, 160; 11. Grant, 159; 12. Ken Roczen (D), Suzuki, 156; 13. Millsaps, 147; 14. Chisholm, 115.

Internet: www.amasupercross.com

ADAC-MX-Masters Jauer

# GP-Fahrer dominiert Masters

Von THOMAS SCHIFFNER

**In Abwesenheit von Max Nagl gewann Suzuki-GP-Fahrer Kevin Stribjos beide Masters-Läufe in Jauer. Die Meisterschaftsführung übernahm Teamkollege Glenn Coldenhoff.**

Stribjos nutzte den Masters-Start nach seiner Handverletzung als Test vor dem spanischen GP am kommenden Wochenende. Coldenhoff hatte (wie Nagl) schon bei den ersten beiden Läufen in Fürstlich Drehna gepunktet und führt nach zwei zweiten Plätzen in Sachsen die Masters mit einem komfortablen Vorsprung vor Titelverteidiger Dennis Ullrich. Vor 8500 Zuschauern konnte er auf der Lehmstrecke sein Können demonstrieren. «Ich freue mich über ein tolles Comeback in der ADAC-MX-Masters-Serie. Das Fahrerfeld ist sehr stark, doch ich habe mir den ersten Platz in der Tageswertung erkämpft», erklärte Stribjos, der schon im Alter von 14 Jahren

den ADAC-MX-Junior-Cup gewann.

Ullrich kann sich mittelfristig die besten Chancen ausrechnen, seinen Titel zu verteidigen, denn keiner der GP-Fahrer Nagl, Stribjos oder Coldenhoff wird alle Masters-Läufe bestreiten. Im ersten Lauf verpasste der 21-Jährige vom Team Castrol Power1 Suzuki Moto-Base das Podium um weniger als eine Sekunde gegen Angus Heidecke. Mit Platz 3 im zweiten Umlauf zeigte sich der zweifache Masters-Champion zufrieden: «Ich habe meinen Speed für die Saison gefunden! Sich das Podium mit den WM-Fahrern Stribjos und Coldenhoff zu teilen, ist ein gutes Gefühl. So kann es weitergehen», sagte der Saarlouiser.

**Coldenhoff fixiert auf den Lead**

Im Qualifying am Samstag markierte Coldenhoff vom Team Rockstar Energy Suzuki Europe die Bestzeit. Der 24-jährige Niederländer war von vornherein auf die Tabellenführung fixiert. Den zweiten Startplatz hatte sich am Samstag Pascal Rau-

chenecker erkämpft. Der KTM-Pilot konnte sich am Renntag nach Platz 11 in Rennen eins auf den 6. Platz und Position vier in der Meisterschaft hinter Coldenhoff, Ullrich und Christian Brockel verbessern.

**Doppelsieg für Brian Hsu**

Junior-Weltmeister Brian Hsu (Rockstar Energy Suzuki Europe) dominierte den ADAC MX Youngster Cup. Der 16-Jährige gewann beide Rennläufe. In der Tageswertung lag der Deutsch-Taiwanese damit vor

Arminas Jasikonis aus Litauen und dem Liechtensteiner Luca Bruggmann (Team Yamaha STC Racing). «Mein Bike und ich haben eine starke Performance abgeliefert. Ich bin fehlerfrei durch beide Rennen gekommen und konnte wertvolle Punkte für den Meisterschaftsstand gutmachen», sagte er. Durch den Tagessieg schob sich der in Freiburg geborene Hsu an die zweite Stelle der Gesamtwertung. Mit 86 Punkten ist er nur noch drei Zähler von Jasikonis entfernt. ♦

**ADAC MX-MASTERS/Resultate**

Jauer: 3. Mai 2015, Wetter/Piste: bedeckt, 18 Grad/trocken

1. Lauf (40 Fahrer gestartet, 37 gewertet): 1. Kevin Stribjos (B), Suzuki, 18 Runden in 34:02,939 min (= 52,336 km/h); 2. Glenn Coldenhoff (NL), Suzuki, +19,912 sec; 3. Angus Heidecke (D), KTM, +51,641 sec; 4. Dennis Ullrich (D), Suzuki; 5. Gregory Aranda (F), Kawasaki; 6. Jeremy Seewer (CH), Suzuki; 7. Ricky Renner (USA), Yamaha; 8. Nikolaj Larsen (DK), Husqvarna; 9. Christian Brockel (D), KTM; 10. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 11. Pascal Rauchenecker (A), KTM; 12. Stellan Kjer Olsen (DK), Kawasaki.  
2. Lauf: (40 Fahrer gestartet, 35 gewertet) 1. Stribjos, 18 Runden in 34:30,686 min (= 51,635 km/h); 2. Coldenhoff, +5,578 sec; 3. Ullrich, +38,738 sec; 4. Seewer; 5. Heidecke; 6. Rauchenecker; 7. Aranda; 8. Jeremy Delince (B), Honda; 9. Brockel; 10. Neugebauer; 11. Larsen; 12. Jernej Irt (SLO), Husqvarna; 13. Henry Jacobi (D), KTM.  
DM-Stand (nach 4 von 16 Läufen): 1. Coldenhoff, 91 Punkte; 2. Ullrich, 70; 3. Brockel, 60; 4. Rauchenecker, 56; 5. Seewer, 53; 6. Stribjos, 50; 7. Larsen, 48; 8. Nagl, 47; 9. Heidecke, 43; 10. Aranda, 43; 11. Neugebauer, 37; 12. Jacobi, 36.  
Nächstes Rennen: 7. Juni, Bielestein

Internet: www.adac-mx-masters.de



K. Stribjos

**NACHRICHTEN**

## Tobias Kroner für Race-off qualifiziert

**Speedway-WM** Tobias Kroner weiter, Daniel Gappmaier ausgeschieden – so das Ergebnis der deutschsprachigen Fahrer bei der GP-Qualifikation 2016 im 14-Nationen-Feld in St. Johann im Pongau. Miroslaw Jablonski (PL) siegte vor Michael Jepsen Jensen (DK) und Maksims Bogdnoavs (LV). Kroner wurde nach guter Leistung Fünfter hinter Favorit Dakota North.

## Pawlickis und Bjerre WM-Quali-Gewinner

**Speedway-WM** Die GP-Qualifikation im kroatischen Gorican endete mit einem Doppelsieg der Pawlicki-Brüder – Piotr vor Przemyslaw (PL). Die weiteren Qualifikanten für die zwei Race-offs waren Andrej Karpov (UA), Leon Madsen (DK), Jurica Pavlic (HR), Linus Sundström (S) und Peter Ljung (S). In Lonigo gewann Kenneth Bjerre (DK) vor Antonio Lindbäck (S) und Vaclav Milik (CZ). Weiter sind auch Fredrik Lindgren (S), Jesper Monberg (DK), Max Fricke (AUS) und Ricky Wells (USA). ♦ AD/TS

**KOMPAKT**

»» **Speedway-Bundesliga** Brokstedt landete bei seinem Auftaktmatch am 1. Mai mit 62:22 gegen die «Norden Haie» einen Kantersieg. Kroner (15 Punkte), Kröger (13), Lindbäck (12) und Korneliusen (11) waren alle besser als der beste Norder Zengota (9).

»» **Speedway-Bundesliga** Auch der zweite Liga-Neuling «DMV White Tigers» verlor seine Premiere: In Stralsund siegte der Gastgeber am Samstag mit 48:36 gegen das Kombiteam aus Diedenbergen/Berghaupten. Beste Fahrer: Busch, Wölbelt, Haupt (je 12) und DMV-Pilot Robert Lambert (GB/11).

»» **Speedway** Martin Smolinski gewann, wie 2014, das «Master of Speedway» in Moorwinkelsdamm. Der Olchinger setzte sich gegen Renat Gafurov (RUS) und Krystian Pieszczyk (PL) durch. Gafurov gewann das 6-Runden-Finale. ♦ TS



**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



++++ WWW.WIR-SIND-AUDI.de ++++  
Kaufen Sie nicht ohne unser Angebot.  
Informieren Sie sich jetzt bei uns H

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

SQ 5 JW, 18000 km, estorilblau, Vollausst.  
wie: Panoramadach, AHK, B&O usw.  
59.900,- €. Tel. 0172/4224706

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

## Ferrari

355 m. Handschaltung ges. 0171/4167106  
H

## Hyundai



ix35 2.0 CRDI 4WD Style, 135 KW (184  
PS), 6-Stufen-Automatik, TZ 02.2015,  
Bi-Xenon, Klimaautomatik, Radio-Navi-  
gation mit Rückfahrkamera, 18" Alufelgen,  
Volllederausstattung, Tempomat, Alarm-  
anlage, Sitzheizung vo. + hi. u.v.m., große  
Auswahl an unterschiedlichen Farben,  
eUVPE d. Herstellers 37.760,-. Unser  
Aktionspreis 26.990,-. Auf Wunsch mit el.  
Panorama-Glasdach u. el. Einparkassis-  
tent nur zzgl. 2000,- Aufpreis. Über 100  
Fahrzeuge am Lager. Kraftstoffverbrauch  
l/100 km: innerorts 9,1, außerorts 6,1,  
kombiniert 7,1. CO2-Emission 189 g/km,  
CO2-Effizienzklasse: D. DELTA Automob-  
ile II GmbH & Co. KG, Hanauer Landstr.  
426, 60314 Frankfurt, Tel. 069/6681999-0,  
www.delta.hyundai.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26615

## Lamborghini

Suche Unfall-Lambo, auch Brand/Wasser/  
Totalschaden + Teile, seriöser Barzahler,  
bitte alles anbieten. Danke! 0171-6006666

## Land Rover



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

## Porsche

997, PDK, 39000 km, SD, Vollerleder, Sport-  
abgas, sehr gepf., VB 52.500,- €, Inzahlung  
Cabrio, Tel. 0175/1838787



Porsche Zentron Ertel  
www.porsche-erfurt.de  
Boxster S, Sportabgas, BOSE, Komfort-  
paket, EZ 01/2012, 22700 km, 228 kW  
(310 PS), basalt-schwarz-metallic, Navi,  
Klima, Xenon, SHZ, 43.890,- €. Glinicke  
Sportwagen GmbH, Holzlandstr. 4, 99099  
Erfurt, Tel. 0361/3435-914,  
www.porsche-erfurt.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26521

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

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

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

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

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

www.autoteileluecke.de Telefon  
05706/391794 H

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

## Mercedes

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

www.autoteileluecke.eu, Dichtungen  
usw. H



500 E W124036, EZ 06.91, 1. Hand, TOP,  
bisonbraunmet., Leder brasil, Sonderanfer-  
tigung, Sonderausst., DEKRA YTGA Note  
2, VB 28.000,- €. 0711/18772-88, hwn@  
gmx.li

## RCB



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

Jetzt online abonnieren!

**MOTOR  
SPORT  
aktuell** Top-Prämien und attraktive  
Geschenke zur Auswahl!  
www.motorsport-aktuell.com/abo

## Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

**FERODO**  
Motorsport- und  
High Performance  
Bremsbeläge  
Service · Verkauf · Beratung

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



Euro Nascar Sitz frei! Full package! Tel.  
0043/67688655804, philipp@lietz.at

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

www.indysport.de H

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

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

www.luetticke-motorsport.de H

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

**AP RACING**  
KUPPLUNGEN  
BERATUNG · VERKAUF · SERVICE  
**ISA-RACING**  
MOTORSPORTZUBEHÖR  
Tel.: 02651-9625 0  
www.isa-racing.de







## Namen &amp; Nachrichten

## Geoff Duke mit 92 verstorben

»» **Geoff Duke** Der sechsfache Weltmeister (4 x 500 ccm, 2 x 350 ccm) und erster Superstar der Motorrad-WM ist am 1. Mai im Alter von 92 Jahren verstorben. Seine ersten beiden Titel gewann Duke 1951 auf Norton. Im Folgejahr konnte er nur seinen 350er-Titel verteidigen und machte danach einen spektakulären Markenwechsel zu Gilera, wo er auf der Vierzylinder von 1953-55 drei Titel der Königsklasse in Folge gewann. Es wären wohl noch mehr geworden, hätte Duke sich nicht dem Streik der Privatfahrer angeschlossen, wofür ihn die FIM sperrte. Nach seiner Rennkarriere war Geoff Duke erfolgreicher Geschäftsmann auf der Isle of Man. Sein Sohn Peter ist heute der weltweit größte Vertrieber von Motorsport-Videos.

»» **Jürgen Möhle** Wie erst jetzt bekannt wurde, ist der deutsche Ex-Rennfahrer bereits am 4. März dieses Jahres im Alter von 75 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben. Der am 10. August 1939 geborene Rheinländer hatte

1958 mit dem Rennsport begonnen – zunächst auf zwei Rädern. Ab 1960 wechselte er zunächst auf Touren-, später auch auf Sportwagen. Möhle zählte zu jenen Fahrern, die 1969 und 1970 die legendäre «Marathon de la Route», ein 84-h-Rennen am Nürburgring, bestritten. Sein wohl größter sportlicher Erfolg war es, als er 1978 mit Hans Weisgerber dafür sorgte, dass ihr Partner Richard Bremmekamp in einem BMW 2002 VLN-Gesamtsieger wurde. Zudem fungierte Jürgen Möhle als Organisator und Mitbegründer gleich mehrerer historischer Vereine. Zuletzt war er als Vorstand im Rheinisch-Westfälischen Automobil Club (RWAC) für die sportlichen Veranstaltungen zuständig.

»» **Sabine Schmitz** Die Fans der «Queen of Nürburgring» dürfen sich freuen: Sabine Schmitz, die am 14. Mai 46 Jahre alt wird, feiert zwei Tage später bei ihrem «Heimspiel» auf der Nord-schleife ihr Debüt in der Tourenwagen-WM (WTCC). Anschließend wechselt sie das Auto, um auch am 2015er 24-h-Rennen am

Nürburgring teilzunehmen. «Als das Angebot kam, die beiden WTCC-Läufe (über jeweils drei Runden à 25,378 km, d. Red.) zu fahren, habe ich keine Sekunde gezögert und sofort zugesagt», freut sich die Lokalmatadorin über die zusätzliche Herausforderung. Schmitz pilotiert bei ihrem WTCC-Gaststart im Team All-Inkl.com Münch Motorsport einen Chevrolet RML Cruze TC1, mit dem sie letzten Dienstag beim WTCC-Test auf der Nordschleife erste Erfahrungen sammeln konnte. Die Tochter einer Hoteliersfamilie aus Nürburg fährt seit vielen Jahren VLN, wo ihr mit dem Frikadelli-Porsche schon drei Gesamtsiege gelangen. Als bisher einzige Frau hat sie zudem den 24-h-Langstreckenklassiker gewonnen (1996 und 1997). Trotz ihrer überragenden Streckenkenntnis von mehr als 25000 Nürburgring-Runden glaubt Sabine Schmitz nicht an eine Top-Platzierung: «In der WTCC sind viele Profis am Start. Deshalb sehe ich mich nicht auf einem Podestplatz, aber direkt dahinter würde ich mich schon gerne einreihen.» ♦ IP/AW



Geoff Duke



Jürgen Möhle



Sabine Schmitz

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

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

**Sonderkorrespondenten:**  
Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schöffner

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

**Kolumnisten:** Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona  
De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

**Art Director:**  
Sylvio Löttscher

**Grafik und Produktion:**  
Jürg Schneider, Sophie Semmelmann

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

**Anzeigenleitung:**  
Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.ch  
0711 182 - 1641

**Anzeigenverkauf:**  
Vanessa Rief  
vrief@motorpresse.ch  
0711 182 - 1839

**Werbeverkauf Online:**  
Zeljko Berden  
zberden@motorpresse.ch  
0711 182 - 1346

**Auftragsmanagement:**  
Iris Eitling  
ieitling@motorpresse.ch  
0711 182 - 1613

**Carmen Brix**  
cbrix@motorpresse.ch  
0711 182 - 1522

**MOTOR- PRESSE INTERNATIONAL**  
**Präsident:**  
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann  
**CEO:**  
Dr. Volker Breid, Henry Allgauer  
**Druck:**  
D2D Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
Gutenbergsstraße 1, 96050 Bamberg

**Vertrieb:**  
DPV Deutscher Pressevertrieb  
**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau  
**Erscheinungsweise:**  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr  
**Einzelheft:**  
2,00 € (D); 2,10 € (A)  
**Jahresabonnement:**  
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A);  
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben;  
€ 13,90 (D+A); € 25,90 (übriges Ausland); Studen-  
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulation-  
sbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00  
(D); € 63,00 (A).

**Abonnentenservice:**  
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88,  
Telefax 0711-182 2550  
Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31  
300 62 67, motorsportaktuell@staempfl.com  
© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur  
mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-  
nimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 1421-8488

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

**Was wäre, wenn...?**  
**Zu «Vater von Bianchi»,**  
**MSa 17/15 (EU-Ausgabe)**  
Die Worte von Vater Bianchi  
haben uns ins Herz getroffen.  
Als Eltern des nun schon vor  
21 Jahren in Imola tödlich

## LESERBRIEFE

## Kein Denkverbot

Zum Leserbrief «Künstler  
Fangio & Co.» MSa 18/15

Ich kann Alex Hodgkinson nur zustimmen, er spricht mir aus der Seele. Wir können das Rad der Zeit aber leider nicht zurückdrehen.

Ich denke auch, die erreichten Geschwindigkeiten sind nicht das Problem, die gab es vor 60 Jahren auch schon, bei wesentlich schlechteren Verhältnissen. Ich frage mich, warum man die Fahrzeuge nicht einfach mit handelsüblichen Straßensportreifen ausstattet. Die Kurvengeschwindigkeiten würden sinken, die Fahrer müssten sich die Reifen einteilen, damit sie sich nicht schon nach fünf Runden auflösen. Wer das nicht möchte, der kann ja in Daytona oder Le Mans fahren. Das wäre bestimmt eine riesige Herausforderung für die Reifenhersteller und ein unschätzbare Werbeeffect. Sagte nicht jemand, es dürfe keine Denkverbote geben? Detlef Klenke, 47239 Duisburg

## Jeden Euro wert

Zur TV-Übertragung der  
Motorrad-WM

Auch ich war zunächst sauer, dass man die Rennen der Motorrad-WM auf dem TV-Sender Eurosport nicht mehr alle frei sehen kann. Aber dann habe ich mich bei meinem Kabelanbieter erkundigt, den alten Vertrag gekündigt und sofort einen neuen inklusive Eurosport 2 abgeschlossen – für ganze vier Euro mehr! Die Berichterstattung vom Feinsten, alles, wirklich alles wird von A bis Z gezeigt, viele Wiederholungen im Laufe der Woche und sehr kurze Werbeunterbrechungen. Nicht zu vergessen, dass man auch alle Läufe zur Superbike-WM sehen kann, das war ja schon länger nur auf Eurosport 2 möglich. Auch ich würde lieber umsonst schauen. Aber was hier geboten wird, ist bis jetzt jedenfalls wie auch diese Zeitung, jeden Euro wert. Reinhold Ahrends, 26629 Großefehn

## Abzocke

Zur TV-Übertragung der  
Motorrad-WM

Tja, ich war einer, der die Übertragung des TV-Senders Eurosport von der Motorrad-WM aus Katar über den Klee gelobt hatte. Dabei bleibe ich, es war genial. Ich schließe mich aber allen Mitlesern an, welche sich über die Übertragungsaufteilung beklagen. Es ist eine Sauerei, wenn Fans gezwungen sind, sich bei Eurosport 2 einzukaufen, um Übertragungen live zu sehen. Ich unterstütze diese Abzocke nicht und verfolge die Ergebnisse bei MSa. Mal sehen ob deutsche Sponsoren und Teams etwas bewegen. Harald Gebhardt, 77855 Achern-Großweiler

## Was wäre, wenn...?

Zu «Vater von Bianchi»,  
MSa 17/15 (EU-Ausgabe)

Die Worte von Vater Bianchi haben uns ins Herz getroffen. Als Eltern des nun schon vor 21 Jahren in Imola tödlich

verunglückten Sohnes Roland haben wir uns tausendmal die Fragen gestellt: Was wäre, wenn Roland schwerstbehindert, eventuell im Rollstuhl gelandet wäre? So schwer einem auch der plötzliche Tod trifft, scheint die Ungewissheit und die ständige Auseinandersetzung mit den Beeinträchtigungen auf Dauer belastender als – so wie bei Roland – die sichere Überzeugung, dass er als glücklicher Mensch gestorben ist. Er hatte sich seinen Traum erfüllt, und wir lernten mit dem Verlust unseres Sohnes umzugehen. Margrit & Rudolf Ratzenberger, 5010 Salzburg (Österreich)





GP Spanien 2014: Mercedes-Doppelsieg Hamilton/Rosberg

TERMINE

**AUTOMOBIL**

9./10.5.	GP2/GP3, Barcelona	E
9.5.	Formel E, Monte Carlo	MC
9.5.	IndyCar, Indianapolis/Indiana	USA
10.5.	Formel 1, Barcelona	WM
10.5.	NASCAR, Kansas City/Kansas	USA
10.5.	Formel Renault 2.0, Monte Carlo	MC
10.5.	Blancpain Series, Brands Hatch	GB
10.5.	Sports Car Challenge, Brünn	CZ
10.5.	Porsche Super Cup, Barcelona	E
10.5.	GT Open, Estoril	P

**MOTORRAD**

9.5.	Enduro, Jerez	WM	E
9.5.	Speedway/World Cup, Landshut		D
9.5.	Speedway/Best Pairs, Esbjerg		DK
10.5.	Superbike, Imola	WM	I
10.5.	Supersport, Imola	WM	I
10.5.	Motocross, Talavera de la Reina	WM	E
10.-17.5.	Crosscountry-Rallye, El Alamein	WM	ET
10.5.	Motocross, Talavera de la Reina	EM	E
10.5.	Motocross/Open, Czernowitz	EM	UA
10.5.	Supermoto, Schleiz	DM	D
10.5.	Supermoto, Roggwil	SM	CH
10.5.	Enduro, Wimpasing	ÖM	A
10.5.	Superstock, Imola		I

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 5.5.**

- 22.30 Langstrecken-WM, Spa Francorchamps (B), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 22.35 IndyCar, Birmingham/Alabama (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**
- 23.00 All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews **EUROSPORT**
- 23.30 Porsche Super Cup, Ausblick auf die Saison 2015 **EUROSPORT**

**MITTWOCH, 6.5.**

- 12.20 Motorheads: Sébastien Loeb (Magazin/Doku) **MOTORVISION TV**
- 20.00 Reportage: Porsche Carrera Cup Insight (Magazin) **MOTORVISION TV**

**DONNERSTAG, 7.5.**

- 11.30 Motorheads: Walter Röhrl (Magazin/Doku) **MOTORVISION TV**
- 20.45 Rallye, Wechselland Rallye (A), Höhepunkte (Zus.) **ORF SPORT+**
- 21.30 DTM, Hockenheim (D), 1. Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 23.45 All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews **EUROSPORT**

**FREITAG, 8.5.**

- 9.30 DTM, Hockenheim (D), 1. Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 9.55 Formel 1, Barcelona (E), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
- 10.00 Formel 1, Barcelona (E), 1. Freies Training (live) **SPORT 1**
- 12.15 Formel 1, Barcelona (E), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 13.55 Formel 1, Barcelona (E), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1, ORF 1**
- 14.00 Formel 1, Barcelona (E), 2. Freies Training (live) **SPORT 1**
- 15.45 Formel 1, Barcelona (E), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 17.30, 22.15 Formel 1, Barcelona (E), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**
- 17.45 Car History: Porsche Racing (Magazin/Doku) **MOTORVISION TV**
- 19.15 Formel 1, Barcelona (E), 1. + 2. Freies Training (Zus.) **SPORT 1**
- 20.45 Formel 1, Barcelona (E), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

**SAMSTAG, 9.5.**

- 1.00, 4.30 Formel 1, Barcelona (E), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 2.30, 6.00 Formel 1, Barcelona (E), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 8.00 Formel 1, Barcelona (E), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 9.30 Formel 1, Barcelona (E), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 10.55 Formel 1, Barcelona (E), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
- 11.00 DTM - Das Magazin: Hockenheim (D), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 11.30 DRM: Magazin zur Deutschen Rallye Meisterschaft, Sullinger Land (D) **SPORT 1**
- 12.45 Formel 1, Barcelona (E), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 13.00 Formel 1, Barcelona (E), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

- Training (W) **RTL**
- 13.25 Langstrecken-WM, Spa Francorchamps (B), Rennen (Zus.) **RTL**
- 13.35 Rallye-WM, Carlos Paz (RA), Höhepunkte (Zus.) **RTL**
- 13.45 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (live) **RTL, ORF 1**
- 13.50 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**
- 13.55 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (live) **SRF 2**
- 15.45 Formel E, Monte Carlo (MC), 1. Rennen (live) **SKY SPORT 1**
- 17.15 GP3, Barcelona (E), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
- 17.45 GP2, Barcelona (E), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 1**
- 18.30 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**
- 20.30, 23.30 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**
- 20.35 IndyCar, Birmingham/Alabama (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**
- 21.30 IndyCar, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (live) **SPORT 1 US**
- 22.00 Formel E, Monte Carlo (MC), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 22.15 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (Zus.) **SPORT 1**
- 23.00 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

**SONNTAG, 10.5.**

- 1.00 NASCAR, Kansas City/Kansas, Rennen (live) **MOTORVISION TV**
- 1.00 GP2, Barcelona (E), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 1**
- 1.30 DTM - Das Magazin: Hockenheim (D), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 1.55 DRM: Magazin zur Deutschen Rallye Meisterschaft, Sullinger Land (D) **SPORT 1+**
- 2.10 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 3.00 Formel E, Monte Carlo (MC), 1. Rennen (W) **SKY SPORT 1**
- 5.00 Formel 1, Barcelona (E), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 6.30 Formel 1, Barcelona (E), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 7.55, 17.00 IndyCar, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**
- 8.00 Formel 1, Barcelona (E), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
- 9.00 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**
- 9.30 GP3, Barcelona (E), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
- 10.30 GP2, Barcelona (E), 2. Rennen (live) **SKY SPORT 1**
- 10.30 Porsche Super Cup, Barcelona (E), Rennen (live) **SKY SPORT 1**
- 11.45 Porsche Super Cup, Barcelona (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
- 12.30 Formel 1, Barcelona (E), Vorberichte (live) **SKY SPORT 1**
- 12.45 Formel 1, Barcelona (E), Vorberichte (live) **ORF 1**
- 13.00 Formel 1, Barcelona (E), Vorberichte (live) **RTL**
- 13.25 Formel 1, Barcelona (E), Rennen und

- Analysen (live) **ORF 1**
- 13.30 Formel 1, Barcelona (E), Rennen und Analysen (live) **SRF 2**
- 13.55 Formel 1, Barcelona (E), Rennen und Analysen (live) **SKY SPORT 1**
- 14.00 Formel 1, Barcelona (E), Rennen und Analysen (live) **RTL**
- 17.00, 23.00 Formel 1, Barcelona (E), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 17.05 ADAC GT Masters, Oschersleben, Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 18.30 Formel 1, Barcelona (E), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 19.55 NASCAR, Talladega/Alabama, Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 22.00 Motorsport kompakt: Formel E, Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 22.00 Blancpain Series, Brands Hatch (GB), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

**MONTAG, 11.5.**

- 19.30 Formel 1, Barcelona (E), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

**MOTORRAD**

**DIENSTAG, 5.5.**

- 19.00 Motorrad-WM, Jerez de la Frontera, Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

**DONNERSTAG, 7.5.**

- 21.30 Freestyle-Motocross-WM, Basel (CH), Night of Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

**SAMSTAG, 9.5.**

- 20.00 Speedway/Best Pairs, Esbjerg (DK), Rennen (live) **EUROSPORT**
- 17.45 Superbike-WM, Imola (I), Qualifikation (W) **EUROSPORT 2**

**SONNTAG, 10.5.**

- 10.30 Superbike-WM, Imola (I), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**
- 11.30 Supersport-WM, Imola (I), Rennen (live) **EUROSPORT 2**
- 12.30 Supersport-WM, Imola (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 13.00 Superbike-WM, Imola (I), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
- 16.45 Motocross-WM, Talavera de la Reina (E), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 17.15 Motocross-WM, Talavera de la Reina (E), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
- 18.00 Superstock, Imola (I), Rennen (W) **EUROSPORT 2**

**IM NÄCHSTEN HEFT / 12.05.2015**

**AUTOMOBIL**  
**Formel 1: GP von Spanien**  
**GP2/GP3: Läufe in Barcelona**  
**IndyCar: Indianapolis**  
**MOTORRAD**  
**Motorrad-WM: Vor Le Mans**  
**Superbike-WM: In Imola**  
**Motocross-WM: In Talavera**

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 17. Mai, 24-Stunden-Rennen Nürburgring; 24. Mai, «sport auto»-High-Performance Days 2015; 25. Mai, Wolfsfelder Bergrennen. Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)





**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

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

Inhalt: Schraubendreher und Zangen, kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleiseisensortiment, 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. 1108085

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

**Meine persönlichen Angaben:** (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

Telefon \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_ 19

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

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung

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

**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 \_\_\_\_\_

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

**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**