

MOTORSPORT aktuell

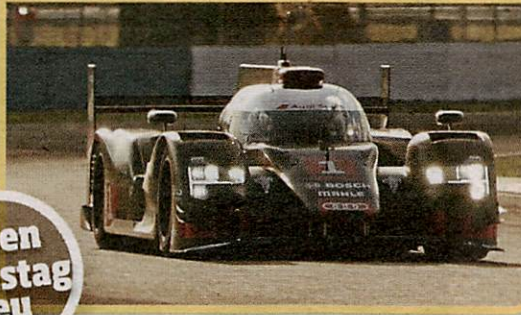
€ 2,00 / Österreich € 2,10 / Spanien, Italien € 2,70 /
Kan. Inseln € 2,80 / Benelux € 2,30

Jeden
Dienstag
neu

Langstrecken-WM

Audi: Neuer LMP1 klar besser als Nissan

Seite 14



MotoGP

Lorenzo: So will er Márquez schlagen

Seite 26



Formel 1 / Sonntag beginnt in Australien die Formel-1-WM

Start frei!



Tourenwagen-WM

Citroën: Lopez und Loeb die Auftakt-Sieger

S. 16

MotoGP

Finanzen: Mittelfeld rüstet enorm auf

S. 25

Formel 1

Alonso: Kein Defekt, aber noch Rätsel

S. 3

Superbike-WM

Bayliss: Renneinsatz auch in Thailand

S. 25

Rallye-WM

Volkswagen: Hattrick für Ogier in Mexiko

S. 18

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

www.motorsport-aktuell.com



Ferrari-Neuzugang Vettel vor Mercedes-Pilot Rosberg (Foto) - das sähen viele Fans am liebsten beim Saisonstart kommenden

Sonntag in Melbourne (Australien). Warum die WM dieses Jahr trotz des zu erwartenden Mercedes-Vorsprungs spannend wird. **Ab S. 4**

LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Sonntag fährt sie also wieder Rennen, die Formel 1. Zum 66. Mal geht es in der höchsten Klasse des Automobilsports um Weltmeister-Ehren. Ganz ehrlich: Ich freue mich auf die neue F1-Saison. Das mag unkritisch klingen, vielleicht sogar naiv. Aber: Für mich ist das Glas immer halb voll, nicht halb leer. Natürlich lief letztes Jahr in der Formel 1 mehr schief als sonst. Das fing beim damals neuen Turbo-Hybrid-Motorenreglement an und hörte bei den Pleiten des Caterham- und Marussia-Rennstalls auf. Und natürlich sind die Schwachpunkte von 2014 jetzt nicht alle behoben. Doch rein sportlich verspricht die kommende F1-Tournee von Melbourne bis Abu Dhabi sehr viel. Selbst wenn Mercedes wieder überlegen sein sollte, das stallinterne Duell dort zwischen Titelverteidiger Hamilton und Herausforderer Rosberg wird bestimmt noch dramatischer. Für beide Silberpfeil-Piloten geht es 2015 wahrscheinlich um noch mehr. Vettel als Ferrari-Neuling wird gewiss auch ein Hochgenuss. Der Ex-Weltmeister war schon im Testwinter im und neben dem Cockpit als neue Führungsperson sehr überzeugend. Und falls es dieses Jahr erstmals seit 1960 keinen deutschen Grand Prix geben sollte: Dann nutzen die Verantwortlichen die Pause hoffentlich dazu, ihre Hausaufgaben in Sachen Vermarktung und Werbung endlich besser zu machen. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



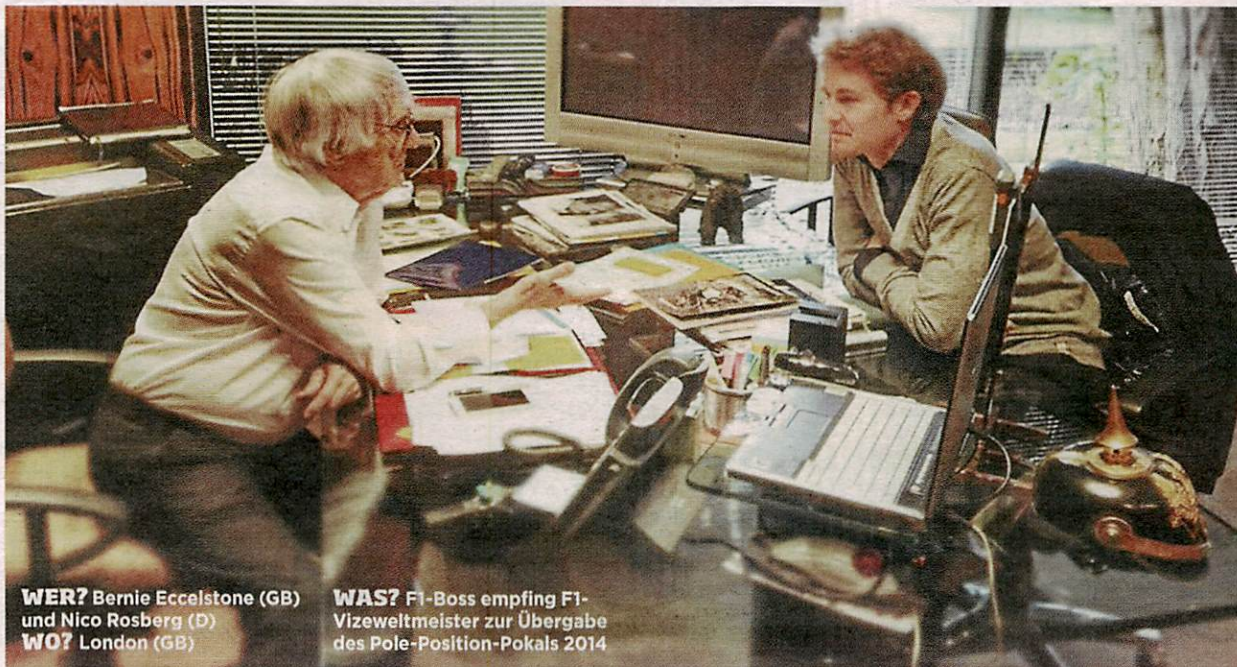
WER? Mick Schumacher (D)
und Frits van Amersfoort (NL)

WO? Huizen (NL)
WAS? Neues Traumduo für F4



WER? Mercedes (D)
WO? Vallelunga (I)

WAS? Neues Safety Car und neues Medical Car für die Formel 1:
Mercedes AMG GT S und Mercedes AMG C 63 S T-Modell



WER? Bernie Ecclestone (GB)
und Nico Rosberg (D)
WO? London (GB)

WAS? F1-Boss empfing F1-
Vizeweltmeister zur Übergabe
des Pole-Position-Pokals 2014

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Noch Rätsel um den Alonso-Unfall S. 3
FORMEL 1 Warum die Königsklasse Spaß macht? S. 4
FORMEL 1 Wie es um das Sauber-Team steht S. 6
SERIE Titelverteidiger 2015: Lewis Hamilton S. 8
FORMEL 1 Vorschau zum GP in Australien S. 10
FORMEL 3 Jetzt kommt der kleine Fittipaldi S. 12
LANGSTRECKEN-WM Testfahrten-Reports S. 14
TOURENWAGEN-WM Weiter Citroën-Siege S. 16
RALLYE-WM Ogiers Hattrick in Mexiko S. 18
RALLYE Überraschung beim DRM-Auftakt S. 24

MOTORRAD

THEMA DER WOCHE

- Motorrad-WM: Aufrüsten ist im Trend; Superbike-WM: Bayliss ist auch in Thailand am Start S. 25
MOTOGP Lorenzo träumt wieder vom WM-Titel S. 26
MOTO2/3 Die deutschen Teams greifen an S. 28
IDM Warum das neue Reglement nicht gefällt S. 29
MOTOCROSS-WM Nagl ist die Führung los S. 30
ENDURO-DM Starkes Debüt von Husqvarna S. 33

PANORAMA

- TOP-FAHRER** Gerd Riss: Langbahn-As wird 50 S. 36
BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Achtung Fahrerlager S. 38
IMPRESSUM S. 38
LESERBRIEFE S. 39
SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
ALLE FREI

KONTAKT/ONLINE

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1 / Alonsos Testunfall

Drei Fragen weiter ungeklärt

Von MICHAEL SCHMIDT

Der Alonso-Crash beschäftigt weiter die Unfallforscher der FIA. Man weiß inzwischen genau, was passiert ist, aber nicht warum. Es bleiben drei große Rätsel.

Es könnte ein Unfall werden, den der Automobil-Weltverband FIA nie aufklären wird. Der Crash von McLaren-Honda-Pilot Fernando Alonso am vierten Tag im ersten von zwei Barcelona-Tests gibt weiterhin große Rätsel auf. Die Daten sagen genau, was sich in Alonsos 21. Runde am 22. Februar in der Curva Renault des Circuit de Catalunya abgespielt hat. Man weiß aber nicht, warum der Unfall so verlaufen ist. Der einzige, der Aufklärung bringen könnte, kann sich nicht erinnern. Alonso hat für die Zeit des Unfalls einen Blackout.

Nach den Datenaufzeichnungen liegt Alonsos höchste Geschwindigkeit am Eingang der langen Rechtskurve bei 215 km/h. Dann steigt der Spanier voll auf die Bremse und schaltet drei Mal runter. Der McLaren-Honda MP4-30 bleibt da noch relativ stabil auf seiner Linie. Warum Alonso so extrem verzögert hat, ist unklar.

Warum nach innen gelenkt?

Als die Geschwindigkeit auf 135 km/h gesunken ist, zeigen die Daten die zweite Merkwürdigkeit. Der McLaren biegt abrupt in Richtung Innenseite der Kurve ab. Doch warum? Offenbar hat Alonso selbst noch nach rechts gelenkt. Ab da verliert der Pilot die Kontrolle über sein Fahrzeug. Ein Bericht der BBC, der eine Ge-



Kurz nach dem Testunfall: Alonso wird von Rettern versorgt, sein Auto von McLaren untersucht

schwindigkeit von 215 km/h zum Zeitpunkt des Kontrollverlusts angegeben hatte, sorgte vergangene Woche kurz für Irritationen. Doch zum Zeitpunkt im ersten Teil der Kurve war Alonso offenbar noch in der Lage zu reagieren.

Wieso nicht mehr gebremst?

In Phase 3 des Unfalls folgt das größte Mysterium. Der McLaren steuert auf seinem Irrweg nach innen schnurstracks auf die Mauer zu und prallt mit 105 km/h so unglücklich im rechten Winkel gegen die Streckenbegrenzung, dass der erste Aufprall mit 31g relativ hart ausfällt. Für Vettel sah Alonsos Ausflug in die Mauer deshalb auch gar nicht wie ein richtiger Unfall aus. Komisch ist, dass der Fahrer in diesen letzten drei Sekunden offenbar keinerlei Versuch unternommen hat, noch leicht von der Mauer wegzulenken. Oder weiter zu bremsen. Er verliert in dieser Zeitspanne nur 30 km/h.

Komisch ist auch, dass McLaren bei der Pressekonferenz sagte, man könne diese letzten Sekunden nicht nachvollzie-

hen. Das lässt den Verdacht zu, dass man zum Schutz des Fahrers ein vielleicht entscheidendes Detail verschweigen wollte. Nämlich, dass Alonso in diesem Zeitraum nichts mehr getan hat, um den Mauer-Aufprall zu verhindern oder abzuschwächen.

Teamchef Ron Dennis gab immerhin zu, dass Alonso kurz bewusstlos war. Er räumte auch ein, dass man nicht mit Bestimmtheit sagen könne, was diese Bewusstlosigkeit ausgelöst habe. Das will die FIA jetzt herausfinden. Reichte der erste Schlag gegen die Mauer aus, dass Alonso kurz k.o. ging? In den Ohrstöpsel-Sensoren wurde laut Dennis knapp die Hälfte der Aufprallenergie des Autos gemessen. Es waren 16g.

An Alonsos Helm fanden sich nach Aussagen von Augenzeugen keine Beschädigungen. Nicht einmal Kratzspuren. Jetzt wird der Kopf- und Nackenschutz des Autos genauer untersucht. An seiner Deformation kann man vielleicht feststellen, ob der Peitschen-schlag von rechts nach links

den Piloten ausgeknockt haben könnte.

Wenn man die Daten logisch interpretiert, dann muss am schnellsten Punkt der Kurvenfahrt etwas passiert sein, das Alonso komisch vorkam. Sonst hätte er nicht so massiv die Geschwindigkeit verringert. Ein Schaden am Auto ist laut McLaren auszuschließen. Alle Daten lagen im grünen Bereich. Das wurde auch aus FIA-Kreisen bestätigt.

Die FIA dementiert auch die Stromschlag-Theorie. So lange das Fahrzeug in Bewegung war, leuchtete die orange Lampe. Zehn Sekunden nach Stillstand des Autos sprang die Kontrolllampe auf Grün. Ein sicheres Zeichen dafür, dass im elektrischen Kreislauf alles in Ordnung war.

Ron Dennis sprach außerdem davon, dass man anhand bestimmter Enzyme innerhalb von 48 Stunden nach einem Unfall feststellen könne, ob der Körper mit elektrischem Strom in Berührung gekommen war. Das sei bei Alonso nicht der Fall gewesen. Hatte sich Alonso in dieser Phase des

Unfalls vielleicht doch nicht ganz wohlgefühlt und deshalb sicherheitshalber den Anker geworfen? Viel spricht dafür, auch die Reaktion, das Auto in letzter Sekunde nach innen aus der Schusslinie zu lenken.

Die Tatsache, dass dann aus dem Cockpit weder große Lenkbewegungen noch Bremsmanöver übermittelte wurden, lässt vermuten, dass der Fahrer schon vor dem Mauerkontakt keine Kontrolle mehr über sein Fahrzeug hatte. Sicher scheint, dass Alonso zumindest ab dem Aufprall bewusstlos war. Der McLaren brauchte nach Angaben des Teams noch 15 Sekunden, bis er zum Stillstand kam. Hätte Alonso dann noch reagiert, wäre der Bremsweg deutlich kürzer gewesen.

Wodurch bewusstlos?

Auch der medizinische Befund ist rätselhaft. McLaren-Chef Ron Dennis sprach zunächst nicht von einer Gehirnerschütterung, obwohl der Pilot nach dem Aufprall kurz bewusstlos war. Das impliziert normalerweise die Diagnose «Gehirnerschütterung». Einzig logische Schlussfolgerung: Die Verzögerung von ein Mal 16g und zum zweiten Mal von 8g auf den Kopf war nicht so schlimm, diese Bewusstlosigkeit auszulösen. Also könnte sie andere Gründe gehabt haben. Zum Beispiel ein medizinisches Problem. Vielleicht verbrachte Alonso deshalb nach dem Crash vier Tage im Krankenhaus, um das herauszufinden.

Fakt ist: Alonso wird den Saisonstart in Australien (15.3.) auslassen. Für ihn fährt in Melbourne McLarens letztjähriger Stamm- und heutiger Ersatzpilot Kevin Magnussen. ♦

1990 **26** YEARS 2015

Who Works Sports Guides



Each new edition 100% researched & updated!

In depth information on the major players of the 2015 field.

Teams, drivers, engine manufacturers, cars, key people, sponsors & suppliers, media, marketing & PR, organisers, circuits, officials, etc. Companies and key people with positions, contact details, emails, addresses, websites, logo, color portrait pictures and a lot more.

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

Order now on our secure website www.whoworksin.com

Your Access to a fast moving world

The only reference books that keep you updated with motor racing

Nico Rosberg:
Der Vize-Weltmeister
drehte im neuen
Silberpfeil sehr schnelle
und sehr viele Runden bei
den Wintertestfahrten



Saison 2015

Warum die Formel 1 Spaß macht

Von ELMAR BRÜMMER

Dies ist eine durch und durch positive Geschichte, jedenfalls für alle F1-Zuschauer. Denn bei aller Kritik an einzelnen Punkten der automobilen Königsklasse – es gibt eine Menge guter Gründe, warum die am Wochenende beginnende neue Saison gewaltige Spannung und Unterhaltung verspricht. Hier die zehn wichtigsten.

1. Giganten-Duell bei Mercedes

Der Benimmcode im Weltmeisterteam ist nach dem emotionalen Auf und Ab im letzten Jahr zwischen Lewis Hamilton und Nico Rosberg noch einmal um ein paar Passagen ergänzt worden. Es soll sich ausdrücklich nicht um einen Strafenkatalog handeln. Aber nur um eine Bedienungsanleitung für das Händewaschen vor dem Teamessen wird es auch nicht gehen. Prinzipiell vertrauen Teamchef Toto Wolff und Aufsichtsrat Niki Lauda den beiden Streithähnen. Für das sportliche Niveau der Silberpfeile sind die angekündigte Revanche Rosbergs und der Wille Hamiltons, noch überlegener als 2014 zu sein, ja bestens. Aber die Personalchefs wissen auch um die Stärken und Schwächen der beiden so gegensätzlichen Fahrercharaktere. So bleibt immer ein Fünkchen restliche Unsicherheit: Jedes Qualifying, jeder Start, jedes Rad-an-Rad-Duell wird noch ein bisschen mehr Adrenalin freisetzen. Aber das ist gut so, denn dies ist der Treibstoff der echten Champions. Und das Prinzip Freie Fahrt war 2014 der eigentliche Gewinn für die Marke Mercedes.

2. Red Bulls Aufholjagd

Die Saison mit einem Heimspiel zu beginnen, das ist ganz nach dem Geschmack von Daniel Ricciardo. Der Australier hat sich 2014 an der Seite von Sebastian Vettel nicht nur durchgebissen, was er als frisch beförderter Red-Bull-Lehrling mit drei Siegen auch statistisch beweisen konnte – er hat sich auch eine Menge vom vierfachen Weltmeister abgucken können. Daraus will er jetzt, ruck-zuck in eine Führungsposition befördert, seinen eigenen Stil entwickeln. Keine leichte, aber auch keine unlösbare Aufgabe, auch wenn Vettels Mentor Adrian Newey nicht mehr so viel Zeit hat. Red-Bull-Teamchef Christian Horner wird den 25-Jährigen hegen müssen, aber auch unter Druck setzen, falls das Daniil Kvyat nicht gelingen sollte. Vom Prinzip her also ändert sich wenig bei den Austro-Briten. Außer natürlich, dass die Erwartungen noch ein bisschen höher geworden sind – was man sofort an die Renault-

Motorenabteilung durchgereicht hat. Und dort hilft ein Routinier: der Schweizer Top-Ingenieur Mario Illien.

3. Vettels erste Ferrari-Saison

Er könne wieder lächeln – das war letzte Woche scheinbar die wichtigste Botschaft von einem der inzwischen rar gewordenen öffentlichen Auftritte von Sebastian Vettel in Deutschland. Über die Anzahl der Siege wollte der Mann, der 2015 bei Ferrari in Michael Schumachers Fußstapfen tritt, nicht spekulieren (intern erwartet man bei den Italienern zwei bis drei). Sich als zweite Kraft zu etablieren, das sei das erste Ziel, und der fünfte Weltmeistertitel dann das nächste – auch wenn offiziell für die komplett umstrukturierte Scuderia ein Drei-Jahres-Plan gilt. Der 27-Jährige hat inzwischen Maranello zur dritten Heimat nach Heppenheim und Ellighausen erkoren, isst Pasta bei Mamma Rosella und kann auch von Firmenbesuchen gar nicht genug bekommen. Sein Auto fühle sich gut an, und mit Kimi Räikkönen, der vom Freund zum Konkurrenten wird, komme er schon klar. Konflikte? «Dann reden wir eben drüber.» Ein Vettel, ein Wort. Er weiß natürlich, dass er mit einem guten Einstand nicht nur die Italiener, sondern auch PS-Deutschland glücklich machen würde.

4. Bottas auf dem Vormarsch

Geht es nach Sympathien und Einschätzungen der Experten, dann heißt der nächste Vettel nicht Ricciardo – sondern Valtteri Bottas. Der Finne war im letzten Jahr schon zweimal Zweiter, viermal Dritter, und wenn sein Williams-Mercedes die gute Frühform in der laufenden Saison auch halten, beziehungsweise steigern kann, dann wird man erkennen, ob die Startnummer 77 dem hohen Anspruch tatsächlich gerecht wird. An der Zuverlässigkeit und am Willen sollte es jedenfalls nicht scheitern.

5. Toro Rossos «Kindergarten»

Jung, jünger, Toro Rosso. Dem Begriff Talentschuppen wird das kleine Schwesterteam von Red Bull in dieser Saison mehr denn je gerecht, denn jünger als mit Max Verstappen (17) und Carlos Sainz jr. (20) geht es praktisch nicht mehr, künftig eh nicht mehr. Deshalb ist es ein ganz besonderes und besonders spannendes Experiment. Die Schulter von Teamchef Franz Tost ist hart, aber Verstappen scheint weder das noch der enorme Trubel um ihn etwas auszumachen. Wie er sich im richtigen Rennen und über die Saison schlagen wird, lässt sich schwer prognostizieren. Aber das Gerede vom «Jugendwahn» ist überzogen, Formel-1-Karrieren entscheiden sich nicht über

den Pass, sondern über die Leistung.

6. McLaren-Hondas Neuanfang

Dominanz. Eines der Lieblingswörter von McLaren-Teamchef Ron Dennis. Und da will er natürlich mit Fernando Alonso (wenn der genesen ist) und Honda (wenn die Kinderkrankheiten kuriert sind) auch wieder hin. Ein ehrbares Vorhaben, da braucht es gar keine Grund- Arroganz. So aber wird, wenn sich die zum Teil desaströsen Testvorstellungen wiederholen sollten, der Unterhaltungswert für viele Fans ein anderer sein – Dennis leiden zu sehen. Das ist zwar menschlich betrachtet auch nicht sehr nett, aber es muss den Rennstall nicht wundern. Alles zu tun, um immer der Bad Cop zu sein, ist allerdings auch eine Haltung – wenn auch eine sehr ungewöhnliche. Aber Vorsicht: Alonso und Jenson Button darf man auch mit schlechterem Material nie unterschätzen. Und das Ex-Weltmeisterduell verspricht, ein recht spannendes zu werden.

7. Force India in Lauerstellung

Die kürzeste Vorbereitungszeit und die meisten Gerüchte, sieht man mal von der Manor-Saga ab. Aber dann war Force India plötzlich doch da und auf Anhieb topfit. Das wird niemanden mehr freuen als Nico Hülkenberg, den dritten Deutschen im diesjährigen Fahrerbunde. «Hulk» wartet immer noch auf seinen ersten FI-Podestplatz. Wenn der VJM08 seinen starken Auftritt fortsetzen kann, dann könnte 2015 auch das Jahr des Emmerichers werden.

8. Lotus dank Mercedes stark?

Lotus, der Name ist immer noch Gold (und Schwarz) wert. Auch wenn die letzten Leistungen höchst bescheiden waren, und wenn das Team trotz eines Investors an der Spitze deutlich sparen muss. Doch jetzt, mit Mercedes- statt Renault-Motor, daran halten sich nicht nur der bislang unter Wert geschlagene Romain Grosjean und sein Kol-

lege Pastor Maldonado fest, soll eine Art Wunder geschehen. Lotus galt vor der Renault-Hybrid-Misere lange als Treppchenkandidat.

9. Hoffnung für Sauber

Es war immer ein Schweizer Team (und ist es jetzt wieder umso mehr), aber aufgrund der historisch engen Verbindungen zu den deutschen Automobilherstellern Mercedes und BMW sowie deutschen Rennfahrern wie Heinz-Harald Frentzen und Nick Heidfeld ist der Hinwiler Rennstall jeder Menge deutscher Fans sehr ans Herz gewachsen. Das sind die, die im Vorjahr besondere Herzschmerzen hatten. Doch aus der Punktlosigkeit ist keinesfalls Mutlosigkeit erwachsen. Ungeachtet des aktuellen Cockpitstreits (mehr dazu S. 6) hat sich Sauber mit einer mutigen Konstruktion zu den Wintertestfahrten gewagt und dort durch die – sprichwörtliche – Zuverlässigkeit überzeugen können. Was bei einem derart unerfahrenen Fahrerduo sicher keinen Nachteil darstellt.

10. Power und deutscher GP

Hier kommen wir zu einer Art Wunschliste: Die spannende Frage nach der Zukunft der Hybridmotoren, was nicht bloß den Klang, sondern auch ein deutliches Plus an Leistung angeht. Die noch viel dringendere Frage nach der Zukunft des Großen Preises von Deutschland. Egal, wo der stattfindet – es wäre ein Gewinn für den Stellenwert des Motorsports in der Autofahrnation, der zuletzt stark bröckelte. Die Frage nach den Interessen der Fans überhaupt – Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene hat sich bei den Tests in Barcelona demonstrativ auf die Tribüne gesetzt, weil ihm die Fans zu weit weg waren. Für das Durchsetzen einer Formel Vernunft sprechen noch eine Menge anderer Gründe, aber wir haben uns auf zehn festgelegt. Das sind nun mal die Regeln. Daran sollten wenigstens wir uns halten. ♦



Neu am Platz: Vettel hat sich schnell bei Ferrari eingelebt und das Team überzeugt



Neu motorisiert: Lotus hofft mit dem Mercedes-Antrieb auf die Rückkehr aufs Siegerpodest



Nico Hülkenberg: Force Indias neues Auto kam spät



Bottas: Siegambitionen

Achten Sie auf diese Tank-Anzeige!



Mehr als 3 Mio. Nutzer, über 14.000 Tankstellen und immer die günstigsten Preise in Ihrer Nähe. Die mehr-tanken App ist Ihr Spritpreisvergleich für unterwegs.

Jetzt kostenlos runterladen.

mehr-tanken.de – gemeinsam sparen
facebook.com/mehrtanken.de



Die App für iOS, Android und Windows Phone



Sauber

Mit Klage im Nacken



Giedo van der Garde: 2014 saß der Niederländer mehrfach als Tester auch bei GP-Trainings im Sauber-Cockpit

Von ELMAR BRÜMMER

Das Sauber-Team startet am Sonntag in seine 23. Saison in der Formel 1. Nach null Punkten im letzten Jahr und arger Finanznot sowie durch den aktuellen Gerichtsstreit mit Ex-Testpilot Giedo van der Garde stehen die Schweizer 2015 weiterhin extrem unter Druck.

Ein Jahr wie das letzte will das Sauber-Team nach Möglichkeit nie mehr erleben. Wahrscheinlich würde es das auch nicht mehr überleben. Deshalb hatte Teamchefin Monisha Kaltenborn, nachdem mit Marcus Ericsson und Felipe Nasr die Fahrer (und die Mitgiften) für 2015 schon so früh wie schon lange nicht mehr feststanden, alle Konzentration aufs neue Automodell C34 befohlen.

Was von Ferrari an Antriebsstrang kommt, das muss man von Leistung und Gewicht her ohnehin akzeptieren (es ist wohl in dieser Hinsicht ein deutlicher Schritt nach vorn gemacht worden). Für die Sauber-Techniker selbst galt deshalb: Alle Kraft auf das Chassis, auf Aerodynamik und Effizienz, die alten Tugenden eben. Vor allem zurück zur Zuverlässigkeit!

Auf Antrieb lief der Schweizer Rennwagen mit der schwedischen Lackierung – in Wirklichkeit den Farben von Nasrs Geldgeber Banco do Brasil geschul-

det – beim Testen. Und vom Tempo her konnte er auch mithalten. Die Hinwiler Konstruktion ist mutig, was bleibt auch sonst?

Kurze Seitenkästen, lange Nase, die Kühler liegen jetzt, im Heck steckt ein neuer Diffusor – vor allem aber hat das Auto eine regelrechte Schlankheitskur erfolgreich hinter sich gebracht. In der Theorie sind also alle Schwachstellen ausgemerzt, die Hoffnung auf Punkte wieder etwas mehr genährt.

Die beiden eher unerfahrenen Piloten lobten unisono die Arbeit mit dem Team. Die jahrzehntelange Sauber-Erfahrung mit Nachwuchsfahrern zahlt sich da einmal mehr aus. «Das spürt man», sagt der letztjährige Caterham-Pilot Ericsson. «Mir gefällt bei Sauber ohnehin, dass es für alles klare Strukturen gibt.»

Und Ruhe im Team, nachdem durch die konzertierte Aktion samt Drohgebärden mit Lotus und Force India die Tantiemen

aus der Vermarktung von Bernie Ecclestone etwas früher überwiesen wurden als sonst. Es wäre die Zeit zum Durchatmen gewesen, bevor der Sprung nach Australien ansteht.

Wie entscheidet Melbourne?

Doch dann platzt die Nachricht von einem Prozess in Melbourne in die Vorbereitungen. Giedo van der Garde will per einstweiliger Verfügung seinen Sitz einklagen, nachdem ihm ein Schweizer Schiedsgericht zunächst bestätigt hatte, dass Saubers Zusage an ihn vor dem Ende Juni 2014 auch für das Team bindend sei. Zitat aus dem Spruch: «Sauber muss alle Handlungen unterlassen, die Giedo van der Garde daran hindern könnten, als einer der beiden nominierten Fahrer bei Sauber an der Rennsaison 2015 teilnehmen zu können.»

Monisha Kaltenborn, studierte Juristin, bleibt bei ihrer Version, dass die Trennung legal sei – unabhängig davon, dass auch

Adrian Sutil ein Verfahren anstrengen will und auf einen gültigen Vertrag pocht. Van der Gardes Titel sei noch nicht rechtskräftig.

Wenn nun die australischen Richter (nach Redaktionsschluss) tatsächlich dem Niederländer recht geben, dann steckt das Team in der Zwickmühle. Einen der beiden neuen Fahrer kann man kaum entlassen, das würde ein gewaltiges Loch in die Kasse reißen. Blicke eine Abfindungssumme für den schwer enttäuschten und entsprechend rachsüchtigen Van der Garde. Der war eigentlich gut angesehen im Team, hatte einen ordentlichen Testerjob gemacht, musste aber aus finanziellen Gründen geopfert werden, um die Arbeitsplätze im Zürcher Oberland weiterhin zu sichern.

Erneut unerwartet unschöne Rahmenbedingungen für den Versuch, das Team nach zwei finanziell schwierigen Jahren endlich wieder in ruhigeres Fahrwasser zu bringen. «Ein Jahr wie das letzte möchte ich nicht noch einmal erleben», hatte Monisha Kaltenborn zum Saisonauftakt noch gesagt. «Wir sind auch zuversichtlich, dass wir nicht auch finanziell einen Schritt nach vorne machen.» Alternativen dazu sieht die Managerin auch bei allen neuerlichen Problemen nicht: «Wir haben den Druck, dass wir uns erheblich verbessern müssen.» ♦



Sauber-Ferrari C34: Bei Wintertests überzeugte das neue Modell

NACHRICHTEN

Pirelli: Kein Risiko bei ersten vier Rennen

Reifenwahl F1-Exklusiv-Pneulieferant Pirelli hat kurz vor dem Saisonstart bereits für die ersten vier GP die Gummimischungen bestimmt, die zum Einsatz kommen. Für härtere und weichere Slicks gelten: In Australien Typ «Medium» (weiß markiert) und «Soft» (gelb markiert), in Malaysia «Hard» (orange markiert) und «Medium», in China und Bahrain jeweils «Medium» und «Soft». Damit bleibt es für alle vier Strecken bei der gleichen Mischungswahl wie 2014. Da in diesem Winter nur in Europa bei kühlen Temperaturen mit den neuen Autos und den neuen Reifen (Hinterreifen mit mehr Auflagefläche) getestet wurde, wollen die Italiener auf Nummer sicher gehen.

Mercedes: 2015 mit neuem Safety Car

Mercedes AMG GT S So heißt offiziell das neue Safety Car der Formel 1. Das neue Modell löst nach fünf Jahren den Mercedes SLS (Flügelträger) ab. Der von Mercedes-Tochter AMG entwickelte Sportwagen hat einen Vierliter-V8-Biturbo-Motor (510 PS) samt Performance-Auspuff, beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 3,8 Sekunden und erreicht bis zu 310 km/h. Das neue Medical Car kommt auch von AMG: Mercedes AMG C63 S T-Modell (bisher C63 AMG T-Modell). ♦ MSA

KOMPAKT

»» **Santander** Die Bank wird 2015 nicht mehr den GP Deutschland – sofern es ihn überhaupt gibt – sponsern. Das spanische Finanzinstitut war seit 2008 Titelsponsor des deutschen F1-Rennens.

»» **Monza** Der Antrag von Italiens Traditions-F1-Kurs auf Steuerentlastung wurde abgelehnt. Es geht um zehn Millionen Euro. Für Formel-1-Promoter Ecclestone ist das Grundvoraussetzung, um den Monza-Vertrag über 2016 hinaus zu verlängern.

»» **Susie Wolff** Die bei Williams zur Testfahrerin beförderte Schottin darf am ersten Tag des Spielberg-Tests (23.6.) wieder ans Steuer des FW37 sowie freitags im Training zum GP Spanien (8.5.) und zum GP Großbritannien (3.7.). ♦ MSA

Manor-Marussia

42 Millionen aus eigener Tasche

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Grünes Licht für Manor.
Der aus der Insolvenz
gerettete Rennstall hat den
Crashtest bestanden und
will am Sonntag in Mel-
bourne an den Start gehen.

30 Millionen Pfund (fast 42 Millionen Euro) hat Stephen Fitzpatrick, der neue Chef von Manor-Marussia, aus der eigenen Tasche bezahlt, um das Team, das schon insolvent war, zu retten. Verrückt, sagen die einen, mutig, die anderen. Fakt ist: Ohne diesen finanziellen Kraftakt hätte das Team, das 2014 Neunter in der WM-Wertung geworden ist, keine Überlebenschance gehabt.

Doch der 37-jährige Nordire, Chef des Energydrink-Unternehmens OVO, glaubt an das ehrgeizige Projekt. Und er ist Formel-1-Fan durch und durch. Im Vorjahr besuchte Fitzpatrick den GP Singapur – damals noch als Zuschauer, «auf der falschen Seite des Zauns».



Der neue starke Mann bei Manor: Stephen Fitzpatrick – Chef des Energy-Getränkeherstellers OVO

Doch was er sah, hat Lust auf mehr gemacht. Als Marussia in finanzielle Probleme geriet, witterte der ehemalige JP-Morgan-Broker seine Chance.

Das Geld, das Fitzpatrick investiert hat, plus das Sümmchen aus dem TV-Topf (45 Mio Euro für P9 im Vorjahr) sollten reichen, um vorerst über die Runden zu kommen. Gespräche mit anderen Investoren

laufen seit längerer Zeit. Denn eines ist Fitzpatrick bewusst: Manor soll sich auf Dauer nicht als schwarzes Loch erweisen, in dem sein ganzes Vermögen verschwindet.

Neben Fitzpatrick ist Justin King (Heft 8) der zweite wichtige Mann bei Manor-Marussia. King, dessen Sohn bei Racing Engineering in der GP2 fährt, wird Interims-Teamchef.

Graeme Lowdon bleibt wie bisher Sportdirektor. Er soll dafür sorgen, dass die Mannschaft in den nächsten Wochen wieder auf die gewohnte Stärke von 175 Angestellten wächst.

Die größte Hürde – neben dem letzte Woche bestandenen Crashtest – waren die Gespräche mit Ferrari. Der Motorenpartner ist Gläubiger Nummer 1 und musste zuerst davon

überzeugt werden, wieder Triebwerke nach England zu liefern. Doch Ferrari hat (wie die anderen Gläubiger) eingesehen, dass eine weitere Zusammenarbeit die beste Chance ist, die verloren geglaubten Gelder doch noch zurückzubekommen. Übrigens: Ferrari wird 2014er-Motoren liefern, weil diese im Gegensatz zu den 2015er-Aggregaten ins Interimsauto von Manor passen.

Leimer nein, Palmer vielleicht

Der zweite Fahrer war bei Redaktionsschluss noch offen. Im Internet kursierte das Gerücht, der Schweizer Fabio Leimer würde in Melbourne im zweiten Cockpit (neben dem Briten Will Stevens) sitzen. Doch Leimer sagte am Sonntagabend gegenüber MSA: «Quatsch! Da ist nichts dran.»

Bessere Chancen soll Jolyon Palmer haben. Auch der Name Esteban Ocon geistert herum. Vielleicht macht sich Ferrari aber auch für seinen neuen Testfahrer Esteban Gutiérrez stark. ♦

MOTOR
SPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



1. Amazon.de Geschenkkarte



2. JET Tankgutschein



3. Media Markt Gutschein

Onlinebestellung: www.motorsport-aktuell.com/abo

Telefonische Bestellung: +49 (0)711 3206-8888 Bitte Gutschein und Bestellnummer 1140945 angeben.

Ihre Vorteile: ■ 14% Preisvorteil ■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752. Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland

TITELVERTEIDIGER 2015

Formel-1-WM Lewis Hamilton



Am Ziel: Hamilton krönt sich in Abu Dhabi zum F1-Weltmeister

Serie - 7. Folge

Rennfahrer &



Will seinen Titel 2015 unbedingt verteidigen: Lewis Hamilton bei Tests im neuen Mercedes W06

Von ELMAR BRÜMMER

Lewis Hamilton ist ein Mensch mit vielen Facetten. Nicht alle mögen ihn. Und die, die ihn kennen, haben in der Regel ein ganz anderes Bild von ihm, als es die Öffentlichkeit zeigt.

Der ganze Typ ist einfach herausfordernd. Er wiegt das Mikrofon so locker in der Hand, als wäre das Ganze ein Kinderspiel, und nicht der Vorabend eines entscheidenden Rennens um die Formel-1-Weltmeisterschaft. Wenn er gefragt wird, und er wird viel gefragt, auch viel Unsinniges von Journalisten, die sich mehr oder weniger offen zu seinem Rivalen Nico Rosberg bekennen, dann schaut er aufmerksam ins Auditorium, und manchmal macht er auch auf die banalste Frage noch ein Kompliment. Das mögen manche anbiedernd finden, unehrlich sogar, aber Hamilton wird es kaum so sehen. Er weiß, dass seine Meinung gefragt ist, und er weiß, dass er mit seiner Reaktion viel beeinflussen kann. Das ist Teil dieses Sport-Show-Geschäfts. Deshalb spielt er vielleicht mit den Journalisten, aber er meint es ernst mit sich selbst. Die Bühne der Formel 1 will nicht nur auf der Rennstrecke

bespielt werden, sonst könnten wir in dieser Serie einfach auch aneinandergereihte Rundenbestzeiten drucken, und Hamilton macht sie gern zu seiner Bühne. Ein Selbstdarsteller, na klar. Aber auch ein Rennfahrer, der noch er selbst ist. Und, damit der Sinn dieser Folge erfüllt ist: Ein echter Champion.

Hamilton, der Löwe

Wer bei Talkrunden im Mercedes-Motorhome genau hinguckt, der erkennt neben der Hülle des PS-Rappers noch etwas anderes - einen echten Athleten. Unter dem Tisch wippen seine Fußsohlen leicht, er spannt die Wadenmuskeln an. «Lew, der Löwe», raunen sich die britischen Kollegen zu, ein Raubtier im silbernen Cockpit. Und ein Veteran der Londoner Times erzählt die passende Story vom jungen Lewis, der sich bei einem Autohändler in der Nachbarschaft ein paar Pfund verdiente - und die Neuwagen so lange polierte, bis sich sein Gesicht im Lack spiegelte. Heute kauft er sich Sportwagen, wie er will, sie müssen nicht mal von Mercedes sein. Oder er fliegt in seinem roten Privatjet (Achtung, Ferrari!) um die Welt. Einer, der es geschafft hat.

Weshalb der letzte Hashtag seiner Twitter-Nachrichten

meistens #blessed lautet, also wörtlich «gesegnet», gemeint ist aber eher: «Das Schicksal meint es gut mit mir.» Da weiß einer also um seine Privilegien. Es ist garantiert kein Modegag, dass er sich Engel, Maria und Josef auf die Arme hat tätowieren lassen und dazu noch ein Kreuzifix auf den Rücken. Da braucht einer einen festen Glauben, um immer wieder aufs Neue auch an sich glauben zu können.

Denn er weiß wie kaum ein anderer der Top-Piloten, wie vergänglich dieser Ruhm sein kann. Titel Nummer 2 seiner Karriere, nach dem Erfolg mit McLaren-Mercedes 2008, sei für ihn der schönere gewesen. Das legt nur den Schluss nahe, dass der dritte der Schönste überhaupt sein müsste. Sollte das 2015 passieren, dann wird der Weg einmal mehr über Nico Rosberg als härtesten Rivalen führen. Der Deutsche plant Revanche, und das fordert Hamilton heraus. Es geht nicht nur um Rang 1 oder 2, es geht auch um die Position im Team. Wäre das letzte Rennjahr andersherum ausgegangen, dann wäre wohl weit mehr Emotionalität in den Silberpfeil-Rennstall hineingetragen worden.

Sich unterzuordnen, das fällt einem, der alles für seinen Aufstieg riskieren musste, immer

noch schwer. Auf die «Eins» am Rennwagen kann Hamilton allerdings verzichten, er geht mit der 44 ins Rennen, weil er mit dieser Nummer «groß» geworden ist. Das ist zwar einerseits eine Reminiszenz an eine lange zurückliegende Vergangenheit, kündigt aber auch von einem gesunden Selbstbewusstsein für Gegenwart und Zukunft: Seht her, ich klammere mich nicht an Ruhm, ich will immer den frischesten Lorbeer.

Alles nur Schutzpanzer?

Auch beim amtierenden Weltmeister ist es schade, dass wir während seines Tuns hinter dem Lenkrad nicht in sein Gesicht blicken können, wo sich bei Tempo 300 und je nach Rennverlauf die Emotionen noch stärker ausdrücken als Stunden nach dem Rennen. Würden wir die Bilder vom Kampf mit dem Auto, den Gegnern und den Umständen kennen, hätten wir längst schon die vielen Schnappschüsse von Gala-Auftritten verdrängt. Denn das ist Show, doch im Herzen ist Hamilton ein Sportsmann. Es gibt Menschen, die ihn gut kennen, und die seine an den Tag gelegte Extrovertiertheit für einen Schutzpanzer halten: Im Grunde genommen sei der Champ ein schüchterner Mann.

Für das Cockpit kann das kaum gelten. Im Kalkül der eigenen Kaltblütigkeit übertrifft er sogar die Steuerungssensoren des Mercedes-Antriebsstrangs. Er schneidet seine Überholmanöver wie nach einem Schnittmusterbogen. Das war früher anders, da hätte er die Chance unbedingt aufs erste Mal nutzen wollen. Inzwischen frönt er einer Art kontrolliertem Instinkt. Und er muss sich auch nicht mehr in jeder Situation beweisen, dass er sich weiterhin für den Primus der Königsklasse hält.

Dieses Understatement macht ihn so schwer greifbar für alle anderen und so gefährlich. Nur einmal in dieser ganzen Diskussion beginnen seine Augen zu glänzen, als er darüber redet, dass alle großen Fahrer der Vergangenheit drei Mal Weltmeister waren... Und damit verbindet sich wohl auch die Hoffnung, in der Popularität auf der britischen Insel dann zu einem Jackie Stewart aufzuschließen zu können. Den lieben die Engländer, obwohl er Schotte ist. Hamilton ist vielen zu aufgedreht, zu unbritisch. Würde ihm das Kunststück in dieser Saison gelingen, er wäre erst der zehnte Formel-1-Pilot, der das schafft. In seinem Jargon: Richtig cool. Das ist die Herausforderung. ♦

Selbstdarsteller

Statistik Lewis Hamilton

GP-Starts: 148
GP-Siege: 33
GP-Podestplätze: 70
Pole-Positions: 38
Schnellste Rennrunden: 20
WM-Punkte: 1486
WM-Titel: 2 (2008 und 2014)

Rekorde (die wichtigsten)

Meiste GP-Siege in Premiersaison (4)
 Meiste Pole-Positions in Premiersaison (6)
 Meiste WM-Punkte in Premiersaison (109)
 Erster «farbiger» Formel-1-Weltmeister (2008)
 Meiste WM-Punkte pro Saison (2014 – 384)

NACHGEHAKT BEI Toto Wolff

(43/A), Der Mercedes-Motorsportchef über Weltmeister Lewis Hamilton und dessen Stärken und Schwächen.



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

? Wie hat sich Lewis Hamilton durch seinen zweiten WM-Titel verändert? Ich sehe keine große Veränderungen bei ihm. Er ist geradlinig. So wie immer. Und wir haben ein offenes und transparentes Verhältnis. Daran hat sich im Winter nach seinem zweiten Titel nichts verändert.

? Hamilton hat im Vorjahr eine nahezu perfekte Saison hingelegt. Trotzdem sei die Frage erlaubt: Wo hat einer wie er noch Raum für Verbesserungen? Jeder Mensch kann sich verbessern. Auch der Lewis hat über den Winter seine Saison analysiert. Und sich Gedanken gemacht, wo Verbesserungen möglich sind. Aber ich möchte da jetzt nicht irgendwo mit dem Finger draufzeigen.

? Wo hat Lewis seine besonderen Stärken? Lewis hat zahlreiche Stärken. Er ist unheimlich konzentriert und fokussiert. Er verfügt über sehr großes Talent, das er in den Rennen immer wieder zu seinem Vorteil umsetzen kann. Ich würde sagen: Die Liste seiner Stärken ist ziemlich lang.

? Wie einfach oder schwierig ist der Umgang mit Hamilton? Der Umgang ist einfach. Weil wir wie ge-

sagt ein sehr offenes Verhältnis pflegen. Wenn wir miteinander kommunizieren, verläuft das reibungslos.

? Lewis macht oft den Eindruck, er brauche viel Nestwärme. Wie wichtig ist das familiäre Umfeld für ihn? Ich weiß nicht, ob man innerhalb eines Rennstalls oder eines Unternehmens im Allgemeinen ein familiäres Umfeld haben kann. Aber man muss auf jeden Fall ein Umfeld des Vertrauens haben. Die Kommunikation muss stimmen. Aber nicht mehr oder nicht weniger. Familie ist Zuhause.

? Wie erklärst du dir seinen Status als weltweit anerkannter Werbestar? Lewis ist eine Persönlichkeit mit vielen Ecken und Kanten. Er ist polarisiert. Das macht ihn zu einer Berühmtheit.

? Mit welchem Rennfahrer aus der Vergangenheit würdest du ihn am ehesten vergleichen? Ich halte nichts von Vergleichen. Lewis ist ein Star und eine Fahrerpersönlichkeit. Er ist anders als alle anderen.

? Was glaubst du: Wird Lewis seinen WM-Titel 2015 erfolgreich verteidigen können? Wenn ich das wüsste; würde meine Jobbezeichnung anders lauten. Dann wäre ich Hellscher und vermutlich schon längst in Pension.

Seine Helfer

Anthony Hamilton hat alles für die Karriere seines Sohnes getan, wirklich alles. Doppelschichten gearbeitet, Nebenjobs gemacht, den Urlaub und die Haushaltskasse für den Kartsport geopfert. Und er hat dem kleinen Lewis damit Kampfgeist, aber auch Stolz vorgelebt. Der Vater ist der Mensch in seinem Leben, mit dem Lewis die meiste Zeit verbracht hat, so etwas prägt. Aber so etwas kann auch zu einem Eklat führen. Der stellte sich ein, als das große Ziel erreicht war. Als Lewis über die Mercedes-McLaren-Nachwuchsförderung den Sprung in die F1 und zum WM-Titel geschafft hatte. Vor allem: Als er mit etwas Verspätung begann, erwachsen zu werden, sich auch mal aufzulehnen – und plötzlich infrage stellte, warum der Vater auch sein Manager sein sollte. Inzwischen sind die beiden längst wieder eine Familie – und ver-

mutlich der wichtigste Halt, den der Weltmeister hat.

Ähnlich wie die Beziehung im Elternhaus verlief die zu seinem sportlichen Ziehvater Ron Dennis. Der war schwer beeindruckt, als ihn ein kleiner Steppke bei einer Gala ansprach und bat, später mal F1 fahren zu dürfen. Jahre später war der Traum Wirklichkeit geworden, Hamilton hatte sich wie ein Musterschüler in Dennis' System eingepasst, bis Hamilton sich von Dennis irgendwann zu sehr bevormundet fühlte.

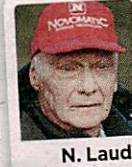
Ein weiterer Helfer ist Niki Lauda. Hamilton hält viel von Racertypen wie Lauda, wahrscheinlich wäre er selbst gern in der wilden Zeit mitgefahren. Deshalb hatte der Wiener auf der Ebene leichtes Spiel, als er ihn zur Schumacher-Nachfolge überredete. Längst hört Hamilton auch in privaten und wirtschaftlichen Angelegenheiten auf Lauda. ♦ BRÜ



A. Hamilton



R. Dennis



N. Lauda

Seine Gegner

Der Wunsch von Hamilton für die Saison 2015 ist der, auch mal wieder richtig gegen Gegner aus anderen Teams kämpfen zu dürfen. Das klingt nur auf den ersten Blick großspurig. Hamilton erinnert sich an seinen ersten WM-Triumph 2008, damals setzte er sich in der letzten Kurve gegen Felipe Massa durch. Das war der große Rivale, nicht sein Teamkollege Heikki Kovalainen. Aber den hatte er damit automatisch auch geschlagen. «Zwei zum Preis von einem», nennt Hamilton das. Und exakt das schwebt ihm natürlich auch für 2015 vor. Nico Rosberg, zu dem er von den Gefühlen her eine ähnliche On-Off-Beziehung hat wie zu Nicole Scherzinger, wird ein noch härterer Brocken sein als in der abgelaufenen Saison. Denn Rosberg ist nicht nur schnell, er ist auch klug. Und so findet das Wettrennen der beiden nicht bloß auf der Strecke,

sondern auch in anderen Bereichen statt.

Gleich in seinem ersten F1-Jahr, als braver Azubi von McLaren eingekauft, der viel vom großen Fernando Alonso lernen soll, hat Hamilton seine Meisterprüfung in Sachen F1-Intrigen abgelegt: Mit einem finanziellen, politischen und sportlichen Debakel für das britische Team. «Es war das härteste Jahr», gesteht LH. Und der Spanier, ähnlich egozentrisch und vom Erfolg besessen, wäre fast an dem Junior zerbrochen. Nummer 3 auf Hamiltons Liste ist Sebastian Vettel. Bei der ersten Krönung des Deutschen 2010 hatte auch Lewis noch Titelchancen, danach kam es nie zu einem echten Zweikampf der beiden. Aber dieses Duell erscheint auf Sicht als das reizvollste der F1, und es soll sogar Leute in Maranello geben, die sich eine explosive Paarung Vettel/Hamilton vorstellen können. ♦ BRÜ



N. Rosberg



F. Alonso



S. Vettel

CHRONIK

Lewis Hamilton

» 1985 Am 7. Januar in Stevenage (Hertfordshire) geboren. Hamiltons Großeltern väterlicherseits stammen von der Karibikinsel Grenada.

» 1993 Einstieg in den Kartsport – diverse Siege.

» 1995 Erstes Treffen mit Ron Dennis. Hamilton bittet den McLaren-Teamchef um ein Autogramm und erzählt ihm, dass er später für dessen Team fahren will.

» 1998 Dennis verpflichtet den jungen Hamilton für sein «McLaren driver development program».

» 2001 Aufstieg in den Automobilrennsport (britische F. Renault).

» 2003 Meister in der britischen Formel Renault. Erste Einsätze in der F3.

» 2004 Erstes Jahr in der F3-Euroserie (Platz 5). Im Jahr darauf Meister mit 15 Siegen aus 20 Rennen.

» 2006 Auf Anhieb GP2-Meister mit fünf Siegen.

» 2007 Beförderung zum McLaren-Stammfahrer an der Seite von Fernando Alonso. WM-Zweiter (punktgleich mit Alonso) und um einen Punkt geschlagen (von Räikkönen).

» 2008 Formel-1-Weltmeister mit McLaren-Mercedes (insgesamt fünf Siege).

» 2009 Ein schweres Jahr für Hamilton. Nur WM-Fünfter (2 Siege, 49 WM-Punkte).

» 2010 Sein viertes Jahr bei McLaren-Mercedes. WM-Rang 4. Titelchancen bis zum letzten Rennen.

» 2011 WM-Fünfter. Immer noch im Dienste von McLaren-Mercedes.

» 2012 Sein letztes Jahr bei den Chromfeilen. Hamilton wird WM-Vierter. Am Ende des Jahres steht sein Wechsel zum Mercedes-Werksteam fest.

» 2013 Ein Sieg im ersten Jahr bei den Silberpfeilen.

» 2014 Hamilton gewinnt seinen zweiten WM-Titel nach anfänglichem Rückstand auf Teamkollege Nico Rosberg. Der Brite holt elf Siege in 19 Rennen. ♦ CE

Saisonstart 2015

Nur noch fünf Mal schlafen

Am Sonntag (15. März) beginnt in Melbourne/Australien die 66. WM-Saison der Formel 1. Wir sagen Ihnen, was Sie dazu alles wissen müssen.

Technisch und sportlich bleibt in der Formel 1 (ausnahmsweise) vieles wie gehabt. Die größten Veränderungen betreffen die Nasen der Autos. Dort sind Mindest-Querschnitte sowohl 50 mm als auch 150 mm hinter der Nasenspitze vorgegeben. Zudem müssen die Fahrzeugnasen, von oben betrachtet, symmetrisch sein. Eine Variante, wie sie Lotus 2014 präsentierte, wäre in diesem Jahr verboten.

Auch bei den Antriebseinheiten gibt es leichte Veränderungen. So dürfen 2015 nur noch vier (bisher fünf) Exemplare der einzelnen Module einer Motoreinheit verwendet werden. Die einzelnen Motorenhersteller dürfen (in einem klar abgesteckten Rahmen) Konstruktionsänderungen an den Triebwerken vornehmen. Dafür wurden den einzelnen Bestandteilen der Antriebseinheit sogenannte Token zugeordnet. Die Summe aller Token beträgt 66. Jeder Hersteller darf 32 Token (oder ca. 48 Prozent) für Modifikationen zur Saison 2015 verwenden.

Sportlich sind drei Neuerungen zu beachten: Die doppelten Punkte beim WM-Finale fallen weg. Der Einsatz eines virtuellen Safety-Cars kommt. Und zusätzlich zu der 2014 eingeführten Fünf-Sekunden-Strafe wird es eine Zehn-Sekunden-Strafe geben. Die wird bei «unsafe releases» zum Einsatz kommen.

Zusammen so alt wie Kimi

Im Unwissen, wer das zweite Cockpit bei Manor kriegt, gehen drei Rookies in Melbourne an den Start: Max Verstappen, Carlos Sainz jr. (beide Toro Rosso) und Felipe Nasr (Sauber). Verstappen ist mit 17 Jahren und 166 Tagen der jüngste GP-Pilot aller Zeiten. Sainz und er kommen auf 37 Jahre und 361 Tage. Damit sind sie nur unwesentlich älter als Kimi Räikkönen allein. Der Finne ist der älteste Fahrer im Feld. Nicht aber der erfahrenste. Diese Ehre gebührt Jenson Button mit 266 GP.

Auch eine «neue» Rennstrecke taucht im Kalender auf: Mexiko City. Zuletzt wurde dort 1992 gefahren (Sieger: Nigel Mansell). Der Gag an der neuen Pistenführung: Der Kurs führt durch ein Baseballstadion. Mit dem Großen Preis von Deutschland bestünde die F1-Saison 2015 aus 20 Rennen. ♦ CE



Einer von drei Neulingen im Starterfeld 2015: Max Verstappen (Toro Rosso) geht als jüngster Pilot in die Formel-1-WM-Geschichte ein

FORMEL 1: TEAMS, AUTOS, FAHRER 2015

Mercedes AMG Petronas F1	Mercedes W06 Hybrid	44 Lewis Hamilton (Alter 30/GB)	6 Nico Rosberg (29/D)
Infiniti Red Bull Racing	Red-Bull-Renault RB11	3 Daniel Ricciardo (25/AUS)	26 Daniil Kvyat (20/RUS)
Williams Martini Racing	Williams-Mercedes FW37	19 Felipe Massa (33/BR)	77 Valtteri Bottas (25/FIN)
Scuderia Ferrari	Ferrari SF15-T	5 Sebastian Vettel (27/D)	7 Kimi Räikkönen (35/FIN)
McLaren Honda	McLaren-Honda MP4-30	14 Fernando Alonso (33/E)*	22 Jenson Button (35/GB)
Sahara Force India F1 Team	Force-India-Mercedes VJM08	11 Sergio Pérez (25/MEX)	27 Nico Hülkenberg (27/D)
Scuderia Toro Rosso	Toro-Rosso-Renault STR10	33 Max Verstappen (17/NL)	55 Carlos Sainz jr. (20/E)
Lotus F1 Team	Lotus-Mercedes E23 Hybrid	8 Romain Grosjean (28/F)	13 Pastor Maldonado (29/YV)
Sauber F1 Team	Sauber-Ferrari C34	9 Marcus Ericsson (24/S)	12 Felipe Nasr (22/BR)
Manor-Marussia F1 Team	Manor-Marussia-Ferrari MR04 (?)	46 Will Stevens (23/GB)	noch offen

* in Australien als Ersatz am Start: Kevin Magnussen (22/DK)

00 = Startnummer des Fahrers; ROT = F1-Neulinge



Vorjahressieger Nico Rosberg

VOLLGAS-ANTEIL	63%
GRIP-LEVEL	Niedrig
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-VERSCHEISS	Hoch
GANGWECHSEL	56
BENZINVERBRAUCH	3,1 Liter

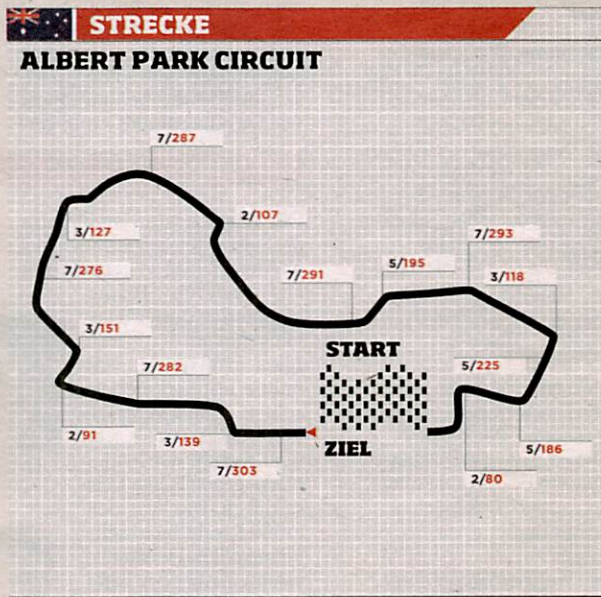
Zeitplan und Statistik GP Australien/Melbourne

Freitag, 13. März	
02.30–04.00 (MEZ)	1. freies Training
06.30–08.00	2. freies Training

Samstag, 14. März	
04.00–05.00	3. freies Training
07.00–08.00	Qualifying

Sonntag, 15. März	
06.00–08.00	Rennen (58 Runden)

Infos:	www.grandprix.com.au
Streckenlänge:	5,303 km
Renndistanz:	307,574 km



Verwendete Reifen: Soft/Medium

Sieger 2014:

Nico Rosberg (D), Mercedes W05 Hybrid, 1:32:58,710 h (=195,059 km/h)

Pole-Position 2014:

Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05 Hybrid, 1:44,231 min (=183,158 km/h)

Schnellste Runde 2014:

Nico Rosberg (D), Mercedes W05 Hybrid, 1:32,478 min (=206,436 km/h)

Streckenrekord: M. Schumacher, 2004, 1:24,125 min (=226,933 km/h)

Ergebnis 2014: 1. Rosberg, Mercedes; 2. Magnussen, McLaren; 3. Button, McLaren; 4. Alonso, Ferrari; 5. Bottas, Williams; 6. Hülkenberg, Force India; 7. Räikkönen, Ferrari; 8. Vergne, Toro Rosso; 9. Kvyat, Toro Rosso; 10. Pérez, Force India.

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2014:

2 Stopps – Rd. 12 (von Soft auf Soft); Rd. 38 (von Soft auf Medium)

Die meisten Siege: M. Schumacher 4

Die meisten Poles: M. Schumacher und Häkkinen, je 3

TERMINE 2015

Formel-1-WM	
15. März	GP Australien Melbourne, 6 Uhr MEZ
29. März	GP Malaysia Sepang, 9 Uhr MESZ
12. April	GP China Shanghai, 8 Uhr MESZ
19. April	GP Bahrain Sakhir, 17 Uhr MESZ
10. Mai	GP Spanien Barcelona, 14 Uhr MESZ
24. Mai	GP Monaco Monte Carlo, 14 Uhr MESZ
7. Juni	GP Kanada Montreal, 20 Uhr MESZ
21. Juni	GP Österreich Spielberg, 14 Uhr MESZ
5. Juli	GP Großbritannien Silverstone, 14 Uhr MESZ
19. Juli	GP Deutschland noch offen, 14 Uhr MESZ
26. Juli	GP Ungarn Hungaroring, 14 Uhr MESZ
23. August	GP Belgien Spa-Francor., 14 Uhr MESZ
6. September	GP Italien Monza, 14 Uhr MESZ
20. September	GP Singapur Singapur, 14 Uhr MESZ
27. September	GP Japan Suzuka, 7 Uhr MESZ
11. Oktober	GP Russland Sotchi, 13 Uhr MESZ
25. Oktober	GP USA Austin, 20 Uhr MEZ
1. November	GP Mexiko Mexiko City, 20 Uhr MEZ
15. November	GP Brasilien São Paulo, 17 Uhr MEZ
29. November	GP Abu Dhabi Abu Dhabi, 14 Uhr MEZ

Bestenliste

Mercedes-Duo prescht vor

GP-Starts	GP-Stige	Pole-Positionen	Schnellste Runden	WM-Punkte
1. Rubens Barrichello (BR) 323	1. Michael Schumacher (D) 91	1. Michael Schumacher (D) 68	1. Michael Schumacher (D) 77	1. Fernando Alonso (E) 1767
2. Michael Schumacher (D) 307	2. Alain Prost (F) 51	2. Ayrton Senna (BR) 65	2. Alain Prost (F) 41	2. Sebastian Vettel (D) 1618
3. Jenson Button (GB) 266	3. Ayrton Senna (BR) 41	3. Sebastian Vettel (D) 45	3. Kimi Räikkönen (FIN) 40	3. Michael Schumacher (D) 1566
4. Riccardo Patrese (I) 256	4. Sebastian Vettel (D) 39	4. Lewis Hamilton (GB) 38	4. Nigel Mansell (GB) 30	4. Lewis Hamilton (GB) 1486
5. Jarno Trulli (I) 252	5. Lewis Hamilton (GB) 33	5. Jim Clark (GB) 33	5. Jim Clark (GB) 28	5. Jenson Button (GB) 1198
6. David Coulthard (GB) 246	6. Fernando Alonso (E) 32	6. Alain Prost (F) 33	6. Mika Häkkinen (FIN) 25	6. Mark Webber (AUS) 1047,5
7. Fernando Alonso (E) 235	7. Nigel Mansell (GB) 31	7. Nigel Mansell (GB) 32	7. Niki Lauda (A) 24	7. Kimi Räikkönen (FIN) 1024
8. Giancarlo Fisichella (I) 229	8. Jackie Stewart (GB) 27	8. Juan-Manuel Fangio (RA) 29	Sebastian Vettel (D) 24	8. Felipe Massa (BR) 950
9. Mark Webber (AUS) 215	9. Jim Clark (GB) 25	9. Mika Häkkinen (FIN) 26	9. Juan-Manuel Fangio (RA) 23	9. Nico Rosberg (D) 887,5
10. Kimi Räikkönen (FIN) 212	Niki Lauda (A) 25	10. Niki Lauda (A) 24	Nelson Piquet sr. (BR) 23	10. Alain Prost (F) 798,5
11. Gerhard Berger (A) 210	11. Juan-Manuel Fangio (RA) 24	Nelson Piquet sr. (BR) 24	11. Fernando Alonso (E) 21	11. Rubens Barrichello (BR) 658
12. Felipe Massa (BR) 210	12. Nelson Piquet sr. (BR) 23	12. Fernando Alonso (E) 22	Gerhard Berger (A) 21	12. Ayrton Senna (BR) 614
13. Andrea De Cesaris (I) 208	13. Damon Hill (GB) 22	13. Damon Hill (GB) 20	13. Lewis Hamilton (GB) 20	13. David Coulthard (GB) 535
14. Nelson Piquet sr. (BR) 204	14. Mika Häkkinen (FIN) 20	14. Mario Andretti (USA) 18	14. Damon Hill (GB) 19	14. Nelson Piquet sr. (BR) 485,5
15. Jean Alesi (F) 201	Kimi Räikkönen (FIN) 20	René Arnoux (F) 18	Stirling Moss (GB) 19	15. Nigel Mansell (GB) 482
16. Alain Prost (F) 199	16. Stirling Moss (GB) 16	16. Jackie Stewart (GB) 17	Ayrton Senna (BR) 19	16. Niki Lauda (A) 420,5
17. Michele Alboreto (I) 194	17. Jenson Button (GB) 15	17. Felipe Massa (BR) 16	Mark Webber (AUS) 19	17. Mika Häkkinen (FIN) 420
18. Nigel Mansell (GB) 187	18. Jack Brabham (AUS) 14	18. Stirling Moss (GB) 16	18. David Coulthard (GB) 19	18. Gerhard Berger (A) 385
19. Nick Heidfeld (D) 183	Emerson Fittipaldi (BR) 14	Kimi Räikkönen (FIN) 16	19. Rubens Barrichello (BR) 17	19. Damon Hill (GB) 360
20. Ralf Schumacher (D) 180	Graham Hill (GB) 14	20. Nico Rosberg (D) 15	20. Felipe Massa (BR) 15	Jackie Stewart (GB) 360
21. Graham Hill (GB) 176	21. Alberto Ascari (I) 13	21. Alberto Ascari (I) 14	Clay Regazzoni (CH) 15	21. Ralf Schumacher (D) 329
Jacques Laffite (F) 176	David Coulthard (GB) 13	Rubens Barrichello (BR) 14	Jackie Stewart (GB) 15	22. Carlos Reutemann (RA) 310
23. Niki Lauda (A) 171	23. Mario Andretti (USA) 12	James Hunt (GB) 14	23. Jacky Ickx (B) 14	23. Juan-Pablo Montoya (COL) 307
24. Nico Rosberg (D) 166	Alan Jones (AUS) 12	Ronnie Peterson (S) 14	24. Alberto Ascari (I) 13	24. Graham Hill (GB) 289
25. Thierry Boutsen (B) 163	Carlos Reutemann (RA) 12	25. Jack Brabham (AUS) 13	Alan Jones (AUS) 13	25. Emerson Fittipaldi (BR) 281
Jacques Villeneuve (CDN) 163	26. Rubens Barrichello (BR) 11	Graham Hill (GB) 13	Riccardo Patrese (I) 13	Riccardo Patrese (I) 281
27. Mika Häkkinen (FIN) 161	Felipe Massa (BR) 11	Jacky Ickx (B) 13	27. René Arnoux (F) 12	27. Juan-Manuel Fangio (RA) 277,14
Johnny Herbert (GB) 161	Jacques Villeneuve (CDN) 11	Juan-Pablo Montoya (COL) 13	Jack Brabham (AUS) 12	28. Giancarlo Fisichella (I) 275
Ayrton Senna (BR) 161	29. Gerhard Berger (A) 10	Jacques Villeneuve (CDN) 13	Juan-Pablo Montoya (COL) 12	29. Jim Clark (GB) 274
30. Martin Brundle (GB) 158	James Hunt (GB) 10	Mark Webber (AUS) 13	30. John Surtees (GB) 11	30. Robert Kubica (PL) 273
Olivier Panis (F) 158	Ronnie Peterson (S) 10	Gerhard Berger (A) 12	31. Mario Andretti (USA) 10	31. Daniel Ricciardo (AUS) 268
32. Heinz-Harald Frentzen (D) 157	Jody Scheckter (RA) 10	David Coulthard (GB) 12	Graham Hill (GB) 10	32. Jack Brabham (AUS) 261
33. John Watson (GB) 152	33. Mark Webber (AUS) 9	33. Jochen Rindt (A) 10	33. Denis Hulme (NZ) 9	33. Nick Heidfeld (D) 259
34. René Arnoux (F) 149	34. Denis Hulme (NZ) 8	34. Jenson Button (GB) 8	Ronnie Peterson (S) 9	34. Jody Scheckter (ZA) 255
35. Lewis Hamilton (GB) 148	Jacky Ickx (B) 8	Riccardo Patrese (I) 8	Nico Rosberg (D) 9	35. Denny Hulme (NZ) 248
36. Eddie Irvine (GB) 146	Nico Rosberg (D) 8	John Surtees (GB) 8	Jacques Villeneuve (CDN) 9	36. Jarno Trulli (I) 246,5
Carlos Reutemann (RA) 146	René Arnoux (F) 7	Jacques Laffite (F) 7	37. Jenson Button (GB) 8	37. Jean Alesi (F) 241
Derek Warwick (GB) 146	Juan-Pablo Montoya (COL) 7	Emerson Fittipaldi (BR) 6	James Hunt (GB) 8	38. Romain Grosjean (F) 236
39. Emerson Fittipaldi (BR) 144	39. Tony Brooks (GB) 6	Phil Hill (USA) 6	Ralf Schumacher (D) 8	39. Jacques Villeneuve (CDN) 235
40. Sebastian Vettel (D) 139	Jacques Laffite (F) 6	Jean-Pierre Jabouille (F) 6	Gilles Villeneuve (CDN) 8	40. Nico Hülkenberg (D) 232
41. Eddie Cheever (USA) 132	Riccardo Patrese (I) 6	Alan Jones (AUS) 6	Emerson Fittipaldi (BR) 6	41. Jacques Laffite (F) 228
42. Jean-Pierre Jarier (F) 132	Jochen Rindt (A) 6	Carlos Reutemann (RA) 6	Heinz-Harald Frentzen (D) 6	42. Clay Regazzoni (CH) 212
Clay Regazzoni (CH) 132	Ralf Schumacher (D) 6	Ralf Schumacher (D) 6	José Froilán González (RA) 6	43. Alan Jones (AUS) 206
44. Mario Andretti (USA) 128	John Surtees (GB) 6	44. Chris Amon (NZ) 5	Dan Gurney (USA) 6	Ronnie Peterson (S) 206
Adrian Sutil (D) 128	Gilles Villeneuve (CDN) 6	Nino Farina (I) 5	Mike Hawthorn (GB) 6	45. Bruce McLaren (NZ) 196,5
46. Jack Brabham (AUS) 126	46. Michele Alboreto (I) 5	Clay Regazzoni (CH) 5	Phil Hill (USA) 6	46. Eddie Irvine (GB) 191
47. Ronnie Peterson (S) 123	Nino Farina (I) 5	Keke Rosberg (FIN) 5	Jacques Laffite (F) 6	47. Valtteri Bottas (FIN) 190
48. Pierluigi Martini (I) 119	Clay Regazzoni (CH) 5	Patrick Tambay (F) 5	Carlos Reutemann (RA) 6	48. Sergio Pérez (MEX) 188
Ferner:	Keke Rosberg (FIN) 5	49. Giancarlo Fisichella (I) 4	Emerson Fittipaldi (BR) 6	49. Stirling Moss (GB) 186,64
84. Nico Hülkenberg (D) 76	John Watson (GB) 5	Mike Hawthorn (GB) 4	Giuseppe Farina (I) 5	50. Michele Alboreto (I) 186,5
Pastor Maldonado (YV) 76	51. Dan Gurney (USA) 4	Didier Pironi (F) 4	Carlos Pace (BR) 5	51. René Arnoux (F) 181
90. Sergio Pérez (MEX) 74	Eddie Irvine (GB) 4	Jarno Trulli (I) 4	Didier Pironi (F) 5	Jacky Ickx (B) 181
99. Daniel Ricciardo (AUS) 69	Bruce McLaren (NZ) 4	Ferner:	Jody Scheckter (ZA) 5	52. Mario Andretti (USA) 180
105. Romain Grosjean (F) 64	Ferner:	67. Nico Hülkenberg (D) 1	John Watson (GB) 5	John Surtees (GB) 180
154. Valtteri Bottas (FIN) 38	54. Daniel Ricciardo (AUS) 3	Pastor Maldonado (YV) 1	Ferner:	55. James Hunt (GB) 179
224. Daniil Kvyat (RUS) 19	72. Pastor Maldonado (YV) 1	Ferner:	59. Sergio Pérez (MEX) 3	Ferner:
Kevin Magnussen (DK) 19			77. Valtteri Bottas (FIN) 1	98. Kevin Magnussen (DK) 55
243. Marcus Ericsson (S) 16			Romain Grosjean (F) 1	102. Pastor Maldonado (YV) 49
			Nico Hülkenberg (D) 1	185. Daniil Kvyat (RUS) 8
			Daniel Ricciardo (AUS) 1	

fett = noch aktiv; rot = nie gewonnen

fett = noch aktiv; rot = nie Weltmeister

fett = noch aktiv; rot = nie gewonnen

fett = noch aktiv; rot = nie gewonnen

fett = noch aktiv; rot = nie Weltmeister

Weltmeister				
1950 Farina (I), Alfa Romeo	1963 Clark (GB), Lotus Climax	1976 Hunt (GB), McLaren-Ford	1989 Prost (F), McLaren-Honda	2002 Schumacher (D), Ferrari
1951 Fangio (RA), Alfa Romeo	1964 Surtees (GB), Ferrari	1977 Lauda (A), Ferrari	1990 Senna (BR), McLaren-Honda	2003 Schumacher (D), Ferrari
1952 Ascari (I), Ferrari	1965 Clark (GB), Lotus-Climax	1978 Andretti (USA), Lotus-Ford	1991 Senna (BR), McLaren-Honda	2004 Schumacher (D), Ferrari
1953 Ascari (I), Ferrari	1966 Brabham (AUS), Brabham-Repco	1979 Scheckter (ZA), Ferrari	1992 Mansell (GB), Williams-Renault	2005 Alonso (E), Renault
1954 Fangio (RA), Mercedes/Maserati	1967 Hulme (NZ), Brabham-Repco	1980 Jones (AUS), Williams-Ford	1993 Prost (F), Williams-Renault	2006 Alonso (E), Renault
1955 Fangio (RA), Mercedes	1968 G. Hill (GB), Lotus-Ford	1981 Piquet (BR), Brabham-Ford	1994 Schumacher (D), Benetton-Ford	2007 Räikkönen (FIN), Ferrari
1956 Fangio (RA), Lancia-Ferrari	1969 Stewart (GB), Matra-Ford	1982 Rosberg (FIN), Williams-Ford	1995 Schumacher (D), Benetton-Renault	2008 Hamilton (GB), McLaren-Mercedes
1957 Fangio (RA), Maserati	1970 Rindt (A), Lotus-Ford	1983 Piquet (BR), Brabham-BMW	1996 D. Hill (GB), Williams-Renault	2009 Button (GB), Brawn-Mercedes
1958 Hawthorn (GB), Ferrari	1971 Stewart (GB), Tyrrell-Ford	1984 Lauda (A), McLaren-TAG	1997 Villeneuve (CDN), Williams-Renault	2010 Vettel (D), Red-Bull-Renault
1959 Brabham (AUS), Cooper-Climax	1972 Fittipaldi (BR), Lotus-Ford	1985 Prost (F), McLaren-TAG	1998 Häkkinen (FIN), McLaren-Mercedes	2011 Vettel (D), Red-Bull-Renault
1960 Brabham (AUS), Cooper-Climax	1973 Stewart (GB), Tyrrell-Ford	1986 Prost (F), McLaren-TAG	1999 Häkkinen (FIN), McLaren-Mercedes	2012 Vettel (D), Red-Bull-Renault
1961 P. Hill (USA), Ferrari	1974 Fittipaldi (BR), McLaren-Ford	1987 Piquet (BR), Williams-Honda	2000 Schumacher (D), Ferrari	2013 Vettel (D), Red-Bull-Renault
1962 G. Hill (GB), BRM	1975 Lauda (A), Ferrari	1988 Senna (BR), McLaren-Honda	2001 Schumacher (D), Ferrari	2014 Hamilton (GB), Mercedes

Pietro Fittipaldi

Großer Name, großes Ziel

Von ANNETTE LAQUA

Der Name ist Musik in den Ohren von Rennsport-Fans: Pietro Fittipaldi ist der Enkel des zweifachen Formel-1-Weltmeisters Emerson Fittipaldi. 2015 gibt der 18-Jährige sein Debüt in der hoch dotierten Formel-3-Europameisterschaft.

Die 2013 wiederbelebte FIA Formel-3-Europameisterschaft geht 2015 in ihre dritte Saison, und wieder einmal stehen einige der weltweit besten Nachwuchsfahrer in den Startlöchern. Einer von ihnen ist Pietro Fittipaldi, der nicht nur einen großen Namen trägt, sondern auch eine bis dato eher ungewöhnliche Karriere vorzuweisen hat.

Der 18 Jahre junge Enkel des zweifachen Formel-1-Weltmeisters Emerson Fittipaldi verbrachte schon als kleiner Junge viel Zeit in diversen Fahrerlagern und erzählt: «Mein Opa ist zu diesem Zeitpunkt zwar keine Rennen mehr gefahren, aber ich war viel im US-amerikanischen Rennsport unterwegs, weil Christian Fittipaldi, Neffe meines Opas Emerson, und mein Onkel Max Papis dort Rennen bestritten.»

Mit neun Jahren begann der kleine Pietro, der in Miami geboren wurde und dort auch aufwuchs, mit dem Kartsport und sagt: «Ich war als Kind vom US-amerikanischen Rennsport geprägt und mein Ziel war die NASCAR-Serie. Deshalb stieg ich mit 14 Jahren in die NASCAR-Juniorserie NASCAR Whelen All American Series mit Limited Late Models ein.» Trotz der großen Umstellung



Selbstbewusst und zielorientiert: Pietro Fittipaldi will in die Fußstapfen seines Großvaters treten

von Kart auf einen schweren und 500 PS starken NASCAR-Brummer wurde der Teenager auf Anhieb Champion. Gut ein Jahr später erhielt er die Möglichkeit, sich im europäischen Formelsport zu versuchen. «Von Beginn an war es nicht unbedingt mein Plan, die NASCAR-Welt nach nur zwei Jahren schon wieder zu verlassen. Aber als diese Chance kam, war ich sehr glücklich und wollte sie beim Schopfe packen.»

Unterschied wie Tag und Nacht

Der damals 16 Jahre alte Formel-Rookie musste seinen Fahrstil abermals komplett ändern und sich an seine neuen Renngeräte aus der britischen Formel 4 und

der britischen Formel Renault 2.0 gewöhnen, die im Vergleich zu seinem NASCAR-Boliden ein Unterschied wie Tag und Nacht sind. «Die Umstellung war nicht einfach», gibt er zu. «Ein NASCAR hat brachiale Power, ist in den Kurven aber nicht sehr agil. Ein Nachwuchsfornel-Auto ist genau das Gegenteil. Aber ich denke, ich habe diese Herausforderung gut gemeistert.» Das bewies nicht zuletzt sein Titelgewinn in der britischen Protyre Formel Renault 2.0 im Jahr 2014.

Für 2015 steht für den ambitionierten Fittipaldi, der seinen großen Namen nie als Last empfand («Ich denke, er hat mir eher Türen geöffnet. Und

den größten Druck bekomme ich nicht aufgrund meines Namens, sondern den mache ich mir selbst.»), die Formel-3-Europameisterschaft auf dem Programm. «In der Formel-3-EM fährt man relativ viele Rennen und das Feld ist sehr stark», meint der junge Brasilianer.

Doch das schüchert das Talent, das selbstbewusst die Formel 1 als Karriereziel angibt, keinesfalls ein: «Ich möchte am Ende der Saison in den Top 3 der Gesamtwertung klassiert sein und den Titel des besten Rookies gewinnen. Ich glaube, das wird nicht einfach werden, aber man muss sich hohe Ziele setzen, um im Leben vorwärtszukommen.» ♦

GP3/Formel-3-EM

Kirchhöfer: GP3 hat Priorität

Der Deutsche Marvin Kirchhöfer setzt voll auf die GP3 mit ART, plant aber auch Einsätze in der F3-EM mit Eurointernational.

Marvin Kirchhöfer, 2014 Gesamtdritter in seiner ersten GP3-Saison, wird auch in diesem Jahr im Rahmenprogramm der Formel 1 fahren. Kirchhöfer hat seinen Vertrag mit ART um ein Jahr verlängert. Dort trifft er auf den amtierenden Formel-3-Europameister Esteban Ocon, was mit Sicherheit nicht nur teamintern ein ganz spannendes Duell werden wird.

Kirchhöfer bestreitet aber nicht nur die GP3, der Leipziger wird auch (sporadisch) an der F3-EM teilnehmen. Vorerst sind zwar

nur Tests geplant (10./11. März in Imola und 17./18. März in Valencia), doch Kirchhöfer sagt: «Mal schauen, wie es läuft. Viel-

leicht fahre ich auch das eine oder andere Rennen.»

Ein komplettes Doppelprogramm will sich Marvin nicht antun. Dafür seien GP3 und Formel-3-EM zu unterschiedlich. «Doch das Angebot von Eurointernational war so gut, da musste ich ja sagen.»

Inzwischen hat die FIA auch die Startliste der Formel-3-EM veröffentlicht. Zu den teilnehmenden 12 Teams gehören: Prema, Jagonya Ayam with Carlin, Mücke, Van Amersfoort, Carlin, West-Tec, Fortec, Eurointernational, Three-Bond, Double R, Signature und Motopark. ♦ CE



Die GP3 hat Priorität: Marvin Kirchhöfer setzt auch 2015 auf ART

NACHRICHTEN

Stockinger zurück zu Teddy Yip Junior

GP2 Marlon Stockinger wechselt von der Renault 3.5 in die GP2. Der Filipino-Schweizer hat bei Status unterschrieben. Der Lotus-Junior ist schon einmal für das Team von Teddy Yip jr. gefahren: 2012 in der GP3.

Bestzeit für Ellinas, Crash von Stoneman

Renault 3.5 Der Briten Dean Stoneman hatte bei Tests in Jerez zahlreiche Schutzengel auf seiner Seite. Der Neuzugang von Dams verlor in Kurve 7 die Kontrolle über seinen Dallara und schlug heftig in die Reifenstapel ein. Stoneman konnte sich selber aus dem Auto befreien, machte aber einen benommenen Eindruck. Schnellster bei den Tests war Tio Ellinas.

Leimer-Deal in Japan geplatzt

Super Formula Schlechte Nachrichten für Fabio Leimer. Der Schweizer, der in der letzten MSA noch über seine bevorstehende Saison in der Super Formula geplaudert hatte, wird «wegen finanzieller Schwierigkeiten, welche durch das Einschalten eines japanischen Mittelmannes entstanden sind,» nicht in Japan fahren. Mit demselben Problem wurde auch Patric Niederhauser konfrontiert: Auch sein Deal mit Toda Racing scheint geplatzt. ♦ CE

KOMPAKT

»» **GP2** Hilmer setzt bei den Tests in Abu Dhabi (laufen seit Montag) auf den Spanier Sergio Canamasas und Axcil Jeffries aus Zimbabwe. Lazarus hat für den Schweizer Zoel Amberg bestätigt. Mehr von den Tests nächste Woche.

»» **AutoGP** Antonio Pizzonia fuhr bei Tests in Vallelunga Bestzeit – gefolgt von Sebastian Balthasar (D).

»» **GP3** Jenzer setzt 2015 auf die Schweizer Mathéo Tuscher und Ralph Boschung. Das dritte Cockpit ist noch offen. Wunschkandidat Kevin Ceccon geht zu Arden.

»» **Formel 4** Giuliano Alesi, der Sohn von Ex-F1-Pilot Jean Alesi, bestreitet 2015 die französische Formel 4. ♦ CE

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS



RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Breck, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Voritz), Heino Dürrkop, Dr. Michael Rübly, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, HRB 85752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525.
Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 86,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Gratis-Extra, den RC-Mini-Quadrocopter**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **eine Ausgabe GRATIS**. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-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@dvpv.de widerrufen.

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Testfahrten Sebring und Aragon

Audi top, Nissan Flop

Von GUSTAV BÜSING
und ARNO WESTER

Beim Test in Sebring zeigte sich erstmals der neue Audi R18 e-tron quattro öffentlich, während sich Nissan auf der Rüttelpiste in Florida blamierte. Porsche rückte parallel zu Testfahrten nach Spanien aus.

Bei Audi ist man zuversichtlich, dass der vor allem in Bezug auf die Aerodynamik und das Fahrwerk weiterentwickelte R18 e-tron quattro die gewünschten Ergebnisse liefern wird. «Unsere Berechnungen und Simulationen haben ergeben, dass wir einen großen Schritt gemacht haben», sagte Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich in Sebring.

Schaut man sich den überarbeiteten Prototyp der «Audianer» näher an, fallen im Vergleich mit seinem Vorgänger die vorderen Radhäuser mit größeren Lufteinlässen sowie die neu gestalteten Scheinwerfer auf. Mit der Detailarbeit hat Audi Sport bereits am Frontsplitter begonnen, der in einigen Bereichen extrem weit nach oben gezogen wurde. Die Nase des R18 ist an der Spitze deutlich schmaler geworden. An den Seitenkästen in Höhe des Cockpits wurden ebenfalls Veränderungen vorgenommen. Nicht mehr so zahlreich wie beim Vorgängermodell sind die Luftleitenelemente. Die Endplatten des Heckflügels gehen hinunter bis zum Unterboden, sie haben jetzt aber im unteren Bereich einige Ausschnitte.



Radikal verändert: Der Audi R18 e-tron quattro für 2015 hat flache Scheinwerfer und große Lufteinlässe – auch am Heck ist vieles neu

Spannend bleibt jedoch die Antwort auf die Frage, für welche Megajoule-Klasse sich Audi entschieden hat. Unser Schwesterblatt «sport auto» hat schon spekuliert, dass Audi 2015 nicht mehr in der 2- sondern in der 4-Megajoule-Klasse fährt. Die Antwort und weitere technische Details will Audi am 19. März bei der Präsentation des Autos in Neuburg verraten.

Nissan: 68 langsame Runden

Der bei optimalen Bedingungen durchgeführte Dauerlauf in Florida, bei dem alle neun WEC-Piloten zum Einsatz kamen, wurde am vergangenen Freitag bereits drei Stunden frü-

her als geplant beendet. Audi Sport hat nach eigenen Angaben das gesteckte Ziel, über 6000 km ohne nennenswerte Probleme abzuspulen, bereits vorzeitig «und zur vollsten Zufriedenheit» erreicht.

Dagegen war die Vorstellung von Nissan eine Blamage! Nur insgesamt 68 Runden drehten die Fahrer, zu denen auch die Neuzugänge Alex Buncombe und Max Chilton gehörten. Bereits am dritten Tag und damit zwei Tage früher als geplant, wurde der GT-RLM Nismo um exakt 13.57 Uhr wegen eines Chassis-Schadens, der vor Ort nicht repariert werden konnte, in den Transporter geschoben.

Mit diesem Chassis wollte Nissan auch den WEC-Prolog in Le Castellet (27./28.3.) bestreiten.

Was aber noch viel schlimmer war: Die viel zu langsamen Rundenzeiten, die deutlich über denen von Audi (tiefe 1:42er) lagen, lassen nichts Gutes für die WEC-Premiere in Silverstone (12.4.) erahnen. Man darf gespannt sein, ob die Multikulti-Truppe aus Europa, Japan und den USA noch rechtzeitig die Kurve kriegt. Sonst könnte das ehrgeizige WEC-Projekt viel schneller beendet werden als zuvor gedacht.

Statt in Florida testete Porsche zur gleichen Zeit den 919 Hybrid für fünf Tage in Aragon

(Spanien). Bei einer Mischung aus Dauererprobung und Performance-Test mit dem Aerodynamik-Paket für Silverstone und Spa legten Earl Bamber, Timo Bernhard, Romain Dumas, Neel Jani, Marc Lieb und Nick Tandy insgesamt 7599 Kilometer zurück. Damit kommt der 919 Hybrid für die Saison 2015 vor dem Prolog auf 18866 Testkilometer. Teamchef Andreas Seidl: «Wir sind unsere ersten Rennsimulationen gefahren und sollten für die ersten Rennen gut aufgestellt sein. Im Hinblick auf die 24 Stunden von Le Mans gibt es noch Schwachstellen, die nun mit Hochdruck abgearbeitet werden.» ♦

Toyota / Prolog

Fast alle Teams bereit für den Vortest



Wird vor dem Prolog vorgestellt: Toyota jetzt mit der Nummer 1

Während Audi und Nissan in Sebring (USA) und Porsche in Aragon (Spanien) noch einmal umfangreiche Testfahrten absolvierten, blieb Weltmeister Toyota letzte Woche daheim.

Dafür sei vor dem großen Aufeinandertreffen des gesamten WEC-Feldes am 27. und 28. März in Le Castellet noch ein weiterer dreitägiger Test in Aragon geplant, bestätigte Toyota-Sprecher Alastair Moffitt.

Mit Spannung wird erwartet, für welche Megajoule-Klasse sich die Werksteams für 2015 einschreiben. In dieser Woche

erwarten ACO und FIA die entsprechenden Informationen der Hersteller. Die Gerüchteküche sieht Audi bei 4 MJ, während Toyota und Porsche mit 8 MJ starten, was den alten Abstand konstant halten würde. Nissan, wo vollmundig von 8 MJ die Rede war, bleibt ein Rätsel, nachdem durchsickerte, dass beim letzten Test gar kein Hybridsystem installiert war.

29 Autos beim Prolog dabei

Zum sogenannten Prolog, dem obligatorischen Test in Le Castellet, haben sich insgesamt 29 Fahrzeuge eingeschrieben. Während Audi, Porsche und

Toyota jeweils zwei Autos gemeldet haben, plant Nissan nur mit einem Fahrzeug. Abwesend wird Rebellion sein, da beide Fahrzeuge durch den erst spät beschlossenen Motorwechsel von Toyota auf AER für den Prolog und auch das erste Rennen in Silverstone noch nicht einsatzbereit sind.

Komplett ist das zehn Fahrzeuge umfassende Feld der LMP2, im GT-Lager fehlen der Aston Martin mit der Startnummer 97 (Mücke/Turner) sowie die noch nicht fertige Corvette C7 von Labre Compétition. Am zweiten Tag hat das Publikum freien Zugang zur Strecke. ♦ GB

DTM

Rennformat fixiert



Wohl auch im Hinblick aufs neue Rennformat getestet: Die DTM in Portimao (Foto: M. Tomczyk)

Von ARNO WESTER

Am gestrigen Montag und nach Redaktionsschluss hat die DTM-Kommission getagt. Dabei stand das Sportliche Reglement der DTM 2015 auf der Agenda.

Bekanntlich werden in der am 1. Mai in Hockenheim beginnenden Saison 2015 zwei Wertungsläufe gefahren. Wie MSA weiß, soll die DTM-Kommission, bestehend aus den drei Motorsportchefs der DTM-Hersteller, Wolfgang Ullrich (Audi), Jens Marquardt (BMW) und Toto Wolff (Mercedes-Benz), dem Vorstandsvorsitzenden des DTM-Dachverbandes ITR, Hans Werner Aufrecht, sowie DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck, DMSB-Ehrenpräsident Hermann Tomczyk,

DMSB-Generalsekretär Christian Schacht und DMSB-Präsidiumsmitglied Dr. Gerd Ennsner unter anderem über einige Details entscheiden.

Minuten statt Kilometer

Wie zuletzt beim DTM-Comeback 2000 und von vielen Fans gewünscht, wird es zwei Rennen geben. Damals wurden an einem Tag jeweils rund 100 km absolviert, nun sind nach MSA-Informationen rund 100 Minuten geplant. Die sollen aufgeteilt werden in zwei Läufe: 40 Minuten ohne Pflichtboxenstopp am Samstag sowie 60 Minuten mit Pflichtboxenstopp am Sonntag. Zuvor soll jeweils in einem Qualifying die Startaufstellung ermittelt werden.

Für das Samstagrennen steht allerdings noch zur Diskussion, ob die Hersteller garantieren

können, dass der in dieser Saison nur noch zum Einsatz kommende Hankook-Standardreifen (Prime) die geplante Distanz ohne Schaden zu nehmen, absolvieren kann. In der Vergangenheit gab es diesbezüglich keinerlei Probleme – aber natürlich wollen Hankook und auch die ITR auf Nummer sicher gehen. Denkbar wäre deshalb auch eine etwas kürzere Distanz bezüglich der zu absolvierenden Zeit oder alternativ der Kilometerzahl. Im zweiten Rennen spielt dies keine Rolle, weil wie bisher ein Pflichtboxenstopp innerhalb eines Zeitfensters vorgesehen ist.

In jedem Fall soll es aber für die beiden geplanten Rennen wie schon 2000 die gleiche Punktzahl, allerdings nach dem letztjährigen Verteilerschlüssel (F1-Punktesystem) geben. ♦

KOMPAKT

»» **ELMS** Beim offiziellen Test in Le Castellet (23./24. März) werden 31 der 34 fest eingeschriebenen Fahrzeuge dabei sein. Da aus der Top-Klasse (LMP2) alle Teams vor Ort sein werden, stellen sich auch erstmals die neuen Fahrzeuge dieser Kategorie – der Oreca 05 (TDS Racing) und der BR01 (SMP Racing) – der Konkurrenz. Unter neuem Namen (Gibson 015S) tritt der überarbeitete Zytek Z11SN an, da über den Winter aus Zytek Gibson wurde.

»» **USCC** Saisonstart 2016 ist am 30./31. Januar mit den 24 h von Daytona. Zur nächstjährigen Saison ändert sich das

technische Reglement der GTD-Klasse, in der ab 2016 vollwertige GT3-Fahrzeuge eingesetzt werden.

»» **TCR International Series** Je näher der Saisonauftakt (Sepang, 28./29. März) rückt, desto voller und illustrer wird das Starterfeld. Das erste Team, das seine drei Fahrer komplett hat, ist Craft-Bamboo Racing (Seat). Für das aus der WTCC bekannte Team starten der langjährige Seat-Werksfahrer Jordi Gené, WTCC-Laufsieger Pepe Oriola sowie – dank Hauptsponsor Lukoil – Sergey Afanasiev. Bei West Coast Racing (Honda) wurde der bisherige Testpilot Gianni Morbidelli nun auch als

Stammfahrer verkündet. Zweiter Fahrer bei den Schweden ist Kevin Gleason. Für das Team Target Competition (Seat) aus Südtirol stehen bisher der Schweizer Stefano Comini sowie Jordi Oriola fest. Bei Engstler Motorsport ist mit dem schnellen Russen Mikhail Grachev erst einer der beiden Teamkollegen von Franz Engstler fix. Als BoP-Fahrer der TCR wurde derweil Nicola Larini (Ex-F1, -DTM und -WTCC) benannt.

»» **AsLMS** Nachdem der ACO das Ruder der asiatischen Le-Mans-Serie übernommen hat, wurde Cyrille Taesch-Wahlen als Operations Manager installiert. ♦ MBR

NASCAR Las Vegas

Sieg im dritten Versuch

Nach zwei zweiten Plätzen in den ersten beiden Saisonrennen holte Kevin Harvick in Las Vegas nun den ersten Saisonsieg. Pech für Atlanta-Sieger Johnson.

Der erste Saisonsieg markierte gleichzeitig auch den ersten Erfolg auf dem 1,5-Meilen-Oval nahe der Spielerstadt. Ganz «nebenbei» baute der Champion seine Serie von ersten oder zweiten Plätzen saisonübergreifend auf deren sechs aus. Das gelang zuletzt einem gewissen Jeff Gordon 1996.

Dessen Hendrick-Teamkollege Jimmie Johnson, vor Wochenfrist in Atlanta noch der große Jubelmann, erlebte ein Rennen zum vergessen. Trotz 45 Führungsrunden war diesmal der Wurm drin: Erst verabschiedete sich der rechte Vorderreifen von seinem Chevy, wodurch ein Zusatzstopp unter Grün nötig wurde. Dann ging es nach einem Reifenschaden in die Mauer. Nach einem weiteren Platten landete «Sixpack» auf dem 41. Platz.

Auch Gordon selbst erlebte kein besonders gutes Rennwochenende, trotz Pole-Position. Weil er sich aber im Abschluss-training mit Danica Patrick in die Quere kam und crashte, musste er im Ersatzauto von ganz hinten ins Rennen starten. Nach einem sehr schwierigen Rennen fuhr sich der Altmeister erst zum Ende hin unter die Top Ten und landete schließlich auf Platz 18.

Erneut eine starke Leistung zeigte Martin Truex Jr., der in seinem zweiten Jahr bei Furniture Row Racing und damit auch seiner zweiten Chevrolet-Saison scheinbar angekommen ist. Schon in den ersten beiden Rennen fuhr er solide in die Top Ten, in Las Vegas holte er mit P2 sein bestes Saisonergebnis. Einen Chevy-Vierfachsieg machten Ryan Newman und der erneut starke Dale Earn-

hardt Jr. perfekt. «Best of the rest» wurde Denny Hamlin, der sich nach dem Debakel von Atlanta (P38) rehabilitierte.

Buschs pausieren weiter

Weiter nicht mit von der Partie sind die Busch-Brüder. Während Kyle weiter seine Verletzungen von Daytona auskuriert und derzeit würdig von David Ragan vertreten wird (in Las Vegas P22), ist Kurt weiterhin suspendiert. Gegen diesen Umstand regt sich in Übersee zunehmend Widerstand. Denn: Das Familiengericht in Dover/Delaware hat entschieden, dass gegen Kurt Busch keine juristischen Strafen verhängt werden, obwohl er vor einigen Wochen schuldig gesprochen wurde, gegenüber seiner Ex-Freundin Patricia Driscoll im letzten Jahr handgreiflich geworden zu sein – was der ältere Busch-Bruder weiterhin abstreitet.

Trotzdem gilt die Suspendierung seitens NASCAR weiterhin. Der Aufreger nun datiert aus dem Jahr 2014, denn im Vor-



Erster Saisonsieg: Harvick

jahr bekannte sich der NASCAR-Pilot Travis Kvapil sogar schuldig, seine Frau verprügelt zu haben. Er erhielt von der NASCAR-Organisation jedoch lediglich eine Verwarnung. Bei diesen beiden Fällen wird also offensichtlich mit zweierlei Maß gemessen. ♦ MBR/WM

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Las Vegas/Nevada (USA): 267 Rdn. à 2,414 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken

1. Kevin Harvick (Chevrolet); 2. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 3. Ryan Newman (Chevrolet); 4. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 5. Denny Hamlin (Toyota); 6. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 7. Brad Keselowski (Ford); 8. Kyle Larson (Chevrolet); 9. Matt Kenseth (Toyota); 10. Joey Logano (Ford); 11. Jamie McMurray (Chevrolet); 12. Paul Menard (Chevrolet); 13. Brian Scott (Chevrolet); 14. Greg Biffle (Ford); 15. Brian Vickers (Toyota); 16. Regan Smith (Chevrolet); 17. Kasey Kahne (Chevrolet); 18. Jeff Gordon (Chevrolet); 19. Ryan Blaney (Ford); 20. Austin Dillon (Chevrolet); 21. Clint Bowyer (Toyota); 22. David Ragan (Toyota); 23. David Gilliland (Ford); 24. Sam Hornish Jr. (Ford); 25. Casey Mears (Chevrolet); 26. Aric Almirola (Ford); 27. Danica Patrick (Chevrolet); 28. Trevor Bayne (Ford); 29. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 30. Michael McDowell (Ford); 31. Justin Allgaier (Chevrolet); 32. Cole Whitt (Ford); 33. Tony Stewart (Chevrolet).

Stand nach 3 von 36 Rennen: 1. Harvick 134 Punkte; 2. Earnhardt Jr. 125; 3. Logano 123; 4. Truex Jr. 118; 5. Allmendinger 100; 6. Kahne 92; 7. Johnson 91; 8. Mears 87; 9. Hamlin 87; 10. Kenseth 85; 11. Biffle 84; 12. Newman 82; 13. Menard 82; 14. Bowyer 81.

Nächstes Rennen: 15. März, Phoenix/Arizona (USA)
Internet: www.nascar.com

Termas de Río Hondo

Citroën bleibt unschlagbar



Neue Saison, altes Bild: Im ersten Rennen des Jahres besetzten die Citroën-Werksfahrer Muller, López und Loeb (v.l.) das Podest – im zweiten Lauf gab es einen Doppelsieg

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Wie im vergangenen Jahr teilten sich beim Saisonauftakt José María López und Sébastien Loeb die Laufsiege, während Yvan Muller schon den ersten Nuller schrieb. Honda etabliert sich als zweite Kraft, Lada schneller als gedacht.

Es war praktisch ein Abziehbild des letztjährigen Saisonstarts. Nur dass dieser jetzt in Argentinien und 2014 in Marokko stattfand. Im Qualifying demontierte Titelverteidiger López die versammelte Konkurrenz, fuhr im abschließenden Q3 eine Pole-Zeit, die um 1,2 Sekunden (!) schneller war als die von Yvan Muller auf P2.

Im ersten Rennen gewann dann wenig überraschend auch der Lokalmatador, wobei Muller beim Start sogar kurzzeitig vorbeiziehen konnte. «Pechito» López beklagte ein Kupplungsproblem, kam deshalb nicht optimal vom Start weg und lieferte sich mit seinem Teamkollegen einen Tourenwagen-Zweikampf der alten Schule, ehe López wieder vorn war.

Fortan gab er die Führung nicht mehr ab, hielt Muller und Loeb auf Abstand und legte den perfekten Saisonstart hin. Dahinter liefen mit Tiago Monteiro, Gabriele Tarquini und Norbert Michelisz drei Honda-Piloten ein, wobei die Japaner zwar zweite Kraft waren, jedoch mit deutlichem Abstand zur Citroën-Truppe.

Lada überraschte mit Speed

Gänzlich farblos gestaltete sich der Auftritt der RML-Chevrolet-Teams, die in beiden Rennen kaum in Erscheinung treten konnten. Weder Fisch noch Fleisch – das dürfte es wohl

auch aus Sicht der betroffenen Teams am besten treffen.

Lada als dritte Werkstruppe im Bunde war jene, die die meisten Überraschungen bereithalten sollte. Von den drei Herstellern fuhr man mit Abstand die wenigsten Testkilometer, bekam selbst das dritte Auto nicht rechtzeitig fertig. Kinderkrankheiten standen da zu erwarten – und genau die traten dann auch ein.

Was nicht zu erwarten war: Rob Huff katapultierte den brandneuen Vesta im ersten Quali-Abschnitt auf die Spitzenposition. Fehlzündungen im Q2 vereitelten den Einzug in

den finalen Abschnitt und somit weitere Heldentaten, aber die Zeit aus Q1 wäre im Q3 für P3 gut gewesen! Der Grundscheid im von Oreca entwickelten Boliden – die Rede ist von bis zu 95 Prozent Anteil, den die Franzosen haben – ist also zweifelsohne da. Dass der Speed jetzt, beim «besseren Roll-out» schon so gut war, ist nicht nur angesichts fehlender Testkilometer gigantisch.

Da man wie alle anderen beim Saisonauftakt mit Maximalzuladung unterwegs war und der Speed nicht etwa, wie beim Granta, durch bis zu 60 kg Gewichtsvorteil zustande kam, ist

vor allem in Richtung Honda ein starkes Signal.

Ob man auf Dauer auch Citroën gefährlich werden kann, ist zwar nicht ausgeschlossen, darf aufgrund der Performance der vier Werkswagen aus Versailles plus Mehdi Bannani (siehe Privatfahrer-Text auf S. 17) aber angezweifelt werden.

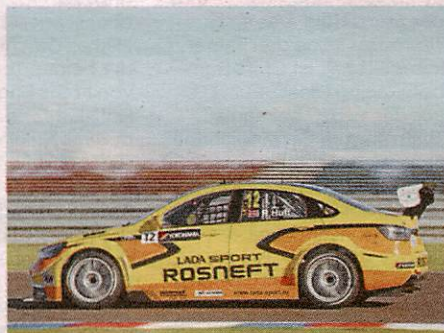
Muller: 26 Punkte Rückstand

Im zweiten Lauf katapultierten sich Qinghua Ma und Sébastien Loeb aus den Startplätzen 6 und 8 schon im Verlauf der ersten Runde auf die ersten beiden Plätze vor. Ma rutschte jedoch aus und verstopfte sich die Kühleinlässe. Angesichts knapp 40 Grad Außentemperatur war ein Zusatzstopp fällig.

Den durfte auch Yvan Muller einlegen. Nach einer Kollision mit Bannani rutschte er mit leicht verbogenem Auto auf die Wiese und schaufelte sich ebenfalls Gras vors Auto – damit schrieb der Rekord-WTCC-Champ gleich den ersten Nuller. Damit rennt er bereits nach dem ersten Rennwochenende einem Rückstand von 26 Punkten auf seinen ärgsten Widersacher López hinterher. ♦



Honda: Nicht nur Rydell (Foto) war zu langsam



Guter erster Eindruck: Die Ladas waren schnell

Hugo Valente

Privatfahrer Termas de Río Hondo

Doppeltes Crashpech

Der Favorit stolperte

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Der größte unter einigen Pechvögeln des Wochenendes in Termas de Río Hondo ist schnell gefunden. Campos-Pilot Hugo Valente war schon leicht geschüttelt in Argentinien angekommen, nachdem er beim Test eine Woche zuvor ein Rad verlor und heftig crashte.

Beim Saisonauftakt setzte sich das Pech beim Franzosen nahtlos fort: Im zweiten freien Training versagten die Bremsen am Ende der Gegengeraden; sein RML-Chevrolet knallte hart in die Streckenbegrenzung und fing sogar Feuer.

Die Campos-Mannschaft baute in einer Nachtschicht bis Sonntagmorgen 7 Uhr das Auto wieder auf – welches im ersten Rennen nach erneutem Bremsversagen schon wieder Schrott war. Der «Höhepunkt»: Dabei verletzte sich Valente auch noch die Hand leicht. ♦ MBR



Wenig gefahren: Valente-Cruze

Wie erwartet wird sich Mehdi Bennani (Citroën) wohl nur selbst im Rennen um den Privatiers-Titel ein Bein stellen können – und Argentinien zeigte: Die Chancen dafür stehen gut!

Es ist ein Abziehbild des «großen» WTCC-Feldes: Auch bei den Privatiers sitzt der Mann, den es zu schlagen gilt, in einem Citroën C-Elysée. Mehdi Bennani, dessen Zulassung zur Yokohama Trophy sich im Fahrerlager niemand so recht erklären kann (da mit Sébastien Loeb Racing im werksunterstützten Team und im Auto auf Stand der Werkswagen), fährt auf eine Runde Kreise um die Konkurrenz. Er müsste also gar nicht 100 Prozent geben, um vergleichsweise sicher die vollen Punkte einzufahren.

Michelisz staubte Sieg ab

Aber analog zum Vorjahr, als das nicht der Stil vom ebenfalls dominierenden Franz Engstler war, ist auch der Marokkaner weitab von solcher Vorgehensweise. Der entscheidende Unterschied zum deutschen Routinger: Bennani neigt zu Feh-



Erster Leader der wiederbelebten Yokohama Trophy nach «altem» Vorbild: Sieg-Abstauber Michelisz

lern. Und das zeigte sich schon am Auftaktwochenende.

Beispiel Qualifying: Nach P2 im ersten Quali-Segment übertreibt es der SLR-Pilot und kreiselt sich ins Kiesbett, noch ehe er eine Zeit gesetzt hat. Somit nur zweimaligem Top-5-Platz. Beispiel erster Durchgang: Bennani greift Rob Huff im Lada an, kickt diesen dabei aus dem Rennen und kassiert eine

Durchfahrtsstrafe – verspielt so den klaren Privat-Sieg.

Einer nahm es mit Kussband: Norbert Michelisz. Der Ungar wurde zum heimlichen Star der Rennen. Im Qualifying verlor er direkt im ersten Abschnitt einen Reifen, musste so die Rennen vom 17. und 16. Startplatz aufnehmen. In beiden Rennen fuhr er an, kickt diesen dabei aus dem Rennen und kassiert eine

ersten Lauf sogar noch die vollen Privatiers-Punkte ab.

Im zweiten Lauf spielte Yvan Muller fast Zünglein an der Waage. Der Werksfahrer wollte Bennani überholen, wobei dieser reinzog und die beiden Autos kollidierten. So verlor Bennani kurzfristig die Privatfahrer-Führung an Michelisz – hatte aber auch mit verzogenem Auto noch ausreichend Speed, um den Leader wieder abzufangen. Doch viel mehr Fehler darf sich Bennani nicht erlauben. ♦



M. Bennani

TOURENWAGEN-WM / Resultate

Termas de Río Hondo/RA: 8. März 2015; 1. und 2. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 13/15 Runden à 4,805 km (= 62,465/72,075 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

1. Lauf (18 Fahrer gestartet, 14 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	13	23:25,060	+60 kg
2.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	13	+3,170	+60 kg
3.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	13	+7,500	+60 kg
4.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	13	+14,168	+60 kg
5.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	13	+16,322	+60 kg
6.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	13	+18,470	+60 kg
7.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	13	+20,164	+60 kg
8.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	13	+23,499	+60 kg
9.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	13	+27,306	+60 kg
10.		Rickard Rydell (S)	Honda Civic	13	+30,266	+60 kg
11.	(P)	Dusan Borkovic (SRB)	Honda Civic	13	+34,387	+60 kg
12.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	13	+36,213	+60 kg
13.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	13	+37,906	+60 kg
14.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	9	+4 Rdn.	+60 kg
nicht klassiert						
	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	4	Unfall	+60 kg
		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	4	Kollision	+60 kg
		James Thompson (GB)	Lada Vesta	2	Kollision	+60 kg
	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	1	Kollision	+60 kg

2. Lauf (17 Fahrer gestartet, 12 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	15	29:33,508	+60 kg
2.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	15	+4,690	+60 kg
3.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	15	+10,149	+60 kg
4.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	15	+11,564	+60 kg
5.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	15	+14,956	+60 kg
6.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	15	+17,948	+60 kg
7.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	15	+19,697	+60 kg
8.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	15	+21,338	+60 kg
9.		Rickard Rydell (S)	Honda Civic	15	+30,607	+60 kg
10.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	15	+32,304	+60 kg
11.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	15	+43,627	+60 kg
12.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	15	+1:12,280**	+60 kg
nicht klassiert						
	(P)	Dusan Borkovic (SRB)	Honda Civic	8	Kollision	+60 kg
	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	4	Ausruhter	+60 kg
		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	2	Kollision	+60 kg
		James Thompson (GB)	Lada Vesta	1	Kollision	+60 kg
	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	0	Kollision	+60 kg
nicht gestartet						
	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	-	Unfall R1	+60 kg

**inklusive 30-Sekunden Zeitstrafe wegen zu langsamen Fahrens unter Safety Car

WM-Stand Fahrer

1.	López	48
2.	Loeb	43
3.	Monteiro	28
4.	Muller	22
5.	Tarquini	22
6.	Michelisz	16
7.	Ma	14
8.	Bennani	10
9.	Chilton	8
10.	Rydell	3
11.	D'Aste	2
12.	Demoustier	1

WM-Stand Privatfahrer

1.	Michelisz	18
2.	Bennani	15
3.	Chilton	15
4.	Demoustier	9
5.	D'Aste	6
6.	Borkovic	5
7.	Filippi	4
8.	Coronel	2

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	95
2.	Honda	59
3.	Lada	1

WM-Stand Privatteams

1.	Zengo Motorsport	18
2.	Roal Motorsport	17
3.	Sébastien Loeb Racing	15
4.	Craft-Bamboo Racing	9
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	6
6.	Proteam Racing	5
7.	Campos Racing	4

(P) = Privatfahrer

*Basisgewicht: 1100 kg

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 160,046 km/h, 2. Lauf 146,303 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf López in 1:47,702 min (= 160,610 km/h), 2. Lauf Loeb in 1:46,708 min (= 162,106 km/h)

Nächstes Rennen: 19. April, Marrakesch/MA

Internet: www.fiawtcc.com

Mexiko

Allein auf weiter Flur



Dritter Mexiko-Sieg in Serie: Weltmeister und Volkswagen-Pilot Ogier lieferte im Staub eine Glanzvorstellung ab

Von REINER KUHN und
MICHAEL HEIMRICH

An diese Rallye Mexiko wird man sich noch lange erinnern. Nicht wegen der Galavorstellung von Sébastien Ogier, sondern wegen eines Autos, das zehn Stunden unter Wasser verschwand, aber dennoch das Ziel erreichte.

Allein über den ersten Tag der Rallye Mexiko ließe sich ein Buch schreiben. Reihenweise säumten sich die Gegner von Ogier aus dem Weg, doch der Abflug von Ott Tänak gehört in die Geschichtsbücher. Auf der vierten Prüfung bremst der Estländer in einer Senke so unglücklich, dass bei der Kompression die Aufhängung des rechten Vorderrads brach. Der Fiesta steuerte geradeaus eine Böschung hinab, überschlug sich einmal und landete in einem See.

In Sekundenschnelle füllte sich der Innenraum mit Wasser, Tänak und Beifahrer Raigo Mõlder konnten sich zwar ans Ufer retten, doch von ihrem WRC war nichts mehr zu sehen. Im M-Sport-Service herrschte die blanke Angst. Man sah auf den Monitoren, dass der Fiesta stand, hat aber keinen Kontakt zu den Fahrern. Funk und Mobiltelefone lagen

in sechs Meter Wassertiefe. Es dauerte 17 endlose Minuten, ehe sich Tänak bei Teamchef Malcolm Wilson meldete und Entwarnung gab. Es vergingen ab diesem Zeitpunkt zehn (!) Stunden, ehe das Auto geborgen wurde (siehe Story rechts).

Ein Geschenk für den Promoter

Der Tänak-Abflug sorgte weltweit für Schlagzeilen. Ein Alptraum für M-Sport, aber ein Geschenk für den WM-Promoter. Die anderen Zwischenfälle waren nicht so spektakulär, aber symptomatisch für die aktuelle Rallye-WM. Ganz vorne jammerte WM-Spitzenreiter Ogier über seine Grip-Nachteile, weil er als erster Fahrer auf die Strecke musste und doch ein so hohes Tempo anschlug, bei dem sich seine Mächtiger-Konkurrenten selbst rauskegelten.

Citroën-Racing-Pilot Mads Östberg könnte man noch ein wenig in Schutz nehmen, weil ihn wie in Schweden ein mysteriöses Getriebeproblem gleich zu Beginn so viel Zeit kostete, dass der sonst so auskunftsfreudige Norweger keinen Kommentar mehr abgeben wollte. Teamkollege Kris Meeke hämmerte schon auf WP4 seinen DS 3 WRC so vehement gegen eine Böschung, dass er frühzeitig unter «ferner liefen» geführt wurde.

Ford-Privatier Robert Kubica landete ebenso neben der Strecke wie Thierry Neuville im Hyundai i20 WRC. Dabei sah es zeitweise so aus, als ob der Belgier der einzige Fahrer wäre, der Ogier ansatzweise Paroli bieten könnte. Doch in einer schnellen Links auf der achten Prüfung kollabierte der rechte Vorderreifen. Neuville legte spektakulär über die Längsachse ab. «Ich hatte nichts zu verlieren und fuhr volles Risiko. Für mich

«Ich hatte nichts zu verlieren und fuhr volles Risiko.»

THIERRY NEUVILLE

geht es schließlich nicht um den WM-Titel», stellte der 26-Jährige klar. Dass am Ende noch Platz 8 für ihn raussprang, zeigt, welche Probleme alle außer einem, nämlich Weltmeister Ogier, hatten. Nebenbei aufgeführt seien die anderen Hyundai-Piloten Dani Sordo, der bei durch einen Reifenschaden (WP15) die Front seines Autos zerfetzte, oder Hayden Paddon,

der am Samstag mit Überhitzungsproblemen zurückfiel.

Kommen wir zu Jari-Matti Latvala. Dem Fahrer, der in diesem Jahr um den Titel kämpfen will. Nach der Nullnummer in Schweden wollte er in Mexiko seine späte Startposition ausnutzen und den Sieg einfahren. Doch dann überraschten ihn am Freitag die relativ kühlen Temperaturen. «Noch nie habe ich Nebel in Mexiko erlebt», sagte der Finne, der im Gegensatz zu Ogier auf harte Reifen setzte und damit danebenlag.

Als er den Fehler korrigiert hatte, konnte er immerhin bis auf 13,7 Sekunden an Ogier heranfahren, doch dann war Schicht im Schacht. Latvala riss sich auf WP12 das rechte Hinterrad ab. Der Finne hatte sich in letzter Sekunde entschieden, einem allseits bekannten Schlagloch aus dem Weg zu gehen. «Ich wäre besser meiner ursprünglichen Linie gefolgt. Alle haben in dieser Kurve gecuttet, aber als ich das Loch gesehen habe, kam es mir noch tiefer vor als sonst. Ich bin auf losen Schotter geraten und gegen eine Wand geknallt», erklärte er sein Missgeschick.

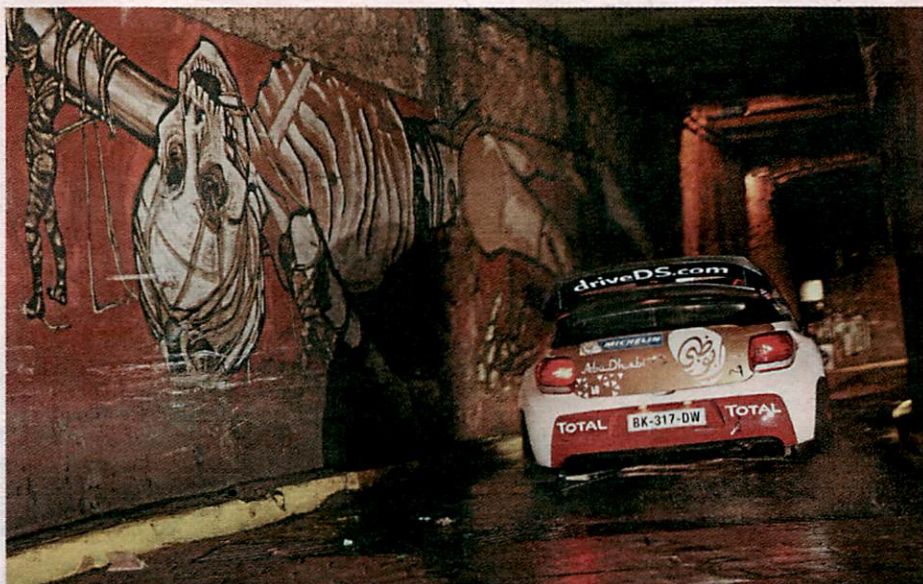
VW-Cheftechniker «FX» Demaison dürften die Haare zu Berge gestanden haben, als er im Live-TV mit ansehen musste,

wie Latvala versuchte, die Prüfung zu beenden und dabei die neuesten Entwicklungsstufen von Aufhängungen, Dämpfern und Bremsen in der mexikanischen Walachei verteilte. Zu finden war davon jedenfalls nichts mehr. Latvala gab sich anschließend kleinlaut, auch was seine Aussichten angeht: «Es sieht schlecht aus mit dem Titel. Ich werde die WM aus meinen Gedanken streichen und von Rallye zu Rallye schauen. Dann werden wir sehen, wo wir am Ende landen.»

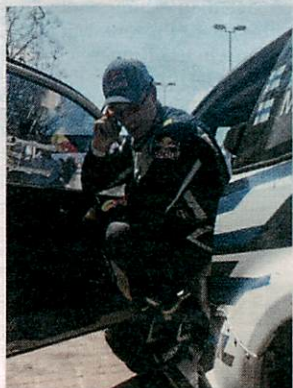
«Einfach alles hat gestimmt»

Viele Hoffnungen braucht sich der Finne nicht zu machen. Ogier hat bereits dreimal so viele Punkte wie er auf seinem Konto. Es ist nicht nur beeindruckend, wie sich die Konkurrenz selbst aussortiert, der Auftritt des Weltmeisters lässt keine Fragen offen. Selbstredend dass er auch auf der Power-Stage die drei Extrapunkte einkassierte. Sein möglicherweise einziger ernsthafter Gegner Neuville meinte in Anspielung auf die technische Überlegenheit des VW-Piloten lakonisch: «Um die Power-Stage zu gewinnen, braucht man Power auf der Stage.» Doch das Beispiel Latvala zeigt, dass es nicht nur am Auto liegt, wenn ein Fahrer eine solche Galavorstellung ablie-





Hervorragender Zweiter: Östberg heizt im DS 3 WRC durch die Tunnel von Guanajuato



Latvala: WM-Titel ade?



Sordo: bei einem Reifenschaden die Hyundai-Front zerfetzt

fert. «Das war die perfekte Rallye. Das Auto, die Reifenwahl, einfach alles hat von vorne bis hinten gestimmt», jubelte Ogier im Ziel völlig zu Recht.

Das letzte Fünkchen Spannung des mexikanischen WM-Laufs glimmte im Duell um den zweiten Rang auf. Östberg hatte sich mental wieder gefangen und konnte sich dank einer cleveren Fahrweise knapp vor VW-Junior Andreas Mikkelsen behaupten. Letzterer machte keinerlei Anstalten, seinen norwegischen Landsmann auf den Sonntagsprüfungen zu attackieren. «Ich kenne die Prüfungen in Mexiko noch nicht so gut. Mir ging es vorrangig darum, Erfahrungen zu sammeln», erklärte Mikkelsen.

Mexiko hat einmal mehr gezeigt, dass man auch ohne volle Attacke ein brauchbares Ergebnis einfahren kann. Tänäks mag die Schlagzeilen bestimmt haben, doch der vierte Rang seines Teamkollegen Elfyn Evans ist ebenso bemerkenswert, wie der Platz 7 von WRC2-Sieger Nasser Al-Attiyah. Von den acht (!) Fahrern, die nach einem Ausfall die Rallye-Regel für einen Reststart nutzen mussten, schaffte es nur Neuville noch in die Punkteränge: «Angesichts der Dinge, die bei dieser Rallye vorgefallen sind, ist es großartig, dass wir weiterhin WM-Zweiter sind.» ♦

Tänäks-Unfall

Ganz große Reparaturkunst

Knapp zehn Stunden lag der Ford Fiesta WRC von Ott Tänak in einem Stausee. Denn erst musste der zweite Durchgang der Prüfung Los Mexicanos abgewartet werden, bevor das Auto in rund sechs Meter Tiefe durch Taucher ausfindig gemacht und anschließend per Kran ans Tageslicht befördert wurde. In der Nacht folgte eine dreistündige Spitzenleistung der M-Sport-Mechaniker. Maximal acht Mechaniker dürfen laut Reglement gleichzeitig Hand am Wettbewerbsauto anlegen. Zehn Minuten vor Ablauf der Frist rollte Tänak mit dem Dienstwagen in den Parc fermé. «Eine phänomenale Arbeit», lobte Teamchef Malcolm Wilson. «Viele Leute im Servicepark dachten, es wäre nicht machbar.»

Die Mechaniker tauschten den kompletten Antriebsstrang, Stoßdämpfer, Getriebe, Auspuff, Turbolader, Kühlsystem und Kühler. Darüber hin-

aus legten sie den Motorblock trocken und reparierten die durch den langen Unterwasserantrieb verursachten Schäden. Besonders im Innenraum erwartete sie viel Arbeit. Die Mechaniker mussten den kompletten Kabelbaum, die Elektronik und Steuergeräte, den Benzintank sowie sämtliche Kraftstoffleitungen tauschen. Nicht zu vergessen die Sponsorenaufkleber auf der Karosserie.

Beim Neustart am Samstagmorgen lief der Motor unruhig, und Tänak musste den Ford nach wenigen Kilometern abstellen – ein Sensor quittierte den Dienst. Nun hatten die

M-Sport-Mechaniker drei Stunden Zeit, das Elektronikproblem zu beheben. Vorsorglich wurde der Fiesta WRC in der Sonne geparkt – auf dass die Hitze auch den letzten Rest der Tauchfahrt vom Freitag trocknen möge. Es funktionierte: Am Finaltag war Tänak zurück im Rennen. ♦ RK



M. Wilson

NACHGEHAKT BEI Sébastien Ogier

(31/F) Der Weltmeister über den unerwarteten Sieg, einen perfekten Saisonstart und seine größten Titelwidersacher.



Von REINER KUHN

? Ab wann dachtest du, hier gewinnen zu können? Ich wollte mich nur so gut wie möglich verkaufen. Dass es trotz schlechter Startposition möglich ist, hier aufs Podium zu fahren, spürte ich nach der Reifenwahl am Freitagvormittag. Nur Thierry (Neuville) und ich setzten auf soft. Um für die Verfolger den Druck zu erhöhen, versuchte ich, möglichst schnell zu fahren. Dass so viele crashten und dadurch für uns am Samstag die Piste kehren mussten, war hilfreich.

? Ist nach diesem Sieg die Debatte um die Startposition für dich beendet? Das war sie schon vorher. Regeln sind Regeln, auch wenn ich das System nicht gut finde. Wir hatten einen Plan, wie wir die Saison angehen wollten, und der hat funktioniert.

? Hast du zu sehr attackiert? Bei der Startposition war klar, dass wir eine verschmutzte Fahrbahn vorfinden würden und etwas riskieren müssen. Das ging einmal schief.

So ist das. Mir selbst tut das am meisten weh.

? Wie war-euer Plan? Wir wollten in Monte Carlo und Schweden voll angreifen. Mit dem Risiko, dass es schief geht. Denn dann hätten wir hier nicht zuerst auf die Strecke gemusst. Nach zwei Siegen fällt es einfacher, das Tempo hochzuhalten und abzuwarten.

? Aktuell scheint das am ehesten Andreas Mikkelsen zu sein? Er hat sich in den vergangenen Monaten prima gesteigert und ist mittlerweile konstant schnell. Bei einigen WM-Läufen fehlt ihm aber noch Erfahrung und dadurch der letzte Speed. Jari-Matti (Latvala) und ich haben noch einen gewissen Vorsprung.

? Jari-Matti Latvala ist also weiterhin dein ärgster Widersacher? Anders als 2014 hatte er diesmal einen richtig schlechten Beginn. Aber die Saison ist jung. Jari-Matti ist extrem schnell, Andreas sehr konstant. Ich muss meine Teamkollegen im Auge behalten.



Da stockte der Atem: Tänäks Fiesta WRC stützt in einen Stausee



Nach der Bergung: sensationelle Arbeit der M-Sport-Mechaniker

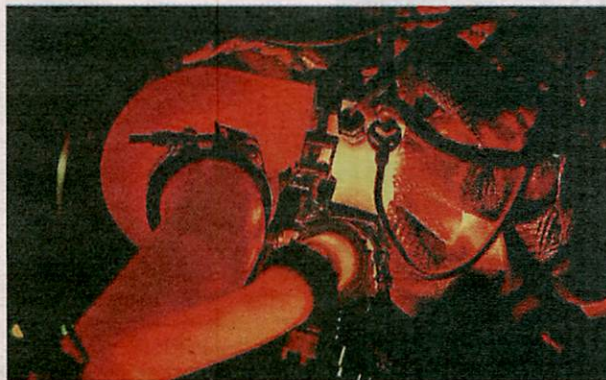
Turbomotoren

Die doppelte Höhen-Qual

Von REINER KUHN

Ständig glüht die Turbine, der Vierzylinder leidet wegen des Luftmengenbegrenzers immer unter Atemnot. Und dann wird dem kleinen Turbomotor in Mexiko auch noch die Sauerstoffzufuhr abgedreht.

Nirgends jammern WRC-Piloten mehr über fehlende Leistung als in der Hochebene von León. Einige Prüfungen führen über mehr als 2700 Meter Höhe. Zwar könnte ein Turbomotor auch vermindertem Luftdruck gelassen gegenüberstehen, wäre da nicht der reglementbedingte Luftmengenbegrenzer. So muss ein WRC-Motor durch ein 33 Millimeter schmales Rohr atmen. Auf Meereshöhe reicht das beim 1,6-Liter für rund 320



Viel Arbeit, viel Verlust: Mexikos Höhen heizen dem Turbo ein

PS und ein Drehmoment von über 430 Newtonmeter. Zweieinhalb Kilometer höher bleiben davon noch 220 PS übrig.

Der Leistungsverlust entsteht, weil der Turbolader in der dünnen Atmosphäre weniger sauerstoffhaltige Luft in die Brenn-

räume schaufelt. Die Einspritzdüsen liefern weniger Benzin, die Leistung sinkt. Hilflös stehen die Techniker dem Luftverlust nicht gegenüber. Entscheidend für die Befindlichkeit des

mit bis zu 150 000 Umdrehungen pro Minute rotierenden Turbo-Schaufelrades ist die Steuerung des Überdruckventils (Wastegate), das bei zunehmender Drehzahl beginnt, Teile des Abgasstroms am Lader vorbeizuführen. Bleibt das Wastegate länger geschlossen, lassen sich Ladegeschwindigkeit und Ladedruck hochhalten. Doch als Instrument zur Höhenakklimatisierung fällt diese Maßnahme aus. Denn am Ende ist es der Auspuff, der bei zu hohem Abgasdruck zum Nadelöhr wird und Widerstand leistet. Zudem steigt mit wachsender Turbinengeschwindigkeit die Reibung. So entsteht ein doppelter Leistungsverlust. Schlimmer noch: Der Turbolader könnte explodieren.

Die Motorenleute verbringen viel Zeit an den Prüfständen,

um die Aggregate gegen Luftdruckschwankungen zu wappnen. Dabei geht es nicht nur um große Höhen. Auch in Wales kann der Luftdruck schwanken. Deshalb werden für Luftdrücke eigene Motoreinstellungen im Steuergerät gespeichert. Diese Mappings können Fahrer und Ingenieure vor Ort verändern. Trotzdem liegt der Leistungsverlust in Mexiko bei etwa 30 Prozent. Während die Fahrer klagen, ist das Manko für die Ingenieure kein Grund, in Frustration auszubrechen. Ohne ihre Feinarbeit läge die Leistungseinbuße bei bis zu 40 Prozent. Mit 200 PS wäre ein 1,35-Tonnen schwerer WRC (inklusive Fahrer, Beifahrer und Reserverad) im mexikanischen Hochland dann schwächer als ein R3-Fronttriebler auf Meereshöhe. ♦

WRC2

Al-Attiyah: Der Weltmeister hatte nur einen Gegner

In der zweiten Liga machten die Ford Fiesta RRC-Piloten Yurii Protasov und Nasser Al-Attiyah den Sieg aus. Die Entscheidung zugunsten des WRC2-Weltmeisters Al-Attiyah fiel in WP 16. Bis dahin hatten sich der Ukrainer und der Qatarer ein Duell um die Führung geliefert. Protasov und Al-Attiyah, die 2015 zum ersten Mal in der WRC2 antraten, teilten sich die Bestzeiten und hatten sich im Verlauf der ersten Etappe um rund eine Minute von den Verfolgern abgesetzt.

Ein Dreher von Al-Attiyah (WP 13), der ihn 20 Sekunden kostete, schien die Vorentscheidung zugunsten von Protasov zu bedeuten. Nur drei Prüfungen

später beschädigte der Führende bei einem Ausrutscher den Wasserkühler seines Fiesta und gab zwischenzeitlich auf. Al-Attiyah erbt die Führung und baute diese weiter aus.

Denn auch die Verfolger hatten mit Problemen zu kämpfen. Nicolas Fuchs (Ford Fiesta R5) hatte einen Reifenschaden (WP

12), musste 15 Kilometer ohne Bremse auskommen (WP 13) und kassierte wegen eines verpatzten Reifenwechsels zwischen zwei Prüfungen 30 Strafsekunden. Mit fast acht Minuten Rückstand auf Nasser Al-Attiyah wurde er dank der hohen Ausfallquote dennoch Zweiter.

Eine Rallye zum Vergessen erlebten die Tabellenführer, die im Gegensatz zu den RRC-Fahrern die wenige Leistung ihrer R5 auch noch über Fünfganggetriebe in Vortrieb umsetzen mussten. Monte-Sieger Stéphane Lefebvre (DS3 R5) verlor in WP 8 ein Rad, fuhr nach elfminütiger Notreparatur aber wei-

ter. Nach einem Überschlag (WP 16) musste der Franzose einpacken.

Ketomaa übernimmt Spitze

Jari Ketomaa (Ford Fiesta R5), der als einziger der Topiloten auf Reifen der Marke DMack setzte, konnte das Tempo der Spitze nie wirklich mitgehen. Bremsprobleme plagten ihn während Etappe 1, dann kostete ihn eine gebrochene Antriebswelle (WP 16) mehr als vier Minuten. Mit P3 sicherte er sich die alleinige Tabellenführung. Glück hatte Valeriy Gorbunov, der nach einem Sprung von der Strecke abkam (WP 14). Alle Fans konnten sich in Sicherheit bringen. ♦ RK



Top-Einstand: Al-Attiyah lag am Ende über acht Minuten vorn



Lefebvres Unfall-Wrack

SERVICEPARK Von REINER KUHN

Kaum war Hyundai-Speerspitze **Thierry Neuville** am Freitag zur Mittagszeit im Regrouping, zückte er sein Smartphone und checkte die Ergebnisse der zeitgleich laufenden Abendprüfungen beim DRM-Auftakt. «Ich muss schauen, was der Kleine macht», so der Belgier. Nach WP 2 der Saar-Pfalz-Rallye lag Bruder **Yannick Neuville** im ADAC Opel Adam Cup dort auf Rang 3.

Kaum hatte **Jari-Matti Latvala** die Bestzeiten auf WP 7 und 8 markiert und

war dem führenden VW-Teamkollegen **Sébastien Ogier** auf den Pelz gerückt, verriet er, dass ihm statt dem in Europa gebliebenen Mentalcoach



Neuville: Was tut der Kleine?

Christoph Treier die TV-Moderatorin **Andrea Kaiser** Tipps gab. «Ich sollte wohl mal ein ernstes Wort mit meiner Frau sprechen», scherzte daraufhin deren Gatte Ogier.

VW-Fahrerbetreuer **Willy Verhoeven** achtete genau darauf, dass amerikanisches und argentinisches Fleisch auf den Tisch kam. Bei mexikanischem Fleisch besteht das Risiko, dass bei der Aufzucht das Medikament Clenbuterol verwendet wird, welches ein Dopingmittel darstellt.

Bei der Anreise zum WM-Lauf in Mexiko hatte WRC2-Akteur **Radik Shaymiev** die Nase vorn. Während der Russe auch Überseeläufe im Privatjet ansteuert, müssen andere potente WM-Privatiers wie **Lorenzo Bertelli**, **Martin Prokop** oder auch Citroën-Werkspilot **Mads Östberg** außerhalb Europas auf ihre privat gecharterten Flieger verzichten und «Linie» fliegen.

Die weiblichen Mitglieder der Rallye-WM-Familie trafen sich zum Weltfrauentag für ein Gruppenfoto.

Mit **Silke Hansen** (Meteorologin VW), **Sabine Marsollek** (Marketing Managerin Hyundai), **Melanie Nahorn** (Catering VW) und Ex-Copilotin **Kati Wüstenhagen** (Hyundai-Wettercrew-Koordination) sind auch Deutsche dabei.



Girlpower: Foto mit Rallye-Frauen

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, Kleiseisensortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1108085

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum _____ 19 ____

E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Mexiko



< Mads Östberg (2.)

«Es war nicht einfach, die anfänglichen Probleme mit dem Getriebe auszublenzen. Aber nun bin ich glücklich. Vor allem, weil ich nun weiß, dass das neue Auto auf Schotter funktioniert.»

Andreas Mikkelsen (3.) >

«Rang 3 plus zwei Bonuspunkte in der Powerstage – das ist ein absolut großartiges Resultat für uns. Wir haben hier wenig Erfahrung und deshalb stets ein sicheres Tempo eingeschlagen.»



< Elfyn Evans (4.)

«Klar freue ich mich über P4. Es ist aber nicht gut, wegen Fehler von anderen früh nach vorne gespült zu werden und übervorsichtig agieren zu müssen. Beim Langsamfahren lernt man nichts.»



Martin Prokop (6.) >

«Wir zählten zu denen, die ihren Speed am besten eingeschätzt hatten. Ich möchte mich bei unserem Team bedanken. Es war eine sehr harte Rallye für das Auto, aber auch für uns.»



< Jari-Matti Latvala (15.)

«Natürlich bin ich sauer. Aber um Séb (Ogier) unter Druck zu setzen, musst du ans Limit gehen. Ich komme mit dem neuen Auto nicht richtig klar. Das muss ich abstellen.»



Kris Meeke (16.) >

«Ich muss mich an die eigene Nase fassen. Trotz prima Startposition machte ich genau das, was ich nicht tun wollte. Ich muss dringend Fahrfehler vermeiden und konstanter werden.»



Experten-Urteil

Reiner Kuhn



Sonderkorrespondent

Fahrer der Rallye

Sébastien Ogier



Vergessen sein Unmut über die Startreihenfolge. Mit zwei Siegen in den ersten beiden Saisonläufen und 23 Zählern Vorsprung auf seine ärgsten Verfolger angeeignet, zieht der Weltmeister beim ersten Schotterlauf abgeklärt seine Bahnen. Mit optimaler Reifenwahl und sauberem Fahrstil hält der Franzose das Tempo hoch und wartet, bis die Konkurrenz scheitert oder aufgibt. Die Demonstration seiner Extraklasse gipfelte in der abschließenden Powerstage: Dem Zweitschnellsten schenke er pro Kilometer eine halbe Sekunde ein und nahm auch noch die drei Extrazähler mit. Ogier ist und bleibt die Referenz.

Heimlicher Gewinner

Mads Östberg



Als ihm zu Beginn das Getriebe erneut Streiche spielte, musste man schon Angst haben, dass dem Skandinavier nach Schweden ein weiteres Desaster blühte. Doch allem Ärger zum Trotz blieb der 27-Jährige cool und besonnen, fand die richtige Mischung zwischen Risiko und Vorsicht und schaffte den erhofften Podiumsplatz. Besser noch: Östberg kann nun mit breiter Brust zu den kommenden Schotterläufen reisen. Er weiß, dass mit seinem Paket mehr drin ist.

Heimlicher Verlierer

Kris Meeke



Seine letzte fehlerfreie Rallye datiert auf Anfang Oktober im Elsass. Entgegen allen guten Vorsätzen scheint dem 33-jährigen Nordiren anders als Teamkollege Östberg (siehe oben) das Gefühl für den machbaren Speed zu fehlen. Schlimmer noch: Da er trotz bester Startposition nicht das Tempo der Spitze mitgehen konnte, legte er ein paar Kohlen nach und landete im Aus. Schlechter ist zurzeit nur noch Jari-Matti Latvala. Aber nach seinem miserablen Saisonstart ist der Vizeweltmeister aus Finnland alles andere als ein «heimlicher Verlierer». ♦



Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Mads Östberg (DS), Dreher wegen Getriebeproblem (WP3); Kris Meeke (DS) Unfall, Ott Tänak (Ford) landet nach Abflug in einem See, Robert Kubica (Ford) crasht (WP4); Thierry Neuville (Hyundai), Rolle nach Reifenschaden (WP8).
2. Tag: Tänak bleibt vor Start von WP11 liegen; Jari-Matti Latvala (VW) beschädigt Aufhängung und muss aufgeben (WP12); Dani Sordo (Hyundai), Reifenschaden; Kubica bremst nach Plattfuß Meeke ein (WP16); Hayden Paddon (Hyundai) mit Überhitzungsproblemen (WP17).
3. Tag: Gesamtsieger Sébastien Ogier (VW) ist auch auf der abschließenden Power-Stage (WP21) eine Klasse für sich und gewinnt diese vor Teamkollege Andreas Mikkelsen (VW) und Neuville. Für den Weltmeister ist es der dritte Mexiko-Sieg in Folge.

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (5,55 km): 1. Ogier in 1.59,0 min (= 101,41 km/h); 2. Kubica +0,2 sec; 3. Östberg +0,2; 4. Meeke +0,3; 5. Mikkelsen +0,5; 6. Latvala +0,9; 7. Protasov +2,9.

1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Neuville; 3. Mikkelsen; 4. Latvala; 5. Östberg; 6. Evans; 7. Tänak; 8. Paddon; 9. Meeke; 10. Sordo; 11. Prokop; 12. Kubica; 13. Bertelli; 14. Guerra

WP 1 (1,01 km): 1. Neuville in 0.52,8 min (= 68,86 km/h); 2. Bertelli +0,2 sec; 3. Ogier +0,4;

4. Mikkelsen +0,4; 5. Meeke +0,7; 6. Östberg +0,8; 7. Latvala +0,9

WP 2 (4,60 km): 1. Ogier in 7.35,2 min (= 82,88 km/h); 2. Mikkelsen +1,2 sec; 3. Latvala

+1,3; 4. Neuville +1,6; 5. Östberg +1,7; 6. Tänak +1,7; 7. Meeke +2,4

WP 3 (9,91 km): 1. Meeke in 7.35,2 min (= 78,37 km/h); 2. Neuville +0,5 sec; 3. Ogier +1,5;

4. Kubica +1,8; 5. Latvala +3,3; 6. Mikkelsen +3,6; 7. Paddon +6,0

WP 4 (44,13 km): 1. Ogier in 29.41,5 min (= 89,18 km/h); 2. Östberg +8,8 sec; 3. Evans

+10,0; 4. Latvala +10,5; 5. Neuville +13,1; 6. Mikkelsen +18,9; 7. Prokop +31,9

WP 5 (15,54 km): 1. Neuville in 11.07,5 min (= 83,81 km/h); 2. Ogier +4,4 sec; 3. Latvala

+5,3; 4. Östberg +7,1; 5. Sordo +10,1; 6. Evans +13,2; 7. Mikkelsen +15,7

WP 6 (1,37 km): 1. Ogier in 1.12,4 min (= 68,12 km/h); 2. Prokop +0,1 sec; 3. Bertelli +0,4;

4. Östberg +0,5; 5. Mikkelsen +0,5; 6. Neuville +0,7; 7. Latvala +0,8

WP 7 (9,91 km): 1. Latvala in 7.29,4 min (= 79,39 km/h); 2. Ogier +1,6 sec; 3. Sordo +1,8;

4. Mikkelsen +1,8; 5. Neuville +3,0; 6. Östberg +5,5; 7. Evans +7,5

WP 8 (44,13 km): 1. Latvala in 29.14,1 min (= 90,57 km/h); 2. Ogier +2,1 sec; 3. Mikkelsen

+3,9; 4. Östberg +5,2; 5. Evans +16,5; 6. Prokop +31,8; 7. Sordo +33,9

WP 9 (15,54 km): 1. Östberg in 10.58,7 min (= 84,93 km/h); 2. Latvala +3,4 sec; 3. Ogier

+4,6; 4. Sordo +5,7; 5. Evans +9,7; 6. Mikkelsen +11,3; 7. Prokop +16,2

WP 10 (4,60 km): 1. Ogier in 3.17,0 min (= 84,06 km/h); 2. Sordo +0,8 sec; 3. Prokop +1,0;

4. Mikkelsen +2,5; 5. Latvala +2,6; 6. Östberg +2,7; 7. Evans +4,4.

2. Tag

Startreihenfolge (nach Ergebnis von Etappe 1): 1. Tänak; 2. Paddon; 3. Kubica; 4. Meeke; 5. Bertelli; 6. Neuville; 7. Guerra; 8. Ogier; 9. Mikkelsen; 10. Latvala; 11. Östberg; 12. Evans; 13. Sordo; 14. Prokop

WP 11 (30,27 km): 1. Ogier in 17.41,4 min (= 102,67 km/h); 2. Latvala +0,2 sec; 3. Östberg

+8,0; 4. Sordo +12,6; 5. Evans +15,4; 6. Mikkelsen +17,0; 7. Prokop +24,5

WP 12 (42,90 km): 1. Ogier in 29.58,0 min (= 85,90 km/h); 2. Östberg +13,0 sec;

3. Mikkelsen +15,0; 4. Sordo +19,2; 5. Neuville +24,3; 6. Meeke +27,6; 7. Evans +27,6

WP 13 (8,25 km): 1. Sordo in 4.41,9 min (= 105,36 km/h); 2. Ogier +0,6 sec; 3. Mikkelsen

+1,3; 4. Neuville +1,8; 5. Evans +3,5; 6. Prokop +4,9; 7. Kubica +9,9

WP 14 (1,37 km): 1. Kubica in 1.11,8 min (= 68,69 km/h); 2. Ogier +0,2 sec; 3. Sordo +0,2;

4. Prokop +0,2; 5. Östberg +0,3; 6. Neuville +0,3; 7. Mikkelsen +0,3

WP 15 (30,27 km): 1. Ogier in 17.26,7 min (= 104,11 km/h); 2. Mikkelsen +0,8 sec;

3. Östberg +5,6; 4. Evans +6,1; 5. Neuville +9,7; 6. Meeke +14,3; 7. Kubica +21,9

WP 16 (42,90 km): 1. Östberg in 29.30,0 min (= 87,25 km/h); 2. Mikkelsen +1,1 sec; 3. Ogier

+1,7; 4. Neuville +16,0; 5. Evans +20,3; 6. Prokop +47,4; 7. Meeke +51,4

WP 17 (8,25 km): 1. Ogier in 4.34,6 min (= 108,16 km/h); 2. Mikkelsen +2,1 sec; 3. Östberg

+2,4; 4. Neuville +3,2; 5. Meeke +7,3; 6. Evans +8,8; 7. Paddon +8,8

WP 18 (4,60 km): 1. Mikkelsen in 3.16,9 min (= 84,10 km/h); 2. Ogier +0,6 sec; 3. Sordo

+0,6; 4. Neuville +1,1; 5. Östberg +1,2; 6. Prokop +1,3; 7. Kubica +1,7.

3. Tag

Startreihenfolge (nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Tänak; 2. Bertelli; 3. Kubica; 4. Paddon; 5. Meeke; 6. Latvala; 7. Guerra; 8. Neuville; 9. Prokop; 10. Sordo; 11. Evans; 12. Mikkelsen; 13. Östberg; 14. Ogier

WP 19 (55,82 km): 1. Östberg in 35.26,5 min (= 94,50 km/h); 2. Ogier +2,4 sec; 3. Mikkelsen

+3,5; 4. Neuville +20,6; 5. Latvala +21,9; 6. Meeke +30,6; 7. Evans +39,4

WP 20 (6,29 km): 1. Neuville in 3.22,1 min (= 112,0 km/h); 2. Latvala +1,8 sec; 3. Östberg

+2,6; 4. Mikkelsen +3,2; 5. Sordo +4,3; 6. Ogier +4,5; 7. Kubica +4,9

WP 21 (Powerstage/12,55 km): 1. Ogier in 6.50,5 min (= 110,1 km/h); 2. Mikkelsen +5,6 sec; 3. Neuville +5,8; 4. Latvala +7,4; 5. Östberg +7,9; 6. Sordo +10,4; 7. Evans +16,8.

WRC-MEXIKO 2015/Resultate

Ort: León, 5.–8. März 2015; 3. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 998,66 km, davon 395,21 km auf 21 Wertungsprüfungen; Teams gestartet, 23 gewertet. Wetter: sonnig.

Nr.	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.	
1	Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	4:19.13,4	WP 2-21	9	25+3**
2	Östberg/Andersson (N/S)	DS 3 WRC	2. WRC M*	+1.18,8		3	18
3	Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC		+1.25,1		1	15+2**
4	Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	3. WRC M*	+3.40,2		12	
5	Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+5.01,8		1	10
6	Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	5. WRC M*	+6.36,1			8
7	Al-Attiyah/Bernacchini (QAT/I)	Ford Fiesta RRC	1. WRC 2	+14.52,7			6
8	Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	6. WRC M*	+22.43,3	WP 1	3	4+1**
9	Fuchs/Mussano (PE/RA)	Ford Fiesta R5	2. WRC 2	+22.49,0			2
10	Ketomaa/Lindström (FIN)	Ford Fiesta R5	3. WRC 2	+23.10,2			1
11	Al-Kuwari/Clarke (QAT/GB)	Ford Fiesta RRC	4. WRC 2	+23.44,8			
12	Guerra/Rozada (MEX/E)	Ford Fiesta RS WRC		+26.56,3			
13	Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta R5	5. WRC 2	+33.30,8			
14	Rendina/Pizzuti (I)	Mitsubishi EVO X	6. WRC 2	+38.06,8			
15	Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	7. WRC M*	+48.48,6		2	
16	Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS3 WRC	8. WRC M*	+51.50,3		1	
17	Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	9. WRC M*	+54.20,5			
18	Kubica/Szczepaniak (PL)	Ford Fiesta RS WRC		+56.43,6		1	
19	Serderidis/Miclotte (GR/B)	DS 3 R5	7. WRC 2	+58.08,4			
20	Gonzales/Iniesta (MEX)	Mitsubishi EVO X		+1:20.20,7			
21	Martinez/Dasso (PE)	Subaru Impreza WRX		+1:44.05,0			
22	Tanak/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	10. WRC M*	+1:54.50,0			
23	Fonseca/Rivero (MEX)	Ford Fiesta ST		+2:11.19,6			

Alle Fahrer der WRC-Klasse sind auch für die Markenwertung eingeschrieben und sammeln somit auch dafür Punkte ** Zusatzpunkte für die Power-Stage

Wichtigste Ausfälle:

Lefebvre/Prévot (F)	DS 3 R5	Unfall, WP 16
Triviño/Hernández (MEX)	Mitsubishi EVO X	Unfall, WP 17
Gorban/Korsia (UA)	Mini Cooper Works RRC	Unfall, WP 17
Bertelli/Dotta (I)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 19
Tempestini/Chiarocci (MEX)	Subaru Impreza WRX	Unfall, WP 21

Nächster WM-Lauf: Rallye Argentinien, 23.–26. April 2015

Internet: www.wrc.com



Fiesta mexicana: Ogier und Ingrassia (mit Sombrero) feiern mit der Volkswagen-Truppe den Sieg



WM – Stand Fahrer

Ogier	81
Mikkelsen	47
Neuville	35
Östberg	32
Evans	26
Latvala	19
Sordo	18
Prokop	14
Tanak	12
Meeke	10

WM – Stand Marken

1. Volkswagen Motorsport	99
2. Hyundai Shell World Rally Team	75
3. M-Sport World Rally Team	48
4. Citroën Total Abu Dhabi WRT	42
5. Jipocar Czech National Team	20
6. FWRT s.r.l.	1
Hyundai Motorsport N	1

WRC3 – Stand Fahrer

1. Veiby	40
2. Gilbert	25
3. Riedemann	18
4. Tempestini	12
5. Consani	10
6. Rossel	8

WRC2 – Stand Fahrer

1. Lefebvre	25
Ketomaa	25
Al-Attiyah	25
4. Breen	18
Brynildsen	18
Fuchs	18
7. Kremer	15

Junioren-WM – Stand Fahrer

1. Gilbert	25
2. Riedemann	18
3. Veiby	15
4. Tempestini	12
5. Rossel	10
6. Re	8
7. Kornél	6

Benito Guerra

Schwieriges Heimspiel

Auch wenn Benito Guerra Ende des Monats seinen 30. Geburtstag feiert, neben Formel-1-Pilot Sergio Pérez gilt er weiter als Hoffnungsträger der mexikanischen Motorsportszene. Grund genug zu versuchen, Gesamtrang 6 aus dem Vorjahr beim dritten WRC-Auftritt vor heimischem Publikum zu toppen. Doch ohne Test tat sich der einzige Automobilweltmeister des Landes (PWRC-Champion 2012) im privaten Ford Fiesta WRC sichtlich schwer, das Tempo der Konkurrenz mitzugehen. Noch schlimmer: «Zum Ende der mir bestens bekannten El Cocolate (WP 8; die Red.) wollte ich zulegen, war etwas unkonzentriert und flog ab.»

Nach dem Restart am Samstag wurde er trotz überschaubarer Zeiten wieder etwas nach vorne gespült und landete am Ende auf Gesamtrang 12. Zu wenig, um von einer größeren WM-Zukunft zu träumen. «In Portugal und Spanien würde ich gerne nochmals im WRC antreten.» Das hoffte er schon im Vorjahr und scheiterte an der Finanzierung. ♦ RK



Ohne WM-Zukunft: Guerra

Toyota

Eis statt heiß

Noch sind es knapp 20 Monate bis zur WM-Rückkehr von Toyota. Doch schon jetzt heftet sich die von Köln aus agierende Toyota Motorsport GmbH (TMG) an die Fersen der Gegner. Während VW Polo und Co bei rund 30 Grad im Schatten über mexikanische Schotterpisten donnern, geben die Toyota-Testpiloten Sébastien Lindholm und Eric Camilli dem Yaris-WRC-Prototyp in Schweden die Sporen – für eine Woche! Schon im Anschluss an die Rallye Monte Carlo weilte das TMG-Team für Entwicklungsfahrten in den Seealpen. Vorerst bleibt

man in Europa. Das dürfte sich aber ändern, wenn – wie kolportiert – im Herbst die zweite Generation des WRC-Testträgers fertig ist. Denn um Tests unter speziellen Bedingungen wie in den mexikanischen Höhen dürfte Toyota nicht herumkommen. ♦ RK



Testfahrt: Yaris-WRC-Prototyp

Neue WM-Läufe

In China auf Asphalt

Nachdem die WM-Veranstalter sich mit dem TV-kompatiblen Wochenendformat (Zuschauerprüfung zum Auftakt, Highlight-WP und Powerstage) angefreundet haben, will man nun die Expansion vorantreiben. Favorit ist China. Schon bald soll im rund 80 Kilometer nördlich von Peking liegenden Huairou District ein «FIA Candidate Event» steigen. Die bestens erschlossene Region beheimatet eine ausbaufähige nationale Meisterschaftsrunde. Da nahezu alle Straßen asphaltiert sind, soll auch der WM-Lauf in diesem von der chinesischen Mauer durchzogenen Mittelgebirge eine Asphalt-Rallye werden. «Ich bin guter Dinge, dass wir dort spätestens 2017 am Start sein werden», sagt Oli-

ver Ciesla, Geschäftsführer von der WRC Promoter GMBH, und blickt noch weiter nach vorne: «Auch in Japan und dem Mittleren Osten gibt es ernsthaftige WM-Pläne. Eine typische Wüstenrallye im Mittleren Osten sowie ein WM-Lauf in Japan, wo neben WM-Rückkehrer Toyota zahlreiche weitere große Autohersteller beheimatet sind, würden prima in die Rallye-WM passen.» ♦ RK



Chinesische Mauer bei Huairou

DRM/Rallye Masters - Saarland Pfalz

Er kam, sah und siegte



Gegner nassgemacht: Aber auch Kreim war vom Debütsieg im Skoda Fabia S2000 überrascht

Von MICHAEL HEIMRICH

Besser hätte das Debüt von Fabian Kreim im Skoda Fabia S2000 nicht laufen können. Der 22-Jährige gewann den Saisonauftakt der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM).

Drei Testtage mussten Fabian Kreim genügen, um sich an sein neues Arbeitsgerät zu gewöhnen. Ging der Youngster im vergangenen Jahr noch im Opel Adam R2 zu Werke, so muss er sich in dieser Saison im deutlich stärkeren Allradler von Skoda behaupten. Zur Seite steht ihm Routinier Raimund Baum-schlager, dessen BRR-Team für die Einsätze des Fabia S2000 im Auftrag von Skoda Deutschland zuständig ist.

Kreim ließ sich nichts anmerken, doch als er auf Antrieb die Zeiten der Spitze mitgehen konnte, dürfte ihm ein Stein vom Herzen gefallen sein. Härtester Gegner war Exmeister Mark Wallenwein (Skoda Fabia S2000), der nach langen Wochen als Fahrinstructor in Finnland wenig Zeit zur Vorbereitung auf die DRM hatte. Dass ihm Kreim ab der dritten Prüfung die Show stahl, dürfte ihm wenig geschmeckt haben.

Frühe Entscheidung

Die Entscheidung im Kampf um den Gesamtsieg fiel bereits zur Halbzeit auf der sechsten Prüfung. Nur 3,5 Sekunden trennten Wallenwein von Spitzenreiter Kreim, als sich der Verfolger auf dem 26 Kilometer langen Rundkurs einen Reifen-

schaden einfiel und in der Gesamtwertung zunächst aussichtslos zurückfiel. Wenig später besiegelte ein technischer Defekt Wallenweins Ende.

Kreim spulte die verbleibenden Kilometer ohne Probleme ab und feierte überraschend seinen ersten Gesamtsieg in der DRM. «Dass wir von Beginn an einen so hohen Speed haben würden, hätte ich nicht erwartet», sagte er. Mentor Baum-schlager lobte: «Fabian hat eine unglaublich starke Rallye hingelegt. Er ist ein ganz großes Versprechen für die Zukunft.»

Platz 2 sicherte sich Frank Färber beim ebenfalls ersten Einsatz im Peugeot 207 S2000. «Ein Wahnsinnsauto. Ich hätte nie gedacht, dass wir auf Anhieb so erfolgreich sind», sagte er, der den Schweizer Urs Hun-



Top-Debüt: Färber im Peugeot



Frühes Aus: Mark Wallenwein

ziker im Mini JCW RRC auf Rang 3 in Schach hielt.

Für zwei Mitfavoriten brachte die Saarland-Pfalz-Rallye kein Glück. Hermann Gassner sen. lag auf dem zweiten Rang, ehe sein Mitsubishi Öl ausspuckte. Sandro Wallenwein warfen Technikprobleme und ein Reifenschaden am Subaru bis auf den siebten Platz zurück.

Auftaktsieg für Tannert

Im ADAC Opel Rallye Cup gewann Julius Tannert nach einem Duell gegen Jacob Madsen den Saisonauftakt. Schnellster Citroën-Trophy-Pilot wurde Philipp Knof, der im DS 3 R3T in der Gesamtwertung hinter Marijan Griebel (Opel Adam R2) Platz 5 belegte. Die RI-Wertung der Citroën-Trophy gewann Michael Wolters. ♦

RALLYE MASTERS/Deutsche Rallye-Meisterschaft/Resultate

Saarland-Pfalz-Rallye, St. Wendel (D): 1. von 12 Läufen; 324,98 Gesamtkilometer mit 12 WP über 135,32 km, 84 Teams am Start, 83 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/gemischt 1. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia S2000) in 1:28.30,4 Std.; 2. Färber/Schaaf (D/Peugeot 207 S 2000 +2.24,8 min; 3. Hunziker/Wahl (CH/D/Mini JCW RRC) +2.36,4; 4. Griebel/Clemens (D/Opel Adam R2) +4.13,5; 5. Knof/Stein (D/Citroën DS3 R3T) +4.22,8; 6. Broschart/Rath (D/Mitsubishi Lancer Evo 9) +5.16,7; 7. S. Wallenwein/Poschner (D/Subaru Impreza R4) +6.58,1; 8. Foxius/Brachtenbach (D/Citroën DS3 R3T) +7.35,5; 9. Leschhorn/Beinke (D/Peugeot 207 S2000) +7.36,2; 10. Brocker/Brocker (D/Ford Escort) +7.59,2. Leader: M. Wallenwein (WP1); Kreim (WP 2-Ziel).

WP-Bestzeiten: Kreim 7; M. Wallenwein 4; Satorius 1.

Divisionsieger: Div. 1: Kreim/Christian (D/Skoda Fabia S2000); Div. 2: Broschart/Rath (D/Mitsubishi Lancer Evo 9); Div. 3: Wecker/Altekrüger (D/Opel Astra); Div. 4: Knof/Stein (D/Citroën DS3 R3T); Div. 5: Griebel/Clemens (D/Opel Adam R2); Div. 6: Hamadeh-Spaniol/Lauer (D/Suzuki Swift); Div. 8: Tannert/Thielen (D/L/Opel Adam).

DRM-Stand nach 1. von 12 Läufen: 1. Kreim 28; 2. Färber 18; 3. Griebel 12; 4. S. Wallenwein 10; 4. Knof 10; 6. Leschhorn 4; 7. Mohe 2; 8. Kreuter 1.

Nächster Lauf: Rallye Erzgebirge 27./28. März 2015.

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye



Schnellster Pilot der Citroën-Trophy: «Überflieger» Knof



Sieger im ADAC Opel Cup: Tannert gewinnt Duell gegen Madsen

NACHRICHTEN

Weiteres Prädikat für Rallye Korsika

Rallye-WM Schon als die Rallye Elsass den Zuschlag erhielt, hätten die Veranstalter der Rallye du Limousin gerne den französischen WM-Lauf ausgerichtet. Nun entschied sich der französische Verband FFSA erneut gegen sie und für eine Rückkehr nach Korsika. Als Reaktion darauf zog sich die Rallye du Limousin aus der Landesmeisterschaft zurück. Kurzerhand nahm die FFSA nun Korsika in das Championnat de France auf. Die Tour de Corse wird damit nicht nur der elfte Lauf zur Rallye-WM, sondern auch der sechste der französischen Meisterschaft.

DRM und Masters auf «Sport 1»

DRM Der deutsche Fernsehsender «Sport 1» wird in diesem Jahr von allen zwölf Läufen des ADAC Rallye Masters und der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) berichten. Das 15-minütige Magazin soll in der Regel samstags eine Woche nach den Rallyes ausgestrahlt werden. Neben dem Renngeschehen sollen die Fans auch einen umfassenden Blick hinter die Kulissen der Citroën Racing Trophy und des ADAC Opel Rallye Cups erhalten.

Wert der Rallye Lausitz steigt

FIA Rallye Trophy Statt Teil der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) wird die auf Schotter ausgetragene Lausitz-Rallye (29.-31.10.) in diesem Jahr Teil der FIA Rallye Trophy sein, die unterhalb der Europameisterschaft angesiedelt ist. In dieser Serie fahren vor allem Fahrer aus Süd- und Osteuropa um die Punkte der Europameisterschaft für Privatfahrer.

WRC-Chance für Toyota GT86-Junior

HJS TMG Trophy Toyota wird dem bestplatzierten Junior (bis 27 Jahre) in der neuen und ab Sommer bei sechs Läufen ausgefahrenen HJS TMG GT86 CS-R3 Trophy die Möglichkeit geben, sein Können im neuen Yaris WRC zu beweisen. Im Rahmen eines ganztägigen Tests unter verschiedenen Bedingungen kann der Gewinner auf sein Talent aufmerksam machen und sich damit für weitere Aufgaben empfehlen. ♦ RK/MH

Motorrad-WM

WM-Feld wird immer stärker

Von IMRE PAULOVITS

Letzte Woche präsentierten viele Teams ihre diesjährige Kriegsbemalung. Was dabei besonders ins Auge fiel: Die finanziellen Mittel sind großzügiger geworden, was die Felder näher zur Spitze aufrücken lässt.

Schon als sich vor einem Monat die großen Werksteams in ihrer diesjährigen Aufstellung präsentierten, fiel auf, wie viele neue Sponsoren in die oberste Klasse des Motorradsports eingestiegen oder wiedereingestiegen sind. Und dieser Trend hat sich, wie die letzte Woche, in der sich fast alle verbleibenden Teams, die in der WM von Bedeutung sind und sich in ihrer endgültigen Aufstellung und dem endgültigen Design der Öffentlichkeit präsentiert haben, erfreulicherweise fortgesetzt.

Nach Honda, Yamaha und Ducati zeigten sich auch die verbleibenden beiden Hersteller Suzuki und Aprilia mit ihrer endgültigen Lackierung für die Saison 2015. Suzuki nutzt seine MotoGP-Rückkehr konzernübergreifend und hat als Namensgeber für sein Werksteam die japanische Motorölmarke Ecstar vorgestellt. Hierbei handelt es sich allerdings um eine Firma, die zu Suzuki selbst gehört, wie wir es bei Yamaha mit Yamalube kennen. Ansonsten ist das Design der GSX-RR das gleiche geblieben, das wir schon seit dem ersten Wildcard-Einsatz vom letzten Herbst kennen, mit dem klas-

sischen Königsblau der Marke aus Hamamatsu mit neongelben Streifen und großer Suzuki-Aufschrift. Interessant übrigens, dass auch Motul, langjähriger Partner von Suzuki und selbst Vertreter von Motorölen, aber auch anderer Mineral-Produkte ums Motorrad, trotzdem mit an Bord geblieben ist.

Aprilia präsentierte die Bikes von Álvaro Bautista und Marco Melandri bei der werksmäßigen Rückkehr in die MotoGP in dem gleichen eleganten Schwarz-Rot-Silber wie die letztjährigen Werks-Superbikes. Einzig Barracuda, Teamsponsor vor Partner Gresini, hatte größer aufgetragen, ansonsten zeigte sich Aprilia in dezentem Chic. Allerdings hört die Bescheidenheit hier

auch schon auf, die Italiener verwiesen auf ihre glorreiche Vergangenheit im Motorsport und auf die 104 WM-Titel, die die Piaggio-Gruppe bislang gesammelt hat. Obwohl Aprilia-Rennchef Romano Albesiano noch einmal klarstellte, dass es sich um einen vorgezogenen Einsatz zur Entwicklung des endgültigen Prototyps handelt, der für 2016 kommt, zeigte der Rest des Konzerns starke Präsenz. Dass all dies finanzierbar ist, zeigt auch, dass der große Piaggio-Konzern wieder in die Zukunft seiner sportlichsten Marke investiert.

In Stärke vereint

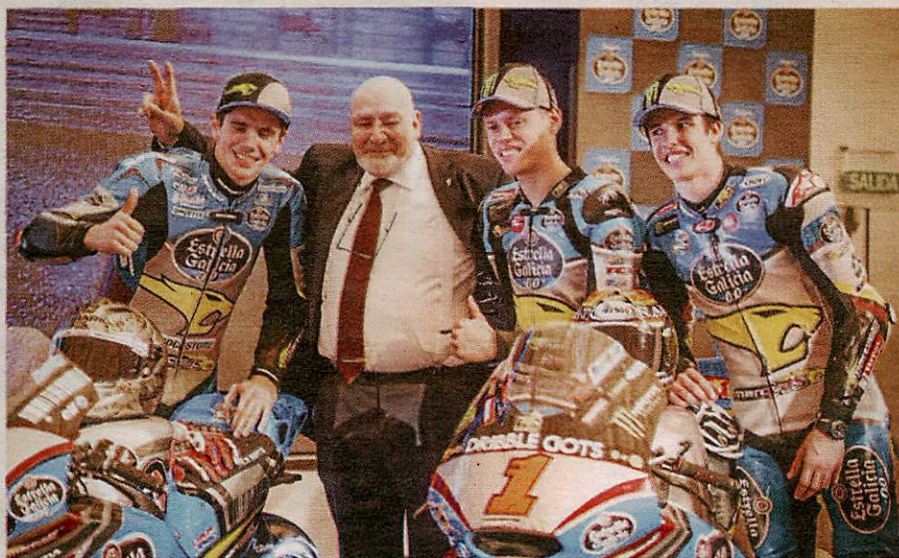
Richtig spektakulär zeigte sich das mittlerweile größte Privatteam des Paddocks bei seiner Präsentation in Madrid. Mon-

lau Competition und Marc VDS hatten sich Ende letzter Saison zusammengetan, um eine Plattform von den Minibikes bis zur MotoGP zu schaffen und so Talente über ihren gesamten motorsportlichen Werdegang begleiten zu können. Talentcoach Emilio Alzamora, der mit Marc und Alex Márquez die ersten zwei Straßen-Weltmeister innerhalb einer Familie aufgebaut hat und in der Moto3 fest mit Honda verwachsen ist, brachte neben seiner Infrastruktur in Spanien auch Biersponsor Estrella Galicia mit, womit der belgische Biermilliardär Marc van der Straten, der hinter dem Marc VDS-Team steht, aber keine Berührungsprobleme hat. Stolz präsentierte sich der Belgier zwischen seinem Mo-

toGP-Piloten Scott Redding und den beiden Weltmeistern Tito Rabat und Alex Márquez. Gleich mit am Tisch saß Ignacio Rivera, CEO von Hijos de Rivera, dem Konsortium, zu dem Estrella Galicia gehört. Dass die spanischen Sponsoren von Alzamora bei der Aussicht, die Fahrer bis zur MotoGP an sich binden zu können, nun noch tiefer in die Taschen greifen, war bei dem Auftritt nicht zu verkennen – vor allem bei der gleichzeitigen Präsentation des Moto3-Teams. Neben den Bikes des zweifachen spanischen Meisters und mit 15 Jahren bereits als WM-Favorit geltenden Fabio Quartararo sowie des 19-jährigen Spaniers Jorge Navarro stand noch ein Motorrad, das andeutete, dass noch in weiteren Serien gefahren wird, namentlich in der Moto3-Junioren-WM.

Hohe Leistungsdichte

Dass sich mehr Werke engagieren und auch die mittelgroßen Teams finanziell besser aufgestellt sind, zeigte in der Vorsaison bereits einen sehr positiven Effekt: Legen beim ersten Testtag in Sepang Anfang Februar noch zwei Sekunden zwischen den Bestzeiten der schnellsten 15 Piloten, waren es am sechsten Sepang-Testtag trotz der Steigerung von Marc Márquez an der Spitze nur noch 1,5 Sekunden. So eng beisammen war das MotoGP-Feld noch nie. Wirklich gute Aussichten auf eine gute Saison 2015, die bereits in knapp drei Wochen beginnt. ♦



Kraftvoll vereint: Bierbrauer Marc van der Straten mit seinen MotoGP- und Moto2-Piloten

Superbike-WM

Troy Bayliss fährt auch in Thailand



Exweltmeister Troy Bayliss: auch in Thailand Zuschauer magnet

Was die Fans gehofft hatten, wurde nun von Ducati bestätigt. Troy Bayliss wird auch auf dem Chang-Circuit in Thailand den verletzten Davide Giugliano ersetzen.

Eine Woche vor seinem 46. Geburtstag wird der dreifache Superbike-Weltmeister sechseinhalb Jahre nach seinem Rücktritt auch an einem weiteren Rennwochenende ein Comeback im Sattel der Werks-Ducati geben.

Doch diesmal steht der Einsatz vor anderen Vorzeichen: Bayliss

kannte Phillip Island zwar wie seine Westentasche, doch der Renn-Rentner hatte bei dieser Spontanentscheidung zum Comeback nur zwei Tage vor Beginn des ersten Trainingslaufs keine Möglichkeit, die Ducati zu testen oder sich körperlich auf die Erfordernisse eines Rennwochenendes vorzubereiten.

Jetzt hat Bayliss, der auf Phillip Island wieder Blut geleckt hat, sein Training aufgenommen. Wenn er den Chang-Circuit bei Buri Ram auch nicht kennt, geht er mit den gleichen Voraussetzungen ins Rennen wie alle anderen Konkurrenten, denn

außer Supersport-Pilot Rattapark Willairot ist noch niemand auf der thailändischen Strecke gefahren. Und die Routine von Bayliss in unterschiedlichen Rennserien und auf unterschiedlichen Maschinen könnte ihm gar einen Erfahrungsschatz eingebracht haben, den er zu seinem Vorteil ummünzen kann.

Giugliano wird wahrscheinlich auch in Aragón und in Assen am 12. respektive 19. April nicht fahren können. Ob ihn Bayliss auch diese beiden Rennwochenenden ersetzt, hat die Ducati-Teamleitung bislang noch nicht entschieden. ♦ IP

Gut gelaunter Jorge Lorenzo: Seine Kondition stimmt wieder, die Yamaha ist erstarkt, er will wieder gewinnen

Von IMRE PAULOVITS und DIAN SULISTIYOWATI

Nach den beiden Sepang-Tests strotzt Ex-Weltmeister Jorge Lorenzo nur so vor Selbstvertrauen. Im MSA-Interview verrät er, wo er und Yamaha die Fortschritte gemacht haben.

Was kannst du zu deiner derzeitigen Form sagen?

JORGE LORENZO: An den letzten beiden Tagen war ich in Sepang sowohl vom Speed als auch von der Konstanz her gut dabei und habe mich zum Schluss sogar noch steigern können. Ich habe meine bislang schnellste Runde auf dieser Strecke ganz zum Schluss gedreht. Ich konnte auf der rutschigeren Strecke gegenüber dem ersten Test deutlich zulegen, was bedeutet, dass wir mit dem Bike einen klaren Schritt nach vorn gemacht haben. Die Yamaha ist derzeit sehr komplett. Das neue Getriebe ist aber noch nicht perfekt, wir müssen es noch weiter verbessern. In einigen Belangen sollten wir es noch sanfter hinbekommen. Wie genau, möchte ich derzeit aber noch nicht der Öffentlichkeit erklären.

Wie sieht es mit deiner Kondition aus?

Ich fühle mich derzeit richtig fit. Letztes Jahr war es für mich sehr schwer, das Motorrad mit schlechter Kondition, dazu noch mit einem nervösen Motor und schlecht haftenden Reifen zu fahren. Den Motor haben wir seither um Welten verbessert, der aktuelle Hinterreifen bietet uns deutlich mehr Grip und ist sehr gut berechenbar und konstant. Diese drei Faktoren machen einen Riesenschied, und ich spüre, wie meine Situation jetzt viel besser ist. Ich habe mich auch bei den Rennsimulationen sehr gut gefühlt. Und wenn man sich physisch stark und dazu noch, wie es bei den Sepang-Tests war, auch konkurrenzfähig fühlt, dann hat man auch automatisch mehr mentale Stärke. So werden wir in Qatar sehr stark ankommen und so von Beginn an einen guten Job machen können.

Hast du diesen Winter etwas anders gemacht, um wieder in Form zu kommen?

Ich habe bereits 2011 und 2012 sehr hart trainiert. Ich war damals etwa ein Kilo schwerer als jetzt. Letztes Jahr hatte ich zu Beginn der Saison dem gegenüber etwa zwei Kilo mehr, weil ich wegen der Operationen erst später anfangen konnte zu trainieren. Ich wiege jetzt etwa so viel wie 2008, als ich von den 250ern in die MotoGP kam. Ich habe aber andere Trainer und ich trainiere anders. Ich fahre etwa 50 Prozent Motorrad und mache 50 Prozent im Gym. Ich denke, ich bin so auf dem glei-

Jorge Lorenzo

«Wir sind auf dem Level, um zu gewinnen»

Zur Person

Jorge Lorenzo

Geburtsdag 4. Mai 1987
Geburtsort Palma de Mallorca (E)
Herkunftsland Spanien

WM-KARRIERE

2002 WM-21. 125GP (Derbi)
2003 WM-12. 125GP (Derbi)
2004 WM-4. 125GP (Derbi)
2005 WM-5. 250GP (Honda)
2006 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2007 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2008 WM-4. MotoGP (Yamaha)
2009 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2010 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2011 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2012 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2013 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2014 WM-3. MotoGP (Yamaha)

Hobbys: Autos, Internet, Musik

chen Niveau wie früher, aber von der Gesamtkonstitution ein wenig besser. Ende letzten Jahres war ich bereits auf einem recht guten Niveau, dann habe ich einfach nicht aufgehört sondern den ganzen Winter, während wir keine Rennen hatten, für drei Monate konstant weitergemacht.

Du warst in Sepang aber am ersten Tag trotzdem gezeichnet.

Ich habe in der Nacht

«Márquez ist sehr talentiert, ähnlich wie Casey Stoner.»

JORGE LORENZO



zuvor nicht richtig schlafen können – wegen des Jetlags. Außerdem war die Strecke im Vergleich zum letzten Test sehr rutschig, so konnten wir auch nicht dort weitermachen, wo wir zuvor aufgehört haben. Nichts hat von dem, was wir zuvor abgestimmt hatten, funktioniert. Da mussten wir erst einmal sehen, wo wir das Setting verändern, ich musste meinen Fahrstil anpassen. Dass ich am Ende des ersten Tages dort ziemlich fertig aussah, war die Kombination dieser drei Faktoren: dem Grip, dem Setting und meines generellen Energiezustands. Am zweiten Tag war mein Energiezustand viel besser, wir haben ein gutes Setting gefunden, und da lief es dann auch gleich viel besser.

Alles sprach in Sepang von eurem neuen Getriebe. Wie ist es im Vergleich zum alten?

Es bringt vor allem Stabilität beim Bremsen, dazu kann ich noch weiter in die Kurve reinbremsen. Wir haben auch viele Vergleichstests gefahren. Es gibt Vor- und Nachteile. Im Regen ist das neue Getriebe schwieriger, dafür kannst du im Trockenen deutlich bequemer Bremsen. Aber ich denke, in Zukunft hat das neue Getriebe noch viel Verbesserungspotenzial, bis es seine optimale Performance erreicht. Die Ingenieure haben erst drei Tage mit uns mit diesem Getriebe gearbeitet, mit mehr Testzeit kommt da sicherlich auch die Erfahrung. Wir waren in dieser Hinsicht aber auch etwas eingeschränkt, denn wir mussten auch mit den Kilometern auf dem neuen Getriebe haushalten. Aber dass ich meine schnellste Runde mit dem neuen Getriebe gefahren bin, zeigt, dass es bereits jetzt besser ist als das alte.

Was ist das Problem im Regen?

Es ist zu aggressiv. Wenn man zurückschaltet, steht das Motorrad deshalb quer. Im Regen hat man weniger Grip, darauf

ist die Elektronik noch nicht genügend abgestimmt, und wenn das Motorrad nicht völlig gerade steht, bewegt es sich mehr. **In welcher Hinsicht habt ihr das Motorrad am meisten verbessern können?**

Von der Verzögerung her. Das ist der entscheidende Punkt, den wir gegenüber dem ersten Test in Sepang verbessern konnten. Einen großen Schritt hatten wir vorher beim Valencia-Test bei der Gasannahme gemacht, damit ist das Motorrad viel leichter zu fahren. Jetzt müssen wir für mehr Beschleunigung noch einen solchen Schritt nach vorne machen und die beste Lösung für das neue Getriebe finden. Wenn wir so weit sind, gibt es sicher auch noch weitere Bereiche, die wir noch verbessern können.

Musstet ihr für die bessere Bremsstabilität nicht etwas in anderen Bereichen opfern?

Nein, wir haben uns beim Bremsen zum Glück verbessern können, und alles andere ist geblieben, wie es war.

Musstest auch du deinen Fahrstil ändern, um diese Verbesserung beim Bremsen zu erreichen?

Man kann nicht überall der Beste sein, auf der Bremse, beim Kurvenspeed und beim Beschleunigen – dann wäre man der Über-Pilot. Ich habe meinen Fahrstil in den letzten Jahren immer mehr verfeinert. Wenn ich physisch und psychisch in Bestform bin, kann ich die Yamaha vielleicht nicht perfekt



«Beim Bremsen die entscheidenden Meter gefunden.»

JORGE LORENZO

fahren, aber ich denke, für ihren Charakter sehr effizient.

Du hast in Sepang auch wieder eine Zeigefingerbremse am linken Lenkerende ausprobiert.

Seit ich mir 2008 in China beide Knöchel gebrochen habe, fehlt mir in ihnen die Kraft, besonders rechts. So kann ich seither mit dem rechten Fuß nicht mehr so hart arbeiten. Seither experimentieren wir immer wieder, um etwas Besseres zu finden. Wir haben jetzt wieder eine Variante probiert, ich bevorzuge aber weiterhin das konventionelle System.

Wäre da eine Daumenbremse, wie sie andere früher eingesetzt haben, nicht angezeigt?

Die habe ich letztes Jahr bei den Vorsaisontests hier in Sepang auch mal versucht, aber damit hatte ich kein Gefühl. Wir suchen noch nach einer Lösung.

Yamaha war bisher bei rutschigen Verhältnissen gegenüber der Honda im Nachteil. Wie habt ihr dies verbessern können?

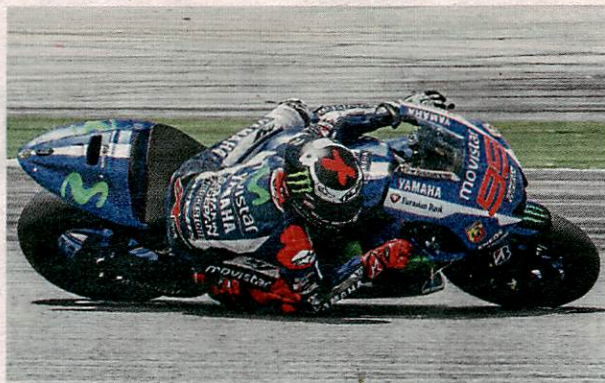
Ich denke, am meisten hat die bessere Verzögerung gebracht. Wir haben dort die entscheidenden Meter gewonnen, die wirklich zählen. Da sind wir Honda etwas näher gekommen. Trotzdem müssen wir auch die Beschleunigung verbessern, vor allem, wenn der Reifen nachlässt – und das müssen wir uns vor allem bei heißem Wetter zum Ziel setzen.

Seit ihr Honda damit näher gekommen?

Das ist schwierig zu sagen. Sepang war bislang eine Strecke, wo Yamaha in den letzten Jahren immer Probleme hatte. Der letzte Sieg hier liegt schon fünf Jahre her: 2010, als Valentino hier gewinnen konnte. Sepang war immer schwierig für uns. Dass wir jetzt eine ähnliche Pace haben wie Honda, ist sehr positiv. Diesmal sah es an einigen Tagen gar so aus, dass die Yamaha stärker sei, an anderen die Honda. Da sollte man von Sepang aber keine Schlüsse ziehen, denn diese Strecke verändert sich laufend. Es kommt dort sehr auf den Grip der Reifen an, die Tageszeit und das Wetter. Zum Beispiel war es am vorletzten Tag des zweiten Sepang-Tests in den ersten 15 Minuten sehr rutschig, dann wurde es besser. Dabei ist es sonst so, dass gleich die ersten Runden am Morgen die besten sind. Deshalb müssen wir erst nach Qatar gehen, um ein klares Bild zu bekommen. Sepang war für uns aber immer sehr schwierig, dass wir nun auch dort konkurrenzfähig sind, bedeutet deshalb schon was. Ich denke, wir sind auf einem Level, auf dem wir Rennen gewinnen können.

Auch gegen Marc Márquez, der bei beiden Tests Schnellster war? Es ist wahr, die Honda funktioniert sehr gut, und Márquez ist noch einmal sehr schnell. Er ist sehr talentiert, ähnlich wie es Casey Stoner war. Der konnte auch mit der Ducati gewinnen, er war immer da. Márquez ist genauso. Er ist fit, sehr schnell, sehr explosiv. Dazu kann er für eine Runde unglaubliche Reserven mobilisieren.

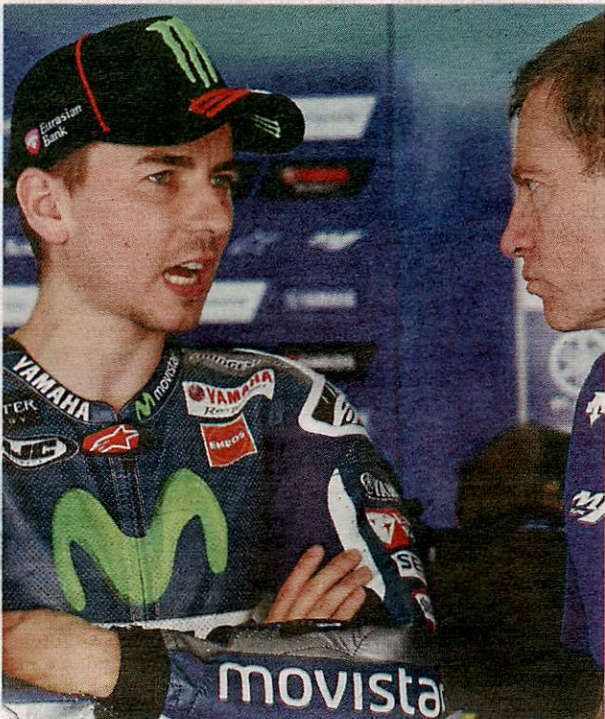
Aber in den Rennen kommt es nicht nur auf eine Runde an, und wir haben unser Bike sehr stark verbessert. Jetzt müssen wir sehen, wie wir auf den Strecken dastehen, auf denen wir in der Vergangenheit stark waren – und da kann es ganz anders aussehen als bei den bisherigen Tests. Derzeit habe ich noch das Gefühl, dass wir uns noch etwas beim Grip hinten verbessern müssen. Ich hatte aber in Sepang bereits in den Rennsimulationen weniger Probleme als im Rennen letzten Herbst. ♦



Lorenzo auf der Yamaha in Sepang: «An Tagen stärker als Honda»



Jorge Lorenzo nach der Rennsimulation: «Konditionell gut drauf»



Lorenzo und Yamaha-Rennchef Lin Jarvis: «Noch Traktion finden»

Moto2/Moto3

Deutsche wollen mehr



Sandro Cortese: «Ich bin physisch und mental in Topverfassung»

Von MARKUS LEHNER

Mitfahren genügt den deutschen Teams 2015 nicht mehr. Man hofft auf viele Podestplätze und vielleicht sogar einen WM-Titel.

Sandro Cortese, Moto3-Weltmeister von 2012, will 2015 nach den Plätzen 20 und 9 in seinen ersten beiden Moto2-Jahren den Sprung ganz nach vorn schaffen. Bei der offiziellen Präsentation des Teams Dynavolt Intact stellte er klar: «Es wäre gelogen, wenn ich mit einem Top-6-Ergebnis beim Saisonauftakt in Katar zufrieden wäre. Ich habe diesen Winter sehr

hart trainiert und bin topfit. Mein Fokus liegt ganz klar auf Podestplätzen. Natürlich kann immer etwas passieren, das muss man realistisch sehen. Zudem ist es schwierig, seinen Trainingsstand bis zum letzten IRTA-Test in Jerez vom 17. bis 19. März einzuschätzen. Denn erst dort wird erstmals mit den offiziellen Einheitsmotoren gefahren. Aber wir wissen bereits, dass wir beim Set-up der Kalex auf dem richtigen Weg sind.»

Cortese: «Ganz nach vorn»

Cortese, der mit unverändertem Team in die Saison steigt, hat in seinen zwei Moto2-Jahren erst einen Podestplatz



RTG-Chef Dirk Heidolf mit Alexis Masbou (l.) und John McPhee

erzielt, einen dritten Rang beim Brünn-GP im vergangenen Jahr. «2015 hatten wir Pech mit Verletzungen. Bereits beim Auftakt in Katar habe ich mir das Fersebein gebrochen. Es hat lange gedauert, bis ich diesen Rückschlag physisch und mental weggesteckt habe. Aber jetzt bin ich wirklich in jeder Beziehung in einer Topverfassung.»

RTG: Podestplätze als Ziel

Auch beim Racing Team Germany (RTG) erzählte Teamchef Dirk Heidolf bei der Teampräsentation auf dem Sachsenring von hohen Zielen für seine beiden Piloten John McPhee (GB, 2014 WM-13.) und Alexis Mas-

bou (F, 2014 WM-6.). «Sowohl John als auch Alexis haben sich Podestplätze zum Ziel gesetzt. Alexis hofft sogar, bei der Vergabe des WM-Titels mitreden zu können. Dieses Jahr wird es aber wichtiger sein denn je, bereits im Qualifying ganz weit vorn zu landen. Denn die ersten Tests haben gezeigt, dass das Fahrerfeld zeitenmäßig noch enger aneinander gerückt ist.»

Getreu dem Team-Namen unterstützt das RTG mit Max Kappler 2015 auch einen einheimischen Fahrer. Kappler wird an der neuen Moto3-Junioren-WM teilnehmen, darüber hinaus sind drei Wildcard-Einsätze in der WM geplant. ♦

Moto2

Aegerter: neue Kalex

Dominique Aegerter (24), der WM-5. von 2014 und mit Tom Lüthi (28) und Robin Mulhauser (23) in einem Schweizer Moto2-Dream-Team vereint, zerstörte in der vergangenen Woche bei privaten Tests auf der Heimstrecke von Paul Ricard bei Le Castellet (das Team hat seinen Sitz nur fünf

Autominuten von der einstigen GP-Strecke entfernt) seine Kalex. «Das Vorderrad ist in einer Linkskurve eingeklappt. Ich selbst blieb zum Glück unverletzt, aber das Bike zerschellte an einer Mauer. Wir müssen jetzt ein komplett neues Motorrad aufbauen.»

Am Freitag und Samstag dieser Woche testeten Aegerter, Lüthi und Mulhauser noch in Aragón, bevor es zu den IRTA-Tests nach Jerez weitergeht. «Ich bin gespannt auf Jerez, wenn erstmals alle die offiziellen Motoren drinhaben. Denn es gibt immer ein paar Spezialisten, die bis zu diesem Zeitpunkt mit getunten Motoren unterwegs sind, damit sie in den Zeitentabellen schön weit oben stehen.» ♦ ML



Aegerter: Motorrad zerstört

Moto3

Der neue Márquez?

Der 15 Jahre junge Franzose Fabio Quartararo wird von vielen bereits als der neue Marc Márquez gehandelt. Der zweifache CEV-Moto3-Meister (2013/14) hat bisher nicht nur alle Testfahrten dominiert, sondern ist auch Mitglied des neuen Super-Teams Estrella Galicia 0,0, Marc VDS, welches 2015 in allen drei Klassen aktiv ist (Scott Redding

MotoGP, Tito Rabat/Alex Márquez Moto2, Quartararo/Jorge Navarro Moto3). Der Franzose, für den die Dorna auf Druck von Honda die Alterslimit-Regel von 16 Jahren gekappt hat, gilt bereits vor seinem ersten GP als Top-Favorit für den WM-Titel – obwohl er die meisten der GP-Strecken nur von der Playstation her kennt.

Bei der Teampräsentation in Madrid blieb der Jüngling jedoch bescheiden: «Ja, wir haben gute Testresultate erzielt. Aber es war vor allem die Honda, die in Jerez und Valencia hervorragend funktioniert hat. Meine Ziele für 2015 sind klar: die neuen Strecken lernen, viel Spaß haben und bei den GP in Spanien und Frankreich, wo ich die Strecken kenne, gute Resultate erzielen.» ♦ ML



Bescheiden: Fabio Quartararo

NACHRICHTEN

Misano nicht nur mit einem neuen Belag

MotoGP Am 13. September 2015 werden die GP-Stars beim GP von San Marino in Misano auf einer komplett neu asphaltierten Strecke unterwegs sein. Es wird aber nicht nur ein frischer Belag aufgetragen, sondern zusätzlich zum traditionellen 4,2-km-GP-Kurs eine 3,2-km-Variante für Track-Day-Events und Hobbyrennen integriert. Die beauftragte Firma verwendet spezielle Materialien, um die unerwünschten Effekte des Meerklimas zu unterbinden. Mit diversen Anpassungen an die Infrastruktur soll die Umweltverträglichkeit verbessert, das Lärmniveau gesenkt und der Misano World Circuit so zu einer der modernsten Anlagen der Welt umfunktioniert werden.

Sky Team VR46 als Motivation für Rossi

Moto3 Für das vom TV-Kanal Sky Italy gesponserte und vom Spanier Pablo Nieto geleitete VR46-Moto3-Team des 9-fachen Weltmeisters Valentino Rossi treten wie 2014 Romano Fenati und neu der CEV-Dritte von 2014, Andrea Migno, an. Fenati hat sich mehr Konstanz und eine bessere Endklassierung als 2014 (WM-5.) zum Ziel gesetzt. «Die KTM ist über den Winter weiterentwickelt, aber nicht entscheidend verändert worden», sagte Fenati bei der Teampräsentation in Rossis Heimatstadt Tavullia. «Das Potenzial haben wir aber noch nicht voll ausgeschöpft.» Rookie Migno steigt ohne große Zielvorgaben in sein WM-Lernjahr. Teambesitzer Rossi sprach im TV-Interview nicht nur von der Notwendigkeit, junge italienische Piloten für die WM aufzubauen, sondern dass ihn sein Team für seine eigenen Einsätze in der MotoGP-Klasse zusätzlich motiviere. ♦ ML

KOMPAKT

»» **Moto3** Das SIC-Team mit Jakob Kornfeil (CZ) und Zulfahmi Khairuddin (MAL) hat mit Drive M7 denselben Sponsor wie das MotoGP-Team von Jorge Martinez.

»» **Moto2** Bei den IRTA-Tests in Jerez vom 17. bis 19. März muss erstmals mit den offiziellen Einheitsmotoren gefahren werden. ♦ IP

IDM Superbike

Nur Papier ist zu wenig

Von ANKE WIECZOREK

Das überarbeitete Reglement für die IDM Superbike ist da. Trotz der Änderungen haben sich weder Promoter MotorEvents noch der DMSB einen großen Gefallen damit getan.

Umstrittenster Punkt war die sogenannte Balance of Performance (BoP). Dauersiegern sollten demnach in der ersten Stufe der BoP Zusatzgewichte auferlegt werden, bei anhaltendem Erfolg folgte als zweite Stufe zusätzlich die Reduzierung des Ansaugquerschnitts am Motorrad, in der dritten Stufe dann in noch größerem Umfang. Weil diese Regelung einen wahren Shitstorm bei den Adressaten ausgelöst hatte, wurde seitens des Promoters nachgearbeitet, wobei die großen Teams mittels Fragebogen zu ihrer Meinung kontaktiert wurden. Herausgekommen ist eine BoP, die sich nur aufs Gewicht bezieht. In der ersten Stufe wird das Neufahrzeug um vier Kilogramm auf ein Mindestgewicht



Reiterberger (1) 2015 ohne echten Gegner? Der IDM-Start von Meister Fores (12) bleibt fraglich

von 172 Kilogramm angehoben, in der zweiten Stufe auf 174 und in der dritten auf 175 Kilogramm.

«Viel Diskussionsbedarf»

Was einigen Teams gefällt, halten andere für überflüssig. «Ich hätte alles gelassen, wie es im vergangenen Jahr war», sagt Evrén Bischoff, Teammanager bei Kawasaki Weber-Diener. «Und

viel zu spät kommen die Änderungen sowieso. Und wenn man sich tatsächlich mit jedem Detail auseinandersetzt, rennt man mit drei Büchern durch die Gegend, um alle Querverweise zu studieren. Es besteht viel Diskussionsbedarf.» Der titelverteidigende Rennstall 3C-Racing hat sich bis heute immer noch nicht in die Meisterschaft eingeschrieben.

«Auf der bestehenden Basis ist das extrem schwierig, weil mit uns wieder nicht gesprochen wurde. Außer dem Fragebogen gab es kein Lebenszeichen», erklärt Chef Karsten Jerschke. «3C ist weiterhin stark irritiert, wird aber noch einmal das Gespräch suchen.» Momentan sieht alles eher nach Ausstieg denn Verbleib in der Serie aus. ♦

Superbike-WM

Werks-R1 aus Germany

Die Werks-YZF-R1 für die Rückkehr Yamahas in die Superbike-WM 2016 wird nicht in Japan, sondern in Deutschland gebaut.

Marcus Eschenbacher ist einer der renommiertesten deutschsprachigen Techniker der Rennszene. Der 47-jährige Deutsche, der nach dem Rückzug Yamahas aus der Superbike- und Supersport-WM 2012 und 2013 bei Aprilia in der Superbike-WM für Eugene Laverty zuständig war, erzählt Interessantes: «Ich war noch 2011, also vor meinem Weggang zu Aprilia, an der Produktplanung der neuen R1 beteiligt. Nach meiner Rückkehr 2014 habe ich das Superbike-WM-Projekt einfach wieder übernommen.»

Die Entwicklungszentrale steht bei Yamaha Deutschland in Neuss: «Wir sind in denselben Räumlichkeiten untergebracht wie 2000, als wir mit Jörg Teichert die Supersport-WM gewannen», sagt der Technische Direktor Eschenbacher. Für Administration und Koordination ist der frühere GP- und SBK-Teamchef Andrea Dosoli (Hayate, BMW) zuständig.



Yamaha Neuss/D: R1-Bauplatz

Eschenbacher bestätigt, dass sich die neue SBK-WM-R1 bereits in einem fortgeschrittenen Zustand befindet: «Viele Peripherieteile sind in Produktion, unsere Teams in BSB, IDM, Superstock-EM und Endurance-WM sind wertvolle Hilfen. Das komplette Superbike-WM-Motorrad ist ab Mitte des Jahres fahrbereit. Testfahrer werden wohl auch einige Piloten der 2015 unterstützten Teams sein. Wer und wie viele Fahrer jedoch 2016 auf der Werks-R1 sitzen werden, entscheiden nicht wir. Wir sorgen nur für die passende Technik.» ♦ ML

IDM Superbike

Erste Suzi im April

«Ich warte noch ein bis zwei Wochen, bis ich das neue Superbike-Reglement lese», ist sich Denis Hertrampf, Chef des HPC Power Suzuki Racing Teams ziemlich sicher. «Wer weiß, ob es die letzte Version ist.» Seinen Fahrer für die Saison 2015 hat Hertrampf noch nicht benannt, doch für ihn stünden sofort einsatzfähige Motorräder nach dem Regelwerk von 2014 bereit. Die 2015er-Ausgabe der überarbeiteten Suzuki GSX-R 1000 wird ohnehin erst im April geliefert – erstmals serienmäßig mit ABS. Ob das im Rennen zum Einsatz kommt, bedarf noch der Klärung mit dem Importeur. Heißester Kandidat auf den Fahrerstuhl bleibt Erwan Nigon. Der Franzose ersetzte im vergangenen Jahr des Öfteren den verletzten Stammpiloten Vincent Philippe. Auch in der IDM Supersport wird es einen Fahrer geben. «Allerdings pole ich ihn auf die Superstock-Klasse um, falls die 600er-Klasse kaum besiedelt sein sollte.» ♦ AWI

IDM Superbike

Pirelli statt Dunlop

Das Weber-Diener Racing Team hat mit seinen beiden Kawasaki-Fahrern Luca Grünwald (IDM Superbike) und Max Fritsch (IDM Superstock 1000) bereits zweimal auf drei Strecken getestet. «Grünwald wird immer besser», resümiert Teammanager Evrén Bischoff. «Er muss sich von dem kleinen Grand-Prix-Motorrad vom letzten Jahr erstmal auf die große Maschine umstellen.» Ursprünglich wollte Grünwald mit Dunlop-Reifen fahren, aber beim letzten Test in Aragon kam er damit an seine Grenzen und testete Pirelli. Nach zwei Tagen war er damit besser unterwegs.

Bischoff hatte sich für 2015 lautstark gewünscht, dass im Reglement die Bremsen an das beste Motorrad in der Meisterschaft angeglichen werden, «doch ich bin immer auf taube Ohren gestoßen. Ob die Motorräder 3 PS mehr haben oder fünf Kilogramm schwerer sind, das ist nicht so relevant. Aber wenn du geradeausfährst und die Bremse nicht geht, dann hast du ein Problem.» ♦ AWI

NACHRICHTEN

Davide Giugliano: Rückkehr in Imola?

Superbike-WM Bei Ducati-Werkspilot Davide Giugliano, der beim Testen vor dem WM-Auftakt auf Phillip Island böse abgeworfen wurde, diagnostizierte man nach weiteren Untersuchungen neben den gebrochenen zwei Lendenwirbeln auch einen gebrochenen Brustwirbel. Derzeit kann für den 25-jährigen Römer nicht mehr getan werden als Magnet-Therapie und ihn ruhig zu stellen. In einer Woche soll er noch einmal untersucht werden, dann wird entschieden, wann zur Physiotherapie übergegangen werden kann. Wenn sich keine weiteren Komplikationen einstellen, könnte Giugliano bei seinem Heimrennen in Imola am 10. Mai wieder fahren. Bei der nächsten WM-Runde in Thailand fährt wieder Exweltmeister Troy Bayliss die Werks-Ducati von Giugliano (s. S. 25).

Gábor Rizmayer: Pause bis Aragón

Superbike-WM Ex-IDM-Pilot Gábor Rizmayer, der sich im letzten Moment eine volle Superbike-WM-Saison im Team BMW Toth sichern konnte, gehört auch zu den Verletzten von Phillip Island. Der 33-jährige Ungar brach sich während der Superpole das rechte Handgelenk. In Thailand wird der Pole Ire-neusz Sikora die S 1000 RR fahren, Rizmayer will bis zum Europa-Auftakt am 12. April in Aragón wieder fit sein. ♦ IP

KOMPAKT

»» Superbike-WM David Salom wird für den Gewinn der Evo-Klasse im Vorjahr doch belohnt: Der 30-jährige Mallorquiner erhält bei Pedercini-Kawasaki Werksmaterial.

»» CEV Mit der Aufwertung der Spanischen Meisterschaft (CEV) zur Moto3-Junior-WM sowie der Moto2- und Superbike-Europameisterschaft ist auch das TV-Interesse gestiegen. Die Läufe werden außer von Movistar Spanien auch von Sky Italien, BT Sport England und auf Eurosport sowie von Fox Australien und ESPN Lateinamerika übertragen. ♦ IP

MXGP-Start: Max Nagl (12) gewinnt Start, aber nicht Holeshot, Rattray (28) neben ihm, Cairoli (222) hinten



Motocross-GP Nakhonchaisri

Villopoto holt auf

Von ALEX HODGKINSON

Nach einem enttäuschenden MXGP-Debüt vor einer Woche in Qatar gewann US-Meister Ryan Villopoto den zweiten GP in Nakhonchaisri, aber Clément Desalle konnte die WM-Führung von Max Nagl übernehmen.

Auf der künstlich angelegten Strecke ohne nennenswerten Höhenunterschied im Innenraum eines Straßenkurses spielte Ryan Villopoto seine Vorteile aus und gewann die Qualifikation mit 33 Sekunden Vorsprung.

«Die Strecke ist für alle Neuland, aber ich schätze, es ist mehr jumpy als die regulären GP-Strecken», sagte der Supercross-Weltmeister. «Wir hatten auch zwei gute Testtage während der Woche, und ich habe die Federung viel passender

eingestellt. Ich fuhr in Qatar mit meiner US-Abstimmung – und es war eindeutig zu hart.»

Max Nagl war die tropische Hitze überhaupt nicht recht: «Ich war die ganze Woche krank, musste mich übergeben und konnte nicht trainieren. Ich habe erneut mein eigenes Essen mitgebracht, aber eine solche Hitze ist für jeden anstrengend, und die Strecke liegt mir nicht.» Trotzdem sicherte sich der Oberbayer Platz 4.

Dritter Holeshot für Max Nagl

Mit Husqvarna-Power kam Nagl zum dritten Mal hintereinander als Erster aus dem Start, aber der Holeshot-Award war dieses Mal nicht drin: «Die Streckenvorbereitung war sehr schlecht; ich fuhr in ein Schlagloch in der Startkurve und wurde nach außen fast von der Strecke getragen.»

Villopoto übernahm bis zur dritten Kurve die Führung von

Teamkollege Tyla Rattray und Desalle konnte als Einziger den US-Sonnyboy in Sichtweite halten, als die Temperaturen in der Mittagshitze auf über 40 Grad stiegen.

Villopoto: Noch kein Risiko

Der Amerikaner gab sich mit einem Zehn-Sekunden-Sieg zufrieden: «Ich bin ebenfalls seit eineinhalb Jahren nicht mehr bei solchen Temperaturen gefahren. Beim Testen am Dienstag in Belgien hat es sogar geschneit, und ich lerne die Strategien der GP-Welt.»

Villopoto konnte sich dann zwei Stunden später den Tages-sieg mit Rang 3 im zweiten Lauf hinter Toni Cairoli und Desalle sichern. Sein Kommentar: «Es ging ein bisschen wild in der ersten Kurve zu, und es dauerte einige Runden, bis ich auf Platz 3 vorgefahren war. Der Abstand zu Cairoli betrug nur fünf Sekunden, aber zu diesem frühen

Zeitpunkt geht man kein unnötiges Risiko ein.»

Nagl kam als Elfter ins Ziel: «Ich bin schlecht aus dem Start gekommen und habe nie einen Rhythmus gefunden.» Damit gab der Deutsche die WM-Führung an Desalle ab. Der Belgier grinst: «Ich habe bis jetzt keinen Lauf gewonnen, aber ich bemühe mich zuerst um konstante Ergebnisse, und bis jetzt bin ich viermal Zweiter.»

Desalles Führung vor Cairoli beträgt jetzt neun Punkte; Nagl liegt einen weiteren Punkt zurück auf Platz 3.

Herlings: Im Ziel umgekippt

Der zweite Lauf in beiden Klassen wurde wegen der Hitze um fünf Minuten gekürzt; eine Entscheidung der Rennkommissare, mit der nicht jeder zufrieden war. Cairoli: «Wir trainieren, um zweimal 30 Minuten plus zwei Runden zu fahren. Wer das nicht kann, soll keine WM

fahren.» Trotz seines Trainingsrückstands blieb Jeffrey Herlings in der MX2-WM ungeschlagen: «Ich wusste nicht, wie ich die Hitze ertragen würde. Ich habe mich in den letzten zehn Minuten übergeben müssen, und im Ziel bin ich umgekippt.» Bei sinkenden Temperaturen verlor Lauf 2 ohne Probleme für ihn.

Seewer verpasst Platz 6

Jeremy Seewer fuhr im ersten Lauf ein furioses Rennen vom 16. auf den 6. Platz – bis 30 Meter vor dem Ziel. Am letzten Hindernis ging der erschöpfte Schweizer zu Boden, und beim Versuch, den Motor wieder in Gang zu bringen, kippte er erneut um und wurde als Zwölfter gewertet. Nachdem der Rennarzt ihm eine Infusion gegeben hatte, kam für ihn ein Start in Lauf 2 nicht mehr infrage. Der Westschweizer Valentin Guillod belegte die Ränge 6 und 5. ♦



Akklimatisiert: Ryan Villopoto (2) vor Paulin (21), Rattray (28) und Desalle (25)



Schweizer am Limit: Seewer, dahinter Guillod

MOTOCROSS-GP THAILAND / Resultate MXGP

Nakhonchaisri/THA: 8. März 2015, 2. WM-Lauf, Wetter: hohe Luftfeuchtigkeit, 41 Grad

1. Lauf: 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet; 20 Runden à 1,500 km = 30,00 km
 1. Ryan Villopoto (USA/Kawasaki) 20 Runden in 34:09,149 min (=52,705 km/h)
 2. Clément Desalle (B/Suzuki), 10,536 sec zurück
 3. Romain Febvre (F/Yamaha); 23, 931 sec zurück
 4. Max Nagl (D/Husqvarna); 5. Antonio Cairoli (I/KTM); 6. Kevin Strijbos (B/Suzuki);
 7. Gautier Paulin (F/Kawasaki); 8. Tyla Rattray (ZA/ Kawasaki); 9. Todd Waters (AUS/
 Husqvarna); 10. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 11. Shaun Simpson (GB/KTM); 1 Runde
 zurück; 12. David Philippaerts (I/Yamaha); 13. Jose Butron (E/KTM); 14. Rui Gonçalves (P/
 Husqvarna); 15. Davide Guarneri (I/TM); 16. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 17. Paul Coates
 (GB/Yamaha); 18. Kei Yamamoto (J/Honda); 19. Yutaka Hoshino (J/KTM); 20. Dean Ferris
 (AUS/Husqvarna); 21. Alessandro Lupino (I/Honda); 22. Chaiyan Romphan (THA/Yamaha);
 23. Daiki Kamakura (J/Yamaha); 24. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha)
Schnellste Runde: Villopoto, Kawasaki, in 1:36,703 min (=55,841 km/h)

2. Lauf: 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet; 17 Runden à 1,500 km = 25,50 km
 1. Antonio Cairoli (I/KTM), 17 Runden in 29:10,216 min (=52,451 km/h)
 2. Clément Desalle (B/Suzuki), 9,756 sec zurück
 3. Ryan Villopoto (USA/Kawasaki) 22,788 sec zurück
 4. Romain Febvre (F/Yamaha); 5. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 6. Gautier Paulin (F/Kawasaki);
 7. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 8. Tyla Rattray (RSA/ Kawasaki); 9. Dean Ferris (AUS/
 Husqvarna); 10. David Philippaerts (I/Yamaha); 11. Max Nagl (D/Husqvarna); 12. Evgeny
 Bobryshev (RUS/Honda); 13. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki); 1 Runde zurück; 14. Shaun
 Simpson (GB/KTM); 15. Steven Frossard (F/KTM); 16. Davide Guarneri (I/TM); 17. Rui
 Gonçalves (P/Husqvarna); 18. Paul Coates (GB/Yamaha); 19. Kei Yamamoto (J/Honda);
 20. Filip Bengtsson (S/Honda); 21. Yutaka Hoshino (J/KTM); 22. Alessandro Lupino (I/
 Honda); 23. Chaiyan Romphan (THA/Yamaha); 24. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha).
Schnellste Runde: Cairoli, KTM, in 1:38,288min (= 54,941 km/h)
Nächstes Rennen: 29. März 2015, Neuquen/ARG **Internet:** www.motocrossmx1.com

WM-Stand Fahrer MXGP	
1. Desalle	88
2. Cairoli	79
3. Nagl	78
4. Villopoto	70
5. Febvre	67
6. Paulin	67
7. Strijbos	55
8. Bobryshev	45
9. Waters	40
10. Simpson	38

WM-Stand Hersteller MXGP	
1. Suzuki	88
2. Husqvarna	82
3. KTM	79
4. Kawasaki	70
5. Yamaha	70
6. Honda	67
7. TM	28

MOTOCROSS-GP THAILAND / Resultate MX2

Nakhonchaisri/THA: 8. März 2015, 2. WM-Lauf, Wetter: hohe Luftfeuchtigkeit, 41 Grad

1. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 20 Runden à 1,500 km = 30,00 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 20 Runden in 34:58,798min (=51,458 km/h)
 2. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki) 7,602 sec zurück;
 3. Tim Gajser (SLO/Honda); 20,513 sec zurück;
 4. Pauls Jonass (LAT/KTM); 5. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 6. Valentin Guillod (CH/
 Yamaha); 7. Benoît Paturel (F/Yamaha); 8. Mel Pocock (GB/Kawasaki); 9. Aleksandr Tonkov
 (RUS/Husqvarna); 10. Petar Petrov (BG/KTM); 11. Brian Bogers (NL/KTM); 1 Runde zurück;
 12. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 13. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 14. Roberts Justs (LAT/KTM);
 15. Ivo Monticelli (I/KTM); 16. Gota Otsuka (J/Honda); 17. Anton Lundgren (S/Husqvarna);
 18. Viacheslav Golovkin (RUS/KTM); 19. Jens Getteman (B/Honda); 20. Christopher Valente
 (CH/Husqvarna); 21. Ben Watson (GB/KTM); 22. Thanarat Penjan (THA/Honda); 23. Jugkrit
 Sukspiraisan (THA/Honda); 24. Phanuphong Somsawat (T/Kawasaki)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:39,733 min (=54,145 km/h)

2. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet; 17 Runden à 1,500 km = 25,50 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 30:06,023 in (=50,830 km/h)
 2. Pauls Jonass (LAT/KTM), 10,312 sec zurück
 3. Julien Lieber (B/Yamaha) 16,508 sec zurück
 4. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki); 5. Thomas Covington (USA/Kawasaki); 6. Valentin Guillod
 (CH/Yamaha); 7. Mel Pocock (GB/Kawasaki); 8. Aleksandr Tonkov (RUS/Husqvarna);
 9. Petar Petrov (BG/KTM); 10. Roberts Justs (LAT/KTM); 1 Runde zurück; 11. Brian Bogers
 (NL/KTM); 12. Jens Getteman (B/Honda); 13. Anton Lundgren (S/Husqvarna);
 14. Viacheslav Golovkin (RUS/KTM); 15. Vsevolod Brylyakov (RUS/Honda); 16. Gota Otsuka
 (J/Honda); 17. Artem Guryev (RUS/KTM); 18. Christopher Valente (CH/Husqvarna); 19. Ben
 Watson (GB/KTM); 20. Thanarat Penjan (THA/Honda); 2 Rd. zurück; 21. Phanuphong
 Somsawat (THA/Kawasaki)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:41,593 min (=53,153 km/h)
Nächstes Rennen: 29. März 2015, Neuquen/ARG **Internet:** www.motocrossmx1.com

WM-Stand Fahrer MX2	
1. Herlings	100
2. Ferrandis	78
3. Jonass	70
4. Lieber	62
5. Guillod (CH)	58
6. Tonkov	56
7. Covington	53
8. Gajser	52
10. Seewer (CH)	38
25. Valente (CH)	4

WM-Stand Hersteller MX2	
1. KTM	100
2. Kawasaki	78
3. Yamaha	77
4. Honda	61
5. Husqvarna	56
6. Suzuki	38

NACHRICHTEN
2015 Grand Prix in Gaildorf möglich

MXGP Falls die brasilianische Föderation bis Ende März keine Lösung für einen GP im Bundesstaat Santa Catarina findet, wird der für den 16. August geplante Lauf um eine Woche verschoben und am 22./23. August in Gaildorf stattfinden. Der Vertrag mit Youthstream ist schon unterschrittsbereit.

Vier Asien-Rennen in der Saison 2016

MXGP Die WM 2016 wird wahrscheinlich mit vier GP innerhalb von fünf Wochen in Asien beginnen. Youthstream-Präsident Giuseppe Luongo: «Wir werden zweimal in Arabien antreten, in Thailand und eine Vereinbarung mit Malaysia steht bevor. Auf Team-Wunsch gibt es ein freies Wochenende nach zwei GP.»

Tixier nach Disput mit Arzt gesperrt

MX2-WM Jordi Tixier könnte beim GP in Argentinien in drei Wochen fehlen. Nachdem er in der letzten Runde des ersten MX2-Laufes in Thailand kollabiert war, kam es zu eine Rangelei mit dem Rennarzt, als der Weltmeister verwirrt am Boden saß. Die FIM-Kommissare verhängten eine Geldstrafe von 5000 € und eine Sperre für den nächsten GP. ♦ AH

Supercross-WM Daytona Beach

Roczen: Sturz, kein Start

Von THOMAS SCHIFFNER

Während KTM-Star Ryan Dungey seinen vierten Saisonsieg landete, schwanden die Titelchancen des verletzten Ken Roczen weiter.

Nach Rückschlägen in den letzten Rennen wurde Supercross-WM-Lauf Nummer 10 für den deutschen Suzuki-Star Ken Roczen zum Supergau. Bereits im Qualifikationstraining stürzte der Thüringer und verletzte sich dabei erneut an seinem linken Fuß, der bereits beim letzten Rennen in Atlanta lädiert wurde. Ein angerissenes Band verhinderte, dass Roczen den Fuß auch nur aufsetzen konnte.

Roczens Chancen fast null

«Es ist passiert, was nicht passieren durfte. Es ist hart, wenn du fahren willst, aber nicht kannst. Ich habe seit 2008 kein Rennen verpasst. Ich hasse es»,

sagte der enttäuschte RCH-Suzuki-Pilot.

Roczen fiel kampflos hinter Eli Tomac auf Rang 4 zurück; kaum mehr einholbare 68 Punkte hinter WM-Spitzenreiter Ryan Dungey. Der KTM-Pilot brauchte eine Weile, bis er im Finale in der 8. Runde an Andrew Short vorbei an die Spitze kam und nach 20 Runden seinen ersten Daytona-Sieg überhaupt feiern konnte. Mike Alessi war bereits in Runde 6 schwer gestürzt und lag auf der Strecke; das Rennen wurde aber fortgesetzt. Eli Tomac schob sich mit großem Einsatz auf Platz 2 vor und erreichte das Ziel vor Blake Baggett, der sich auf 3 vorarbeitete.

«Mein Fokus liegt auf der Meisterschaft, aber mit einem Sieg ist das natürlich noch besser», erklärte Dungey.

Marvin Musquin gewann erneut in der 250er-Klasse. Arneud Tonus verletzte sich bereits im Qualifikationstraining. ♦



Ryan Dungey: Vierter Sieg und auf Titelkurs

SUPERCROSS-WM / Resultate

Daytona Beach/USA: 7. März 2015, 10. WM-Lauf
Finale: 1. Ryan Dungey, KTM; 2. Eli Tomac, Honda; 3. Blake Baggett, Suzuki; 4. Cole Seely, Honda; 5. Chad Reed, Kawasaki; 6. Trey Canard, Honda; 7. Jason Anderson, Husqvarna; 8. Weston Peick, Yamaha; 9. David Millsaps, Kawasaki; 10. Broc Tickle, Suzuki; 11. Joshua Grant, Kawasaki; 12. Andrew Short, KTM; 13. Kyle Chisholm, Kawasaki; 14. Phillip Nicoletti, Yamaha; 15. Nicholas Wey, Kawasaki; 16. Jimmy Albertson, Yamaha; 17. Ben Lamay, Husqvarna; 18. Kyle Partridge, Honda; 19. Killian Rusk, Yamaha; 20. Jacob Weimar, Kawasaki; 21. Nicholas Schmidt, Suzuki; 22. Mike Alessi, Suzuki

Stand nach 10 von 17 Läufen: 1. Dungey 224 Punkte; 2. Canard 184; 3. Tomac 159; 4. Ken Roczen (D/Suzuki), 156; 5. Reed 140; 6. Anderson 140; 7. Seely 138; 8. Bagett 135; 9. Short 109; 10. Tickle 107; 11. Millsaps 87; 12. Peick 73; 13. Justin Barcia, 71; 14. Grant 66; 15. Weimer 63; 16. Alessi 48; 17. Nicoletti 44; 18. Chisholm 44; Joshua Hill, 40

Nächster Lauf: 14. März 2015, Indianapolis, IN/USA **Internet:** www.amasupercross.com

KOMPAKT

»» **Motocross** Veteran Marc de Reuver hat sich bei einem Trainingsunfall zwei Rückenwirbel gebrochen und ist knapp an einer Lähmung vorbeigeschrammt.

»» **Eisspeedway** Der Schwede Ove Ledsröm gewann im Vorfeld des Assen-GP den Roelof-Thijs-Pokal. Max Niedermaier (D), der im Finale zunächst führte, wurde Zweiter vor Jimmy Olsen (S). Achter wurde Manfred Seifert vor Charly Ebner (beide A).

»» **Bahnsport** Das Traditions-Sandbahnrennen in Altrip (immer an Fronleichnam) wurde für 2015 «aus personellen Gründen» abgesagt. Das 63. Rennen soll 2016 folgen. Zweibrücken fährt am 5. Juli im 2-jährigen Turnus. ♦ AH/TS

STARTKLAR

Der stärkste Saisonstart aller Zeiten mit Europas größter Motorradzeitschrift.
Noch mehr Tests, Neuheiten und unabhängige Kaufberatung.
Das ist **MOTORRAD**. Gedruckt, online und als App.

**MIT STARKEM EXTRA: PROFI-TIPPS
ZUM SICHEREN FAHREN.
JETZT IM HANDEL**



» MOTORRADONLINE.DE

Enduro-DM Uelsen

Schröters Doppel

Von ROBERT PAIRAN

Die extrem lange und tief-andige Sonderprüfung in Uelsen war dem Meister des Deutschen Enduro-Championats, Dennis Schröter, offensichtlich auf den Leib geschnitten: Zwei Tagessiege brachten den Husqvarna-Piloten auf den Weg zur Titelverteidigung.



Husqvarna-Pilot Dennis Schröter wurde zweifacher Tagessieger

«Beim ersten Lauf im Jahr weiß man nicht, wo man steht, aber ich hatte so viel Selbstvertrauen, das habe ich mitgenommen», meinte Schröter anschließend. Doch mit Selbstvertrauen alleine war es nicht getan, wie «Eddi» Hübner wusste. Der amtierende Meister der E1-Klasse kämpfte im klassenübergreifenden Championnat wie gegen Windmühlen: «Die Prüfungen sind extrem schnell gesteckt, da habe ich mit meinem Hubraum-Nachteil keine Chance, vorne reinzufahren.» Trotzdem kam an beiden Tagen Platz 3 hinter Davide von

Zitzewitz auf der 350er-KTM heraus. Der konnte es am zweiten Tag ruhiger angehen lassen: «Ich wusste, dass ich 15 Sekunden Vorsprung vor dem letzten Test hatte, habe das Tempo rausgenommen und bin sicher ins Ziel gefahren.»

Nur einen Test schneller

So konnte Hübner zwar noch einen Test schneller als Zitzewitz fahren – in der Endabrechnung reichte es aber nicht mehr

zum Sieg. Unzufrieden war E2-Titelverteidiger Andi Beier: «Das war nicht das, was ich mir vorgestellt hatte», sagte er nach dem ersten Tag, als er in der Klassenwertung sogar noch von Marco Neubert auf den dritten Platz verwiesen worden war. «Ich habe das für mich analysiert, dann ein paar Sachen umgestellt und am zweiten Tag lief es ein bisschen besser», bilanzierte der Husqvarna-Pilot. ♦

ENDURO-DM / Resultate

- Uelsen: 7./8. März 2015; 3 Runden à 63 km; Wetter/Piste: sonnig/trocken
- Klasse Enduro I, 1. Tag (10 Fahrer gestartet, 9 gewertet):** 1. Edward Hübner (KTM), in 35.41,09 min; 2. Derrick Görner (Husqvarna), +29,68 sec; 3. Jonathan Rossé (Yamaha), +2.28,90 min; 4. Daniel Hänel (Kawasaki); 5. Martin Kradorf (KTM); 6. Sascha Eckert (TM); 7. Maik Schubert (KTM); 8. Sven Marker (KTM); 9. Christian Täufer (GasGas).
- 2. Tag (9 Fahrer gestartet, 9 gewertet):** 1. Hübner in 35.09,18 min; 2. Görner +1.31,41 sec; 3. Rosse +2.17,34 sec; 4. Hänel; 5. Eckert; 6. Kradorf; 7. Täufer; 8. Schubert; 9. Marker.
- Stand (nach 1 Wettbewerb):** 1. Hübner, 50 Punkte; 2. Görner 44; 3. Rossé 40; 4. Hänel 36; 5. Eckert 31; 6. Kradorf 31; 7. Schubert 27; 8. Täufer 26; 9. Marker 25.
- Klasse Enduro II, 1. Tag (19 Fahrer gestartet, 18 gewertet):** 1. Davide von Zitzewitz (KTM), in 35.09,25 min; 2. Marco Neubert (Honda), +38,34 sec; 3. Andreas Beier (Husqvarna), +46,05; 4. Sascha Meyhoff (Beta); 5. Bruno Wächtler (KTM); 6. Nick Emmrich (Husqvarna); 7. Nico Rambow (KTM); 8. Marco Straubel (Yamaha); 9. Mark Risse (Beta); 10. Markus Ludwig (GasGas).
- 2. Tag (20 Fahrer gestartet, 19 gewertet):** 1. von Zitzewitz in 34.59,19 min; 2. Beier +57,57 sec; 3. Meyhoff +1.26,84 min; 4. Neubert; 5. Rambow; 6. Straubel; 7. Wächtler; 8. Emmrich; 9. Risse; 10. Ludwig.
- Stand (nach 1 Wettbewerb):** 1. von Zitzewitz, 50 Punkte; 2. Beier 42; 3. Neubert 40; 4. Meyhoff 38; 5. Rambow 30; 6. Wächtler 30; 7. Straubel 28; 8. Emmrich 28; 9. Risse 24.
- Klasse Enduro III, 1. Tag (16 Fahrer gestartet, 15 gewertet):** 1. Dennis Schröter (Husqvarna) in 34.15,83 min; 2. Björn Feldt (KTM) +1-44,85 min; 3. Christian Weiss (KTM) +2.20,26 min; 4. Paul Rossbach (KTM); 5. Kevin Lindner (Honda); 6. Leonhard Blaack (Beta); 7. Marc Neumann (TM); 8. Gerrit Helbig (KTM); 9. Andre Engelmann (Husqvarna); 10. Sirko Bühnemann (GasGas).
- 2. Tag (16 Fahrer gestartet, 15 gewertet):** 1. Schröter in 34.07,37 min; 2. Feldt +1.27,19 min; 3. Weiss +2.06,33 min; 4. Rossbach; 5. Lindner; 6. Blaack; 7. Bühnemann; 8. Helbig; 9. Neumann; 10. Springmann.
- Stand (nach 1 Wettbewerb):** 1. Schröter, 50 Punkte; 2. Feldt 44; 3. Weiss 40; 4. Rossbach 36; 5. Lindner 32; 6. Blaack 30; 7. Helbig 26; 8. Neumann 26; 9. Bühnemann 25.
- Enduro-Championat, 1. Tag:** 1. Schröter in 34.15,83 min; 2. von Zitzewitz +53,42 sec; 3. Hübner +1.25,26 min; 4. Neubert; 5. Baier; 6. Feldt; 7. Görner; 8. Weiss; 9. Meyhoff. +1.13,03 min; 4. Görner; 5. Hübner; 6. Feldt; 7. von Zitzewitz; 8. Hartmann; 9. Krause.
- 2. Tag:** 1. Schröter in 34.07,37 min; 2. von Zitzewitz +51,82 sec; 3. Hübner +1.01,81 min; 4. Feldt; 5. Baier; 6. Weiss; 7. Meyhoff; 8. Neubert; 9. Rambow; 10. Görner.
- Stand (nach 1 Wettbewerb):** 1. Schröter, 165 Punkte; 2. von Zitzewitz 157; 3. Hübner 151; 4. Feldt 140; 5. Baier 139; 6. Neubert 136; 7. Weiß 131; 8. Meyhoff 127; 9. Görner 125.

Nächster Lauf: 21./22. März 2015, Dahlen Internet: www.enduro-dm.de

Eisspeedway-GP Assen

Koltakov vor dem Gewinn des WM-Titels

Dmitri Koltakov erlitt nur eine Niederlage und baute seinen WM-Vorsprung auf 21 Punkte aus. Am vergangenen Sonntag blieb der Russe ungechlagen und unterlag am zweiten Renntag im Finale Daniil wanov. Der Titelverteidiger zeigte sich in Hochform und hat vor dem GP-Abschluss in Inzell noch Chancen auf die Vize-EM. Eine starke Leistung zeigte Günther Bauer. Der Bayer qualifizierte sich an beiden Ta-

gen fürs Semifinale. Franz Zorn wurde am Sonntagabend mit elf Zählern Sechster.

Zorn und Simon gestürzt

Am zweiten Tag stürzte der Österreicher im letzten Durchgang, verletzte sich an einem Fuß und konnte deshalb im Semifinale nicht mehr starten. Harald Simon erkämpfte an beiden Tagen jeweils vier Punkte. Allerdings stürzte der Waldviertler am Sonntag. ♦ GD

ELISSPEEDWAY-GP / Resultate

- Assen/NL: 7./8.3.2015, Bahnlänge: 370 m, Wetter: trocken, 9/16 Grad
- GP 5 (Samstag):** 1. 1. Dmitri Koltakov (RUS), 21 Punkte; 2. Daniil Iwanov (RUS), 17; 3. Dmitri Khomitsewitch (RUS), 18; 4. Igor Kononov (RUS), 14; 5. Vitali Khomitsewitch (RUS), 12; 6. Franz Zorn (A), 11; 7. Günther Bauer (D), 9; 8. Stefan Svensson (S), 8; 9. Johann Weber (D), 6; 10. Antonin Klatovsky (CZ), 5; 11. Daniel Henderson (S), 5; 12. Jan Klatovsky (CZ), 4; 13. Harald Simon (A), 4; 14. Per-Anders Lindström (S), 2; 15. Stefan Pletschacher (D), 2; 16. Simon Reitsma (NL), 0.
- GP 6 (Sonntag):** 1. Iwanov, 19 Punkte; 2. Koltakov 20; 3. D. Khomitsewitch 16; 4. Kononov 15; 5. V. Khomitsewitch 12; 6. Bauer 10; 7. Zorn 9; 8. Svensson 8; 9. J. Klatovsky 6; 10. Weber 5; 11. Pletschacher 4; 12. Simon 4; 13. A. Klatovsky 4; 14. Henderson 3; 15. Lindström 2; 16. Reitsma 0.
- WM-Stand (nach 8 von 10 Grands Prix):** 1. Koltakov, 141 Punkte; 2. Kononov 120; 3. D. Khomitsewitch 119; 4. Iwanov 118; 5. V. Khomitsewitch 102; 6. Zorn 83; 7. S. Svensson 55; 8. Simon 54; 9. J. Klatovsky 48; 10. A. Klatovsky 47; 11. Bauer 46; 12. Nikolaj Krasnikov (RUS), 41; 13. Weber 34; 14. Pletschacher 19; 15. Lindström 19.
- Nächster GP: 14./15. März 2015, Inzell/D Internet: www.fim-live.com

X-Trial-WM Barcelona

Toni Bou baut Führung weiter aus

Mit seinem dritten Saisonsieg festigte Titelverteidiger Toni Bou seine Führung in der Indoor-Trial-WM zwei Wettbewerbe vor Schluss. Dazu musste er hart kämpfen mit dem Gewinner der letzten Runde in Pau, Landsmann Adam Raga. Erst in der letzten Sektion fiel die Entscheidung. GasGas-Pilot Raga kassierte nur vier Punkte mehr als der Weltmeister, blieb aber 16 Punkte vor dem Final-Dritten, Sherco-Pilot Albert Cabestany.

Rein spanisches Finale

Beta-Fahrer Jeroni Fajardo scheiterte im rein spanischen Finale nur um einen Punkt am Podium. Obwohl in der Quali nur fünf Sektionen gefahren

wurden, war der Wettbewerb sehr schwer. So beendeten Wildcard-Starter Jamie Busto und Eddie Karlsson ihre Läufe nicht und kassierten die maximalen 25 Strafpunkte. Anschließend ereilte James Dabill und Alexandre Ferrer das gleiche Schicksal. Es musste eine Vier-Fahrer-Entscheidung in der Speed-Section ausgetragen werden, um die Endreihenfolge Karlsson, Dabill, Ferrer, Busto zu ermitteln.

Raga platzierte sich in der Speed Section als Letzter und musste daher als Erster ins Finale starten. Am Schluss war nur das Duell Bou/Raga spannend. In Wiener Neustadt kann am Samstag die Vorentscheidung fallen. ♦ TS/JM

X-TRIAL-WM / Resultate

- Barcelona (E): 8. März, 6 Sektionen
- Finale:** 1. Toni Bou (E/Montesa), 6 Strafpunkte; 2. Adam Raga (E/GasGas), 10; 3. Albert Cabestany (E/Sherco), 26; 4. Jeroni Fajardo (E/Beta), 27.
- Qualifying:** 5. Eddie Karlsson (S/Montesa), 27; 6. James Dabill (GB/Vertigo), 25; 7. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 25; 8. Jamie Busto (E/Montesa), 25.
- WM-Stand (nach 4 von 6 Wettbewerben):** 1. Bou, 75 Punkte; 2. Raga 62; 3. Cabestany 48; 4. Fajardo 39; 5. Ferrer 20; 6. Dabill 12; 7. Karlsson 9; 8. Loris Gubian (F), 8.
- Nächster Wettbewerb: 14. März, Wiener Neustadt/A Internet: www.fim-live.com

FMX-WM Berlin

Zweimal Melero

In der Berliner O2 World trafen sich elf FMX-Crosser zum Start der neuen WM-Kampagne. Dem spanischen Weltmeister Maikel Melero gelang an beiden Abenden der Sieg. Er startete schon in der Qualifikation mit seiner neuen «Melero Roll». David Rinaldo konterte im Fina-



Doppelsieger Maikel Melero

le am Samstag mit einem Rock Solid Backflip (nur drei Fahrer beherrschen ihn), doch auch am zweiten Tag gewann Melero vor dem kleinen Franzosen und Aussie Rob Adelberg.

Da Hannes Ackermann mit Grippe ausfiel, lagen die deutschen Hoffnungen auf seinem Bruder Luc. Der 17-Jährige schaffte tatsächlich am Samstag den Sprung ins Finale und wurde Sechster. ♦ TS/OF

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420 H

BMW

X530d M-Sportpaket, EZ 1/2014, 33500 km, 190 kW (258 PS), schwarz, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, o. Winterr. Sitzklima, SHZ Fond, VB 61.900,- € (MwSt. awb.). Tel. 0049/171/3842800
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25632



Z8 Roadster Legende der Zukunft, EZ 4/2002, 46500 km, 294 kW (400 PS), schwarz, Klima, Liebhaberfahrzeug, Vollleder Nappa crema, gegen Gebot (MwSt. awb.). 0049/171/4327333
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25659

Lamborghini

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

McLaren



MP4-12C Spider, EZ 12/2013, 13900 km, 460 kW (625 PS), Carbonblack, Leder-Alcantara, Nähte Orange, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 168.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25677

Mercedes

SL 65 AMG, EZ 07/07, 612 PS (450 kW), 52000 km, sw/sw, Volla., NP 240.000,- € !! Merced. Garantie bis 8/15, VB 63.900,- €. 0171/3491847, www.rupp-mercedes.de.tl

Porsche



Cayman S Black Edition, EZ 07/2012, 29775 km, 243 kW (330 PS), schwarz, Navi, Klima, Telefon BT, 19 Zoll Boxster Spyder Rad, Xenon, PDK, SHZ, 46.300,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25680

Privat sucht 996 GT3 Clubsport, 280 kW (381 PS), ab Modelljahr 2002, deutsche Zulassung, wenig km, bis 2. Hand, gerne in grau, silber oder weiss, unfall- und nachlackierungsfrei, von der seriösen Abwicklung dürfen Sie ausgehen. 0177/8931911ms@spedition-schmelzer.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25662

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

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

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

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



Cayenne S Diesel, EZ 10/2014, 7230 km, 283 kW (385 PS), carraraweiß-metallic, Leder schwarz, Klima, 21 Zoll 911 Turbo Design Rad, Xenon, PDK, SHZ, 46.300,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25679

www.autoteileleuecke.de Telefon
05706/391794 H



Boxster S, EZ 03/2014, 4491 km, 232 kW (315 PS), achatgrau-metallic, Leder schwarz, Navi, Klima, Xenon, Sportabgasanlage, SHZ, 63.400,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25678

Privat sucht 997 GT2/GT3 RS, 450 PS, bis 25000 km. Tel. 0171/7269971



Panamera 4S, EZ 06/2011, 60691 km, 294 kW (400 PS), schwarz, Leder platin-grau, Luftfederung, 20 Zoll 911 Turbo II Rad, Navi, Interieur-Paket Birke anthrazit, Klima, Xenon, SD, SHZ, 61.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25684

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

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



Panamera Diesel, EZ 02/2012, 17126 km, 184 kW (250 PS), dunkelblau-metallic, Leder schwarz, Navi, BOSE®, Klima, Xenon, SD, SHZ, 64.500,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25682

Suche (privat) 964/993, Schalter, dtSCH. EZ, guter Zustand, belegbare Historie. 06034/939593

Porsche 911 Speedster SCHMAL, Bj. 89, rot, Extras. 250.000,- €, von privat. Chiffre MK04/1113863

RCB



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

Renn/Rallye

OMP
BEKLEIDUNG
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE
JA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

Hat in 30 Jahren mehr Bahnsport-Titel gesammelt als jeder andere: Gerd Riss

Von THOMAS SCHIFFNER

Zwischen 1991 und 2009 wurde Gerd Riss achtmal Langbahn- und dreimal Team-Weltmeister. Damit ist der Zimmerermeister der erfolgreichste Langbahnfahrer aller Zeiten. 2010 beendet ein schwerer Unfall seine Karriere abrupt. Sein 19-jähriger Sohn Erik trat letztes Jahr in die väterlichen Fußstapfen als Weltmeister. Am kommenden Dienstag wird Gerd Riss 50. MSA sprach mit dem Jubilar.

Wie bist du zum Motorsport gekommen?

GERD RISS: Mein Vater ist Bergrennen gefahren. Ich war als Kind schon immer dabei. Als ich acht war, hat mein Vater ein kleines Motorrad für mich von Johann Abt gekauft, mit dem er befreundet war. Mit der Moto Guzzi von Hans Jürgen Abt bin ich dann hinter dem Haus jeden Tag nach der Schule im Kreis gefahren. Später habe ich Ski-jöring gefahren. Eines Tages hat mich Hans Wassermann (Speedway-WM-Finalist, Anm. der Red.) gesehen und hat mich zum Speedway-Training nach Krumbach eingeladen. Mit einem Speedwaymotorrad von Detlef Koblofsky habe ich dann trainiert; das waren meine ersten Schritte auf der Bahn.

Was ist bis heute am Motorsport bzw. Bahnsport für dich reizvoll geblieben?

Im Bahnsport ist der Reiz, dass man mit Vollgas ohne Bremsen die Runden fährt. Es ist eine Herausforderung, im Drift herumzufahren. Für den Zuschauer ist der Reiz, dass man die Rennen von Start bis Ziel voll überblicken kann. Und es gibt für den Zuschauer sehr spannende Rennen.

Was waren deine Erfolgsfaktoren bzw. Erfolgsgeheimnisse, um elf Weltmeistertitel, Dutzende Deutsche Meisterschaften und unzählige Rennen zu gewinnen?

Zu Beginn meiner Karriere bin ich mehr Speedway gefahren und bin in jungen Jahren nach England gegangen, um mehr Fahrpraxis zu bekommen. Ich war zweimal Kontinentalsieger in den 1980er-Jahren, das entsprach dem Europameistertitel. Im Winter habe ich immer zwei Monate Abstand vom Sport gehalten und habe mich dann im Januar neu motiviert und körperlich viel trainiert. Ich habe versucht, mein Gewicht zu reduzieren. Später spielte meine jahrelange Erfahrung, was die Abstimmung der Motorräder betrifft, eine große Rolle. Das hat alles zusammengepasst und war die Basis für meine Erfolge auf der Langbahn.

Was ist deine schönste Erinnerung aus der aktiven Zeit? Das war sicher 1991, als ich in Marienbad das erste Mal Welt-



50. Geburtstag Gerd Riss

«Vollgas ohne Bremsen»

Zur Person Gerd Riss

Geburtsdag 17. März 1965
Geburtsort Memmingen (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

1981 erste Trainingsrunden
1986 erstmals Deutscher Speedwaymeister
1987 erstes Speedway-Weltfinale in Amsterdam (Platz 10)
1991, 1996, 1999, 2001, 2004, 2007, 2008, 2009 Langbahn-Weltmeister
2003 Grasbahn-Europameister
2007, 2008, 2009 Langbahn-Teamweltmeister

Internet: www.gerdriss.de

meister geworden bin. Damals war ich auf der Meisterschule und ein ganzer Bus mit den anderen Meisterschülern war vor Ort. Das war damals das Größte für mich. Aber auch 1996, also erst fünf Jahre später, als ich in Herxheim auf meiner Heimatbahn zum zweiten Mal den Titel gewonnen habe, war ein riesiges Erlebnis. Es waren mehr als 20 000 Zuschauer da. In den 1990er-Jahren waren wir drei Monate

«Die Erinnerungen an meinen Unfall bleiben hängen.»

GERD RISS



auf Australien- und Neuseeland-Tournee; Entertainer Egon Müller war dabei. Das sind Erinnerungen, die bleiben.

Und die schlimmste Erinnerung?

Das Schlimmste für mich war sicher der letzte Sturz 2010 in Marmande, der mich letztlich zum Aufhören gezwungen hat. Das steckt bis heute in meinem Kopf. Ich lag eine Woche in Marmande auf der Intensivstation. Ich hatte große Schmerzen und wurde mit Morphium ruhig gestellt. Nach einer Woche, als ich nach Deutschland überführt wurde, haben sie das Morphium abgesetzt. Das waren furchtbare Stunden. Das bleibt hängen.

Welches Motorrad war dein bestes/erfolgreichstes? Und welches ein Flop?

Das beste Motorrad hatte ich in den letzten zehn Jahren. Ich habe mir einen Rahmen nach meinen eigenen Computerzeichnungen in der Schweiz bauen lassen. Das war mein bestes Motorrad. Auf dem habe ich mich wohlgefühlt. Und mit diesem zehn Jahre alten Motorrad ist mein Sohn Erik letztes Jahr noch die Weltmeisterschaft gefahren. Ein Flop war 1996, als ich Weltmeister geworden bin, ein Motorrad, dass mir Anton Nischler komplett aus Aluminium gebaut hat. Auf der 1000-Meter-Bahn konnte ich damit fahren, aber auf den kurzen Bahnen war das Motorrad unfahrbar. Von der Öffentlichkeit wurden immer die Rivalitäten zwischen dir und anderen großen Fahrern in den Fokus gerückt – insbesondere die mit Robert Barth. Hat dich das belastet oder war das nur eine Medienkampagne?

Für die Medien war das gut. Es gab immer Gesprächsstoff. Robert Barth hatte viele Fans, ich hatte viele Fans. Auf der anderen Seite war es nicht gut: Robert Barth und ich waren einmal gute Freunde. Es wäre vielleicht besser gewesen, diese Freundschaft aufrechtzuerhalten. Für mich

war es vielleicht trotzdem ein Vorteil, denn diese Rivalität hat mich auch motiviert. Das gibt einen Schub, immer das Beste zu geben. Diese Motivation braucht man im Sport.

Wie schwer ist es dir gefallen, nach deiner Verletzung 2010 zwangsweise den Stahlschuh an den Nagel zu hängen?

Vor der Saison, in der der Unfall passierte, wusste ich, dass es langsam Zeit wird aufzuhören. Aber in dieser Zeit war ich sehr erfolgreich und bin dreimal in Folge Weltmeister geworden. Ich wusste, dass der Zeitpunkt da war, aber es hat einfach Spaß gemacht. Dann ist der Sturz dazugekommen, und dann war das Thema durch (lacht).

Wie ist der Genesungsprozess fortgeschritten? Könntest du heute theoretisch wieder Rennen fahren?

Die Verletzung bleibt für immer. Ich habe noch immer Probleme mit der Fußhebefunktion. Ich muss mich damit arrangieren, wie es ist. Es könnte auch schlimmer sein. Ich kann meiner Arbeit nachgehen und bin zufrieden damit, wie es ist. Wenn ich ein halbes Jahr nach der Verletzung wieder hätte fahren können, wäre es mir schwer gefallen aufzuhören. So war die Situation, klar.

Wenn du heute – mit 50 – wieder anfangen würdest, wärest du noch konkurrenzfähig?

Ich denke schon. Vor zwei Jahren war meine Verabschiedung in Herxheim. Dort habe ich

«Als Vater freut man sich, wenn die Kinder siegen.»

GERD RISS



mich vor dem Training auf das Motorrad gesetzt und habe einige Runden gedreht. Ich habe mich auf dem Motorrad genauso gefühlt wie zuvor. Die Konkurrenz hatte Befürchtungen, dass ich am nächsten Tag beim Rennen mitfahre. Ich würde heute noch wissen, wie man fahren muss. Aber man muss ja auch fit sein. Das Konditionstraining kann ich einfach nicht mehr machen. Doch vom Fahrerischen her denke ich, dass ich noch mithalten könnte.

Nach deinem zwangsweisen Rücktritt wurde Joonas Kylmäkorpi, der sonst nur Speedway fährt, viermal Langbahn-Weltmeister. Und letztes Jahr mit deinem Sohn Erik – ein absoluter Rookie. Ist das Gewinnen heute einfacher als zu deinen Zeiten?

In den 1990er-Jahren gab es zehn Fahrer, die die Möglichkeit hatten, Weltmeister zu werden. 2007, 2008 waren nur noch zwei, drei Titelkandidaten da. 2014, als Erik Weltmeister wurde, waren es vielleicht fünf. Aber ich denke, dass es jetzt nicht einfacher ist. Erik hatte letztes Jahr sehr harte Konkurrenz, viele Fahrer mit jahrelanger Erfahrung.

Wie füllst du deine Rolle als Vater zweier rennfahrender Söhne aus? In der Anfangszeit versuche ich ihnen zu helfen, wo es geht. Mit finanzieller Hilfe, und ich versuche, meine 20 Jahre lange Erfahrung in der Abstimmung einzubringen. Im Winter konstruiere und produziere ich in der Werkstatt neue Teile. Wie lief die Zusammenarbeit, insbesondere mit Erik letztes Jahr in der Langbahn-WM, in der Praxis ab?

Bei den Rennen bin ich immer dabei. Ich versuche, keinen Druck auf die Kinder auszuüben. Ich lasse sie selbst machen. Geschimpft wird nie.

Was hat dich mehr bewegt, die Siege und die Rennen von Erik und Mark oder deine eigenen?

Es ist für mich sehr aufregend, wenn ich dabei bin und den Kindern zuschaue. Am Anfang war es ganz schlimm. Als Erik letztes Jahr Weltmeister geworden ist – so sehr habe ich mich schon lange nicht gefreut. Wenn die Kinder gut fahren, freut man sich als Vater sehr. Wie sehen die Pläne für 2015 aus?

Erik und Mark wollen sich im Speedway verbessern. Erik geht jetzt im März in die Zweite Liga nach England. Beide wollen im Ausland fahren. Sie müssen sich verbessern und versuchen, sich in Deutschland einen Namen zu machen. Speedway ist das, was beide wollen.

Wie verläuft dein Berufsleben nach der Sportkarriere?

Ich habe meinen eigenen Betrieb, eine kleine Zimmerei mit neun Mitarbeitern. Ich denke, dass die Kinder mit der Zeit mich nicht mehr so brauchen und dass ich mich wieder mehr auf den Betrieb konzentrieren kann. Mark hat Abitur gemacht und macht eine Zimmerer-Lehre bei mir. Erik ist gerade in den Abiprüfungen und geht danach nach England.

Wie siehst du die Entwicklung des Motorradsports, insbesondere des Bahnsports, für die Zukunft – Stichworte Vermarktung, Kosten, Sponsoren?

Was Speedway angeht, ist man auf dem richtigen Weg. Speedway-GP und die Europameisterschaft sind gut TV-vermarktet. Auf der Langbahn sollte etwas passieren. Der Sport ist sehr spannend; es sind genügend Zuschauer da. Der Verband sollte versuchen, die Rechte zu verkaufen bzw. die Langbahn-GP-Serie ins Fernsehen zu bringen. ♦



Unnachahmlich: Gerd Riss fuhr zu elf WM-Titeln



Family Affair: v.l. Mark, Weltmeister Erik, Gerd und Diana Riss



Gala: Erik als Weltmeister, Gerd als «Legende» der FIM geehrt



Letzter Triumph: Gerd Riss (Mitte) Weltmeister 2009



Geehrt: Silbernes Lorbeerblatt von Minister Wolfgang Schäuble

WESTENKIRCHNER

SCHIFFNER

GOODSHOOT

BANDY

Namen & Nachrichten

DSK ehrt VW-Boss Martin Winterkorn

Martin Winterkorn Dem Vorstandsvorsitzenden und Markenvorstand der Volkswagen AG wurde letzte Woche auf dem 85. Genfer Automobil-Salon die silberne Graf Berghe von Trips Medaille des Deutschen Sportfahrer Kreises (DSK) verliehen. Der DSK würdigte damit die Verdienste des 67-jährigen Automanagers um den Motorsport. Wobei Volkswagens 2012/13 erfolgter werksseitiger Einstieg in die Rallye-Weltmeisterschaft und seine unmittelbaren Titelgewinne dort in den Jahren 2013 und 2014 besonders gewürdigt wurden. «Volkswagen hat sich mit seinem werksseitigen Engagement in der Weltmeisterschaft klar zum Motorsport bekannt und diesen Sport in Deutschland wieder populärer gemacht», sagte DSK-Präsident Karl-Friedrich Ziegahn. Mit fast 13000 Mitgliedern ist der Deutsche Sportfahrer Kreis europaweit die größte Vereinigung von aktiven Fahrern und Motorsport-Fans. Die Mitglieder profitieren in vielerlei Hinsicht von den Stärken des DSK: Regelmäßig führt der DSK das beliebte «Freie Fahren» auf deutschen Rennstrecken durch, und auf viele Eintrittskarten erhalten Mitglieder attraktive Rabatte. Zudem ist im Mitgliedsbeitrag ein Jahres-Abo der Fachzeitschriften «PS», «sport auto», «Motor Klassik» oder «Motorsport XL» enthalten. Weitere Informationen zum DSK im Internet unter www.dskev.de oder auf der offiziellen Facebook-Seite unter <http://bit.ly/DSK1958>.

Kai Ebel Der Boxenreporter des deutschen TV-Privatsenders RTL startet 2015 in seine 24. Formel-1-Saison am Mikro. Zwar verkürzt RTL angesichts zuletzt weiter stark gesunkener Zuschauerzahlen seine Vor- und Nachberichterstattung zum Qualifying (samstags live) und zum Grand Prix (sonntags live), doch neben Ebel bleiben auch die anderen Kernfiguren weiter mit auf Sendung: Niki Lauda (66/Ex-F1-Weltmeister und Experte), Christian Danner (56/Ex-F1-Fahrer und Experte), Florian König (47/Moderator) und Heiko Wasser (57/Kommentator). Der Kölner Privatsender hat 1984 unter Leitung von RTL-Urgestein Willy Knupp (70/†2006) seine F1-Berichterstattung gestartet und seit dem GP Frankreich 1991 alle Rennen live übertragen. Das waren bisher insgesamt 409. Im Jahr 2014 sank bei RTL die Zuschauerzahl auf nur noch 4,36 Millionen pro Rennen – schlechtesten F1-Wert des Senders seit 1994. Zu Michael Schumachers Erfolgszeiten sahen im Schnitt mehr als 10 Millionen Fans jeden GP bei RTL.

Michael Greis Der dreimalige Biathlon-Olympiasieger trainierte letzte Woche die 18 permanenten Starter des neuen Audi Sport TT Cups. Im fünfjährigen Fitnesscamp in Oberjoch im Allgäu stand neben Biathlon-Challenge, Bergläufen, Spinning und Zirkeltraining auch Teambuilding auf dem Plan. Saisonstart des neuen Markenpokals: 1.–3. Mai in Hockenheim im Rahmen der DTM. ♦ AW/MSA

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!



1975

JOHNNY CECOTTO



2014

1975 musste ich zu Yamaha Europa nach Amsterdam, um Teile für János Drapál abzuholen. In der Rennabteilung sah ich, wie Johnny Cecotto mit seinen Mechanikern Tischtennis spielte. Damals war ich noch rank und schlank, mein Heimatland stellte in dieser Sportart die meisten Weltmeister, und auch ich war ein ganz guter Spieler. So dachte ich, dass ich es diesen Burschen mal zeigen werde. Doch der 19-jährige Venezolaner besiegte mich nach Strich und Faden. Damit war ich in dem Jahr aber in bester Gesellschaft. Auch der große Giacomo Agostini wusste nicht, wie ihm geschah, als ihn dieser Junge aus dem motorsportlichen Niemandsland Venezuela den WM-Titel bei den 350ern abspenstig machte.

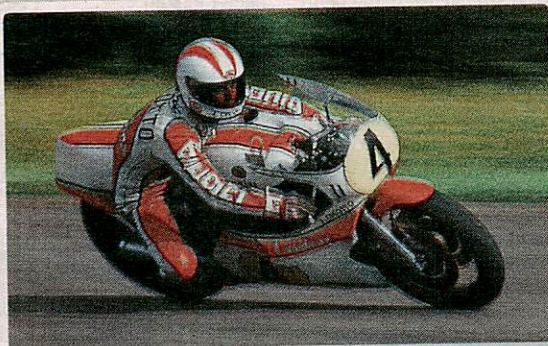
Alberto «Johnny» Cecotto war wie ein Komet aufgestiegen. Unterstützt vom venezolanischen Yamaha-Importeur Andrea Ippolito, dem Vater des aktuellen FIM-Präsidenten, startete er 1975 seine internationale Karriere und schockte schon bei den 200 Meilen von Daytona mit der Pole Position. Dann kam er in die Weltmeisterschaft und gewann auf Anhieb den 350er-Titel. Er war bis 1989 der jüngste Weltmeister, als Alex Crivillé diesen Titel übernahm. In einer Zeit, als gute Rennfahrer noch aus England, Italien und Deutschland kamen, war der junge Südamerikaner die Sensation. Als er 1976 gleich mit dem Sieg in Day-

tona weitermachte, glaubten alle an eine unaufhaltsame Karriere. Doch seinen 350er-Titel konnte er gegen die erstarkten Harley-Davidson nicht verteidigen, und was dann folgte, habe ich später als Fernsehkommentator, wenn es auch bei anderen Fahrern auftrat, als das Cecotto-Syndrom bezeichnet: Dass ein Fahrer nach schweren Stürzen einfach nicht mehr an seine frühere fahrerische Klasse anknüpfen kann.

Dabei war es der Salzburgring der Cecottos Schicksal besiegelte. Dort verletzte er sich 1977 bei dem verheerenden Massensturz, der Hans Stadelmann das Leben kostete. Er rappelte sich wieder auf, wurde 1978 WM-Dritter bei den 500ern hinter Kenny Roberts und Barry Sheene und Weltmeister der Formel 750. Doch 1979 verletzte er sich auf dem Salzburgring erneut schwer, und so entschied er sich nach der Saison 1980, mit dem Motorsport aufzuhören und sich seinem eigentlichen Traum vom Autorennfahrer zu widmen.

Cecotto schaffte es dort schnell bis in die Formel 1, doch auch dort verhinderten schwere Verletzungen eine große Karriere. Die hatte er dann bei den Tourenwagen, wo er seinen letzten Titel 2002 gewann. Der 59-jährige Venezolaner ist dem Motorsport bis heute erhalten geblieben, aktuell als Berater seines Sohnes Johnny Cecotto Jr. PEPI BÖRÖCZKY*

* Autor Pepi Böröczky, der im September 2011 gestorben ist, hat den MSA-Lesern fast 100 Folgen der beliebten Serie hinterlassen.



Johnny Cecotto: kurze, spektakuläre Karriere mit Yamaha

REDAKTION

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

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

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhning,
Martin Gruhler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan,
Thomas Schiffler, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex
Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat;
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bionotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
dpa/picture alliance, Daniel Fessel, Jean-Pierre
Froidaveaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan,
Nikola Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozzio, Nico
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Umer, Friedrich Weisse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSP
Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Löttscher

Grafik und Produktion:

Jürg Stohler, Jürg Schneider,
Sascha Benzec, Sophie Semmelmann

VERLAG

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

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 - 1839

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig
iefri@motorpresse.de
0711 182 - 1613

Carmen Brix:

cbrix@motorpresse.de
0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:
Dr. Volker Breid, Henry 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 Kioskkauf von € 60,00
(D); € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88,
Telefax 0711-182 2550

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44
806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00,
abo-service@motorpresse.ch

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur
mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-
nimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488



Martin Winterkorn



Kai Ebel



Michael Greis



Jetzt verboten: Hunt-Helm wie 2012 in Monaco bei Räikkönen

**Ein «Kindergarten»
Zum Reglement und zu
Helmdesigns in der Formel 1**

Habe ich richtig gelesen? Weil Jean Todt bei den Teams scheiterte, größere Startnummern auf den Autos durchzusetzen, bekommen die Fahrer wieder mal die Prügel ab und dürfen ihre Helmdesigns nicht mehr ändern? Was hat denn das eine mit dem anderen zu tun? Sorry, aber dazu fällt mir nur «Kindergarten» ein. Hat jemand mal ein Taschentuch für die Heulsuse Todt? Bitte holt Max Mosley zurück!
Andreas Krause,
D-38302 Wolfenbüttel

**Zusammenhalten
Zum Thema Formel-1-Grand-Prix von Deutschland**

Man kann es ja nicht mehr mit anhören, wie hoch die Antrittsgelder sind. Mein Vorschlag: Es sollten sich die ganzen Streckenbetreiber

auf der Welt mal zusammensetzen. Dann können sie gemeinsame Sache machen und gegen Herrn Ecclestone vorgehen. Weil, wenn ich auf einer Strecke fahren will, muss ich dafür bezahlen und bekomme dafür kein Geld! Ich denke, wenn alle zusammenhalten, könnten sie auch was erreichen.
Jörg Heyl, D-08338 Drognitz

**Immer nur meckern
Zum Verhalten von Rallye-Weltmeister Ogier**

Bei den ersten zwei Rallyes der laufenden WM hat sich gezeigt, dass die Änderungen betreffend der Zwischenzeiten gut greifen. VW-Pilot Sébastien Ogier ist sicher einer der besten Rallyefahrer, aber genauso gut wie er den Polo über die Wertungsprüfungen prügelt, genauso gut ist er beim Meckern und Schimpfen über die nicht ins Auto übermittelten Zwischenzeiten und darüber, dass er als Erster über die Prüfungen fahren muss. Bei der Schweden-Rallye kam noch hinzu, dass er sich beschwerte, weil er hinter den «Histos» starten musste. Ogier ist schnell, er ist gut – aber das Meckern steht ihm gar nicht gut.
Henry Klössler,
D-74321 Bietigheim-Bissingen

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.)

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 10. 3.
10.45 Rallye-WM (Magazin), Rallye Mexiko (Zus.) **SERVUS TV**
19.50 Car History (Magazin), Porsche-Motorsport, Dokumentation **SKY MOTORVISION**
20.20 Inside Grand Prix (Magazin), Ausblick F1-GP Australien **MOTORS TV**
20.50 Rallye-WM, Rallye Mexiko, 3. Tag (W/Zus.) **MOTORS TV**
21.40 Classic Ride (Magazin), Kultrennwagen, Dokumentation **SKY MOTORVISION**
22.05 Rallye-WM, Rallye Mexiko, 1. Tag (W/Zus.) **SPORT 1+**

MITTWOCH, 11. 3.
10.20 Rallye-WM, Rallye Mexiko, 1. Tag (W/Zus.) **SPORT 1+**
12.30 Rallye-WM, Rallye Mexiko, 3. Tag (W/Zus.) **SPORT 1+**
15.00 Formel E, Buenos Aires (RA), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

FREITAG, 13. 3.
2.10, 4.15 Formel 1, FOM-Jahresfilm 2014, Dokumentation **SKY SPORT 1**
2.25 Formel 1, Melbourne (AUS), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
2.50 Motorheads (Magazin), Rallye-Champion Walter Röhrl, Doku. **SKY MOTORVISION**
4.35, 8.15, 16.30 Formel 1, Melbourne (AUS), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
6.25 Formel 1, Melbourne (AUS), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1, ORF**
8.15/10.30 Rallye-WM, Rallye Mexiko, 1.+3. Tag (W/Zus.) **SPORT 1+**

10.00, 18.00, 23.30 Formel 1, Melbourne (AUS), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
19.15 Formel 1, Melbourne (AUS), 1.+2. Freies Training (Zus.) **SPORT 1**
20.45, 22.15 Formel 1, Melbourne (AUS), 1. und 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**
20.45 Super Cars (Magazin), Porsche 911 GTS, Dokumentation **SKY MOTORVISION**

SAMSTAG, 14. 3.
1.00 Formel 1, Melbourne (AUS), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
2.30 Formel 1, Melbourne (AUS), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**

3.55 Formel 1, Melbourne (AUS), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
5.30 Formel 1, Melbourne (AUS), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
6.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Freies Training (Zus.) **RTL**
6.35 Rallye-WM, WM-Läufe in Schweden und Mexiko (Zus.) **RTL**
6.45 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (live) **RTL, ORF**
6.50 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**
6.55 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (live) **SRF 2**
8.10 NASCAR, Las Vegas (USA), Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

8.30, 16.50, 22.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**
10.30 Rallye-WM (Magazin), Rallye Mexiko (Zus.) **SERVUS TV**
11.30 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (Zus.) **ORF**
12.30, 14.00, 15.30 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**
14.45/20.45 Rallye-WM (Magazin), Rallye Mexiko (Zus.) **MOTORS TV**
16.30 Formel 1, FOM-Jahresfilm 2014, Dokumentation **SKY SPORT 1**
16.45 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), Finale 2014 (Zus.) **SKY MOTORVISION**
17.30 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (Zus.) **SPORT 1**
20.45 Formel E, Miami (USA), Rennen (live) **SKY SPORT 1**
23.45 Formel E, Miami (USA), Rennen (W) **SKY SPORT 1**

SONNTAG, 15. 3.
1.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**
2.45 Formel E, Miami (USA), Rennen (W) **SKY SPORT 1**
4.15, 11.00 Formel 1, FOM-Jahresfilm 2014, Dokumentation **SKY SPORT 1**
4.30 Formel 1, Melbourne (AUS), Vorberichte (live) **SKY SPORT 1**
5.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Vorberichte, Rennen, Analysen (live) **ORF**
5.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Vorberichte, Rennen, Analysen (live) **RTL**
5.30 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (live) **SRF 2**

5.55 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (live) **SKY SPORT 1**
8.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Analysen und Interviews (live) **SKY SPORT 1**
8.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Vorberichte und Rennen (W) **RTL**
8.30, 11.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) **SKY SPORT 1**
10.40 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) **SRF 2, ORF**
16.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
16.45 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
17.30 Motorsport kompakt (Magazin), u.a. mit Formel E **SPORT 1**
19.55 NASCAR, Phoenix (AUS), Rennen und Berichte (live) **SKY MOTORVISION**

MONTAG, 16. 3.
3.00, 4.30, 22.30 Formel E, Miami (USA), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
7.00 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), Finale 2014 (Zus.) **SKY MOTORVISION**
20.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
21.20 Rallye-WM (Magazin), Rallye Mexiko (Zus.) **MOTORS TV**

MOTORRAD

DIENSTAG, 10. 3.
23.30 FIM Motocross-WM, Nakhonchaisri (THAI), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 11. 3.
19.30 FIM X-Trial-WM, Pau (F), Höhepunkte (Zus.) **MOTORS-TV**

DONNERSTAG, 12. 3.
22.05 Isle of Man, Tourist Trophy 2014, Michael Dunlop, Doku. **SKY MOTORVISION**
22.05 FIM X-Trial-WM, Barcelona (E), Höhepunkte (Zus.) **MOTORS-TV**

FREITAG, 13. 3.
11.05 FIM Motocross-WM, Nakhonchaisri (THAI), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

SAMSTAG, 14. 3.
5.20 Isle of Man, Tourist Trophy 2014, Michael Dunlop, Doku. **SKY MOTORVISION**

TERMINE

AUTOMOBIL

14. 3.	Formel E, Miami		USA
14./15. 3.	Rallye, Lathi	SM	I
15. 3.	Formel 1, Melbourne	WM	AUS
15. 3.	NASCAR Sprint Cup, Phoenix		USA

MOTORRAD

14. 3.	Supercross, Indianapolis	WM	USA
14. 3.	X-Trial, Wiener Neustadt	WM	A
14. 3.	SuperEnduro, Cahors	WM	F
14./15. 3.	Eisspeedway, Inzell	WM	D

IM NÄCHSTEN HEFT / 17. 3. 2015

AUTOMOBIL
Formel 1: GP Australien
NASCAR: Phoenix
Rallye-WM: Aktuelle News
MOTORRAD
MotoGP: Aktuelle News
Eisspeedway-GP: Inzell
Supercross-WM: Indianapolis

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

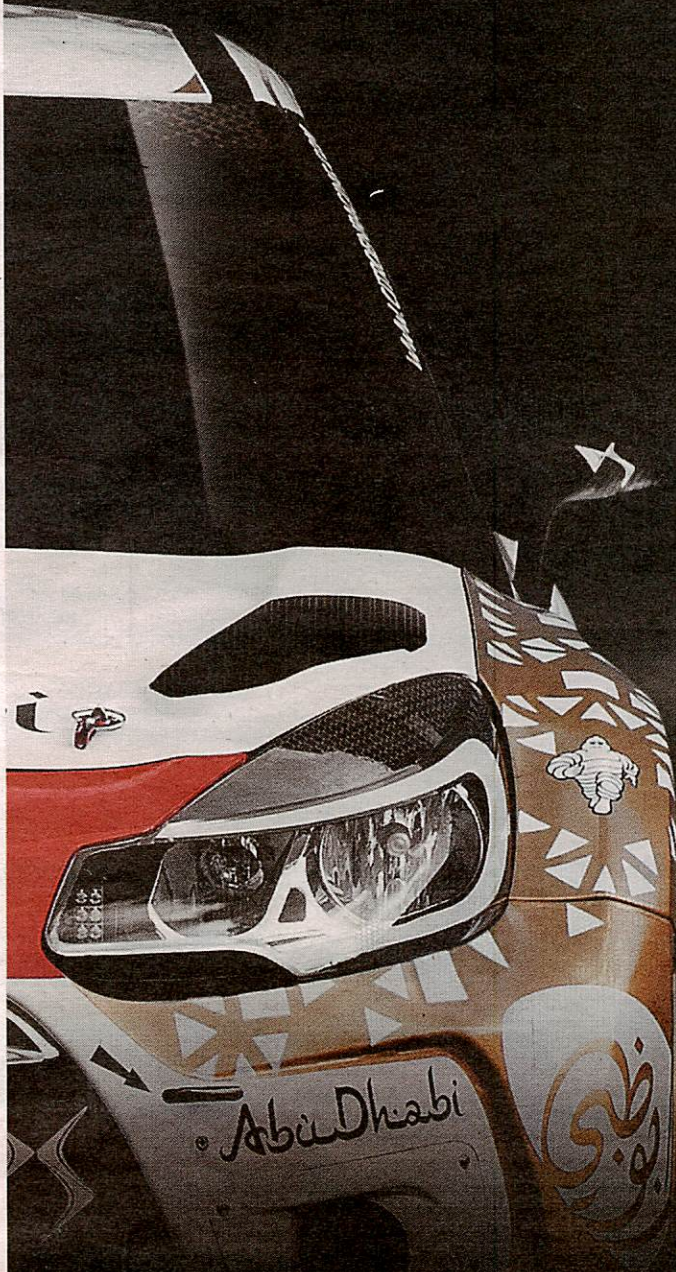


DS empfiehlt TOTAL



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE



MODERNSTE TECHNOLOGIE
UND PERSONALISIERBARES DESIGN.
AUF DER STRASSE
UND AUF DER RENNSTRECKE.

DS 3
Ultra-personalisierbar



www.driveDS.de