

MOTORSPORT aktuell

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

MotoGP in Katar

Rossis unmöglicher Auftakt-Erfolg

S. 24



Formel 1 / Erster Sieg mit Ferrari beim GP von Malaysia

BRAVO, VETTEL!

2015 FORMU

PETRONAS

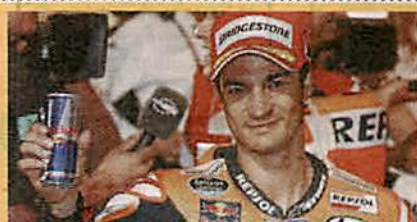
MALAYSIA GRAN

KUALA LUMPUR



Jeden
Dienstag
neu

Nur zwei Reifenstopps waren sein Rezept zum Gewinnen. Sebastian Vettel (Foto) holte bei seinem zweiten GP für Ferrari in Sepang (Malaysia) überraschend den ersten Sieg in Rot. Was bei Weltmeister Mercedes außer der Drei-Stopp-Strategie noch nicht gestimmt hat. Wie Alonso bei seinem Comeback aneckte. **Ab S. 4**



MotoGP

Pedrosas plötzlicher Rücktritt

S. 24

IndyCar

Montoya erster Sieger der Saison 2015

S. 16

Moto2/Moto3

Folger und das Team Germany vorne

ab S. 28

Langstrecken-WM

Porsche beim Test in Le Castellet Erster

S. 18

Motocross-WM

Nagl mit Sieg zurück im Titelkampf

S. 33

VLN

GT3-Verbot am Ring nach Todes-Crash

S. 21

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

www.motorsport-aktuell.com

LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Genau davor hatten viele gewarnt: vor einem tödlichen Unfall mit einem GT3-Rennwagen auf der Nordschleife des Nürburgrings. Letzten Samstag beim VLN-Saisonauftritt kam es durch einen Nissan GT-R Nismo GT3 zur gefürchteten Tragödie, die einen Zuschauer am Streckenrand das Leben kostete und weitere verletzte. Nur einen Tag später hat der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) den Start aller «großen» Rennwagen auf der Nürburgring-Nordschleife vorerst verboten. Eine kluge Reaktion, wie ich finde. Denn: Rennautos, die wegen ihres zu hohen Tempos abheben, gehören auf keine Rennstrecke dieser Welt. Gerade auf der Nürburgring-Nordschleife haben wir dieses gefährliche Phänomen immer wieder erlebt – mit der Formel 1, der Formel 2, den Gruppe-C-Sportwagen, der DTM und nicht erst jetzt mit der VLN. Wer jetzt den DMSB wegen Übervorsicht kritisiert, sollte bedenken: Nach dem Tod eines Fans ist die Nürburgring-Nordschleife mehr denn je im Visier von Staat und Politik. Und wer erst deren Reaktion auf diesen Unfall abwartet, riskiert viel härtere Gegenmaßnahmen. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? Sebastian Vettel (D)
WO? Sepang (MAL)

WAS? Jubel mit dem Team
nach erstem F1-Sieg im Ferrari



WER? Audi (D), Toyota (J), Porsche (D, von links)
WO? Le Castellet (F)

WAS? Die drei führenden Teams der Langstrecken-WM (WEC) beim PR-Foto für die Mitte April beginnende neue Saison



2015 FIM MotoGP World Championship

WER? Smith (GB), P. Espargaró (E), Lorenzo (E), Rossi (I), Márquez (E), Pedrosa (E), Dovizioso (I), Iannone (I), A. Espargaró (E), Viñales (E/vordere Reihe von links); Abraham (CZ), Melandri (I), Bautista (E), Bradl (D), Baz (F), Redding (GB), Crutchlow (GB), Miller (AUS/mittlere Reihe von links); Di Meglio (F), Barberá (E),

Laverty (IRL), Hayden (USA), Hernández (COL), Petrucci (I), De Angelis (RSM/hintere Reihe von links)
WO? Losail (Q)
WAS? Das MotoGP-Fahrerfeld 2015 beim Saisonstart in die 67. Weltmeisterschaft seit 1949

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Renault droht mit dem Ausstieg S. 3
- FORMEL 1 Ferrari-Sieg-Comeback mit Vettel S. 4
- FORMEL 1 Nur ein Mercedes-Ausrutscher? S. 5
- FORMEL 1 Ohrfeige für Rückkehrer Alonso S. 6
- FORMEL 1 Sauber-Neuling Felipe Nasr interviewt S. 10
- INDYCAR Montoya gewinnt Saisonauftritt S. 16
- LANGSTRECKEN-WM Porsche Test-Sieger S. 18
- DTM Audi bei Estoril-Testfahrten vorne S. 20
- VLN Nürburgring-Tragödie mit Folgen S. 21
- DRM Zeltner Sieger der Rallye Erzgebirge S. 22

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Zwei Teams beim WM-Auftritt in Geldnot; Stoner fährt wieder S. 23
- MOTOGP Rossi-Sieg und Pedrosa-Rücktritt S. 24
- MOTOGP Dirk Raudies' Gastkommentar S. 26
- MOTO2 Erster Klassensieg für Folger S. 28
- MOTO3 Deutsche Teams brillieren beim Auftakt S. 31
- ENDURANCE-WM Hondas neue Suzuka-Pläne S. 32
- IDM SUPERBIKE Grünwalds doppelter Einsatz S. 32
- MOTOCROSS-WM Nagl: Sieg, Tabellenzweiter S. 33
- SUPERCROSS-WM Dungey fast schon Weltmeister S. 34

PANORAMA

BOXENGEFLÜSTER

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

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1 - Red Bull gegen Renault

Mit Ausstieg gedroht



2015 FORMULA 1 PETRONAS MALAYSIA GRAND PRIX

Gemeinsamer Auftritt in Sepang: Toro-Rosso-Teamchef Franz Tost, Renault-Sportchef Cyril Abiteboul und Red-Bull-Teamchef Christian Horner (von links)

Von ANDREAS HAUPT

Red Bull und Renault haben in Sepang versöhnliche Töne angeschlagen. Doch ganz ausgestanden scheint die Krise nicht. Erstmals sprach der Motorenlieferant offen über die mögliche Toro-Rosso-Übernahme. Sogar der Formel-1-Ausstieg, so Renault, sei eine Option.

In der FIA-Pressekonferenz ging Christian Horner letzten Freitag zumindest ein wenig auf Schmuskurs. «Erst einmal ist es toll, dass Cyril (Abiteboul, Renaults Sportchef, d. Red.) hier zwischen Toro Rosso und Red Bull sitzt. Wir hatten zusammen mit Renault große Erfolge in den vergangenen Jahren. Wir haben vier Fahrer- und vier Konstrukteurstitel eingefahren», sagte Horner und fügte an: «Aber im letzten Jahr hat sich die Situation geändert. Mercedes hat die Messlatte mit seiner Antriebseinheit sehr hoch gelegt. Weil sie einen sehr guten Job gemacht haben. Und 2015 haben sie nachgelegt.»

«In Melbourne lief es nicht so, wie wir uns das vorher gedacht und ausgemalt hatten. Unsere Erwartungen waren

viel höher als das, was wir im Endeffekt zeigen konnten. Aber wir haben in den ersten beiden Trainings bereits einen Fortschritt verzeichnet.»

Newey als Lügner titulierte

Nach dem Auftakt in Australien waren zwischen Milton Keynes und Viry-Châtillon die Giftpeile geflogen. Red Bull schob das schwache Abschneiden dem Motorenpartner in die Schuhe. Der Renault-V6 sei zu leistungsschwach, unzuverlässig und unfahrbar. Der Kontext ließ nicht lange auf sich warten. Renault-FI-Geschäftsführer Abiteboul antwortete, dass die Red-Bull-Performance auch auf das Chassis des RB11 zurückzuführen sei. Darüber hinaus bezeichnete er Red Bulls Technik-Guru Adrian Newey als Lügner.

In den Medien wurde daraufhin gemunkelt, dass der Franzose von den großen Renault-Bossen dazu getrieben wurde, Red Bull zu brüskieren. Um so das bröckelnde Renault-Image vor weiteren Schäden zu bewahren. In Malaysia bestritt Abiteboul dies jedoch. Auch bezüglich seiner Aussage zu Newey wiegelt er ab.

«Viele meiner Aussagen wurden aus dem Zusammenhang gerissen. Lasst uns diese

Geschichte hinter uns lassen und in die Zukunft schauen. Heute lief es bereits besser. Wir müssen sicherstellen, dass wir diesen Weg weitergehen.» Abiteboul verwies damit auf die drei 2014er-Siege, die man mit Red-Bull-Pilot Daniel Ricciardo hatte einfahren können.

Die 2015er-Niederlage von Melbourne schmerzt aber nicht allein Red Bull. «Australien war für uns alle eine große Enttäuschung. Wir waren dort nicht, wo wir sein wollten. Daher hat sich Frustration breit gemacht», gestand Abiteboul. Und dann keilte der Renault-Sportchef Richtung Medien: «Es ist nicht alles so schlecht, wie es dargestellt wird. Immerhin haben wir im letzten Jahr drei Siege eines Autos mit einem Renault-Motor gesehen.»

Eine kleine Spitze gegen Red Bull folgte dann aber gleich auf dem Fuße vom ehemaligen Caterham-Teamchef. Cyril Abiteboul: «Ich weiß nicht, ob Christian (Horner, d. Red.) das zugeben würde, aber in unserer Antriebseinheit von Melbourne steckte viel Red Bull.» Horner zuckte daraufhin mit einem verkniffenen Lächeln die Schultern. Das entthronte Weltmeister-Team der Jahre 2010 bis 2013 hat nach den verkorksten letzten Wochen viele

Bereiche der Antriebseinheit an sich gerissen.

Red Bull kümmert sich nun um die Hybrideinheiten und um deren Programmierung. Dazu verlagerte man alle Prüfstandsläufe von AVL nach Graz und holte sich die Unterstützung von Ilmor. «Wir wollen Renault unterstützen und unser Know-how aus Milton Keynes einbringen», beschwichtigte Horner in Sepang. Dass Red Bull selbst daran denke, einen eigenen Motor für die Zukunft zu bauen, bestritt er: «Wir haben keine Ambitionen, selbst Motorenhersteller zu werden.»

Hauptproblem der Renault-Power-Unit ist weiterhin die Fahrbarkeit. Die Piloten beklagen eine nicht lineare Leistungsentfaltung. Soll heißen: Die Power setzt auf einen Schlag ein und lässt sich für die Fahrer nur schwer dosieren. Obendrauf fehlt der Antriebseinheit die Leistung am Ende der Geraden. Abiteboul sieht aber Auswege. «Das gute an der Fahrbarkeit ist, dass wir dafür keine Tokens verwenden müssen. Wir können die Probleme mit Software-Änderungen in den Griff bekommen.»

Angeichts der anhaltenden Querelen mit Red Bull schaut sich Renault nach Lösungen

um. Ein Interesse der Franzosen an einer Übernahme von Toro Rosso ist kein Geheimnis. Darauf soll vor allem Renault-Markenbotschafter Alain Prost drängen.

Offene Arme bei Toro Rosso

Toro-Rosso-Teamchef Franz Tost würde Renault jedenfalls mit offenen Armen bei sich am einst von Minardi gegründeten Firmensitz in Faenza empfangen. «Ein Verkauf an Renault wäre eine fantastische Chance für Toro Rosso. Von einem Hersteller übernommen zu werden, wäre exakt der Schritt, der dem Team noch fehlt, um sich in den Top 5 der Formel 1 zu etablieren.»

Doch Abiteboul wiegelt die Offerte des Österreichers – zumindest öffentlich – ab: «Zuerst einmal müssen wir den Motor in den Griff bekommen. Dann werden wir uns alles anschauen und die Formel 1 aus verschiedenen Gesichtspunkten betrachten.» Dann lässt er noch eine Drohung los: «Wir eruiieren diverse Möglichkeiten. Darunter ist auch ein Ausstieg aus der Formel 1.»

An den Formel-1-Ausstieg von Red Bull indes mag trotz seiner Krise mit Renault im Moment keiner glauben in der schnellen Branche. ♦

Jubel bei der Zielfahrt: Vettel gewinnt zum ersten Mal für Ferrari



Ferrari

Die Scuderia ist zurück

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Michael Schumacher hat 1996 sieben Rennen gebraucht, um seinen ersten Sieg mit Ferrari zu landen. Sebastian Vettel ist das jetzt bereits in seinem zweiten Einsatz in Rot gelungen. Und wie! Der Triumph in Malaysia war alles andere als geklaut oder geschenkt. Vettel schlug die Silberpfeile aus eigener Kraft.

An seinem Italienisch muss er noch feilen. Aber Sebastian Vettel ist entschuldigt. Wer hätte gedacht, dass die Neuverpflichtung bereits in ihrem zweiten Rennen zuschlagen würde? Und das in einer Zeit, in der Mercedes nach Belieben dominiert?

Vettel hat das Unmögliche möglich gemacht. Und schon im zweiten Rennen eine ganze Nation jubeln lassen. Ferrari ist wieder wer. Teamchef Maurizio Arrivabene schrie es auf der Auslaufrunde unmissverständlich in den Boxenfunk: «Ferrari is back!»

Für die arg kritisierte Formel 1 war der Sieg Vettels das Beste, was ihr passieren konnte. Nach der Galavorstellung von Melbourne hatten Skeptiker schon

schwarz respektive silber gesehen. Der Rekord von 16 Rennsiegen in einer Saison würde fallen, hieß es. Doch in Malaysia kam alles anders. Erfrischend anders. Mercedes machte Fehler (siehe rechte Seite) und Vettel fuhr ein Rennen wie zu seinen besten Red-Bull-Zeiten – absolut fehlerlos.

Schon am Freitag stark

Schon im Qualifying war der Heppenheimer ganz nah dran. 0,074 Sekunden fehlten für SP1. Ein Warnschuss an die Silbernen. Und es war – in Malaysia – nicht der erste. Schon am Freitag wehte der erfolgsverwöhnten WM-Mannschaft eine für Sepang ungewöhnlich steife Brise in den Nacken. Kimi Räikkönen absolvierte eine Rennsimulation, die aufhören ließ. «Wir haben die Gefahr nach Räikkönens Rennsimulation am Freitag auf uns zurollen sehen», meinte Mercedes-Sportchef Toto Wolff. «Er war verdammt schnell auf den weichen Reifen.»

Trotzdem: So richtig an einen Ferrari-Sieg wollte niemand glauben. Auch Nico Rosberg meinte nach dem verachsten Abschlussstraining noch: «Das Gute daran ist, ich stehe als Dritter auf der sauberen Seite und

hoffe, dass ich so vor der ersten Kurve an Vettel vorbeikomme.»

Es blieb bei der Theorie. Vettel hatte zwar im Spurt auf den ersten 660 Metern zu Turn 1 einen kleinen Hänger, zeigte Rosberg aber, wo der Hammer hing. Eine kleine Berührung mit seinem Landsmann nicht ausgeschlossen, reihte sich Vettel als Zweiter hinter Lewis Hamilton ein. Abschütteln ließ er sich dort nicht. Im Gegenteil. Vettel wollte gerade den Druck erhöhen, als das Safety-Car in Runde 4 wegen Marcus Ericsson rauskam. Hamilton bog in die Boxengasse ab. Vettel erbt die Führung kampflos. Die ersten Führungskilometer in Rot waren Tatsache. Doch wer an ein Strohfeuer glaubte, sah sich getäuscht. Vettel baute seinen Vorsprung aus: a) weil Setup und Reifen perfekt harmonierten. Und b) weil Hamilton nach seinem Stopp zuerst vier Gegner niederrängen musste, die wie Vettel draußen geblieben waren. Fast zehn Sekunden hatte der Deutsche dem zweimaligen Weltmeister dadurch aufgebremst, ehe der wieder freie Fahrt hatte. Doch auch danach schmolz Vettels Polster nicht merklich. Hamiltons Aufholjagd durchs vordere Feld hatte die härtere Pirelli-Mischung arg

rangenommen. Der Champion erbt die Führung erst, als Vettel in Runde 17 zu seinem ersten Reifenwechsel an die Box kam.

Doch mit neuen Mediums holte Vettel rasch wieder auf und kassierte Rosberg. Nur weil Hamilton in Runde 24 selber wieder fällig war, entging er der Schmach, von Vettels «Eva» überholt zu werden. Doch die Kuh war in dem Moment bereits vom Eis. Die hohen Asphalttemperaturen sowie die Tatsache, dass die Reifen am Ferrari im Schnitt vier Runden länger hielten als bei den Silbernen, zeichneten schon bei Halbzeit ein klares Bild: Nur ein Fauxpas von Vettel oder ein malaysisches Gewitter wie am Vortag während des Qualifyings hätten die Italiener an ihrem ersten Sieg seit Spanien 2013 noch hindern können.

Schneller als Schumacher

Wer glaubte, dass nach der Zielfahrt am Ferrari-Kommandostand alle Dämme brachen, wurde enttäuscht. Teamchef Maurizio Arrivabene feierte den Sieg mit Vettel am Funk zwar lautstark, war in den Siegerinterviews danach aber äußerst gelassen. Eines verschwie Arrivabene jedoch nicht: «Die Safety-Car-Phase

hat uns sicher in die Karten gespielt.» Dass der Ex-Marlboro-Man im Moment seines bisher größten Triumphs auch seinen zweiten Fahrer Kimi Räikkönen nicht vergisst, spricht für ihn.

Der musste die komplette zweite Runde auf drei Rädern zurücklegen, weil ihm Saubers Felipe Nasr am Ende des ersten Umlaufs den linken Hinterrifen aufschlitzte. «Bei mir ging an dem Wochenende so einiges schief», sagte Kimi. «Umso mehr freut es mich für das Team, dass wir diese Durststrecke beenden konnten.»

«Grande Gara, bella Macchinina!», sprudelte es derweil aus Vettel heraus. Seb genoss diesen Moment ganz oben auf dem Podium. Sein vierter Malaysia-Sieg war definitiv ein ganz spezieller. «Es rührt einen, wenn man sieht, wie die Mechaniker da unten jubeln und mitsingen.»

Vettels Einstand bei Ferrari könnte nicht besser sein. Michael Schumacher hatte 1996 im siebten Rennen gewonnen. Vettel brauchte nur zwei Anläufe, bleibt aber am Boden: «Mercedes hat hier geschwächt. Wir müssen schauen, dass wir den Rückstand weiter von Rennen zu Rennen verkleinern.» Denn nur so kann Ferrari die Silbernen regelmäßig schlagen. ♦

SUTTON-IMAGES.COM



Keine Chance für Rosberg: Vettel zieht dem Mercedes davon



Bravo: Arrivabene und Vettel



Stiller Genießer: Sieger Vettel



Es gibt ihn noch: Sebastian Vettel zeigt seinen berühmten Finger

KOMMENTAR

Bitte fördert die wahren Talente

Von CHRISTIAN EICHENBERGER



Ich habe grundsätzlich nichts dagegen, wenn junge Rennfahrer F1-Luft schnuppern. Im Gegenteil. Das Beispiel Max Verstappen zeigt: Man kann nicht früh genug anfangen. Doch es gibt auch Grenzen. Und die werden leider immer öfter überschritten. Die jüngsten Beispiele lieferten einmal mehr Lotus. Deren Förderprogramm hat noch nie einen Fahrer groß rausgebracht. Das einzige Talent im schwarzen Juniorengewand ist der Franzose Esteban Ocon. Und den hat man nicht befördert, sondern von der F3-EM, wo er Meister wurde und Verstappen bezwang, in die GP3 abgeschoben. Bleibt zu hoffen, dass ihm dort mit Hilfe von Mercedes, das sich für ihn stark macht, 2016 ein Karriereschritt nach vorne gelingt. Kommen wir zu Carmen Jorda. Die Spanierin als Formel-1-Entwicklungsfah-

rerin zu bezeichnen, ist ein Scherz. Sie war in der GP3 restlos überfordert und stets ganz hinten anzutreffen. Dasselbe gilt für den Chinesen Adderly Fong. Auch ihn kann man getrost als talentfreie Zone bezeichnen. Jorda und Fong gehören definitiv nicht in die Formel 1. Auch wenn Geschlecht, Nationalität oder Kontoauszug für sie sprechen könnten. Dass Teams wie Lotus solche Fahrer verpflichten, zeigt, wie verdorben dieses Geschäft ist. Glauben eine Frau Jorda oder ein Herr Fong ernsthaft daran, je an einem GP teilnehmen zu können? Und glaubt Lotus daran, dass einer der beiden in der Lage sei, ein hochkomplexes Hybrid-F1-Fahrzeug weiterzuentwickeln? Deshalb, wer Teams: Hört auf mit dem Quatsch und dieser Augenschere! Und fördert stattdessen die wahren Talente.

Mercedes

Ein einmaliger Ausrutscher?

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Wer ein Formel-1-Rennen auf den Rängen 2 und 3 beschließt, sollte nicht als Verlierer abgestempelt werden. Trotzdem war Malaysia eine bittere Niederlage für das erfolgswohnte Mercedes-Team.

Polesetter Lewis Hamilton warnte schon am Samstag nach dem Qualifying: «Die Ferrari sind ziemlich gut im Dauerlauf.» Offen bleibt, ob der Mercedes-Kutscher die Drohung ernst meinte oder ob er Ferrari-Ass Sebastian Vettel, der nur 0,074 Sekunden langsamer war, absichtlich stark redete.

Fakt ist: Hamilton sollte recht behalten. Und das schmeckte dem ehrgeizigen WM-Leader gar nicht. In Interviews nach dem Rennen kritisierte er die Strategie öffentlich: «Wir hatten so viel Untersteuern, dass der Umgang mit den Reifen sehr schwierig war. Auf den Option war es viel besser. Deshalb dachte ich, dass wir sie am Ende noch einmal einsetzen würden und war überrascht, dass wir die Prime verwendet haben.»

Den Ausschlag über Sieg und Niederlage machte aber nicht der letzte Wechsel. Vielmehr gab Mercedes das Heft beim ersten Stopp aus der Hand. Ein harmloser Dreher von Marcus Ericsson im Sauber führte nach vier Runden zu einer Neutralisation. Mercedes beordnete da-

raufhin beide Fahrer an die Box. Zu Recht, wenn man Teamchef Paddy Lowes Argumentation folgt: «Wir planten eine Drei-Stopp-Strategie mit Vorzügen für den Prime-Reifen. Obwohl das Safety-Car früh herauskam, war es spät genug, um den Stopp als den ersten unserer drei Stopps zu nutzen.»

Ferrari entschied sich andersrum. Der Kommandostand der Roten ließ Vettel draußen. Und auch andere folgten diesem Beispiel. Als Hamilton/Rosberg auf die Piste zurückkamen, lagen sie an sechster (Hamilton) respektive neunter Stelle (Rosberg). Zwischen Leader Vettel und Hamilton lagen Hülkenberg, Grosjean, Sainz und Pérez, die alle auf einen frühen Halt verzichtet hatten. Zwischen Hamilton und Rosberg hatten

Reifen absolvierten und die «Störenfriede» dazwischen auf den weichen Reifen unterwegs waren, gestaltete sich die Aufholjagd schwierig. Es dauerte sechs Runden, bis Hamilton von P6 auf P2 vorgestoßen war. Als der Brit sich endlich freigeschwommen hatte, betrug Vettels Vorsprung 9,9 Sekunden. Und dieses Polster verwaltete der Deutsche (mit zwei Stopps) bis ins Ziel.

«Ferrari war heute besser»

Doch nicht nur das Safety-Car war matchentscheidend. Mercedes hätte einfach dreimal Medium und nur einmal Hard fahren sollen. Denn der Medium war am Ende besser für die Silbernen als erwartet. Doch die Weltmeister hatten schon im Quali zwei Sätze davon verheizt. Und sich so bereits auf harte Reifen im Rennen festgelegt.

Rückblickend betrachtet war es auch nicht sehr klug, mit beiden Fahrern in der Safety-Car-Phase die Box anzusteuern. Hätte man die Strategie gesplittet, wäre ein Mercedes auf Tuchfühlung mit Vettel geblieben. «Auch auf die Gefahr hin, dass es im Nachhinein aus Sicht eines der beiden Fahrer eine unpopuläre Entscheidung gewesen wäre», so Sportchef Toto Wolff.

Ob es so zum Sieg gereicht hätte? Wolff schüttelt den Kopf. «Ferrari war heute einfach besser.» Dabei liegt die Betonung eindeutig auf «heute». ♦

«Ich war überrascht, dass wir die Prime verwendeten.»

LEWIS HAMILTON



sich Ricciardo und Massa geschoben, die schneller abgefertigt wurden als Rosberg, der sich hinter seinem Teamkollegen anstellen musste.

Weil beide Mercedes ihren zweiten Stint auf den härteren



Da war die Welt für Hamilton/Mercedes noch in Ordnung: Der Weltmeister biegt als Erster in Turn 1

MOMENT MAL!

Souveräner Staats-GP

An den Schmetterlingsdächern der Tribünen, dem Markenzeichen des Sepang International Circuit, kann es kaum liegen, dass Malaysia noch einen Formel-1-Grand-Prix hat, Deutschland aber nicht. Schließlich hat der deutsche Pisten-Architekt Hermann Tilke auch auf dem Nürburgring oder in Hockenheim seine baulichen Spuren hinterlassen. Ist es also gerecht, dass die Malaysier auch in den nächsten drei Jahren Hamilton & Co. erleben können, und kraft der Petronas-Power das Ersatz-Heimspiel für das Championsteam von Mercedes ausrichten? Und das, während die Deutschen – Verträge hin oder her – auch in Zukunft um ihren Verbleib im Rennkalender zittern müssen. Nach der Fi-Logik ist das gerecht. Die Freundschaft hört bekanntlich beim Geld auf, das Mitleid fängt da gar nicht erst an, jedenfalls nicht in diesem Geschäft. Ein Sport, in dem es immer um Geschwindigkeit geht, kann sich insgesamt dem Wandel auch kaum verschließen. Die Zeiten, Grands Prix wie Malaysia mit Hochmut zu begegnen, sind längst vorbei. Wer bei diesem Standpunkt bleibt, wird überholt.

Im Motodrom nahe dem Flughafen von Kuala Lumpur ist die Action auch nicht anders als an der A6 bei Walldorf oder in der Eifel. Aber die Position der Veranstalter ist eine andere, souveränere. Unter Druck setzen lässt sich ein Rennstreckenbetreiber in Südostasien, dessen Firma indirekt dem Staat gehört, nämlich nur bedingt. Malaysia hat über seine Pioniertat 1999 längst erreicht, was es wollte: Es wird durch die Werbekolonie Formel 1 als moderner Staat und Urlaubsland wahrgenommen. Das wirkt souverän, als die Bettelari, zu denen die Geschäftsführer von Nürburgring und Hockenheim gezwungen sind. Allerdings kann der deutsche Steuerzahler nur froh sein, dass hierzulande nicht die Finanzminister direkt mit Bernie Ecclestone verhandeln. Dann hätte Deutschland zwar vielleicht wieder ein

Rennen, oder sogar zwei (zumindest im Wahlkampf), aber um welchen Preis?

Die Malaysier, deren GP sich bei Schnäppchen-Ticketpreisen von 20 Euro aufwärts nach normalen kaufmännischen Regeln auch kaum rechnen kann, treten da anders auf. Sie wissen natürlich auch, dass

Ecclestone mit Aserbaidschan und Katar zwei zahlungs- und rennwillige Länder in der Hinterhand hat, die eine rasende Imagekampagne bestens gebrauchen

können. Aber die Asiaten wissen eben auch, dass es Ecclestone nach den peinlichen Flops in Südkorea, Indien oder der Türkei an sicheren Partnern gelegen sein muss. Denn die 900 Millionen Dollar, die jedes Jahr an die Rennställe ausgeschüttet werden, sind die Untergrenze von deren Erwartungen, von denen des Finanzinvestors CVC mal ganz abgesehen. Die Streichung des deutschen Rennens findet daher nicht nur um seine Gastgeberrolle geprellte Mercedes-Rennstall unerfreulich. Auch die anderen Teams wären lieber 20 als nur 19 Rennen gefahren. Sie verlieren Geld, dass Ecclestone anderswo erst wieder einspielen muss.

Der Verlust des GP von Malaysia wäre in jeder Hinsicht ein ähnlich verheerendes Zeichen des wackelnden Gebildes Formel 1 wie der gestrichene deutsche Grand Prix. Einen Neujahres-Vertrag, wie jenen am letzten Wochenende ausgelassenen, wollten die Betreiber nicht mehr abschließen. Stattdessen abwarten, wie sich die Fi entwickelt. Drei Jahre Verlängerung, bis zum symbolischen 20. Fi-Jubiläum, das konnten sie gerade noch verantworten. Im Gegensatz zu den Deutschen hat sich Malaysia emanzipiert. Das sollte man sich in Monza, dem nächsten auf Bernies Streich- und Verhandlungsliste, mal genau angucken.



Elmar Brümmer



Was macht Ecclestone?

Fernando Alonso

Eine Ohrfeige für

Von ELMAR BRÜMMER

Die Krise bei McLaren-Honda ist noch lange nicht ausgestanden. Und auch Fernando Alonsos Test-Unfall in Barcelona wirft weitere Fragen auf.

Wie sehr McLaren-Honda an einer strahlenden Zukunft arbeitet, bestätigt die Lyrik des Rennstalls nach dem doppelten Ausfall von Fernando Alonso und Jenson Button: «Obwohl beide Autos nicht die Zielflagge gesehen haben, markiert der Große Preis von Malaysia einen signifikanten Schritt nach vorn für das ganze Team.»

Wenn da nur die Schatten der Vergangenheit nicht wären, jenen bald sechs Wochen zurückliegenden Test-Unfall von Alonso. Es gab schon eine Menge Erklärungen, noch mehr Erklärungsversuche, mehrere

Pressekonferenzen, viele Communiqués – doch aufschlussreicher oder gar wahrer ist die Angelegenheit damit nicht unbedingt geworden. Eher verwirrender. Oder, vielleicht das bessere Wort: mysteriöser.

In dem Unfall, der den zweifachen Weltmeister wegen einer Gehirnerschütterung die Teilnahme am Saisonstart kostete, wurden viele Daten erhoben, aber offenbar keine klaren. Die FIA hat die Blackbox ausgewertet, aber in dem fraglichen Seitenbereich gab es wohl keine Sensoren. McLaren behauptet eher, es habe keinerlei technischen Defekt am Auto gegeben. Und Alonso wiederum sagt, dass die Lenkung blockiert habe. Mit den Datenaufzeichnungen vertraute Personen aber behaupten, dass man dort keinerlei Gegenlenkversuche nach links erkennen könne. Widersprüche, die nur zwei Schlüsse

nahelegen: Entweder kennt keiner die Wahrheit, oder irgendjemand sagt nicht die Wahrheit.

Was hat Alonso gefühlt?

Die Lenkung zählt ähnlich wie die Bremsen zu den neuralgischen Punkten eines Rennwagens, nicht nur rein technisch gesehen. In ihrer Funktionstüchtigkeit liegt auch das Vertrauen nicht nur Alonso und Button aufwühlen muss, sondern auch den Rest des Fahrerfeldes. Was die Sicherheit angeht, ist die Solidarität unter den Piloten traditionell groß. Lewis Hamilton forderte beim Fahrer-Briefing in Sepang Auskünfte von Rennleiter Charlie Whiting über die Umstände des Crashes. Der Brite, für die Fahrer die höchste Instanz an einem Renn-

AUS DEM FAHRERLAGER

Von ELMAR BRÜMMER

Zum Gedenken an die Opfer des Absturzes von Germanwings-Flug 4U9525 waren beide Silberpfeile in Malaysia mit einem Trauerflor unterwegs. Das schwarze Band wurde auch von allen Mitgliedern des Mercedes-Teams getragen.

Von zwei auf vier Räder: Mick Doohan, fünfjähriger Motorrad-Weltmeister in der 500-Kubik-Klasse, fungierte in Malaysia als einer der drei Rennkommissare. Der inzwischen 49



Verboten: Hamilton-Helm

Jahre alte Pilot ist ein guter Freund von Michael Schumacher. Seine eigene Fi-Karriere währte nur kurz: 1998 drehte er sich bei einem Show-Run in Barcelona gleich nach der Boxenausfahrt.

Der Automobilweltverband FIA macht Ernst mit seinem Helm-Erlass, demzufolge die Fahrer ihr Design nicht ständig verändern dürfen. In

Sepang ereilte aber nicht Sebastian Vettel, den Dauerwechsler der letzten Jahre, das Verbot. Es traf vielmehr Lewis Hamilton, der mit einer speziellen Lackierung dem malaysischen Teamsponsor Petronas huldigen wollte. Doch dieser musste in der Garage bleiben, wofür sich der Weltmeister bei den Fans entschuldigte.

Es gibt angenehmere Wege, die 88 Stockwerke bis zur Aussichtsplattform der Petronas Towers in Kuala Lumpur zu bewältigen, als das Treppenhaus. Nico Rosberg, sein Sprecher Georg Nolte und Physio Daniel Schlösser wollten allerdings genau nachzählen, wie viele Stufen es nach oben sind: Sie bestehen auf 2170. Rosberg schaffte den Aufstieg übrigens in 19 Minuten.

Malaysia-Sieger Sebastian Vettel fährt gleich zweimal Ferrari – seit er bei der Scuderia unter Vertrag steht, auch auf der Straße. Als Fan der Automobilhistorie hat er sich einen F40 zugelegt, die von 1987 bis 1992 gebaute Sportwagen-Ikone. Vorbesitzer des Schlittens war Tenor Luciano Pavarotti, der Wert soll über eine Million Euro betragen. Lewis Hamilton steht inzwischen auch in der Kundenkartei in Maranello, er nennt

einen LaFerrari (Preis 3 Mio Euro) sein Eigen. Felipe Massa übrigens auch.

Toto Wolff hat kein Glück beim Sport. Beim Radfahren brach er sich die Schulter, bei der Gymnastik das Knie und jetzt klagt er über einen Bandscheibenvorfall. Es passierte beim Schwimmen.

Red Bull hat in 100 Ländern das Zuschauerinteresse an der Fi untersucht. Der Rückgang betrug von 2013 auf 2014 erschreckende 26 Prozent. Helmut Marko schließt aus den Zahlen: «Es ist unmöglich, dass in dieser kurzen Zeit nur die wachsende iPhone-Generation schuld ist. Da hat der Sport ein Problem.» Beim Saisonauftakt in Melbourne meldeten fast alle TV-Stationen sinkende Zahlen. Die löbliche Ausnahme: England. Kann es sein, dass die Engländer den Sport besser präsentieren als andere Länder?



FIA-Vertreter Mick Doohan

den stolzen Spanier

wochenende, verwies auf einen Untersuchungsbericht, den die FIA gerade vorbereite. McLaren selbst, nicht zum ersten Mal als nach außen hin wenig transparenter Rennstall in Erscheinung getreten, hat die Fakten offenbar auf 37 Seiten zusammengefasst.

Das Ausscheiden von Alonso im Rennen setzt den verkorkosten Neuanfang des Spaniers bei seinem alten Rennstall fort: Ohnehin bloß vom 18. Startplatz aus gestartet, musste er nach 21 Runden in die Box geschoben werden: Die Kühlung des Antriebsstrangs hatte versagt. Schon witzeln Kenner der Situation, wie lange es wohl dauern werde, bis man den stolzen Asturier das erste Mal herunterkühlen müsse – respektive, bis dieser richtig überhitze. Einen, der um jeden Preis seinen dritten Weltmeistertitel einfahren will, zu einem Honda-Azubi zu machen, das ist ein durch-

aus riskantes Unterfangen. Bei Ferrari ist er am Ende nicht an seinen – tadellosen – sportlichen Leistungen oder seinem ausgeprägten Kampfgeist gescheitert, sondern auch an der Egozentrik. Dazu gibt es auch in der McLaren-Teamgeschichte, Jahrgang 2007, einige Episoden. Mit welchen Empfindungen er wohl dem ersten Sieg seines Nachfolgers Sebastian Vettel begegnet ist? Dieser lebt vor, was man Alonso zuletzt absprach, der jetzt bei McLaren auch etwas davon zu spüren scheint: Teamgeist.

So jedenfalls darf, freundlich betrachtet, seine Feststellung gewertet werden, dass das ganze Wochenende doch besser gelaufen sei, als er erwartet hatte: «Jenson und ich haben nicht nur gegeneinander gekämpft, wir waren durchaus in der Lage, das auch mit anderen zu tun. Ich sehe es als den ersten Schritt,

den man machen muss – und wir haben ihn gemacht.» Alonso macht das an der Tatsache fest, dass er auf Augenhöhe mit dem anderen Krisenteam, Red Bull, habe kämpfen können. Sein technisches Problem mag er nicht überbewerten, solche Zwischenfälle gebe es halt in der Testzeit. Aber da diese, auch durch seinen Unfall bedingt, dürftig ausgefallen ist, würden die Problemchen nun eben mit in das Rennjahr geschleppt: «Wir befinden uns mitten in einem Lernprogramm.»

Von wegen bewusstlos

Vor dem Start in sein Comeback, die medizinischen Tests in Cambridge und Sepang hatte er ohne Probleme bestanden, hatte sich Alonso noch als einer der «glücklichsten Menschen auf der Welt» bezeichnet: «Mit sich selbst im Reinen zu sein, das ist doch schon der erste

Sieg.» Da konnte er noch nicht ahnen, dass seine Aussage über die blockierende Lenkung neue Verschwörungstheorien hervorrufen würde. Mit denen wollte er eigentlich ein für alle Mal aufräumen, zum Beispiel zu den Auswirkungen seiner Gehirnerschütterung: «Ich bin weder im Jahr 1995 aufgewacht, noch habe ich Italienisch gesprochen. Ich war überhaupt nicht bewusstlos im Auto, erst später, nachdem man mir für den Hubschrauberflug Medikamente gegeben hatte.» Er könne sich an alles erinnern, auch daran, wie er vor dem Unfall runtergeschaltet habe und nach dem Aufprall noch alles im Cockpit ordnungsgemäß ausgeschaltet habe. Nur eben eins weiß er nicht, und das ist das große Problem: Wie es zu dem Unfall kommen konnte.

Deshalb hat er sich vor der Reise nach Malaysia in die Rennfabrik begeben, ist mit Ingenieuren Analysen durchgegangen, hat sich in den Simulator gesetzt. Er fand es dann sogar beruhigend, dass man jetzt zusätzliche Sensoren am MP 4/30 angebracht habe, dazu seien Teile der Lenkung verändert worden. Da würden bei vielen Fahrern wohl die Alarmglocken schrillen, aber Alonso behauptet: «Ich habe volles Vertrauen. Sie haben einen Monat lang alles analysiert, wir haben jetzt das sicherste Auto – und ich bin vermutlich der medizinisch am häufigsten überprüfte Fahrer der Formel-1-Geschichte.»

Ob er tatsächlich aber auch einer der glücklichsten ist oder werden kann? Was die sportlichen Aussichten angeht, macht sich Alonso zunächst wenig Illusionen, zu groß ist der Rückstand von Honda beim Hybrid-Antrieb. Alonso-Ersatz Kevin Magnussen kam in Melbourne nicht mal bis in die Startaufstellung, dessen Motorschaden wird dem Konto Alonsos belastet. Der 33-Jährige weiß, dass sein Wechsel von Rot zu Anthrazit bei vielen hochgezogene Augenbrauen hervorruft. «Es ist einfach, in der momentanen Situation meine Entscheidung zu kritisieren» so der Spanier. Trotz sagte er im Rahmen seiner Erklärungen am Donnerstag vor dem Rennen: «Ich will nicht noch sieben Jahre dem Sieg hinterherfahren, deshalb habe ich mich entschieden, für das erste Jahr ein Risiko einzugehen.» Eine Ohrfeige für Ferrari. Aber die Scuderia hat sie am Sonntag zurückgegeben – auf eine sehr sportliche Art und Weise. ♦

NACHRICHTEN

Manor unter Schutz von FIA-Präsident?

Manor Manor-Pilot Roberto Merhi nahm am GP Malaysia teil, ohne die 107-Prozent-Hürde geschafft zu haben. Dem Spanier fehlten 0,460 Sekunden auf die geforderte Zeit. Er war im Q1 stolze 7,408 Sekunden langsamer als Lewis Hamilton. Teamkollege Will Stevens verpasste die Hürde ebenfalls, wäre aber auch zugelassen gewesen, wenn bei ihm nicht schon vor dem Start die Benzinzufuhr gestreikt hätte. Dass die Sportkommissare den Manor-Piloten die Starterlaubnis gaben, stieß im Fahrerlager auf Unverständnis. Begründung: Merhi und Stevens hätten im freien Training zufriedenstellende Rundenzeiten erzielt. Im Formel-1-Zirkus munkelt man, dass die Überlebenskünstler unter dem Schutz von FIA-Präsident Jean Todt stehen. Manor fuhr in Malaysia übrigens mit Motoren aus dem Vorjahr. Sie hatten bereits über 2000 Kilometer auf dem Buckel. Ab dem Grand Prix in Bahrain soll es von Ferrari neue Triebwerke geben, allerdings in der 2014er-Spezifikation. Immerhin: Merhi beendete seinen ersten GP mit drei Runden Rückstand als Letzter. Was als Erfolg gewertet werden darf.

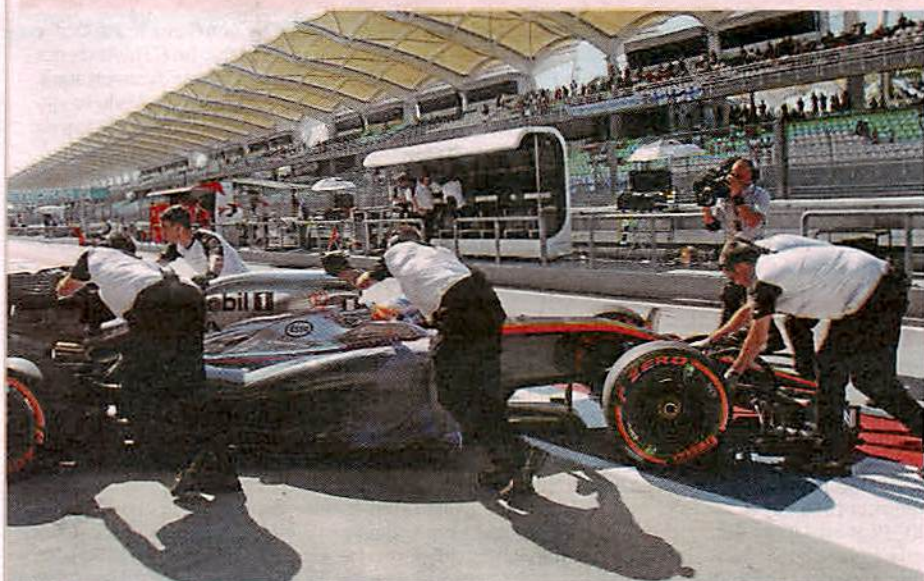
Rückschritt gegenüber dem Vorjahr

Rundenzeiten Nachdem die neuen Formel-1-Autos in Melbourne im Schnitt um zwei Sekunden schneller waren als 2014, verzeichnete Malaysia im Training einen überraschenden Rückschritt. Trotz mehr Power, mehr Abtrieb und besserer Reifen. Nico Rosberg erzielte im Q2 mit 1:39,377 Minuten die schnellste Trockenzeit. Der Bestwert aus dem Vorjahr stand bei 1:39,008 Minuten. Für die langsameren Zeiten gab es keine vernünftige Erklärung. Vielleicht die exorbitanten Asphalttemperaturen von bis zu 62 Grad? «Die Strecke ist wahnsinnig rutschig», klagte der Mercedes-Pilot Rosberg. Sie wurde vom ersten Training bis zur Qualifikation auch kaum schneller. Rosberg legte am Freitagmorgen bereits eine Zeit von 1:40,124 Minuten auf die Bahn. Nur acht Zehntelsekunden langsamer als eine schnellste Runde überhaupt. Einzige Erklärung aus dem Pirelli-Lager: «Die hohen Temperaturen und die Angst der Motorenhersteller um ihre Triebwerke.» ♦ MS



Alonso: Richtig entschieden?

Auf der Suche nach Sekunden: Alonso mit seinen Ingenieuren



Sinnbildlich für den Zustand bei McLaren: Fernando Alonso wird zurück in die Box geschoben

Team für Team - GP Malaysia 2015

Ferrari: Neue Stärke



Hamilton: Nach dem Start noch vor Vettel, dahinter Rosberg



Massa: Am Ende noch von Teamkollege Bottas überholt



Button: Schon im Training Antriebsprobleme gehabt



Verstappen: Im Rennen Ricciardo (hinten) im Red Bull überholt



Merhi: Zweiter Dreher des Rookies am Samstagmorgen

MERCEDES 6 ROSBERG P3, 44 HAMILTON P2

Hamilton kam freitagmorgens beim ersten Freien Training (FT1) nur gut 20 km weit. Dann parkte der Titelverteidiger seinen W06 Hybrid am Streckenrand. Der Lufteinlass zum Turbo-V6 war defekt. Zum Austausch musste der komplette Motor raus. Nachmittags konnte Hamilton im FT2 wieder mitfahren, wurde dort aber von seinem streikenden Telemetrie-System beeinträchtigt. Dennoch schaffte er – wie morgens Teamkollege Rosberg – die Bestzeit. Im FT3 am Samstagmorgen landete Rosberg auf P1 vor Hamilton – beide kamen erneut mit der weichen Reifenmischung (in Malaysia der Pirelli-Typ Medium) besser klar. In der ab Mitte des zweiten Drittels (Q2) verregneten Qualifikation behielt Hamilton die Oberhand und holte sich die Pole-Position. Die setzte er am Start zum zweiten Saisonrennen auch in die Führung um, verlor die dann aber an Vettel (Ferrari), der mit Zwei- statt Drei-Stopp-Strategie fuhr – und gewann. **WM-Punkte/WM-Platz: 76/1.**

WILLIAMS 19 MASSA P6, 77 VALTTERI BOTTAS P5

Nach seinem FIA-Startverbot in Melbourne wurde Bottas in Sepang vom Automobil-Weltverband wieder für fahrtüchtig erklärt. Um den Finnen vor weiteren Muskelverletzungen zu schützen, rückte Williams am FW37 von Bottas die Pedale näher Richtung Fahrer und baute zudem die Rückenlehne des Sitzes steiler. Weil bei Massa der nur für die ersten 30 Trainingsminuten erlaubte Extra-Reifensatz darüber hinaus verwendet wurde, setzte es eine Bewährungsstrafe in Höhe von 10000 Dollar. Im FT2 löste sich am Bottas-Auto rechts eine Bremsbelüftung. Im Q1 kamen beide Williams-Piloten als Einzige nur auf harten Pneus (Pirelli-Typ Hard) durch. So sparten sie sich jeweils einen frischen Satz der ihnen besser passenden Mediums fürs Rennen auf. Bottas verlor Plätze in der Startphase, Massa Zeit beim Reifenwechseln (am rechten Hinterrad klemmte es). Kurz vor Schluss kam Bottas doch noch an Massa vorbei. **WM-Punkte/WM-Platz: 30/3.**

MCLAREN 14 ALONSO AUSFALL, 22 BUTTON AUSFALL

Trotz der Glutofenhitze gab Honda rund 25 PS mehr frei in Malaysia. Am MP4-30 von Alonso, nach seinem Testunfall in Barcelona und seinem folgenden Startverzicht in Melbourne wieder einsatzfähig, war eine Menge neu: Motor, Turbolader, Wärme-Generator (MGU-H) und Getriebe. An Button's Wagen wurde zunächst nur der Antrieb des Kinetik-Generators (MGU-K) ausgewechselt. Für Samstag brauchte der Brite dann auch eine neue Verbrennungsmaschine. Ursache war laut Honda ein «Hardware-Schaden». Turbolader und Wärme-Generator kamen gleich mit neu. Trotz Leistungszuwachses reichte es in der Quali nicht zu mehr als den Startplätzen 17 (Button) und 18 (Alonso). Im Rennen musste das britisch-japanische Dream-Team von einst zwei Ausfälle hinnehmen: Bei Alonso versagte nach nur 17 Runden die Hybridsystem-Kühlung, bei Button nach 38 Runden der Turbolader. McLaren-Honda lobte danach explizit beide Piloten. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/8.**

TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P7, 55 SAINZ JR. P8

Die beiden STR10 kamen mit verschiedenen Neuteilen nach Malaysia: Der von Sainz jr. mit neuer Batterie und neuer Kontrollelektronik, der von Verstappen mit neuem Getriebe. Im FT1 wurde der Niederländer von einem schleichenden Plattfuß gebremst. P7 von Verstappen war dennoch stark, P5 von Sainz jr. aber noch stärker. Der Spanier blieb freitagmorgens allerdings so im Verkehr stecken, dass er keine schnelle Runde auf weichen Reifen drehen konnte. Nur P14 war die Konsequenz – P8 Verstappen. Verstappen behielt als Sechster auch in der Quali intern das Heft in der Hand. Sainz wurde beim Kampf um die Startplätze nur 15. Am Ende des Renntages konnten beide Rookies aus der Red-Bull-Familie strahlen: Verstappen (7.) über seine ersten WM-Punkte und Sainz jr. (8.) über einen noch besseren Punkterang als seinen neunten von Melbourne. Dass sie mit Renault-Power vor dem Mutter-Team Red Bull landeten, sagt eine Menge. **WM-Punkte/WM-Platz: 12/5.**

MANOR/MARUSSIA 28 STEVENS NICHT GESTARTET, 98 MERHI P15

Während der FI-Chefvermarkter der britischen Truppe für ihren Nichtstart in Melbourne finanziell (Preisgeldabzug von rund 2,6 Millionen Euro) und verbal («Verdammst widerlich») an den Karren fuhr, führen deren auf 2015 angepasste Vorjahresautos vom Typ M03 in Sepang wenigstens beide im Training. Fast sieben Sekunden Rückstand auf die Bestzeit pro Runde waren allerdings FI-unwürdig. Ex-DTM-Pilot Merhi, der am Freitag und Samstag jeweils mit einem Dreher auf sich aufmerksam gemacht hatte, kam immerhin zu seinem GP-Debüt. Möglich gemacht hatte das allerdings nur ein Gnadenakt der Sportkommissare. Denn seine erzielte Quali-Zeit lag oberhalb des 107-Prozent-Limits und reichte offiziell nicht zur Rennteilnahme. Die machte dann eine Sondererlaubnis möglich. Merhi erreichte mit drei Runden Rückstand als 15. das Ziel, Teamkollege Stevens fuhr nach Benzinsystem-Defekt im FT3 weder Quali noch Rennen. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**

Überrascht alle

RED BULL 3 RICCIARDO P10, 26 KVYAT P9

Der RB11 von Kvyat wurde mit neuem Motor, neuer Kontrollelektronik und auch neuem Getriebe ins zweite F1-Wochenende 2015 geschickt. Obwohl Renault die Fahrbarkeit gegenüber dem Australien-GP verbessert hatte, klagte Ricciardo zumindest am Freitagmorgen weiter über schlechte Traktion. Hinzu kam bei ihm Untersteuern. Im FT2 stoppte den Australier ein Schaden am Kinetik-Generator, während bei Kvyat ein Getriebesensor falsche Daten lieferte. In den Samstag startete Ricciardo mit einer weiteren neuen Kontrollelektronik. Die Startplätze vier (Ricciardo) und fünf (Kvyat) waren ein Lichtblick für die ehemaligen Dauerweltmeister, die weiter auf den Einsatz der zweimal im FIA-Crashtest – intern ein Dutzend Mal – gescheiterten kürzeren Nase verzichteten. Im Startgetümmel wurde Ricciardos Frontflügel beschädigt. In der Folge kam auch Kvyat an ihm vorbei. Beide Red Bull warf erhöhter Bremsenverschleiß zurück. **WM-Punkte/WM-Platz: 11/6.**



Kvyat: Von Hülkenberg (vorne) im Duell umgedreht worden

FERRARI 5 VETTEL P1, 7 RÄIKKÖNEN P4

In Räikkönens SF15-T steckte ein neues Getriebe. Im Gegensatz zu Hauptgegner Mercedes mussten die Italiener ihre Motorverkleidungen bei der tropischen Hitze (Asphalttemperaturen oft über 60 Grad) weniger stark zwecks höherer Kühlung öffnen. Und: Die roten Rennen gingen schonender mit den schnelleren Medium-Pirellis um als die Silberpfeile. Räikkönen haderte freitags mit dem Handling. Vettel riskierte da nachmittags zu viel: Dreher, der aber nur Zeit kostete. In der Quali bewies er sich mal wieder als Regenexperte, vor allem durch bessere Linienwahl (spitz statt rund) in der Zielkurve. Räikkönen fuhr zu spät im Q2 los, bekam so keine schnelle Runde mehr im Trockenen hin. Im Nassen war der Sprung ins Q3 illusorisch. Während Vettel dank Zwei-Stopp-Strategie seinen ersten Ferrari-Sieg holte, blieb Räikkönen im GP das Pech treu: früher Reifendefekt und -wechsel (von Nasr angeschubst), ramponierter Unterboden. **WM-Punkte/WM-Platz: 52/2.**



Räikkönen: Im Dreirad-Ferrari nach Nasrs Schubser Richtung Box

FORCE INDIA 11 PÉREZ P13, 27 HÜLKENBERG P14

Die erst kurz vor Saisonbeginn fertiggestellten VJM08 litten auch in Malaysia an ihren Aerodynamik-Nachteilen. Die werden die Inder bekanntlich erst zu Beginn der Europasaison ausmerzen können. Freitagmorgen war Pérez einmal zu schnell in der Boxengasse: 94,6 km/h. Wofür sein Team 1000 Euro Strafe aufgebremst bekam. Bereits ab Freitagnachmittag konzentrierte sich Force India auf die Rennabstimmung. Ab Samstagmorgen wurde Hülkenberg mit neuer Kontrollelektronik auf die Piste geschickt. P13 und P14, mehr als diese Positionen waren im Qualifying wie im Rennen nicht drin. In der Quali konnte Hülkenberg vor Pérez landen, im Rennen lief es umgekehrt. Ihre Balance-Probleme, vor allem aber ihre Kollisionen (Hülkenberg mit Kvyat, Pérez mit Grosjean), für die sie jeweils als schuldig befunden und jeder mit zehn Stopp-Sekunden bestraft wurden, ließen ihre Träume von Punkteplätzen platzen. **WM-Punkte/WM-Platz: 7/7.**



Pérez: Für Kollision mit Grosjean zehn Strafsekunden kassiert

LOTUS 8 GROSJEAN P11, 13 MALDONADO AUSFALL

Beide E23 Hybrid wurden für Malaysia mit neuen Getrieben ausgestattet. P4 von Grosjean im FT1 ließ aufhorchen. Kaum weniger die Verkleidungsteile, die Maldonados Auto verlor, und die Brandblase am Allerwertesten, die sich der Venezolaner wegen des ebenfalls beschädigten Unterboden-Hitzeschildes einfiel. Im FT2 waren zumindest Maldonados technische Probleme behoben. Grosjean hatte da nach nur sieben Runden schon Feierabend: Leistungsverlust, dessen Ursache Lotus und Mercedes nicht näher erläuterten. Samstags in der Quali zeigte Grosjean mal wieder seine zwei Seiten: die hektische, die ihn in Q3 im Stau am Ende der Boxengasse zum Vordrängeln verleitete (zur Strafe zwei Startplätze zurück), und die souveräne, die ihn mit nur einer Runde auf Intermediates auf die (dann aberkannte) achte Startposition brachte. Der Rempfer von Pérez kostete Grosjean mögliche Punkte. Maldonado fiel mit Bremsendefekt aus. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/9.**



Grosjean: Als Elfter der Erste, der ohne Punkte blieb

SAUBER 9 ERICSSON AUSFALL, 12 NASR P12

Als einziges Team ließen die Schweizer in Sepang einen dritten Piloten ans Steuer. Testfahrer Marciello durfte am Freitagmorgen im C34 von Nasr ran. Der Italiener zeigte mit P13 eine solide Leistung im FT1. Ericsson war dort mit P10 der schnellere Sauber-Mann, blieb es auch nachmittags im Vergleich mit Nasr (P9 vs. P12). Auch samstags war Ericsson teamintern vorne: P10 im FT3, P10 auch in der Quali (Nasr P17 bzw. P16). Das mangelhafte Handling an der Hinterachse blieb für Nasr ein ungelöstes Rätsel. Übersteuern warf Ericsson sonntags dann ganz aus dem Rennen. Dessen Ursache war aber ein Fahrfehler. Der Schwede war beim Überholversuch gegen Hülkenberg anfangs des Rennens einfach zu schnell, drehte sich und blieb in einem Kiesbett stecken. Nasr verschenkte ebenfalls mögliche Punkte. Der Brasilianer fuhr auf Räikkönen auf. Die früh nötigen Frontflügel- und Strategiewechsel nahmen ihm die Chance auf mehr als P12. **WM-Punkte/WM-Platz: 14/4.**



Ericsson: Endstation Kiesbett nach Angriff auf Hülkenberg

Felipe Nasr: «Ich würde sagen, ich bin ein Mix aus Engländer und Schweizer!»



Felipe Nasr

«Ein Punkt wäre toll gewesen»

Zur Person Felipe Nasr

Geburtsort Brasília (BR)
Geburtsort Brasilien
Herkunftsland Brasilien

KARRIERE

1999–2008 Karting
2008 Formel BMW Amerika
2009 Formel BMW Europa und Pacific (Meister in der europäischen Serie)
2010 Britische Formel 3 (Gesamt-5.)
2011 Britische Formel 3 (Meister mit 7 Siegen), Zweiter beim GP Macau
2012 GP2 mit Dams (Gesamt-10.), 2. Rennen F3-Euroserie, Macau (P10), 24 Stunden von Daytona (Gesamtdritter)
2013 GP2 mit Carlin (Gesamt-4.)
2014 GP2 mit Carlin (Gesamt-3., mit 4 Siegen), F1-Testfahrer bei Williams
2015 Formel 1 mit Sauber (1. Rennen PS), WM-Platzierung nach Malaysia: P6

HOBBYS

Fischen, RC Cars, Kartfahren

Von ELMAR BRÜMMER

Felipe Nasr, die Sensation von Melbourne, über seinen Einstand in der Formel 1, die Erwartungen in seiner Heimat Brasilien und sein Verhältnis zur Schweiz.

Dein fünfter Platz in Melbourne war das beste Debütergebnis eines Brasilianers in der F1. Hast du das immer noch im Kopf?

FELIPE NASR: Nein, nicht wirklich. Das war natürlich schon etwas Besonderes für mich und auch für das Team. Aber ich muss mich auf das Kommende fokussieren. Trotzdem noch einmal kurz zurückgeblickt: Das Australien-Wochenende fing ja schwierig an, wir wussten ja zunächst nicht, ob wir wirklich fahren durften. Das war schon sehr verwirrend. Aber



«Ayrton Senna war immer meine Inspiration.»

FELIPE NASR

zusammen hatten wir uns so auf unseren eigentlichen Job vorbereitet, dass uns alles andere auch nicht mehr stören konnte, als es dann am Samstag auf der Strecke darauf ankam. Das Resultat war dann natürlich viel, viel besser, als ich es hätte erwarten können.

Du wirktest extrem entspannt für einen Rookie. Das hat viele im Team überrascht.

Ich wusste ja, dass ich auf so ziemlich alles eingestellt war, auf alles, was da hätte kommen können. Meine Vorbereitung über den Winter hat mir das nötige Selbstvertrauen gegeben, um die Herausforderung Formel 1 anzunehmen.

Keinerlei Herzklopfen?

In der Startaufstellung war ich wirklich extrem gelassen. Obwohl wir keinen Simulator haben und ich den Albert Park nicht kannte als Rennstrecke. Aber wir helfen uns mit Videos, intensiven Streckenbegehungen. Und unser Physio Jo Leberer hat ein ganz spezielles Programm mit mir erarbeitet. Wir schaffen da eigene Szenarien, und das scheint ganz gut zu funktionieren. Deshalb machen wir so weiter. Das Team hilft mir wirklich, wo es nur kann, um mich vorzubereiten.

Welches war der Moment, als du dich zum ersten Mal als richtiger Formel-1-Fahrer gefühlt hast?

Das ging mir vor dem Start ganz kurz durch den Kopf: Mensch, das ist jetzt der Moment, auf den du immer hingearbeitet hast, du bist tatsächlich hier in der Startaufstellung dabei.

Wie waren denn die Reaktionen bei dir in der Helmat.

Unglaublich positiv. Und jeder, der an mich geglaubt hat, war so glücklich wie ich selbst. **Verspürst du jetzt mehr Druck, dass du das Einstiegsresultat wiederholen musst?**

Als brasilianischer Fahrer steht man ja immer unter Druck. Da muss man sich doch nur mal die Historie meines Landes in der F1 angucken. Die Leute erwarten etwas, ganz klar. Aber ich sehe es auch realistisch: Man kann nicht ständig Fünfter werden. Ein Punkt wäre für den Anfang doch schon toll gewesen, stattdessen habe ich zehn geholt. Ich habe die Chance ergriffen, als sie da war. Und man weiß nicht, wann sie wieder kommt. Ich kann nur versprechen, dass ich um jeden Punkt kämpfen werde.

Welche Ziele hast du dir selbst gesteckt?

Ich befinde mich in einem Lernprozess, muss die unterschiedlichen Bedingungen in der Formel 1 kennenlernen, fahre auf mir neuen Strecken. Ich will alles aufsaugen. Aus unserem Auto können wir noch einiges herausholen. Und wir müssen jede Möglichkeit früh in der Saison nutzen, denn zur Jahresmitte wird es härter werden, weil die anderen sich auch weiterentwickeln.

Welcher deiner großen

Landsmänner war dein Vorbild?

Ayrton Senna war schon immer meine Inspiration, ich habe ihn als Fahrer und als Mensch stets bewundert. Er war einfach komplett, wollte bei jeder Gelegenheit noch etwas mehr herausholen – egal ob es um ihn, das Auto oder das Team ging. Er hat die Limits hinausgeschoben. Und sein Leben dem Motorsport gewidmet. Dadurch hat er auch viel für Brasilien getan, das war damals bitter nötig. Seine Leidenschaft hat meinen Landsleuten gezeigt: Mit der richtigen Einstellung kann man nicht nur im Sport, sondern auch im Leben weit kommen.

Im Team heißt es, dass du kein typischer Latino wärst, sondern vom Typ her eher Schweizer.

Ich bin mit 17 nach England gekommen, das hat mich eine andere Denkweise gelehrt. Ich würde sagen, ich bin ein Mix aus Engländer und Schweizer. Aber definitiv steckt etwas Brasilianisches in mir drin (schlägt sich mit der Faust aufs Herz). Aber es stimmt schon: So, wie ich arbeite, zeige ich nicht viele Emotionen. Ausnahmen inbegriffen: zum Beispiel bei der Zieldurchfahrt von Melbourne. **Hast du schon irgendwas von der Schweiz außer Hinwil gesehen?**

Ja, zwei Dinge: eine Menge Schnee. Und dieses Ding mit dem Käse, wie heißt das noch schnell? Ah ja, Fondue. Ich komme zurück in die Schweiz, wenn es etwas wärmer ist. Das liegt mir mehr. ♦

MOTORSPORT
aktuell

ZEITVORTEIL

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus Sport-Chronograph **GRATIS** dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

PROS Sport-Chronographen

Diese beiden Chronographen sind wahre Multitalente: Analog- und Digitalanzeige, Stopp- und Alarmfunktion, Datums- und Wochentagsanzeige sowie Zifferblatt-Beleuchtung. Mit flexiblem Kunststoff-Armband, Edelstahlboden und Markenbatterie. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Modelle zur Wahl: „Hi-POWER“ (1.) und „DUAL-TIME“ (2.)

14%
PREISVORTEIL

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 halben Jahr können Sie das Abo jederzeit kündigen

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277705
Ich zahle für das Halbjahresabo (25 Ausgaben) zzt. nur 43,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. Mein **Gratis-Extra**, den Sport-Chronographen wie unten angekreuzt, 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 Bezugszeitraumes 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-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit Ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvp.de widerrufen.

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

Als Gratis-Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono HI-POWER

2. PROS Sport-Chrono DUAL-TIME

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

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, 70138 Stuttgart, Besonderezeitung Stuttgart (HFA) 9302, Geschäftsstelle: Dr. Volker Bredt, Herbert-Lohmeyer-Vertrieb, Eberhardstr. 1, 70372 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1140928

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum 19 _____

E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

STRECKE

SEPANG INT. CIRCUIT



*Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es 13 Trockenreifensets: 7 Sets Prime, 6 Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur vier Motoren pro Saison verwenden. Beim Fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Sepang International Circuit hatte 2015 zwei DRS-Zonen: die Start-Ziel-Gerade und die Gerade davor.

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.	2. Freies Training (Fr) min/Rdn.	3. Freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Rosberg 1:40,124 (20)	1. Hamilton 1:39,790 (16)	1. Rosberg 1:39,690 (13)	1. Massa 303,3
2. Räikkönen 1:40,497 (17)	2. Räikkönen 1:40,163 (29)	2. Hamilton 1:39,874 (10)	2. Bottas 303,2
3. Vettel 1:40,985 (13)	3. Rosberg 1:40,218 (26)	3. Räikkönen 1:40,245 (9)	3. Maldonado 302,6
4. Grosjean 1:41,543 (14)	4. Kvyat 1:40,346 (17)	4. Vettel 1:40,266 (13)	4. Hülkenberg 302,1
5. Sainz jr. 1:41,596 (26)	5. Bottas 1:40,450 (31)	5. Massa 1:40,391 (14)	5. Pérez 302,0
6. Ricciardo 1:41,787 (15)	6. Massa 1:40,560 (27)	6. Bottas 1:40,406 (15)	6. Grosjean 301,5
7. Verstappen 1:41,803 (23)	7. Vettel 1:40,652 (29)	7. Ricciardo 1:40,590 (19)	7. Ericsson 299,1
8. Bottas 1:41,882 (23)	8. Verstappen 1:41,220 (30)	8. Sainz jr. 1:40,601 (19)	8. Nasr 298,3
9. Kvyat 1:42,055 (18)	9. Ericsson 1:41,261 (30)	9. Verstappen 1:40,989 (18)	9. Räikkönen 298,1
10. Ericsson 1:42,064 (16)	10. Ricciardo 1:41,799 (8)	10. Ericsson 1:41,200 (19)	10. Rosberg 297,1
11. Massa 1:42,103 (23)	11. Maldonado 1:41,877 (15)	11. Grosjean 1:41,206 (16)	11. Hamilton 296,7
12. Maldonado 1:42,567 (19)	12. Nasr 1:41,988 (30)	12. Maldonado 1:41,592 (18)	12. Vettel 296,2
13. Marciello* 1:42,621 (13)	13. Pérez 1:42,242 (24)	13. Kvyat 1:41,776 (14)	13. Sainz jr. 296,0
14. Alonso 1:42,885 (20)	14. Sainz jr. 1:42,291 (31)	14. Hülkenberg 1:41,804 (15)	14. Kvyat 295,9
15. Hülkenberg 1:42,893 (13)	15. Hülkenberg 1:42,330 (28)	15. Alonso 1:41,991 (13)	15. Ricciardo 295,4
16. Pérez 1:43,054 (15)	16. Alonso 1:42,506 (25)	16. Pérez 1:42,100 (14)	16. Verstappen 295,2
17. Button 1:43,100 (19)	17. Button 1:42,637 (24)	17. Nasr 1:42,117 (18)	17. Alonso 291,8
18. Stevens 1:46,686 (8)	18. Grosjean 1:42,984 (7)	18. Button 1:42,319 (13)	18. Button 288,6
19. Merhi 1:47,683 (8)	19. Stevens 1:45,704 (12)	19. Merhi 1:46,647 (9)	19. Merhi 286,7
Hamilton keine Zeit (4)	20. Merhi 1:47,229 (6)	20. Stevens 1:47,059 (6)	

* für Nasr

QUALIFYING

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Hamilton 1:39,269	1. Rosberg 1:39,377	1. Hamilton 1:49,834	Rosberg 0:2 Hamilton
2. Rosberg 1:39,374	2. Vettel 1:39,632	2. Vettel 1:49,908	Ricciardo 2:0 Kvyat
3. Vettel 1:39,814	3. Bottas 1:40,650	3. Rosberg 1:50,299	Massa 2:0 Bottas
4. Sainz jr. 1:39,814	4. Ricciardo 1:41,085	4. Ricciardo 1:51,541	Vettel 2:0 Räikkönen
5. Bottas 1:40,249	5. Grosjean 1:41,209	5. Kvyat 1:51,951	Alonso 0:1 Button
6. Grosjean 1:40,303	6. Massa 1:41,230	6. Verstappen 1:51,981	(Magnussen 0:1 Button)
7. Ericsson 1:40,340	7. Verstappen 1:41,430	7. Massa 1:52,473	Pérez 0:2 Hülkenberg
8. Maldonado 1:40,361	8. Hamilton 1:41,517	8. Grosjean** 1:52,981	Verstappen 1:1 Sainz jr.
9. Räikkönen 1:40,415	9. Kvyat 1:41,665	9. Bottas 1:53,179	Grosjean 2:0 Maldonado
10. Ricciardo 1:40,504	10. Ericsson 1:41,748	10. Ericsson 1:53,261	Ericsson 1:1 Nasr
11. Massa 1:40,543	11. Räikkönen 1:42,173		Stevens 0:1 Merhi
12. Kvyat 1:40,546	12. Maldonado 1:42,198		
13. Verstappen 1:40,793	13. Hülkenberg 1:43,023		
14. Hülkenberg 1:40,830	15. Pérez 1:43,469		
15. Pérez 1:41,036	14. Sainz jr. 1:43,701		
16. Nasr 1:41,308			
17. Button 1:41,636			
18. Alonso 1:41,746			
19. Merhi 1:46,677			
20. Stevens keine Zeit			

** in der Startaufstellung +2 Positionen wegen Überholens in der Box

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Malaysia



< Nico Rosberg (3.)

«Das war kein besonders tolles Wochenende für mich. Mit dem dritten Platz kann ich nicht zufrieden sein. Als das Safety-Car herauskam, habe ich viel Zeit an der Box verloren.»

Felipe Massa (6.) >

«Ich habe an der Box Zeit verloren, weil es hinten ein Problem gab. Der Zweikampf mit Valtteri zum Rennende hin hat Spaß gemacht. Leider konnte ich ihn nicht halten.»



< Max Verstappen (7.)

«Die ersten Runden waren nicht einfach. Ich hatte auf den Mediums nicht genug Grip. Auf der härteren Mischung ging es dann besser. Und die Freude über meine ersten Punkte ist groß.»

Romain Grosjean (11.) >

«Hülkenberg hat mich aufgehalten. Und die unnötige Aktion von Pérez kostete ebenfalls Zeit. Außerdem funktionierte meine Trinkflasche nicht. Es lief also nicht so toll.»



< Roberto Merhi (15.)

«Ich bin sehr zufrieden. P15 ist ein gutes Ergebnis. Unter den gegebenen Umständen sowieso. Wir haben unsere erste Renndistanz absolviert. Und das ohne vorher getestet zu haben.»

Marcus Ericsson (out) >

«Ich war schneller als Hülkenberg und habe versucht, ihn in Kurve 1 außen anzugreifen. Ich weiß, dass man an dieser Stelle gut überholen kann, allerdings habe ich das Heck verloren.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Hamilton geht von der Pole-Position aus an die Spitze. Vettel, der von Startplatz zwei schlechter weggekommen ist, kann Rosberg im harten Rad-an-Rad-Kampf hinter sich halten. Hülkenberg stürmt von P13 vor auf P7.

3. Runde: Nach ihrer Kollision kommen Nasr und Räikkönen zur Box. Der Brasilianer hatte mit seinem Frontflügel den linken Hinterreifen des linken aufgeschlitzt. Nasr bekommt eine neue Nase und vier neue Reifen, Räikkönen nur neue Pneu.

4. Runde: Beim Angriff auf Hülkenberg (7) dreht sich Ericsson in Kurve 1 ins Kiesbett - Safety Car.

5. Runde: Bis auf Vettel, Hülkenberg, Grosjean und Sainz jr. fahren alle bis dahin Top-Ten-Platzierten zum Reifenwechsel.

7. Runde: Safety Car weg. Reihenfolge am Ende dieser Restart-Runde von P1 bis P10: Vettel, Hülkenberg, Grosjean, Sainz jr., Hamilton, Ricciardo, Massa, Rosberg, Verstappen und Kvyat.

18. Runde: Vettel wechselt von weichen auf abermals weiche Reifen, ist danach Dritter hinter Hamilton und Rosberg.

21. Runde: Vettel (3.) überholt Rosberg (2.).

22. Runde: Der nach seinem Wintertest-Unfall erstmals wieder einsatzfähige Alonso scheidet aus mit defekter Kühlung seines Hybridsystems.

25. Runde: Hamilton (1.) wechselt von Hard- auf Medium-Pirellis und reiht sich als Dritter wieder ein hinter Vettel und Rosberg.

26. Runde: Hülkenberg kollidiert mit dem ihn attackierenden Kvyat und kassiert dafür bei seinem nächsten Reifenstopp zehn Strafsekunden.

30. Runde: Pérez rammt Grosjean, wird auch mit zehn Sekunden bestraft.

38. Runde: Vettel stoppt zum zweiten Mal, holt die von ihm in diesem Rennen noch nicht gefahrenen, aber für ihn vorgeschriebenen, harten Pneu.

39. Runde: Hamilton, der für eine Runde von Vettel die Spitze übernommen hatte, kriegt bei seinem dritten Stopp harte Reifen - obwohl er weiche wollte. Vettel führt damit wieder.

41. Runde: Rosbergs (P2) dritter Stopp: Medium- statt Hard-Reifen. Danach Dritter, Hamilton Zweiter.

56. Runde (Ziel): Vettel siegt vor Hamilton, Rosberg, Räikkönen, Bottas. ♦

GP VON MALAYSIA / Resultate

Selangor/MAL: 29. März 2015; 2. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 310,408 km über 56 Runden à 5,543 km; 19 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

32°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	56	1:41:05,793 h		2	m-m-h	25
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	56	+8,569		3	m-h-m-h	18
3. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	56	+12,310		3	m-h-h-m	15
4. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	56	+53,822		3	m-m-m-h	12
5. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	56	+1:10,409		3	m-m-m-h	10
6. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	56	+1:13,586		3	m-m-m-h	8
7. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	56	+1:37,762		3	m-h-h-m	6
8. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	55	+1 Rd.		2	m-h-h	4
9. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	55	+1 Rd.		3	m-m-h-h	2
10. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	55	+1 Rd.		3	m-m-h-h	1
11. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	55	+1 Rd.		3	m-m-m-h	0
12. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	55	+1 Rd.		4	m-h-h-h-m	0
13. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	55	+1 Rd.		2	m-h-m	0
14. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	55	+1 Rd.		3	m-m-h-h	0
15. Roberto Merhi (E)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	53	+3 Rdn.		3	m-h-m-m	0
Nicht klassiert:							
Pastor Maldonado (YV)	Lotus-Mercedes E23	47	+9 Rdn.	Bremsen	3	m-m-m-h	0
Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	41	+15 Rdn.	Turbolader	3	h-m-m-m	0
Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	21	+45 Rdn.	ERS-Kühlung	1	h-m	0
Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	3	+53 Rdn.	Dreher	0	m	0
Nicht gestartet:							
Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	0	+56 Rdn.	Benzin	0		0

Durchschnittstempo des Siegers: 184,225 km/h Schnellste Runde: Rosberg, 43. Runde, in 1:42,062 min (= 195,516 km/h)
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate; r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in zwei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Beide müssen im Rennen eingesetzt werden. In der F1-Fachsprache wird die jeweils weichere Gummimischung «Option», die härtere «Prime» genannt.



Safety Car: Nur diesen Mercedes überholte Vettel (hinten) nicht

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Bottas	301,5	1. Rosberg	1:42,062
2. Rosberg	298,6	2. Hamilton	1:43,125
3. Hülkenberg	298,2	3. Vettel	1:43,648
4. Massa	297,8	4. Nasr	1:43,902
5. Hamilton	297,6	5. Massa	1:43,990
6. Maldonado	297,4	6. Bottas	1:44,088
7. Pérez	297,2	7. Räikkönen	1:44,124
8. Grosjean	297,1	8. Kvyat	1:44,514
9. Vettel	297,0	9. Verstappen	1:44,579
10. Räikkönen	293,0	10. Grosjean	1:44,812
11. Kvyat	292,4	11. Hülkenberg	1:44,822
12. Sainz jr.	291,3	12. Maldonado	1:45,070
13. Ricciardo	290,6	13. Ricciardo	1:45,312
14. Verstappen	289,8	14. Pérez	1:45,345
	289,8	15. Sainz jr.	1:45,507
16. Ericsson	286,3	16. Button	1:46,056
17. Button	283,2	17. Alonso	1:48,460
18. Alonso	280,5	18. Ericsson	1:48,760
19. Merhi	276,9	19. Merhi	1:49,040



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Hamilton	114
Rosberg	114
Vettel	114
Massa	114
5. Nasr	113
6. Ricciardo	112
Hülkenberg	112
Sainz jr.	112
Pérez	112
10. Button	97
11. Räikkönen	96
12. Verstappen	88
13. Ericsson	60
14. Bottas	56
15. Grosjean	55
Kvyat	55
17. Merhi	53
18. Maldonado	47
19. Alonso	21
20. Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	228
2. Sahara Force India F1 Team	224
3. Scuderia Ferrari	210
4. Scuderia Toro Rosso	200
5. Sauber F1 Team	173
6. Williams Martini Racing	170
7. Infiniti Red Bull Racing	167
8. McLaren Honda	118
9. Lotus F1 Team	102
10. Manor F1 Team	53
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	114/228

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens

Sebastian Vettel

Wer hätte das gedacht?

Sebastian

Vettel siegt bei seinem erst zweiten Einsatz für die Scuderia. Und das nicht irgendwie durch Zufall. Nein! Vettel hat den Sieg - wie die Briten sagen - «fair and square» errungen. Vettel erweckte sogar den Eindruck, als hätte er im letzten Stint, als Hamilton und Rosberg zur Schlussattacke bliesen, noch Reserven gehabt. Die fehlerfreie Fahrt bis zum Zielstrich verdient Höchstnoten. Nicht nur Ferrari «is back», auch der viermalige Weltmeister hat sich in Malaysia auf eindruckliche Art zurückgemeldet.

Heimlicher Gewinner

Valtteri Bottas

Wer einen Grand Prix wegen einer Verletzung

pausieren muss und dann im Glotzen von Malaysia beim Comeback Fünfter wird, muss ein ziemlich harter Hund sein. Bottas ist so einer. Seine Fahrt war nach einem enttäuschenden Quali eine Entschädigung für den verpassten Saisonauftakt. Das Überholmanöver kurz vor Schluss gegen Teamkollege Felipe Massa war sauber vorgetragen. Kleiner Wermutstropfen: Der Williams ist im Vergleich zum Vorjahr zu langsam. «Wir sind im Moment nur dritte Kraft», meint Bottas.

Heimlicher Verlierer

Daniel Ricciardo

Im Vorjahr zeigte er Vettel noch die Rücklichter und gewann drei Grands Prix. In Malaysia ist das Kukident-Lächeln des Australiers etwas eingefroren. Als Zehnter staubte er zwar noch einen WM-Punkt ab, musste sich aber zweimal auf der Strecke von Teamkollege Daniil Kvyat vernaschen lassen. Außerdem war er der am schlechtesten platzierte Red-Bull-Pilot. ♦

NACHRICHTEN

Wilson sichert sich Cockpit für Indy 500

IndyCar Der zwischen Stuhl und Bank gefallene Brite Justin Wilson hat für das Indy 500 ein Cockpit gefunden. Der groß gewachsene Ex-Formel-1-Pilot, der 2014 noch für Dale Coyne an den Start ging, wird den Klassiker am Pfingstsonntag im Team von Michael Andretti unter die Räder nehmen.

Zoël Amberg mit Doppelprogramm

GP2 Der Schweizer Zoël Amberg wird 2015 im Team Lazarus die GP2 Series bestreiten. Parallel dazu absolviert Amberg, 2012 bis 2014 noch in der Renault 3.5 unterwegs, mit dem neu formierten Team Sard Morand den 24-Stunden-Klassiker von Le Mans und die komplette Langstrecken-WM.

Monaco-Strecke nur 1,76 Kilometer kurz

Formel E Der Testkalender der Formel E im Hinblick auf die zweite Saison ist offiziell. Getestet wird dreimal – in Donington. Die Daten: 10./11./17./18. und 24./25. August. Das nächste Rennen geht am Wochenende auf einer verkürzten Version der IndyCar-Strecke in Long Beach über die Bühne. Fix ist inzwischen auch die Streckenführung in Monaco (9. Mai). Der 1,76 km kurze Rundkurs führt entlang des Hafens. Auf die Bergaufpassage zum Casino wird verzichtet. «Da kämen die Autos nicht oft hoch», meint Organisator Alejandro Agag.

NEC-Tests in Hockenheim und Zandvoort

Renault 2.0 Bei den offiziellen Testtagen der Renault 2.0 NEC in Hockenheim war der Südafrikaner Raoul Hyman der Schnellste. Zwei Tage später in Zandvoort markierte Dries Vanthoor die Bestzeit. Die ersten Rennen finden am 12./13. Mai in Monza statt.

Querschnittgelähmter Johnson hatte Unfall

Pro Mazda Der querschnittgelähmte Michael Johnson (siehe MSA 34/2014) ist im Training zum Saisonauftakt in St. Petersburg der Pro-Mazda-Serie verunglückt. Johnson zog sich beim Aufprall in Turn 3 Verletzungen an der Hüfte und am Becken zu. ♦ CE

IndyCar St. Petersburg

So ist Montoya Tite



Berührung (ohne Folgen) unter Teamkollegen: Will Powers Schlussattacke gegen Juan Montoya wäre beinahe ins Auge gegangen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Penske hat den Saisonstart in St. Petersburg dominiert. Im Quali belegte das Penske-Quartett geschlossen die Positionen 1 bis 4. Im Rennen landete der Traditionrennstall dank Montoya/Power einen Doppelsieg.

Zwei Sachen bleiben vom Saisonauftakt in St. Petersburg/Florida haften: die Dominanz von Penske. Und eine Reihe von Gelbphasen wegen herumliegender Trümmerteile.

Beides kam nicht überraschend. Penske gab bei den Tests den Ton an und hat mit Will Power, Juan-Pablo Montoya,

Hélio Castroneves und Simon Pagenaud unbestritten die schlagkräftigste Truppe am Start. Und die Geschichte mit den Trümmerteilen? Die war auch vorhersehbar. Bei den neuen, aus mehr als 100 Einzelteilen bestehenden Aero-Kits braucht es nur kleinste Berührungen und die Karbonstücke wirbeln durch die Luft. Die meisten Autos litten unter Teileschwund. Die Foyt-Truppe von Jack Hawksworth funkte ihren Piloten nach einer weiteren Feindberührung sogar an: «Fahr weiter. Wir haben eh keine Ersatzteile mehr.»

Berührung im Kampf um P1

Die Überlegenheit von Penske beim Saisonauftakt in St. Pete

war – Mercedes-like – erdrückend. Einzig Ganassi-Pilot Tony Kanaan konnte als Dritter den Vierfachtriumph der Penske-Boys verhindern. Der Rest des Feldes war chancenlos. Langweilig war das Rennen deshalb nicht. Im Gegenteil. Der Zweikampf zwischen Sieger Montoya (siehe «Nachgehakt») und dem amtierenden Meister Power hatte von der ersten bis zur letzten Runde großen Unterhaltungswert. Als sich die beiden Penske-Piloten zehnte Runde vor Rennende im Kampf um die Spitze sogar berührten, zuckte sogar Teamboss Roger Penske am Kommando stand kurz zusammen. «Das war knapp», meinte die graue Eminenz des US-Rennsports

hinterher. «Aber solange dabei keiner ausfällt, ist diese Art von Racing unter Teamkollegen vertretbar.»

Montoya hatte die Führung beim letzten Boxenstopp übernommen. Der Ex-Formel-1-Pilot kam eine Runde vor Leader Power an die Box und war danach in seiner Outlap einen Tick schneller als der Australier. Der ärgerte sich über den verpassten Sieg und orakelte «Ich habe es gesagt: Diese Meisterschaft wird zu einer teaminternen Angelegenheit.»

Knapp am Podest vorbei fuhr Penskes Nummer 3 Hélio Castroneves. Hinter ihm landete als Fünfter der am schlechtesten platzierte Penske-Mann Simon Pagenaud. Der Neuzugang lag

NACHGEHAKT BEI Juan-Pablo Montoya

(39/CO) Der ehemalige Formel-1-Pilot über den Auftakt in St. Pete und die Beinahe-Kollision mit Teamkollege Will Power.



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

? Gratulation zum Sieg. Was hat den Ausschlag gegeben? Der letzte Boxenstopp. Da war meine Crew einen Tick schneller. Und danach hatte ich auf den weicheren Reifen die Sache im Griff.

? Bis auf den Moment, als Power dich beinahe umgedreht hätte. Hast du einen Angriff erwartet? Ich habe ihn gesehen. Aber er war viel zu weit weg. Die Sache ist gut ausgefallen, trotz Berüh-

rung. Insofern gibt es nichts zu beanstanden.

? Dein Teamchef Roger Penske hat dich vor einem Jahr beim Auftakt als «frustrierten Hund» bezeichnet. Das wird er dieses Mal nicht tun, oder? (Lacht.) Ich denke nicht. Das war auch nicht böse gemeint. Ich war tatsächlich frustriert.

? Und wie sieht die Gemütslage nach dem ersten Rennen 2015 aus? Sehr gut. Die Performance am heutigen Tag stimmt mich zuversichtlich.



Konnte als Einziger die Penske-Boys ärgern: Tony Kanaan



Nicht berauschend: De Silvestros Comeback endete auf Rang 18

Kandidat

Daniel Abt

Formel E, WEC und nun auch noch MSA

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Daniel Abt ist ein vielbeschäftigter Rennfahrer. Neben der Formel E tritt der Allgäuer 2015 auch in der WEC für Rebellion an. Von beiden Schauplätzen wird er ab Ausgabe 17 für MSA regelmäßig als Kolumnist in Erscheinung treten.

Die gute Nachricht für alle Leser vorweg: Daniel Abt wird ab Ausgabe 17 neuer Kolumnist bei der MOTORSPORT aktuell. Der 22-Jährige aus Kempten im Allgäu wird dabei nicht nur von der Formel E berichten, wo er für das Team Audi Sport Abt fährt, Daniel wird auch seine Eindrücke als frisch beförderter WEC-Pilot schildern. Dort geht der Spross von Rennstallbesitzer Hans-Jürgen Abt nämlich ab Le Mans für das Team Rebellion Racing an den Start.

Daniel ist nicht der Erste der Äbte, der beim 24-Stunden-Klassiker an der Sarthe um Lorbeeren kämpft. Sein Onkel Christian stand zweimal im Audi-Aufgebot und beendete das erste Rennen im Jahr 2000 als Dritter. Abt teilte sich damals einen Audi R8 mit Michele Alboreto und Rinaldo Capello. Es war Alboretos letzter Le-Mans-Start. Im Frühjahr 2001 verunglückte der sympathische Italiener bei Tests am Lausitzring.

Abt jr. hat seine Automobilkarriere im ADAC Formel Mas-

ters begonnen. Schon im zweiten Jahr (2009) holte er den Meistertitel mit insgesamt acht Siegen. Es folgten zwei Jahre in der Formel 3, wobei Abt im ersten Jahr auf den deutschen Cup setzte (P2) und im darauffolgenden Jahr in die Euroserie aufstieg. Dort ging er für Signature an den Start und wurde mit drei Podestplätzen Gesamtsiebter. 2012 wechselte er in die GP3. Nach einem zähen Start platze ab Mitte der Saison der Knoten, und Abt hätte beim Finale in Monza beinahe noch den Titel gewonnen.

Die letzten zwei Jahre verbrachte Abt in der GP2 - ohne durchschlagenden Erfolg. Ungarn 2014 war mit zwei fünften Rängen das beste Wochenende. Auch in der Formel E, in der Abt für das Team seines Vaters fährt, lief

cherte sich mit Rang 3 seinen ersten Podestplatz. «Es ist noch nicht mal Halbzeit», meint Abt mit Blick auf den Meisterschaftsstand. «Und wenn ich das Pech nun tatsächlich abgeschüttelt habe, dann sind die Chancen immer noch intakt.»

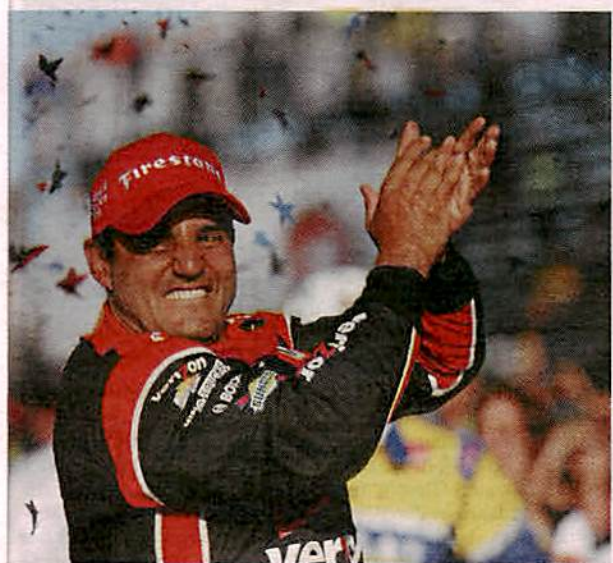
«Bin gespannt, wie das wird»

Wann Abt zum ersten Mal im rund 650 PS starken WEC-Rebellion Platz nimmt, ist noch offen. Das Team muss durch den Umbau von Toyota- auf AER-Triebwerke auf die ersten zwei Rennen in Silverstone und Spa-Francorchamps verzichten. «Es wird also direkt mit Le Mans losgehen», sagt Abt mit einer Portion Respekt und ergötzt: «Ich bin gespannt, wie das wird. Ich bin noch nie mit einem Dach überm Kopf gefahren. Und ich habe mir auch noch nie das Auto mit anderen Fahrern teilen müssen.»

Bei Rebellion werden das der Österreicher Dominik Kraihamer und der Schweizer Alexandre Imperatori sein. Bevor es so weit ist, wird Abt am Osterwochenende in Long Beach in der Formel E den sechsten Lauf absolvieren. Davon wird er dann in Ausgabe 17 als neuer Kolumnist von MSA ausführlich berichten. «Das bin ich meinen Fans schuldig», grinst Daniel, der 2013 und 2014 bei der MSA-Fahrerwahl zum «Formelsport-Piloten des Jahres» gewählt wurde. ♦

«Ich bin noch nie mit einem Dach überm Kopf gefahren.»

DANIEL ABT



Juan Montoya: Vom frustrierten Hund zum gefeierten Sieger

bei seinem Einstand im Traditionsteam lange auf Podestkurs. Doch Pagenaud rasierte sich beim Restart im Anschluss an die vierte Gelbphase den Frontflügel am Auto von Charlie Kimball ab. «Danach war die Balance nicht mehr dieselbe», so der Franzose.

Leimer statt De Silvestro?

Simona De Silvestros IndyCar-Comeback endete auf Rang 18. Die «Swiss Miss» war in zwei Kollisionen verwickelt. Zuerst wurde sie von Teamkollege Carlos Muñoz angestupst, wenig später verfehlte sie beim Anbremsen der Zielkurve ihren Bremspunkt und krachte James Jakes ins Heck. Für den Briten war das Rennen gelaufen. De

Silvestro konnte weiterfahren, bekam für dieses Foul aber eine Durchfahrtsstrafe aufgebremst.

Ob De Silvestro bei Andretti weitere Rennen bestreitet, ist offen. Teambesitzer Michael Andretti hat anklagen lassen, dass es möglicherweise noch andere Kandidaten gibt, die das vierte Andretti-Auto steuern könnten. Einer von ihnen könnte Fabio Leimer sein. Der GP2-Meister von 2013 war beim Auftakt im Sunshine State vor Ort. Nach dem nicht zustandegekommen Deal in der Super Formula in Japan ist Leimer bestimmt nicht abgeneigt, in der ersten Liga des US-Formelsports Fuß zu fassen. Ein Deal mit Andretti wäre für einen Newcomer wie ihn ideal. ♦

INDYCAR / Resultate

St. Petersburg/Florida: 1. von 16 Saisonrennen; 110 Rdn. 2.897 km (= 318,67 km); 24 Fahrer gestartet, 22 im Ziel; Wetter/Piste: warm/trocken

1. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) in 2:16:58,108 h (= 139,583 km/h); 2. Will Power (AUS/Penske) +0,993; 3. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +11,168; 4. Hélio Castroneves (BR/Penske) +11,437; 5. Simon Pagenaud (F/Penske) +12,391; 6. Sébastien Bourdais (F/KV Racing) +16,492; 7. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti Autosport) +27,710; 8. Jack Hawksworth (GB/A.J. Foyt) +34,921; 9. Luca Filippi (I/CFH Racing) +38,156; 10. Marco Andretti (USA/Andretti Autosport) +38,691; 11. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +40,389; 12. Josef Newgarden (USA/CFH Racing) +51,771; 13. Takuma Sato (J/A.J. Foyt) +52,269; 14. Carlos Muñoz (CO/Andretti Autosport) +56,721; 15. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +59,661; 16. James Hinchcliffe (CAN/Schmidt Peterson) +1:02,458; 17. Gabby Chaves (CO/Bryan Herta Autosport) +1:03,066; 18. Simona De Silvestro (CH/Andretti Autosport) +1:03,142.

Führungsrunden: Power (Runden 1–21), Pagenaud (22–23), Power (24–48), Hawksworth (49–53), Power (54–82), Castroneves (83), Montoya (84–110).

Pole Position: Power in 1:00,693 min (= 171,820 km/h)

Schnellste Runde: Castroneves in 1:01,860 min (= 168,576 km/h)

Gelbphasen: 5 für 22 Runden

Stand nach 1 von 16 Läufen: 1. Montoya 51 Punkte; 2. Power 44; 3. Kanaan 35; 4. Castroneves 33; 5. Pagenaud 31; 6. Bourdais 28; 7. Hunter-Reay 26; 8. Hawksworth 25; 9. Filippi 22; 10. Andretti 20; 11. Rahal 19; 12. Newgarden 18; 13. Sato 17; 14. Muñoz 16; 15. Dixon 15; 16. Hinchcliffe 14; 17. Chaves 13; 18. De Silvestro 12; 19. Karam 11. 20. Coletti 10.

Nächstes Rennen: 12. April, Avondale/Louisiana (USA)

Internet: www.indycar.com



Zuletzt in Miami: MSA-Kolumnist Daniel Abt freut sich über seinen ersten Podestplatz in der Formel E

Testfahrten Le Castellet

Wettrüsten im Dreikampf



In Le Castellet allein auf weiter Flur: Porsche fuhr fast zwei Sekunden schneller als die Konkurrenz

Weiter mit 6 MJ: Neuer TS040 Hybrid von Weltmeister Toyota

Von GUSTAV BÜSING

Jetzt ist die Katze aus dem Sack: Nach der Präsentation des Audi haben auch die Wettbewerber Porsche und Toyota beim zweitägigen Prolog der Langstrecken-WM (WEC) in Le Castellet ihre Boliden für die Saison 2015 vorgestellt.

Eines ist allen drei Herstellern gemeinsam: Ob Audi R18 e-tron quattro, Porsche 919 Hybrid oder Toyota TS040 Hybrid: Die High-Tech-Prototypen haben zwar ihre Namen behalten, aber die Ingenieure haben jede Schraube umgedreht, um durch

(noch) bessere Lösungen, weniger Gewicht und optimierte Komponenten mehr Rennperformance herauszuquetschen.

Porsche jetzt in 8-MJ-Klasse

Dem vor allem aerodynamisch überarbeiteten Audi sieht auch der Laie sofort an, dass hier ein Sprung gemacht wurde, den auch die Stoppuhren in Le Castellet bestätigten. Dass Porsche nach dem Premierenjahr 2014 alle gesammelten Erfahrungen dazu verwendet hat, diese in ein zu 100 Prozent neues Auto umzusetzen, ist ebenso deutlich zu sehen wie von der Zeitenliste abzulesen. Der Bestmarke von 1.41,289 Minuten in Le Castellet

aus dem Vorjahr setzte Marc Lieb zu Beginn der Nachtsitzung mit 1.37,220 Minuten eine neue Bestmarke als klares Statement für gelungenen technischen Fortschritt in allen Bereichen entgegen.

«Zu rund 80 Prozent neu» ist laut Technikdirektor Pascal Vasselon Toyotas 2015er-Version, mit der sich die Weltmeister endlich den Traum vom Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans erfüllen wollen. Wie auch im Vorjahr hatte Toyota beim Prolog beide aerodynamischen Konfigurationen dabei: die mit höherem Abtriebsniveau für die GP-Strecken sowie die Variante für Le Mans. Interessantes

Detail von den Japanern aus Köln: Trotz Einstieg in die Rallye-WM hat sich Toyota für weitere drei Jahre in der WEC verpflichtet. Die beiden Marken aus dem VW-Konzern sind sicher noch bis Ende 2016 dabei.

Bei den im Prinzip unveränderten Hybridsystemen ist Audi in die 4-Megajoule-Klasse aufgestiegen, Toyota bleibt trotz Verbesserungen der Superkondensatoren bei 6 MJ und Porsche hat den Gipfel mit 8 Megajoule erklommen. Allerdings ist der abrufbare elektrische Zusatzschub nicht der allein ausschlaggebende Faktor.

Dafür ist Audi der beste Beweis. Speziell ein von Benoit

Tréluyer am ersten Tag bei störend starkem Wind absolvierter Long Run, der sich durch konstant erstklassige Zeiten auszeichnete, wurde auch bei der Konkurrenz aufmerksam registriert. «Wir sind dort stark, wo es drauf ankommt», lächelte LMP1-Leiter Chris Reinke.

Porsche sieht sich in Sachen Speed am Ziel, weiß aber, dass es noch Arbeit in Sachen Konstanz beim Long Run gibt. Toyota agierte zurückhaltend (siehe Testzeiten-Tabelle) – die Konkurrenten nannten es Sandbagging – aber in Silverstone wird das dominierende Team der Saison 2014 ein gewichtiges Wort mitsprechen. ♦

NACHGEHAKT BEI Timo Bernhard

(34/D). Der Le-Mans-Sieger von 2010 über den neuen Porsche 919 Hybrid und die Erkenntnisse aus dem Prolog.



Von GUSTAV BÜSING

Wo hat euer Auto aus Sicht des Fahrers deiner Meinung nach den größten Sprung gemacht? Einerseits sind es viele kleine Punkte aufgrund der Detailarbeit der Ingenieure, denn das Grundkonzept ist ja unverändert geblieben. Deutlich zu spüren ist, dass das Auto agiler geworden ist aufgrund der Gewichtseinsparung. Die größere Steifigkeit erleichtert die Fahrzeugabstimmung und die Aerodynamik hat einen immer größeren Einfluss. Dann natürlich die acht Megajoule, da haben wir schon einen großen Schritt getan. Auch wenn das jetzt kein Tag- und Nacht-Unterschied ist, der Fortschritt ist im Cockpit deutlich spürbar. Auch die Bedienung ist für uns einfacher geworden.

Wo kann und muss sich Porsche noch verbessern? Es gibt schon noch Bereiche, an denen wir arbeiten müssen. Das gilt sicher für die Long Runs, wo wir gerne noch eine halbe Sekunde finden würden. Im Moment lassen die Reifen an der Vorderachse ein bisschen zu früh nach. Wir haben beim Prolog die Arbeiten auf beide Crews aufgeteilt. Und auch wenn von der Rundenzeit meist ein Porsche vorne war, sagt das noch nichts. Ich weiß nicht, ob die anderen einen Quali-Run gemacht haben. Wir haben es jedenfalls mit dem anderen Auto probiert.

Wie weit seid ihr dabei ans Limit gegangen? Es wurde normal gefahren (grinst). Aber so was darfst du uns nicht fragen, wir geben immer alles.

ZEITEN WEC-TEST / LE CASTELLET (F), 27./28. März 2015

Klasse	Fahrer	Auto/Team	1. Tag	2. Tag	Bestzeit	
1.	LMP1-H	Dumas/Jani/Lieb	Porsche 919 Hybrid	1:37,220	1:39,321	1:37,220
2.	LMP1-H	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche 919 Hybrid	1:38,552	1:39,157	1:38,552
3.	LMP1-H	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi R18 e-tron quattro	1:39,058	1:39,513	1:39,058
4.	LMP1-H	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi R18 e-tron quattro	1:39,354	1:39,721	1:39,354
5.	LMP1-H	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota TS040 Hybrid	1:39,949	1:41,498	1:39,949
6.	LMP1-H	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota TS040 Hybrid	1:40,989	1:40,819	1:40,819
7.	LMP1-L	Trummer/Kaffer/Liuzzi	CLM P1/01-AER/Bykolles	1:49,956	1:46,983	1:46,983
8.	LMP2	Howson/Bradley/Tandy/Lapierre	Oreca 05-Nissan/KCMG	1:47,456	1:49,944	1:47,456
9.	LMP2	Rusinov/Canal/Bird	Ligier-Nissan/G-Drive	1:48,687	1:47,760	1:47,760
10.	LMP2	Panciatici/Chatin/Capillaire	Alpine-Nissan/Signatech	1:50,287	1:47,950	1:47,950
11.	LMP2	Ragues/Webb/Vautier	Morgan-Sard/Sard-Morand	1:50,216	1:48,022	1:48,022
12.	LMP2	Leventis/Watts/Kane	Dome S103-Nissan/Strakka	1:48,689	1:48,192	1:48,192
13.	LMP2	Klien/Saga/Amberg	Morgan-Sard/Sard-Morand	1:48,325	1:49,034	1:48,325
14.	LMP2	Yacaman/Derani/Gonzalez	Ligier-Nissan/G-Drive	1:48,607	1:48,588	1:48,588
15.	LMP2	Nicolet/Merlin/Maris	Ligier-Nissan/Oak	1:53,991	1:51,142	1:51,142
16.	LMP2	Sharp	HPD ARX-03b/ESM	1:51,215	-	1:51,215
17.	LMP2	Brown	HPD ARX-03b/ESM	1:56,042	-	1:56,042
18.	GTE-Am	Castellacci/Goethe/Hall	Aston Martin Vantage V8	1:58,998	1:57,116	1:57,116
19.	GTE-Pro	MacDowall/Rees	Aston Martin Vantage V8	1:58,767	1:57,331	1:57,331
20.	GTE-Pro	Bruni/Vilander	Ferrari F458 Italia/AF Corse	1:58,514	1:57,440	1:57,440
21.	GTE-Pro	Sörensen	Aston Martin Vantage V8	1:58,956	1:57,675	1:57,675
22.	GTE-Am	Avenatti/Giermaziak	Ferrari F458 Italia/JMW	1:59,862	1:57,851	1:57,851
23.	GTE-Pro	Lietz/Christensen/Bergm./Müller	Porsche 911 RSR/Manthey	1:58,372	1:57,976	1:57,976
24.	GTE-Pro	Pilet/Makowiecki/Henzler	Porsche 911 RSR/Manthey	1:59,393	1:58,003	1:58,003
25.	GTE-Am	Long/Seefried	Porsche 911 RSR/Dempsey	1:58,402	1:58,275	1:58,275
26.	GTE-Pro	Rigon/Calado	Ferrari F458 Italia/AF Corse	1:58,750	1:58,327	1:58,327
27.	GTE-Am	Ried/Al Qubaisi/Bachler	Porsche 911 RSR/Proton	1:58,959	1:58,473	1:58,473
28.	GTE-Am	Shaitar/Bertolini/Basov	Ferrari F458 Italia/SMP	1:59,193	1:58,838	1:58,838
29.	GTE-Am	Perrodo/Collard/Aguias	Ferrari F458 Italia/AF Corse	1:59,377	1:59,291	1:59,291
30.	GTE-Am	Ruberti	Chevrolet Corvette C7	2:08,080	-	2:08,080

Saisonvorschau LMP2-Klasse

Vielfalt pur im Unterhaus



Dank neuem Auto, Test-Bestzeit und starken Fahrern die Favoriten? Das KCMG-Team aus Hongkong ist bestens aufgestellt

Von GUSTAV BÜSING

Der Boom ist nicht zu übersehen: Vergangenes Jahr hatten sich gerade mal vier LMP2-Autos für die Saison eingeschrieben, in diesem Jahr sind es zehn. Das und einige neue Autos versprechen einen noch spannenderen Kampf um Platzierungen und Punkte.

Mit dem erheblich gewachsenen Starterfeld in der von einem strengen Kostenreglement regierten Klasse, die ganz ausdrücklich privaten Teams und in den meisten Fällen die Rechnung zahlenden Privatfahrern vorbehalten ist, hat sich auch die Vielfalt bei Chassis- und Motorenherstellern sowie den Nationalitäten gesteigert.

Erwartungsgemäß haben die insgesamt sieben modernen Coupés von Ligier (Onroak), Dome und Oreca die Oberhand gegenüber den früher gebräuchlichen offenen Konstruktionen von Morgan (Onroak) und Alpine (Oreca) gewonnen. Was aber zunächst einmal nichts über die Chancen in Training und Rennen aussagt, denn FIA und ACO haben vorerst darauf verzichtet, mit einer Balance of Performance (BoP) ins Geschehen einzugreifen. Begründung: Kein erkennbarer Unterschied in den Fahrleistungen. Obwohl zumindest theoretisch die Coupés einen aerodynamischen

Vorteil gegenüber den offenen Konstruktionen haben sollten.

Nissan bleibt Motoren-Primus

Bei den Motoren dominiert nach wie vor das V8-Triebwerk von Nissan. Konkurrenzmotoren stellen Honda (HPD) und Sard aus Japan, Letzterer ist ein umbenannter Nissan-Treibsatz. Nachdem der FIA-Weltrat in seiner jüngsten Sitzung beschlossen hat, dass die LMP2 ab 2017 definitiv mit einem noch zu bestimmenden Einheitstriebwerk fahren soll, werden kaum noch Neuentwicklungen in Angriff genommen.

Der von der WEC freudig begrüßte Newcomer ist das Team von Extreme Speed Motorsports (ESM) aus den USA. Die Mannschaft um Ed Brown und Scott Sharp fährt 2015 die Langstreckenrennen im Heimatland sowie die komplette WEC. Da das ursprünglich vorgesehene HPD ARX-04b-Coupé nicht wie gewünscht auf Speed kam, bestreiten die US-Boys das Rennen in Silverstone noch mit dem alten, offenen ARX03b-Chassis, das ab Spa durch zwei Ligier-Honda ersetzt werden wird.

Auf das gleiche Chassis – allerdings weiterhin mit Nissan-Triebwerken – setzt G-Drive Racing, die 2015 mit zwei Autos den 2014 nur äußerst knapp verpassten Titelgewinn nachholen möchten. Roman Rusinov aus Russland wird bei der Lenkradarbeit vom Briten Sam Bird und vom Franzosen Julien Canal unterstützt. Das zweite Auto teilen sich Gustavo Yacamán (Kolumbien), Luis Felipe Derani (Brasilien) und Ricardo Gonzalez (Mexiko).

Als Aufsteiger aus der ELMS nimmt das Team von Signatech Alpine mit Nelson Panciatici,



Mit zwei Ligier: G-Drive



WEC-Neulinge: Sard-Morand



Unbekannte: Strakka-Dome

Paul-Loup Chatin und Vincent Capillaire (alle Frankreich) mit ihrer Alpine A450B-Nissan die WEC-Saison in Angriff. Ebenfalls aus der ELMS aufgestiegen ist die schweizerisch-japanische Mannschaft von Sard-Morand. Auch sie setzen auf ihr bewährtes Morgan-Chassis aus dem Vorjahr, das allerdings mit einer Evo-Version auferüstet wurde (siehe Nachgehakt). Ins Lenkrad greifen Christian Klien (Österreich), Koki Saga (Japan) und Zoël Amberg (Schweiz) in der Startnummer 39. Die Startnummer 43 teilen sich Pierre Ragues (Frankreich), Oliver Webb (England) und Tristan Vautier (Frankreich).

Wie gut ist der Strakka-Dome?

Lange erwartet wurde die Premiere des Dome S103-Nissan von Strakka Racing mit der rein britischen Besatzung Nick Leventis, Danny Watts und Jonny Kane. Ebenso neu in der Klasse ist der Oreca 05-Nissan von KCMG aus Hongkong, wo entweder Toyota-Werksfahrer Nicolas Lapierre oder Porsche-Werkspilot Nick Tandy das bewährte britische Duo Matthew Howson/Richard Bradley ergänzen. Nicht zuletzt diese starke Fahrerbesetzung macht das Team zu einer Art Geheimfavorit, doch die Erfahrung lehrt, dass bei der Frage nach Sieg oder Niederlage oft die Fehlerquote des Silberfahrers den Ausschlag gibt. ♦

NACHGEHAKT BEI Christian Klien

(32/A). Der ehemalige GP-Pilot über den starken LMP2-Jahrgang 2015 und die Perspektiven seines Teams Sard-Morand nach dem Aufstieg von der ELMS in die Langstrecken-WM.



Von GUSTAV BÜSING

? Welches Fazit ziehst du nach dem Prolog hinsichtlich eures Morgan-Evo-Modells? Wir sind noch nicht ganz aussortiert. Wir sind aber von den Zeiten her schon recht gut dabei, auch mit den Ligier. Der neue Oreca 05 hat sicher noch Potenzial. Zum Glück haben wir auch noch Luft nach oben mit unserem neuen Aero-Paket und den zwei großen Flaps vorne, mit denen wir spielen können.

Insgesamt müssen wir unser Auto noch besser in die Balance bringen.

? Euer Team hat entschieden, beim offenen Auto zu bleiben. Wo siehst du die Vorteile? Unser Vorteil mit diesem Paket ist sicher, dass wir das Auto in- und auswendig kennen und dass wir technisch ein absolut standfestes Auto haben, was mit den neuen Coupés sicher nicht zu 100 Prozent gegeben ist. Mit dem Evo-Paket haben

wir uns auch von der Performance her verbessert, wie die Zeiten gezeigt haben.

? Fürs Ergebnis sind in der LMP2 oft die Silber-Fahrer entscheidend. Stimmt das zu? Absolut. Zum Glück sind wir auf unserem Auto mit Koki Saga da recht gut aufgestellt. Er hat viel Rennerfahrung aus der Super GT und auch aus anderen Serien. Allerdings sind alle Rennstrecken bis auf Fuji für ihn neu. Aber dafür gibt es ja Simulatoren...

DTM-Testfahrten Estoril

Audi vorn, Mercedes stark

von ARNO WESTER

Bei dreitägigen DTM-Testfahrten in der vergangenen Woche in Estoril/Portugal trafen heuer alle 24 Piloten und die drei Hersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz erstmals aufeinander. Was die Bestzeit von Audi-Werksfahrer Nico Müller im Rosberg-RSS wirklich wert ist, wird man aber erst beim Saisonauftakt in Hockenheim (2.5.) wissen.

Die Ingolstädter haben auf dem ehemaligen Formel-1-Kurs (4,182 km) an der Atlantikküste den besten Eindruck hinterlassen. «Leider waren die äußeren Bedingungen nicht ganz optimal. Am ersten und am letzten Tag hatten wir sehr starken, böigen Wind. Am zweiten Tag hat es immer wieder geregnet. Es wird nicht leicht, aus den Testergebnissen die richtigen Schlüsse zu ziehen», sagte Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport. «Aber nach der langen Winterpause war es für unsere Fahrer extrem wichtig, viel Fahrzeit zu bekommen und sich ein Bild über die im Winter geleistete Setup-Arbeit zu ver-

schaffen. Erfreulich ist, dass sich unsere Fahrer sofort wieder im RS5 DTM wohlfühlten und sich positiv über das Basis-Setup geäußert haben, das im Winter erarbeitet wurde.»

Paffett stark als Drittbester

Jedes der drei Audi Sport Teams (Abt Sportline, Phoenix und Rosberg) verfügte in Estoril über ein 2015er-Einsatzauto. Dazu kam ein mit zusätzlichen Sensoren und Messinstrumenten bestückter Testträger von Audi Sport, den sich Mattias Ekström und Miguel Molina teilten. Am dritten und letzten Tag fuhren Müller (1:32,443 Minuten) und Timo Scheider im Phoenix-RSS (1:32,586) die absolut schnellsten Zeiten. Markenkollege Jamie Green (Rosberg-RSS) hatte am ersten Tag die Bestzeit (1:32,774) markiert.

Auch Ex-Champion Gary Paffett wusste als Drittschnellster im besten Mercedes-AMG C63 (1:32,640) seines neuen Teams ART Grand Prix zu überzeugen. «Wir haben viele Daten gesammelt und einige Short und Long Runs zurückgelegt», berichtete Paffett, dessen Markenkollege Christijan Albers 2004 das letzte DTM-Rennen in



Der Konkurrenz auf dem Zeitentableau das Heck gezeigt: Rosberg-Audi holte die Bestzeit



Starker Auftritt: Gary Paffett fuhr zur drittbesten Zeit



Bester bei BMW: Félix da Costa

Estoril gewonnen hatte. Paffetts neuer ART-Teamkollege und DTM-Rookie Lucas Auer drehte am zweiten Tag die schnellste Runde (1:32,748). Man darf also gespannt sein, mit welcher Performance sich der im Gegensatz zur Konkurrenz weiter-

entwickelte «Silberpfeil» in Hockenheim präsentiert.

Félix da Costa Bester im BMW

Ob sich Titelverteidiger Marco Wittmann «versteckte», wissen wir nicht. Jedenfalls lag seine Bestzeit (1:33,253) im RMG-

BMW M4 deutlich über der von Lokalmatador António Félix da Costa, der am Schlußtag auf Rang 5 im Schnitzer-M4 die beste BMW-Zeit (1:32,852) erzielte und sich auf die neue Zusammenarbeit mit dem Freilassinger Erfolgsteam freut. ♦

TCR Sepang

Comini an der Spitze

Der erste Tabellenführer in der Historie der TCR International Series hieß überraschend Kevin Gleason (Honda), welcher sich die fünf Zähler für die Lauf-Pole sicherte. Auch weil der Honda vor dem Rennen Zusatzkilos per BoP verpasst bekam, konnte der Brit im Kampf um den Sieg nicht mitreden. Stattdessen setzte sich mit dem



Sieger und Leader: Comini

Schweizer Stefano Comini (Seat) einer der Favoriten klar vor zwei Markenkollegen durch. Nach P4 im zweiten Lauf ist Comini auch Gesamtleader. Der zweite Durchgang ging an Jordi Gené - Glückwünsche gab's von Bruder Marc. ♦ MBR

NASCAR Martinsville

Hamlin endlich wieder Sieger

Denny Hamlin hat seine und Toyotas über 30 Veranstaltungen andauernde Serie von sieglosen Rennen beendet und triumphierte zum insgesamt fünften Mal bei seinem «Heimspiel».

Der in Florida geborene, aber in Virginia aufgewachsene Joe Gibbs-Pilot war dabei der dominierende Mann. Zwar sammelte Kevin Harvick mehr Führungsrunden, doch das hatte Hamlin einem kleinen Durchhänger zur Rennmitte zu verdanken, als er sich wegen eines Boxenstoppergehens (unkontrollierter Reifen) am Ende des Feldes anstellen und auf dem kurzen, winkligen Kurs mühsam wieder vorarbeiten musste. Ebenfalls an die eigene Nase fassen musste sich Jeff Gordon, der vor dem finalen Showdown beste Chancen auf seinen ersten Saisonsieg hatte. Weil er beim letzten Gelb-Stopp aber als Führender zu schnell durch eine der Boxengassen-Sektionen fuhr, folgte die logische Strafe auf dem Fuß.

Kevin Harvick konnte im letzten Rennabschnitt seine zwischenzeitliche Top-Performance nicht aufrechterhalten und musste sich sogar hinter der stark aufgelegten Teamkollegin Danica Patrick mit P8 zufriedengeben. Damit klassierte er sich saisonübergreifend zum ersten Mal seit acht Rennen schlechter als P2.

Nur Gibbs und Penske in Top 5

Neben Joe Gibbs Racing, das mit Matt Kenseth (4.) und Kyle Busch-Ersatzmann David Ragan (5.) zwei weitere Top-5-Platzierungen feierte, durfte sich auch einmal mehr Roger Penske über seine zwei Schützlinge freuen. Joey Logano holte sich die zweitmeisten Führungsrunden, fiel nach einer Kollision zurück und landete am Ende noch auf P3.

Fontana-Sieger Brad Keselowski machte am Ende noch mal Druck auf Hamlin und fuhr knapp auf P2. Damit landeten nur Gibbs- und Penske-Piloten in den Top 5 - vor Martin Truex Jr. im besten Chevy. ♦ MBR



Lässt es nach dem ersten Saisonsieg qualmen: Denny Hamlin

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Martinsville/Virginia (USA): 500 Rdn. à 0,847 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Denny Hamlin (Toyota); 2. Brad Keselowski (Ford); 3. Joey Logano (Ford); 4. Matt Kenseth (Toyota); 5. David Ragan (Toyota); 6. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 7. Danica Patrick (Chevrolet); 8. Kevin Harvick (Chevrolet); 9. Jeff Gordon (Chevrolet); 10. Jamie McMurray (Chevrolet); 11. Kasey Kahne (Chevrolet); 12. Aric Almirola (Ford); 13. Clint Bowyer (Toyota); 14. Kurt Busch (Chevrolet); 15. Casey Mears (Chevrolet); 16. Regan Smith (Chevrolet); 17. Carl Edwards (Toyota); 18. Trevor Bayne (Ford); 19. Greg Biffle (Ford); 20. Tony Stewart (Chevrolet); 21. Landon Cassill (Chevrolet); 22. Cole Whitt (Ford); 23. Paul Menard (Chevrolet); 24. Chris Buescher (Ford); 25. David Gilliland (Ford); 26. J. J. Yeley (Toyota); 27. Ryan Newman (Chevrolet); 28. Brett Moffitt (Toyota); 29. Jeb Burton (Toyota); 30. Josh Wise (Ford); 31. Matt DiBenedetto (Toyota); 32. Sam Hornish Jr. (Ford); 33. Alex Kennedy (Chevrolet); 34. Mike Bliss (Ford)
Stand nach 6 von 36 Rennen: 1. Harvick 263 Punkte; 2. Logano 239; 3. Truex Jr. 231; 4. Keselowski 206; 5. Kahne 193; 6. Newman 180; 7. Menard 173; 8. Earnhardt Jr. 172; 9. Hamlin 172; 10. Almirola 170; 11. Johnson 168; 12. Kenseth 168; 13. Ragan 163.
Nächstes Rennen: 11. April, Fort Worth/Texas (USA)
Internet: www.nascar.com

VLN - 1. Lauf

Tragödie mit Folgen



Nach dem Crash: Der GT3-Nissan liegt im Zuschauerbereich zwischen FIA- und altem Zaun



Nissan senkrecht in der Luft

Von ARNO WESTER
und MICHAEL BRÄUTIGAM

Ein folgenschwerer Unfall überschattete den Saisonauftakt der VLN. Der Nissan GT-R Nismo GT3 des RJN-Teams flog über einen der FIA-Sicherheitszäune und verletzte einen 49-jährigen Zuschauer aus den Niederlanden tödlich. Erste Konsequenz: die vorläufige Verbannung der «großen» Klassen von der Nürburgring-Nordschleife.

Rund eine Stunde nach dem Start war der Brite Jann Mardenborough (23), der von P15 unter 172 Teams gestartet war, gegen 12.51 Uhr mit seinem Nissan GT-R Nismo GT3 in der siebten Runde von der Fahrbahn abgekommen. Der Bolide bekam an der berühmten Sprungkurve Quiddelbacher Höhe kurz vor dem Streckenabschnitt Flugplatz Unterluft und ließ Mardenborough keine Chance, die unfreiwillige Flug-einlage zu verhindern.

Der GT3-Sportwagen mit der Startnummer 23 hob komplett ab, stellte sich in der Luft praktisch senkrecht auf und krachte dann zunächst mit dem Heck in einen Reifenstapel, der schützend vor den Leitplanken aufgestellt war. Von dort wurde der Nissan über den 2008 fertiggestellten FIA-Sicherheitszaun hinwegkatapultiert und blieb anschließend zwischen diesem und dem alten Zaun, der noch immer dort steht, auf dem Dach liegen. Mardenborough konnte sich selbstständig aus dem Wrack befreien und hockte sich sichtlich geschockt, aber augenscheinlich unverletzt zwischen die Zuschauer.

Trotz sofort eingeleiteter Rettungsmaßnahmen verstarb einer der drei getroffenen Zuschauer im Strecken-Hospital an den Folgen seiner Verletzung.

gen. Ein Fan wurde leicht verletzt, ein weiterer erlitt Knochenbrüche. Sie wurden ebenfalls in ein Krankenhaus gebracht. Zehn Zuschauer seien durch den Rettungsdienst vor Ort notfallpsychologisch betreut worden, teilten Veranstalter, Polizei und der DRK-Rettungsdienst in einem gemeinsamen Statement mit. In 38 VLN-Jahren war bislang noch kein Zuschauer verletzt worden.

Große Klassen verbannt

Bereits am Sonntag wurden die zwei verletzten Fans und auch der Unfallfahrer, welcher über die GT-Academy vom virtuellen in den realen Rennsport kam und seine Nordschleifen-Permit nach einem Lehrgang am 12. März bekommen hatte, aus dem Krankenhaus entlassen. Aufgrund der Tragödie wurden aber ebenfalls bereits einen Tag nach dem abgebrochenen und nicht gewerteten Saisonauftakt Maßnahmen bekannt gegeben.

«Wir können und wollen nach einem Unfall dieser Art nicht zur Tagesordnung über-

gehen. Wir sind alle noch tief bestürzt und in Gedanken bei der Familie des Unfallopfers. Die Sicherheit der Teilnehmer und insbesondere der Zuschauer muss oberste Priorität haben», erklärte DMSB-Generalsekretär Christian Schacht, der am Unglückstag persönlich vor Ort war, die schnelle Entscheidung, die «großen» Klassen vorerst von allen vom DMSB abgesegneten Veranstaltungen auf der Nürburgring-Nordschleife zu verbannen.



Mardenborough

Zu den großen Klassen gehören neben der SP9 für GT3-Fahrzeuge, in der auch der Nissan genannt war, die SP7 (VLN-Specials bis 4000 ccm Hubraum), SP8 (VLN-Specials über 4000 ccm Hubraum), SP8T (VLN-Specials mit Turbomotor über 2600 ccm), SP10 (SRO GT4), SP Pro (restriktorpflichtige Fahrzeuge nach Anlage 5 der Klassen SP5 bis SP8) und SP X (Zulassung auf Sonderantrag).

«Wir müssen die Details zum Unfallhergang analysieren, über notwendige Konsequenzen beraten und diese dann umsetzen. Erst danach können

Fahrzeuge mit ähnlichen Leistungsdaten wie das Unfallfahrzeug wieder auf der Nordschleife zum Einsatz kommen», so Schacht.

Ring-Rennen wie Mitte 90er?

Das zunächst vorläufige Verbot der schnellen Fahrzeuge wird mit hoher Wahrscheinlichkeit auch das 24h-Rennen Mitte Mai betreffen. Das sechsstündige Qualifikationsrennen für den Eifelmarathon ist bereits am zweiten April-Wochenende. Ob bis dahin oder in den weiteren fünf Wochen bis zum 24h-Rennen das Verbot wieder aufgehoben wird und welche Veränderungen und Konsequenzen es geben wird, ist völlig unklar.

Kritiker prangern seit Jahren die immer schnelleren Rundenzeiten in der VLN an. 2014 fiel die Acht-Minuten-Schallmauer, bei Einführung der GT3-Fahrzeuge war ursprünglich eine gedachte Grenze bei 8.30 Minuten eingeplant. Nun sieht es so aus, als sollten sich vorerst wieder klassische Breitensportfelder mit seriennahen Autos und wenigen Exoten bilden, wie sie etwa Mitte der 90er die VLN- und 24h-Felder prägten. ♦



Vorerst von der Nordschleife verbannt: Boliden wie der Glickenhaus SCG003 (SP X, vorn) und GT3

NACHRICHTEN

Murphy- und Ferrari-Teams glänzen

ELMS Bevor sich die WEC-Protagonisten in Le Castellet zum Prolog versammelten (siehe S. 18), fanden sich letzte Woche die Akteure der European Le Mans Series an gleicher Stelle ein. Die Bestzeit in der Top-Klasse LMP2 ging an den Murphy-Oreca. In den GT-Klassen setzte sich mit AT Racing (GTE) und SMP Racing (GTC) Ferrari an die Spitze. Einziger Vertreter der neuen LMP3-Kategorie war der Ginetta-Nissan des britischen LNT-Teams. Der ELMS-Saisonauftakt findet wie der WEC nächste Woche in Silverstone statt.

Mit viel Prominenz in die neue Saison

Blancpain Sprint Series Mit vielen bekannten Namen startet die Serie am kommenden Osterwochenende in Nogaro/F in die Saison. Mit dabei sind unter anderem Bernd Schneider, der im Pro-Am-Cup mit Alexei Karachev auf einem Mercedes SLS startet. Einen BMW Z4 in der Pro-Klasse teilen sich DTM-Pilot Maxime Martin und BMW-Werksfahrer Dirk Müller. BGTS-Champ Laurens Vanthoor teilt sich das Audi-Cockpit mit Robin Frijns. Einer der Fahrer auf dem MRS-Nissan ist Sean Walkinshaw, einer der drei Söhne von Tom.

Tasmanien: Lowndes und Whincup vorn

V8 Supercars Der Symmons Plains Raceway auf Tasmanien war klar in der Hand des Triple-Eight-Teams. Die ersten beiden Rennen gewann dabei Craig Lowndes. Der Altk Meister fing sich im dritten Lauf eine Durchfahrtsstrafe für einen Rempler in der Startphase ein und kam nur auf P11 ins Ziel. Nutznießer war Champion Jamie Whincup, der sich den Lauf-sieg und damit auch die Tabellenführung von Teamkollege Lowndes schnappte.

Lada: Vier-Tages-Test mit Vesta in Portugal

Tourenwagen-WM Das Lada-Werksteam wird mit ihren neuen Vestas in dieser Woche zu einem Vier-Tages-Test in Portimão ausrücken. Zum Einsatz kommen sollen mit Rob Huff, James Thompson und Mikhail Kozlovskiy alle drei Werksfahrer. ♦ MBR

DRM/Rallye Masters - Erzgebirge

Die Duftmarke des Meisters

Von MICHAEL HEIMRICH

Das Projekt Titelverteidigung hat für Ruben Zeltner planmäßig begonnen. Mit Ehefrau Petra gewann der Porsche-Pilot seinen Saisonstart im Erzgebirge.

Obwohl sich Ruben Zeltner vor dem Start alles andere als in der Favoritenrolle sah, wäre auch diese Rallye Erzgebirge eine eigentlich klare Sache zu seinen Gunsten gewesen. Dass gerade einmal 4,9 Sekunden über Sieg und Niederlage ent-

schieden, lag an einem Reifen-schaden, den sich der Porsche-Pilot auf WP6 einfindig und der ihn fast eine Minute kostete. Konkurrent Mark Wallenwein (Skoda Fabia S2000) übernahm noch einmal die Führung, doch trotz erhöhten Risikos konnte er Zeltner nicht mehr halten. Der amtierende Meister sicherte sich seinen achten «Erze»-Erfolg und zeigt sich für den weiteren Saisonverlauf gerüstet. «Mit einem Gesamtsieg zu beginnen, da haben wir gleich mal eine Duftmarke gesetzt», war Zeltner zufrieden.

Ein weiterer Lokalmatador konnte groß auftrumpfen: Carsen Mohe rang im Renault Clio R3T den polnischen Subaru-Piloten Jaroslaw Szeja nieder und feierte so nicht nur den dritten Gesamtrang, sondern übernahm auch die Führung im ADAC Rallye Masters. «Unser Start in die Rallye war zäh. Ich hätte nicht gedacht, dass wir am Schluss noch so weit vorne rangieren», freute sich der Crotten-dorfer Routinier.

Die Ausfallliste war beim zweiten DRM-Lauf gewaltig. Schon vor dem Start war für

Peter Corazza Schluss. Der Mitsubishi-Pilot musste von heftigem Fieber geschwächt die Streckenbesichtigung abbrechen. Frank Färber (Peugeot 207 S2000) schied auf der ersten Prüfung mit Motorschaden aus. Dort erwischte es auch Maik Stölzel im Porsche 911: Antriebsdefekt. Der Tscheche Roman Odložilik beendete die Auftaktprüfung als Vierter, musste den Ford Fiesta R5 danach aber mit technischen Problemen abstellen. Sandro Wallenwein (Subaru Impreza R4) konnte sich bis zur Rallye-

Halbzeit auf P4 vorarbeiten, bevor ihn ein Radaufhängungs-schaden stoppte. Der starke Ron Schumann (Mitsubishi Lancer), der lange Zeit ums Podium mitkämpfte, war nach zwei Reifenschäden auf WP10 vorzeitig draußen.

Tabellenführer blieb fern

DRM-Auftaktsieger Fabian Kreim (Skoda) «schwänzte» im Erzgebirge, um neben Teamchef Raimund Baumschlager in zweis österreichischer Heimat bei der ÖRM starten zu können (siehe unten). ♦



Wieder mal ganz vorne: Ehepaar Zeltner im 911er Porsche



Wallenwein: Zweiter im Fabia



Mohe: groß aufgetrumpft

RALLYE MASTERS/Deutsche Rallye-Meisterschaft/Resultate

Rallye Erzgebirge, Stollberg (D): 2. von 12 Läufen; 439,52 Gesamtkilometer mit 13 WP über 133,32 km, 55 Teams am Start, 35 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/gemischt
1. Zeltner/Zeltner (D/A/Porsche 997 GT3) in 1:17:08,6 Std.; 2. Wallenwein/Kopzyk (D/Skoda Fabia S2000) +4,9 sec; 3. Mohe/Hirsch (D/Renault Clio R3T) +3:09,7 min; 4. Szeja/Szeja (PL/Subaru Impreza) +3:13,2; 4. Ramonat/Centner (D/Mitsubishi Lancer Evo 7) +3:36,2; 6. Geist/Glatzel (D/BMW M3) +5:11,2; 7. Leschhorn/Beinke (D/Peugeot 207 S2000) +5:31,0; 8. Zimmermann/Schrackl (D/VW Golf 3 KitCar) +6:47,5; 9. Holz/Geipel (D/Citroën DS3 R3T) +8:04,3; 10. Zapala/Gwiazda (PL/Subaru Impreza) +6:27,2

Leader: M. Wallenwein (WP1); Zeltner (WP2-5); Wallenwein (WP6-7); Zeltner (WP8-Ziel) WP-Bestzeiten: Zeltner 7; M. Wallenwein 6

Divisionssieger: Div. 1: Zeltner/Zeltner (D/A/Porsche 997 GT3); Div. 2: Ramonat/Centner (D/Mitsubishi Lancer Evo 7); Div. 3: Geist/Glatzel (D/BMW M3); Div. 4: Mohe/Hirsch (D/Renault Clio R3T); Div. 5: Voigt/Beck (D/Honda Civic); Div. 6: Grunert/Melde (D/Suzuki Swift); Div. 8: Stötefalte/Solbach-Schmidt (D/Opel Adam)

DRM-Stand nach 2. von 12 Läufen: 1. Kreim 28; 2. Zeltner 27; 3. M. Wallenwein 21; 4. Färber 18; 4. Mohe 18; 6. Leschhorn 14; 7. Griebel 12; 8. S. Wallenwein 10; 8. Knof 10; 10. Holz 8
Nächster Lauf: Hessen Rallye Vogelsberg 17./18. April 2015
Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

ÖRM - Rebenland Rallye

König des Rebenlands

Auch beim zweiten Lauf zur Österreichischen Meisterschaft (ÖRM) war Rekordmeister Raimund Baumschlager nicht zu bezwingen.

Nach 14 Prüfungen lag der 36-Jährige im Skoda Fabia S2000 deutliche 49,8 Sekunden vor dem Salzburger Hermann Neubauer (26) im Ford Fiesta S2000. «Ich freue mich über meinen vierten Erfolg hier im Rebenland. Eine Rallye, die mir offensichtlich besonders liegt», sagte Baumschlager.

Von Beginn an war der oberösterreichische Herr der Lage, obwohl sich der deutsche Skoda-Junior Fabian Kreim den ersten WP-Sieg holte. Am Ende landete der 22-Jährige aus Baumschlagers BRR-Team auf Rang 3 und zählte somit zu den großen Überraschungen. «Ich habe nicht damit gerechnet,

gleich bei meinem ersten Antritt hier aufs Podium zu fahren. Besonders der erste Tag mit dem Regen war sehr lehrreich für mich.»

Weniger überraschend war, dass im Grunde nur Neubauer dem Tempo des Abo-Champions folgen konnte. Im internen BRR-Stallduell musste der 40-jährige Mario Saibel, der lange Zeit an dritter Stelle lag, letztendlich Youngster Kreim den Vortritt lassen. Der österreichische Vize-meister wurde Vierter.

Dahinter folgte Titelverteidiger Michael Böhm (Suzuki Swift S1600) als Sieger der für frontangetriebene Autos vorbehaltenen Division II. Der Steirer Daniel Wollinger (Opel Adam) lag am Ende über drei Minuten, aber nur drei Plätze zurück und erntete als Klassen-Zweiter trotzdem reichlich Meisterschaftspunkte. ♦ RK



p3 für Kreim



Überlegen im Skoda Fabia S2000: Sieger Baumschlager

ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Rebenland Rallye, Leutschach (A), 2. von 8 ÖRM-Läufen; 286,07 Gesamtkilometer mit 14 WP über 158,69 km. 64 Teams am Start, 48 gewertet. Wetter/Piste: mal nass, mal trocken.

1. Baumschlager/Wicha (A/D/Skoda Fabia S2000) in 1:43:41,5 h; 2. Neubauer/Ettel (A/Ford Fiesta S2000) + 49,8 sek; 3. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia S2000) + 1:45,0 min; 4. Saibel/Mayrhofer (A/Skoda Fabia S2000) + 1:49,9; 5. Böhm/Becker (A/D/Suzuki Swift S1600) + 6:39,7; 6. Rigler/Rossgatterer (A/Peugeot 207 S2000) + 7:23,4; 7. Humar/Rus (SLO/Renault Clio R3) + 10:14,9; 8. Wollinger/Holzer (A/Opel Adam R2) + 10:30,5; 9. Novak/Ocvirk (SLO/Skoda Fabia R2) + 10:41,9

Leader: Kreim (WP 1), Baumschlager (WP 2-Ziel)

WP-Bestzeiten: Baumschlager 8, Neubauer 3, Kreim 2, Saibel 1

ÖRM-Stand: (nach 2 von 8 Läufen): 1. Baumschlager 47 Punkte, 2. Kajetanowicz 28, 3. Neubauer 20

Auftakt ÖRM 2015: 10.–11. April, Lavanttal Rallye (A)

Internet: www.rallye-oem.at

NACHRICHTEN

Ken Block: 2015 keine WM-Starts

Rallye-WM Erstmals seit fünf Jahren plant der 43-Jährige Youtube-Star Ken Block keine Gastauftritte in der Rallye-WM. Vor allem, weil der US-Amerikaner die Global Rallycross Meisterschaft (GRC) in den Mittelpunkt seiner Saison rückt und dort den Titel einfahren will.

Volles Feld beim alten Klassiker

Rallye-EM 53 Teams haben für den dritten EM-Lauf am kommenden Oster-Wochenende in Irland genannt. Das Feld beim «Circuit of Ireland», einer der ältesten Rallies und zudem anspruchsvollsten Asphaltläufe, führen Lokalmatador Craig Breen (Peugeot), Kajetan Kajetanowicz (Ford) sowie Robert Consani (erstmalig im Citroën R5) an. Die Deutschen Marijari Griebel und Julius Tannert (beide Opel) haben in der Junior-EM 17 Gegner. ♦ RK

MotoGP

Nicht alles Gold, was glänzt

Von IMRE PAULOVITS

Hiobsbotschaft für die höchste Klasse des Motorsports bei ihrem Saisonauftakt: Gleich bei zwei Teams gibt es Probleme mit der Zahlungsfähigkeit der Sponsoren. Wenn beide aussteigen müssten, würde die MotoGP wieder zu einer Rumpfklasse degradiert, die sie zu Krisenzeiten war.

Der Pomp, der dieses Jahr bei den Teampräsentationen vor Beginn der Rennsaison betrieben wurde, erinnerte ganz an die Zeiten, als in der höchsten Klasse des Motorradsports dank Zigaretten-Sponsoren das Geld im Überfluss vorhanden war. Damals wurde auf den Putz gehauen, wo es nur ging: Pompöse Partys und Tausende von Adabeis waren die Regel. Hauptsache, der hippe Lifestyle, den die werbende Marke an die Öffentlichkeit bringen wollte, stimmte.

Auf diese Form von Effekthascherei scheinen auch einige der neuen Sponsoren des GP-Zirkus zu setzen. Die schillerndste Party gab dabei der britische Online-Finanzanbieter CWM, als das von ihm gesponserte LCR-Honda-Team mit Cal Crutchlow und Jack Miller in London präsentiert wurde. Die beiden GP-Piloten waren sichtlich verunsichert, als sie mit der versammelten Schickleria von London anstoßen mussten.

Doch nur wenige Tage später wirkten ihre Gesichter beim GP-Wochenende in Katar

einem ganz anderen Grund besorgt. Und auch die Miene des sonst so selbstsicheren Teambesitzers Lucio Cecchinello, der sich bislang immer bestens in den vornehmen Kreisen der Superreichen bewegen konnte, wirkte düster.

Ermittlungen in London

Dem Team ließen sich keinerlei Informationen entlocken, auch alle Sponsoren-Aufkleber waren an den Bikes, der Teambekleidung und der Boxenausstattung angebracht. Den Hintergrund der Besorgnis beim LCR-Team erfährt man jedoch in der britischen Finanzmarkt-Fachpresse: Am 3. März wurden im 21. Stock des vornehmen Heron Tower in der Londoner Bishopsgate, das in Finanzkreisen als Salesforce

Tower bezeichnet wird, und wo CWM sein Hauptquartier hat, von der Finanzfahndung 13 Festnahmen durchgeführt – alle sollen in Zusammenhang mit CWM stehen.

Kurz nach diesem Ereignis tauchte eine Twitter-Nachricht auf, in der CWM schrieb, dass die Verhaftungen nicht mit ihnen in Verbindung stünden. Diese Nachricht wurde aber kurze Zeit später wieder zurückgenommen. Seitdem gibt es weder von CWM noch von der Finanzbehörde eine offizielle Stellungnahme.

Sollte das Imperium von CWM-CEO Anthony Constantinou stürzen, wird es einen Super-GAU im Sport geben. CMW hat seine Expansionspolitik in der letzten Zeit vermehrt über den Aufmerksam-

keitswert populärer Sportarten betrieben. Und dabei ist LCR-Honda bei Weitem nicht ihr größtes Projekt: Sie sind Finanzpartner des Chelsea F.C. und Sponsor des Wigan Warriors Rugby League Football Club sowie von SV Racing im Renault Clio Cup.

Bleibt abzuwarten, wie sich die Geschichte weiterentwickelt. Aber ohne das CMW-Geld kann Cecchinello das aufwendige Zweimann-Projekt mit dem Werks-Motorrad für Crutchlow und dem Production-Racer für Miller nicht finanzieren.

Drive bei Aspar ausgestiegen

Das MotoGP-Team von Jorge Martínez steht bereits konkreter vor vollendeten Tatsachen. Ihr Hauptsponsor, der malay-

sische Energy-Drink Drive M7 hat bereits bestätigt, dass er die Partnerschaft nicht weiterführen wird. Die erste Rate des Sponsorgeldes, das bereits vor dem WM-Auftakt hätte beglichen werden müssen, wurde nicht überwiesen.

Jorge Martínez erklärte, er habe von der Kursveränderung seines Hauptsponsors erstmals Mitte Februar in Malaysia erfahren. Er hatte mit ihm einen Dreijahresvertrag für 2014–2016, daher sieht er einen Vertragsbruch auf Seiten der Malaysier. Die Malaysier behaupten hingegen, dass der Vertrag für 2014 geschlossen wurde und sie im Juni 2014 klagestellt hätten, dass er nur verlängert würde, wenn ihnen das Aspar-Team einen europäischen Importeur vermittelt.

Das Team Aspar muss sich nun schleunigst nach neuen Geldgebern umsehen. Jorge Martínez hat Kontakt zu seinen früheren Sponsoren und anderen Interessenten aufgenommen und hofft, schon in zwei Wochen in Austin die neuen Farben seines Teams präsentieren zu können.

Dorna in Zugzwang

Von der Bildfläche verschwinden werden die beiden Teams jedoch auch im schlimmsten Fall nicht. Sie sind beide langjährige, zuverlässige Partner von Promoter Dorna, und für solche Fälle hat dieser einen Rettungsring.

Aber die Situation hat bewiesen, wie fragil das Gerüst der privaten Teams ist. Und dass auch heute noch lange nicht alles Gold ist, was glänzt. ♦



Nicky Hayden in Katar mit Team-Namen auf der Honda RC 213 V-RS: Hauptsponsor ausgestiegen

Endurance-WM

Stoner fährt 8 Stunden von Suzuka



Casey Stoner: Spaß an Suzuka-Motorrad und Rennambitionen

Der zurückgetretene zweifache MotoGP-Weltmeister wird gemeinsam mit seinem HRC-Testpilot-Kollegen Takumi Takahashi und Superbike-WM-Pilot Michael van der Mark das legendäre Langstreckenrennen in Japan fahren.

Stoner hatte bei seinen Testfahrten Ende Januar neben den MotoGP-Prototypen auch das Suzuka-8-Hours-Motorrad getestet, das HRC eigens für das auf der Honda-eigenen Rennstrecke in Suzuka abgehaltene Rennen aufgebaut hat. Dabei

hatte Stoner so viel Spaß an diesem Endurance-Superbike gefunden, dass er sich entschloss, zweieinhalb Jahre nach seinem Rücktritt aus dem aktiven Motorradsport wieder in den Rennsattel zu steigen.

Der MotoGP-Weltmeister von 2007 und 2012 wird im werksunterstützten, von Shigeki Honda geführten MuSASHi Racing Team fahren, das dieses für die japanischen Werke so wichtige Endurance-Rennen in den letzten beiden Jahren gewonnen hat. Teamboss Honda ist begeistert, mit Stoner zusammenarbeiten zu können: «Michael van der

Mark und Takumi Takahashi sind ein eingespieltes Team, mit dem wir die beiden letzten Jahre gewinnen konnten. Casey Stoner wird eine große Kraft für unser Ziel sein, den dritten Sieg in Folge zu erringen.»

Stoner nimmt die Aufgabe bei seinem Comeback sehr ernst: «Dieses berühmte Rennen hat mich immer interessiert, aber zu meiner aktiven Zeit konnte ich aus Termingründen nicht daran teilnehmen. Ich werde vor dem Rennen noch zwei Testfahrten mit dem Motorrad machen und mich körperlich gründlich vorbereiten.» ♦ IP

Alle Gewalten besiegt: Valentino Rossi konnte mit seiner Mannschaft die Traktionsprobleme der Yamaha lösen, dann kämpfte er auch die Kraft der Ducati und die Entschlossenheit von Andrea Dovizioso nieder und holte einen völlig unerwarteten Sieg.



Grand Prix von Katar - MotoGP

Der alte Extremkämpfer

Von IMRE PAULOVITS

Er hat es wieder getan. Valentino Rossi wuchs in Katar wieder einmal über sich hinaus und feierte seinen 109. GP-Sieg – gegen die unglaublich starke neue Ducati.

Wie die Ducati Desmosedici mit ihrer schieren Power auf der Zielgeraden an den Yamaha vorbeiflog, konnte einem kalte Schauer über den Rücken jagen. Von der Zielkurve aus, wo die Spitzenpiloten die Bikes vom Scheitelpunkt aus mit einem Ruck hochreißen, um möglichst viel Reifenauffläche auf den Asphalt zu bringen, kann man den Unterschied vom Streckenrand aus am besten beobachten. Das feuerrote Biest klingt, wenn die volle Power angelegt wird, noch einmal eine Welt brutaler als alles andere auf dem Gipfel der Motorentechnik auf zwei Rädern. Die japanischen Motoren schreien sich mit den übergangslosen Getrieben seidenweich durch die Drehzahlen, Ducati hat hier eine ganz andere Strategie. Bei

zwei Litern mehr Sprit, die ihnen für die Renndistanz zur Verfügung stehen, nutzen sie fast nur die Zündunterbrechung zur Traktionskontrolle. Wenn diese einsetzt, dann knallt es, wenn der Reifen vollen Grip hat, dröhnt die Rote so satt, dass schon ihr Klang die anderen zu Statisten degradiert.

Doch so beeindruckend die neue Desmosedici ihre Power auch auf den Boden bringt und so gut das Meisterwerk von Gigi Dall'Igna nun auch in den Kurven fährt und die Reifen bis zum Rennende leben lässt, es gab einen, der sich von alldem nicht verschrecken ließ, sondern den dies nur motivierte. Valentino Rossi, der als unermüdlichster Kämpfer der Königsklasse in die Geschichte eingegangen ist, hat den Premiersieg der GP15 verhindert und seinen 109. GP-Sieg errungen.

Dabei sah es das ganze Wochenende so aus, als würden die Yamaha mit wehenden Fahnen untergehen.

Haftung gesucht

Obwohl die Fahrer alle beteuerten, die Strecke in der Wüste

von Katar wäre vorbildlich sauber gekehrt worden, fanden die Yamaha keinen Grip. Nach wenigen Runden war der Hinterreifen verschlissen und drehte unaufhaltsam durch. Es musste vor allem bei den Werks-Bikes so viel Leistung weggenommen werden, dass sie im Topspeed sogar den Satelliten-Yamaha hinterherhinkten. Doch die Crews von Jorge Lorenzo und Valentino Rossi arbeiteten unentwegt, und dass bis zum Rennsonntag mehr Gummi aufgetragen wurde und so das Grip-Niveau sich verbesserte, tat sein Übriges, dass die beiden Werksfahrer plötzlich wieder da waren. Und der alte Fuchs Valentino Rossi noch mehr als sein um acht Jahre jüngerer Teamkollege. «Als ich die Zeiten von Valentino aus dem Warm-up gesehen habe, wusste ich, dass der Sieg über ihn gehen wird», gab auch Marc Márquez zu.

Doch um gegen die geballte Kraft der Ducati zu bestehen, musste Rossi eben diesen unbändigen Willen und diese

Kampfkraft auspacken, die ihn in den 20 Jahren seiner Karriere zu so vielen Siegen getrieben haben. Wie er in den letzten Runden die Strecke gescannt und sich genau zurechtgelegt hat, wo seine Yamaha Vorteile hat, war einfach eine Meisterleistung. Dass er als Einziger der Spitzengruppe sein Fahrwerk auf den härteren Vorderreifen abstimmen konnte, der in den letzten Runden des knallharten Kampfes das entscheidende Plus geliefert hat, zeigte ebenfalls, wie sehr er und seine Truppe wieder aufeinander eingespielt sind.



A. Dovizioso

Mit 36 Jahren sehen wir den besten Valentino Rossi, den es je gegeben hat. Er selbst sagt: «Wenn ich früher gegen Stoner oder gegen Lorenzo gekämpft habe, war das meistens nur für drei oder vier Runden, dann war es entschieden. Gegen die aktuellen Gegner muss man das ganze Rennen planen und taktieren. Das gefällt mir aber richtig gut.»

Wenn es mit dem Sieg auch nicht geklappt hat, war bei Du-

cati eine Erleichterung zu spüren, die ansteckend war. Die ganze Chefetage bis zu CEO Claudio Domenicali war anwesend, und jeder umarmte einzeln Gigi Dall'Igna für sein neues Werk. Beide Werkspiloten standen beim Renndebüt der GP15, nur 35 Tage nach ihrer Jungfernfahrt, auf dem Podest, und Andrea Dovizioso bestätigte: «Wir konnten nicht wissen, was uns über die Renndistanz erwartet, weil wir es nie probieren konnten. Aber die GP15 ist voll da, wir können um Siege kämpfen. Auch wenn ich ganz zum Schluss gegen Rossi nicht die nötige Haftung hatte: Es ist die größte Freude für mich, dass ich mich mit diesem Resultat bei den Mechanikern bedanken konnte, die in den letzten Monaten 16 Stunden am Tag gearbeitet haben, um das Bike dahin zu bringen, wo es ist.»

Favoriten-Patzer

Dass Jorge Lorenzo, der den Ducati zu Beginn voll gegenhielt und zeitweilig gar wegzuziehen schien, zum Schluss nicht mithalten konnte, hatte einen unglaublichen Grund. «Sie-



Sich selbst ins Abseits befördert: Marc Márquez verlor das Rennen gleich in der ersten Kurve



Ducatis Dovizioso und Iannone



Nicht zu fassen: Rossi springt seiner Mannschaft in die Arme



Die rote Kraft: Dovizioso und Iannone zeigten ein beeindruckendes Debüt mit der Ducati D16 GP15

ben Runden vor Schluss, als ich in Führung lag, sah ich plötzlich das Futter meines Helmes über meine Augen rutschen», erklärte Lorenzo. «Es hatte sich gelöst, ich konnte so gut wie nichts sehen. So etwas ist mir noch nie passiert. Dabei haben wir hier so hart gearbeitet und für das Rennen die Probleme gelöst. Ob ich gegen Valentino hätte gewinnen können, weiß ich nicht, aber wir waren sehr stark.»

Weltmeister Marc Márquez vergab seine Chancen gleich nach dem Start. «Der war wie immer mittelmäßig», gab Márquez zu. «Dann bin ich beim Reinschleusen in die erste Kurve zu weit in den Dreck gekommen und musste aufmachen.» Márquez kämpfte sich vom allerletzten Platz nach vorn, aber als er auf P5 vorgestoßen war, hatte er seine Reifen schon zu sehr aufgeheizt und er konnte dem Führungsquartett nicht mehr näher kommen.

Pedrosas Rücktritt

Wenn Márquez sich selber um die Chance gebracht hat, rechnete doch jeder mit der zweiten

Werks-Honda. Doch Dani Pedrosa fiel von Beginn an weit hinter die Spitzengruppe zurück. Nach dem Rennen lieferte er dann in seiner typisch zurückhaltenden Art die Erklärung, die aber umso mehr schockte. «Seit über einem Jahr habe ich Probleme mit dem Kompartiment-Syndrom. Honda und ich haben den Umfang gewusst, aber es nie an die Öffentlichkeit gebracht», sagte der kleine Spanier in einer gefassten Art, die einen echten Champion ausmacht.

Pedrosa fuhr fort: «Ich habe mich letztes Jahr operieren lassen, aber das hat keinen Erfolg gebracht. Ich kann einfach in den Rennen nicht die Leistung bringen, zu der ich fähig bin in der Lage wäre, und so kann ich meine Aufgabe bei Honda nicht wahrnehmen. Ich habe über den Winter die halbe Welt bereist und Rat bei verschiedenen Ärzten geholt. Alle raten mir von einer erneuten Operation ab. Nach meinem Zustand im Rennen werde ich jetzt so nicht weitermachen.

Ich versuche weiter, Rat bei den Ärzten zu finden, um meinen Arm wieder in Ordnung zu bringen. Erst dann macht es Sinn, weiter zu fahren. Wann dies sein wird, kann ich aber nicht sagen.»

Wenn sich auch alle um den dreifachen Weltmeister Pedrosa herum, der so sehr für seinen Traum kämpfte, auch in der großen Klasse seiner Statur zu trotzen und auch dort Weltmeister zu werden, den Behandlungserfolg für ihn innigst herbeisehnen mögen: Es könnte bereits der Rennabschied für immer gewesen sein.

Wer Dani Pedrosa nun ersetzen wird, konnte HRC noch nicht sagen. Der Schock dieses Rücktritts sitzt tief, nicht nur bei ihnen. Er nimmt einer WM, wo wir die Aussicht hatten, sogar sechs Piloten auf drei Marken über eine Renndistanz um den Sieg kämpfen zu sehen, gleich zu Beginn etwas von ihrer Würze. Aber dieser Sport ist nicht nur faszinierend und spektakulär, er kann manchmal auch grausam sein. ♦



Dani Pedrosa

NACHGEHAKT BEI Valentino Rossi

(36/1) Der neunfache Weltmeister über seinen Sieg in Katar, und warum er an seine besten Zeiten erinnerte



Von IMRE PAULOVITS

? Was für ein Sieg vom achten Startplatz! Ja, es ist unglaublich. Es war sicher eines der besten Rennen in meiner Karriere. Aber zumindest einer meiner besten Zweikämpfe in den letzten Runden. Vielleicht war es mit Loris Capirossi in Mugello mal so ähnlich, als ich gegen seine Ducati kämpfen musste, oder gegen Jorge in Barcelona. Es war ganz wie in den besten Zeiten. Ganz ehrlich kann ich mich an die letzte Runde gar nicht so genau erinnern, ich weiß nur, dass ich dreimal fast gestürzt bin.

? Wie konntest du nach den Problemen an den Trainings-tagen so zulegen? Wir haben am Morgen des Renn-tages das Motorrad wirklich verbessern können. Wir haben auch danach noch einmal optimal für das Rennen gearbeitet. Danach wusste ich, dass ich am Start nicht zu viel Zeit verlieren darf, aber dann bin ich leider auf den rutschigen Teil gekommen,

Ich war zuvor schon vor Andrea Iannone, aber nach drei Kurven war der Dritte und ich Zehnter. Dann habe ich aber die langsameren Piloten schnell überholen können,

? Wann hast du gewusst, dass du dieses Rennen gewinnen kannst? Als ich Márquez in der ersten Kurve neben der Strecke sah, wusste ich, dass dies eine große Chance sein wird. Als ich dann Hernandez überholen konnte, freie Fahrt hatte und die schnellste Runde angezeigt bekam, da dachte ich: Wow, das kann jetzt klappen. Als ich dann hinter Andrea Iannone war und nicht so richtig überholen konnte, sah ich auf meinem Board, dass Márquez von hinten kommt. Da habe ich mich konzentriert und Andrea überholt. Von diesem Moment an war mein Motorrad sehr ausgeglichen, und von Runde zu Runde bekamen Andrea Dovizioso und Jorge mehr Probleme als ich, und von da an wusste ich, dass ich gewinnen kann.

Stefan Bradl

Hauptsache gelernt

Nach dem fast kompletten Testausfall wegen einer Magen-Darm-Infektion und eines schweren Sturzes beim letzten Vorsaison-test in Katar kam Stefan Bradl mit einem klaren Daten-Rückstand zum Saisonauftakt. Trotzdem war er nach dem ersten Tag guter Dinge. «Natürlich fehlen uns Testkilometer. Aber wir haben das Bike vorne etwas härter gemacht, weil der Speed hier gleich von Anfang an sehr hoch war. Da haben wir gleich einen Schritt nach vorn gemacht.»

Aber bald musste Bradl feststellen, dass es ihm wie den anderen Yamaha an Traktion fehlte. So blieb ihm auch nach dem Qualifying nur Startplatz 18. «Der ganze Tag war eine Katastrophe», sagte Bradl frustriert. «In FP4 ist ein Motor nicht richtig gelaufen, wir konnten nicht nur für das Qualifying, sondern auch für die Rennabstimmung nur mit einem Motorrad arbeiten, uns ist wieder viel wichtige Zeit verloren gegangen.»

Rennen als Test

Im Rennen ging es dann etwas besser, der 25-jährige Deutsche konnte nicht nur um Punkte

kämpfen, sondern auch um den Platz des besten Open-Piloten. Im Ziel blieb ihm in einer unheimlich engen Gruppe nur der undankbare 16. Platz.

«In der Zielkurve habe ich einen Fehler gemacht und die Punkteränge eingebüßt. Aber das Rennen war trotzdem ganz gut gewesen. Das Motorrad war besser als an den Trainingstagen, und ich habe sehr viel über die Yamaha gelernt. Jetzt will ich sehen, dass wir das hier gelernte in Austin nutzen können, dann sollte es mit uns auch weiter vorwärts gehen.» ♦ IP



Im Rennen kam Bradl in Fahrt

MotoGP

Honda arbeitet weiter am Chassis

Hondas Odyssee bei der Entwicklung ihres 2015er Motorrades hat noch immer kein Ende gefunden. Der größte Motorradhersteller der Welt wollte für dieses Jahr ein Motorrad mit mehr Motorleistung bauen, um gewappnet zu sein, wenn Ducati seine Fahrwerksprobleme gelöst hat. Doch der Prototyp mit gesteigerter Motorleistung, der im November 2014 in Valencia getestet wurde, brachte Fahrwerksprobleme mit sich, an deren Lösung die Honda-Ingenieure noch immer laborieren.

Bei den Sepang-Tests hatte Marc Márquez vier verschiedene Motorräder, bei denen der 2015er-Rahmen mit dem 2014er-Tank kombiniert wurde. Das dort ausgewählte Motorrad wurde seither weiterentwickelt. Auch Dani Pedrosa hat ein ähnliches Bike, allerdings mit etwas steiferem Rahmen, aussortiert und seither verfeinert. Schon letztes Jahr wollte Márquez einen weicheren Rah-



Sitzbankspalt an Honda von Crutchlow: Neuer Rahmen in Austin?

men als Pedrosa, weil er damit mehr Gefühl hat. Aber schon damals kam niemand sonst mit seinem weichen Chassis zu recht. Und Honda muss auch seine Kundenteams zufriedenstellen.

Alle Piloten bedienen

Jetzt geht die Entwicklung weiter. In Katar wurde klar, dass das Fahrwerk von Pedrosa gut arbeitet. Einen solchen Rahmen

mit dazugehöriger Tank- und Sitzbankeinheit werden vielleicht schon in Austin auch die Satelliten-Piloten Crutchlow und Redding bekommen.

Neue Rahmen zu entwickeln und zu bauen benötigt Zeit. Wenn Crutchlow und Redding bereits bei der zweiten WM-Runde beliefert werden, zeugt das davon, dass Hondas Rennabteilung und Zulieferer sehr schnell arbeiten. ♦ NS

KOMPAKT

>>>

Katar Superbike-Meisterschaft

Wie jedes Jahr gab es im Rahmenprogramm des Katar-GP zwei Rennen der höchsten einheimischen Meisterschaft. Nina Prinz wurde im ersten Rennen Zweite hinter

Meister Alex Cudlin. Im zweiten Lauf, den BMW-Pilot Nasser Al Malki gewann, wurde die Deutsche Vierte.

>>>

MotoGP Am Montag (nach Redaktionsschluss) fanden Testfahrten von Michelin in Katar statt. Der französische Reifenhersteller, der das

MotoGP-Feld ab 2016 mit Einheitsreifen beliefern wird, probierte mit den Testpiloten der Hersteller die nächste Generation ihrer Reifenentwicklung, in die auch die Erfahrungen mit den Werksfahrern am letzten Tag der Sepang-Tests im Februar eingeflossen sind. ♦ IP

GASTKOMMENTAR

Von DIRK RAUDIES

Die Motorrad-WM ist noch spannender geworden

(50/D). Der deutsche 125er-Weltmeister von 1993 ist mit Eurosport als TV-Experte zurück in der Motorrad-WM. Hier analysiert er, was dort heute anders ist.

Bei der Anreise zum Katar-Grand-Prix stellte ich auch nach sechs Jahren Pause fest, dass das WM-Fahrerlager noch immer wie eine große Familie ist. Es sind noch viele alte Gesichter da, und alle haben sich mit mir über unser Wiedersehen gefreut. So wie es aussieht, wird es eine sehr spannende Saison, denn die Zeiten sind sehr eng beisammen. Wenn jetzt jemand fragt, wer 2015 die Sieger und die Weltmeister werden: Das kann man noch nicht beantworten. Und das ist sehr gut so.

Technisch hat sich seit 2008 unheimlich viel getan. Damals gab es noch die 125er- und 250er-Zweitakter, und ich war sehr skeptisch bei der Einführung der Moto2. Im Nachhinein hat sie sich als Erfolg herausgestellt. Was abhandengekommen ist, sind die Hersteller, mit denen sich die Fans identifizieren können. Die Chassis-Hersteller werden ihnen nie entlocken «Ich habe eine Honda» oder «Ich habe eine Yamaha». Aber die Rennen sind heute spannender und

auch kleinere Teams haben durch das Reglement, das alles ein wenig einschränkt, eine Chance, weiter nach vorn zu kommen. Die kleinste Klasse ist jetzt auch ganz anders. Die Motorräder gefallen mir sehr gut. Zu meiner Anfangszeit waren viele selbstgebaute Motorräder dabei, aber jetzt sehen alle wirklich professionell aus. Trotzdem muss man sich bei der Moto3 Gedanken machen. Die Bikes sind so teuer wie in der Moto2, und das macht es für die kleinen Teams schwer. Die MotoGP ist mit den neuen Fahrern aus der Moto2 noch spektakulärer geworden. Márquez kam, sah und siegte. Das war zwar nicht spannend, aber sehr sehenswert. Den Fahrstil mit dem extremen Hanging-off und den Ellenbogen am Boden gab es früher nur einmal bei Jean-Philippe Ruggia. Jetzt fahren die meisten so. Und die Reifen erlauben Schräglagen, die der Hammer sind und klasse aussehen – genauso wie das Driften in die Kurven.



AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Zwei altbekannte, aber lange nicht mehr gesehene Gesichter tauchten in Katar wieder im Grand-Prix-Fahrerlager auf: Dirk Raudies, 125er-Weltmeister von 1993 und TV-Kommentator Ron Ringguth streiften interessiert zwischen den Boxen, den Büro-Containern und den Zelten des Losail-Circuit-Fahrerlagers umher und machten sich ein Bild davon, wie sich die Welt des MotoGP in den sechs Jahren, als sie zuletzt da waren, verändert hat. Sehr spät hat Eurosport, das ab diesem Jahr die TV-Rechte der Motorrad-WM für den deutschsprachigen Raum erworben hat, entschieden, wie sein Konzept von der Übertragung strategisch und personell genau aussehen soll.

Der Sportsender aus Paris hat dabei, wie es scheint, eine sehr gute Lösung gefunden: Ex-MotoGP-Pilot Alex Hof-

mann ist wie zu Sport 1-Zeiten mit einer Live-Kamera im Fahrerlager unterwegs und macht Fahrer-Interviews. In der Kommentatoren-Kabine sitzen Dirk Raudies und Ron Ringguth. Sie sind über Monitore mit Hofmann verbunden. In Paris sitzt eine Regie eigens für die deutschsprachige Übertragung und schaltet



Arbeitsplatz von Raudies und Ringguth

zwischen der Live-Übertragung, die die Dorna weltweit an die TV-Anstalten versendet und die von Raudies und

Ringguth kommentiert wird, und der Live-Kamera mit Hofmann hin und her. «Es hat sich alles sehr spät konkretisiert, aber ich freue mich wieder auf diese Aufgabe», gestand Raudies. «Klar hat sich hier einiges verändert, aber ich war ja bei der Superbike-WM dabei und habe auch die Grands Prix sehr aufmerksam verfolgt.»

♦♦♦ Dakota Mamola, 20-jähriger Sohn des vierfachen 500er-Vizeweltmeisters Randy Mamola, der letztes Jahr in Silverstone als Ersatz für Nico Terol sein Debüt in der Moto2-WM gegeben hatte, kam nicht als Fahrer, sondern als Betreuer nach Katar. «Ich bin dieses Jahr Personal Assistent von Cal Crutchlow», so Mamola Jr. «Einen Fahrerplatz hätte ich nur für sehr viel Mitgift gefunden, und ich kann keine 25000 Euro für ein Rennwochenende aufbringen. Cal ist

ein Supertyp, ich habe sehr viel Spaß mit ihm und wir trainieren zusammen. Ich erledige für ihn alles, was an der Rennstrecke anfällt und mache für ihn auch die Arbeit mit den Sponsoren.» Dakota Mamola hat seine Rennfahrer-Karriere aber noch nicht ganz abgehakt. Er sieht sich weiter nach Sponsoren und Möglichkeiten um, in der spanischen Moto2-Meisterschaft fahren zu können, in der es keine Überschneidungen mit der MotoGP gibt. So könnte er auch seinem neuen Job weiterhin voll nachgehen.

♦♦♦ MotoGP-Weltmeister Marc Márquez hat neben seinem Werksfahrer-Engagement bei Honda noch einen anderen Job, um den ihn viele Männer beneiden. Schon letztes Jahr war er das Gesicht des Herbst-Winter-Katalogs seines Sponsors, der Jeansmarke Gas. Darin posierte der

heute 22-jährige Spanier mit dem portugiesischen Top-Model Sara Sampaio. Der fotogene Rennfahrer stand dabei den Profis der Branche in nichts nach. Die Kampagne wurde ein solcher Erfolg, dass Márquez nun auch den Frühjahr-Sommer-Katalog von Gas zielt. Diesmal sogar mit einem ganzseitigen Portrait auf dem Cover. ♦



Fotomodell Marc Márquez

Höhepunkte des Rennens

Start: Dovizioso startet perfekt aus der Pole Position, führt vor Lorenzo und Iannone, während Márquez nach einem Rempler ganz ans Ende des Feldes zurückfällt!

1. Runde: Dovizioso, Lorenzo, Iannone, Hernandez, Smith, Pol Espargaró, Pedrosa, Petrucci, Aleix Espargaró und Rossi sind die Top 10. Márquez knallt Bautista in die Seite und reißt dessen Aprilia den Schalthebel ab. Márquez P14. Bradl P15.

2. Runde: Lorenzo auf P1. Márquez bereits auf P12.

4. Runde: Lorenzo, Dovizioso und Iannone ziehen vorne weg.

5. Runde: Rossi vor auf P4, holt zum Spitzentrio auf.

6. Runde: Márquez pflügt wie ein Messer durchs Feld, liegt bereits auf P8. Bradl weiterhin auf P15.

9. Runde: Dovizioso hat Lorenzo wieder von P1 verdrängt. Rossi hat zum Spitzentrio aufgeschlossen, Márquez bereits auf P6.

11. Runde: Lorenzo führt. Márquez verdrängt Pedrosa von P5, Rückstand auf die Spitze 4 sec. Bradl immer noch P15.

14. Runde: Márquez kann den 4-sec-Rückstand auf Lorenzo, Dovizioso, Rossi, Iannone nicht verringern.

19. Runde: Rossi erstmals auf P2 hinter Dovizioso. Lorenzo hinter Iannone auf P4 zurück.

20. Runde: Rossi auf P1 vor Dovizioso! Iannone und Lorenzo fallen zurück.

22. Runde: Rossi zieht alle Register und hält Dovizioso hinter sich. Auch Iannone mit der zweiten Ducati auf dem Podest - dafür keine Honda! Bradl nur P16. ♦ ML

GRAND PRIX VON KATAR – MOTOGP / Resultate

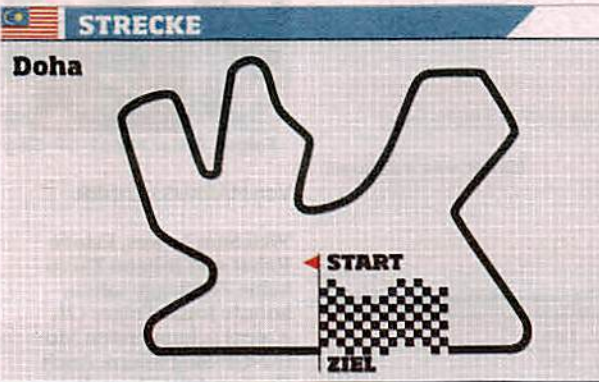
Losail (Q); 29. März 2015; 1. Lauf zur Weltmeisterschaft; 118,360 km über 22 Runden à 5,380 km; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft: 22 Grad, Asphalt: 28 Grad



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v/h	Punkte
1. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	22	42:35,717		1:55,367	h/m	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	22	+0,174		1:55,495	m/m	20
3. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	22	+2,250		1:55,514	m/m	16
4. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	22	+2,707		1:55,428	m/m	13
5. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	22	+7,036		1:55,661	m/m	11
6. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	22	+10,755		1:55,798	m/m	10
7. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	22	+12,384		1:55,926	h/m	9
8. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	22	+12,914		1:56,091	h/m	8
9. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	22	+13,031		1:56,067	h/m	7
10. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP15	22	+17,435		1:56,037	h/m	6
11. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	22	+19,901		1:56,375	h/m	5
12. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	22	+24,432		1:56,493	h/m	4
13. Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	22	+32,032		1:56,855	h/m	3
14. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	22	+33,463		1:56,616	m/m	2
15. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	22	+33,625		1:56,738	h/s	1
16. Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	22	+33,944		1:57,127	h/m	-
17. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V-RS*	22	+38,970		1:56,778	h/s	-
18. Michael Laverty (GB)	Honda RC 213V-RS*	22	+46,570		1:57,442	h/m	-
19. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	22	+59,211		1:57,237	h/s	-
20. Alex de Angelis (RSM)	ART**	22	+1:14,981		1:57,693	h/m	-
21. Marco Melandri (I)	Aprilia	22	+1:48,143		1:59,323	m/s	-
22. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	19	+3 Rdn.		1:57,509	h/m	-
Nicht klassiert:							
- Karel Abraham (CZ)	Honda RC 213V-RS*	21	+1 Rdn.	Sturz	1:56,891	h/s	-
- Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V-RS*	21	+1 Rdn.	Sturz	1:57,175	h/m	-
- Álvaro Bautista (E)	Aprilia	0	+22 Rdn.	Defekt	-	m/s	-

Führung: Dovizioso, Runden 1/9/17/19+20; Lorenzo, 2-8/10-16/18; Rossi, 21+22
Nächstes Rennen: 12. April 2015, Austin/Texas (USA)

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



Runde für Runde	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1. Andrea Dovizioso	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
2. Dani Pedrosa	2	1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
3. Marc Márquez	3	4	2	1	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
4. Andrea Iannone	4	3	1	2	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
5. Yonny Hernández	5	6	7	8	4	3	2	1	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
6. Jorge Lorenzo	6	5	4	3	2	1	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
7. Bradley Smith	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
8. Valentino Rossi	8	7	6	5	4	3	2	1	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
9. Danilo Petrucci	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
10. Pol Espargaró	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
11. Aleix Espargaró	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
12. Cal Crutchlow	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
13. Maverick Viñales	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
14. Scott Redding	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
15. Héctor Barberá	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
16. Mike di Meglio	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
17. Nicky Hayden	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
18. Stefan Bradl	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
19. Eugene Laverty	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
20. Karel Abraham	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
21. Álvaro Bautista	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
22. Jack Miller	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
23. Loris Baz	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
24. Alex de Angelis	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
25. Marco Melandri	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46

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

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Katar.



Andrea Iannone (3.)

Mein allererstes MotoGP-Podest, ein unbeschreibliches Gefühl! Um in den Kampf um den Sieg eingreifen zu können, hat nur etwas Beschleunigung gefehlt.



Cal Crutchlow (7.)

Für das erste Rennen mit der Honda ist das Resultat in Ordnung. Auf Pedrosa verlor ich nur eine Sekunde, auf Márquez nur fünf. Zu Rennbeginn machte ich aber einige Fehler.



Pol Espargaró

Ein schwieriges Weekend für uns, wir haben ein Problem mit der Elektronik der Traction Control nicht ganz lösen können. Beim Beschleunigen verlor ich deshalb zu viel Boden.



WM-Stand Fahrer

1. Rossi	25
2. Dovizioso	20
3. Iannone	16
4. Lorenzo	13
5. Márquez	11
6. Pedrosa	10
7. Crutchlow	9
8. Smith	8
9. P. Espargaró	7
10. Hernández	6
11. A. Espargaró	5
12. Petrucci	4
13. Redding	3
14. Viñales	2
15. Barbera*	1

WM-Stand Marken

1. Yamaha	25
2. Ducati	20
3. Honda	11
4. Suzuki	5

WM-Stand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	38
2. Ducati Team	36
3. Repsol Honda Team	21
4. Monster Yamaha Tech3	15
5. Pramac Racing Team	10
6. CWM LCR Honda	9
7. Team Suzuki Ecstar	7
8. EG 0,0 Marc VDS	3
9. Avintia Racing	1

* Open-Class; ** CRT-Motorräder

Qualifying

1. Dovizioso	1:54,113
2. Pedrosa	1:54,330
3. Márquez	1:54,437
4. Iannone	1:54,521
5. Hernandez	1:54,675
6. Lorenzo	1:54,711
7. Smith	1:54,732
8. Rossi	1:54,851
9. Petrucci	1:54,876
10. Pol Espargaró	1:55,004
11. Aleix Espargaró	1:55,035
12. Crutchlow	1:55,123
13. Viñales	1:55,246
14. Redding	1:55,428
15. Barbera	1:55,604
16. Di Meglio	1:55,729
17. Hayden	1:55,756
18. Bradl	1:55,791
19. Laverty	1:55,848
20. Abraham	1:55,892
21. Bautista	1:56,187
22. Miller	1:56,287
23. Baz	1:56,454
24. De Angelis	1:56,793
25. Melandri	1:57,934

XX = 02 (Top12) XX = 01 (übrige Fahrer)

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Sam Lowes startet mit der Speed-up aus seiner ersten Pole Position vor der Kalex-Meute und führt vor Zarco, Morbidelli und Folger. Rabat fällt einige Plätze zurück.

1. Runde: Lowes, Zarco, Morbidelli, Folger, Siméon, Cortese, Corsi, Rabat, Cardús, Kallio sind die Top 10. Lüthi P10, Aegerter P19, Schrötter P21.

2. Runde: Lowes und Zarco ziehen sofort weg. Folger hält P3 vor Siméon und Cortese.

3. Runde: Zarco in Führung. Folger P3, Cortese P6, Lüthi P13, Aegerter P20, Schrötter P21, Krummenacher P24, Mulhauser P27, Alt P29, Raffin P30.

4. Runde: Lowes stürzt auf P2! Corsi fährt Rabat ins Vorderrad, beide scheiden aus! Pons torpediert Salom, beide out.

5. Runde: Zarco 5 sec vor Folger und Siméon. Cortese P5, Lüthi P8, Aegerter P15, Schrötter P17, Krummenacher P20.

8. Runde: Folger 4,3 sec hinter Zarco, Lüthi macht Jagd auf Cortese auf P5.

11. Runde: Morbidelli, Cortese, Lüthi und Kallio fighten um P4.

12. Runde: Folger (P2) zieht von Siméon weg. Cortese P4, Lüthi P6, Schrötter P16, Aegerter P17, Krummenacher P18, Mulhauser P21, Alt P22, Raffin P23.

16. Runde: Lüthi auf P5. Rins dockt an Verfolgergruppe an.

18. Runde: Leader Zarco hat Probleme mit der Schaltung, fällt zurück! Folger führt vor Siméon!

19. Runde: Lüthi an Zarco vorbei auf P3. Cortese zurück auf P6.

20. Runde: Folger siegt vor Siméon, Lüthi und Rins! ♦ ML

GRAND PRIX VON KATAR – MOTO2 / Resultate

Doha/Katar: 29. März 2015; 1. Lauf zur Weltmeisterschaft; 107,6 km über 20 Runden à 5,380 km; 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet;

Wetter/Piste: trocken (Nächtrennen); Luft: 22 Grad, Asphalt: 29 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Jonas Folger (D)	Kalex	20	40:18,532	2:00,144	25
2. Xavier Siméon (B)	Kalex	20	+5,051	2:00,276	20
3. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	20	+12,123	2:00,326	16
4. Alex Rins (E)	Kalex	20	+12,202	2:00,448	13
5. Franco Morbidelli (I)	Kalex	20	+14,385	2:00,742	11
6. Mika Kallio (FIN)	Kalex	20	+14,413	2:00,760	10
7. Sandro Cortese (D)	Kalex	20	+14,471	2:00,596	9
8. Johann Zarco (F)	Kalex	20	+18,541	1:59,918	8
9. Louis Rossi (F)	Tech3	20	+20,914	2:01,291	7
10. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	20	+21,336	2:00,789	6
11. Alex Márquez (E)	Kalex	20	+21,847	2:01,057	5
12. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	20	+23,226	2:01,100	4
13. Julián Simón (E)	Speed-up	20	+25,573	2:01,007	3
14. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	20	+29,784	2:01,655	2
15. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	20	+30,267	2:01,428	1
16. Marcel Schrötter (D)	Tech3	20	+34,561	2:01,425	-
17. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	20	+36,850	2:01,891	-
18. Azlan Shah (MAL)	Kalex	20	+48,346	2:02,011	-
19. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	20	+48,772	2:02,312	-
20. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	20	+49,670	2:02,300	-
21. Florian Alt (D)	Suter	20	+1:15,596	2:03,608	-
22. Jesko Raffin (CH)	Kalex	20	+1:15,641	2:03,761	-
23. Zaqhwan Zaidi (MAL)	Suter	20	+1:21,693	2:03,644	-

Nicht klassiert:

- Ricky Cardús (E)	Tech3	19	+1 Rdn.	2:01,041	-
- Anthony West (AUS)	Speed-up	9	+11 Rdn.	2:01,158	-
- Simone Corsi (I)	Kalex	3	+17 Rdn.	2:01,433	-
- Esteve Rabat (E)	Kalex	3	+17 Rdn.	2:00,987	-
- Luis Salom (E)	Kalex	3	+17 Rdn.	2:01,253	-
- Axel Pons (E)	Kalex	3	+17 Rdn.	2:01,614	-
- Sam Lowes (GB)	Speed-up	2	+18 Rdn.	2:00,182	-

Durchschnittstempo des Siegers: 160,1 km/h

Schnellste Runde: Zarco (F), 2. Runde, in 1:59,918 min (=162,1 km/h), Rekord

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Lowes	1:59,423
2. Zarco	1:59,755
3. Rabat	1:59,813
4. Cortese	1:59,845
5. Folger	1:59,938
6. Simeón	2:00,232
7. Lüthi	2:00,284
8. Morbidelli	2:00,396
9. Rins	2:00,479
10. Corsi	2:00,584
11. Pons	2:00,593
12. A. Márquez	2:00,604
13. Rossi	2:00,605
14. Cardús	2:00,713
15. Salom	2:00,791
16. Kallio	2:00,844
17. Schrötter	2:00,948
18. Nakagami	2:00,985
19. Syahrin	2:01,000
20. Baldassarri	2:01,030
21. Simón	2:01,112
22. West	2:01,267
23. Shah	2:01,397
24. Krummenacher	2:01,465
25. Aegerter	2:02,055
26. Warokorn	2:02,589
27. Zaidi	2:02,817
28. Mulhauser	2:03,052
29. Raffin	2:03,483
30. Alt	2:03,486

WM-Stand Fahrer

1. Folger	25
2. Siméon	20
3. Lüthi	16
4. Rins	13
5. Morbidelli	11
6. Kallio	10
7. Cortese	9
8. Zarco	8
9. Rossi	7
10. Baldassarri	6
11. Márquez	5
12. Syahrin	4
13. Simón	3
14. Nakagami	2
15. Aegerter	1

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	25
2. Tech3	7
3. Speed-up	3



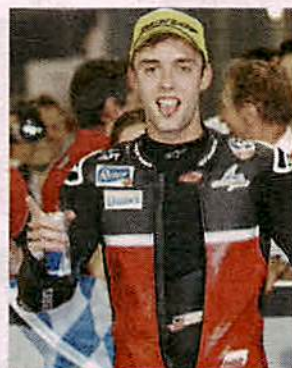
Dieses Podest hatte keiner erwartet: Siméon (2.), Folger, Lüthi (3.)

Katar - Moto2

Erster Sieg für Jonas Folger



Unverhofft zum Sieg: Jonas Folger triumphiert in Katar



Folger: Erster Moto2-GP-Sieg



Lüthi: 1. Podest mit der Kalex

Von MARKUS LEHNER

Weil Sam Lowes, Esteve Rabat und Johann Zarco keine Zielflagge sahen, konnte Jonas Folger (21, Kalex) seinen ersten Moto2-GP-Sieg feiern. Auch für Tom Lüthi kam der Podestplatz unerwartet.

Sam Lowes, Johann Zarco und Weltmeister Esteve Rabat galten nach dem Training als household Namen für den Sieg beim Auftakt-GP. Selbst härteste Gegner wie Tom Lüthi oder Sandro Cortese räumten ein, dass das Trio unter normalen Umständen den Sieg und die Podestplätze unter sich ausmachen würden. Zu überlegen war das Trio im Training gewesen.

Desaster für das Top-Trio

Doch beim Nacht-GP in Doha gab es keine normalen Umstände. Weltmeister «Tito» Rabat, der als erster Fahrer in der kurzen Moto2-Geschichte (es gibt die Klasse seit 2010) seinen Titel verteidigte, fiel bereits in der Startkurve nach einer Feindberührung weit zurück und wurde bei der Aufholjagd nach wenigen Runden vom übermotivierten ans Werk gehenden Italiener Simone Corsi heftig aus dem Sattel geholt. Ein paar Kurven zuvor war bereits Rennlea-

der Sam Lowes, der sich zusammen mit Johann Zarco bereits weit vom Feld abgesetzt hatte, aus dem Sattel gepurzelt.

Blieb noch der Franzose Zarco, der mit der perfekt vorbereiteten Kalex des Finnen Aki Ajo bis zur viertletzten Runde alles richtig machte und mit einem beruhigenden Vorsprung das Rennen von der Spitze aus kontrollierte. Niemand zweifelte an Zarcos Sieg, bis plötzlich dessen Schaltgestänge den Dienst versagte und Zarco im Rennen die letzten vier Runden nur noch den dritten Gang zur Verfügung hatte. Auf der 1,1 km langen Geraden wurde er so noch von nicht weniger als sieben Gegnern abgefangen.

Des einen Leid, des andern ...

Nach dem Fall des letzten der drei Favoriten war plötzlich der kontrolliert auf Rang 2 fahrende Jonas Folger an der Spitze. Und gewann! «Ich kann es noch nicht richtig fassen», lachte Folger. «Wir wussten, dass wir schnell sind. Aber dass es gleich zum Sieg reichen würde, hätte ich nicht gedacht. Die letzten Runden waren unendlich lang»

Auch Tom Lüthi war über Rang 3 überrascht: «Der Start war schlecht, aber die Pace gut. Ein Podest zum Saisonstart ist nach dem schwierigen Winter gut für das gesamte Team.» ♦

Deutsche und Schweizer in Katar

Freud und Leid



JONAS FOLGER KALEX, P1

«Nein, nein, nein, einen Sieg habe ich nicht erwartet», gab Jonas Folger nach seinem dritten GP-Sieg, dem ersten in der Moto2-Klasse, zu. «Heute war ein sehr, sehr wichtiger Tag für uns, an dem einfach alles gepasst hat. Wir wussten, dass unsere Basis stimmt und das Bike sehr gut ist. Ich fuhr das gesamte Rennen äußerst konstant, und das gibt mir für die kommenden Rennen der Saison sehr viel Zuversicht. Ich habe im Rennen keinen einzigen größeren Fehler gemacht. Der Start war top, und ich habe die Leute im richtigen Moment überholt, um mich aus allen Schirmmützeln rauszuhalten. Dann hielt ich den Rhythmus bis zum Ende konsequent durch. Ob ich mit Lowes und Zarco hätte mithalten können, kann ich nicht sagen. Dafür hätte meine erste Runde noch besser sein müssen, und die beiden waren wirklich enorm schnell. Ich habe einige Runden gebraucht, bis ich den Speed draufhatte. In der Startphase haben wir noch Verbesserungspotenzial.»



THOMAS LÜTHI KALEX, P2

«Das Resultat ist sicher gut, und ein Podestplatz im ersten Rennen ist für das ganze Team eine gute Motivation», sagte Tom Lüthi nach seinem 3. Rang hinter Jonas Folger und Xavier Siméon. «Doch der Start war ganz schwach von mir. Ich war außen und mir fehlte einfach das Gefühl für das Vorderrad. Das war dann auch im Kampf in den Rennmitte mit Morbidelli und Cortese der Fall. Ich konnte zwar schnell in die Ecken reinrollen, aber nicht spät bremsen. Wenn mir einer vor das Rad schnitt, konnte ich nichts tun. Ob mehr drin gelegen wäre mit einem guten Start? Ehrlich gesagt, weiß ich es nicht. Hätte-wenn-und-Aber bringt mir nichts. Klar konnte ich von den Stürzen der Top 3 profitieren, aber insgesamt war unsere Pace wirklich gut. Und die Änderungen nach dem Sturz am Vormittag waren sehr positiv, wir haben definitiv große Fortschritte gemacht. Das Team wächst immer besser zusammen, es kann jetzt wirklich vorwärts gehen!»



SANDRO CORTESE KALEX, P7

Mit neun WM-Punkten für Rang 7, aber dennoch heftig enttäuscht, reiste Sandro Cortese (25, Kalex) aus Katar ab. Nach dem starken 4. Trainingsrang und wenig Rückstand auf das Top-Trio Lowes, Rabat/Zarco hatte man sich mehr erhofft, zumal Cortese bis zum letzten Rennritt in Podestnähe fuhr. «Ich will nichts schönreden, für mich ist das Resultat eine Riesenenttäuschung. Es lief überhaupt nicht so wie erwartet. Im Moment weiß ich noch nicht genau, was los war, aber ich fühle mich nicht wohl auf dem Motorrad. Wir müssen das jetzt noch vor dem nächsten GP in Austin analysieren. Aber ich fuhr am Limit, mehr war aus dem Bike einfach nicht herauszuholen!» Teamchef Jürgen Lingg versuchte, das Ganze etwas positiver zu betrachten: «Wir haben ein paar neue Sachen probiert, die wir eigentlich zuvor in Jerez hatten testen wollen. Dennoch, neun Punkte sind neun Punkte. Da ist noch gar nichts kaputt, und Sandro hat super gekämpft.»



DOMINIQUE AEGERTER KALEX, P20

Nach der katastrophalen Qualifikation (24. Startplatz) aufgrund des mangelnden Trainings wegen der vom Wetterpech verfolgten Wintertests nahm der letztjährige WM-Fünfte Dominique Aegerter den für ihn enttäuschenden 15. Rang im Rennen mit Humor hin: «Ich habe einen Punkt mehr auf dem Konto als zwei der meistgenannten WM-Titelfavoriten in unserer Klasse, Rabat und Lowes. Und ich habe einen Punkt mehr als im Vorjahr, als ich mit einem Motorschaden ausschied. Aber im Ernst, wir haben noch sehr viel Arbeit vor uns. Im Warm-up haben wir uns im Vergleich zur Qualifikation um sechs Zehntel steigern können, doch im Rennen haben sich weitere Änderungen weniger gut bezahlt gemacht. Mir fehlt einfach das Vertrauen, das Motorrad frei laufen zu lassen. Aber es gibt keine Ausreden, Tom Lüthi hat mit demselben Material wie ich einen Podestplatz erzielt. Wenn wir hart weiterarbeiten, hoffe ich, dass die Reihe bald an mir sein wird!»



MARCEL SCHRÖTTER TECH3, P16

«Sehr, sehr enttäuschend ist das natürlich», gab Tech3-Pilot Marcel Schrötter, der nach guten Wintertestresultaten vom Saisonstart in Katar wesentlich mehr erwartet hatte, nach dem 16. Platz unumwunden zu. «Wunder konnte man keine erwarten, das wussten wir. Aber vor dem Rennen habe ich versucht, das schlechte Training mit dem 17. Startplatz zu vergessen und mich auf mein Gefühl und meine Stimmung für das Rennen zu konzentrieren. Ich wollte einfach Spaß haben und kämpfen und so zeigen, was in mir steckt. Aber nach zwei Kurven war der Spaß bereits wieder vorbei, denn obwohl ich den Start gut erwischte, habe ich danach immer die falsche Linie gewählt. Ich musste zu oft das Gas zumachen, um keinen Gegner zu rammen. Dadurch wischten viele an mir vorbei, ich fiel auf den 23. Rang oder gar noch weiter zurück. Zudem fehlt uns immer noch extrem der Topspeed. Ich kann mich die ganze Gerade in den Windschatten eines Gegners klemmen und komme trotzdem keinen Meter näher. Und die Bremsstabilität ist auch noch nicht das Gelbe vom Ei, das Bike ist extrem schwer zu stoppen. Ich war deshalb lange hinter Aegerter, obwohl ich schneller hätte fahren können.»



RANDY KRUMMENACHER KALEX, P17

Der von einer Suter auf eine Kalex umgestiegene Schweizer Randy Kruppenacher (25) war von seinem 17. Rennrang nicht sonderlich angetan. Denn Kruppenacher muss in seiner 5. Moto2-Saison unbedingt gute Resultate zeigen, sonst wird er es schwer haben, 2016 wieder einen Moto2-Platz zu finden. «Da gibt es nicht viel zu sagen», knirschte der Zürcher enttäuscht, «ich war einfach noch zu langsam, um in die Punkte fahren zu können. Am Anfang habe ich leider zu viel Zeit verloren, mein Rhythmus wäre für die Gruppe vor mir gut gewesen. Erst gegen Ende des Rennens musste ich etwas zurückstecken. Viel fehlt nicht, aber wie gesagt: Es fehlt zu viel für die Punkteränge. Ich konnte mich auch nicht so gut an die leicht ändern Verhältnisse als im Training anpassen. Im Qualifying lief es bei mir besser und einfacher. Jetzt müssen wir wie immer alle Daten analysieren und im nächsten Rennen in Austin alles ein bisschen besser machen.»



ROBIN MULHAUSER KALEX, P20

Der seine zweite Moto2-Saison in Angriff nehmende französischsprachige Schweizer war mit seinem 20. Rang angesichts seines Trainingsrückstandes wegen einer Schulteroperation im Winter einigermaßen zufrieden. «Mein persönliches Ziel ist es, alle Rennen zwischen dem zehnten und 20. Rang – und natürlich möglichst oft in den Punkterängen – zu beenden. Dieses Ziel habe ich heute knapp erreicht. Aber ich weiß, dass vor mir einiges Geschirr zu Bruch gegangen ist. Trotzdem bin ich mit meinem Rennen zufrieden. Ich bin regelmäßig eine ganze Sekunde schneller gefahren als im Training. Der Poker meines Cheftechnikers Didier Langouët – eine wesentlich härtere Abstimmung des Hecks – hat sich bezahlt gemacht. Meine im Winter operierte Schulter hat den Rennstress gut überstanden, und angesichts der technischen Probleme im Donnerstagstraining haben wir uns meiner Meinung nach nicht schlecht aus der Affäre gezogen.»



FLORIAN ALT SUTER, P21

«Der Start war super, ich habe einen guten Rhythmus gefunden», erklärte der letztjährige CEV-Moto2-Vizemeister und Moto2-WM-Rookie Florian Alt (Suter) nach seinem ersten GP. «Aber dann sind der Mulhauser, Shah, Warokorn und ein paar andere vorweg gefahren, und ich musste mein eigenes Rennen fahren. Na ja, ein 21. Platz ist für das erste Rennen nicht ganz so schlecht. Aber klar, der Rückstand von einer Minute und 15 Sekunden auf den Sieger ist schon viel, da wartet noch viel Arbeit auf uns. Katar ist keine einfache Strecke, aber in einigen Passagen sind wir verglichen mit alten Suter-Daten von Dominique Aegerter gar nicht mal so schlecht unterwegs. Aber in den richtig schwierigen Passagen hinken wir schon noch deutlich hinterher. Wir müssen einfach dran bleiben und in Austin versuchen, den Abstand weiter zu verringern. Jetzt müssen wir zuerst mal ein paar Tage abschalten und neue Energie tanken.»



JESKO RAFFIN KALEX, P22

«Na ja, die Platzierung auf Rang 22 ist sicher nicht optimal, aber ich habe mich immerhin während des gesamten Weekends konstant verbessert», sagte der Schweizer Moto2-Rookie und letztjährige CEV-Champion Jesko Raffin (18, Kalex) nach seinem ersten Moto2-GP 2015. «Für das Rennen haben wir noch einiges am Motorrad geändert, doch diese Maßnahmen haben am Ende nicht ganz das gebracht, was wir uns erhofft hatten. In der Anfangsphase habe ich gedacht, es liege nur an mir und ich müsse energischer zur Sache gehen, was ich dann auch getan habe. Aber wir haben da vielleicht auch nicht den ganz richtigen Weg eingeschlagen. Den 21. Platz habe ich nur um wenige Hundertstelsekunden an Florian Alt verloren. Aber es ist erst das erste Rennen der Saison, und 17 weitere stehen noch aus. Wenn ich so weitermache und mich ständig verbessere, werden die Klassierungen automatisch besser werden.»



Moto2

Mit einem Mann mehr



Kalex-Chef Alex Baumgärtel betreut mit seinen Leuten 22 Fahrer

Um die Aufgabe, in der Moto2 22 Teams beliefern zu müssen, hat Kalex seine Präsenz bei den Grands Prix um einen Mitarbeiter auf vier aufgestockt. Neben Konstrukteur Alex Baumgärtel, Logistikchef Klaus Hirsekorn und Techniker Michael Thier ist in diesem Jahr noch Matthias Kant hinzugekommen, der bislang in der Berechnung und der Simulation tätig war und nun an der Strecke in die Betreuung der Teams eingelernt wird.

Von den 22 Fahrern fahren zwölf mit dem 2015er-Paket, bei dem die Steifigkeiten, die

Aerodynamik und die Kühlung überarbeitet wurden, zehn Piloten – darunter auch Tom Lüthi und Dominique Aegerter – das 2014er-Paket.

«Es wird aber bald ein Upgrade geben», so Alex Baumgärtel. «Wir prüfen derzeit, wie viel Bedarf bei den Teams besteht, auf das 2015er-Material umzurüsten. Dann schauen wir, wie viele der vorhandenen 2015er-Teile für Sturzreparaturen gebraucht werden, dann lassen wir neues Material fertigen. Bei einem der ersten Europa-GPs sollten die Umrüstpakete geliefert werden können.» ♦ IP

NACHRICHTEN

Suter: Große Rückkehr für 2016

Moto2 Bei den zwei verbliebenen Fahrern Florian Alt und Zaqwan Zaidi hat Suter Racing Technology seinen Support an der Strecke reduziert. In Katar waren Reto Karren und Alessandro Giussani dabei, für die Übersee-Rennen wird der ehemalige Suter-Techniker Didier Lambert, der jetzt im Team von Zaidi arbeitet, sich um die Daten kümmern. Für das nächste Jahr hat Suter eine Rückkehr in Moto2 geplant. Giussani hat die Projektleitung, im Sommer sollen mehrere Teams die Neuentwicklungen testen.

Boscoscuro: «Zu 90 Prozent der Fahrer»

Moto2 Speed-up-Chef Luca Boscoscuro hat im Winter an Rahmen, Schwinge und Aerodynamik gearbeitet, die große Steigerung gegenüber 2014 schreibt er aber Sam Lowes zu. «Er kennt jetzt die Strecken, die Reifen und das Motorrad. Er macht zu 90% den Unterschied aus. Ich habe immer an ihn geglaubt.» ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Masbou vom Racing Team Germany (RTG) verteidigt seine Pole Position, Teamkollege McPhee stößt von Rang 5 auf 3 vor. Titelfeldkandidat Oliveira (von P8 gestartet) wird von Bagnaia (P4) von der Strecke gerempelt.

1. Runde: Antonelli führt vor Masbou, Brad Binder, McPhee, Viñales, Bagnaia, Quartararo, Locatelli und den Kiefer-Piloten Vázquez sowie Kent. Öttl folgt auf Platz 22.

2. Runde: Rookie Quartararo erstmals auf Rang 1, später aber Brad Binder in Front. Öttl auf Rang 18.

4. Runde: Mit Kent liegt wieder ein RGT-Pilot vorne.

7. Runde: Masbou hat sich auf Rang 1 zurückgekämpft.

9. Runde: Kiefer-Pilot Vázquez (von Position 10 gestartet) ist neuer Spitzenreiter. Kiefer-Pilot Ono stürzt (P12).

11. Runde: Wieder Kent auf P1.

12. Runde: Öttl auf Platz 14 und damit in den Punkterängen.

13. Runde: Polesetter Masbou nur noch auf Rang 9. Öttl stößt auf Position 13 vor.

14. Runde: Bagnaia auf P1.

15. Runde: Vázquez holt sich Rang 1 zurück.

16. Runde: Wieder Rookie Quartararo in Front.

17. Runde: Vázquez zurück auf P1. Masbou nur auf Rang 8. Aber die ersten neun Piloten trennen keine Sekunde!

18. Runde: Polesetter Masbou greift aus dem Windschatten an und siegt mit nur 0,027 Sekunden vor Bastianini und 0,142 vor Kent. Dahinter folgen gleich Vázquez (Kiefer) und McPhee (RTG). Öttl belegt P14 und holt Punkte. ♦ WHJ

Qualifying

1. Masbou	2:06,170
2. Viñales	2:06,237
3. Antonelli	2:06,245
4. Bagnaia	2:06,253
5. McPhee	2:06,254
6. Quartararo	2:06,293
7. Locatelli	2:06,323
8. Oliveira	2:06,378
9. Kent	2:06,426
10. Vázquez	2:06,465
11. Loi	2:06,551
12. Navarro	2:06,574
13. B. Binder	2:06,729
14. Hanika	2:06,815
15. Ono	2:06,829
16. Ajo	2:06,891
17. Fenati	2:07,099
18. Danilo	2:07,195
19. Gardner	2:07,235
20. D. Binder	2:07,250
21. Bastianini	2:07,308
22. Öttl	2:07,320
23. Tonucci	2:07,325
24. Guevara	2:07,387
25. Martin	2:07,459
26. Kornfeil	2:07,602
27. Rodrigo	2:08,035
28. Khairuddin	2:08,040
29. Migno	2:08,350
30. Ferrari	2:08,497
31. Suzuki	2:08,753
32. Herrera	2:09,431
33. Bezzecchi	2:09,757
34. Cresson	2:13,015

GRAND PRIX VON KATAR – Moto3 / Resultate

Losail (Q): 29. März 2015; 1. Lauf zur Weltmeisterschaft; 96,84 km über 18 Runden à 5,380 km; 34 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 23 Grad, Asphalt: 34 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Alexis Masbou (F)	Honda	18	38:25,424	2:06,631	25
2. Enea Bastianini (I)	Honda	18	+0,027	2:06,561	20
3. Danny Kent (GB)	Honda	18	+0,142	2:06,776	16
4. Efrén Vázquez (E)	Honda	18	+0,288	2:06,906	13
5. John McPhee (GB)	Honda	18	+0,693	2:06,883	11
6. Isaac Viñales (E)	Husqvarna	18	+0,765	2:06,906	10
7. Fabio Quartararo (F)	Honda	18	+0,772	2:06,828	9
8. Niccolò Antonelli (I)	Honda	18	+0,773	2:06,821	8
9. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	18	+0,909	2:06,938	7
10. Brad Binder (ZA)	KTM	18	+1,317	2:06,973	6
11. Andrea Locatelli (I)	Honda	18	+1,546	2:06,969	5
12. Jorge Navarro (E)	Honda	18	+1,608	2:06,918	4
13. John McPhee (GB)	KTM	18	+1,869	2:07,045	3
14. Philipp Öttl (D)	KTM	18	+2,504	2:06,962	2
15. Jorge Martin (E)	Mahindra	18	+5,119	2:07,011	1
16. Miguel Oliveira (P)	KTM	18	+6,814	2:06,641	–
17. Jakob Kornfeil (CZ)	KTM	18	+8,760	2:07,117	–
18. Juanfran Guevara (E)	Mahindra	18	+9,259	2:07,015	–
19. Darryn Binder (ZA)	Mahindra	18	+11,385	2:07,459	–
20. Jules Danilo (F)	Honda	18	+27,616	2:07,865	–
21. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	18	+29,071	2:08,626	–
22. Maria Herrera (E)	Husqvarna	18	+29,266	2:08,303	–
23. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	18	+29,436	2:08,113	–
24. Andrea Migno (I)	KTM	18	+29,485	2:08,693	–
25. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	18	+29,770	2:08,229	–
26. Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	18	+46,295	2:08,807	–
27. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	18	+46,406	2:08,253	–
28. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	18	+1:04,409	2:08,081	–
29. Loris Cresson (B)	KTM	18	+1:40,606	2:11,985	–

Nicht klassiert:

– Romano Fenati (I)	KTM	17	+1 Rdn.	2:07,705	–
– Livio Loi (B)	Honda	10	+8 Rdn.	2:07,184	–
– Hiroki Ono (J)	Honda	8	+10 Rdn.	2:07,266	–
– Remy Gardner (AUS)	Mahindra	8	+10 Rdn.	2:07,740	–
– Niklas Ajo (FIN)	KTM	1	+17 Rdn.	–	–

Durchschnittstempo des Siegers: 151,2 km/h

Schnellste Runde: Bastianini, Runde 3 in 2:06,561 min (=153,0 km/h)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Masbou	25
2. Bastianini	20
3. Kent	16
4. Vázquez	13
5. McPhee	11
6. Viñales	10
7. Quartararo	9
8. Antonelli	8
9. Bagnaia	7
10. B. Binder	6
11. Locatelli	5
12. Navarro	4
13. Hanika	3

14. Öttl	2
15. Martin	1

WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	25
2. Husqvarna	10
3. Mahindra	7
4. KTM	6



Ein Auftakt nach Mass: Teamchef Heidolf mit dem Siegerpokal

Grand Prix von Katar - Moto3

Deutsche Teams
vornweg

Beim Nachrennen in Katar glänzten die deutschen Teams. Beim WM-Start der Moto3 rangierten in den Top 5 gleich vier Piloten vom Racing Team Germany und von der Kiefer-Truppe.

Es war ein Paukenschlag zum Saisonstart: Mit dem Franzosen Alexis Masbou gewann ein Fahrer vom Racing Team Germany (RTG) den Grand Prix von Katar, und mit dem Briten Danny Kent belegte ein Pilot der Leopard-Kiefer-Mannschaft den dritten Podestplatz. Dazu kamen noch Rang 4 beziehungsweise 5 für Efrén Vázquez (E/Kiefer) und John McPhee (GB/RTG). «Das ist ein Auftakt nach Maß», jubelte Dirk Heidolf, der Chef vom Racing Team Germany. «Einfach megagenial. Ich bin sprachlos.» Heidolf und seine Mannschaft schleichen sich immer mehr in die erste Reihe: Schon letztes Jahr siegte das Team zweimal (in Indianapolis/USA und in Sepang/MAL).

Ein Comeback an der Spitze gab hingegen das Kiefer-Team. Nach zuletzt zwei punktelosen Moto3-Jahren atmete Teammanager Stefan Kiefer erst mal auf. Der größte Erfolg des Teams scheint schon ewig zurück: 2011 holte man mit dem heutigen MotoGP-Piloten Stefan Bradl den Titel in der Moto2-WM. «Das macht uns sehr glücklich, dass wir gleich beim ersten Rennen einen Fahrer auf dem Podest haben», meinte Stefan

Kiefer nach dem gelungenen Moto3-Saisonstart. Erst Mitte März hatten die Kiefers ihren neuen Sponsor Leopard präsentiert, hinter welchem der reiche Italiener Flavio Beccia steckt.

Viel Routine auf den Bikes

Der Erfolg der deutschen Teams war zweifellos auch ein Verdienst der Fahrer. Premiersieger Masbou (seit 2003 in der WM) und McPhee (seit 2010) vom Racing Team Germany sowie Kent (seit 2010/bisher 2 Siege) und Vázquez (seit 2007/1 Sieg) von der Kiefer-Truppe gehören alle zur Spitze der diesjährigen Moto3-WM. «Aber planen kann man so einen Sieg in dieser engen Klasse nicht», meinte Masbou nach seinem ersten GP-Triumph. «Schöne die Reifen», hatte Heidolf dem Franzosen mit auf den Weg gegeben. Von der Pole Position gestartet – auch das eine Masbou-Premiere –, fiel er während des Rennens fast aus den Top 10.

Trotz des Erfolges hat Heidolf noch keine Titelträume: «Wir nehmen einen Schritt nach dem anderen.» Gut so, denn die Konkurrenz ist für die beiden deutschen Teams groß. Mit Miguel Oliveira blieb ein Titelkandidat beim WM-Auftakt weit zurück (angerempelt nach dem Start), und der französische WM-Neuling Fabio Quartararo, letztes Jahr mit 9 Siegen bei 11 Rennen souveräner Spanischer Moto3-Champion, mischte die Spitze schon stinkfroh auf. ♦ WHJ/IP

Philipp Öttl

Kleiner Trost



Liegt auf Kurs: Öttl holte beim WM-Auftakt erste Punkte

Der Deutsche Philipp Öttl holte beim Auftakt der Moto3-WM in Katar gleich erste Punkte – und beendete damit eine lange Durststrecke.

Der 14. Rang und die zwei ersten WM-Punkte bei Saisonstart in Losail war ein versöhnliches Resultat für Öttl. Der 18-jährige KTM-Pilot hatte sich während der 18 Runden des Moto3-Rennens stetig von Startposition 22 nach vorne gearbeitet. «Es war eine echte Freude, zu fahren», erklärte Öttl nach seinem Einstand. «Die Kämpfe im Pulk waren sehr anstrengend. Vor den Kurven wurde teilweise früher gebremst als an den Trainingstagen zuvor. Das war ein bisschen komisch. Aber alles in allem ein guter Anfang.»

Und wie: Nach vorne hätte es nicht gereicht, meinte Öttl, «da fahren die Besten der Welt». Dabei fehlten dem Deutschen am Ende nur zweieinhalb Sekunden auf Sieger Alexis Masbou. «So nah dran an der Spitze – und nur Rang

14. Ein kleiner Trost», lachte Vater Peter Öttl, der fünffache Grand-Prix-Sieger. «Aber so nah war Philipp nach einem GP noch nie am Sieger dran. Hut ab, er ist wieder dabei!»

Philipp Öttl beendete eine lange Durststrecke. Seine letzten WM-Punkte hatte er vergangenes Jahr, Mitte Juli, bei seinem Heimrennen auf dem Sachsenring geholt, damals auf Platz 12. Danach blieb er bei neun aufeinanderfolgenden WM-Läufen punktelos. «Ich wusste noch während der Wintertests nicht recht, wo genau ich stehe», gestand der Deutsche seine Aussichten für die neue Moto3-Saison.

Ganze Arbeit leistete in Katar auch die Truppe vom Team Schedl Racing um Cheftechniker Stefan Kirsch. Rang 22 in der Qualifikation war das Ergebnis eines «unerklärlichen Problems», wie Philipp Öttl sagte. Bis zum Rennen war dieses aussortiert. «Danach konnte der Junge die gleichen Zeiten fahren wie die Spitze», sagte Papa Peter. «Er fühlt sich wohl auf dem Bike.» ♦ WHJ/IP

NACHRICHTEN
Mit halbem 2014er-Bike zum Sieg

Moto3 Das Racing Team Germany hat kein neues 2015er-Paket bei Honda bestellt, sondern verwendet die 2014er-Fahrerwerke mit neuen Motoren weiter. «Das Reglement erlaubt uns, die Teile aller Varianten aus dem Vorjahr zu benutzen», verrät Teamchef Dirk Heidolf. «Beim 2015er-Material können nur die homologierten Teile verwendet werden. Da sowohl unser Team als auch Neuzugang Alexis Masbou mit den 2014er-Sachen gut zurechtkamen, denken wir, dass wir da sehr konkurrenzfähige Kombinationen zusammenstellen können.» Den Beweis erbrachte Masbou, als er die Honda auf die Pole Position stellte und dann das Rennen gewann.

Struktur für Öttl und Alt geschaffen

Moto2/Moto3 Terrell Thien, der nach der Auflösung des Interwetten-Teams mit Philipp Öttl weitermacht, hat über den Winter viel gearbeitet. «Wir haben die Teamstruktur des letztjährigen Moto3-Teams komplett übernehmen können», freut sich Thien. «Wir haben alle Mechaniker dabei.» Thien hat in Wuppertal mit zwei Kollegen, die einen großen Maschinenpark betreiben, eine neue Firma gegründet, die auch Florian Alt managt. «Wir haben mit Philipp über den Winter viel arbeiten können, er ist sehr erwachsen geworden und arbeitet sehr konzentriert. Florian Alt hat letztes Jahr in der Spanischen Meisterschaft sein Talent bewiesen. Bei den verregneten Tests geht der Abstand zur Spitze, den er noch hat, in Ordnung.» ♦ IP

KOMPAKT

Moto3 Die Spanierin Ana Carrasco, die sich bei den Jerez-Tests das linke Schlüsselbein gebrochen hat, kam nach Katar, erhielt von den Ärzten aber keine Starterlaubnis. In Austin hofft sie wieder fit zu sein.

Asia Talent Cup Ganze 43 Tausendstel trennten die ersten vier im Ziel des ersten Rennens, das der Japaner Takuma Kunimine gewann. Das zweite Rennen entschied der Indonesier Andi Izhidar für sich, die Meisterschaft führt der Japaner Ayumu Sasaki. ♦ IP



Enger Spitzenkampf: Masbou mit Binder und Vázquez (vorne, v.l.)



Oliveira: Nur hinterherfahren



Kiefer-Erfolg: Platz 3 für Kent

Moto3

Großes Boxengelage

Da das Kiefer Racing Team dieses Jahr auf drei Fahrer aufgestockt wurde, geht es in der Box bei den Rennen sehr eng zu. «Es ist ein kompletter Neuanfang», bestätigt Teamchef Stefan Kiefer. «Für die drei Fahrer waren natürlich auch eine Menge neuer Mitarbeiter nötig. Für die Kürze der Zeit seit dem 8. Februar, seit die neuen Motorräder gekommen sind, haben wir uns in der Enge ganz gut zusammen eingelebt. Dafür sind wir damit, wie die Tests und auch hier das Wochenende gelaufen ist, ganz zufrieden.»

Der 22-jährige Japaner Hiroki Ono, der neben den beiden bereits ausgewiesenen Spitzenpiloten Danny Kent und Efrén Vázquez als Nachwuchsmann

aufgebaut werden sollte, hat auch Kiefer überrascht. «Wir wären schon zufrieden, wenn er in Richtung Punkte fährt. Aber er war schon bei den Jerez-Tests auf Platz acht. Bei ihm scheint viel Potenzial da zu sein.» ♦ IP



Kiefer: Ein Blick in die Box

Endurance-WM

Hattrick in Suzuka?

Von MARKUS LEHNER

In einem Team mit dem zweifachen MotoGP-Weltmeister Casey Stoner zu fahren, stellt jeden Piloten unter Druck. Michael van der Mark will dies nutzen und seinen dritten Sieg in Folge bei den 8 Stunden von Suzuka erringen.

Pata-Honda-Pilot Michael van der Mark, der in den beiden letzten Jahren das prestigeträchtige 8-Stunden-Rennen von Suzuka gemeinsam mit Takumi Takahashi gewonnen hat, fiebert der diesjährigen Aufgabe mit besonderem Ehrgeiz entgegen. Das Team wird durch den zweifachen MotoGP-Weltmeister Casey Stoner verstärkt (s. S. 23) und hat damit beste Chancen, seinen Sieg aus dem Vorjahr zu verteidigen.

Van der Mark ist sich der Ehre, aber auch der Pflichten bewusst. «Dieses Rennen ist für die japanischen Fans und Hersteller sehr wichtig. Es ist noch immer eines der wichtigsten Rennen der Saison. Viele Fah-



Michael van der Mark: Suzuka-Sieg Nr. 3 mit Casey Stoner?

rer wollen dort fahren, nur wenige bekommen die Möglichkeit. Mit Casey Stoner zu fahren ist dazu noch etwas Besonderes. Das Rennen ist für Honda sehr wichtig, so werde ich alles geben, damit wir es zum dritten Mal in Folge gewinnen können», so der Supersport-Weltmeister von 2014. «Der Zeitplan ist natürlich mit all den Testfahrten sehr straff, dazu fahren wir in der Woche zuvor mit der

Superbike-WM in Laguna Seca. Das Bike unterscheidet sich stark von der Honda CBR 100 RR, die ich in der Superbike-WM fahre, es wird aber kein großes Problem sein, mich umzustellen. Ich habe die letzten beiden Jahre mit diesem großartigen Team wirklich fantastische Rennen erlebt. Es wäre wirklich schön und etwas ganz Besonderes, den Hattrick an Sigen in Suzuka zu erreichen.» ♦

IDM Superbike

2 Paar Schuhe

Superbike-Neuzugang Luca Grünwald hat mit der Kawasaki eigentlich ein volles Testprogramm, kehrt in Italien aber vorübergehend auf einen kleinen KTM-Einzyylinder zurück.

Der 20-jährige Grünwald ist diese Woche als Instruktor für den ADAC Junior Cup powered by KTM in Maggione verpflichtet worden. Gründonnerstag allerdings reist er weiter, um südlich vom Gardasee auf einer kleinen Strecke sein Superbike zu testen: «Ich kenne den Kurs bisher nur von der Landkarte. Er ist etwa 3,5 Kilometer lang und ziemlich eng. Ich treffe mich dort mit Chefmechaniker Kurt Stückle und weiteren Helfern des Weber-Diener-Team. Es wird aber nur eine kleine Truppe werden.»

Pirelli-Tests im Vordergrund

Es sind zwei Testtage angesetzt. «Ich muss mich vor allem auf die Pirelli-Reifen einschließen.» Seine Teilnahme an den Pirelli-Tests, wo vor zwei Wochen ein Teil seiner Konkurrenten trainierte, hatte Grünwald sausen lassen. «Das war alles zu kurzfristig für uns», erzählt der



Im Stress: Luca Grünwald

Bayer. «Wir haben erst knapp zuvor entschieden, dass ich mit Pirelli-Reifen fahre. Ich war erst mit Dunlop im Gespräch. Vom Termin her wurde uns das mit dem Pirelli-Test alles zu eng, da wir auch schon im Februar in Spanien waren, wo das erste Roll-out stattfand.»

Für Grünwald ist der Schritt von der Moto3-WM auf die Superbike-Kawasaki eine große Umstellung. «Leistung und Gewicht sind völlig anders. Ich habe anfangs gedacht, ich wäre schneller gefahren, als ich wirklich gewesen bin. Mit großartigen Zeiten kann ich jetzt nicht aufwarten, da es bei unserem Test ziemlich kalt war.» ♦ AWI

Straßen-SM

Drei Titel in Folge?

Nach 2013 und 2014 will Lorenz Sennhauser (36, BMW) 2015 in der Superstock-1000-Klasse seinen dritten nationalen Meistertitel in Folge holen. Der Hattrick ist das erklärte Ziel Sennhausers, der seit 10 Jahren für das ASR-Team von Adi Schwegler fährt: «Wir fahren 2015 das vierte Jahr für BMW. Die neue S 1000 RR haben wir in Cartagena getestet, das Bike fühlt sich sehr gut an. Meine Hauptgegner werden wohl Kawasaki-Pilot Tiziano Amicucci und der aufgestiegene Superstock-600-Meister Bryan Leu mit der neuen Yamaha R1 werden.»

Die Schweizer Strassenmeisterschaft findet wie 2014 im Rahmen der Trackdays von Valentinos motorsports statt. Meisterschaftsstatus besitzen nur die beiden Kategorien Superstock 1000 und Superstock 600, pro Event gibt es zwei gewertete Rennläufe.

Die Daten: 24.–26. April: Lédenon/F; 29.–31. Mai: Slovakiaring 1/SK; 12.–14. Juni: Magny-Cours/F; 31. Juli–2. August: Dijon 1/F; 28.–30. August: Dijon 2/F; 25.–27. September: Slovakiaring 2 (SK) ♦ ML

NACHRICHTEN

Forés als Ersatz für Giugliano

Superbike-WM Nachdem Troy Bayliss in Thailand seinen endgültigen Rücktritt bekannt gegeben hat und Ducati-Werkspilot Davide Giugliano wegen seiner gebrochenen Rückenwirbel auch für die WM-Runden in Aragón und Assen ausfällt, hat Ducati für diese beiden Wochenenden IDM-Champ Xavi Forés genannt. Giugliano kann in dieser Woche das leichte Training wieder aufnehmen und wird voraussichtlich in Imola am zweiten Mai-Wochenende wieder in die Superbike-WM zurückkehren.

Neuer Partner für Serie und Fahrer

Superbike IDM Comedy Central, einziger Comedy-Sender im deutschen Free-TV, wird neuer Serienpartner der Superbike-IDM und Sponsor der Superstock-1000-Fahrer Johannes Hoffmann und Mark Albrecht. Sie starten als Comedy Central Racing Team im South-Park-Design. ♦ IP/AWI

KOMPAKT

»» **SUPERBIKE IDM** Der letzte Termin im Rennkalender steht fest. Die bisherige Lücke füllt vom 3. bis 5. Juli der Hungaroring in Ungarn. Ursprünglich sollte es einen weiteren Event in Hockenheim geben, aber nach den gescheiterten Verhandlungen mit Formel-1-Promoter Bernie Ecclestone für den Deutschland Grand Prix folgte auch die Absage an die IDM.

»» **IDM Moto3 Standard** Der 17-jährige Philipp Freitag hat in Val de Vienne einen weiteren Moto3-Test unternommen. In fünf Tagen konnte er sein Tempo deutlich steigern. Wie beim ersten Roll-out in Hockenheim fiel der Reifenverschleiß wieder sehr gering aus, wozu der runde Fahrstil beiträgt, den sich Freitag in den zwei Jahren im European Honda Moriawaki 250 Junior Cup aneignete.

»» **IDM Superbike** Das HRP Holzhauser Team will mit Fahrer Jan Halbach beim Freudenberg-Training im April auf dem Lausitzring mitfahren. ♦ AWI

IDM Moto3 / Superstock 1000

Hilfe aus Fremdlager

Das sächsische Freudenberg-Team testete mit den Moto3-Fahrern Matthias Meggle, Tim Georgi und Jonas Geitner vier Tage lang in Spanien. Zum Gespann zählte ebenfalls der österreichische Yamaha-R6-Dunlop-Cup-Sieger von 2014, Lukas Trautmann, der in die Superstock-1000-Klasse aufgestiegen ist. Für ihn haben die Freudenbergs eine nagelneue Yamaha YZF-R1M aufgebaut, die unter anderem mit Aufklebern von Michael Galinskis Firma MGM gespickt ist.

Carsten Freudenberg erklärt: «Der Yamaha-SBK-Teamchef Galinski unterstützt uns mit

Ersatzteilen, gibt uns Tipps und wir dürfen auf Daten zurückgreifen.»

Geitner mit GP-Moto3 vorn

Für den 9./10. April haben die Freudenbergs den Lausitzring gemietet und werden mit etwa 15 weiteren Fahrern trainieren. Teamfahrer Georgi, Gewinner des ADAC Junior Cup 2014, war in Valencia auf dem Moto3-Standard-Bike einen Tick schneller als Kollege Meggle. Geitner fuhr in der GP-Variante allen davon und kam auch auf die Zeiten, die er 2014 in der Spanischen Meisterschaft vorgelegt hatte. ♦ AWI



Ex-Yamaha-Cup-Überflieger Trautmann bekommt MGM-Hilfe

Grenzenlose Begeisterung in Argentinien: MXGP-Sieger Max Nagl (12, Mitte) wurde zum Andenheld



Motocross-GP Neuquen

Max zum Zweiten

Von ALEX HODGKINSON

Nach seinem zweiten Sieg des Jahres beim Übersee-Grand-Prix in Argentinien reist Max Nagl in drei Wochen als MXGP-WM-Zweiter zum ersten europäischen GP 2015.

Der erste GP in Argentinien seit 21 Jahren war trotz seines abgelegenen Standortes im Schatten der Anden ein riesiger Erfolg: Die Region um Villa La Angostura ist mit Tourismus, Käse- und Schokolade-Produktion zu Recht als «argentinische Schweiz» bekannt, und der Enthusiasmus der südamerikanischen Fans war mit fast 10.000 Kartenvorbestellungen und ausgebuchten Hotels im Umkreis von 100 Kilometern deutlich zu erkennen. Das permanente Bewässerungssystem der Strecke untermauert die dauerhafte Ab-

sicht von Fremdenverkehrsamt und Politikern.

Der deutsche GP-Solist Max Nagl: «Ich bin im Training nicht gut mit der Strecke zurechtgekommen, aber wir haben über Nacht die Einstellung des Fahrwerkes geändert, und ich hatte schon während der Qualifikation die Spuren von Cairoli und Villopoto beobachtet.»

Max Nagls Startplatz geklaut

Allerdings war Max sauer auf Toni Cairoli: «Er hat den Startplatz, den ich für den ersten Lauf vorbereitet hatte, genommen. So was tut man nicht! Nachdem ich in der Startrunde mit Van Horebeek in der Luft kollidiert war, war ich außerhalb der Top 10, aber der Speed war da, und ich konnte schon nach sieben Runden Platz 3 von Ryan Villopoto übernehmen.»

Der US-Meister zeigte erneut, dass er viel im WM-Geschäft lernen muss. Er wollte gleich

nach dem Start mit der Brechstange an die Spitze fahren; auf den Vollgas-Strecken in seiner Heimat ist das gefragt, aber auf den anspruchsvollen WM-Kursen ist Strategie gefragt.

Nach fünf Runden im 1:48er-Bereich fuhr der ermüdete Amerikaner nur 1:50er-Runden und kam als abgeschlagener Vierter im Ziel an.

Mit einem Laufsieg baute Clément Desalle seine WM-Führung aus, aber das Punktemaximum war ihm erst in der letzten Runde sicher, nachdem Cairoli gestürzt war.

Ab Arco mit neuer Husqvarna

Desalle schien auf dem Weg zu einem Doppelsieg zu sein, als er im zweiten Lauf erneut die Führung übernahm, aber Nagl war eine Klasse für sich. Der Husqvarna-Leader konnte als Einziger dauerhaft Rundenzeiten im 1:50er-Bereich fahren und hatte nur eine Sorge: «Ich habe

fünf Sekunden vor dem Start den Motor abgewürgt, aber zum Glück haben wir einen E-Starter.» Es war wahrscheinlich der letzte GP auf der aktuellen Husqvarna für Nagl: «Seit unserer Rückkehr aus Thailand haben wir mit der 450er für 2016 getestet, und ich rechne damit, dass wir in drei Wochen in Arco di Trento damit antreten.»

Allerdings bringt der Wechsel viel Neues: «Eigentlich alles neu. Wir behalten das Karbon-Heck, aber Motor und Fahrwerk sind komplett neu, und das ganze Motorrad ist viel niedriger. Es kommt mir vor wie ein Pitbike im Vergleich.»

In der MX2 blieb Jeffrey Herlings WM-Leader, aber Dylan Ferrandis kam mit seinem ersten GP-Sieg auf Gleichstand mit dem Niederländer, nachdem der KTM-Fahrer schon in der Startrunde zum ersten Lauf böse gestürzt war: «Ich musste

einem anderen Fahrer ausweichen, und mein Teamkollege Pauls Jonass hat mein Hinterrad touchiert. Ich kam mit dem Schrecken davon und wollte weiterfahren, aber der Lenker war gebrochen und das Gas-kabel hing runter.»

Erstes WM-Podium für Seewer

Jonass blieb im Sattel und holte sich für drei Runden von Ferrandis die Führung, bevor der Franzose sich als stärker erwies und den Laufsieg feiern konnte. Herlings dominierte Lauf 2 vom Start weg, mit Abstand gefolgt von Jonass. Aber Ferrandis konnte nach einem Sturz in der zweiten Runde den Letten fünf Runden vor Schluss einholen. Mit Platz 5 in seinen beiden Läufen sicherte sich Jeremy Seewer Rang 3 in der Tageswertung und gewann seinen ersten WM-Pokal: «Toll. Ich wusste, dass der Speed in diesem Jahr da ist.» ♦



Das Unheil nimmt seinen Lauf: Herlings (ganz vorn) wird von Teamkollege Jonass torpediert



MX2-Sieg: Dylan Ferrandis

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / Resultate MXGP

Neuquen/ARG: 29. März 2015, 3. WM-Lauf, Wetter: wolkig, 22 Grad

1. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet; 18 Runden à 1,550 km = 27,90 km
 1. Clément Desalle (B/Suzuki), 18 Runden in 34:34,509 min (= 48,416 km/h)
 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 10,650 sec zurück
 3. Max Nagl (D/Husqvarna), 11,673 sec zurück
 4. Ryan Villopoto (USA/Kawasaki); 5. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 6. Gautier Paulin (F/Kawasaki); 7. Christophe Charlier (F/Honda); 8. Romain Febvre (F/Yamaha); 9. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 10. Davide Guarneri (I/TM); 11. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 12. Ken de Dycker (B/KTM); 13. Steven Frossard (F/KTM); 14. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 15. Shaun Simpson (GB/KTM); 16. Nathan Watson (GB/Husqvarna); 17. Tyla Rattray (ZA/Kawasaki); 18. Filip Bengtsson (S/Honda); 19. Jose Butron (E/KTM); 20. David Philippaerts (I/Yamaha); 21. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 1 Runde zurück; 22. Alessandro Lupino (I/Honda); 23. Kei Yamamoto (J/Honda)
Schnellste Runde: Cairoli, KTM, in 1:47,052 min (= 52,124 km/h)

2. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 18 Runden à 1,550 km = 27,90 km
 1. Max Nagl (D/Husqvarna), 18 Runden in 35:07,730 min (= 47,105 km/h)
 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 2,273 sec zurück
 3. Clément Desalle (B/Suzuki), 3,673 sec zurück
 4. Ryan Villopoto (USA/Kawasaki); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Romain Febvre (F/Yamaha); 7. Gautier Paulin (F/Kawasaki); 8. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 9. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 10. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 11. Ken de Dycker (B/KTM); 12. Davide Guarneri (I/TM); 13. Steven Frossard (F/KTM); 14. Nathan Watson (GB/Husqvarna); 15. David Philippaerts (I/Yamaha); 16. Christophe Charlier (F/Honda); 17. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 18. Shaun Simpson (GB/KTM); 19. Jose Butron (E/KTM); 20. Tyla Rattray (RSA/Kawasaki); 21. Rui Goncalves (P/Husqvarna); 22. Alessandro Lupino (I/Honda); 23. Kei Yamamoto (J/Honda)
Schnellste Runde: Nagl, Husqvarna, in 1:49,159 min (= 51,941 km/h)
Nächstes Rennen: 19. April 2015, Arco di Trento/1 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP

1. Desalle	133
2. Nagl	123
3. Cairoli	123
4. Villopoto	106
5. Paulin	96
6. Febvre	95
7. Bobryshev	72
8. Waters	62
9. van Horebeek	60
10. Strijbos	55

WM-Stand Hersteller MXGP

1. Suzuki	133
2. Husqvarna	127
3. KTM	123
4. Kawasaki	106
5. Yamaha	99
6. Honda	97
7. TM	48

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / Resultate MX2

Neuquen/ARG: 29. März 2015, 3. WM-Lauf, Wetter: wolkig, 22 Grad

1. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet; 18 Runden à 1,550 km = 27,90 km
 1. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 18 Runden in 34:43,016 min (= 48,219 km/h)
 2. Pauls Jonass (LV/KTM), 7,336 sec zurück
 3. Max Anstie (GB/Kawasaki), 12,925 sec zurück
 4. Julien Lieber (B/Yamaha); 5. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 6. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 7. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 8. Benoît Paturel (F/Yamaha); 9. Brent van Doninck (B/Yamaha); 10. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna); 11. Adam Sterry (GB/KTM); 12. Tim Gajser (SLO/Honda); 13. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 14. Petar Petrov (BG/KTM); 15. Brian Bogers (NL/KTM); 16. Ben Watson (GB/KTM); 17. Anton Lundgren (S/Husqvarna); 18. Roberts Justs (LV/KTM); 19. David Herbretau (F/Kawasaki); 1 Runde zurück; 20. Viacheslav Golovkin (RUS/KTM); 21. Nahuel Kriger (ARG/Suzuki); 22. Christopher Valente (CH/Husqvarna); 23. Juan Pablo Luzzardi (ARG/Honda)
Schnellste Runde: Jonass, KTM, in 1:46,995 min (= 52,152 km/h)

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 18 Runden à 1,550 km = 27,90 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 18 Runden in 35:11,306 in (= 47,572 km/h)
 2. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 20,036 sec zurück
 3. Pauls Jonass (LAT/KTM), 24,396 sec zurück
 4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 6. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna); 7. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 8. Brian Bogers (NL/KTM); 9. Ivo Monticelli (I/KTM); 10. Jens Getteman (B/Honda); 11. Adam Sterry (GB/KTM); 12. Petar Petrov (BG/KTM); 13. Ben Watson (GB/KTM); 14. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 15. Roberts Justs (LV/KTM); 1 Runde zurück; 16. Anton Lundgren (S/Husqvarna); 17. David Herbretau (F/Kawasaki); 18. Benoît Paturel (F/Yamaha); 19. Viacheslav Golovkin (RUS/KTM); 20. Juan Pablo Luzzardi (ARG/Honda); 21. Nahuel Kriger (ARG/Suzuki); 22. Max Anstie (GB/Kawasaki); 23. Artem Guryev (RUS/KTM)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:49,593 min (= 50,916 km/h)
Nächstes Rennen: 19. April 2015, Arco di Trento/1 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2

1. Herlings	125
2. Ferrandis	125
3. Jonass	112
4. Tonkov	82
5. Covington	81
6. Lieber	80
7. Gajser	79
8. Guillod (CH)	73
9. Seewer (CH)	70
29. Valente (CH)	4

WM-Stand Hersteller MX2

1. KTM	147
2. Kawasaki	125
3. Yamaha	98
4. Honda	88
5. Husqvarna	82
6. Suzuki	70

Supercross-WM St. Louis

Alle Gegner sind weg

Von THOMAS SCHIFFNER

KTM-Pilot Ryan Dungey holte in St. Louis überlegen seinen 6. Saisonsieg und kann bereits beim nächsten Rennen in Houston vorzeitig Weltmeister werden.

Nachdem Ken Roczen schon seit dem 10. Rennen in Daytona verletzt pausieren muss, war in Missouri auch der Tabellenzweite Trey Canard nicht mehr dabei: Der Hondapilot hat sich beim Sturz in Detroit einen Arm gebrochen und fällt für den Rest der Saison aus. Eli Tomac als Ryan Dungeys letzter verbliebener Titelkonkurrent hätte in St. Louis gewinnen müssen, um seine Chancen zu bewahren.

Schon in Houston Weltmeister?

Doch Dungey startete im Finale als Zweiter und gab die in der zweiten Kurve errungene Führung nicht mehr ab. Tomac verpasste den Start, musste durch das ganze Feld hindurch und

querte den Zielsprung vier Sekunden nach Dungey.

«Nach einem guten Start war ich in der Lage, mich auf die ersten Runden zu fokussieren und war dann auf den Sieg konzentriert. Das Team hat mir ein unglaubliches Bike für die Saison gebaut», bemerkte Dungey.

Hondapilot Cole Seely verfehlte nach zwei Rennen auf dem Podium Platz 3 diesmal nur um vier Sekunden hinter Husqvarna-Mann Jason Anderson. Da Canard nicht mehr fährt, kann Seely WM-Rang 3 (6 Punkte Rückstand) schon beim nächsten Lauf besetzen.

Wenn Ryan Dungey am 11. April in Texas hinter Tomac als Zweiter ins Ziel kommt, hat er den Titel bereits drei Läufe vor dem Ende sicher.

In der 250-ccm-Ostküstenserie landete KTM-Kollege Marvin Musquin seinen fünften Saisonsieg vor Jeremy Martin. Justin Bogle wurde nur Vierter und hat zwei Rennen vor Schluss stolze 20 Punkte Rückstand auf den Franzosen. ♦



Ryan Dungey kann den Titel schon beim nächsten Rennen holen

SUPERCROSS-WM / Resultate

St. Louis/USA: 28. März, 13. WM-Lauf

Finale: 1. Ryan Dungey, KTM; 2. Eli Tomac, Honda; 3. Jason Anderson, Husqvarna; 4. Cole Seely, Honda; 5. Weston Peick, Yamaha; 6. Joshua Grant, Kawasaki; 7. Davi Millsaps, Kawasaki (alle USA); 8. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 9. Broc Tickle, Suzuki; 10. Blake Baggett, Suzuki; 11. Kyle Chisholm, Kawasaki; 12. Nick Wey, Kawasaki; 13. Phillip Nicoletti, Yamaha; 14. Nicholas Schmidt, Suzuki; 15. Ben Lamay, Husqvarna; 15. Adam Enticknap, Honda; 17. Tony Archer, Kawasaki; 18. Justin Brayton, KTM; 19. Kilian Rusk, Yamaha; 20. Ronnie Stewart, Suzuki; 21. Kyle Partridge, Honda; 22. Andrew Short, KTM (alle USA)
Stand nach 13 Läufen: 1. Dungey, 296 Punkte; 2. Tomac 216; 3. Canard 204; 4. Seely 198; 5. Reed 183; 6. Anderson 165; 7. Baggett 165; 8. Ken Roczen (D), Suzuki 156; 9. Tickle 146; 10. Short 137; 11. Millsaps 133; 12. Grant 110; 13. Peick 108; 14. Jacob Weimer 74; 15. Chisholm 73; 16. Justin Barcia, Yamaha, 71

Nächstes Rennen: 11. April, Houston/USA

Internet: www.amasupercross.com

NACHRICHTEN

Strijbos startet erst in Valkenswaard

MXGP Kevin Strijbos ließ sich am vergangenen Mittwoch an seiner rechten Hand operieren. Der Belgier leidet seit Februar an einer Sehnenentzündung des Intersektionskanals. Er darf voraussichtlich erst nach drei Wochen auf dem Motorrad trainieren und rechnet mit seiner Rückkehr in Valkenswaard (26. April).

Höllbacher in Jerez auf WM-Podium

Supermoto-WM Der Finne Mauno Hermunen landete beim WM-Auftakt in Jerez/E einen Doppelsieg. Der TM-Pilot gewann vor Weltmeister Thomas Chareyre (TM) bzw. Hondapilot Ivan Lazzarini. Der Österreicher Lukas Höllbacher (Husqvarna) fuhr auf den 3. Podestrang! Der Deutsche Marc Reiner Schmidt (TM) gewann beide S2-EM-Läufe.

Rinaldo gewinnt auch Heim-Contest

FMX-WM Wie in Krakau gewann der Franzose David Rinaldo auch das Heim-Event in Tours. Er setzte sich im Finale gegen den spanischen WM-Leader Maikel Melero durch. Dritter wurde der japanische Newcomer Taka Higashino. Melero hat nur noch zwei Punkte Vorsprung auf Rinaldo. ♦ AH/TS

KOMPAKT

»» **Speedway** Dänemark (Nicki Pedersen/N.K. Iversen) gewann in Torun/PL den 1. Lauf zum Best Pairs Cup im Finale mit 5:1 gegen Polen. Australier (Holder/Doyle) scheiterte im Semifinale an Polen und wurde Dritter.

»» **CrossCountry** Mit einem Tagessieg begann Rallye-Weltmeister Marc Coma seine Titelverteidigung beim WM-Auftakt in Abu Dhabi. Ex-Weltmeister Paolo Goncalves wurde Dritter. Die «Desert Challenge» geht noch bis Freitag.

»» **Speedway** Erik Riss und Kevin Wölbert fuhren für Edinburgh in Glasgow ihr erstes Saisonrennen: Bei Rennabbruch hatte Wölbert 6 Punkte; Riss wurde nach zwei Stürzen verletzt ausgewechselt. ♦ TS/RP

**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

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

BMW

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



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

Neu: M4/M3 382 kW/520 PS und 710 Nm
inkl. Vmax. Nur Software, kein Modul! M5
F10 551 kW/750 PS 900 Nm Vmax, X6M/
X5M 529 kW/720 PS 1000 Nm! 550i (F10/
F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax. E-
Modelle 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450
PS, M5/M6 V10 406 kW/553 PS, 330 km/h
Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i
201 kW/274 PS. Vmax u. Leistungskits für
alle BMW/MINI. wintertuning.de H

Cobra

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

Ferrari

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

355 m. Handschaltung ges. 0171/4167106
H

Fiat



500 1.4 16 V Cartattoo Hand bemalt,
Leder, Klima, SD, bemalt mit Lack + Klar-
lack, 17" SemiSilks Gewinde Gr. A, alles
eingetragen. Tel. 0172/4602000
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26116

Jaguar

MK II 4.2, 1962, Kapitalanl., kompl. neu
aufgeb. für 150.000,- €. WGA, Topzst.,
Leder kpl. neu, brg., LHD, Speicherräder,
Klima, Tel., Navi, Radio/CD etc., TÜV neu,
VB 85.000,- €. 0211/6802254



Jaguar XJ6 Serie 1, 4,2 Liter Autom., Bj.
71, TÜV neu, scheckheftgepl., VB
18.000,- €. Tel. 0162/4330312

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!

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

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

Lamborghini

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

Lexus

LEXUS RACE EVENTS AUF DER NORDSCHLEIFE

www.lackas-race-events.de



Testdrive-Events im LEXUS RC F,
IS F oder Toyota GT86 ab 399,- €. Info:
0281/95295-55 H

Mercedes

SLS neu, ohne Zulassung, dt. Auto,
189.000,- €, MwSt. awb. Tel. 0171/4342241

VANSPO.RTS.DE BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig, „Vito 119
HARTMANN VP Spirit“ - „Tourer Select“,
EZ 01/2015, ca. 2000 km, Aerodynamik-
paket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heck-
spoilerschürze), Sportfedersatz, Alu-
Radsatz NAVIK1 mit SR 245/45 R20,
Sportauspuffrohr, Interieur-Pakete, Chip-
tuning, VOLLAUSSTATTUNG! Standhgz.,
alle Assistenten, 8-Sitzer, NAVI, 2x el.
Schiebetür, 2x Klima, uvm., Verbr. l/100
km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0;
CO2 komb.: 157 g/km, CO2-Effizienz: A.
65.330,- €. (MwSt. awb.) VANSPO.RTS.DE
by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann
GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss,
02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26118

www.autoteileluecke.eu, Dichtungen
usw. H

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

SL 63 AMG, EZ 9.2008, 87000 km, 525 PS,
dt. Fahrzeug, Vollaussattung, MB Garantie,
unfallfrei, 63.500,- €. Tel. 0173/4935577, Hr.
Florian



E63 S AMG Leasingübernahme im neu-
wertigem, sehr gepf. Zustand und absolute
Vollaussattung u.a. mit Vmax 300, Ceramic,
Carbonpaket, Bang & Olufsen, mtl. 1680,- €
+MwSt. bis 11.2016. Noch 50000 km frei.
Bitte nur ernstgemeinte Anfragen an: Tel.
0174-3024029

Mini

Leistungskit MINI. www.wintertuning.de H

Porsche



996 Carrera 4 Cabrio Plus Hardtop, EZ
10.2003, Tiptronic, 235 kW/320 PS, full op-
tion, silber-met, 150000 km, 2. Hand,
scheckheftgepflegt, Topzustand, Original
Deutsch/Belg. Wagen, Preis 22.500,- €,
Ex Brussel. Telefon 0032/475321001,
E-Mail: info@tb-corporation.com

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



Porsche 993 letzter luftgekühlter Motor, Bj.
96, Allrad, Leder, 27000 km, hat noch nie
Regen gesehen, Gutachten vorhanden, zum
Preis 80.000,- € zu verkaufen. Telefon
07621/62791, AB

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

Porsche

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



911997 GT3 RS Neuzustand / Perfekt, EZ 8/2007, 5348 km, 305 kW (415 PS), grün mit Kontrastfarbe schwarz, Stoff, Navi, Klima, Xenon, NR-Fzg., Bi-Xenon-Scheinwerfer, Fußmatten, Leichtbau-Schalensitze, Porsche Communication Management (PCM) inklusive DVD, Navigationsmodul, Reifendruckkontrollsystem (RDK), Überrollkängig in schwarz, 19-Zoll GT3 Rad, 6-Gang Schaltgetriebe, perfekter Zustand, perfekte Historie, Wertsteigerung garantiert, 335.000,- € (MwSt. awb.). PZ Sportwagen Vertriebs GmbH, Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar, Goldenbühlstraße 9, 78048 Villingen-Schwenningen, Tel. 07721/929287, www.porsche-villingen.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 26124

SCHARF und SCHNELL
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teiler, NW-Räder, ...]

RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

www.indysport.de H

www.luetticke-motorsport.de H

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

Renntransporter



mehrere TRAILER sofort VERFÜGBAR!
www.trailertech.eu

Renn/Rallye

FERODO

Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

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

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

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

www.Rennsportshop.com

Tuning-Fahrzeuge

Mehr PS ab € 199,-
www.reichert-tuning.de H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

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

Veranstaltungen

BOSCH
HOCKENHEIM HISTORIC
DAS JIM CLARK REVIVAL

10.-12. APRIL 2015
www.hockenheim-historic.de

etropolis Motorsport Arena
Oschersleben

ARENA TRACK DAYS

für lizenzierte Fahrer in Oschersleben

Termine 2015:
22. April | 17. Juni | 08. Juli
05./06. August | 23./24. September
07. Oktober | 06. November

Infos & Ausschreibung:
www.motorsportarena.com/trackdays



Die Käferfarm-Viersen bietet an: Eine große Auswahl an originalen topgepflegten VW-Käfer Cabrios. Alle Fahrzeuge mit Vollgarantie! Des Weiteren bieten wir an: Ankauf Ihres gepflegten Cabrios, die Restauration, den Teileversand, die Reparatur mit Abhol-Service, das Oldtimerleasing. Sie können sich Ihr Wunschfahrzeug auch bei uns bestellen und restaurieren lassen. Telefon 02153/9108137, www.Kaeferfarm-Viersen.de H

Immobilien

Geräumiges Haus mit mehreren Wohneinheiten, mit Garten, Schaufenster, großer Werkstatt mit Hebebühne, Baugrundstück und 4 Garagen auf ca. 1485 qm, Preis VB 179.500,- €, Nähe Nürburging/Vulkaneifel. Tel. 0170/8175751

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de
0177/7444455 H



Renntransporter DB LP 1113, 130 PS, Zul. 7,49 t K13, AT Motor, 150000 km, EZ 03/71, Sonderwerkstatt Kfz, Werkstatt-Abteil f. 1 Kfz, Fahrerkabine m. Wohnküche ein Raum, 230 V, 7 Schlafpl., Vorzelt, AHK, Standheizung, unter Auffahrrampen Schubfächer, (Alu-Aufbau) Preis 9.800,- €. Telefon 0171/6500750 o. 08036/9099102

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

MotoGP/Moto2:
Mugello, Assen, Sachsenring, Rimini
ab 440,- inkl. Stehpl. ☎ 052 378 14 24
www.helni-car.ch



Motorsportreisen. 0221/49125-98, rcam.de

Race Events, Driverdays, Einzeltraining, DMSB Lizenz, Lehrgänge Infos: RTS, 0171/4222466, www.speed-club.de H

MOTORSPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Namen & Nachrichten

Attwood: Co von Herrmann wird 75

»» **Fritz Cron** Der zweifache Gespann-Weltmeister feiert am 31. März seinen 90. Geburtstag. Während seiner gesamten Motorsport-Karriere war der gelernte Elektrotechniker aus Kirchhain Beifahrer von Wilhelm Noll. Die beiden kannten sich seit frühester Kindheit, wuchsen als Nachbarsjungen auf und stiegen 1948 mit einem gemeinsam aus Schrott aufgebauten BMW-R66-Gespann in den Rennsport ein. 1954 wurden sie Werksfahrer bei BMW und holten mit dem RS54-Gespann umgehend den ersten WM-Titel für BMW. Sie eröffneten damit die Dominanz des bayerischen Herstellers in der Gespann-Klasse, die 20 Jahre andauern sollte. 1955 wurden Noll/Cron Vizeweltmeister hinter Willi Faust / Karl Rimmert, 1956 gewannen sie ihren zweiten WM-Titel. Dazu wurden sie 1954 und 1956 auch Deutsche Meister. Nachdem BMW sich Ende 1956 werksseitig aus der Weltmeisterschaft zurückzog, beendeten Noll/Cron ihre Karriere. Ihre Freundschaft ist aber bis heute erhalten geblieben und die rüstigen Veteranen kommen noch regelmäßig zu Oldtimer Events.

»» **Richard Attwood** Der ehemalige britische Formel-1- und Sportwagen-Fahrer wird am 4. April 75 Jahre alt. «Dickie» Attwood gewann 1970 gemeinsam mit Hans Herrmann (87) das 24h-Rennen von Le Mans. Es war der erste Gesamtsieg für Porsche in Le Mans, erzielt mit dem legendären Modell 917. «Richard war immer ein sehr netter und höchst

zuverlässiger Kerl», sagt Hans Herrmann über seinen Weggefährten. Speziell dessen Verhalten bei ihrem gemeinsamen Le-Mans-Sieg lobt der Altmeister. Hans Herrmann: «Richard hat auf mich gehört und unseren 917er, den nur ich in- und auswenig kannte, klug in allen Bereichen geschont. 1971 wurde Attwood in Le Mans Gesamtzweiter. Sein Co-Driver war da der Schweizer Herbert Müller. Von 1964 bis 1969 fuhr Richard Attwood sporadisch in der Formel 1 – für BRM, Lotus, Cooper und Brabham. Sein bestes Ergebnis: P2 in Monte Carlo 1968. In 17 Grands Prix gewann er elf WM-Punkte.

»» **Fritz Indra** Der Motorenexperte aus Wien hat am 22. März seinen 75. Geburtstag gefeiert. Der Maschinenbauingenieur trieb als Leiter der Motorenentwicklung von Audi und Opel in den vergangenen 35 Jahren die Technik von Verbrennungsmaschinen maßgeblich voran. Indra, auch als Hochschullehrer renommiert, ist großer Skeptiker von Elektromobilität.

»» **Sebastian Stahl** Der 36 Jahre alte Stiefbruder von Michael und Ralf Schumacher ist letzte Woche mit Glück nicht Opfer der Germanwings-Flugkatastrophe geworden. Weil die Dreharbeiten zu einem Werbefilm auf dem GP-Kurs von Barcelona nicht um einen Tag verlängert werden konnten, flog Stahl nicht Dienstag (24.3.), sondern schon Montag (23.3.) nach Düsseldorf. Der Rennfahrer aus dem Rheinland ist Seat-Markenbotschafter. ♦ IP/MSA

FAN-SHOP

Modelle, Bücher, DVDs – alles, was das Racer-Herz begehrt



< Noch mit Mercedes-Power

Für das erste Modell des McLaren-Honda muss man sich noch etwas gedulden. Dafür gibt's von Minichamps das Vorjahresmodell von Jenson Button und Kevin Magnussen in 1:18. Rund 135 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: www.minichamps.de

Technik, die begeistert >

Dieser Sportwagen ist definitiv auch etwas für uns Große. Der Lego-Technic-Flitzer verfügt über Flügel-türen sowie eine aufklappbare Motorhaube und kann sogar in einen SUV umgebaut werden. Etwa 90 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: www.lego.com



< Alles über Goodwood

Goodwood ist Kult. Wer noch nie dort war, sollte das tunlichst ändern. Einen Vorgeschmack liefert das gleichnamige Buch aus dem Delius-Klasing-Verlag. 49,90 Euro, 160 Seiten, ISBN 978-3-667-10127-3, deutsch/englisch, www.delius-klasing.de

Mini ganz groß >

Nach 8500 Kilometern quer durch Südamerika standen Peterhansel/Cottret als Sieger der Dakar 2013 fest. Das passende Modell gibt es von Truescale. 79,95 Euro, 1:43, im Fachhandel (z.B. www.raceland.de), weitere Infos: www.tsm-models.com



< Stewarts Flügelmonster

Spark hat den himmelblauen Matra MS80 von Jackie Stewart in 1:18 verkleinert. Das Modell zeigt den Siegerwagen vom GP in Spanien, dem letzten Rennen mit den mannshohen Flügeln. Rund 150 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: www.sparkmodel.com

Sportwagen im Detail >

Ferrari 330P4, Ford GT40, Chaparral 2D, Porsche 917 sind nur 4 von 58 Supersportwagen, die in diesem Buch detailliert beschrieben und abgebildet werden. 99,90 Euro, Verlag Reinhard Klein, 400 S., ISBN 978-3-927458-76-5, bei www.details-buch.de



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 Brautigam (Redakteur), Christian Eichenberger (Chef vom Dienst), Peter Haab (Chefredakteur), Leopold Wieland (Chefredakteur)

Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Johannes Orasche, Imre Paulovits, Peter Voncken

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel, Gustav Bösing, Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grübler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Poiran, Thomas Schiffer, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Erwin, Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Sjaat
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jörg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sibylle Berrang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher, dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Nikolalet Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Thomas Ulmer, Friedrich Weiss, Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Löttscher

Grafik und Produktion:

Jörg Stohler, Jörg Schneider, Sascha Benzke, Sophie Semmelmann

VERLAG

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

CEO/Geschäftsführung:

Reito Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Gränzer
sgranzert@motorpresse.de
0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 - 1639

Werbeverkauf Online:

Zeijko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Efring
iefring@motorpresse.de
0711 182 - 1613

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de
0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:

Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter:

Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),

€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:

€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abbonnentenservice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,

70138 Stuttgart, Telefon 0711-520 688 88,

Telefax 0711-182 2550

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,

Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)37

300 62 67, motorsportaktuell@staempfli.com

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur

mit Genehmigung des Verlages und Quellenangaben.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488



Fritz Cron



Richard Attwood



Fritz Indra

Ein Zeichen setzen Zur Streichung des Deutschland-GP im F1-Kalender

Um dem Herrn Ecclestone mal die Linie zu zeigen, muss sich Mercedes mit allen Konsequenzen sofort aus der Formel 1 zurückziehen. Ecclestone könnte den GP von Deutschland aus seiner Portokasse bezahlen, wie seine Strafe in München. Mercedes sollte Solidarität mit den Motorsportbegeisterten zeigen. Sie würden es Mercedes danken, wenn man gegen Herrn Ecclestone ein Zeichen setzen würde.
*Hans-J. Sorger,
D-07407 Uhlstädt-Kirchhasel*

Armes Deutschland Zur Streichung des Deutschland-GP im F1-Kalender

Deutschland, Mutterland des Automobils, ein Autoland mit Tradition, sieht sich nicht in der Lage, den imageträchtigen GP von Deutschland für die Formel 1 zu veranstalten. Armes Deutschland. Spa und Spielberg werden sich freuen.
*Dieter Krüger,
D-57647 Nistertal*

F1 am TV abschalten Zur Streichung des Deutschland-GP im F1-Kalender

Echt gut, dass der F1-Deutsching nicht stattfindet, weil das

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.)

betriebswirtschaftliche Minus (Wortlaut der neuen Betreiber) dann ja vom Breitensport VLN, RCN, GLP und allen anderen erwirtschaftet werden müsste (was nicht gesagt wird). Die Einstellungsfahrten zur VLN waren ja schon mal ein echter Erfolg (da waren schon mal mehr da). Aber mit den Teams und den Fans kann man es ja machen. Am besten ist, keiner in Deutschland schaltet das TV bei der Formel 1 ein. Soll der «Herr E.» doch in der Wüste bleiben.
*Jörg Waffen,
D-53819 Seelscheid*

Noch nicht komplett Zum «Swiss Dream Team» in der Motorrad-WM

Das «Swiss Dream Team» mit den Schweizer Motorradpiloten Tom Lüthi, Dominique Aegerter und Robin Mulhauser verdient diesen Titel erst, wenn die Jungs auch auf Schweizer Material, also von Suter, fahren würden.
*Fränzi Göggel,
CH-9607 Mosnang*

Nicht erkennbar Zu «Namen & Nachrichten» in MSa 14/2015

In den 1970er-Jahren habe ich bei Hubert Hahne in der BMW-Vertragswerkstatt als Kfz-Mechaniker gearbeitet. Bei aller Vorstellungskraft kann ich Herrn Hahne nicht auf dem Bild erkennen. Wurden da Bilder vertauscht?
*Hans J. Knemeyer,
D-73635 Rudersberg*

Anmerkung der Redaktion: Leser Knemeyer hat recht, die Bilder wurden in der Produktion vertauscht. Wir bitten um Entschuldigung. Die Redaktion.

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 31.3.

- 14.20 Langstrecken-WM, 24 Stunden von Dubai (VAE), Reportage **SKY MOTORVISION**
- 16.00/17.30 Formel E, Buenos Aires (ARG), Miami/Florida (USA), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 18.20 IndyCar, St. Petersburg/Florida (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**
- 20.15 Formel 1, «Behind the Scenes», mit Mercedes (Magazin) **ORF SPORT +**
- 20.25 Classic Ride (Magazin): Faszination Nürburgring (Dok.) **SKY MOTORVISION**
- 20.45 Formel 1, Die Saisonvorbereitung vom Team Sauber (Dok.) **ORF SPORT +**
- 22.10 Car History (Magazin): Porsche-Motorsport (Dok.) **SKY MOTORVISION**
- 23.00 Classic Races (Magazin): Rallyesport 1983 (Dok.) **SKY MOTORVISION**
- 23.30 DTM Highlights (Magazin): Lausitz 2012 (Zus.) **SKY MOTORVISION**

MITTWOCH, 1.4.

- 14.55 Classic Races (Magazin): Goldene Zeiten des Rallyesports (Dok.) **SKY MOTORVISION**
- 20.50 Motorheads (Magazin): Hans-Joachim Stuck (Dok.) **SKY MOTORVISION**
- 20.00 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 20.15 Rallye-ÖM, Rebenland-Rallye, Leutschach (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT +**
- 23.15 Formel 1, «Behind the Scenes», mit Mercedes (Magazin) **ORF SPORT +**
- 23.20 IndyCar, St. Petersburg/Florida (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**
- 23.45 Formel 1, Die Saisonvorbereitung vom Team Sauber (Dok.) **ORF SPORT +**

DONNERSTAG, 2.4.

- 17.25 DTM Highlights (Magazin): Hockenheim 2012 (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 23.00 Rallye-EM, Irland-Rallye, 1. Tag (Zus.) **EUROSPORT**
- 23.15 Rallye-ÖM, Rebenland-Rallye, Leutschach (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT +**

FREITAG, 3.4.

- 9.20 DTM Highlights (Magazin): Lausitz 2012 (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 14.00 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

- 15.15 Porsche Carrera Cup, Budapest 2014 (H), Rennen (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 18.00 Formel 1, Estoril 1984 (P), Rennen (Zus./Dok.) **ORF SPORT +**
- 22.30 Formel E, Miami/Florida (USA), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 23.00 Rallye-EM, Irland-Rallye, 2. Tag (Zus.) **EUROSPORT**
- 23.00 IndyCar, St. Petersburg/Florida (USA), Rennen (W) **SPORT 1 US**

SAMSTAG, 4.4.

- 8.15 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 11.15 Rallye, Deutsche Meisterschaft (DRM), Erzgebirge (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 11.30 VLN, Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 12.30 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W)

SKY SPORT 2

- 20.05 IndyCar, St. Petersburg/Florida (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**
- 23.00 Formel E, Miami/Florida (USA), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 23.15 Rallye-EM, Irland-Rallye, 3. und letzter Tag (Zus.) **EUROSPORT**

SONNTAG, 5.4.

- 0.45 Formel E, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (live) **SKY SPORT 1**
- 10.15/23.00 Formel E, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (W) **SKY SPORT 1**
- 12.30 Formel E, Long Beach/Kalifornien (USA), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 14.00 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 14.30 Motorsport kompakt, u.a. mit Formel E (Magazin) **SPORT 1**
- 15.30 DTM Highlights (Magazin): Hockenheim 2007 (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 16.30 Porsche Carrera Cup, Norisring 2014 (D), Rennen (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 18.20 ADAC GT Masters, Lausitzring 2014 (D), Rennen (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 20.05 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 21.45 Langstrecken-WM, Saisonrückblick 2014 (Dok.) **MOTORS-TV**
- 22.30 European Le Mans Series, Saisonrückblick 2014 (Dok.) **MOTORS-TV**

MONTAG, 6.4.

- 9.10 DTM Highlights (Magazin): Valencia (E) 2011 (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 12.30 Langstrecken-WM, 24 Stunden von Dubai (VAE), Reportage **SKY MOTORVISION**
- 13.00 Blancpain Serie, Nogaro (F), Rennen (live) **EUROSPORT**
- 14.30/16.00 Formel 1-EM, Saisonrückblick 2014, 1. und 2. Teil (Dok.) **MOTORS-TV**

DIENSTAG, 7.4.

- 22.55 Classic Races (Magazin): Rallyesport 1984 (Dok.) **SKY MOTORVISION**
- 23.00 Inside ERC, Magazin zur Rallye-WM, Reportagen/Interviews **EUROSPORT**
- 23.20 DTM Highlights (Magazin): Hockenheim 2012 (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 23.30 Blancpain Serie, Nogaro (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MOTORRAD

DIENSTAG, 31.3.

- 16.30 Speedway, Best Pairs Cup, Torun (PL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 20.50 Motorheads (Magazin): Stephane Peterhansel (Motorrad/Rallye) **SKY MOTORVISION**
- 23.00 Motocross-WM, Neuquén (RA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 23.30 Speedway, Best Pairs Cup, Torun (PL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 1.4.

- 13.00/20.50 Motocross-WM, Neuquén (RA), 1. Rennen MX2-Klasse (W) **MOTORS-TV**
- 13.55/21.40 Motocross-WM, Neuquén (RA), 1. Rennen GP-Klasse (W) **MOTORS-TV**
- 14.45/22.30 Motocross-WM, Neuquén (RA), 2. Rennen MX2-Klasse (W) **MOTORS-TV**

- 15.35/23.20 Motocross-WM, Neuquén (RA), 2. Rennen GP-Klasse (W) **MOTORS-TV**
- 16.30 Motocross-Freestyle-WM, Berlin (D), Night of Jumps (Zus.) **MOTORS-TV**

DONNERSTAG, 2.4.

- 18.30 Speedway, Best Pairs Cup, Torun (PL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 19.05 Motocross-WM, Neuquén (RA), 1. Rennen GP-Klasse (W) **MOTORS-TV**
- 19.55 Motocross-WM, Neuquén (RA), 2. Rennen GP-Klasse (W) **MOTORS-TV**
- 22.05 Superbike, Isle of Man TT (GB), Rennen 2014 (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 22.05 Motocross-Freestyle-WM, Krakau (PL), Night of Jumps (Zus.) **MOTORS-TV**
- 22.55 Motocross-WM, Neuquén (RA), 1. Rennen MX2-Klasse (W) **MOTORS-TV**
- 23.50 Motocross-WM, Neuquén (RA), 2. Rennen MX2-Klasse (W) **MOTORS-TV**

FREITAG, 3.4.

- 12.50 Motocross-WM, Neuquén (RA), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

SAMSTAG, 4.4.

- 8.00 Motocross-Freestyle-WM, Krakau (PL), Night of Jumps (Zus.) **MOTORS-TV**
- 13.45 Motocross-WM, Neuquén (RA), 1. Rennen MX2-Klasse (W) **MOTORS-TV**
- 14.30 Motocross-WM, Neuquén (RA), 1. Rennen GP-Klasse (W) **MOTORS-TV**
- 15.30 Motocross-WM, Neuquén (RA), 2. Rennen MX2-Klasse (W) **MOTORS-TV**
- 16.15 Motocross-WM, Neuquén (RA), 2. Rennen GP-Klasse (W) **MOTORS-TV**

SONNTAG, 5.4.

- 2.00 Trial-WM, Oviedo (E), Laul (Zus.) **MOTORS-TV**
- 7.00 Langstrecken-WM, Saisonrückblick 2014 (Dok.) **MOTORS-TV**
- 18.30 Motocross-Freestyle-WM, Krakau (PL), Night of Jumps (Zus.) **MOTORS-TV**

MONTAG, 6.4.

- 10.00 Superbike IDM, Lausitzring 2014 (D), 1. Rennen (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 19.00 British Superbike, Donington (GB), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 19.30 British Superbike, Donington (GB), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

DIENSTAG, 7.4.

- 20.45 Motocross-Freestyle-WM, Krakau (PL), Night of Jumps (Zus.) **MOTORS-TV**

IM NÄCHSTEN HEFT / 08.04.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Vor dem China-GP
Langstrecken-WM: Vor Auftakt
Formel E: Los Angeles
MOTORRAD
MotoGP: Ausblick Texas-GP
Superbike-WM: Vor Aragon
Motocross: Frauenfeld/Paldau

TERMINE

AUTOMOBIL

4.4.	Formel E, Los Angeles/Kalifornien	USA
5.4.	Japanische Super GT, Aida	J
5.4.	BTCC, Brands Hatch	GB
6.4.	Blancpain Serie, Nogaro	F

MOTORRAD

27.3.-2.4.	Desert Challenge, Abu Dhabi	WM	UAE
3.4.	X-Trial, Nizza	WM	F
4.4.	Speedway, Güstrow		D
5.4.	Speedway-Länderkampf, Pocking		D
5.4.	Speedway, Neuenknick		D
5.4.	Cross-Country, Walldorf		D
5.4.	Speedway-Teamcup, Wittstock		D
5.4.	Seitenwagen-Trophy, Franciacorta		I
6.4.	Seitenwagen-Motocross, Frauenfeld	WM	CH
6.4.	Motocross, Frauenfeld	SM	CH
6.4.	Motocross, Paldau	OM	A
6.4.	Speedway-Bundesliga, Landshut	DM	D
6.4.	British Superbike, Donington		GB

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dsk-ev.de



MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

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

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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